

prof. dr hab. Elżbieta Załoga
Katedra Zarządzania Transportem
Wydział Ekonomii, Finansów i Zarządzania
Uniwersytet Szczeciński

RECENZJA

**pracy doktorskiej Aleksandry Honoraty Gus-Puszczewicz
pt. "KOMPLEKSOWE ZAGOSPODAROWANIE ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG
WODNYCH W ŚWIETLE IDEI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU ZE
SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO",
napisanej w Katedrze Polityki Transportowej i Integracji Gospodarczej
pod kierunkiem prof. dr hab. Krystyny Wojewódzkiej-Król**

I. Ogólna bibliograficzna charakterystyka pracy

1. Objętość pracy obejmuje 328 stron. Faktografię, syntezę rozważań oraz wyniki badań przedstawiono w 38 tabelach oraz zilustrowano na 81 rysunkach.
2. Praca składa się z pięciu merytorycznie powiązanych rozdziałów (s.9-284), Wstępu (s. 4-8) oraz Zakończenia (s.285-295).
3. Zestawienie bibliograficzne obejmuje łącznie 627 pozycji, w tym 294 w zbiorze Literatura, 309- Inne źródła oraz 24- Rozporządzenia i ustawy. Znaczna część (21%) tej bogatej literatury opublikowana jest w języku angielskim.

II. Ocena trafności i oryginalności problematyki badawczej

W polskich uczelniach ekonomicznych problematyka transportu wodnego śródlądowego rzadko podejmowana jest jako przedmiot dysertacji. Stąd za bardzo oczekiwaną uznaję tę pracę doktorską, napisaną pod kierunkiem Pani prof. Krystyny Wojewódzkiej-Król –autorytetu, zwłaszcza w tym obszarze badań ekonomicznych.

Programy rozwojowe transportu, zwłaszcza te oparte na koniecznych inwestycjach infrastrukturalnych są często przedmiotem sporu naukowców i praktyków gospodarczych. W Polsce, przez dziesięciolecia takim spornym obszarem jest zagospodarowanie potencjału wód śródlądowych, chociaż, jak się wydaje wiedza o wielofunkcyjności rzek jest powszechna i powinna utrwalać przekonanie o celowości

kompleksowego podejścia do utrzymania i rozwoju tego potencjału. W powojennej historii polityki transportowej Polski można wyróżnić kilka okresów sprzyjających realizacji wizji kompleksowego zagospodarowania głównych polskich rzek i są tego namacalne efekty w postaci programów rządowych (np. „Program Wisła” z końca lat siedemdziesiątych ub. w., czy „Program dla Odry 2006” - umocowany ustawą z 2001 r.) i wybiórczo zrealizowanych inwestycji objętych programem. Niekorzystne skutki takiego podejścia odczuwa szczególnie transport wodny śródlądowy, którego znaczenie w polskim systemie transportowym stopniowo marginalizowano.

Członkostwo Polski w UE i zachodzące trendy globalne wpływają na zmianę postrzegania znaczenia gospodarki wodnej dla zachowania i rozwoju systemu społecznego, ekologicznego i gospodarczego państwa, a rozpowszechnianie idei zrównoważonego transportu skierowało uwagę na istotność transportu wodnego śródlądowego w systemie transportowym państw i regionów, a zwłaszcza jego rolę w obsłudze zaplecza gospodarczego portów morskich.

Zatem opiniowaną dysertację uznaję za oryginalną w przedmiocie badań (badanie efektów kompleksowego zagospodarowania dróg wodnych śródlądowych na poziomie regionu) oraz przydatną dla kształtowania polityki transportowej i regionalnej.

III. Ocena hipotez i celów badawczych pracy

Podstawowe założenia dysertacji ujęto w dwóch (!) głównych hipotezach badawczych i pięciu hipotezach szczegółowych- trzy przyporządkowane pierwszej hipotezie głównej oraz dwie – drugiej hipotezie głównej (w recenzji określono je jako hipotezy szczegółowe 1-5). Hipotezy główne odzwierciedlają złożoność przedmiotu badań, bowiem w tytule pracy jest odniesienie do dwóch przekrojów badań: idei zrównoważonego rozwoju oraz województwa pomorskiego. Sformułowania hipotez głównych (*„Kompleksowe zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych jest zgodne z ideą zrównoważonego rozwoju”* oraz *„Kompleksowe zagospodarowanie dolnej Wisły może przynieść korzyści w regionach zlokalizowanych nad tą drogą wodną”*) są adekwatne do postawionego problemu badawczego, jakkolwiek brzmienie drugiej hipotezy głównej nie ma postaci zdania twierdzącego. Podobna uwaga dotyczy trzech hipotez szczegółowych.

Formułując cel dysertacji Autorka zobowiązała się do *„wykazania znaczenia kompleksowego zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych dla*

zrównoważonego rozwoju”, pominęła natomiast w tym zapisie, zdefiniowany w tytule pracy obszar weryfikacji empirycznej (...ze szczególnym uwzględnieniem województwa pomorskiego”). Jest to uwaga o charakterze porządkującym, bowiem do województwa pomorskiego Autorka odniosła dwie hipotezy pomocnicze i je wyczerpująco zweryfikowała w rozdziale 4 i 5.

IV. Ocena zawartości merytorycznej rozprawy

Struktura pracy obejmuje pięć rozdziałów, właściwie zredagowanych i podporządkowanych przyjętym założeniom badawczym.

Rozdział pierwszy pt. „Założenia ideologiczne i uwarunkowania prawne zrównoważonego rozwoju” jest zasadniczą kanwą dla pracy. Autorka bardzo solidnie rozpoznała literaturę z zakresu zrównoważonego rozwoju, uporządkowała ją w kontekście wymogów dysertacji. Świadczy o tym nie tylko dojrzały wywód w czterech podrozdziałach (1. Idea zrównoważonego rozwoju, 2. Cele i założenia polityki zrównoważonego rozwoju, 3. Aspekt ekologiczny w procesie zrównoważonego rozwoju, 4. Polityka zrównoważonego rozwoju transportu), ale także liczne przypisy (207 w tym rozdziale), które nie tylko odnoszą do bogatej i aktualnej literatury, ale także wyjaśniają szereg istotnych pojęć. Choć idea zrównoważonego rozwoju wydaje się być jednoznaczna w swojej wymowie, to jednak wielość i zakres stosowanych pojęć-wyrażających tę ideę skłoniły Autorkę pracy do sformułowania własnej, dojrzałej definicji zrównoważonego rozwoju, przedstawionej na s. 21 pracy. Rozdział ma wiele walorów poznawczych także wskutek właściwego podbudowania wywodów teoretycznych danymi statystycznymi, charakteryzującymi przesłanki i efekty trwającego procesu zrównoważonego rozwoju, w tym zrównoważonego rozwoju transportu w UE i na świecie.

Rozdział drugi pt. „Śródlądowe drogi wodne w świetle idei zrównoważonego rozwoju transportu” obejmuje cztery podrozdziały (1. Śródlądowe drogi wodne w rozwoju transportu wodnego śródlądowego, 2. Wpływ dróg wodnych na pozycję transportu wodnego śródlądowego w UE, 3. Społeczne, ekologiczne i ekonomiczne przesłanki rozwoju transportu wodnego śródlądowego, 4. Ograniczenia rozwoju śródlądowych dróg wodnych i możliwości ich łagodzenia), które we właściwej sekwencji przedstawiają, w kontekście idei zrównoważonego rozwoju, potencjał tkwiący w śródlądowych drogach wodnych. Przybliżony został obraz głównych arterii europejskiego systemu dróg wodnych śródlądowych oraz ich transportowego

wykorzystania, także w obsłudze portów morskich i śródlądowych. Dobrze poradziła sobie Autorka z wyzwaniem trzeciego podrozdziału w zakresie społecznych i ekologicznych przesłanek rozwoju transportu wodnego śródlądowego. Za mało natomiast znalazłam w treści podrozdziału trzeciego argumentów uzasadniających konkluzję Autorki zawartą na s. 112: „*Ekonomiczna efektywność rozwoju transportu wodnego śródlądowego znajduje odzwierciedlenie w:*

- niskich kosztach transportu,
- niższych nakładach inwestycyjnych na drogi wodne i kosztach ich utrzymania,
- niskich nakładach na środki transportu...”

Proszę o wzmocnienie argumentacji podczas publicznej obrony.

Za oryginalne i wartościowe uznaję rozważania czwartego podrozdziału, gdzie Autorka przedstawiła ograniczenia rozwoju dróg wodnych śródlądowych w UE powodowane regulacjami prawnymi z zakresu ochrony środowiska (dyrektywa ptasia i siedliskowa) i wymogami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 (zakres problemu odzwierciedlają dane statystyczne zawarte w tabeli 2.5.) oraz przykłady przewyższania tych ograniczeń w projektach inwestycyjnych realizowanych na drogach wodnych śródlądowych Europy Zachodniej.

Rozdział trzeci pt. „*Kompleksowy charakter zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych*” ma zasadnicze znaczenie dla weryfikacji hipotez głównych oraz osiągnięcia celu pracy. Treść rozdziału pozwala szerzej spojrzeć na drogi wodne przez pryzmat gospodarki wodnej, jej zakresu, funkcji i znaczenia. Autorka uwagę zwróciła na inwestycje na drogach wodnych służące pełnieniu przez nie funkcji transportowej, a także ich skutki dla innych sfer gospodarowania wodami, np. rolnictwa. Dało to Autorce podstawę do wskazania, że wielofunkcyjność dróg wodnych śródlądowych wymaga kompleksowego podejścia do ich zagospodarowania, utrzymania i rozwoju. Jak zauważyła (s.139) „... realizowane działania mają dążyć do zapewnienia harmonijnego wzrostu gospodarczego, optymalnego wykorzystania poniesionych nakładów przy minimalizowaniu negatywnego wpływu na środowisko”. Oryginalna i poznawcza jest treść drugiego podrozdziału pt. „*Inwestycje wielozadaniowe a rozwój zrównoważony*”, który odnosi do istoty zintegrowanego zarządzania zasobami wody w myśl definicji przyjętej na Szczycie Ziemi w Rio w 1992 r. Autorka podkreśliła złożoność problemu realizacji i zarządzania inwestycją wielozadaniową poprzez przywołanie koncepcji SHARE, opracowanej przez OECD dla zarządzania wielofunkcyjną infrastrukturą wodną. Wskazała wady i zalety inwestycji kompleksowych w trzech

obszarach: społecznym, środowiskowym i ekonomicznym. Potwierdzeniem przyjęcia właściwego kierunku badań dysertacji są przykłady kompleksowego zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych w UE (trzeci podrozdział). Autorka wskazała także przesłanki dla takiego podejścia na drogach wodnych śródlądowych w Polsce (czwarty podrozdział) oraz przypomniała programy (i oczekiwane efekty) kompleksowego zagospodarowania polskich rzek po 1945 roku (piąty podrozdział). Przy tej okazji miała sposobność przedstawienia opinii ekspertów oraz własnych ocen w zakresie skutków fragmentarycznej realizacji przyjętych programów.

Rozdział czwarty pt. *„Śródlądowe drogi wodne województwa pomorskiego w świetle polityki zrównoważonego rozwoju”* to wnikliwe studium o charakterze empirycznym. Jego celem jest weryfikacja dwóch hipotez szczegółowych (czwartej i piątej). Przywołując bogatą faktografię, Autorka przedstawiła potencjał dróg wodnych śródlądowych województwa pomorskiego w kontekście innych gałęzi transportu, a także - w układzie wyzwań zgodnych z ideą zrównoważonego rozwoju- zdefiniowała przesłanki ich rozwoju. Analizując przesłanki społeczne zwróciła uwagę na ryzyko powodziowe, zmiany zatrudnienia czy zmianę aktywności gospodarczej regionu pomorskiego. Wśród przesłanek ekonomicznych podkreśliła korzyści, jakie z zagospodarowania dróg wodnych śródlądowych mogą uzyskać porty morskie, turystyka, gospodarka wodna, energetyka czy bezpieczeństwo na drogach kołowych. Spośród przesłanek ekologicznych zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych, Autorka rangę nadała poprawie warunków życia oraz ochronie środowiska przyrodniczego w regionie drogi wodnej dolnej Wisły, rozwojowi turystyki wodnej, energetyki wodnej, zmniejszeniu ryzyka powodziowego. Docenić należy podjętą przez Autorkę próbę kwantyfikacji wybranych przesłanek, np. spodziewanych skutków powodzi, korzyści z rozwoju turystyki wodnej, kosztów wypadków drogowych, a zwłaszcza oszacowania kosztów zewnętrznych transportu zaplecza portu w Gdańsku.

Rozdział piąty pt. *„Badanie efektów kompleksowego zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych województwa pomorskiego”* służy weryfikacji drugiej hipotezy głównej oraz piątej hipotezy pomocniczej, które w swoim założeniu zapewniają o korzyściach kompleksowego zagospodarowania dolnej Wisły, w tym przyczynianiu się do łagodzenia problemów społecznych, ekologicznych i rozwoju gospodarczego województwa pomorskiego.

Autorka przekonująco zaprezentowała w pierwszym podrozdziale przyjętą metodologię badań. Jako przykład badania efektów inwestycji wodnej wybrała, z uwagi na kompleksowość podejścia, projekt kaskady dolnej Wisły. Wystarczającą uwagę poświęciła ocenie efektywności inwestycji, wybierając metodę CBA jako właściwe narzędzie dla swoich badań. Poznawczo przedstawiła, w oparciu o istniejące źródła, bezpośrednie korzyści zagospodarowania dróg wodnych śródlądowych dla poszczególnych interesariuszy. Jako wyjściowe przyjęła wskaźniki analizy ekonomicznej kompleksowego zagospodarowania dolnej Wisły, pochodzące ze źródeł wtórnych, którymi są dwa niezależne opracowania eksperckie z 2017 r. oraz 2020 r. Autorka zweryfikowała je do obszaru województwa pomorskiego, a szacunki efektów przedstawiła w dwóch obszarach: 1) efekty transportowe (drugi podrozdział), 2) efekty pozatransportowe (trzeci podrozdział). Zaprezentowane podejście badawcze jest dojrzałe, także z uwagi na klarowność założeń przyjętych dla obu obszarów (s. 252 i 271). Treść rozdziału potwierdza umiejętności analityczne Autorki oraz dużą wiedzę w obszarze badań.

Treść tworząca Zakończenie pracy jest wyczerpująca oraz porządkująca dorobek całej dysertacji.

Ogólnie oceniając stwierdzam, że praca odznacza się wysokim poziomem merytorycznym i poznawczym. Autorka doskonale poradziła sobie z wielowątkowością obszaru badawczego, a Jej liczne samodzielne oceny cechuje dojrzałość. Złożony proces wartościowania efektów dla województwa pomorskiego z tytułu zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych województwa wymagał przyjęcia szeregu założeń, ale nie rzutują one na ogólną poprawność metodyczną pracy.

Wkład Doktorantki w rozwój dyscypliny naukowej przejawia się w następujących osiągnięciach dysertacji:

- ugruntowanie wiedzy o znaczeniu transportu wodnego śródlądowego dla zrównoważonego rozwoju;
- przekonanie o zasadności kompleksowego podejścia do zagospodarowania dróg wodnych śródlądowych;
- zaprezentowanie metodyki szacowania efektów dla regionu z tytułu kompleksowego zagospodarowania dróg wodnych śródlądowych;
- zdefiniowanie społecznych, ekonomicznych i ekologicznych przesłanek zagospodarowania dolnej Wisły w obszarze województwa pomorskiego.

V. Ocena doboru metod i narzędzi badawczych

Dla procesu poznawczego oraz wnioskowania Autorka czerpała z zasobu podstawowych metod badawczych (indukcja i dedukcja, analiza i synteza, porównawcza, analiza statystyczna). Ten zestaw metod był wystarczający dla krytycznej analizy literatury, celowego poznawania faktów, formułowania opinii o tych faktach, symulacji zjawisk, procesów oraz kosztów, a zwłaszcza korzyści zaproponowanych w pracy rozwiązań w ujęciu regionalnym. Przyjmując takie podejście, Autorka sprostała metodycznym wymaganiom oraz merytorycznym wyzwaniom postawionym w pracy.

Stwierdzam, że cele pracy zostały osiągnięte a przyjęte hipotezy potwierdzone.

VI. Ocena umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej

Treść rozprawy oraz przyjęte założenia metodyczne, a zwłaszcza przejrzystość procesu badawczego dowodzą znajomości przez Doktorantkę metodologii pracy naukowej. Obszerność wykorzystanej literatury o charakterze teoretycznym i empirycznym wskazuje na istotność dla Autorki tej cechy badacza, którą jest dogłębne poznanie problemu badawczego. Doktorantka dowiodła umiejętności analizy danych i zjawisk oraz wykorzystania ich dla procesu poznawczego. Praca jest wielowątkowa, co wymagało od Autorki zachowania odpowiednich proporcji w prezentowanej treści i zakresie analizy. Generalnie ujmując, Autorka zaprezentowała dobry warsztat naukowy.

VII. Uwagi szczegółowe

Redakcję pracy pod względem językowym oraz poprawności użytego słownictwa oceniam wysoko, podobnie staranie o szatę graficzną prezentowanych tabel i rysunków. Słabością są liczne literówki. Zauważono także kilka niezręcznych sformułowań, które z obowiązku recenzenta przedstawiam:

s.17 dół: określenie „aspektu naturalnego” nie jest właściwie użyte;

s.98: tytuł rysunku 2.12 – „Obroty cargo....” wymaga poprawy;

s.123 środek: gospodarka wodna nie jest dyscypliną naukową, jak napisano;

Ponadto raz użyto w pracy niepoprawnego określenia „koszty wewnętrzne”, na s. 255 odwołano się do badań, nie wskazując, kto jest ich autorem, a rysunek 5.12 na s. 283 jest w połowie ucięty.

VIII. Konkluzja

Opiniowana rozprawa doktorska mgr Aleksandry Honoraty Gus-Puszczewicz 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 ekonomiki transportu wodnego śródlądowego, a także wnosi istotne treści do polityki transportowej.

Autorka potwierdziła znajomość 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 Aleksandry Honoraty Gus-Puszczewicz 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, 20.11. 2021 r.

