



RECENZJA

pracy doktorskiej Pana Piotra Wulgarisa pt. *„Infrastruktura transportu kolejowego w świetle współczesnych wyzwań. Studium na przykładzie województwa pomorskiego”*, napisanej w 2022 roku na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego pod kierunkiem prof. dr hab. Krystyny Wojewódzkiej-Król

I. Ogólna bibliograficzna charakterystyka pracy

1. Objętość pracy obejmuje 449 stron (łącznie z 10 załącznikami oraz streszczeniem pracy w języku polskim i angielskim). Faktografię, syntezę rozważań oraz wyniki badań przedstawiono w 78 tabelach oraz zilustrowano na 166 rysunkach.
2. Zestawienie bibliograficzne obejmuje łącznie 353 pozycji, w tym 86 monografii, 98 artykułów naukowych i rozdziałów w monografiach, 107 aktów prawnych i dokumentów oraz 62 pozycje w zbiorze Artykuły zawarte w Internecie.

II. Ocena trafności i oryginalności problematyki badawczej

Współczesne społeczeństwo i gospodarka bardziej wyraźnie niż dotychczas postrzega transport jako istotny czynnik dobrostanu i efektywności gospodarowania. To dzieje się za sprawą zmian w trendach globalnych oraz lokalnych uwarunkowaniach, a także dzięki promowaniu polityki transportowej sprzyjającej osiągnięciu celów szeroko rozumianej zrównoważonej mobilności. Użytkownicy transportu domagają się posiadania możliwości wyboru sposobu zaspokojenia potrzeby transportowej, spełniającego ich preferencje cenowe, jakościowe i mieszczące się w ramach społecznej odpowiedzialności za ochronę środowiska naturalnego. Infrastruktura transportu warunkuje wszelką działalność transportu, determinuje przestrzeń dla mobilności, decyduje o rozmiarze oferty usługowej transportu, wpływa na jakość usług- zwłaszcza w zakresie czasu, bezpieczeństwa i informacji- stając się tym samym czynnikiem rozwoju i pozycji konkurencyjnej podmiotów, regionów i państw. Cechą infrastruktury transportu kolejowego, bardziej

wyraźną niż w przypadku substytucyjnych gałęzi transportu, jest zdefiniowana przepustowość, która określa nie tylko maksymalny rozmiar popytu na usługi tej gałęzi transportu ale także ogranicza elastyczność procesów transportowych realizowanych z udziałem przewoźników kolejowych. To ten aspekt jest osią rozważań opiniowanej dysertacji. I jest to twórcze podejście w kontekście potrzeby wskazania możliwości udziału kolei w rozwoju społecznym i gospodarczym regionu. Transport kolejowy już od kilku dziesięcioleci jest gałęzią promowaną w ramach wspólnej polityki transportowej UE, korzysta z narzędzi wspierających jego rozwój, jest filarem aktualnej polityki dekarbonizacji, ale bardziej przekonuje do swoich usług polityków niż rynek. Warunkiem zmian potencjału usługowego transportu kolejowego i wzrostu jego konkurencyjności na rynku jest infrastruktura liniowa i punktowa tej gałęzi transportu, bo ona warunkuje cechy jakościowe usług. I w tej pracy warunkowość ta wybrzmiała wyraźnie. Stwierdzam, że wybór problemu badawczego znajduje naukowe i praktyczne uzasadnienie, zaś przesłanki podjęcia tematu są aktualne.

III. Ocena założeń metodycznych pracy

Autor dysertacji we wstępie przybliżył przesłanki wyboru przedmiotu badań i jasno określił cel dysertacji: „*ukazanie wpływu infrastruktury transportu kolejowego na konkurencyjność tej gałęzi transportu w przewozach ładunków i pasażerów*”, a także, w kontekście przyjętego celu, poprawnie sformułował główną hipotezę badawczą pracy („*w świetle nowych wyzwań konkurencyjność transportu kolejowego jest uzależniona od zmian w infrastrukturze liniowej i punktowej tej gałęzi transportu*). Pomocniczo, by ją zweryfikować, Autor sformułował pięć hipotez szczegółowych, spośród których cztery (1-3 oraz 5) mają charakter przypuszczenia ogólnego, jedna (nr 4) - przypuszczenia szczegółowego. Celom weryfikacji przyjętych hipotez (głównej i szczegółowych) podporządkował Autor strukturę pracy. Jest to podejście właściwe przy takiej liczbie hipotez, gdyż daje Autorowi podstawę do porządkowania rozważań, zwłaszcza części analitycznej. W sformułowaniu celu pracy i hipotezy głównej zabrakło odniesienia do województwa pomorskiego, wyznaczającego, zgodnie z tytułem dysertacji, zakres przestrzenny tej pracy, ponadto zapis hipotezy szczegółowej czwartej nie jest precyzyjny („*istnieje dodatnia korelacja pomiędzy częstotliwością korzystania z usług kolejowych i oceną usług świadczonych przez operatorów kolejowego transportu pasażerskiego*”), stąd trudność w jej weryfikacji

i niejednoznaczna ocena wyników badań. W ogólnej ocenie stwierdzam, że Autor dysertacji ambitnie wyznaczył tej pracy ramy dociekań teoretycznych i analitycznych oraz wskazał szeroką przestrzeń dla badań własnych.

IV. Ocena struktury, zawartości merytorycznej oraz rezultatów rozprawy

Struktura pracy obejmuje pięć rozdziałów, właściwie podporządkowanych przyjętym założeniom badawczym. Wyróżnić w niej można kilka części: pierwsza - teoretyczno-empiryczna (rozdziały 1 i 2), druga - analityczna (rozdział 3), trzecia - koncentrująca się na empirycznej weryfikacji założeń badawczych dysertacji (rozdział 4) oraz czwarta o charakterze postulatycznym (rozdział 5).

Przechodząc do szczegółowej oceny zawartości rozprawy pragnę zauważyć, że jej treść jest zgodna z tytułem pracy, zaś struktura pracy właściwie odzwierciedla wymaganą sekwencję rozważań oraz szczegółowość ujęć poszczególnych wątków badawczych. Tytuły rozdziałów i podrozdziałów są sformułowane poprawnie. Drobną modyfikację wniosłabym do brzmienia tytułu rozdziału 4 (zamiast „opinie pracowników kolei” - opinie ekspertów) oraz ujednoliciłabym tytuły podrozdziałów 3.3. i 3.4.

Pierwszy rozdział napisany został z myślą o wskazaniu uzasadnienia dla rozwoju transportu kolejowego z uwagi na jego znaczenie w obsłudze potrzeb współczesnego społeczeństwa i gospodarki. Autor właściwie wyeksponował czynniki rozwoju popytu i podaży na rynku usług transportowych, akcentując znaczenie innowacyjności dla rozwoju oferty usług transportu kolejowego. Treść rozdziału oparta jest na solidnym przeglądzie literatury przedmiotu, wskazuje ponadto na zdolność jego Autora do syntezy dorobku literaturowego.

Rozdział drugi jest zasadniczy dla dysertacji, gdyż wskazuje na znaczenie infrastruktury transportu kolejowego w spełnieniu postulatów przewozowych współczesnego rynku. Podejście Autora jest oryginalne, gdyż cechy infrastruktury transportu kolejowego konfrontuje z danymi statystycznymi oraz wynikami badań międzynarodowych instytucji, charakteryzującymi cechy jakościowe usług transportu kolejowego. To właśnie faktografia, zobrazowana na 34 rysunkach i w 14 tabelach daje Doktorantowi argumenty do pozytywnej weryfikacji drugiej hipotezy szczegółowej. Zakres treści podrozdziału 2.2 jest węższy niż zapowiada jego tytuł („*Infrastruktura a jakość usług transportu kolejowego*”). Autor ograniczył rozważania do bezpieczeństwa jako cechy jakości usług, ale wcześniej zapowiedział i uzasadnił takie podejście (s.102). Zaprezentowane tutaj treści są wyczerpujące, oparte na faktografii

dostępnej w bazach unijnych i krajowych (UTK). Doktorant przywołuje w tym podrozdziale także własne publikacje, co warto zauważyć jako doświadczenie naukowo-badawcze. Za oryginalne i poznawcze uznaję rozważania kolejnego podrozdziału (2.3) poświęcone wpływowi infrastruktury transportu kolejowego na czas przemieszczania tą gałęzią transportu. Autor odniósł się do kilku ważniejszych aspektów tego zagadnienia: średniej prędkości handlowej pociągów, punktualności pociągów oraz przyczyn opóźnień pociągów. Autorskie oceny oparł na danych dla Polski z 2020 roku. Uświadomił przy okazji (prezentując konkretne dane), że nie każde przedsięwzięcie modernizacyjne na linii kolejowej przyczynia się w istotnym stopniu do skrócenia czasu przejazdu pociągów w danych relacjach, realizuje jednak inne ważne cele inwestycji. Walorem poznawczym odznacza się także podrozdział 2.4 prezentujący kierunki rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w oparciu o europejskie umowy (AGC, AGTC) oraz programy unijne (TEN-T) i krajowe (STR). Znajduje się tutaj wiele ocen Autora pracy, ważnych z punktu widzenia celu pracy, między innymi odnośnie do zjawiska wygaszania popytu na usługi transportu kolejowego (s. 147-148), które miało miejsce w Polsce w okresie dwóch dekad przed wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej. W późniejszym okresie wiele kontrowersji wywołała przygotowana przez PKP PLK w 2013 r. uchwała „o optymalizacji” sieci kolejowej, ale Autor do niej się w pracy nie odnosi. W kontekście tego wątku rozważań nasuwa się pytanie **o wybór kryterium optymalizacji sieci transportu kolejowego w Polsce w obecnych uwarunkowaniach**. Proszę Doktoranta o Jego pogląd na ten temat.

Rozdział trzeci stanowi solidne studium poznania stanu infrastruktury transportu kolejowego w województwie pomorskim. Doktorant podkreślił specyfikę badanego obszaru sięgając do historycznych uwarunkowań i współczesnych czynników wzrostu i rozwoju badanego regionu. Autor wskazał czynniki generujące popyt na transport w województwie pomorskim dotykając kwestii: zatrudnienia, kształcenia, rozmieszczenia przemysłu i turystyki (podrozdział 3.1), scharakteryzował i ocenił układ i jakość infrastruktury transportu kolejowego na badanym obszarze (podrozdział 3.2), ocenił wpływ stanu infrastruktury liniowej i punktowej (zidentyfikował jej ograniczenia) na kolejowe przewozy pasażerskie (podrozdział 3.3) oraz towarowe (podrozdział 3.4). Zaprezentowana treść, przekroje badawcze, bogata faktografia (10 tabel i 49 rysunków) przekonują o szerokiej wiedzy Autora w przedmiocie badań oraz

dociekliwości badawczej, czego dowodem są dane pozyskiwane z licznych, często rzadko wykorzystywanych źródeł.

Rozdział czwarty pt. „Preferencje użytkowników i opinie pracowników kolei jako czynniki determinujące kierunki rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w województwie pomorskim” jest kolejnym dowodem dociekliwości naukowej Doktoranta. Sam tytuł rozdziału nasuwa pewne refleksje natury poznawczej, gdyż Autor dysertacji sięga nie tylko do badań rynkowych (podrozdział 4.1.), które, mimo pewnych ograniczeń (Autor też je wskazał), zaliczane są do „obiektywnych” źródeł poznania, ale także uznaje wiedzę pracowników kolei (ekspertów) jako ważny czynnik w wyznaczaniu kierunków rozwoju transportu kolejowego i z ich udziałem przeprowadza badania (podrozdział 4.2). Zamierzenie badawcze jest przemyślane. W podrozdziale 4.1. Autor wprowadza w problematykę badawczą dokonując przeglądu wyników innych badań w zakresie preferencji użytkowników transportu kolejowego (UTK, PKP Intercity, inne), następnie w 4.2 dokonuje własnych badań empirycznych wśród użytkowników kolejowego transportu pasażerskiego w województwie pomorskim z wykorzystaniem metody sondażowego badania opinii. Doktorant wyznaczył sobie 9 etapów procesu badawczego (rys. 4.16, s. 247) i nimi podążał. Badaniem objął 3 grupy respondentów (emeryci, studenci, uczniowie szkoły średniej), a jako narzędzie badawcze wykorzystał autorski kwestionariusz. Jako twórcze w podejściu badawczym Doktoranta zauważam osadzenie pytań badawczych kwestionariusza w innych opublikowanych badaniach. Wyniki przeprowadzonych przez Autora badań mają wartość poznawczą i przydatność dla wnioskowania, z pewnym ograniczeniem co do oczekiwanego celu. Interesujących wyników, z punktu widzenia celu dysertacji, dostarcza kolejne autorskie badanie na temat roli infrastruktury transportu kolejowego w przewozach ładunków i pasażerów, przeprowadzone wśród ekspertów -pracowników transportu kolejowego w Niemczech i Polsce (4.2). Dodatkowej wiedzy dostarczają wypowiedzi respondentów zawarte w pytaniu otwartym kwestionariusza.

Celem rozdziału piątego dysertacji jest weryfikacja hipotezy zakładającej uzależnienie poprawy infrastruktury transportu kolejowego w województwie pomorskim od koncentracji środków finansowych na priorytetach inwestycyjnych. By to osiągnąć Autor przedstawił własną koncepcję modernizacji infrastruktury transportu kolejowego w badanym województwie, oddzielnie dla przewozów ładunków (5.1) oraz pasażerów

(5.2.). Podstawą koncepcji były efekty poprzednich etapów procesu badawczego, to jest problemy zdefiniowane jako wyniki badań oraz planowane przedsięwzięcia inwestycyjne w zakresie infrastruktury kolejowej w kontekście ich zgodności ze współczesnymi standardami. W bardzo szczegółowych odniesieniach do inwestycji infrastrukturalnych w transporcie kolejowym województwa, oddzielnie dla przewozów ładunków (4 inwestycje realizowane, 1 projekt na etapie zakończonej dokumentacji, 2 projekty będące na etapie przygotowania dokumentacji) i przewozów pasażerów (4 inwestycje realizowane, 8 projektów na etapie zakończonej dokumentacji, 3 będące na etapie przygotowania dokumentacji), a także własnej propozycji dwóch przedsięwzięć inwestycyjnych, Doktorant wykazał bardzo szeroką wiedzę w przedmiocie badań i dał przykład systemowego spojrzenia na system transportowy województwa. Dokonał oceny inwestycji realizowanych, planowanych i przygotowywanych w kontekście ich wpływu na poprawę dostępności i konkurencyjności transportu kolejowego w województwie pomorskim, uwzględniając programy rozwojowe portów morskich Gdańsk i Gdynia. Dokonał ponadto wyboru (5.3), przyjmując sześć uzasadnionych kryteriów (wykaz na s.367), trzech priorytetów inwestycyjnych z zamiarem stworzenia dla województwa pomorskiego spójnej wizji rozwoju infrastruktury transportu kolejowego dla przewozu ładunków (5.3). Należą do nich: 1) inwestycje kolejowe na terenie portów Gdańsk i Gdynia (realizowane) oraz zwiększenie przepustowości linii Tczew-Gdańsk Gł., 2) modernizacja ciągu Gdynia-Kościerzyna-Bydgoszcz oraz Tczew-Inowrocław-Zduńska Wola, 3) budowa linii kolejowej Gdańsk Port Północny/Centralny-Elbląg-Ostrołęka-Siedlce-Małaszewicze oraz obwodnica kolejowa Trójmiasta. Podobnego wyboru priorytetów dokonał Autor w zakresie przewozu pasażerów, rozszerzając kryteria wyboru o dostępność transportową. Szeroko uzasadnił wybór następujących priorytetów inwestycyjnych: 1) linia 202 Gdynia-Chylonia-Słupsk, 2) linia 213 Reda-Hel, 3) budowa kolei aglomeracyjnej do północnych dzielnic Gdyni i południowych dzielnic Gdańska. W podrozdziale 5.4 Doktorant zaprezentował uporządkowaną i istotną wiedzę na temat zasad i źródeł finansowania rozwoju i utrzymania infrastruktury transportu kolejowego w Polsce, ze wskazaniem dla jej wykorzystania w województwie pomorskim. W swoich rozważaniach Autor akcentuje potrzebę wyboru priorytetów inwestycyjnych w transporcie kolejowym w oparciu o korzyści społeczno-gospodarcze a nie koszty inwestycji (np. s. 351). Wydaje się, że postulowane podejście jest już

obowiązującym standardem, zwłaszcza przy finansowaniu inwestycji z udziałem środków unijnych (vide Błękitne Księgi).

W części kończącej dysertację (Zakończenie) Doktorant w dojrzałym wywodzie wymieniła osiągnięcia pracy w kontekście przyjętych założeń metodycznych.

Podsumowując, praca odznacza się wysokim poziomem merytorycznym oraz posiada liczne walory poznawcze i aplikacyjne z uwagi na bogatą, wielowątkową część empiryczną, potwierdzającą znajomość przedmiotu badań przez Doktoranta.

Osiągnięciu celów pracy służył właściwie zdefiniowany proces badawczy oraz wykorzystanie, stosownych z punktu widzenia celów dysertacji, metod i narzędzi badawczych.

V. Ocena umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej

Treść rozprawy oraz przyjęte założenia metodyczne, a zwłaszcza przebieg procesu badawczego potwierdzają znajomość przez Doktoranta metodologii pracy naukowej. Autor zachował w pracy właściwe proporcje wątków teoretycznych i praktycznych. Warstwa empiryczna jest bogata i wieloprzekrojowa dzięki danym pozyskanych z wielu różnorodnych źródeł oraz badań własnych. Faktografiach przedstawiona w tabelach i na rysunkach (ponad 200 opracowań) oraz w treści wyводу porządkowała i uzasadniała oceny i własne sądy Autora pracy. Autor wykazał się wymaganą wiedzą w przedmiocie badań, dowiódł znajomości ogólnych metod badawczych właściwych dla tego typu prac naukowych (krytyczna analiza literatury, analiza i synteza, porównawcza, analiza statystyczna), a także przeprowadził własne badania ankietowe, dla których opracował 5 kwestionariuszy badawczych (załącznik V-IX). Wsparciem dla procesu badawczego była duża wiedza praktyczna Autora oraz skuteczne poszukiwanie źródeł informacji.

Autor sprostął merytorycznym wyzwaniom postawionym w pracy.

VI. Uwagi szczegółowe

Dysertację, generalnie ujmując, cechuje dobra redakcja oraz poprawność terminologiczna, jednakże napotkano liczne literówki, a także pojedyncze potknięcia, które z obowiązku recenzenta przedstawiam: w spisie treści brak jest Zakończenia (s. 3), źródło tabeli 1. 2. na s. 15–17 zostało przypisane J. Naisbitt'owi, a jest moim

oryginalnym dorobkiem, zamiast „wspólnej mobilności” powinno być współdzielonej mobilności (s. 43), użycie skrótu myślowego- „lotnicze pasażerokilometry” (s. 43), mobilność ujęto jako zasób (s.53), brak oznaczenia roku dla danych na rysunku 1.11 (s. 69), zastrzeżenie mam do wykładni terminu „innowacyjność usługowa” (s. 72), pracownik najemny (s.171), w tabeli 4.10 są dwa takie same wiersze z innymi danymi (s.259), podobnie w tabeli 4.12 (s. 265), mam zastrzeżenie do redakcji boczków w tabeli 4.33 (s. 288), określenia wskaźnik konteneryzacji społeczeństwa (s. 348). Mam też uwagi do redakcji niektórych pytań w kwestionariuszu 3 i 5.

Poczynione przeze mnie uwagi mają charakter porządkowy i nie umniejszają pozytywnej oceny warsztatu naukowego Doktoranta.

VII. Konkluzja

Opiniowana rozprawa doktorska mgr Piotra Wulgarisa jest oryginalnym rozwiązaniem zaprezentowanego w niej zagadnienia naukowego z dziedziny nauk społecznych, dyscypliny ekonomia i finanse. Wybór tematu jest właściwy z uwagi na jego istotność dla postępu badań nad czynnikami poprawy konkurencyjności transportu kolejowego. Praca posiada cenne walory naukowe i pragmatyczne, przez co wzbogaca istniejący dorobek ekonomiki transportu, ekonomiki transportu kolejowego oraz polityki transportowej.

Autor dowiódł znajomości ogólnej wiedzy teoretycznej w dyscyplinie ekonomia i finanse oraz umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. Cel badawczy pracy został osiągnięty.

Stwierdzam, że recenzowana rozprawa doktorska mgr Piotra Wulgarisa 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, 6 czerwca 2022 r.

