

WPLYNĘŁO  
INSTYTUT EKONOMII I FINANSÓW  
data 23.08.23 podpis. Gomasz

UNIWERSYTET SZCZECIŃSKI



RPW/15140/2023 P  
Data: 2023-08-23

Gdańsk, 14.08.2023 r.

dr hab. Maciej Matczak, prof. UMG  
Instytut Morski  
Uniwersytet Morski w Gdyni

#### RECENZJA

pracy doktorskiej mgr. inż. Damiana Bonka  
pt.: *Determinanty konkurencyjności transportu intermodalnego w Europie*  
napisanej w Instytucie Ekonomii i Finansów  
Wydziału Ekonomii, Finansów i Zarządzania  
Uniwersytetu Szczecińskiego  
pod kierunkiem naukowym dr hab. Dariusza Milewskiego, prof. US

Recenzja przygotowana w odpowiedzi na pismo 60/23/EiF z dnia 7 czerwca 2023 roku  
Przewodniczącego Rady Naukowej Instytutu Ekonomii i Finansów dr hab. Stanisława Hońko, prof. US.

Recenzowana praca doktorska oceniona została zgodnie z wymaganiami określonymi dla prac doktorskich (Ustawa 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 zakresie następujących kryteriów: aktualności i znaczenia problemu naukowego, poprawności tytułu rozprawy, jednoznaczności celu pracy oraz adekwatności pytań badawczych i hipotez, metod badawczych, językowej i formalnej kompozycji rozprawy oraz poprawności wnioskowania.

Autor w swojej rozprawie podejmuje się bardzo ciekawego, a zarazem trudnego i złożonego zadania, jakim jest określenie determinant konkurencyjności transportu intermodalnego. Trudność nie polega jedynie na specyficznym przedmiocie badania (transport intermodalny) ale przede wszystkim na złożoności problemu konkurencyjności.

Transport intermodalny jest specyficzną formą realizacji procesu transportowego, w który zaangażowane są przynajmniej dwie gałęzie transportu. Kreuje to szeroki wachlarz konfiguracji mogących występować w tego rodzaju usługach. Najczęściej spotykanym i badanym rodzajem przewozów intermodalnych jest połączenie transportu kolejowego i drogowego, w którym zasadniczą część podróży odbywa się po torach. Również Doktorant kieruje swoją uwagę w stronę układu kolejowo-drogowego prezentując wykorzystywane tam rozwiązania techniczne i technologiczne, a także prowadząc badania własne w tym zakresie. Szczególnie istotnym obszarem aktywizacji transportu intermodalnego jest obsługa portów morskich, które w naturalny sposób kreują potoki ładunków zjednostkowanych, w tym kontenerów oraz naczep drogowych (terminale ro-ro). W przypadku połączeń wewnątrzlądowych, rozwiązania intermodalne funkcjonują głównie w relacjach o ograniczonej przepustowości lub wymagających szczególnej ochrony środowiska (m.in. obszary górskie). Z uwagi na powyższe, analiza czynników konkurencyjności transportu intermodalnego wymaga precyzyjnego określenia (zawężenia) obszaru badawczego, bowiem traktowanie przewozów intermodalnych jako homogenicznej całości może prowadzić do błędnych wniosków.

Pomimo, że pojęcie konkurencyjności jest powszechnie wykorzystywane i we większości przypadków prawidłowo kojarzone, szeroki wachlarz ujęć, form czy też punktów widzenia wymaga od badacza precyzyjnego określenia podejścia, które jest wykorzystywane w prowadzonych działaniach. Przedmiotem badań związanych z konkurencyjnością może być bowiem określony towar (w tym przypadku specyficzna usługa transportowa), przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa uczestniczące w produkcji tejże usługi (z uwagi na złożoność podmiotową procesu realizacji usługi), czy też sektor transportu intermodalnego w układzie międzygałęziowym. Jednocześnie konkurencyjność może być postrzegana i oceniana z perspektywy popytowej rynku, gdzie gestor ładunku decyduje o wyborze tej lub innej formy obsługi strumienia towarowego. Jako, że system transportowy musi realizować potrzeby i wymagania systemu społeczno-gospodarczego można również mówić o konkurencyjności tej formy transportu z perspektywy regulatora rynku. Badania ukierunkowane na identyfikację czynników konkurencyjności wymagają od naukowca odpowiedniej selekcji oraz zdefiniowania obszaru zainteresowania.

Tematyka podjęta przez Doktoranta posiada również znaczące walory pragmatyczne. Transport intermodalny z uwagi na angażowanie efektywnych środowiskowo gałęzi transportu postrzegany jest

jako narzędzie równoważenia struktury gałęziowej transportu, a co za tym idzie ograniczania jego kosztów zewnętrznych. Znajomość czynników kształtujących konkurencyjność tej formy przewozu może ułatwić działania wspierające jej rozwój. W tym wypadku jednak konieczne jest precyzyjne wskazywanie adresatów do których kierowane będą wyniki i rekomendacje z prowadzonych badań.

**Podjęty przez Autora temat pracy oceniam jako w pełni uzasadniony przesłankami o charakterze naukowym i pragmatycznym, jednocześnie aktualny i znaczący zarówno z punktu widzenia poznawczego związanego z rozwojem dyscypliny ekonomia i finanse ale również z punktu widzenia dyscyplin pokrewnych w ramach, których problematyka konkurencyjności transportu jest podejmowana.**

Tytuł pracy uważam za poprawnie sformułowany i bezpośrednio powiązany z przedstawionymi w pracy treściami. Zakres pracy został uporządkowany a sposób prowadzenia poszczególnych etapów procedury badawczej jednoznacznie określony w ramach schematu struktury dysertacji.

Cel badawczy rozprawy określony jako „identyfikacja determinantów konkurencyjności transportu intermodalnego w Europie oraz opracowanie koncepcji oceny konkurencyjności przewozów intermodalnych względem bezpośrednich przewozów drogowych” został określony prawidłowo. Dla uporządkowania należałoby jednak uzupełnić o element określający główny obszar zainteresowania jakim jest „kolejowy transport intermodalny”, bowiem sam transport intermodalny może być oparty o różne gałęzie transportu realizowane na głównym odcinku przewozu, co potwierdza sam Autor przytaczając szereg definicji w części 1.1.

Autor we wstępie stawia również cztery pytania badawcze. W przypadku dwóch pierwszych pytań można mieć wątpliwości co do samego ich sformułowania oraz trudno doszukać się w treści jednoznacznej odpowiedzi.

Odpowiedź na pierwsze pytanie badawcze, które określałoby „miejsce transportu intermodalnego w systemie transportowym Europy” wymaga zaprezentowania przekrojowej analizy aktywności przewozowej w technologiach intermodalnych realizowanych w Europie. Kwestia ta jest niestety potraktowana zdawkowo. Dostępne bazy danych i opracowania, na które po części powołuje się Autor umożliwią dużo szerszą analizę. Co więcej, zaprezentowane dane ukazują charakterystyki samego rynku intermodalnego (struktura przewożonych jednostek, struktura narodowa, etc.) nie odnosząc się do innych form przewozu występujących w systemie transportowym Europy. Trudno jest również jednoznacznie odpowiedzieć na postawione pytanie na podstawie rozważań z Rozdziału 2.3. Nie ma wątpliwości, że Unia Europejska poświęca dużo uwagi rozwojowi zrównoważonych form transportu, w tym transportu intermodalnego. Ma to oczywiście swoje odzwierciedlenie w dokumentach programowych, jednakże bazując na syntezie informacji pochodzących z tychże dokumentów trudno jest określić „miejsce” jakie zajmuje ta forma przewozu w polityce transportowej UE. W moim przekonaniu przydatna byłaby analiza programów i projektów zrealizowanych w tym kontekście oraz odniesienie ich do działań w innych obszarach aktywności transportowej. Realne działania podejmowane w obszarze przewozów intermodalnych (inwestycje, regulacje) decydują o roli jaką zajmuje ta forma transportu w polityce transportowej UE, której kluczową cechą powinna być skuteczność.

W przypadku drugiego pytania badawczego połączono podejście statyczne („istniejące rozwiązania techniczne i technologiczne”) z dynamicznym („rozwój transportu intermodalnego”). Wątpliwości budzi również brak zaadresowania „rozwiązań technicznych i technologicznych” do transportu intermodalnego, czy chociażby kolejowego lub drogowego. Dyskusja powinna dotyczyć więc rozwoju technicznego i technologicznego w kolejowych przewozach intermodalnych lub wpływu istniejących rozwiązań na jego funkcjonowanie. Autor co prawda prezentuje wybrane systemy techniczne, technologie oraz jednostki ładunkowe (Rozdział 1.2-1.3), a kwestia rozwoju technologicznego pojawia się również w dalszych częściach pracy, jako ważny czynnik konkurencyjności transportu intermodalnego. Nie stanowi to jednak podstawy do formułowania jednoznacznej odpowiedzi na zadane pytanie. We Wnioskach stwierdza się ponadto, że „istniejące rozwiązania techniczne i technologiczne mają istotny wpływ na konkurencyjność transportu intermodalnego”. Autor odchodzi więc od kwestii „rozwój” na rzecz „konkurencyjności” nie określając przy tym poziomu tejże istotności.

Pozostałe pytania badawcze (3 i 4) uznaję za trzon prowadzonej analizy, dlatego też nie mam wątpliwości co do ich kompletności i adekwatności udzielonych w trakcie pracy odpowiedzi.

W części metodycznej pracy określono główną hipotezę badawczą oraz hipotezę pomocniczą, co należy uznać za niezbędne minimum dla tego rodzaju prac naukowych. Problematyczna w mojej ocenie jest postawiona przez Autora główna hipoteza badawcza, którą traktuję jako swoiste potwierdzenie oczywistości. Naturalną rzeczą jest bowiem pozytywny wpływ wyższego poziomu znajomości zagadnienia na prawidłową ocenę jego oddziaływania (niezależnie od przedmiotu badań). Tak ogólnie postawiona hipoteza posiada minimalny potencjał do jej dalszej akceptacji lub falsyfikacji. Dużo trafniej została określona hipoteza pomocnicza „Czas i koszt transportu to główne determinanty konkurencyjności transportu intermodalnego”. Jej potwierdzenie lub odrzucenie wymaga bowiem przeprowadzenia procesu badawczego, co Autor uczynił w ramach swojej dysertacji dochodząc do ciekawych wniosków. W mojej ocenie zakres prowadzonych badań, a także wyniki i wnioski wyciągnięte przez Doktoranta posiadają szeroki potencjał poznawczy, który może być wykorzystany w dalszej aktywności naukowej.

W pracy zabrakło również wyraźnego wyeksponowania luki badawczej. Doktorant we Wstępie stwierdza jedynie, że „Badania nad czynnikami konkurencyjności transportu intermodalnego względem przewozów drogowych są rzadko podejmowane w dotychczasowej literaturze” (s.5). Następnie w ramach rozdziałów 3.3 i 3.4 Autor prowadzi szczegółowe badania poszukując wśród dostępnej literatury pozycji odnoszących się do kwestii konkurencyjności transportu intermodalnego. Na tej podstawie określa modelowy układ czynników wykorzystywanych w kolejnych etapach pracy badawczej. W tym miejscu zwracam się z prośbą do Doktoranta o wyjaśnienie dlaczego uważa, że badania tego typu są rzadko podejmowane, a jednocześnie dorobek ten traktuje za wystarczająco szeroki aby na jego podstawie formować struktury modelowe dla prowadzonych badań.

Wśród drobnych kwestii merytorycznych zawartych we Wstępie chciałbym zwrócić uwagę na dwa elementy. Po pierwsze Autor stwierdza, że „transport w aspekcie naukowym dalej pozostaje niewystarczająco docenianym względem innych dyscyplin naukowych”. Informuję, że transport nie posiada obecnie statusu dyscypliny naukowej, a poszczególne aspekty jego funkcjonowania i rozwoju odnaleźć można w szeregu normatywnych dyscyplin naukowych (m.in. inżynieria lądowa

i transport, ekonomia i finanse, zarządzanie i nauki o jakości). Trudno się również zgodzić z podejściem stosowanym przez Autora w odniesieniu do określania udziału tej formy przewozu w funkcjonowaniu systemu transportowego. Odnosi się On bowiem do „udziału transportu intermodalnego w ogólnej masie przewozów kolejną”. Jak sam dalej pisze, głównym konkurentem przewozów intermodalnych jest transport drogowy, dlatego też powinno się określać jego udziały rynkowe w układzie wielogałęziowym. Ponadto, ocena struktury gałęziowej na podstawie masy ładunków jest podejściem błędnym, abstrahuje bowiem od struktury asortymentowej obsługiwanych ładunków oraz odległości przewozu.

**Stwierdzam, że zarówno przesłanki do podjęcia badań, przyjęte założenia oraz stawiane cele, pytania i hipotezy badawcze mieszczą się w obszarze zainteresowania dyscypliny ekonomia i finanse. Tytuł pracy został sformułowany poprawnie i odpowiada zawartym w pracy treściom.**

Zaprojektowany oraz zrealizowany przez Autora proces badawczy został zdefiniowany we Wstępie w ramach „schematu struktury dysertacji” (s. 7). Pomimo, że praca składa się z pięciu rozdziałów procedurę badawczą można podzielić na cztery zasadnicze etapy, których realizacja stanowiła merytoryczną podstawę weryfikacji hipotez oraz odpowiedzi na stawiane pytania badawcze. Pierwszy z nich obejmuje stworzenie podstaw teoretycznych oraz ram praktycznych dla prowadzonych badań. W drugim Autor określa modelowy układ czynników determinujących konkurencyjność transportu intermodalnego, które następnie wykorzystuje do stworzenia ankiet i pytań do wywiadów pogłębionych. W kolejnym etapie Doktorant przeprowadza badania własne, których rezultatem jest pragmatyczna weryfikacja układu modelowego oraz jego uzupełnienie o dodatkowe kwestie i elementy pojawiające się w trakcie prac ankietowych. Jako ostatni etap pracy można uznać część wnioskową, na którą składają się zarówno wyniki prac analitycznych, jak i logiczna synteza informacji uzyskanych od respondentów. Końcowym etapem pracy badawczej jest określenie rekomendacji oraz wniosków. Mogę stwierdzić, że Doktorant wykazuje się umiejętnością logicznego wiązania faktów i wyciągania wniosków, a tym samym potwierdza swoją dyscyplinę metodyczną i dojrzałość naukową.

Doktorant w trakcie pracy wykorzystuje szeroki wachlarz metod i narzędzi badawczych. Jednocześnie prowadzone przez Niego badania własne obejmują szerokie spektrum interesariuszy oraz różne procedury badawcze, które następnie zostają powiązane merytorycznie poprzez wskazanie adekwatnych faktów oraz przyjęcie właściwych elementów w procesie wnioskowania. Zastosowany przez Autora pluralizm metodologiczny uznaję za właściwy zarówno w odniesieniu do badanego zakresu jak również zdefiniowanego celu pracy.

**Opracowanie części metodycznej pracy korelowało z przyjętym celem oraz postawionymi hipotezami. Zakres badań oceniam jako rozbudowany i stwierdzam, że część metodyczna pracy Pana magistra inżyniera Dominika Bonka stanowi ważny i cenny element Jego pracy naukowej.**

Praca została napisana dość poprawnym i zwięzłym językiem. Doktorantowi nie udało się jednak uniknąć pomyłek, błędów i nieściśłości związanych z poprawnym użyciem języka polskiego. Pomyłki językowe, w większości przypadków literowe, powtórzenia oraz tzw. skróty myślowe lub używanie potocznych określeń nie obniżają wartości merytorycznej pracy i nie wpływają na zrozumiałość prezentowanych w niej treści. Jako przykłady drobnych usterek można wskazać następujące elementy: „Polski Komitet Normatywny” (powinno być „Polski Komitet Normalizacyjny”, s. 20), „nakład

kosztów” (powinno być „koszty”, s.5), „bardziej przyjaznych środkiem sposobów przemieszczania” (powinno być „środowisku”, s. 4), „najgęściejszą siecią dróg” (lepiej brzmi „najbardziej gęstą siecią dróg”, s. 65). Zwracam również uwagę, że Autor w odniesieniu do elementów policzalnych stosuje określenie „ilość”, w miejsce „liczba” (m.in. s. 25, s. 37, s. 39, s. 53, s. 95).

**Językowa kompozycja pracy, pomimo istnienia pewnych niedoskonałości, spełnia wymagania stawiane dysertacjom.**

Dysertacja posiada tradycyjny układ złożony z pięciu rozdziałów oraz wstępu i wniosków. Tym samym, kompozycja formalna pracy została opracowana poprawnie i zgodnie z wymaganiami stawianymi pracom naukowym.

W pierwszej części pracy Doktorant definiuje podstawowe pojęcia oraz prezentuje aspekty techniczne, technologiczne oraz organizacyjne funkcjonowania transportu intermodalnego. W części tej poruszane są wszystkie istotne dla dalszych działań badawczych wątki i zagadnienia, jednakże całość sprawia wrażenie nieco chaotycznej. Pożądanym byłoby krytyczne zweryfikowanie powszechnie występujących definicji oraz wskazanie różnic i podobieństw w wykorzystywanej terminologii.

Podstawowym niedociągnięciem występującym w pierwszym rozdziale pracy jest jednak marginalne potraktowanie kwestii pochodzenia ładunków obsługiwanych w kolejowych przewozach intermodalnych, gdzie dominującym generatorem ruchu są terminale kontenerowe w portach morskich. W zaprezentowanej rozprawie aspekt ten jest niemalże pominięty. Potwierdzeniem tego są elementy składowe systemu technicznego transportu intermodalnego zaprezentowane na Rysunku 2 (s. 15). W układzie brakuje bowiem portów morskich (jak również i portów śródlądowych). Analiza funkcjonowania kolejowych przewozów intermodalnych w Europie jednoznacznie wskazuje, że dominującą technologią jest przewóz kontenerów ISO (80% udziału w przewozach intermodalnych wg. *UIRR Report 2021-22 Statistics 2021*), które transportowane są właśnie z i do portów morskich. W pracy zabrakło więc gradacji podstawowych technologii stosowanych w przewozach intermodalnych. Sam Autor potwierdza powyższą tezę w swoich badaniach prezentowanych w części 4.3 (s. 161) oraz 4.4. (s. 169), dlatego też widoczna jest pewna niespójność pomiędzy częścią teoretyczną pracy, a jej częścią praktyczną. Z drugiej strony Autor w swojej dysertacji dużo uwagi poświęca innowacyjnym technologiom przewozów intermodalnych (m.in. Cargobeamer, Modalohr), które uznać można za ciekawe z technologicznego punktu widzenia, natomiast posiadające na dzisiaj status jedynie rozwiązań pilotażowych. W praktyce nie mają one znaczenia dla funkcjonowania rynku przewozów intermodalnych w Europie.

Autor nie podejmuje również istotnej z punktu widzenia transportu intermodalnego tematyki złożoności podmiotowej oraz organizacyjnej przewozów intermodalnych. Realizacja usługi intermodalnej wymaga bowiem wykorzystania odpowiedniej infrastruktury (zarządca infrastruktury kolejowej, terminal intermodalny z wyposażeniem), taboru (licencjonowany przewoźnik kolejowy, dysponujący jednostkami trakcyjnymi oraz wagonami) oraz zaplecza organizacyjnego, gdzie występować będzie szereg podmiotów zaangażowanych w proces, jak m.in. spedytor, organizator przewozów intermodalnych, firmy kontrolne. Wyjaśnienie złożoności oraz zależności pomiędzy poszczególnymi podmiotami zaangażowanymi w realizację przewozu intermodalnego byłoby przydatne z punktu widzenia dalszych badań. W tym kontekście zaskakujący jest fragment Wniosków z pracy,

w którym zaprezentowana została „autorska klasyfikacja przedsiębiorstw organizujących przewozy intermodalne”. Niestety nie udało mi się zidentyfikować w treści takiego „badania przeprowadzonego w rozprawie” (s. 233).

Chciałbym również zwrócić uwagę na kilka stwierdzeń zawartych w rozdziale, co do których można mieć zastrzeżenia. Autor pisze bowiem, że „transport kolejowy w porównaniu do drogowego (...) jednak uzależniony jest od ukształtowania terenu, zbudowanej infrastruktury czy jej stanu” (s. 13). W mojej opinii stwierdzenia te odnoszą się do wszystkich gałęzi transportu, dlatego też trudno doszukiwać się szczególnego uzależnienia w przypadku kolei. Autor również stwierdza, że „Transport intermodalny jest fundamentem nowoczesnej polityki transportowej UE” (s. 18), co jest swoistym nadużyciem, a jednocześnie stwierdzeniem mało precyzyjnym. W mojej opinii transport intermodalny jest narzędziem w realizacji polityki transportowej, gdzie celem fundamentalnym jest ograniczenie kosztów zewnętrznych poprzez zrównoważenie gałęziowe przewozów. Autor powinien unikać również stwierdzeń, w których w jednym zdaniu wskazuje, że „System przeładunku „na barana” nie wymaga od użytkownika wysoce rozbudowanego czy technicznie skomplikowanego terminalu przeładunkowego”, a w kolejnym wymienia niezbędne elementy składowe, takie jak: place składowe, obszary manewrowe, dostęp do infrastruktury dostępowej, suwnice, wozy podnośnikowe specjalizowane lub podsiębierne. Moim zdaniem tak zdefiniowane zaplecze techniczne nosi znamiona „wysoce rozbudowanego oraz technicznie skomplikowanego”.

W drugim rozdziale, zatytułowanym „Transport intermodalny w europejskim systemie transportowym” Doktorant odnosi się w pierwszym rzędzie do charakterystyki infrastruktury transportowej Europy włączając sieci kolejowe, drogowe oraz układ europejskich terminali intermodalnych. W tej części również brakuje szerszego odniesienia do portów morskich, które zasilają strumienie ładunków w systemie przewozów intermodalnych. Z drugiej strony zaskakuje odniesienie do „schematu decyzji podejmowanych przy organizowaniu przewozu”, co zdecydowanie bardziej odpowiada treściom zaprezentowanym w Rozdziale 5.3.

Niestety w przekazanym do recenzji egzemplarzu pracy brakowało dwóch stron tekstu (s. 59 i 60), dlatego też rzetelna ocena części drugiej rozdziału jest niemożliwa. Zaprezentowane dane dotyczące przewozów intermodalnych w Europie uznać można za bardzo skromne, a w dodatku po części odnoszące się do rynku krajowego. W przypadku rysunku 16 brak jest odniesienia w tekście, co zapewne wynika ze wskazanej wyżej usterki. Będę wdzięczny za zaprezentowanie w ramach autoreferatu pełnego spektrum analizy, która dodatkowo nawiąże do pierwszego pytania badawczego (s. 6).

W trzeciej części pracy Doktorant stara się określić modelowy układ determinant konkurencyjności transportu intermodalnego opierając swoje rozważania na aktualnym dorobku literaturowym. Rozpoczyna jednak od zaprezentowania aparatu pojęciowego odnoszącego się do kwestii konkurencji i konkurencyjności w transporcie, co służy do określenia zakresu i przedmiotu badań. W odniesieniu do tej części pracy pojawiają się dwie wątpliwości. Po pierwsze, w prowadzonych dywagacjach nie został sprecyzowany ostateczny poziom konkurencji/konkurencyjności, który stanowić będzie podstawę do dalszych działań badawczych. W pierwszej części rozdziału mowa jest o bowiem poziomie mikro (np. Rysunek 21. „Czynniki konkurencyjności przedsiębiorstwa”), w drugiej części Autor przechodzi do poziomu mezo pisząc o „konkurencyjności transportu intermodalnego” czy „branży TSL”

(s. 91-92). Oczywiście biorąc pod uwagę zawartość kolejnych części pracy domyślnie uwaga jest skierowana w stronę poziomu sektorowego (mezo), jednakże precyzyjne wyjaśnienie tej kwestii powinno znaleźć się w treści pracy. Drugą z wątpliwości jest relatywnie wąski zakres wykorzystanej literatury przedmiotu. Niewątpliwie dorobek związany z mikroekonomicznymi zagadnieniami dotyczącymi konkurencji, czy też dostępna literatura z zakresu zarządzania w kwestii konkurencyjności jest dużo bogatsza.

W rozdziałach 3.3 i 3.4 Autor prowadzi przegląd literaturowy, budując na jego podstawie modelowy układ czynników konkurencyjności transportu intermodalnego. Z jednej strony wyszczególnia i szczegółowo analizuje 38 publikacji naukowych, z drugiej sięga po sześć opracowań (monografie, raporty i opracowania eksperckie), wśród których identyfikuje specyficzny układ czynników konkurencyjności. Należy docenić wkład pracy Doktoranta, który w ramach prowadzonych badań dokonał bardzo wnikliwego przeglądu dostępnych pozycji, a następnie zbudował piramidę czynników determinujących konkurencyjność transportu intermodalnego. Zaprezentowane podejście posiada oczywiście określone ograniczenia, do których jednak Autor konsekwentnie nawiązuje w tekście. Potwierdza to Jego dobre przygotowanie do prowadzenia pracy naukowej, gdzie świadomość ograniczeń stosowanych metod pozwala unikać błędnych wniosków.

Czwarty rozdział pracy zawiera prezentację badań własnych Autora, w których realizowane były ankiety wśród „ekspertów z dziedziny transportu” (CAWI), a także wywiady pogłębione z przedstawicielami branży TSL (IDI). Podstawą do zbudowania formularzy ankietowych czy też zestawów pytań do wywiadów była dokonana wcześniej identyfikacja modelowych czynników konkurencyjności transportu intermodalnego. Pewną słabością, w kontekście tematu rozprawy jest dobór zarówno ekspertów branżowych, jak i przedstawicieli przedsiębiorstw sektora TSL. Z jednej strony, międzynarodowa reprezentacja ekspertów pomija w zasadzie kraje Europy Zachodniej, w których intensywność wykorzystania przewozów intermodalnych jest najwyższa. Z drugiej, przedstawiciele branży TSL reprezentują raczej krajowy rynek transportowy, dlatego też na podstawie ich opinii trudno jest wyciągać wnioski dotyczące obszaru Europy. Pomimo wskazanych uwag doceniam wkład Autora w realizację zadania badawczego, mając również świadomość trudności w pozyskaniu pożądanych poziomów zwrotów w badaniach ankietowych, jak i problematycznym zaangażowaniu przedstawicieli sektora do badań naukowych. Doktorant kończy rozdział złożoną analizą ilościową, w wyniku której buduje ostateczny, wariantowy model determinant konkurencyjności transportu intermodalnego. Jest to niewątpliwie ważny wkład do dorobku dyscypliny oraz kluczowe osiągnięcie Doktoranta w obszarze badań sektora transportu.

Ciekawym wątkiem, który pojawia się w trakcie wywiadów z reprezentantami branży TSL jest kwestia konkurencyjności kosztowej transportu intermodalnego. Zgodnie ze wskazaniami respondentów transport intermodalny na dużych odległościach (np. Polska – Holandia) jest tańszy od przewozów drogowych (s. 167-168). W związku z tym prosiłbym o wyjaśnienie ze strony Doktoranta, czy w rozmowie na ten temat określono szczegółowo relację przewozową oraz stopień jej złożoności (liczbę etapów/wykorzystanych gałęzi transportu), bowiem czym innym jest porównanie kosztów przewozu kontenera na trasie port morski – intermodalny terminal lądowy, a czym innym przewóz określonej partii ładunku na specyficznej relacji door-to-door.



W ostatnim rozdziale dysertacji Autor w pierwszej kolejności prezentuje wpływ jaki posiadają poszczególne, zidentyfikowane czynniki na konkurencyjność transportu. Moim zdaniem ta część pracy (R 5.1) powinna uzupełniać poprzedni rozdział (R 4.5), bowiem odnosi się bezpośrednio do prezentowanych tam treści stanowiąc uzupełnienie jakościowe/opisowe wykonanych tam przeliczeń.

Prowadzona przez Autora w części 5.2 analiza konkurencyjności kosztowo-czasowej wydaje się natomiast elementem pobocznym względem trzonu realizowanego procesu badawczego, a jednocześnie stosowane tam uogólnienia (metoda CKP) nie pozwalają na oszacowanie realnych kosztów realizacji przewozów. Abstrahują bowiem od szeregu elementów determinujących realny koszt (w przypadku organizatora transportu intermodalnego) lub cenę (w przypadku załadowcy) przewozu. Nawet sam Doktorant stwierdza, że „koszt wyliczony przy pomocy dostępnych powszechnie cenników usług transportowych niekoniecznie jest współmierny z kosztem rzeczywistym”. Jednocześnie wskazuje na potencjalne rozbieżności, które mogą się pojawić w wyliczeniach w odniesieniu do krajów Europy Zachodniej. Zwracam także uwagę na drobne usterki oraz uproszczenia stosowane przez Autora w tekście, gdzie przykładem może być określenie „cena ropy”, zapewne odnosząca się do ceny oleju napędowego używanego przez samochody ciężarowe (s. 204).

Kolejna część rozdziału poświęcona została na zaprezentowanie „Teoretycznego modelu oceny konkurencyjności planowanego połączenia intermodalnego”. Zamierzeniem Autora było wykorzystanie wyników badań do praktycznych zastosowań, bowiem jak pisze koncepcja „może być podstawą analizy możliwości utworzenia połączenia intermodalnego”. W odniesieniu do wskazanej części pojawia się wzmiankowana już w recenzji kwestia poziomu konkurencyjności, bowiem prowadzone analizy dotyczyły podejścia sektorowego (mezo), natomiast sam model dedykowany jest określonemu połączeniu/przedsiębiorstwu (mikro). Z perspektywy przedsiębiorstwa, które zamierza uruchomić nowe połączenie intermodalne krytyczne znaczenie posiada raczej jego rentowność, którą ocenia w ramach biznes planu lub studium wykonalności, obejmującego m.in. prognozy rynkowe, analizy kosztów czy przepływy finansowe. Brak jasno określonego adresata modelu potwierdzają również wskazania Autora, gdzie można znaleźć takie określenia, jak „umożliwia uwzględnienie indywidualnych potrzeb gestora ładunku”, czy „zachęcić stronę społeczną, polityków lub przedsiębiorstwa do budowy i/lub rozwoju danego połączenia”. We Wnioskach do pracy można znaleźć również stwierdzenie, że model jest skierowany „do operatorów intermodalnych oraz organów zarządczych planujących przyszłe inwestycje infrastrukturalne”. Prosiłbym więc o weryfikację adresata modelu oraz jego określenie podczas autoprezentacji.

Podobne pytania rodzą się po zapoznaniu się z częścią 5.4, w której Autor definiuje „Rekomendacje”. Zgadając się z treścią większości wskazań widoczny jest brak określenia ich adresatów. Prosiłbym więc Doktoranta aby w ramach autoreferatu dokonał kwalifikacji poszczególnych rekomendacji z punktu widzenia interesariuszy, którzy w ramach swoich kompetencji mają możliwość realnego wpływu na rozwój kolejowego transportu intermodalnego.

Praca została zakończona Wnioskami, w których Autor prezentuje uzyskane wyniki odnosząc się bezpośrednio do hipotez oraz pytań badawczych. Zaprezentowany został również schemat zależności między determinantami konkurencyjności transportu (Rysunek 54). Uważam, że taki schemat, wraz z opisem, powinien stanowić integralną część zasadniczej treści pracy. Doktorant wskazuje także

na trzy kluczowe aspekty, w których prowadzone badania posiadają znaczenie, tj. polityka transportowa, praktyka gospodarcza oraz badania naukowe. O ile kwestia znaczenia badań dla kształtowania polityki transportowej oraz badań naukowych nie budzi zastrzeżeń, zastosowanie wyników do działań praktyki gospodarczej może być problematyczne.

Pomimo wskazanych uwag proces wnioskowania, oparty o zrealizowany w dysertacji proces badawczy uznaję za prawidłowy. Połączenie wyników prowadzonych przez Doktoranta analiz z syntezą informacji uzyskanych w trakcie badań własnych potwierdza Jego umiejętność łączenia faktów oraz logicznego wnioskowania na podstawie zróżnicowanych źródeł informacji.

Materiał źródłowy uwzględniony w rozprawie obejmuje szeroki zestaw aktualnych pozycji literaturowych z zakresu ekonomiki transportu, logistyki, ekonomii oraz polityki transportowej, choć widoczne są pewne braki w określonych obszarach (elementy wskazane w recenzji).

**Formalna kompozycja rozprawy Pana magistra inżyniera Damiana Bonka spełnia wymagania stawiane dysertacjom i świadczy o Jego przygotowaniu do pracy naukowej. Praca spełnia również kryterium poprawności wnioskowania.**

Sformułowany przez Pana magistra inżyniera Damiana Bonka temat rozprawy jest aktualny, ważki i wpisuje się w obszar dyscypliny ekonomia i finanse. Jednocześnie realizacja procedury badawczej w zakresie każdego z przedstawionych etapów wykazała Jego przygotowanie do pracy naukowo-badawczej oraz kreatywne podejście do rozwiązywania problemów naukowych. Stanowi to cenny wkład w kształtowanie wiedzy w zakresie konkurencyjności kolejowego transportu intermodalnego. Pragnę podkreślić, że wskazane w recenzji uwagi krytyczne lub zastrzeżenia, w większości przypadków mają charakter dyskusyjny i służą jedynie zwróceniu uwagi na pewne niedociągnięcia w celu ich unikania w przyszłości. Nie podważają one także mojej pozytywnej oceny jakości merytorycznej tego dzieła.

**Stwierdzam, że przedstawiona do recenzji rozprawa mgr. inż. Damiana Bonka spełnia wymagania stawiane rozprawom doktorskim, które sformułowane zostały w art. 13.1 Ustawy 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). Wnoszę o jej przyjęcie i dopuszczenie do publicznej obrony przed Radą Naukową Instytutu Ekonomii i Finansów Uniwersytetu Szczecińskiego.**

**Maciej  
Daniel  
Matczak** Elektronicznie  
podpisany przez  
Maciej Daniel  
Matczak  
Data: 2023.08.14  
14:36:11 +02'00'