

RPW/16243/2023

WPLYNEŁO
INSTYTUT EKONOMII I FINANSÓW
data 11.09.23 podpis Goman

prof. dr hab. Bogusław Liberadzki

Recenzja

rozprawy doktorskiej „Opłata drogowa jako narzędzie przesunięć międzygałęziowych w przewozach ładunków” napisanej przez Sylwię Annę Kowalską pod kierunkiem naukowym prof. dr hab. Elżbiety Załogi, promotor pomocniczy dr Arkadiusz Drewnowski, Uniwersytet Szczeciński, Instytut Ekonomii i Finansów, Szczecin 2023.

Temat pracy doktorskiej jest szczególnie aktualny, ważny tak w kontekście europejskim, jak i krajowym, metodologicznie oraz koncepcji skutecznych rozwiązań opartych o naukowe podstawy. Gratuluję Pani Promotor prof. Elżbiecie Załodzie oraz pani mgr Sylwii Annie Kowalskiej.

Celem głównym rozprawy było zaproponowanie koncepcji działań wspierających opłatę drogową jako narzędzie osiągnięcia celów paradygmatu przesunięć międzygałęziowych w przewozach ładunków, na przykładzie Polski.

Cel zasadniczy został w pełni osiągnięty. Autorka wykazała się wiedzą w zakresie specyfikacji europejskich systemów poboru opłat, determinantów wyboru gałęzi transportu w przewozach ładunków oraz oceny wpływów opłaty drogowej na przesunięcia międzygałęziowe w przewozie ładunków.

W tym kontekście hipoteza główna - opłata drogowa jest narzędziem osiągnięcia celów paradygmatycznych przesunięć międzygałęziowych z transportu drogowego do transportu kolejowego i żeglugi śródlądowej. Autorka udowodniła, tę tezę, opłata drogowa jest

narzędziem, aczkolwiek o zróżnicowanej skuteczności, w różnych państwach członkowskich UE. Doktorantka zwraca uwagę na problem równości poszczególnych gałęzi transportu w sposobie naliczania opłat za korzystanie z dostępu do infrastruktury liniowej i punktowej. Recenzowana praca składa się z 5 rozdziałów. Układ pracy nie budzi zastrzeżeń - jest logiczny, czytelny.

Praca odznacza się bogatą literaturą, umiejętnie wykorzystaną, wielojęzyczną, obejmującą zarówno przyjęte teorie ekonomii, zarządzania, ekonomiki transportu, legislacji europejskiej oraz polskiej. Praca wykorzystuje dane statystyczne Eurostatu, innych organizacji międzynarodowych oraz krajowych źródeł statystycznych. Autorka nie tylko cytuje dane statystyczne, ale również je przetwarza dla celów swoich wywodów naukowych. Pozytywnie oceniam szereg czasowy danych statystycznych.

Zaletą naukową jest wskazanie znaczenia transportu dla gospodarki, jej konkurencyjności wewnątrz UE oraz w gospodarce światowej. Transport - dostępność przestrzenna, ekonomiczna jest też istotnym czynnikiem wpływającym na kondycję finansową przedsiębiorstw - użytkowników usług. Użytkownicy transportu kierują się swoimi kryteriami wyboru dostawcy usług transportowych. Mgr S. A. Kowalska przeprowadziła swoje badania preferencji firm w wyborze gałęzi transportu. Jest to dodatkowo ważny walor recenzowanej rozprawy.

Walorem pracy jest uwzględnienie energochłonności transportu drogowego - 30% użycia energii w całej UE, 93% całkowitego zużycia ropy naftowej. Ponadto podano, iż transport drogowy odpowiada za 23% emisji cieplarnianych oraz 67,7 emisji całego systemu transportowego.

Literatura naukowa, akty prawne dużo miejsca poświęcają definicji, zakresowi oraz funkcjom opłaty drogowej. Autorka przyjęła, iż opłata drogowa spełnia następujące funkcje (s. 23):

1. generowanie wpływów;
2. upodmiotowienie kosztów zewnętrznych;
2. zarządzanie popytem;
4. Wyrównywanie warunków konkurencji.

Wokół tych funkcji opłaty drogowej jest tematycznie skoncentrowana recenzowana rozprawa. Stronę formalną rozprawy, język, cytowanie źródeł, spis literatury oceniam pozytywnie.

Europa, OECD, UE jasno deklarują od dziesiątek lat wolę tworzenia zrównoważonego systemu transportowego. Kierując się względami środowiska, efektywnego wykorzystania posiadanych zasobów przyjęto strategię przesunięcia przewozów z transportu drogowego na kolej, żegluję śródlądową, żeglugę przybrzeżną oraz formy multimodalne transportu. Słuszny jest pogląd autorki o sferach dominacji naturalnej każdej z gałęzi transportu, substytucyjności oraz komplementarności gałęzi transportu. Ma tu zastosowanie odpowiednio stopa substytucji lub krzywa objętości, które należy oszacować.

Tabele 2.1 oraz 2.2 prezentują tendencje zmian na przestrzeni lat 1995-2010. Wynika z wywodów Doktorantki, iż temp wzrostu transportu drogowego było najwyższe i jednocześnie najwyższy udział w generowaniu kosztów zewnętrznych, opowiadając się też za strategią podziału międzygałęziowego na zasadzie *accessibility - based* (za prof. E. Załogą).

Zaprezentowano w rozprawie doktorskiej zasadnicze dokumenty strategiczne UE wspierające paradygmat przesunięć międzygałęziowych. W tym kontekście w latach 2000-2021 wydano w Polsce szereg dokumentów strategicznych wspierających przesunięcia międzygałęziowe. Klasyfikację instrumentów oddziaływania podano w tabeli 2.6.

Instrumenty tutaj wymienione zostały wzmocnione przez wspólnotowe programy inwestycyjne, które obejmują znaczne kwoty przeznaczone na krytycznie ważne przedsiębiorstwa. Jest to bardzo dobra prezentacja, świadcząca o dużej wiedzy autorki, dobrze udokumentowana, kończąca się konkluzją, że opłata drogowa stanowi jedno z efektywnych narzędzi sprzyjających realizacji przesunięć międzygałęziowych w Europie, a także w Polsce.

Opłata drogowa jako skuteczny instrument jest zróżnicowana w poszczególnych państwach europejskich. Praca zawiera usystematyzowane prezentacje różnic w podstawach naliczania opłat oraz w sposobach ich pobierania. Metodycznie jest to również profesjonalna prezentacja, nawiązująca do podstaw ekonomii oraz ekonomiki transportu. Dużą wartość poznawczą mają obliczenia dotyczące wysokości odległościowej opłaty drogowej, kosztów miesięcznej winiety oraz opłaty jednostkowej na dostęp do infrastruktury drogowej.

Polska należy do 5 państw o najwyższej opłacie odległościowej w transporcie drogowych oraz kolejowym. Fragmenty sieci drogowej objęte systemem e-TOLL charakteryzują się niską opłatą, ponieważ były zbudowane ze środków UE.

Walorem dysertacji jest też zaprezentowanie redystrybucji wpływów z opłat drogowych. Ten fragment cechuje się dużym ładunkiem refleksji intelektualnej nawiązującej do sprawiedliwości według V. Pareto czy rozumienie pojęcia, jakości przez Platona. Inni licznie cytowani autorzy dopełniają obraz erudycji mgr Sylwii Kowalskiej.

Autorka prezentuje własne badania, na podstawie opracowanej metryczki kwestionariusza, które objęło 66 respondentów reprezentujących pełen przekrój firm, od mikroprzedsiębiorstw po duże. Badania potwierdziły dynamiczny wzrost przewozów samochodowych, stagnacje w przewozach kolejowych oraz regres w żegludze śródlądowej w latach 2000-2020. Średnie odległości przewozu 1 tony w transporcie samochodowym w roku 2021 wyniosła 210 km, a kolejowym 229 km. Badani wskazali na następujące najważniejsze czynniki wyboru gałęzi transportu: koszt przewozu, terminowość, czas przewozu, bezpieczeństwo i ochronę ładunków, elastyczność, dostępność do sieci transportowej i wartości ładunków. Opłata drogowa w koszcie całkowitym w 2007 roku wyniosła 1,6% średniego kosztu wozokilometra, a w 2021 roku 13-15% (s. 185). Ankietowani zapytani w jakim stopniu poziom opłaty drogowej wpływa na przesunięcia przewozów z transportu drogowego na kolejowy odpowiedzieli - istotnym i średnioistotnym - 19, małoistotnym lub bez znaczenia - 45 odpowiedzi.

Istotną wartość badań własnych Doktorantki jest stwierdzenie, iż unikające obciążeń opłatami przewoźnicy drogowi konsolidują ładunki, unikając dróg objętych opłatami, unikając droższych przebiegów samochodów. Zatem transport drogowy podejmuje działania dostosowane we własnym zakresie, transport kolejowy nie staje się beneficjentem rosnących opłat drogowych. Nie ma bowiem możliwości uniknięcia opłaty w transporcie kolejowym.

Dokonano analizy i prezentacji polskiego systemu poboru opłat za korzystanie z dróg. Zaprezentowano czynniki zróżnicowania stawek, podstawę obliczenia opłaty, zakres i warunki stosowania opłaty, wysokość stawek oraz sposób redystrybucji wpływów z opłat. Autorka wniosła swój wkład w formie analizy SWOT dla celów przesunięć międzygałęziowych przewozów ładunków - tabela 5.1.

Z tej analizy wynikają mocne oraz słabe strony polskiego systemu poboru opłat opartego na opłacie odległościowej. Ten system skłaniać ma do ograniczenia odległości przewozu, tym samym do ograniczenia negatywnych skutków transportu samochodowego ładunków dla otoczenia. Analiza słusznie wskazuje na słabe strony - mianowicie stawki opłat nie uwzględniają klasy emisji spalin czy źródeł napędu takich jak, LPG lub CNG.

Słabą stroną polskiego systemu opłat jest brak ujednoczonego sposobu pobierania opłat, wielość podmiotów poboru opłat, gdzie każdy podmiot ma swój odrębny system.

Zaprezentowane symulacje kosztów przewozu 40 kontenerów 40-stopowych na trasie Gdańsk - Gliwice prezentuje następujące wyniki: koszt dostępu do infrastruktury transportu samochodowego w przeliczeniu na 1 kontener w transporcie drogowym wynosi 2240 PLN w transporcie kolejowym 4240 PLN. W transporcie kolejowym płaćć trzeba za 100% odległości, w transporcie drogowym za 75,4% odległości. Koszt dostępu do infrastruktury transportu kolejowego jest 2-krotnie wyższy od kosztu dostępu do infrastruktury drogowej.

Dla osiągnięcia celów paradygmatu przesunięcia ładunków z dróg na szyny, uwzględniając opłatę za korzystanie z infrastruktury możliwe są następujące rozwiązania:

1. podwyżka kosztów transportu drogowego poprzez głębszą internalizację kosztów zewnętrznych;
2. obniżka poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;
3. oba rozwiązania jednocześnie w odpowiednich proporcjach uwzględniając także 100% opłatę za całą długość wykorzystywanej infrastruktury drogowej.

Przyjmując rozwiązanie 1 musimy liczyć się z negatywnymi skutkami dla całej gospodarki w postaci wzrostu kosztów transportu przynoszącym spadek konkurencyjności. Rozwiązanie 2 jest korzystne, bowiem działa w kierunku obniżenia kosztów transportu kolejowego, a tym samym podnosi atrakcyjność kolei.

Autorka skłania się bardziej ku rozwiązaniu 3, rozwojowi przewozów szczególnie kombinowanych na dłuższych odległościach. Uwzględniono także postulat stosowania ulg i preferencji w naliczaniu opłat za korzystanie z infrastruktury transportu kolejowego.

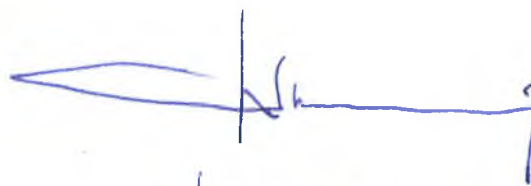
Konkluzja:

Recenzowana rozprawa doktorska mgr S.A. Kowalskiej „Opłata drogowa jako narzędzie przesunięć międzygałęziowych w przewozach ładunków” ma duże znaczenie naukowo-badawcze, wnosi duży wkład w metodologię stanowienia systemów poboru opłaty drogowej. Rozprawę oceniam bardzo wysoko, gratuluję doktorantce oraz Pani Promotor.

Wnoszę o dopuszczenie do obrony pracy doktorskiej p. mgr Sylwii Anny Kowalskiej w Instytucie Ekonomii i Finansów Uniwersytetu Szczecińskiego.

Uwaga na marginesie recenzji.

Podjęto decyzję o zwolnieniu przejazdów samochodami do 3,5t z opłat za korzystanie z dwóch odcinków autostrad płatnych. Zapowiedziano całkowite zwolnienie z opłat na pozostałych odcinkach sieci autostrad płatnych. Jednocześnie nie zwolniono przewoźników pasażerskich kolejowych z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej wzdłuż autostrad. Czy reguły dotyczące wpływu opłat drogowych na przesunięcia międzygałęziowe przewozów dotyczą też przewozów pasażerskich?



Brusela 4. 09. 2023