



Sopot, dn. 28.08.2023 r.

Dr hab. Ryszard Rolbiecki, prof. UG  
Wydział Ekonomiczny  
Uniwersytet Gdański

#### RECENZJA

Rozprawy doktorskiej mgr Damiana Bonka pt. „DETERMINANTY KONKURENCYJNOŚCI TRANSPORTU INTERMODALNEGO W EUROPIE” napisanej pod kierunkiem promotora dr hab. Dariusza Milewskiego, prof. US oraz promotora pomocniczego dr Marty Mańkowskiej

#### **1. Ocena wyboru tematu pracy, celów i hipotez badawczych, metodyki badawczej oraz układu pracy**

Zagrożenia jakie wywołuje ocieplanie się klimatu wskutek nadmiernych emisji zanieczyszczeń implikują konieczność intensyfikacji działań promujących wykorzystanie gałęzi transportu, jak również technologii przewozów, które w mniejszym stopniu negatywnie oddziałują na środowisko. W grudniu 2019 r. Komisja Europejska przedstawiła koncepcję Europejskiego Zielonego Ładu, w którym zobowiązała się do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. Aby osiągnąć ten cel konieczne są określone działania także w sektorze transportowym. Wprowadzenie transportu na ścieżkę zerowej emisji, oznacza że do 2050 r. należy ograniczyć emisje w tym sektorze o 90% w stosunku do 1990 r.

Konieczność intensyfikacji wysiłków na rzecz zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w sektorze transportowym jest tym bardziej uzasadniona, że sektor transportowy w krajach UE-27 jest jednym z tych, który ma największy udział w emisji gazów cieplarnianych. W 2020 r. udział ten w transporcie wynosił 23,2%, i był niższy tylko w porównaniu z sektorem energetycznym (23,3%). Ponadto jest to wciąż jedyny sektor, w którym nie udało się obniżyć emisji gazów cieplarnianych w stosunku do jego poziomu z 1990 r. Podczas gdy w innych sektorach odnotowywany jest w tym zakresie wyraźny postęp, to w porównaniu do 1990 r. emisja gazów cieplarnianych w transporcie w 2019 r. była wyższa o 33,1%, a w 2020 r. – o 69%.

Integracja gałęzi transportu i rozwój powiązań intermodalnych w procesach przemieszczania ładunków w taki sposób, aby w jak największym stopniu ograniczyć rolę transportu samochodowego i wzmocnić pozycję gałęzi o mniejszej emisyjności jest więc jednym z najważniejszych wyzwań współczesnej polityki transportowej. Znaczne korzyści związane z ograniczaniem negatywnego oddziaływania transportu na środowisko można uzyskać poprzez rozwój transportu intermodalnego. Doktorant we wstępie dysertacji stwierdza, że „*Udział tej formy transportu jest dalej stosunkowo niewielki, lecz wykazuje tendencję wzrostową*”. W tym

zakresie odwołuje się jednak do doświadczeń rozwoju tej technologii w Polsce, podczas gdy obszar badawczy pracy obejmuje Europę.

Wzrost znaczenia tego typu przewozów na rynku transportowym jest istotnie uwarunkowany ich konkurencyjnością wobec oferty zgłaszanej przez przewoźników transportu samochodowego. W tym świetle podjęta w dysertacji problematykę determinant konkurencyjności transportu intermodalnego w Europie należy uznać za uzasadnioną, ważną i aktualną. Tym bardziej, że zagadnienie czynników konkurencyjności w odniesieniu do transportu intermodalnego w literaturze, zarówno krajowej jak i zagranicznej, nie jest tak często podejmowane. Ponadto znaczenie poszczególnych determinantów konkurencyjności transportu intermodalnego zmienia się, co w efekcie oznacza, że badania weryfikujące ich aktualność oraz istotność są jak najbardziej zasadne. Rozprawa mgr Damiana Bonka dobrze wpisuje się więc w istniejącą lukę badawczą, wnosząc oryginalny wkład w poszerzaniu wiedzy w zakresie znaczenia i postrzegania przez środowiska naukowe oraz praktyków gospodarczych czynników konkurencyjności transportu intermodalnego, a także tworząc autorski model oceny konkurencyjności potencjalnego połączenia intermodalnego.

Rozwiązując postawiony w tytule rozprawy problem badawczy Doktorant wskazał na cel badawczy, który określił, jako: *identyfikacja determinantów konkurencyjności transportu intermodalnego w Europie oraz opracowanie koncepcji oceny konkurencyjności przewozów intermodalnych względem bezpośrednich przewozów drogowych*. Postawiony w dysertacji cel badawczy został doprecyzowany poprzez postawienie czterech pytań badawczych oraz hipotezy głównej, którą wsparto hipotezą pomocniczą. W dysertacji postawiono następujące pytania badawcze:

- *jakie miejsce zajmuje transport intermodalny w systemie transportowym Europy w kontekście polityki transportowej UE,*
- *jak istniejące rozwiązania techniczne i technologiczne wpływają na rozwój transportu intermodalnego w Europie,*
- *jaki jest obecny stan wiedzy teoretycznej w badaniach nad konkurencją i konkurencyjnością transportu intermodalnego,*
- *jakie warunki musiałyby zaistnieć, aby transport intermodalny mógł skutecznie konkurować z transportem drogowym.*

Główną hipotezę badawczą sformułowano jako: *znajomość czynników determinujących rozwój transportu intermodalnego warunkuje prawidłową ocenę konkurencyjności połączeń intermodalnych względem przewozów drogowych, a hipotezę pomocniczą określono, jako: czas i koszt transportu to główne determinanty konkurencyjności transportu intermodalnego*. Zarówno

postawiony cel badawczy, jak i pytania badawcze oraz postawione hipotezy nie budzą zastrzeżeń; zostały sformułowane w sposób jasny, jednoznaczny i odpowiadają wymogom stawianym rozprawom doktorskim.

Postawiony cel badawczy, pytania i hipotezy badawcze zadecydowały o zakresie badań i strukturze pracy. Recenzowana rozprawa składa się z wstępu, pięciu rozdziałów, rekomendacji i wniosków (235 stron), obszernej bibliografii, obejmującej 203 pozycje literatury i opracowań (w tym około 95 pozycji w języku angielskim) oraz 47 pozycji materiałów internetowych. Zależności pomiędzy badanymi zjawiskami i dane faktograficzne zostały zaprezentowane w formie graficznej (54 rysunki) i tabelarycznej (10 tabel).

Układ pracy jest uporządkowany i stanowi spójną całość. Przejścia myślowe do poszczególnych rozdziałów są logiczną konsekwencją wcześniej przeprowadzonych analiz. Logikę powiązań pomiędzy poszczególnymi zagadnieniami podjętymi w dysertacji Doktorant przedstawił we wstępie nie tylko w formie opisowej ale także graficznej.

Doktorant nie wskazał we wstępie wprost na zastosowane metody badań, warunkujące realizację postawionego celu badawczego, uzyskanie odpowiedzi na postawione pytania i weryfikację postawionych hipotez. Należałoby zatem chociaż krótko odnieść się do tej kwestii w tej części pracy. Mimo to należy wyraźnie podkreślić, że tę lukę Doktorant bardzo dobrze wypełnił w głównej części pracy, gdyż wskazując na zakres przedmiotowy i cel badań przeprowadzonych w rozdziale III, IV i V w sposób szczegółowy opisał zastosowane metody badań, jak i proces ich zastosowania.

Dobór metod należy uznać za właściwy. Zastosowane przez Doktoranta metody pozwoliły na dogłębne rozpoznanie czynników determinujących konkurencyjność transportu intermodalnego i formułowanie opinii o badanym przedmiocie. Tak więc konkludując należy stwierdzić, że w tym względzie Autor w pełni sprostał wymaganiom stawianym rozprawom doktorskim.

## **2. Ocena zawartości merytorycznej pracy**

Pierwszy rozdział dysertacji pt. „*Teoretyczne aspekty transportu intermodalnego*”, stanowi tło teoretyczne dla poruszonego w dysertacji głównego problemu badawczego. W rozdziale tym przedstawiono terminologię związaną z transportem międzygałęziowym (transport modalny, intermodalny i kombinowany), elementy techniczne składające się na transport intermodalny. Doktorant scharakteryzował typy intermodalnych jednostek ładunkowych i korzyści wynikające z ich wykorzystania, przy czym główną uwagę skupił na kontenerze jako najczęściej stosowanej jednostką intermodalną. Umieszczone w tej części pracy zdjęcia jednostek ładunkowych (s. 24,

26) niewiele wnoszą do pracy i mogły być pominięte. W tej części dysertacji Autor odniósł się także do systemów przewozów intermodalnych, wskazując na dotychczas stosowane w tym zakresie rozwiązania a także na technologie nowe (w tym znajdujące się w fazie projektowej, technologie mniej popularne dostosowane do określonych warunków lokalnych a także na technologie najbardziej perspektywiczne). Ponadto Doktorant scharakteryzował poszczególne ogniwa intermodalnego łańcucha transportowego. Zawartość rozdziału świadczy o wnikliwości badawczej, niemniej jednak przeprowadzone w tym rozdziale rozważania w odniesieniu do pojęcia i cech systemu w ogóle, definicji systemu transportowego (nawiązuje do tej kwestii Doktorant też w rozdziale drugim s. 66) i inteligentnego systemu transportowego mogłyby być pominięte bez umniejszenia wartości merytorycznej pracy.

W rozdziale drugim Autor nawiązuje do europejskiego rynku przewozów intermodalnych. Badania w tym zakresie Autor poprzedza analizą stanu liniowej infrastruktury transportowej. Ta część rozważań ma charakter ogólny, bardzo syntetyczny. Poza tym treści odwołujące się do linii kolejowych dużych prędkości (rys. 11), które z zasady związane są z transportem pasażerskim, należałoby pominąć. Nie jasne jest stwierdzenie w odniesieniu do infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Autor stwierdza, że *Gęstość sieci dróg wodnych śródlądowych w Polsce nie przekłada się na wielkość realizowanych przewozów tą gałęzią transportu, gdyż jedynie niewielka część polskich dróg wodnych śródlądowych spełnia standardy żeglowności.* W tym względzie oczekiwałbym szerszego komentarza. Pojawia się pytanie, jaka jest aktywność armatorów żeglugi śródlądowej w Polsce na rynku przewozów intermodalnych, jakie Doktorant dostrzega bariery rozwoju przewozów intermodalnych z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych.

Znacznie bardziej pogłębione badania Autor przeprowadził w odniesieniu do infrastruktury punktowej, ze szczególnym uwzględnieniem terminali transportu intermodalnego. Autor wskazuje na wskaźniki gęstości terminali w oparciu, o które wyodrębnił 5 klas dostępności terminali w danym kraju. Autor główne kraje Europy przyporządkował do poszczególnych klas dostępności. Uzasadnione byłoby jednak podanie konkretnych wskaźników gęstości terminali w tych krajach, jako potwierdzenie ich kwalifikacji do poszczególnych grup. W tej części dysertacji Doktorant przedstawił również rozwiązania technologiczne, które dominują w przewozach intermodalnych w Europie. Przeprowadzone badania w tym zakresie w dużym stopniu zostały przeprowadzone w odniesieniu do jednego roku (rys. 16). Ma też miejsce powtórzenie danych na s. 27 i s. 61 w odniesieniu do struktury przewozów intermodalnych w 2020 r. Dobrą formą egzemplifikacji znaczenia poszczególnych typów przewozów intermodalnych byłoby pokazanie tendencji i dynamiki ich rozwoju. Tego typu analizę Autor przeprowadził tylko w odniesieniu do

przewozów kontenerowych i transportu kombinowanego. W tym kontekście pojawia się pytanie jaka jest tendencja rozwoju przewozów intermodalnych w Europie realizowanych w systemie Ro-La i jakie są przyczyny obserwowanej w tym zakresie tendencji.

Doktorant w tej części rozprawy odniósł się także do polityki transportowej jako czynnika determinującego rozwój transportu intermodalnego. W przywoływanych dokumentach określających kształt polityki transportowej na poziomie krajów UE, jak i w Polsce Doktorant często komentuje założenia, cele polityki transportowej w ogóle. Wskazana byłaby jednak wyraźniejsza koncentracja uwagi na analizie tych założeń, które odnoszą się do promowania rozwoju transportu intermodalnego.

Przedstawione w odniesieniu do tej części rozprawy uwagi nie umniejszają wartości przeprowadzonych analiz, lecz mają charakter porządkowy i doprecyzowujący, które mają pomóc doktorantowi w dalszej pracy naukowej.

Treści kolejnych rozdziałów dysertacji wprost odnoszą się do przedstawionego problemu badawczego w tytule rozprawy. Logika wywodu tych części pracy jest właściwa i uporządkowana. W rozdziale trzecim Autor podjął badania w odniesieniu do determinant konkurencyjności transportu intermodalnego z perspektywy istniejącego w tym zakresie dorobku naukowego (źródeł nieindeksowanych, jak i źródeł literatury). Tło dla tych rozważań stanowią przeprowadzone w pierwszej kolejności przez Autora rozważania w odniesieniu do istoty konkurencji i konkurencyjności. Doktorant wyjaśnia te zjawiska, a ponadto charakteryzuje typy i formy konkurencji, jednak nie komentuje tych zjawisk z perspektywy rynku przewozów intermodalnych, co może budzić pewien niedosyt.

Przechodząc do analizy determinant konkurencyjności transportu intermodalnego Autor zbudował wstępną listę grup tych czynników. Analizując ich istotność z perspektywy istniejącego stanu wiedzy Doktorant przeprowadził badania w dwóch etapach:

- w pierwszej kolejności rozpoznał czynniki konkurencyjności przewozów intermodalnych bazując na nieindeksowanych materiałach źródłowych (raporty, sprawozdania),
- w drugiej kolejności zidentyfikował czynniki konkurencyjności transportu intermodalnego względem transportu samochodowego na podstawie literatury naukowej stosując metodę Systematycznego Przeglądu Literatury.

Rozdział ten kończy synteza w odniesieniu do aktualnego stanu wiedzy na temat determinant konkurencyjności transportu intermodalnego.

Rozdział czwarty pt. „*Determinanty konkurencyjności transportu intermodalnego w Europie w świetle badań empirycznych*” to najbardziej rozbudowana część dysertacji o charakterze typowo badawczym, w której Autor pogłębił, w oparciu o badania empiryczne,

dotychczasowy stan wiedzy na temat czynników determinujących konkurencyjność transportu intermodalnego. Badania te Doktorant przeprowadził w trzech grupach podmiotów, tj. wśród:

- ekspertów z dziedziny transportu, wywodzących się ze środowisk naukowych (badania metodą CAWI),
- praktyków branży TSL, stosując metodę wywiadów pogłębionych częściowo ustrukturyzowanych (wywiady IDI),
- wśród kadry zarządzającej terminalami przeładunkowymi w Polsce, stosując metodę wywiadów pogłębionych częściowo ustrukturyzowanych (wywiady IDI).

Uzyskane wyniki z badania przeprowadzonego wśród ekspertów z dziedziny transportu Doktorant usystematyzował, przedstawiając w formie rozkładu Pareto:

- częstość wskazań czynników pozytywnie oddziałujących na rozwój transportu intermodalnego w wybranych krajach,
- częstość wskazań czynników negatywnie oddziałujących na rozwój transportu intermodalnego w wybranych krajach.

Z kolei przeprowadzone badania wśród organizatorów i wykonawców usług transportowych pozwoliły na poznanie opinii badanych przedsiębiorców w zakresie:

- postrzegania roli transportu intermodalnego w systemie transportowym,
- częstości wykorzystania poszczególnych gałęzi transportu w organizacji transportu intermodalnego,
- skłonności do organizacji transportu intermodalnego,
- konkurencyjności transportu intermodalnego względem transportu samochodowego i czynników, które mają wpływ na wybór tej technologii przewozu.

Badania metodą wywiadów wśród kadry zarządzającej terminalami przeładunkowymi w Polsce pozwoliły m.in. na zebranie opinii w odniesieniu do:

- konkurencyjności transportu intermodalnego w stosunku do transportu samochodowego,
- zalet i wad, jakie można wskazać w odniesieniu do obecnie funkcjonującego systemu transportu intermodalnego w Europie,
- możliwości uatrakcyjnienia przewozów intermodalnych względem konwencjonalnych form przewozu,
- postrzegania założeń polityki transportowej w zakresie wspierania rozwoju przewozów intermodalnych.

Uzyskane wyniki na podstawie przeprowadzonych badań własnych Doktorant skonfrontował z wynikami, które uzyskał na podstawie wcześniej przeprowadzonej analizy istniejącego dorobku naukowego w zakresie determinant konkurencyjności w analizowanym

przedmiocie badań. W tej części przydałaby się pewna synteza, która wskazywałoby jednoznacznie na istniejące rozbieżności i podobieństwa w ocenie istotności poszczególnych czynników konkurencyjności. Tego typu konkluzje formułuje jednak doktorant we wnioskach dysertacji. Ostatecznie na podstawie przeprowadzonych w tej części badań Doktorant podjął próbę zbudowania syntetycznej miary, w oparciu o którą wytypował decydujące grupy czynników oddziałujących na konkurencyjność transportu intermodalnego.

W rozdziale piątym pt. „*Koncepcja oceny konkurencyjności transportu intermodalnego w Europie*” Autor podjął próbę pogłębienia wyników uzyskanych w toku przeprowadzonych wcześniej badań. Na rys. 49 Doktorant przedstawił istotność wybranych czynników w zależności od zastosowanej metody badań. Zabrakło szerszego komentarza rysunku, poza tym zabrakło opisu wartości przedstawionych na osi rzędnych, co zmniejsza jego wartość poznawczą. Źródłem cennych informacji w tej części pracy jest natomiast przeprowadzona analiza konkurencyjności kosztowo-czasowej transportu intermodalnego względem przewozów samochodowych. Na podstawie dobrze udokumentowanych danych i przyjętych założeń Autor wykazał w jakich zakresach transport intermodalny wykazuje przewagę nad transportem samochodowym. Za wartościowy należy też uznać opracowany w dysertacji autorski model oceny konkurencyjności projektowanego potencjalnego połączenia intermodalnego. Pewien niedosyt może jednak budzić brak przykładu, który pokazywałby jego praktyczną użyteczność.

Przeprowadzone w recenzowanej rozprawie doktorskiej badania w zakresie determinant konkurencyjności transportu intermodalnego stanowią wyodrębnione zadanie badawcze nacechowane znaczną oryginalnością. Autor wykazał się dużą wnikliwością badawczą. W sposób rzetelny i uporządkowany przedstawił procedurę badawczą, a następnie umiejętnie ją zastosował. Uzyskane na podstawie zastosowanych metod badawczych wyniki oraz sformułowane wnioski są satysfakcjonujące, pogłębiają oraz aktualizują istniejący dorobek naukowy w zakresie czynników oddziałujących na konkurencyjność transportu intermodalnego. Oprócz walorów naukowych dysertacja ma też wartość praktyczną. Uzyskane wyniki badań jak i sformułowane w dysertacji wnioski mogą być cennym źródłem wiedzy dla kreatorów polityki transportowej, odpowiedzialnych za wdrażanie idei zrównoważonego rozwoju transportu, a opracowany model oceny konkurencyjności projektowanego potencjalnego połączenia intermodalnego może być cennym narzędziem wspierającym zasadność uruchamiania tego typu połączeń.

### **3. Ocena strony formalnej pracy**

Rozprawa jest dobrze przygotowana od strony formalnej. Poprawnie przywoływana jest w pracy literatura. Generalnie praca nie budzi zastrzeżeń także w odniesieniu do sposobu graficznej i

tabelarycznej prezentacji danych. Należy jednak zwrócić uwagę, że Autor stosuje niewłaściwy format zapisu liczb, oddzielając miejsca dziesiętne kropką zamiast przecinkiem. Doktorant posługuje się poprawnym językiem. W rozprawie pojawiają się tylko drobne niedociągnięcia językowe i stylistyczne:

- s. 4 jest „bardziej przyjaznych środka sposobów ...”,
- s. 18 jest „...polityk transportowych...” (słowo polityka występuje tylko w liczbie pojedynczej);
- s. 33 jest „...systemu KST...” (skrót nie został wyjaśniony),
- s. 34 i dalsze, wyliczenia powinny rozpoczynać się z małych liter,
- s. 49 jest „Do założeń sieci TEN-T oraz aktualnym rozwoju połączeń i sieci transportowych odniesiono się...” (styl),
- s. 55 jest „...rozwijając podział kryterium...” (styl),
- s. 57, s. 62, s. 65 jest „...ilość transportów...” , „transporty kolejowe”, „liczba transportów”, „ekologiczność transportów” : (lepiej: wielkość przewozów; przewozy kolejowe),
- s. 73 jest „udział władz lokalny...”,
- s. 78 jest „tys” (powinno być tys.),
- s. 108 jest „...wskazują na ogromna wagę...”
- s. 139 jest „...łącznie uzyskano 12 wywiadów ...” (lepiej: przeprowadzono 13 wywiadów),
- s. 158 jest „... czy dane przedsiębiorstwo posiada przeważający typ obsługiwanych ładunków...” (styl),
- s. 191 jest „...grupy czynników determinujące o konkurencyjności...”
- s. 198 jest „...Ostatnią ze wskazanych najistotniejszych grup czynników jest grupa czynników...” (styl),
- za s. 2010 jest dodatkowa strona 216 ;
- s. 216 jest „...dotyczących struktury masowej przesyłek jednostkowych...”.

#### **4. Wnioski końcowe**

Recenzowana rozprawa doktorska mgr Damiana Bonka jest oryginalnym rozwiązaniem podjętego problemu badawczego z dyscypliny ekonomia. Praca posiada cenne walory naukowe i poznawcze, a tym samym wzbogaca istniejący dorobek ekonomiki transportu w zakresie determinant konkurencyjności transportu intermodalnego. Uzyskane wyniki badań jak i sformułowane w dysertacji wnioski mogą być cennym źródłem wiedzy dla kreatorów polityki transportowej, odpowiedzialnych za strategię rozwoju systemu transportowego.



Doktorant zrealizował postawiony we wstępie dysertacji cel badawczy, a przy tym wykazał się:

- dobrą ogólną wiedzą teoretyczną z zakresu dyscypliny ekonomia,
- umiejętnością samodzielnego prowadzenia badań naukowych za pomocą odpowiednio dobranych metod badawczych oraz
- umiejętnością właściwego interpretowania wyników i formułowania wniosków.

Przedstawione w recenzji uwagi mają charakter polemiczny i porządkujący. Uwagi te nie umniejszają wartości merytorycznej pracy.

Biorąc pod uwagę wszystkie aspekty rozprawy, stwierdzam że recenzowana rozprawa doktorska mgr Damiana Bonka pt. „*Determinanty konkurencyjności transportu intermodalnego w Europie*”, napisana pod kierunkiem promotora dr hab. Dariusza Milewskiego, prof. US oraz promotora pomocniczego dr Marty Mańkowskiej, 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. z 2017 r, poz. 1789). W związku z tym wnoszę do Rady Naukowej Instytutu Ekonomii i Finansów Uniwersytetu Szczecińskiego o jej przyjęcie i dopuszczenie do publicznej obrony.

Sopot, dn. 28.08.2023 r.

Dr hab. Ryszard Rolbiecki, prof. UG

