

RECENZJA

pracy doktorskiej mgr Sylwii Anny Kowalskiej
pt. **”OPLATA DROGOWA JAKO NARZĘDZIE PRZESUNIĘĆ
MIĘDZYGAŁĘZIOWYCH W PRZEWOZACH ŁADUNKÓW”**,
napisanej w Instytucie Ekonomii i Finansów
pod kierunkiem prof. dr hab. Elżbiety Załogi

I. Ogólna charakterystyka pracy

- Praca łącznie obejmuje 271 stron, w tym 239 stron tekstu, spis literatury, rysunków i tabel, streszczenie w języku angielskim i załączniki.
- Praca składa się z pięciu merytorycznie powiązanych rozdziałów, wstępu oraz zakończenia i załączników do rozdziału IV.
- Ilustracją prowadzonych wywodów są tabele (33) i rysunki (54).
- Zestawienie literatury obejmuje książki, artykuły, prace badawcze, źródła prawa łącznie 307 pozycji, spośród których znaczna część jest w języku angielskim.
- Stronę formalną pracy oceniam bardzo wysoko, język poprawny, komunikatywny, korekta jest bardzo staranna.

II. Ocena aktualności i oryginalności problematyki badawczej

Struktura gałęziowa systemów transportowych kształtowana jest przez wiele różnych czynników, których rola na przestrzeni dziejów była zmienna. Położenie geograficzne, obszar i zaludnienie poszczególnych krajów, rozmieszczenie ludności, stopień urbanizacji, a także rozmieszczenie ośrodków atrakcyjnych pod względem turystycznym, struktura i rozmieszczenie produkcji, współpraca międzynarodowa, w tym wielkość i struktura międzynarodowych obrotów towarowych, poziom rozwoju techniczno-technologicznego itp. spowodowały ukształtowanie się w poszczególnych krajach zróżnicowanych pod względem struktury gałęziowej i rozwiązań techniczno-technologicznych systemów transportowych.

Rola transportu w kształtowaniu międzynarodowych powiązań gospodarczych

spowodowała, że jednym z istotnych celów europejskich organizacji gospodarczych była integracja transportu. Działania zmierzające do ujednoczenia transportu podejmowane od 1958 roku, w ramach wspólnej polityki transportowej krajów UE nie przyniosły zadowalających efektów. Struktura gałęziowa systemu transportowego tych krajów nie jest jednolita, zwłaszcza w przewozach ładunków.

Zmiany struktury asortymentowej i odległościowej popytu na transport, zmniejszanie się wielkości partii ładunkowych oraz wzrost wymagań jakościowych w transporcie spowodowały wyraźną dominację transportu samochodowego w obsłudze potrzeb przewozowych w krajach Europy Zachodniej.

Istotny wpływ na te przesunięcia miały korzyści gospodarcze wynikające z rozwoju transportu samochodowego, wśród nich zaś znaczący udział sektora transportowego w tworzeniu dochodu narodowego całej Wspólnoty, tworzenie miejsc pracy, pozytywny wpływ na postęp techniczno-technologiczny oraz poziom życia społeczeństw. Były one przyczyną polityki wspierania rozwoju tej gałęzi wyrażającej się przede wszystkim wysokim udziałem nakładów na rozwój infrastruktury.

W efekcie stworzona została sieć dróg umożliwiająca zaspokojenie rosnących potrzeb przewozowych. W tym samym czasie, w wyniku zamykania peryferyjnych linii kolejowych, zmniejszyła się dostępność tej gałęzi, a ograniczenie nakładów inwestycyjnych zmniejszyło konkurencyjność transportu kolejowego.

Szkody wyrządzane środowisku przez transport stały się przyczyną przyjęcia przez kraje UE wspólnej strategii, której celem jest zredukowanie lub przynajmniej zahamowanie wzrostu negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Transport samochodowy jest obecnie postrzegany jako przyczyna licznych niedogodności i strat. Możliwości zmniejszenia degradacyjnego wpływu transportu na środowisko upatruje się między innymi w przesunięciach międzygałęziowych, a jednym z instrumentów mogących wspomagać ten proces są opłaty drogowe. Dlatego też temat podjęty w pracy należy uznać za aktualny i ważny dla kształtowania proekologicznej struktury gałęziowej systemów transportowych.

III. Ocena celów, hipotez i metod badawczych pracy

Celem pracy jest zdaniem Autorki „zapropozowanie koncepcji działań wspierających opłatę drogową jako narzędzie osiągania celów paradygmatu przesunięć międzygałęziowych w przewozach ładunków na przykładzie Polski”. Tak sformułowanemu celowi głównemu

służy przyjęta w pracy główna hipoteza badawcza zakładająca, że: „Opłata drogowa jest narzędziem osiągnięcia celów paradygmatu przesunięć międzygałęziowych”. W celu przeprowadzenia badań i weryfikacji hipotezy głównej, Autorka dodatkowo sformułowała trzy hipotezy pomocnicze, które mają wspierać prowadzone badania; HP₁ - warunkiem osiągnięcia celu paradygmatu przesunięć międzygałęziowych w [przewozach ładunków jest zwiększenie konkurencyjności gałęzi substytucyjnych dla transportu samochodowego oraz rozwój transportu kombinowanego; HP₂ - koszt transportu oraz czas przemieszczania determinują wybór gałęzi transportu w przewozach ładunków w Polsce; HP₃ - preferencje dla pojazdów o niższych normach emisji spalin w systemie poboru opłaty drogowej służą osiągnięciu ogólnego celu paradygmatu przesunięć międzygałęziowych. Hipotezy główna oraz dwie pomocnicze są sformułowane prawidłowo i odpowiadają przedstawionemu w tytule pracy problemowi badawczemu. Wątpliwości budzi trzecia hipoteza pomocnicza – preferencje dla pojazdów o niższych normach emisji spalin stymulują innowacyjność i w efekcie wpływać mogą na zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu samochodowego i dochodów z opłaty drogowej, mogą więc osłabiać wpływ opłaty drogowej na przesunięcia międzygałęziowe. Hipoteza jest sformułowana prawidłowo, ale nie jest powiązana z przesunięciami międzygałęziowymi. Choć celem przesunięć międzygałęziowych jest zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu, to nie każdy sposób zmniejszenia kosztów zewnętrznych jest związany z przesunięciami międzygałęziowymi. W kontekście hipotezy głównej - wpływu opłaty drogowej na przesunięcia międzygałęziowe, hipoteza pomocnicza powinna odnosić się do przesunięć międzygałęziowych (np. preferencje wpływają ograniczająco na przesunięcia międzygałęziowe), choć można jednocześnie zaznaczyć ich pozytywny wpływ na koszty zewnętrzne (co jest zgodne z ogólnym celem shift).

Doktorantka w swoich badaniach wykorzystwała różne metody badawcze, przeprowadziła wnikliwe badania literaturowe, dokonała ich analizy, wykorzystwała metody syntezy, dedukcji, indukcji oraz zastosowała różne techniki badawcze. Zarówno postawione cele badawcze jak i hipoteza główna i pomocnicze wskazują, że Doktorantka podjęła ważne i ambitne wyzwanie badawcze.

IV. Struktura pracy i ocena zawartości merytorycznej rozprawy

Praca składa się z pięciu rozdziałów, wstępu i zakończenia. Układ pracy jest logiczny i dostosowany do przedstawionego w tytule pracy problemu badawczego. We wstępie Doktorantka przedstawiła cele i hipotezy badawcze oraz metody badawcze wykorzystane w pracy, układ pracy i literaturę wykorzystaną w pracy.

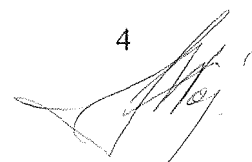
Układ rozdziałów jest prawidłowy - od podstaw teoretycznych dotyczących istoty opłaty drogowej i przesunięć międzygałęziowych, poprzez doświadczenia Unii Europejskiej w tym zakresie, badania własne do koncepcji działań wspierających opłatę drogową jako narzędzie osiągnięcia przesunięć międzygałęziowych w przewozach ładunków w Polsce.

W rozdziale I, zatytułowanym „Opłata drogowa jako kategoria ekonomiczna”, Doktorantka przeprowadziła wnikliwe badania literaturowe wyjaśniające podstawowe pojęcia wykorzystywane w pracy, w tym istotę opłaty drogowej i jej znaczenie rynkowe. Pokazała rolę opłaty drogowej jako narzędzie polityki fiskalnej oraz narzędzie internalizacji kosztów zewnętrznych transportu, pokazując jaki jest stopień pokrycia kosztów zewnętrznych i kosztów infrastruktury przez podatki i opłaty. Przeprowadzone rozważania Autorka podsumowała stwierdzeniem, że *„nie dla wszystkich gałęzi transportu koszty zewnętrzne związane z użytkowaniem infrastruktury transportowej są w pełni zinternalizowane”*. Stwierdzenie to wsparła danymi, pokazującymi, że opłaty za korzystanie z infrastruktury internalizują koszty utrzymania infrastruktury na poziomie 44% w transporcie samochodowym ciężarowym ładunków, 86% w transporcie kolejowym trakcji elektrycznej, 138%- o trakcji spalinowej i 176% w transporcie wodnym śródlądowym. Przytoczone dane jednak nie uwzględniają kosztów zewnętrznych - z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych i utrzymania infrastruktury opłaty pokrywają odpowiednio – 33%,85%,61% i 13% - a więc w znacznie mniejszym stopniu. Następnie Doktorantka stwierdza, że *„z uwagi na rolę i wielkość udziału transportu samochodowego w podziale gałęziowym rynku, należy wskazać, że tak rozumiana pełna internalizacja kosztów zewnętrznych tej gałęzi transportu mogłaby zachwiać całym rynkiem usług transportowych”*.

To stwierdzenie uważam za dyskusyjne. Przeciwnicy pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych transportu samochodowego podkreślają, że gałąź ta generuje również korzyści zewnętrzne w tym między innymi:

- zmiany strukturalne w europejskiej gospodarce zachodzące dzięki wymianie towarowej,
- podwyższanie standardu życia,
- rozwój gospodarki rynkowej i konkurencji,
- rozwój międzynarodowego podziału pracy,
- rozszerzanie zakresu produkcji i tym samym oferty dla konsumenta,
- pobudzanie innowacji.

Może więc przy okazji internalizacji kosztów zewnętrznych, uwzględniać też korzyści zewnętrzne. Poza tym opłata jest jednym z narzędzi przesunięć międzygałęziowych, ażeby te



przesunięcia mogły wystąpić konieczna jest odpowiednia podaż usług transportowych gałęzi konkurencyjnych i konkurencyjna oferta i wreszcie zakres przewozów samochodowych, które mogłyby przejąć inne gałęzie transportu jest dość ograniczony. **Proszę o ustosunkowanie się do tego problemu na obronie.**

Efektom przeprowadzonych rozważań teoretycznych jest przedstawienie roli opłaty drogowej w systemie regulacyjnym Unii Europejskiej.

W rozdziale II przedstawiony został problem przesunięć międzygałęziowych w przewozach ładunków – od przesłanek takich przesunięć w polityce transportowej Unii Europejskiej, poprzez przedstawienie istoty tej koncepcji i jej odzwierciedlenia w dokumentach Unii Europejskiej oraz w dokumentach strategicznych w Polsce. Pokazano narzędzia polityki transportowej służące przesunięciom międzygałęziowym oraz zastosowanie ich w wybranych krajach – w Szwajcarii, w Niemczech i w Polsce. Ważną konkluzją tej części pracy jest wykazanie, że do skutecznego przesunięcia międzygałęziowego wskazane jest użycie kilku instrumentów, a opłata drogowa jest jednym z narzędzi mogących służyć temu celowi. W rozdziale II przeprowadzono również analizę czynników determinujących podział rynku transportowego pomiędzy gałęziami transportu i oczekiwane zmiany w strukturze gałęziowej przewozów ładunków. Reasumując można stwierdzić, że problem przesunięć międzygałęziowych został omówiony bardzo szczegółowo i wyczerpująco.

Rozdział III poświęcono analizie porównawczej systemów poboru opłaty drogowej w krajach Unii Europejskiej. Na tle teoretycznych rozważań dotyczących istoty systemu oraz definicji systemu opłat drogowych przedstawiono systemy poboru opłat za przejazd pojazdów ciężarowych w 27 krajach UE i Szwajcarii oraz sposoby ich redystrybucji, wskazując jednocześnie, że sposób redystrybucji wpływów z opłaty drogowej może być narzędziem zwiększającym społeczną akceptację opłaty drogowej. Zwieńczeniem rozdziału III jest ocena wpływu jakości infrastruktury na poziom opłat drogowych, która wykazała, że wśród krajów o najwyższej stawce opłaty drogowej w stosunku do jakości infrastruktury znajduje się Polska.

Ogólnie omówione rozdziały wyróżniają się dociekliwością i precyzją w doborze bogatej literatury przedmiotu. Bardzo wnikliwa analiza teoretycznych podstaw dotyczących badanego problemu wsparta jest tabelami i rysunkami ilustrującymi prowadzone wywody teoretyczne.

Przedmiotem rozdziału IV jest wpływ opłaty drogowej na decyzje użytkowników dróg w przewozach ładunków. Analizując wpływ opłaty drogowej na przesunięcia międzygałęziowe Doktorantka uznała, że wzorcowym przykładem z punktu widzenia przyjętej w pracy

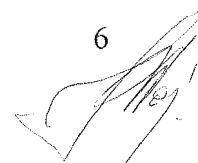
hipotezy głównej jest Szwajcaria, w której po wprowadzeniu w 2001 r. opłaty drogowej dla pojazdów ciężarowych, uzależnionej od odległości, liczba pojazdów w ruchu towarowym przez Alpy zmniejszyła się o 9% w latach 2001-2008. Przykład skuteczności działań na rzecz przesunięć międzygałęziowych w Szwajcarii jest bardzo dobry, ale wskazuje też konieczność spójnych, kompleksowych działań, bez których opłata drogowa nie przyniosłaby spodziewanych efektów. **Prosiłabym o rozwinięcie tego problemu na obronie i wskazanie, jakie działania towarzyszyły wdrażaniu opłaty drogowej w Szwajcarii i jakie efekty w postaci podziału międzygałęziowego osiągnięto, w porównaniu z innymi krajami tranzytowymi, tzn. Austrią i Francją.**

Przeprowadzone w pracy badania ankietowe wykazują dobrą znajomość metodyki badań pierwotnych: umiejętny dobór próby badawczej a także zestaw przygotowanych pytań umożliwiły uzyskanie wiarygodnych wyników badań, które dają podstawę do stworzenia własnej koncepcji działań wspierających opłatę drogową jako narzędzie przesunięć międzygałęziowych w przewozach ładunków w Polsce (rozdział V).

Oceniając strukturę pracy i jej zawartość merytoryczną można stwierdzić, że spełnia ona wymagania prac doktorskich. Rozdziały tworzą spójną całość, układ rozprawy jest logiczny – pracę rozpoczynają części prezentujące problem badawczy, następnie przedstawione współczesne rozwiązania i ich skutki oraz przeprowadzone badania własne dają podstawę do autorskich propozycji rozwiązań, które mogłyby przyczynić się do osiągnięcia efektu przesunięć między gałęziowych w Polsce. Praca odznacza się wysokim poziomem merytorycznym oraz posiada liczne walory poznawcze i aplikacyjne z uwagi na wykazaną dobrą znajomość problemu badawczego i twórcze podejście do jego rozwiązania.

V. Ocena umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej

Autorka w pracy wykazała się dobrą znajomością warsztatu badawczego. Obszerna literatura wykorzystana w pracy, bardzo dobra część teoretyczna wskazują na dociekliwość badacza. Umiejętność wykorzystania wiedzy teoretycznej do oceny zjawisk zachodzących w praktyce i twórcze podejście do problemu dowodzą znajomości metodologii naukowej. Autorka wykazała się w pracy wiedzą w zakresie postawionego problemu badawczego, znajomością metod badawczych właściwych dla prac naukowych. Badania przeprowadzone w pracy pozwoliły na zweryfikowanie postawionych hipotez badawczych. Ocena dorobku



naukowo – badawczego Doktorantki, wniesionego jako twórczy wkład własny jest pozytywna.

VII. Uwagi szczegółowe

Praca została przygotowana bardzo starannie, literówki czy potknięcia stylistyczne są nieliczne, można więc przyjąć, że pod względem formalnym spełnia ona stawiane tego typu pracom wymagania.

Dla doskonalenia warsztatu naukowego przedstawić jednak należy kilka uwag terminologicznych:

- Autorka używa zamiennie określeń gałęzi transportu- **transport samochodowy i drogowy**, uważam, że w pracy należy konsekwentnie używać jednego określenia i dobrze byłoby uzasadnić swój wybór,
- **transport wewnątrzlądowy** (np. s.9,10,11) – w polskiej terminologii transportowej takie określenie nie jest stosowane; występuje transport lądowy (w podziale wg. środowiska, obok transportu wodnego czy powietrznego); Autorce jednak chodzi o obszar, na którym funkcjonuje transport i dopiero na s. na s.92 autorka wyjaśnia skąd wziął się ten termin – jest to tłumaczenie inland transport (niezbyt udane) - jeśli już tłumaczyć ang. inland to znacznie lepsze byłoby śródlądowy, ale lepiej trzymać się przyjętych w polskiej terminologii transportowej określeń; wprowadzenie takiego określenia uważam za zupełnie niepotrzebne - wystarczyłoby wyjaśnienie, że mowa jest o **gałęziach funkcjonujących na śródlądziu** (i podać ang. inland w nawiasie, jak to często czyni Autorka w pracy), lub, jeśli ma być uwzględniony transport morski bliskiego zasięgu, o **gałęziach konkurencyjnych w stosunku do transportu samochodowego** (i wyjaśnić w jednym miejscu w pracy o jakie gałęzie chodzi); zresztą termin transport wewnątrzlądowy jest stosowany niekonsekwentnie, np. na s. 101 i 102 jest transport lądowy (mimo, że na s.102 uwzględnione są w porównaniach wodny śródlądowy jako żegluga śródlądowa i morski bliskiego zasięgu jako żegluga morska bliskiego zasięgu), a na s.103 już jest wewnątrzlądowy (bez morskiego bliskiego zasięgu).
- w pracy gałęzie transportu mylone są z przewozami, a są to pojęcia różne; **gałęzie transportu** to (s.72)
 - transport samochodowy,
 - kolejowy
 - morski (a nie żegluga morska)



- wodny śródlądowy (a nie żegluga śródlądowa),
- rurociągowy;

a żegluga morska i śródlądowa (s.72) to odpowiednik przewozów samochodowych czy kolejowych, czyli pojęcie węższe niż gałąź transportu (która obejmuje infrastrukturę, środki transportu i przewozy) - prawidłowo nazwane na s.96, s.101, ale już na s.102 źle;

- zajętość terenu (np. s.65) – pojęcie wprowadzone chyba przez prof. J.Wronkę uważam za niezręczne, lepsze jest **zajęcie** terenu lub **terenochłonność** (takie słowo jest w sjp, w przeciwieństwie do „zajętości”).

Poza uwagami terminologicznymi uważam, że w pracy naukowej nie powinno pojawiać się słowo: powyższy, poniższy –wyżej - są to określenia nieprecyzyjne i często niewłaściwie stosowane, bo skład może spowodować, że to co było „powyżej” znalazło się „poniżej”. Wyrazy te lepiej zastąpić słowami; omówione, wymienione, przedstawione wcześniej itp.

V. Ogólna ocena pracy

Recenzowana rozprawa doktorska mgr Sylwii Anny Kowalskiej jest oryginalnym rozwiązaniem zaprezentowanego w niej zagadnienia naukowego z dziedziny nauk społecznych, dyscypliny. Praca wyróżnia się walorami naukowymi, pragmatycznymi i poznawczymi. Autorka w pracy zaprezentowała:

- ogólną wiedzę teoretyczną kandydata w dyscyplinie ekonomia i finanse,
- umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej,
- oryginalne rozwiązanie problemu naukowego,
- oryginalne rozwiązanie w zakresie zastosowania wyników własnych badań naukowych

przez co wzbogaca istniejący dorobek ekonomiki transportu i wnosi istotny wkład do polityki transportowej.

Stwierdzam, że recenzowana rozprawa doktorska mgr Sylwii Anny Kowalskiej 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 Naukowej Instytutu Ekonomii i Finansów Uniwersytetu Szczecińskiego o jej przyjęcie i dopuszczenie do publicznej obrony.

