



prof. dr hab. Elżbieta Załoga  
Katedra Zarządzania Transportem  
Instytut Zarządzania  
Wydział Ekonomii, Finansów i Zarządzania  
Uniwersytetu Szczecińskiego

## RECENZJA

**pracy doktorskiej Pana mgr Rafała Szyca pt. „Transport samochodowy w świetle współczesnych wyzwań społeczno-gospodarczych, ze szczególnym uwzględnieniem powiatu kościerskiego”, napisanej w 2019 roku na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego**

**pod kierunkiem prof. zw. dr hab. Krystyny Wojewódzkiej-Król**

### I. Ogólna bibliograficzna charakterystyka pracy

1. Praca posiada wzorcową objętość, ponieważ tekst właściwy zajmuje 219 stron. Bogata jest wymowa graficzna treści – 81 rysunków. Faktografię i wyniki badań zamieszczono w 36 tabelach.
2. Praca składa się z pięciu merytorycznie powiązanych rozdziałów (s.8-208), poprzedzonych Wstępem (s. 3-7) oraz zwieńczonych Zakończeniem (s.209-219). W załączniku do pracy przedstawiono dane zebrane do analizy.
3. Zestawienie bibliograficzne (Literatura i Inne źródła) obejmuje łącznie 400 pozycji, w tym 127 w języku obcym (32% ogółu), głównie angielskim. Ponadto w pracy wykorzystano 10 aktów prawych.

### II. Ocena wyboru problematyki badawczej oraz uzasadnienia wyboru tematu

Wybór problematyki badawczej rozprawy uznaje za trafny. Obserwujemy kolejne dziesięciolecie działań Unii Europejskiej w kierunku zmniejszenia udziału rynkowego transportu samochodowego. Działania te nie są wystarczająco skuteczne, bo charakter i siła zjawisk określanych jako megatrendy konfrontowane są z rynkiem, gdzie kształtowane są wzorce mobilności, a wybór środka transportu oparty jest na złożonych przesłankach. Każda praca twórcza daje podstawy do enumeracji tych przesłanek, także ta rozprawa. Temat jest aktualny, bo dokąd trwa dyskusja o primacie polityki nad ekonomią, zawsze jest miejsce dla dociekań tej natury.

Transport samochodowy jest najlepszym obszarem do badań, by te dylematy wskazać. Autor jest praktykiem transportu, stąd może trafnie weryfikować, to co postuluje współczesna polityka transportowa.

### **III. Ocena założeń metodycznych rozprawy**

Zobowiązanie jakie wziął na siebie Autor odzwierciedla cel pracy: „*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 przemian.* Jest on osadzony w pięciu hipotezach, z których każda zawiera w sobie wątek relacji, zależności. Pierwsza hipoteza- o współzależności między współczesnymi kierunkami rozwoju społeczno-gospodarczego a transportem samochodowym, druga - o wpływie internalizacji kosztów zewnętrznych na redukcję negatywnego wpływu transportu samochodowego na środowisko, trzecia- o stymulowaniu innowacyjności przez transport samochodowy w kontekście tworzenia korzyści zewnętrznych przez transport samochodowy, czwarta- o wpływie inteligentnych systemów transportowych na konkurencyjność transportu samochodowego oraz piąta- o wpływie transportu samochodowego na rozwój regionu poprzez poprawę dostępności transportowej i rozwój przedsiębiorczości. Osiągnięciem celu pracy służy poprawna struktura dysertacji.

Pewną refleksję może budzić sformułowanie tytułu dysertacji, w części wyróżniającej powiat kościerski. Zapowiedziane w tytule „szczególne uwzględnienie” znalazło odzwierciedlenie w jednym z badanych aspektów, to jest dotyczącym rozwoju regionalnego i służyło weryfikacji hipotezy 5. Uzasadnieniem dla takiego wyeksponowania powiatu kościerskiego jest przyjęta metodyka badawcza dysertacji. Złożony i pracowity proces badań własnych Autora nad wpływem transportu samochodowego na rozwój regionu dotyczył tego właśnie powiatu. Dzięki temu oryginalnemu podejściu badawczemu dysertacja zyskała szczególną wartość poznawczą, gdyż wskazała możliwości, a nie podejmowany dotychczas zakres analizy zależności między transportem a rozwojem regionalnym.

### **IV. Ocena zakresu pracy, źródeł informacji i metod badawczych**

Zakres pracy jest wielopłaszczyznowy, co wynika z tytułu pracy „... współczesne wyzwania społeczno-gospodarcze...” oraz ich uszczegółowienia w poszczególnych rozdziałach w odniesieniu do transportu samochodowego, całościowo ujętego - przewozy osób i ładunków. Podjęcie się takiego zadania



wymagało od Autora dobrej znajomości literatury przedmiotu i umiejętności konfrontowania jej z praktyką gospodarczą, co daje się zauważyć szczególnie w sile eksponowania poszczególnych wątków badanych zagadnień. Praca twórcza Autora jest widoczna we wszystkich fragmentach pracy. Niektóre fragmenty pracy zostały nadmiernie rozbudowane.

Autor korzystał z bardzo urozmaiconych źródeł informacji. Były to dane urzędów statystycznych (EUROSTAT i GUS) oraz pozyskane z dokumentów i opracowań unijnych, studiów i raportów międzynarodowych instytucji, ośrodków badawczych itp., a także pozyskane w wyniku badań własnych. Ta różnorodność źródeł stała się też powodem tego, że zakres czasowy analizy nie został w pracy zdefiniowany. Patrząc na źródła danych można mieć przekonanie, że Autor wykorzystał najnowsze z dostępnych.

Strona metodyczna pracy jest poprawna. Autor dowiódł znajomości ogólnych metod badawczych właściwych dla tego typu prac naukowych (krytyczna analiza literatury, analiza i synteza, porównawcza, obserwacyjna, analiza statystyczna), a także dał przykład rzetelności badawczej przeprowadzając własne, bardzo pracochłonne badania ankietowe, obejmujące wszystkie powiaty województwa pomorskiego, oraz -porównawczo – próbę 30 powiatów z terenu kraju. Ogólnie warsztat badawczy Doktoranta zaprezentowany w dysertacji oceniam wysoko.

## **V. Ocena struktury, zawartości merytorycznej oraz rezultatów rozprawy**

Strukturę pracy podporządkowano przyjętym założeniom badawczym. Tytuły rozdziałów i podrozdziałów właściwie oddają ich treść i są na ogół poprawnie zredagowane. Pewien niedosyt budzi brak wyeksponowania elementu tytułu, to jest powiatu kościerskiego, w tytule rozdziału 5. Sugerowałabym także modyfikację tytułu podrozdziału II.2 na Koszty zewnętrzne transportu samochodowego, podobnie tytułu podrozdziału II.3.

Przechodząc do szczegółowej oceny treści i zawartości rozprawy stwierdzam, że jest ona w pełni zgodna z tytułem dysertacji i właściwie uwzględnia jej cele.

Rozdział pierwszy pt. „Współczesne wyzwania społeczno-gospodarcze” odnosi się wprost do tytułu pracy i zapowiada ścieżkę dociekań naukowych i badawczych Doktoranta. Tworzą ją cztery wyzwania: globalizacja, zrównoważony rozwój, innowacyjność oraz rozwój regionalny. W tej części pracy Autor poszukuje przesłanek uzasadniających wybór tych właśnie wyzwań w kontekście transportu

samochodowego, by w kolejnych rozdziałach właściwie rozwinąć ich odniesienie do badanej gałęzi transportu. Dobór determinant (tutaj: wyzwań) wpływających na kształt i kierunki rozwoju transportu samochodowego jest zasadny. Są to uwarunkowania i czynniki, które w różnorodny sposób kształtują aktywność rynkową transportu samochodowego oraz wpływają na kształt i rozmiar motoryzacji indywidualnej. To najobszerniejszy rozdział pracy (46 stron). Autor dokonał w nim przeglądu dorobku teoretycznego w zakresie wybranych czterech wyzwań (166 odniesień do literatury). Są to treści właściwie uporządkowane oraz wystarczająco podbudowane faktografią.

Rozdział drugi pt. „Koszty zewnętrzne transportu samochodowego” służy weryfikacji hipotezy drugiej. Wprowadzając do przedmiotu rozważań Autor dokonał przeglądu definicji kosztów zewnętrznych transportu, klasyfikacji i charakterystyki ich źródeł w poszczególnych gałęziach transportu, metod pomiaru, a następnie dokonał analizy (w oparciu o dane dla UE oraz Polski) kosztów zewnętrznych transportu samochodowego w wymiarze wartościowym. Bardzo poznawczy jest trzeci podrozdział poświęcony internalizacji kosztów zewnętrznych transportu samochodowego, szczególnie w zakresie jej efektów dla budżetów narodowych państw UE oraz przyjętych wobec transportu samochodowego systemów opłat. Wartościowe analizy zawiera ostatni podrozdział poświęcony problemom internalizacji kosztów zewnętrznych transportu w Polsce. Autor zidentyfikował, scharakteryzował i w miarę możliwości ocenił 8 instrumentów ekonomicznych służących internalizacji kosztów zewnętrznych transportu samochodowego w Polsce. Zwrócił uwagę na brak transparentności wydatkowania pobranych danin.

Rozdział trzeci pt. „Innowacyjność w transporcie samochodowym a korzyści zewnętrzne” zapowiada oryginalnym podejściem do analizy problemu. Problematyka korzyści zewnętrznych transportu nie należy do łatwych z uwagi na różnice w postrzeganiu *external benefits* przez ekonomistów transportu. Autor w pierwszym podrozdziale dokonał przeglądu literatury ekonomicznej na ten temat, eksponując bardziej wątek efektów zewnętrznych niż korzyści zewnętrznych, co częściowo uzasadnił. Nie przekonuje mnie Autorska wykładnia korzyści zewnętrznych transportu podana na s. 99., zwłaszcza ich odniesienie do użytkowników transportu. **Może w trakcie obrony uda się Doktorantowi odnieść do wykładni tego pojęcia.** W dalszej części rozdziału (podrozdział 2 pt. „Innowacyjność w transporcie samochodowym a gospodarka”) Autor uwagę skierował na innowacyjność jako źródło korzyści zewnętrznych. Przedstawił wykładnię innowacji oraz jej rodzaje, odniósł się



ogólnie do innowacyjności sektora TSL, nawiązał do efektów globalizacji i usprawnienia systemów zarządzania procesami i skupił się na roli sektora motoryzacyjnego w tworzeniu innowacji, opierając się na danych charakteryzujących nakłady na badania i rozwój. W konkluzji rozważań podrozdziału Autor stwierdził, że „ze względu na poziom skomplikowania nowych rozwiązań i kłopoty z tym związane, przedsiębiorcy i użytkownicy prywatni często nie są zainteresowani ich (moje- chodzi o innowacje) wprowadzaniem, w sposób naturalny unikając internalizacji kosztów zewnętrznych transportu samochodowego”. **Proszę o wyjaśnienie zależności pomiędzy wprowadzaniem innowacji a internalizacją kosztów zewnętrznych transportu.** Dużą wartość poznawczą prezentuje ostatni podrozdział traktujący o polityce UE w zakresie innowacji w transporcie samochodowym. Autor przedstawił główne założenia polityki innowacyjnej UE, zawarte w różnych dokumentach i zwrócił uwagę na te, które dotyczą transportu samochodowego. Wsparł je rozważaniami teoretycznymi oraz raportem McKinsey Global Institute na temat głównych kierunków rozwoju transportu i branży motoryzacyjnej (autonomiczność, łączność, elektryfikacja oraz współdzielenie). Autor, poprzez przekrojową analizę, wskazał jakie cele polityki transportowej UE spełniają innowacje w zakresie pojazdów autonomicznych, pojazdów elektrycznych, elektrycznych autostrad, konstrukcji karoserii oraz mobilności współdzielonej, z jej najnowszym modelem biznesowym znanym jako MaaS.

Rozdział czwarty pt. „Inteligentne systemy transportowe w procesie kształtowania pozycji transportu samochodowego na rynku transportowym” przedstawia problem badawczy na zasadzie analizy wpływu ITS na: koszty zewnętrzne transportu, konkurencyjność transportu samochodowego, konkurencyjność przedsiębiorstw transportu samochodowego oraz integrację transportu. Jest to oryginalne podejście i udane. Autor właściwie rozgraniczył sektorowe i mikroekonomiczne efekty wpływu ITS na konkurencyjność. Wyczerpująco przedstawił funkcje systemów telematycznych klasy TMS (Telematic Management Systems) w kontekście ich wpływu na konkurencyjność przewoźników samochodowych oraz transportu publicznego. W ostatnim podrozdziale (ITS jako czynnik integracji transportu) Autor postuluje integrację międzygałęziową ITS, wskazuje możliwości integracji transportu indywidualnego i publicznego z wykorzystaniem ITS, daje przykłady integracji taryfowo-biletowej oraz wsparcia rozwiązań telematycznych w transporcie kombinowanym. Przeprowadzone rozważania pozwoliły potwierdzić hipotezę czwartą poprzez dokonaną analizę

związków i zależności oraz wskazać (jedynie hipotetycznie) możliwe efekty zastosowania inteligentnych systemów transportowych w transporcie samochodowym. Natomiast nie na w tych rozważaniach analizy, która uprawniałaby Autora do stwierdzenia (zob. Zakończenie, s.216), że „dzięki zastosowaniu inteligentnych systemów transportowych efektywność transportu samochodowego znacznie się zwiększyła”.

Rozważania rozdziału piątego pt. „Transport samochodowy a rozwój regionalny”, z punktu widzenia metodycznego, są najsilniejszą częścią pracy. Stanowi o tym charakter opracowania - studium przypadku (powiat kościerski) oraz badania własne Doktoranta. Wprowadzeniem do szczegółowych rozważań jest pierwszy podrozdział charakteryzujący transport samochodowy jako czynnik rozwoju regionalnego. Treść tego podrozdziału szeroko odnosi się do zagadnienia dostępności transportowej w warstwie teoretycznej oraz analitycznej w relacji do poziomu dobrobytu, konsumpcji indywidualnej, wskaźnika motoryzacji, lokalizacji przemysłu motoryzacyjnego, gęstości dróg, usług transportu zbiorowego i innych. Rozważania dotyczą UE i Polski. Wielość podejmowanych wątków oraz bogactwo danych statystycznych niekiedy zaciemniają sedno wyводу. Drugi podrozdział odnosi się do problemów społeczno-gospodarczych powiatu kościerskiego. Autor bardzo szczegółowo charakteryzuje region (powierzchnia, ludność, stopa przyrostu naturalnego, saldo migracji, infrastruktura transportowa, dostępność transportowa, wskaźnik motoryzacji indywidualnej, charakter powiatu, wskaźnik bezrobocia, wskaźnik wynagrodzenia brutto, wydajność pracy, siła nabywcza, atrakcyjność krajobrazu, aktywność gospodarcza) na tle powiatów województwa pomorskiego (łącznie 20) i odzwierciedla to graficznie (kartogram). Analiza skłoniła Autora do konkluzji, że ciężarowy transport samochodowy ma potencjalny wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy najmniejszych regionów. To założenie stało się kanwą dla badania roli ciężarowego transportu samochodowego (zarobkowego) w rozwoju powiatu kościerskiego (ostatni podrozdział). Jest to bardzo złożona metodycznie (Autor postawił dodatkowo dwie hipotezy pomocnicze) i pracochłonna część pracy z uwagi na brak w centralnych bazach wymaganych danych agregowanych do poziomu powiatu (NUTS 4). W efekcie Autor pozyskał do analizy dane wtórne zagregowane do poziomu NUTS 3 i dzięki metodzie wywiadu dostosował dane do poziomu NUTS 4 dla wszystkich powiatów województwa pomorskiego oraz 30 powiatów z ogólnopolskiej próby losowej. Oszacował ponadto dla wszystkich powiatów województwa



pomorskiego liczbę pojazdów ciężarowego transportu samochodowego (zarobkowego). Dla badań porównawczych stworzył autorski wskaźnik potencjału przedsiębiorstw transportu samochodowego w powiatach województwa pomorskiego. Złożona analiza potwierdziła słuszność hipotezy pomocniczej 1 (o istotnych statystycznie różnicach w liczbie wykorzystywanych w powiatach województwa pomorskiego i kraju pojazdów ciężarowych) natomiast hipoteza pomocnicza 2 nie została w pełni potwierdzona. gdyż, jak zauważył Autor nie można jednoznacznie stwierdzić, że istnieje zależność między rozwojem branży transportowej a niskim poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego.

Pracę wieńczy Zakończenie przedstawiające efekty badawcze poszczególnych rozdziałów.

Całościowo ujmując, z przekonaniem stwierdzam, że praca odznacza się wysokim poziomem merytorycznym oraz oryginalnością ujęć przedmiotu badań. Autor dowiódł doskonałej znajomości branży i jej słownictwa, wyjątkowej dociekliwości badacza oraz umiejętności formułowania własnych ocen.

Założenia badawcze dysertacji zostały osiągnięte.

## **VI. Uwagi szczegółowe**

Opiniowaną pracę generalnie cechuje staranność redakcji i edycji. Zauważono jednak kilka potknięć, które z obowiązku recenzenta przedstawiam poniżej, bez ich hierarchizacji:

- s. 1: tabela 1.3. proponuję odwrócić chronologię (w pracy jest od 2018 do 1980);
- s. 2: Pani Brundtland nie pełniła funkcji Sekretarza Generalnego ONZ;
- s. 25 góra: nie było traktatów EWG o podanej nazwie;
- s.29 środek: wymieniając przyjazne dla środowiska gałęzie transportu zapomniano o transporcie rurociągowym;
- s. 56 środek: nie bardzo zrozumiały jest wywód o negatywnym wpływie korzyści zewnętrznych;
- s. 58 góra: w ekonomice transportu nie stosuje się w podanym kontekście użytego przez Autora określenia koszty wewnętrzne;
- s. 66: mam wątpliwość co do grafiki rys. 2.5;
- s. 81: jest zapowiedź 4 rodzajów ograniczeń, a wymienione są 3;
- s. 150 środek: założenie, że substytucja wynika z braku (nieдоступności) – nie jest właściwe;

s.184 i dalsze: często pojawia się w pracy opinia Autora, że skutkiem niedostatecznej podaży usług publicznego transportu zbiorowego jest wzrost wskaźnika motoryzacji indywidualnej. Ale jest też odwrotna zależność, którą warto zauważyć.

s.199 góra: nieuprawniona wydaje się ocena: „w ostatnich latach polskie przedsiębiorstwa transportu samochodowego wykonywały najefektywniejszą pracę przewozową spośród 28 krajów UE”.

## VII. Konkluzja

Opiniowana rozprawa doktorska mgr Rafała Szycy jest oryginalnym rozwiązaniem zaprezentowanego w niej zagadnienia naukowego z dziedziny nauk społecznych, dyscypliny ekonomia i finanse. Praca posiada cenne walory naukowe, pragmatyczne i poznawcze, przez co wzbogaca istniejący dorobek ekonomiki transportu oraz polityki społeczno-gospodarczej.

Autor dowiódł znajomości ogólnej wiedzy teoretycznej w dyscyplinie ekonomia i finanse oraz umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. Cele badawcze pracy zostały osiągnięte, a jej treść potwierdza istotność podjętej problematyki oraz słuszność przyjętych założeń metodycznych.

**Stwierdzam, że recenzowana rozprawa doktorska mgr Rafała Szycy spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. Nr 65, poz. 595, z późn. zm.) i wnoszę do Rady Dyscypliny Ekonomia i Finanse Uniwersytetu Gdańskiego o jej przyjęcie i dopuszczenie do publicznej obrony.**

Szczecin, 2 kwietnia 2020 r.

