

Dr hab. Grzegorz Dydkowski, prof. UE Katowice
Katedra Transportu
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

UNIWERSYTET GDANSKI



RPW/28611/2022 N
Data: 2022-07-25

RECENZJA

pracy doktorskiej mgra Tomasza Adamkiewicza
pod tytułem

**„Konkurencja i współpraca organizatorów usług na rynku transportu
miejskiego i regionalnego na przykładzie województwa pomorskiego”**

napisanej pod opieką promotorską prof. dr. hab. Olgierda Wyszomirskiego

Ocena sformułowania problemu badawczego

Przedmiotem rozprawy mgra Tomasza Adamkiewicza są zagadnienia związane z funkcjonowaniem systemów transportu miejskiego i regionalnego, w szczególności relacje współpracy i konkurencji organizatorów transportu na przykładzie województwa pomorskiego.

W relacjach współpracy i współdziałania podmiotów miejskiego i regionalnego pasażerskiego transportu zbiorowego można upatrywać poprawy jakości usług i tym samym konkurencyjności transportu zbiorowego, względem przemieszczeń indywidualnymi środkami transportu, lepszego wykorzystania zasobów będących w dyspozycji podmiotów oraz wzrostu efektywności podczas świadczenia usług. Ma to istotne znaczenie, gdyż większość podmiotów w systemach miejskiego transportu zbiorowego to podmioty publiczne, a świadczone usługi w znacznym stopniu finansowane są ze środków publicznych. Jednak zdając sobie sprawę z korzyści uzyskiwanych podczas współpracy podmiotów, należy mieć na uwadze, że to konkurencja na rynkach jest czynnikiem wyzwalającym przedsiębiorczość, innowacyjność, poszukiwanie rozwiązań, a dla konsumenta oznacza możliwość wyboru usługodawcy, a świadczone usługi najogólniej są lepiej dopasowane do oczekiwań. Współpraca i integracja mogą w pewnych sytuacjach prowadzić do powstania zbyt dużych i rozbudowanych oraz mało elastycznych struktur, o mniejszej adaptacji rynkowej lub takich, które nie uwzględniają różnych oczekiwań i uwarunkowań lokalnych, zbiurokratyzowanych, o wielu szczeblach i długim procesie decyzyjnym, a tym samym nie mogących realizować - tak jak by się tego oczekiwało - zgłaszanych przez rynek postulatów w stosunku do produktów lub usług. Ponadto integracja może prowadzić do takich zmian w sektorze i na

rynkach, które będą prowadziły do nadmiernej koncentracji, powstania podmiotów o dominującym udziale na danym rynku, pozycji monopolistycznej i tym samym ograniczenia konkurencji oraz skutków, które to niesie dla samych rynków i klientów nabywających i korzystających z danych dóbr. Istotne jest bowiem dostrzeżenie potencjalnej i rzeczywistej sprzeczności pomiędzy integracją i konkurencją oraz przyjęcie założenia, że w warunkach gospodarki rynkowej tylko w szczególnych przypadkach zapotrzebowanie na integrację uzasadnia rezygnację lub poważne ograniczenie konkurencji. Integracja nie jest wartością samą w sobie i jak każdy proces gospodarczy ma określoną efektywność ekonomiczną, wyznaczaną nie tylko przez rezultaty, ale także koszty, a w tym utracone korzyści.

Po 1990 roku w Polsce nastąpiły procesy liberalizacji rynków, w tym rynku pasażerskiego transportu zbiorowego. Równocześnie postępowały procesy integracji, zwłaszcza w miastach w których współpraca podmiotów i tworzenie zintegrowanych usług w istotny sposób ułatwia korzystanie z miejskiego transportu zbiorowego oraz uzyskiwanie w ten sposób obniżenia zewnętrznych kosztów transportu. Wdrożone rozwiązania organizacyjne, rozdzielenie funkcji organizacji od wykonywania przewozów, powołanie organizatorów o różnym zasięgu działania, doprowadziły do integracji transportu miejskiego. Obecnie w Polsce systemy transportu miejskiego cechuje integracja, wysoka jakość usług, a usługi w miejskim transporcie zbiorowym świadczone są nowoczesnym, niskoemisyjnym i zaawansowanym pod względem bezpieczeństwa taborem. Inaczej wygląda sytuacja w transporcie regionalnym, zwłaszcza w połączeniach autobusowych. Przez wiele lat brak stabilnej polityki w tym zakresie, ograniczone możliwości i zainteresowanie powiatów tymi przewozami, ograniczone finansowanie ze źródeł publicznych, spowodowały znaczące obniżenie oferty przewozowej, a też brak współdziałania i na szerszą skalę rozwiązań sieciowych.

Równoległe do osłabiania potencjału przewozowego na rynkach przewozów podmiejskich i regionalnych, nastąpiła intensyfikacja procesów suburbanizacji, zagospodarowywane są obszary bardziej odległe od centrów miast, często również poza granicami administracyjnymi danego miasta lub metropolii, generując codzienne dojazdy do miast. Granice miast nie są przy tym zmienione, tak aby odzwierciedlać procesy ich rozwoju, w tym i suburbanizacji. W istotniejszy sposób granice miast były zmienione w latach siedemdziesiątych oraz później w związku z wyodrębnieniem się niektórych jednostek, na początku lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Powoduje to konieczność obejmowania obsługą przez systemy transportu miejskiego obszarów poza granicami administracyjnymi

miast i/lub poszerzania integracji, o integrację z systemami o zasięgu regionalnym, również z systemami oferującymi przewozy na większe odległości – krajowe i międzynarodowe. Zwraca się bowiem uwagę na fakt, że większość odbywanych podróży na większe odległości rozpoczyna się i kończy w miastach, co wynika z rosnącego na przestrzeni lat znaczenia miast oraz udziału mieszkańców miast w ogólnej liczbie mieszkańców.

Wybór przedmiotu badań należy zatem ocenić bardzo wysoko. Dotychczas zagadnienia współpracy i konkurencji podmiotów transportu miejskiego i regionalnego w Polsce były poza podstawowym nurtem badań. Badania koncentrowały się przede wszystkim przede wszystkim na transporcie miejskim. Przyjmowało się, że w przypadku autobusowego transportu regionalnego relacje rynkowe oraz regulacje ustanawiane przez samorząd powiatowy ukształtują oczekiwany poziom usług. Jednak tak się nie stało, a procesy rozwoju miast oraz zagospodarowywania i osiedlania się ludności w strefach podmiejskich, powodują duży wzrost zapotrzebowania na przemieszczenia – zaspokajane w większości wykorzystaniem samochodów osobowych. Również na pozytywną ocenę zasługuje podjęcie badań w sposób obejmujący relacje współpracy oraz konkurencji na rynkach. W publikacjach nie zwraca się bowiem większej uwagi, że regulacje prawne przyjmują jako punkt wyjścia konkurencję na rynkach, a porozumienia o charakterze porozumień poziomych są w wielu unijnych krajach uważnie badane przez urzędy zajmujące się rynkami i konkurencją na rynkach. Również w kategoriach prawa związanego z ochroną konkurencji zakazane są uzgodnienia i porozumienia w zakresie cen, a przecież taki wymiar mają porozumienia taryfowe. Oczywiście są one możliwe i potrzebne ze społecznego punktu widzenia, ale konieczne jest wykazanie uzyskiwanych korzyści.

Podmioty w transporcie miejskim to przede wszystkim podmioty publiczne, a właścicielem jest miasto, prywatyzacja operatorów nie została w Polsce przeprowadzona. W przypadku rynków regionalnych występują różni właściciele, w przypadku własności publicznej, jest reprezentowana administracja rządowa oraz samorządowa, a w przypadku samorządowej - różne jej szczeble, oczywiście są też podmioty prywatne. Do tego dochodzą różne systemy taryfowe - o ile w transporcie miejskim dominuje taryfa strefowa ze strefami w granicach miast lub taryfa czasowa, o tyle dla transportu regionalnego charakterystyczną jest taryfa odcinkowa. To utrudnia współpracę i integrację transportu miejskiego i regionalnego, wymaga rozwiązań, w których uwzględnione są różne punkty widzenia oraz korzyści finansowe i społeczne, powoduje zarazem, że przedmiot badań nie jest łatwy oraz ma wymiar naukowy, a także praktyczny.

Doktorant przyjął, że celem pracy jest określenie kierunków kształtowania konkurencji i współpracy organizatorów usług na rynku transportu miejskiego i regionalnego ze szczególnym uwzględnieniem województwa pomorskiego. Cel sformułowano poprawnie, zwraca uwagę aktualność i duże znaczenie celu, w wymiarze zarówno poznawczym jak i aplikacyjnym. Na uwagę zasługuje obszar badawczy, tj. województwo pomorskie, występują tu zróżnicowane miasta, funkcjonujące samodzielnie, ale też tworzące układ metropolitalny, o wysokiej jakości usług miejskiego transportu zbiorowego, skomunikowane w układach krajowym i międzynarodowym, ale też obszary poza podstawowymi ciągami, charakteryzujące się niższą dostępnością do usług transportu zbiorowego. Dodatkowo można stwierdzić, że zagadnienia współpracy i konkurencji przewoźników pasażerskiego transportu zbiorowego są ważnym obszarem w polityce transportowej Unii Europejskiej, w kolejnych dokumentach wskazuje się na niezadawalający postęp w zakresie integracji transportu pasażerskiego, co osłabia oczekiwany wzrost znaczenia transportu zbiorowego w sposobie realizacji podróży.

Mgr Tomasz Adameczyk jako tezę pracy przyjął, 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. W celu potwierdzenia przyjętej tezy uszczegółowił i zweryfikował następujące hipotezy pomocnicze:

1. Działania interwencyjne władz publicznych na rynkach transportu miejskiego i regionalnego służą kształtowaniu jakości usług odpowiadającej potrzebom i oczekiwaniom użytkowników transportu.
2. Z punktu widzenia realizacji określonych założeń regionalnej i lokalnych polityk społecznej i transportowej, niezbędny zakres regulacji powinien obejmować procesy organizacji i zarządzania ofertą przewozową, jakości, finansowania i kontraktowania usług, jak również kwestie formalno-prawne związane z dostępem do rynku.
3. W podróżach ponadlokalnych jakość usług determinowana jest istniejącymi i przewidywanymi potrzebami użytkowników transportu, jak również przyjętymi rozwiązaniami modelowymi dotyczącymi finansowania usług oraz sfery organizacyjno-zarządczej i wykonawczej.
4. Do skonstruowania atrakcyjnej dla pasażera oferty przewozowej niezbędny zakres współpracy organizatorów powinien obejmować koordynację układu połączeń, synchronizację rozkładów jazdy, wspólną informację oraz jednolitą taryfę. Konkurencja zaś powinna odbywać się wyłącznie w sferze wykonawczej.
5. Integracja usług transportu zbiorowego umożliwia stworzenie jednolitych standardów

jakościowych w zakresie dostępu do informacji, wnoszenia opłat za przejazdy, wyposażenia obiektów infrastrukturalnych i komfortu podróży.

Ocena układu pracy

Rozprawa liczy 334 strony - wliczając w to bibliografię oraz spisy treści, tablic i rysunków oraz załączniki. Układ pracy zgodny jest z jej przedmiotem, celem oraz hipotezami. Pracę podzielono na 5 rozdziałów.

W rozdziale pierwszym („Istota konkurencji i współpracy na rynku usług transportu pasażerskiego”) Autor charakteryzuje procesy konkurencji i współpracy pomiędzy podmiotami, ze szczególnym uwzględnieniem rynków pasażerskiego transportu zbiorowego.

W drugim rozdziale („Organizatorzy usług na rynku transportu miejskiego i regionalnego”) Autor przedstawiono rozwiązania modelowe w zakresie funkcjonowania rynków miejskiego i regionalnego transportu zbiorowego. Odnosi się również do modelowych rozwiązań w wybranych państwach europejskich, tj. Danii, Francji, Niemiec oraz Wielkiej Brytanii. Wyboru państw do porównań dokonano trafnie, jest w nich różny zakres interwencji publicznej, a też i różne są rozwiązania w zakresie organizacji miejskiego i regionalnego transportu zbiorowego.

W trzeciej części pracy („Uwarunkowania konkurencji i współpracy organizatorów usług na rynku pasażerskiego transportu miejskiego i regionalnego”) przedstawiono rozwiązania organizacyjne występujące na rynkach transportu miejskiego i regionalnego, relacje występujące na rynkach oraz zależność pomiędzy rodzajem występującej relacji, a jakością usług transportu zbiorowego, a także formalno-prawne bariery integracji. Tu można odnieść się do rysunku 15 na str. 124, przedstawiającego wskaźnik motoryzacji indywidualnej w Polsce i w Unii Europejskiej w latach 1992 - 2020. Oczywiście Autor w sposób prawidłowy zaczerpnął dane z aktualnej publikacji Głównego Urzędu Statystycznego, do której z kolei pobrane są dane z Centralnej Ewidencji Pojazdów. Jednak ocenia się że wśród około 26 mln zarejestrowanych w Polsce samochodów osobowych, ponad 6,5 mln to pojazdy z tzw. danymi nieaktualizowanymi, tj. w wieku powyżej 10 lat i w stosunku do których od 6 lat nie było w Centralnej Ewidencji Pojazdów aktualizacji danych, tj. nie przeszły przeglądu rejestracyjnego i nie wykupiono polisy OC. Są to zatem w praktyce pojazdy – lub były to pojazdy, w stosunku do których nie dokonano wyrejestrowania pojazdu (taki obowiązek był, ale nie było sankcji i nie był egzekwowany, uległo to zmianie od 1 stycznia 2020). W rezultacie uwzględniając ten fakt można przyjąć, że wskaźnik motoryzacji indywidualnej w

Polsce to ok. 500 pojazdów na 1000 mieszkańców, a zatem ok. 10 procent poniżej średniej dla Unii. Poziom ten potwierdza także podany w publikacji wskaźnik motoryzacji liczony dla samochodów osobowych w wieku do 30 lat, wg stanu na 31.12.2020 wynosi 548 samochodów na 1000 mieszkańców. Niedoskonałości w aktualizacji danych w systemie CEPiK dotyczą również liczby autobusów w Polsce, a także średniego wielu pojazdów, który w ten sposób jest zawyżony.

Czwarty rozdział („Funkcjonowanie pasażerskiego transportu miejskiego i regionalnego w województwie pomorskim”) zawiera charakterystykę województwa pomorskiego, jako obszaru geograficznego w którym prowadzone są badania oraz charakterystykę systemów pasażerskiego transportu zbiorowego ze szczególnym uwzględnieniem tych cech, które mogą ułatwiać integrację, ale także ukształtowanych przez lata odrębności – w rezultacie utrudniających integrację.

Rozdział piaty („Kierunki rozwoju konkurencji i współpracy organizatorów usług na rynku pasażerskiego transportu miejskiego i regionalnego w województwie pomorskim”) zawiera diagnozę wynikającą m. in. z przeprowadzonych badań oraz kierunki zmian zmierzających do współpracy oraz wdrożenia systemów płatności za usługi obejmujących różnych organizatorów i przewoźników. Doktorant proponuje rozwiązanie opierające się na powołaniu Zarządu Transportu Regionalnego, jako organizatora transportu regionalnego. Oczywiście jest to rozwiązanie, w którym uzyska się integrację usług i które wynika z prowadzonych badań i rozważań zawartych w pracy. Jednak można zastanowić się również nad rozwiązaniem pośrednim, np. opartym o finansowanie transportu regionalnego na zasadzie umów netto lub pośrednich – umów o postanowieniach sytuujących je pomiędzy modelami umów kosztów netto i brutto, w których finansowanie publiczne byłoby np. warunkowane koordynacją rozkładów jazdy i wprowadzeniem przez przewoźników wspólnych biletów. To jest propozycja dalszych badań, a wynika z wielu uwarunkowań przeprowadzania zmian w systemach transportowych, co powoduje że nieraz nie są przeprowadzone zgodnie z założeniami, stąd też do rozważenia właśnie rozwiązanie pośrednie.

Praca ma właściwy układ, poszczególne rozdziały właściwie komponują się w całość i a ich kolejność jest logiczna i prawidłowa prowadząc do wniosków, które wynikają z pracy.

Ocena wykorzystanych metod badawczych

Bibliografia liczy 204 pozycje wydawnictw ciągłych i zwartych, wykorzystano ponadto 49 różnych raportów, dokumentów strategicznych i opracowań eksperckich, 14 aktów prawnych i różnego typu dokumentów urzędowych oraz wskazano również ponad 30 witryn internetowych. Praca dotyczy funkcjonowania polskiego rynku transportowego, w tym kontekście udział źródeł zagranicznych – ok. 40 pozycji spośród wydawnictw ciągłych i zwartych, nie budzi zastrzeżeń. Kwerenda źródeł jest poprawna i zasługuje na dobrą ocenę, mgr Tomasz Adamkiewicz przeprowadził badania literaturowe w sposób rzetelny, adekwatny do obranego tematu badawczego, przeprowadził również analizę jakościową z wykorzystaniem kwestionariusza ankiety. Na tej podstawie sformułował wnioski - należy zatem uznać, że opanował warsztat pracy naukowej niezbędny do przygotowania dysertacji doktorskiej. Wyniki opisanych badań są oryginalnym źródłem wiedzy i mają duże znaczenie praktyczne.

Ocena realizacji celu pracy oraz dowodu hipotez

Mgr Tomasz Adamkiewicz zrealizował postawiony w pracy cel i udowodnił hipotezy. Na podstawie pracy można stwierdzić, że bardzo dobrze zna teorię ekonomii oraz zagadnienia ekonomiki transportu. Realizacja celu pracy oraz dowiedzenia hipotez nie było łatwe, wymagało oprócz podstaw teoretycznych bardzo szczegółowej wiedzy z zakresu funkcjonowania różnych rynków transportowych, a też zważenia wielu przesłanek oraz ograniczeń przemawiających za danym rozwiązaniem. Pasażerski miejski i regionalny transport zbiorowy to nie tylko wyzwania ekonomiczne, mają również swój wymiar społeczny, ważny jest wizerunek i postrzeganie w otoczeniu, bo ma to wpływ m. in. na popyt na usługi.

Praca zawiera wyczerpujące studium współpracy i konkurencji organizatorów usług na rynkach miejskiego i regionalnego transportu zbiorowego, jednak jest to zagadnienie złożone i z pewnością można spotkać się z różnymi poglądami w tym zakresie. Widoczne jest to również poprzez wielość rozwiązań występujących w różnych krajach, nie tylko w Unii, ale i na świecie. Stąd też zagadnienia, które mogą być przedmiotem dyskusji, a z pewnością wartościowy będzie pogląd Autora pracy:

1. Jaka perspektywa dla aplikacji/systemów/platform pobieranych i instalowanych na urządzeniach mobilnych (w praktyce przede wszystkim na smartfonach), które są od kilkunastu lat rozwijane przez podmioty prywatne, za pośrednictwem których, w różnych

miastach można uzyskać informacje o rozkładach jazdy i/lub zakup biletów. Czy aplikacje te umożliwiając zakup biletów w różnych miastach, na różne systemy transportu zbiorowego, po dalszym upowszechnieniu mogą stać się ważnym narzędziem integracji w sprzedaży usług, czy może wymagana jest tu interwencja publiczna?

2. Czy jednolitość taryf jako zakładany wynik współpracy i tym samym rezygnacja w przypadku części podmiotów z dotychczasowego sposobu naliczania oraz różnicowania cen, będzie skutkowałą obniżeniem efektywności całego systemu taryfowego i w ten sposób obniżeniem przychodów? Czy możliwy i właściwy jest rozwój różnych platform sprzedażowych w pasażerskim transporcie zbiorowym, ujednoczenie nośników i sposobów pobierania opłat oraz rozwoju inteligentnych taryf, naliczania i płatności za usługi transportowe, bez ujednoczenia regulacji taryfowych i wdrażania jednego biletu?
3. Jakie rozwiązania Autor widziałby w integracji pasażerskiego transportu miejskiego i regionalnego oraz krajowego i międzynarodowego – kolejowego i lotniczego? Czy też dysproporcja pomiędzy cenami usług oraz niechęć i zbyt duże ryzyko do przejmowania przez jednego z uczestników odpowiedzialności całą podróż, utrudniają takie rozwiązania?

Bardzo wysoko należy ocenić sposób przygotowania dysertacji. Język jest poprawny i rzeczowy. Praca została napisana językiem fachowym, ale nie jest to język hermetyczny, dzięki czemu opracowanie będzie zrozumiałe dla szerszego grona czytelników. Docenić należy elegancję edycyjną i redakcyjną dysertacji. Trudno dostrzec uchybienia formalne. Widać duże znanstwo tematyki, którą mgr Tomasz Adamkiewicz prezentuje w dysertacji.

Wnioski końcowe

Stwierdzam, że praca mgra Tomasza Adamkiewicza spełnia wymogi określone w ustawie z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki dla prac doktorskich. Dysertacja stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego, Doktorant posiada wiedzę w dziedzinie nauk ekonomicznych w zakresie ekonomii oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. Istotne jest również to, że praca będzie miała zastosowanie w praktyce do projektowania rozwiązań oraz bieżącego zarządzania pasażerskim transportem zbiorowym.

W związku z powyższym, wnioskuję o przyjęcie przez Radę Dyscypliny Ekonomia i finanse Uniwersytetu Gdańskiego, rozprawy doktorskiej mgra Tomasza Adamkiewicza pt. „Konkurencja i współpraca organizatorów usług na rynku transportu miejskiego i regionalnego na przykładzie województwa pomorskiego” i dopuszczenie Doktoranta do

publicznej obrony. Jednocześnie uwzględniając bardzo wysoki poziom merytoryczny pracy, podjęcie przez Autora tematu oryginalnego, trudnego i o dużym znaczeniu dla praktyki, wnioskuję o przedstawienie pracy do nagrody w dziedzinie prac doktorskich.

Katowice, 21.07.2022



Grzegorz Dydkowski