

Prof. zw. dr hab. Włodzimierz Rydzkowski  
Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu  
w Gdyni

## RECENZJA

rozprawy doktorskiej mgr Aleksandry Gus-Puszczewicz „Kompleksowe zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych w świetle idei zrównoważonego rozwoju ze szczególnym uwzględnieniem województwa pomorskiego” napisanej na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego pod kierunkiem prof. dr hab. Krystyny Wojewódzkiej-Król.

### I. Informacja bibliograficzna

1. Praca liczy 295 stron tekstu i składa się ze wstępu, pięciu rozdziałów oraz zakończenia. Wyposażona została w obszerną bibliografię liczącą 309 pozycji, spis 24 rozporządzeń i ustaw oraz spisy rysunków i tabel. Graficzne przedstawienie omawianych problemów w postaci rysunków obejmuje 81 pozycji, natomiast spis tabel liczy 38 pozycji.
2. Zestawienie literatury obejmuje ponad 300 pozycji, na które złożyły się publikacje z zakresu teorii ekonomii, ekonomiki transportu, polityki gospodarczej i polityki transportowej, polityki społecznej, teorii wzrostu gospodarczego, polityki ochrony środowiska, ekonomiki infrastruktury transportowej, ekonomiki turystyki, gospodarki wodnej, prawa środowiskowego, ekorozwoju, i inne. Wykorzystano też dokumenty urzędowe instytucji zajmujących się tematyką pracy w tym raporty i roczniki statystyczne oraz liczne dokumenty instytucji Unii Europejskiej. Pragnę zaznaczyć niezwykle obszerne i wyczerpujące zebranie i wykorzystanie literatury dotyczącej przedmiotu rozprawy. Na podkreślenie zasługuje także bardzo obszerne wykorzystanie literatury w językach angielskim i niemieckim.
3. Na podkreślenie zasługuje także staranna strona formalna pracy, jej poprawny język, styl i edycja.

## II. Ocena merytoryczna

Co jakiś czas wraca pomysł transportowego wykorzystania dolnej Wisły. Z projektem tym zapoznałem się na początku swojej kariery akademickiej, to jest w latach 70. ubiegłego stulecia. Niejako pokłósiem powstałego w czasach E. Gierka *Programu Wisła* była książka „Zagospodarowanie Wisły” autorstwa prof. L. Hofmana i mojego. Od tego czasu minęło 40 lat. Współczesne obliczenia wskazują na to, że szlak wodny dolnej Wisły mógłby przejąć zaledwie 0,6% przewozu ładunków. Z punktu ekonomicznego taka inwestycja byłaby więc zupełnie nieopłacalna. Transport wodny śródlądowy wykorzystywany jest w większym stopniu na wielkich rzekach takich jak Ren, Missisipi czy Wołga. Zwolennicy zagospodarowania rzek mówią o efektach ekologicznych. Tymczasem to właśnie Ren jest dziś ostrzeżeniem przed regulowaniem rzek. W ubiegłym wieku był sprawcą czterech tzw. *Powodzi stulecia*. W Polsce największe powodzie były z powodu zapory we Włocławku. Mamy też inne złe doświadczenia z budowy zapór na innych rzekach. Większość naukowców jest zgodna że budowa kaskad nie ułatwi walki z powodzią, lecz zwiększy możliwość zalania.

Podnoszone są także korzyści energetyczne zagospodarowania rzek. Budowa zapory we Włocławku spowodowała zalanie 40-50 km. terenów powyżej zapory. W efekcie zyskano zaledwie 80 megawatów energii, czyli tyle ile dwie duże farmy wiatrowe na morzu. Gdyby elektrownie powstały na wszystkich polskich rzekach zaspokoiłyby zapotrzebowanie na energię w zaledwie 9 procentach. Po złych doświadczeniach z regulacją i kanalizacją rzek Unia Europejska uznała, że głównym problemem jest pogarszająca się jakość wody. Stąd podstawowym celem jest doprowadzenie zasobów wodnych do dobrego stanu jakościowego. Nie służy temu budowa stopni wodnych, zapór i wałów przeciwpowodziowych.

W kontekście powyższych uwag wybór tematu rozprawy należy uznać za dość kontrowersyjny. Ponadto wydzielenie województwa pomorskiego jako przykładu korzyści kompleksowego zagospodarowania dróg wodnych jest dyskusyjne, gdyż Wisła jedynie w fragmencie przebiega przez to województwo, a część innych dróg wodnych znajduje się w sąsiednim województwie. Dysertacja jest więc powrotem do dyskusji z przed lat o celowości i korzyściach kompleksowego zagospodarowania dróg wodnych. Spodziewałbym się bardziej krytycznego podejścia do omawianej koncepcji aniżeli powoływania się na argumenty z przed lat.

Oceniając konstrukcję pracy stwierdzam, że cel i założenia pracy, pomimo wcześniejszej uwagi, są poprawnie, zaś określone hipotezy robocze rozprawy wynikają z celu pracy. Rozdziały są logicznie ułożone i prawidłowo rozwijają problem przedstawiony w tytule pracy. Metody są dobrze dobrane, zaś wykorzystana literatura jest wyczerpująca. Stwierdzam, że całość opracowana została przejrzyście, realizując zasadę zgodności zakresu tematycznego poszczególnych części pracy z zakresem sformułowanim w jej tytule. W sumie układ pracy oceniam pozytywnie.

W liczącym 5 stron wstępie przedstawiono przesłanki wyboru tematu, koncepcję pracy, główny cel, dwie hipotezy główne, hipotezy szczegółowe oraz procedurę badawczą i sam proces badawczy. Uważam, że cel jest realistyczny i możliwy do osiągnięcia. Podobnie hipotezy badawcze pracy, chociaż dyskusyjne, są sformułowane poprawnie. Prawidłowy jest związek pomiędzy celem a hipotezami roboczymi. Sam wstęp uznaję za wyczerpujący, zaś jego układ za poprawny.

W pracy postawiono dwie hipotezy: 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. W celu udowodnienia pierwszej hipotezy przedstawiono następujące hipotezy szczegółowe: integralnym elementem zrównoważonego rozwoju jest zrównoważony rozwój transportu; rozwój transportu wodnego śródlądowego zapewnia społeczne, ekologiczne i ekonomiczne efekty, a podstawą rozwoju tej gałęzi transportu są śródlądowe drogi wodne; zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych powinno mieć charakter kompleksowy. W celu udowodnienia drugiej hipotezy głównej sformułowano dwie hipotezy szczegółowe: w województwie pomorskim istnieją społeczne, ekonomiczne i ekologiczne przesłanki zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych; kompleksowe zagospodarowanie dolnej Wisły może przyczynić się do łagodzenia problemów społecznych, ekologicznych i rozwoju gospodarczego województwa pomorskiego.

W pracy pojęto się próby przedstawienia znaczenia kompleksowego zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych dla zrównoważonego rozwoju oraz pokazania korzyści, jakie przynoszą takie działania regionom położonym w bezpośrednim sąsiedztwie dróg. Celowi temu podporządkowana została dyspozycja. W pierwszym rozdziale wyjaśniono, termin *sustainable development* oraz przedstawiono interpretacje i istotę tego pojęcia.

W rozdziale tym określono cele zrównoważonego rozwoju w podziale na cele społeczne, ekologiczne i ekonomiczne. Wykazano, że zależności występujące między społeczeństwem, środowiskiem i gospodarką oraz nieustanna zmiana warunków życia powodowana rozwojem gospodarczym pociągają za sobą konieczność ciągłego monitoringu tych zmian oraz dostosowywania działań do nowych warunków. Od trafności dokonywanych ocen i słuszności podejmowanych działań zależy osiągnięcie celu zrównoważonego rozwoju. Dlatego należy, w opinii Autorki, szczególną uwagę zwrócić na te sektory gospodarki, które w największym stopniu niekorzystnie wpływają na środowisko przyrodnicze, w tym: energetykę i transport. Sektory te determinują rozwój innych działów gospodarki a tym samym determinują rozwój gospodarczy. Dokładna analiza dokumentów UE wykazała, że główną ideą wspólnej polityki transportowej od 2001 r. jest zrównoważony rozwój transportu.

W kreowanej polityce UE dąży do stworzenia transeuropejskiego systemu transportu, efektywnego gospodarczo, sprzyjającego poprawie warunków życia społeczeństwa, racjonalnie korzystającego z zasobów środowiska przyrodniczego. Zwrócono uwagę, że głównym celem obowiązującej od 2021 r. strategii jest osiągnięcie neutralności klimatycznej UE do 2050 r., w tym 90% redukcja emisji zanieczyszczeń do 2050 r. Realizacji celu mają służyć określone priorytety w tym także: inteligentny, konkurencyjny, bezpieczny, dostępny i przystępny cenowo system transportowy. W Europejskim Zielonym Ładzie wezwano do podjęcia zdecydowanych działań mających na celu znaczne zwiększenie roli transportu kolejowego i wodnego śródlądowego w transporcie towarów.

Założono także, że udział transportu wodnego śródlądowego i morskiego bliskiego zasięgu powinien zwiększyć się znacząco do 2050 r. Można zgodzić się ze stwierdzeniem Autorki, że integralnym elementem zrównoważonego rozwoju jest zrównoważony rozwój transportu, co potwierdza pierwszą hipotezę.

W rozdziale drugim wykazano, że podstawą rozwoju transportu wodnego śródlądowego są drogi wodne o odpowiedniej jakości wraz z niezbędnym wyposażeniem w infrastrukturę punktową. O jakości drogi wodnej decydują warunki naturalne i nawigacyjne, na podstawie których określa się parametry drogi i jej przepustowość. Wraz z zagospodarowaniem śródlądowych dróg wodnych, wzrasta możliwość wykorzystania transportu wodnego śródlądowego w obsłudze potrzeb przewozowych. Zapewnienie stałych warunków

nawigacyjnych i stworzenie spójnej sieci międzynarodowych śródlądowych dróg wodnych jest potrzebne, aby sprostać współczesnym wymaganiom transportowym takim jak: terminowość, niezawodność czy bezpośredniość.

Analiza studium przypadku śródlądowych dróg wodnych Renu, Dunaju czy Łaby w opinii Autorki wykazała, że wraz ze wzrostem stopnia zagospodarowania śródlądowej drogi wodnej rośnie jej przepustowość oraz wielkość przeładunków w portach śródlądowych zlokalizowanych w jej sąsiedztwie. Śródlądowe drogi wodne mają także duże znaczenie w rozwoju portów morskich i aglomeracji miejskich zlokalizowanych w ich sąsiedztwie.

Przeprowadzone w rozdziale drugim badania pozwoliły na wykazanie korzyści wynikających z rozwoju transportu wodnego śródlądowego oraz potwierdziły, w opinii Autorki, kolejną hipotezę szczegółową, że rozwój transportu wodnego śródlądowego zapewnia społeczne, ekologiczne i ekonomiczne efekty a podstawą rozwoju tej gałęzi są śródlądowe drogi wodne. W tym miejscu można postawić pytanie: dlaczego żegluga śródlądowa zamarła na Kanale Gliwickim i na długiej trasie Odry, gdzie warunki nawigacyjne taką żeglugę umożliwiały? Odpowiedź jest następująca: po odjęciu dotacji przedmiotowej w latach 90. przewozy te stały się droższe od kolejowych i rezultacie nieopłacalne dla klientów. Zatem nie tylko zagospodarowanie dróg wodnych jest warunkiem rozwoju żeglugi śródlądowej lecz także uwarunkowania ekonomiczne. Ponadto pojawia się aspekt ekologiczny, gdyż obszary chronione mogą być barierą w rozwoju transportu wodnego śródlądowego.

Przedmiotem rozdziału trzeciego było przedstawienie istoty gospodarki wodnej. W rozdziale wykazano, że gospodarka wodna jest działem zajmującym się racjonalnym zarządzaniem wodą i ochroną jej zasobów. Autorka pisze, że do podstawowych inwestycji realizowanych na śródlądowych drogach wodnych w celu zaspokojenia zgłaszanych potrzeb wodnych należą: pogłębianie, regulacja, kanalizacja, budowa zbiorników retencyjnych.

Pragnę skorygować tę opinię gdyż wymienione inwestycje dotyczą cieków wodnych, a nie dróg wodnych. Każda z tych inwestycji powoduje różnego rodzaju zmiany w bezpośredniej sferze oddziaływania. Realizacja tych prac wzbudza wiele nieporozumień między podmiotami co do przeznaczenia i sposobu wykorzystania. Wiele kwestii spornych, wymagających ustalenia już w trakcie planowania inwestycji, dotyczy kanalizacja drogi wodnej i wysokości piętrzeń oraz budowy zbiorników retencyjnych i ich przeznaczenia. Opracowano wprawdzie modelowy wzór

postępowania przy realizacji inwestycji wielozadaniowych (projekt SHARE), ale w praktyce kompleksowe podejście do inwestycji na drogach wodnych jest rzadkością.

W rozdziale trzecim powołano się na przykłady istniejących dróg wodnych Renu, Dunaju, Neckaru i Rodanu gdzie, jak stwierdzono, kompleksowe zagospodarowanie dróg wodnych, zaspokajające potrzeby wielu różnych podmiotów jest zgodne z zasadami gospodarki wodnej oraz celami zrównoważonego rozwoju. W dalszej części rozdziału w świetle przedstawionych dobrych praktyk europejskich przeanalizowane zostały przesłanki kompleksowego zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych w Polsce oraz podjęte próby realizacji takich inwestycji.

Analiza inwestycji realizowanych na śródlądowych drogach wodnych wykazała bardzo duże dysproporcje w czasie i w zakresie realizowanych projektów w Europie i w Polsce. W tym kontekście rozważania o inwestycjach planowanych na polskich śródlądowych drogach wodnych mają charakter czysto hipotetyczny, gdyż miały one charakter inwestycji interwencyjnych, łagodzących istniejące w danym czasie i miejscu problemy. Autorka słusznie pisze, że „do błędów, popełnionych dotychczas przez podmioty odpowiedzialne za gospodarkę wodną w Polsce, zaliczyć należy także fragmentaryczne realizowanie przyjętych programów oraz brak konsekwencji w ich całościowej realizacji. Wieloletnie zaniedbania inwestycyjne na śródlądowych drogach wodnych i opieszałość w realizacji wielu strategicznych dla kraju inwestycji (zbiorniki retencyjne, stopnie wodne) przyczyniły się do dużych strat gospodarczych z powodu: powodzi, suszy, ograniczenia możliwości funkcjonowania żeglugi śródlądowej jako alternatywy dla innych gałęzi transportu lądowego”. W rezultacie poprawną hipotezę, że zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych powinno mieć charakter kompleksowy należy traktować jako postulat.

W rozdziale czwartym przedstawiono potencjał śródlądowych dróg wodnych województwa pomorskiego. W opinii Autorki istniejący naturalny układ śródlądowych dróg wodnych województwa pomorskiego i ich potencjał są korzystne z punktu widzenia: transportu, turystyki i hydroenergetyki. Wracam do poglądu, że hipotetyczny potencjał transportowy dolnej Wisły istnieje wyłącznie w odniesieniu do całego odcinka, a nie wyłącznie do Wisły na terenie województwa pomorskiego. Jednak nawet w takim ujęciu trudno wskazać ładunki podatne do przewozu żeglugą śródlądową. W sumie nie istnieje żeglowna droga wodna dolnej Wisły, nie funkcjonują porty i przeładownie, nie ma floty. Trzeba byłoby zacząć od zera, tymczasem

żegluga śródlądowa to gałąź XVIII wieczna, będąca alternatywą dla transportu konnego. W XIX wieku wyparta została przez kolej. Obecnie żegluga odbywa się na wielkich rzekach jakich w Polsce nie mamy. Ostatnie wielkie inwestycje: droga wodna Tennessee-Tombigbee w USA i kanał Ren-Men-Dunaj w Europie dowodzą, że czas żeglugi minął. Obie nie spełniły oczekiwań, gdyż nie są dostosowane do wymogów współczesnej gospodarki.

W rozdziale starano się wykazać, że transportowy potencjał śródlądowych dróg wodnych wynika z układu łączącego porty morskie z największymi nadwiślańskimi miastami Polski oraz siecią śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (E-40, E-70), niewielkiego współczynnika wydłużenia drogi wodnej i dużych zasobów wodnych. Ze względu na wieloletnie zaniedbania i niskie parametry śródlądowych dróg wodnych województwa pomorskiego przewozy towarowe nie są realizowane. Istniejące zagospodarowanie dróg wodnych przyczyniło się jednak do reaktywowania przewozów turystycznych w rejonie miasta Gdańsk oraz Pętli Żuławskiej. W opinii Autorki możliwości wykorzystania turystycznego istniejących śródlądowych dróg wodnych ograniczają jednak niekorzystne warunki nawigacyjne i niedostateczna infrastruktura punktowa.

Dyskusyjna jest teza, że drogi wodne w województwie pomorskim, zwłaszcza Wisła, mają znaczny potencjał hydroenergetyczny. Budowa elektrowni wodnych w województwie, w opinii Autorki, pozwoliłaby na lepsze jego wykorzystanie i tym samym zwiększenie produkcji energii z odnawialnych źródeł, ograniczenie emisji zanieczyszczeń i szkodliwych odpadów. Wracam do swojej opinii z początku recenzji, że potencjał energetyczny całej dolnej Wisły jest znikomy, Zgodzę się natomiast z opinią, że duża zmienność przepływu wody na śródlądowych drogach wodnych województwa pomorskiego zwiększa ryzyko powodzi. Zagrożenie powodziowe wzrasta zwłaszcza na depresyjnych terenach Żuław i w delcie Wisły skąd nadmiar wody należy odpompowywać. Potrzebę zmniejszenia ryzyka powodziowego uznano za jedną z podstawowych przesłanek zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych w województwie. To słuszne stwierdzenie, ale czy aby zapobiegać powodziom należy budować stopnie wodne, które jak udowodniono w praktyce zwiększają ryzyko powodziowe?

Bez wątpliwości ważnym elementem gospodarki województwa jest turystyka dlatego postulat zagospodarowania dróg wodnych w województwie pomorskim w tym kontekście jest sensowny. Natomiast przydatność żegluga śródlądowych dróg wodnych województwa pomorskiego dla rozwoju portów morskich jest ograniczona gdyż, jak wcześniej stwierdziłem,

wymagałoby to zagospodarowania transportowego całej dolnej Wisły, a nie tylko jej fragmentu w województwie pomorskim. Polemiczne jest stwierdzenie Autorki, że zarówno przydatność żegluga śródlądowych dróg wodnych województwa pomorskiego dla rozwoju portów morskich i turystyki jak również względy ochrony przed powodzią i potencjał energetyczny wskazują na potrzebę ich zagospodarowania.

W ostatnim rozdziale pracy starano się wykazać korzyści, jakie w wyniku zagospodarowania dolnej Wisły będzie można przypisać do województwa pomorskiego. Na wstępie przedstawiono realizowane w województwie pomorskim inwestycje w ramach zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych oraz sposoby ich oceny. Z przedstawionych inwestycji zdecydowana większość ma charakter jednozadaniowy. Kompleksowe zagospodarowanie dolnej Wisły (od Warszawy do Gdańska), w opinii Autorki, przyniesie wiele różnych korzyści, z których część wpłynie na zrównoważony rozwój województwa pomorskiego.

Przeprowadzone w rozdziale autorskie badania efektów kompleksowego zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych miały na celu oszacowanie tych korzyści w województwie pomorskim. W badaniu przeanalizowano efekty, jakie w latach 2025-2030 z perspektywą na 2050 r., może przynieść przeniesienie części przewozów realizowanych transportem drogowym na transport wodny śródlądowy. Trudno zgodzić się z szacunkiem, że przewozy w delcie Wisły będą rosły rok do roku średnio o 56%. Przyjęto, że wielkość przewozów w 2025 r. wyniesie 398,4 tys. t, co będzie stanowiło ok. 1% potencjalnego popytu w porcie w Gdańsku. Natomiast w 2050 r. przewozy wyniosą 11 mln t i 18% potencjalnego popytu w porcie w Gdańsku. Powyższy szacunek nie został poparty obliczeniami, stąd jego wiarygodność jest znikoma.

W sumie twierdzenie, że kompleksowe zagospodarowanie dolnej Wisły może przyczynić się do łagodzenia problemów społecznych, ekologicznych i rozwoju gospodarczego województwa pomorskiego jest z gruntu słuszne, ale zabrakło odpowiedzi jak to zagospodarowanie zrealizować, jakie będą jego koszty i kto ma je ponieść.

W rozdziale piątym przedstawiono zasady rachunku ekonomicznego inwestycji. Niestety takiego rachunku nie przeprowadzono. Stwierdzono na str. 246, że „podstawową grupę kosztów w inwestycjach na śródlądowych drogach wodnych stanowią nakłady inwestycyjne i



koszty utrzymania drogi wodnej”. W tab. 5.2. przedstawiono bezpośrednie korzyści zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych. Zabrakło przedstawiania kosztów takich inwestycji. W pracy powołano się na dwa studia. Wiarygodność pierwszego jest dyskusyjna skoro wykonane zostało na zlecenie grupy ENERGA S.A., zaś drugie obejmuje budowę kanału Warszawa-Brześć, co w obecnej sytuacji politycznej wygląda groteskowo. Jedyne koszty jakie zostały przytoczone w pracy to koszt budowy stopnia wodnego w Siarzewie – 4,5 mld. Skoro kaskada dolnej Wisły liczyć ma 8 stopni to koszt całej inwestycji ma wynieść 36 mld złotych. Dla takiej kwoty należałoby sporządzić rachunek kosztów/korzyści i na tej podstawie przedstawiać spodziewane efekty. Tego w pracy zabrakło. Ponadto skoro w granicach województwa pomorskiego znaleźć się mają dwa stopnie wodne to powstaje pytanie w jaki sposób wydzielić koszty i korzyści, skoro sens całej inwestycji polega na jej realizacji w całości?

W pracy znalazło się stwierdzenie, że pomimo złych warunków nawigacyjnych żegluga na dolnej Wiśle w granicach województwa pomorskiego jest obecnie możliwa. Niestety tak nie jest. Pomijając brak portów i przystani w tym rejonie żegluga mogłaby się odbywać jedynie we fragmentach sezonu nawigacyjnego co przeczy jej ekonomicznej sensowności.

Odnosząc się do hipotez badawczych sformułowanych we wstępie pracy Autorka stwierdziła, że:

1. Rozważania przeprowadzone w trzech pierwszych rozdziałach potwierdziły trzy hipotezy szczegółowe, a tym samym za pozytywnie zweryfikowaną można uznać pierwszą hipotezę główną, że kompleksowe zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych jest zgodne z ideą zrównoważonego rozwoju. Kompleksowe zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych oznacza realizację inwestycji zaspokajających potrzeby możliwie największej liczby podmiotów. Realizowane działania mają dążyć do zapewnienia harmonijnego wzrostu gospodarczego i optymalnego wykorzystania poniesionych nakładów przy minimalizowaniu negatywnego wpływu na środowisko. W mojej opinii powyższa hipoteza w założeniu prawdziwa nie ma potwierdzenia w rzeczywistości.
2. Badania przeprowadzone w rozdziale czwartym i piątym potwierdziły dwie kolejne hipotezy szczegółowe, a tym samym, jak stwierdziła Autorka, za słuszną można uznać drugą hipotezę główną: kompleksowe zagospodarowanie dolnej Wisły może przynieść korzyści w regionach zlokalizowanych nad tą drogą wodną. W jej opinii tylko przy

kompleksowym zagospodarowaniu śródlądowych dróg wodnych, uwzględniającym potrzeby jak największej liczby podmiotów gospodarki wodnej efekty generowane będą w różnych sektorach gospodarki. Również w tym przypadku hipoteza w założeniu słuszna jest trudna do udowodnienia w rzeczywistości.

*Zgadzam się z Autorką, że:*

- realizacja inwestycji na rzekach wzbudza wiele kwestii spornych i wymaga wypracowania wspólnych rozwiązań już na etapie planowania. Trudno jest o kompromis między poszczególnymi podmiotami gospodarki wodnej, jednak w świetle idei zrównoważonego rozwoju należałoby poszukiwać takich kompromisów. Dyskusyjna jest jednak teza, że jednym ze sposobów na najefektywniejsze zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych są inwestycje realizowane w sposób kompleksowy a kompleksowe zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych jest zgodne z ideą zrównoważonego rozwoju;
- fragmentarycznie realizowane programy zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych w Polsce oraz interwencyjny charakter inwestycji przyczynił się do strat gospodarczych;
- niekorzystne warunki nawigacyjne i niedostateczna infrastruktura punktowa ogranicza a nawet uniemożliwia transportowe i turystyczne wykorzystanie dolnej Wisły;
- planowany rozwój portów morskich i wzrost przeładunków pociąga za sobą konieczność rozbudowy istniejącej infrastruktury. Wzrost zapotrzebowania na transport zaplecza przy ograniczonej przepustowości dróg transportu drogowego i kolejowego może wydłużyć czas obsługi ładunków w portach morskich a rosnące ceny za emisję CO<sub>2</sub> mogą niekorzystnie wpłynąć na ceny w transporcie drogowym. Dążąc do utrzymania obecnego poziomu konkurencyjności portów oraz spełnienia założeń Zielonego Ładu należy poszukiwać alternatywnych rozwiązań, do których zaliczyć można kompleksowe zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych delty Wisły, może być jednym z nich.

*Wkładem Autorki jest:*

- szczegółowa identyfikacja problemów społecznych, ekonomicznych i ekologicznych województwa pomorskiego w świetle idei zrównoważonego rozwoju oraz oszacowanie

potencjalnych efektów jakie może uzyskać region w wyniku kompleksowego zagospodarowania drogi wodnej Wisły;

- oszacowanie korzyści transportowych wynikających z przeniesienia części przewozów realizowanych, na zapleczu portu morskiego w Gdańsku, transportem drogowym na transport wodny śródlądowy, w tym ze szczególnym uwzględnieniem kosztów życia i zdrowia ludzkiego;
- oszacowanie korzyści pozatransportowych wynikających z kompleksowego zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych w województwie pomorskim.

*Wyrażam pogląd, że wyniki pracy mogłyby posłużyć jako argumenty przemawiające za zwiększeniem udziału transportu wodnego śródlądowego w obsłudze portów morskich jako alternatywy dla transportu drogowego w świetle realizowanej przez UE polityki transportowej. Przedstawione na przykładzie województwa pomorskiego korzyści, mogłyby spotkać się z zainteresowaniem podmiotów i instytucji, odpowiedzialnych za wdrażanie idei zrównoważonego rozwoju oraz dostrzegających potrzebę zmiany w systemie transportowym kraju i regionu w realizowanej obecnie polityce transportowej.*

*Oceniana praca, która stanowi, moim zdaniem, wyodrębnione zadanie badawcze jest próbą udowodnienia, że zasadnym jest rozważenie zagospodarowania drogi wodnej dolnej Wisły w świetle idei zrównoważonego rozwoju. Ważnym aspektem wywodów Autorki jest kwestia ochrony środowiska oraz życia i zdrowia ludzkiego. Przeprowadzone badania są przejawem optymizmu Autorki oraz przekonania o konieczności reaktywowania przewozów transportem wodnym śródlądowym w dolnym odcinku Wisły z uwagi na rosnące przeładunki w porcie morskim w Gdańsku.*

*Praca w mojej opinii jest pracą naukową, a badania zaprezentowane w niej stanowią wyniki samodzielnej koncepcji rozwiązywania postawionego problemu. Koncepcja rozprawy opracowana została starannie i kompetentnie. Jak wcześniej stwierdziłem cel i hipotezy są dyskusyjne, ale Autorka, zdając sobie sprawę z kontrowersyjności podjętej tematyki oraz trwającej wokół tematu dyskusji między zwolennikami i przeciwnikami, postanowiła stanąć po jednej ze stron konfliktów i przedstawiła, ważne jej zdaniem, argumenty dowodzące słuszności zagospodarowania dolnej Wisły, ze szczególnym uwzględnieniem ujściowego odcinka rzeki.*

Stwierdzam ponadto, że rozdział piąty zawiera znaczące elementy pracy własnej Autorki. W rozdziale tym przedstawiono wyniki oryginalnych badań, co niewątpliwie podnosi walory całej rozprawy.

Praca w mojej opinii jest pracą naukową, a badania zaprezentowane w niej stanowią wynik samodzielnej koncepcji rozwiązania postawionego problemu. Koncepcja rozprawy opracowana została starannie i kompetentnie. Jak wcześniej stwierdziłem cel i hipotezy, chociaż dyskusyjne, były możliwe do osiągnięcia.

W tym miejscu pragnę postawić Doktorantce dwa kluczowe pytania, jakie nasunęły się po przeczytaniu dysertacji:

1. Jak widzi Pani możliwość pogodzenia niekiedy sprzecznych interesów poszczególnych uczestników gospodarki wodnej?
2. Jak widzi Pani możliwość reaktywacji żeglugi śródlądowej w Polsce?

### III. Uwagi końcowe i wniosek

Treść pracy opowiada hasłu zawartemu w jej tytule. Cel pracy został jasno określony i ma związek z hipotezami badawczymi. Poglądy i wnioski Autorki są wprawdzie dyskusyjne, ale oparte na własnych, oryginalnych badaniach. Literatura dobrana została bardzo dobrze i właściwie wykorzystana. Praca jest solidna, rzetelna i uporządkowana. Jest także starannie przygotowana redakcyjnie i edytorsko. Język, jakim posługuje się Autorka jest prawidłowy. Oceniana praca, moim zdaniem, stanowi wyodrębnione zadanie badawcze i posiada cechy pracy naukowej. W dużych fragmentach rozdziału V przedstawiono własne, oryginalne badania Autorki. Wnioski i spostrzeżenia zawarte w zakończeniu mogą służyć zarówno jako argumenty za szerszym wykorzystaniem transportowym dolnej Wisły jak i redefinicji polskiej polityki transportowej. W związku z powyższym stawiam wniosek o dopuszczenie recenzowanej rozprawy do publicznej obrony.

*W. Rydzkowski*

Sopot, dnia 17 listopada 2021 r.

/Włodzimierz Rydzkowski/