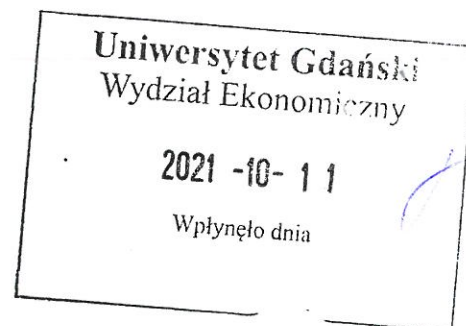


dr hab. Adam Przybyłowski, prof. UMG  
Katedra Transportu i Logistyki  
Uniwersytet Morski w Gdyni



**Recenzja**  
**rozprawy doktorskiej**  
**pt.: „Konkurencyjność tranzytowych kolejowych przewozów intermodalnych**  
**w Polsce”**

**Autor pracy: mgr Tomasz Radzikowski**  
**Promotor pracy: dr hab. Stanisław Miecznikowski, prof. UG**  
**Promotor pomocniczy: dr hab. Marcin Wolek, prof. UG**

Recenzja została wykonana z punktu widzenia spełnienia kryteriów określonych w art. 16 Ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. z 2016 r., poz. 882 ze zm. w Dz. U. z 2016 r., poz. 1311).

**1. Uwagi wstępne**

Recenzowana praca liczy 232 strony. Jej struktura zawiera wstęp, pięć rozdziałów, zakończenie, bibliografię oraz wszystkie wymagane spisy. Wykorzystano różne źródła literaturowe, tzn.: pozycje zwarte, publikacje, raporty, akty prawne oraz źródła internetowe, zarówno krajowe, jak i zagraniczne. Wszystkie źródła literaturowe są adekwatne merytorycznie do tematu pracy, a ich liczba (234) jest wystarczająca, jak na potrzeby rozprawy doktorskiej. Atutem tej bibliografii jest obfitość pozycji zagranicznych.

Autor starał się zachować właściwe proporcje objętościowe pomiędzy poszczególnymi rozdziałami i podrozdziałami, choć w tekście pracy występują pewne dysproporcje, tzn.: trzy pierwsze rozdziały liczą po ok. 30, a dwa ostatnie aż po ok. 50 stron. Generalnie tekst części teoretycznej jest zbliżony objętościowo do części empirycznej.

## 2. Ocena zasadności podjęcia tematu pracy

Podjęta w pracy problematyka jest bardzo ważna, interesująca i aktualna, zarówno w aspekcie teoretycznym, jak i aplikacyjnym. Wybór tematu jest trafny, gdyż zagadnienie konkurencyjności tranzytowych kolejowych przewozów intermodalnych zyskuje na znaczeniu w kontekście paradygmatu rozwoju trwałego i zrównoważonego, zwłaszcza w odniesieniu do dziedziny nauk społecznych, a w tym w ramach dyscypliny *ekonomia i finanse*. Ma ono również swoje odzwierciedlenie w skali globalnej – w tym przypadku tło rozważań zawartych w dysertacji stanowi inicjatywa CHRL dotycząca Nowego Jedwabnego Szlaku. Biorąc pod uwagę Inicjatywę Pasa-Drogi i wzrost znaczenia w nim „pasa” kolejowego, rośnie więc potencjał korytarzy równoleżnikowych. Jak zauważa to sam Autor, już teraz korytarz E20 (Terespol – Słubice) posiada bardzo duży ruch intermodalny jako wlot Nowego Jedwabnego Szlaku (przez Kazachstan, Rosję i Białoruś). Problematyka ta jest również obecna w polityce UE, a także na poziomie krajowym oraz ma swoje znaczenie jednocześnie w wymiarze regionalnym i lokalnym.

Potwierdzeniem powyższego są między innymi liczne regulacje i akty prawne oraz dokumenty strategiczne: międzynarodowe, jak Agenda na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030 ONZ, unijne, np.: Komunikaty Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, np.: „Europejski Zielony Ład”, a także polskie, np.: „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r., z perspektywą do 2040 r.”.

Poszukiwanie możliwości oceny stopnia rozwoju i konkurencyjności w odniesieniu do przewozów kolejowych staje się – w kontekście aktualnych wyzwań – bardzo istotnym elementem kształtowania zrównoważonego i nowoczesnego systemu transportowego. Wiąże się to również z pilną potrzebą refleksji na temat roli poszczególnych interesariuszy w kształtowaniu zrównoważonego i inteligentnego transportu, zwłaszcza w takich krajach jak Polska. Dlatego też potrzebne są analizy tego typu, które pozwalają na poznanie i zrozumienie tych aspektów, aby w efekcie optymalizować i świadomie dokonywać alokacji środków finansowych na poszczególne inwestycje. Przedmiot badań recenzowanej dysertacji dotyczy zatem bardzo istotnego problemu i jawi się jako pilne i ważne wyzwanie badawcze.

Należy także podkreślić, że **nie było dotychczas opracowania, które podejmowałoby problematykę konkurencyjności tranzytowych kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce w takim ujęciu**. Przyjęty obszar badań należy zatem uznać za uzasadniony, a Autor wykazał relatywnie odpowiednie przygotowanie metodyczne do podjęcia tego rodzaju badań.

### 3. Ocena merytoryczna rozprawy

Procedurę badawczą, metodykę i zastosowane narzędzia należy uznać za właściwe dla dziedziny nauk społecznych i dla charakteru przeprowadzonych badań. W recenzowanej pracy podjęto kilka problemów naukowych, które mają swoje odniesienie w sformułowanym celu głównym, celach szczegółowych, a także hipotezach badawczych.

Głównym celem badawczym rozprawy była „(...) identyfikacja kluczowych korytarzy dla rozwoju kolejowego transportu intermodalnego w Polsce oraz ocena ich potencjału i perspektyw rozwoju w kontekście Inicjatywy Pasa-Drogi. Na podstawie tak postawionego celu głównego sformułowano następujące cele pomocnicze pracy: I. Określenie kluczowych czynników determinujących konkurencyjność kolejowych przewozów intermodalnych względem frachtu morskiego. II. Omówienie metod wyznaczania zdolności przepustowej i prognozowania ruchu na sieci kolejowej oraz wskazanie ich wpływu na podjęcie strategicznych decyzji dotyczących realizacji inwestycji. III. Ocena obecnego stopnia spełnienia najważniejszych parametrów techniczno-eksploatacyjnych dla ruchu intermodalnego w korytarzach transportu kolejowego. IV. Wskazanie korytarzy dla kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce charakteryzujących się najwyższym poziomem przygotowania w kontekście rozwoju Inicjatywy Pasa-Drogi.

Dla osiągnięcia, tak postawionych celów głównego i pomocniczych, sformułowano cztery hipotezy badawcze, a mianowicie: – H1: Kluczowymi czynnikami determinującymi konkurencyjność kolejowych przewozów intermodalnych względem frachtu morskiego są cena, czas przewozu oraz polityka transportowa, w tym subsydiowanie gałęzi transportu; – H2: Wyniki prognoz ruchu kolejowego oraz analiz zdolności przepustowej sieci kolejowej są kluczowe w planowaniu strategicznym inwestycji w transporcie kolejowym; – H3: Głównymi czynnikami infrastrukturalnymi determinującymi konkurencyjność kolejowych przewozów intermodalnych są odpowiednia zdolność przepustowa infrastruktury kolejowej oraz parametry techniczno-eksploatacyjne, do których należą: prędkość, naciski osiowe oraz możliwość kursowania pociągów o długości 740 metrów; – H4: Stopień przygotowania infrastruktury dla przewozów intermodalnych w korytarzach kolejowych przebiegających przez Polskę, w kontekście Inicjatywy Pasa-Drogi, jest zróżnicowany i determinowany przez popyt i inwestycje.

Dyskusyjna jest treść celu głównego pracy oraz niektórych celów szczegółowych badań. Uważam, że główny cel pracy powinien brzmieć następująco: „(...) identyfikacja kluczowych korytarzy dla rozwoju kolejowego transportu intermodalnego w Polsce oraz ocena stopnia ich

konkurencyjności w kontekście Inicjatywy Pasa-Drogi”. Takie brzmienie byłoby, bardziej spójne z tytułem pracy.

Pierwsze trzy hipotezy brzmią dość trywialnie i są stwierdzeniami znanymi wśród badaczy tej problematyki od lat. Bardziej zasadne byłoby – na bazie hipotezy czwartej - przyjęcie założenia, iż „istnieje możliwość oceny stopnia konkurencyjności korytarzy kolejowych dla przewozów intermodalnych przebiegających przez Polskę, w kontekście Inicjatywy Pasa-Drogi, z uwzględnieniem aspektów infrastrukturalnych, popytowych, podaźowych i inwestycyjnych”.

Odpowiednio do przyjętych założeń pracy dobrano zakres przedmiotowy, przestrzenny i czasowy badań. Przedstawione w pracy wyniki i wnioski są wartościowe poznawczo.

**Autor osiągnął efekty naukowe, jak i aplikacyjne w rozprawie. Według mojej oceny należą do nich:**

1. Poszerzenie wiedzy w przestrzeni dyskusji akademickiej o nowe elementy dotyczące tendencji rozwojowych transportu intermodalnego w Polsce. Autorowi udało się zgromadzić bardzo interesujące, wartościowe i aktualne dane statystycznie, które umiejętnie wykorzystał i – za pomocą licznych map i tabel czytelnie przedstawił. Z pewnością wymagało to od Niego nie lada zaangażowania i czasu.
2. Wykorzystanie różnorodnych metod i narzędzi analitycznych, w tym analizy porównawczej, wielokryterialnej i SWOT, do oceny stopnia rozwoju i konkurencyjności tranzytowych kolejowych przewozów intermodalnych w kontekście chińskiej inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku.
3. Dokonanie wnikliwej analizy ośmiu korytarzy istotnych dla rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, porównując następujące wyselekcjonowane parametry techniczno-eksploatacyjne: udział prędkości maksymalnej pociągów intermodalnych większej lub równej 100 km/h, maksymalny nacisk osiowy, z którym można pokonać cały korytarz i maksymalna długość składu pociągu, z jaką można pokonać cały korytarz. Wykorzystano w tym celu dane wtórne, pochodzące od zarządcy infrastruktury kolejowej dla roku 2019.
4. Wykazanie w rezultacie, iż najlepiej dostosowane do przewozów intermodalnych są korytarze nr 1 i nr 3, czyli połączenia trójmiejskich portów morskich z południowymi przejściami granicznymi w Chałupkach i Zebrzydowicach oraz wlotem jedwabnego szlaku do Polski w Terespolu. Najgorsze parametry dla transportu intermodalnego posiadają korytarze nr 6 (Terespol – Śląsk) i 4 (E75 Kuźnica Białostocka – Warszawa), które wymagają wielobranżowych inwestycji. Według analiz przeprowadzonych przez Autora, korytarze nr 1 i 3 wykazują najlepsze dopasowanie do wymagań sieci TEN-T;

bardzo dobrym wynikiem charakteryzuje się również korytarz nr 5, należący do jedwabnego szlaku z Chin do Europy.

5. Identyfikację „wąskich gardeł” i utrudnień techniczno-eksploatacyjnych w poddawanych analizie korytarzach. Udowodniono, iż najgorsze parametry na tle wszystkich korytarzy posiadają te rozpoczynające się w Szczecinie i Świnoujściu oraz biegnące do Międzyzylesia. Wskazano przy tym na pilną potrzebę poprawienia parametrów na liniach kolejowych biegnących do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu oraz korytarza nr 7, którego potencjał rośnie w związku z rozwojem wymiany handlowej między Chinami a Europą i rolą transportu kolejowego wynikającą z Inicjatywy Pasa-Drogi. Z badań autora wynika również, iż bardzo istotne są inwestycje w korytarzu nr 6, co wynika z dużego udziału przewozów przez przejście graniczne Brześć-Terespol dla ruchu w kierunku Śląska, Słowacji, Czech i Austrii.
6. Wykazanie, iż w układzie równoleżnikowym zdecydowanym liderem ruchu intermodalnego jest korytarz E20 i przejście graniczne Brześć/Terespol, o czym świadczy bardzo duża liczba pociągów intermodalnych (prawie 4000/rok). W układzie południkowym zaś przoduje korytarz C-E65 i porty morskie w Gdańsku i Gdyni (ponad 5000 poc./rok.; średnio 14 poc./dobę). Popyt na przewozy intermodalne zbadano poprzez analizę danych wtórnych z Systemu Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE) zarządcy infrastruktury kolejowej.
7. Wykazanie ponadto, że stopień przygotowania poszczególnych korytarzy do przewozów intermodalnych jest zróżnicowany i wymaga różnego poziomu ingerencji w infrastrukturę. Zidentyfikowano również luki w planowaniu inwestycyjnym na sieci kolejowej, co może być podstawą do planowania i identyfikowania kolejnych inwestycji.
8. Przeprowadzenie analizy SWOT, gdzie zestawiono charakterystykę obecną korytarzy (mocne i słabe strony) oraz perspektywy ich rozwoju (szanse i zagrożenia). Analizy dokonano poprzez wyselekcjonowanie czynników (infrastrukturalnych, rynkowych, geopolitycznych, itp.), określenie wag ich istotności i wreszcie ocenę ich wartości w danym korytarzu. W ten sposób otrzymano kompleksową ocenę rankingową korytarzy.

Ze względu na elementy nowatorstwa pracy szczególnie istotne są efekty pierwszy i ósmy. **Dzięki przeprowadzonym analizom i osiągniętym efektom Autor zrealizował zatem w zasadzie przyjęte cele oraz zweryfikował pozytywnie postawione hipotezy badawcze.**

Obok powyżej przedstawionych efektów i zalet, w pracy dostrzegam jeszcze następujące mankamenty i kwestie dyskusyjne, tzn.:



1. Ze spisu treści i zawartości rozprawy wynika, iż Autor koncentruje się głównie na kontekście chińskiej inicjatywy Pasa-Drogi. Powinno to wybrzmieć w tytule pracy, celach i hipotezie badawczej.
2. Tytuł pracy brzmi zbyt ogólnie, mógłby brzmieć następująco: „Rozwój i konkurencyjność tranzytowych kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce w świetle inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku”. Takie brzmienie byłoby bardziej trafne i adekwatne do treści dysertacji, a zarazem spójne z przyjętymi założeniami badawczymi.
3. Szkoda, że w rozważaniach nie uwzględniono w większej mierze aspektów dotyczących kryzysu pandemicznego i jego wpływu na tranzytowe przewozy kolejowe intermodalne. W większej mierze należało również odnieść się do znaczenia innych aktualnych inicjatyw, jak np. Polar Silk Road.
4. Niedosyt budzi mało widoczna próba wskazania rekomendacji dla poszczególnych decydentów/interesariuszy kolejowych przewozów intermodalnych. Większa śmiałość w formułowaniu własnych ocen mogłaby stanowić istotny głos w kontekście stymulowania odpowiedzialnej i skutecznej polityki transportowej oraz potrzeby kształtowania ścieżek rozwojowych na rzecz optymalizacji alokacji środków publicznych w kontekście paradygmatu rozwoju trwałego i zrównoważonego.
5. Mam również uwagę do struktury pracy. Rozdział drugi ma charakter ogólnopoznawczy, stąd też powinien zostać umieszczony jako pierwszy. Dotyczy to również kolejności podrozdziałów: podrozd. 1.3. i 1.4. lepiej byłoby umieścić przed podrozd. 1.1 i 1.2. Poza tym, istnieje brak proporcji pomiędzy podrozdziałami, np. w rozdziale drugim: pierwszy z nich liczy prawie aż 20 stron. W przypadku ewentualnej publikacji, układ poszczególnych treści należałoby przemyśleć i uczynić bardziej spójnym – na przykład osobno ująć rozważania na temat kwestii geopolityczno-gospodarczych wraz z opisem chińskiej Inicjatywy Pasa-Drogi, a w dalszej kolejności dywagacje na temat specyfiki i konkurencyjności kolejowego transportu intermodalnego.

Pomimo powyższych uwag należy stwierdzić, że wyciągnięto interesujące wnioski z wykonanych badań, a dodatkowo mają one pewien charakter aplikacyjny. Przeprowadzone rozważania i analizy potwierdzają stosunkowo dobrą znajomość zagadnienia oraz umiejętność logicznego łączenia problemów i sposobów ich rozwiązania przez Autora.

Jednakże, w kontekście wyżej wzmiankowanych uwag, proszę w trakcie obrony o pewne **uzupełnienia**. Mianowicie:

- 1) Jak rysują się perspektywy rozwojowe kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce w kontekście planowanych inwestycji w polskich portach morskich oraz w związku z realizacją linii Rail Baltica?

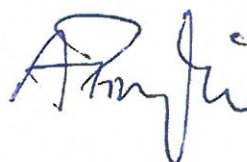
- 2) Za pomocą jakich kluczowych działań oraz nowych/innovacyjnych instrumentów należałoby wspierać rozwój transportu intermodalnego w Polsce?
- 3) Jakie kierunki dalszych badań - w odniesieniu do podjętej problematyki - należałoby podjąć i czy ich wyniki mogłyby mieć odniesienie uniwersalne?

Formalna strona pracy została opracowana w sposób bardzo staranny. Autor nie ustrzegł się jednak pewnych, co prawda nielicznych, usterek redakcyjnych i uchybień, do których można zaliczyć m.in.:

- Błędy stylistyczne (np. s. 28, s. 30, s. 35, s. 186), gramatyczne (np. s. 30, s. 37, s. 175), a także interpunkcyjne (np. s. 30, s. 31, s. 33) oraz edytorskie (np. s. 27: „Kampania”, zamiast „Kompania”, s. 34), itp.
- Nieścisłości/nieprecyzyjne/niezręczne sformułowania, jak np.: „Analiza konkurencyjności wewnątrzgałęziowej poszczególnych korytarzy wskazuje na korelację wyższej konkurencyjności w korytarzach, gdzie występuje ruch intermodalny” (s. 176); „Wnioskiem z analiz jest fakt, że (...)” (s. 197), itp.

#### 4. Wniosek końcowy

Wymienione niedociągnięcia nie obniżają wartości merytorycznej rozprawy, która stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego, dowodzi ogólnej wiedzy teoretycznej Doktoranta, a także przygotowania do prowadzenia samodzielnej pracy naukowej. Recenzowaną pracę oceniam w sumie pozytywnie i stwierdzam, że wnosi ona pewne nowe elementy wiedzy w aspekcie badania tendencji rozwojowych i konkurencyjności tranzytowych kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce w świetle chińskiej inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku. Dysertacja spełnia wymogi stawiane rozprawom doktorskim oraz stanowi podstawę do nadania jej Autorowi stopnia naukowego doktora nauk społecznych w dyscyplinie *ekonomia i finanse*. Wnoszę zatem o przyjęcie tej rozprawy przez Wysoką Radę Dyscypliny *Ekonomia i Finanse* Uniwersytetu Gdańskiego i dopuszczenie mgra Tomasza Radzikowskiego do publicznej jej obrony.



Gdynia, wrzesień 2021 r.

