

Dr hab. Ernest Czermański, profesor uczelni
Zakład Gospodarki Morskiej
Katedra Transportu i Handlu Morskiego
Wydział Ekonomiczny
Uniwersytet Gdański

WPLYNĘŁO
INSTYTUT EKONOMII I FINANSÓW
data 26.07.23 podpis G. Czermański

Gdańsk, 24 lipca 2023 r.

Recenzja rozprawy doktorskiej
Pana mgra inż. Marcina Kalinowskiego
pt. *Morsko-lądowy łańcuch transportowy dla obsługi ładunków chłodzonych*
między Hiszpanią a Polską

napisanej pod kierunkiem naukowym promotora dra hab. Michała Plucińskiego, profesora
uczelni oraz promotor pomocniczej dr Zuzanny Kłós-Adamkiewicz.

1. Podstawa prawna recenzji

Niniejsza recenzja rozprawy doktorskiej została przygotowana na pisemny wniosek Przewodniczącego Rady Naukowej Instytutu Ekonomii i Finansów Uniwersytetu Szczecińskiego – prof. Stanisława Hońko, zgodnie z zasadami postępowania awansowego określonego przepisami Rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 19 stycznia 2018 roku w sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzania czynności w przewodzie doktorskim, w postępowaniu habilitacyjnym oraz w postępowaniu o nadanie tytułu profesora. Stosowne pismo Przewodniczącego Rady otrzymałem 31 maja 2023 r. pocztą.

2. Charakterystyka rozprawy doktorskiej

2.1. Strona formalna rozprawy doktorskiej

Rozprawa doktorska mgr inż. Marcina Kalinowskiego pt. „Morsko-lądowy łańcuch transportowy dla obsługi ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską” liczy 213 stron, włącznie ze stroną tytułową, oświadczeniem autora, wykazem literatury, spisem treści, spisem rysunków i tabel oraz załącznikami. Właściwy tekst rozprawy obejmuje 153 strony. Bibliografia liczy 146 pozycji, uzupełnionych 44 źródłami internetowymi oraz 8 aktami prawnymi.

Biorąc pod uwagę specyfikę tematyki rozprawy należy ją ocenić pozytywnie, choć nie należy ona do grupy obszernych, to Doktorant uzyskał pożądany efekt w postaci wykazania przewagi kosztowej transportu drogowego oraz weryfikację pozytywnego wpływu na likwidację tej przewagi w przypadku hipotetycznej internalizacji kosztów zewnętrznych transportu. Recenzent docenia umiejętność syntezy oraz skondensowanie wywodów, wsparte jasno przedstawionymi kalkulacjami.

Pozytywnie ocenić należy także wybraną przez Doktoranta literaturę, w oparciu o którą dokonał przeglądu dorobku naukowego w dziedzinie konkurencyjności transportu oraz kosztów zewnętrznych transportu.

Dysertację, a zarazem jej odbiór wzbogaca 30 rysunków oraz 53 tabele.

2.2. Wartość badawcza

2.2.1. Problem badawczy

Doktorant wyznaczył na wstępie pięć problemów naukowych:

- I. Określenie roli ładunków chłodzonych w polsko-hiszpańskiej wymianie handlowej wraz z ich obsługą transportową przez morsko-lądowy korytarz.
- II. Wyznaczenie konkurencyjności kosztowej morsko-lądowych łańcuchów transportowych dla ładunków chłodzonych w stosunku do alternatywnych scenariuszy lądowych na relacji Hiszpania – Polska.

- III. Sformułowanie kryteriów wyboru przez gestorów ładunków kształtu i sposobu organizacji łańcucha transportowego ładunków chłodzonych na ww. relacji.
- IV. Ocenę potencjału wpływu upodmiotowienia (internalizacji) kosztów zewnętrznych transportu na poziom konkurencyjności kosztowej morsko-lądowych łańcuchów transportowych dla ładunków chłodzonych.
- V. Określenie płaszczyzn oraz katalogu działań, jakie należałoby podjąć dla zapewnienia rozwoju morsko-lądowych łańcuchów transportowych ładunków chłodzonych.

Przyjęty układ problemów wskazuje na zrozumienie badanego obszaru i logiczny tok rozumowania Doktoranta w procesie planowania badań.

Trochę niefortunnie sformułowano drugi problem badawczy, który bardziej polega na próbie wyznaczenia poziomu konkurencyjności kosztowej morsko-lądowych łańcuchów transportowych, aniżeli jej samej (konkurencyjności).

Nieco precyzyjniej można by także sformułować ostatni problem badawczy jako określenie niezbędnych obszarów działań oraz ich skatalogowanie, aby zapewnić rozwój morsko-lądowych łańcuchów transportowych ładunków chłodzonych tak, aby bardziej wykazać zawartość proponowanych działań, aniżeli samo ich określenie.

Niemniej jednak określone wyżej problemy badawcze są rzeczywiste, realne i ważne z punktu widzenia wspierania alternatywnych, bardziej zrównoważonych środowiskowo, rozwiązań transportu, szczególnie ładunków wymagających szczególnych warunków przewozu.

2.2.2. Metodyka badań

Doktorant w swoich badaniach wykorzystał liczne metody badawcze. Należą do nich: zbieranie danych (ze źródeł pierwotnych i wtórnych), analiza danych (krytyczna analiza literatury, analiza wniosków z badań bezpośrednich oraz analiza i ocena konkurencyjności) oraz wnioskowanie logiczne (indukcyjne oraz dedukcyjne).

Biorąc pod uwagę dyscyplinę, w której porusza się Doktorant oraz przyjęte hipotezy badawcze, należy pozytywnie ocenić przygotowany i zastosowany przez Doktoranta warsztat badawczy. Szczególnie cenne okazały się pozyskane dane kosztowe pozwalające na realną ocenę poziomu

konkurencyjności morsko-lądowych łańcuchów transportowych względem klasycznego układu przewozów bezpośrednich. Niezwykle cenne były także wyniki badań bezpośrednich przeprowadzonych przez Doktoranta. Nie bez znaczenia był tutaj fakt pracy zawodowej Doktoranta nad tym zagadnieniem w ramach projektu unijnego.

2.2.3. Cel badawczy

Doktorant postawił za cel rozprawy opracowanie koncepcji kompleksowej oceny konkurencyjności morsko-lądowych łańcuchów transportowych ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską na tle bezpośrednich przewozów drogowych.

Cel ten, jako ostateczny wynik przeprowadzonych badań, jest potrzeby z punktu widzenia kontynuacji prac nad zrównoważonym rozwojem transportu i polityką transportową Unii Europejskiej. Od lat bowiem dyskutowane są ramy polityki internalizacji kosztów zewnętrznych transportu, natomiast jak dotąd nie osiągnięto pełnego i skutecznego modelu porównawczego różnych gałęzi transportu względem generowanych kosztów zewnętrznych. Ważnym krokiem naprzód jest włączenie żeglugi morskiej w system ETS, nad czym pracował do niedawna Parlament Europejski. Natomiast rzeczywiste skutki jego wdrożenia dopiero poznamy.

Biorąc powyższe pod uwagę z pewnością szkoda, że Doktorant nie uwzględnił przyszłych kosztów zakupu praw do emisji CO₂ przez armatorów. Pozwoliłoby to odpowiedzieć na pytanie, czy wprowadzenie ETS w żegludze będzie miało negatywne skutki ekonomiczne.

Powstaje zatem pytanie, jak Doktorant ocenia wprowadzenie ETS w żegludze morskiej w obrębie portów UE pod kątem zmiany pozycji konkurencyjności tej gałęzi transportu względem transportu drogowego.

Natomiast w ocenie Recenzenta jest to odrębne naukowo zagadnienie, które ze względu na dysharmonię czasową nie pozwoliły Doktorantowi na pełne odniesienie się do tego zagadnienia. Niemniej jednak, jeżeli Doktorant przewiduje dalsze badania na przykładzie przewozów ładunków chłodzonych w relacji Hiszpania – Polska, temat ETS z pewnością okaże się interesujący i pełen potencjału badawczego. Wyznaczone przez Doktoranta różnice w kosztach społecznych pomiędzy analizowanymi alternatywami – niezależnie w jaki sposób wyrażonymi, czy to udziałowo na poziomie 35,5%, czy też 4 665,00 PLN/TEU – wskazują na

znaczny potencjał wchłonięcia dodatkowych kosztów związanych z ETS w żegludze bez zmiany całej relacji, tj. wyższych kosztów społecznych mimo wszystko transportu drogowego.

Drugim takim potencjalnym obszarem mogącym wnieść dalsze wartości w nauce to problem zbilansowania masy ładunkowej na badanej relacji. Doktorant wykazał duże dysproporcje (sięgające 1:5) pomiędzy importem a eksportem, co z pewnością utrudnia podejmowanie decyzji przez armatorów lub operatorów intermodalnych o uruchomieniu regularnych serwisów pomiędzy analizowanymi krajami. Natomiast podobne problemy występują także w innych relacjach handlowych, jak choćby import ryb z Norwegii do Polski, który także wymaga szczególnych warunków przewozu w ostrym reżimie technologicznym. I podobnie jak w przypadkach owoców cytrusowych, istotny wpływ na koszt łączny importu ma cena transportu uwzględniająca zbilansowanie przewoźnika na relacji mniej obciążonej. Ciekawe wnioski oraz rekomendacje mogłyby się zatem pojawić w tym przypadku, gdyby Doktorant zechciał podczas obrony zaproponować także działania wspierające zbilansowanie masy ładunkowej co do kierunków.

2.2.4. Hipotezy badawcze

Doktorant w swojej dysertacji postawił dwie hipotezy badawcze:

- I. W badanym okresie morsko-lądowe łańcuchy transportowe ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską nie były konkurencyjne dla bezpośrednich przewozów drogowych pod względem kosztów wewnętrznych transportu.
- II. Przyjęcie kosztów społecznych jako kryterium oceny konkurencyjności różnych rozwiązań transportowych przyczynia się do poprawy konkurencyjności morsko-lądowych łańcuchów transportowych ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską w stosunku do bezpośrednich przewozów drogowych.

Hipoteza pierwsza wydaje się być dość oczywista ze względu na masowość skali, w której odbywa się wymiana handlowa ładunkami wymagających warunków chłodniczych pomiędzy Hiszpanią a Polską. Natomiast już wykazanie jej na konkretnych liczbach było konieczne w kontekście powszechnego twierdzenia, słusznego skądinąd, iż najniższe koszty jednostkowe przewozu występują właśnie w transporcie morskim. Stąd wykazana przez Doktoranta



dysproporcja w kosztach transportu pomiędzy analizowanymi dwoma alternatywami dochodząca do 27% nie jest jakąś nadzwyczaj wysoką wartością. Można stwierdzić, iż redukcja tej dysproporcji w takim zakresie mogłaby mieć rację bytu pod warunkiem zastosowania określonych działań. W tym zakresie zabrakło autorskich rekomendacji Doktoranta na zakończenie Dysertacji. Cenne byłoby jednak pochylenie się nad tym zagadnieniem.

Druga hipoteza stanowi esencję Dysertacji i wyznacza kierunek badań i kalkulacji, jakie należało podjąć dla osiągnięcia zamierzonego celu badawczego.

2.3. Zawartość merytoryczna rozprawy doktorskiej

Struktura doktoratu wygląda na dobrze zorganizowaną i logiczną. Praca podzielona jest na pięć głównych rozdziałów, zaczynając od wprowadzenia i wstępu, a następnie przechodząc do aspektów teoretycznych, metodyki badawczej, analizy handlu ładunkami chłodzonymi między Hiszpanią a Polską, oceny konkurencyjności łańcuchów transportowych oraz koncepcji kompleksowego podejścia do oceny konkurencyjności.

W pierwszej części pracy, która ma charakter teoretyczny, omówiono specyfikę integracji międzygałęziowej w transporcie morsko-lądowym. Przedstawiono również istotę i modele łańcuchów transportowych w kontekście transportu morsko-lądowego. Koncentrację skierowano na łańcuchy transportowe ładunków chłodzonych, które są istotne dla tematyki całej pracy. Zakończono ten rozdział analizą konkurencyjności morsko-lądowych łańcuchów transportowych.

W drugim rozdziale pracy przedstawiono główne przesłanki wyboru tematyki badawczej, a także dokonano przeglądu dotychczasowych badań związanych z tą tematyką. Omówiono zagadnienia związane ze zrównoważonym rozwojem, presją klimatyczną i polityką transportową, która uwzględnia tę presję. Dużą uwagę poświęcono także konieczności uwzględnienia kosztów zewnętrznych transportu. Na końcu tego rozdziału przedstawiono wykorzystane metody badawcze oraz główne ograniczenia procesu badawczego.

Rozdział trzeci ma charakter analityczno-badawczy. Przedstawiono w nim wymianę handlową między Hiszpanią a Polską w latach 2015-2019 pod względem wielkości, struktury i kierunków wymiany. Szczególną uwagę poświęcono wymianie handlowej ładunków chłodzonych i

obsłudze transportowej tej wymiany. Na końcu rozdziału przedstawiono obecne oferty łańcuchów transportowych ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską.

Rozdział czwarty, również o charakterze badawczym, skupia się na analizie konkurencyjności kosztowej łańcuchów transportowych morsko-lądowych w porównaniu z bezpośrednimi przewozami drogowymi na wybranych trasach z Hiszpanii do Polski. Przedstawiono wyniki badań dotyczących gestorów ładunków chłodzonych (owoców) importowanych z Hiszpanii do Polski. Kluczowym wyzwaniem było zidentyfikowanie kryteriów decydujących o wyborze sposobu organizacji transportu ładunków chłodzonych na analizowanych trasach.

Rozdział piąty, o charakterze badawczo-koncepcyjnym, opiera się na wcześniejszych analizach i badaniach. Przedstawia koncepcję nowego podejścia do oceny konkurencyjności łańcuchów transportowych morsko-lądowych ładunków chłodzonych w porównaniu z bezpośrednimi przewozami lądowymi. Zaprezentowano propozycję modelu oceny konkurencyjności tych łańcuchów transportowych. Następnie porównano koszty zewnętrzne i społeczne dla łańcuchów transportowych morsko-lądowych ładunków chłodzonych oraz bezpośrednich przewozów drogowych na trasach między Walencją a Warszawą. W końcowej części tego rozdziału zidentyfikowano płaszczyzny działań mających na celu rozwój łańcuchów transportowych ładunków chłodzonych w przyszłości.

3. Uwagi i kwestie polemiczne

3.1. Ocena wartości badawczej

Doktorant podniósł w swoich badaniach istotny aspekt konkurencyjności morsko-lądowych łańcuchów transportowych, które, jak dotąd, bardzo często przegrywają z powszechnie stosowanymi bezpośrednimi przewozami drogowymi. Głównymi czynnikami rzutującymi na to są koszty operacyjne, które stanowią pochodną zastosowania większej liczby usług w procesie intermodalnym, aniżeli ma to miejsce w klasycznym przewozie bezpośrednim. Dodatkowo, także czas przewozu stanowi ważne kryterium wyboru danego rozwiązania transportowego. Wybór dokonany przez Doktoranta a obejmujący analizę porównawczą dwóch alternatywnych układów łańcucha transportowego – drogowego (bezpośredniego) oraz intermodalnego

(morsko-lądowego) jest uzasadniony ze względu na układ przestrzenny transportu pomiędzy analizowanymi krajami. Jednakże, dla jeszcze pełniejszego przeglądu alternatyw, Doktorant mógł włączyć dodatkowo także trzeci wariant, także intermodalny (dokładnie to kombinowany), ale oparty o transport kolejowy na głównym odcinku przewozu (*main leg*), przy współpracy z transportem drogowym na pierwszej i ostatniej mili (*first/last mile*). Aczkolwiek dodanie trzeciej alternatywy z pewnością skomplikowałoby analizy i przejrzystość wyводу, a ponadto wymagałoby większej liczby określonych założeń do modelu.

Dokonane analizy i kalkulacje wykazały wyraźnie przewagę kosztową łańcuchów bezpośrednich względem łamanych. Powstaje w ten sposób luka nieefektywności alternatyw o bardziej zrównoważonym charakterze, jakim są łańcuchy morsko-lądowe. Dotyczy to także ładunków chłodzonych, co także wykazał Doktorant. Dopiero po uwzględnieniu kosztów zewnętrznych i dzięki temu określenie łącznych kosztów społecznych obu porównywanych alternatyw poziom konkurencyjności układu morsko-lądowego zyskuje na znaczeniu i to istotnie.

Finalnie doprowadziło to Doktoranta do konstatacji, iż wprowadzenie internalizacji kosztów zewnętrznych ma realny wpływ na poziom konkurencyjności proekologicznych wariantów transportu także dla ładunków chłodzonych.

Mankamentów merytorycznych w dysertacji nie zidentyfikowano wiele, a te zidentyfikowane mają raczej mniejszą lub znikomą moc oddziaływania na przebieg wyводу czy jego cel.

Dla przykładu, na stronie 32 pomieszano pojęcia rodzaju transportu z gałęziami transportu, które to różnią się od siebie dość wyraźnie dzieląc transport na rodzaje według kryterium środowiska przewozu (lądowy, wodny, powietrzny itd.) oraz na gałęzie według środka transportu (samochodowy, kolejowy, morski itd.).

W założeniach do kalkulacji w części 4.1. na str. 84 wskazano zbyt uproszczony wzór wskazujący na objętość statku, której to zresztą nie stosuje się w żadnych obliczeniach, jednakże wskazana wartość odnosi się do pojemności brutto statku w metrach sześciennych.

Z kolei od strony podbudowy teoretycznej zabrakło z całą pewnością jednej z podstawowych pozycji w temacie internalizacji kosztów zewnętrznych pt. *Handbook on estimation of external*

costs in the transport sector z roku 2008, za to przywołano kolejne wersje raportów Komisji Europejskiej (2014) opierających się o tą brakującą pozycję.

Analizując jednak dalsze obliczenia zaprezentowane w dysertacji należy stwierdzić, iż są one przeprowadzone prawidłowo, co wskazuje na większe nachylenie praktyczne u Doktoranta, który świetnie porusza się w tematyce kosztów transportu oraz organizacji przewozów ładunków chłodzonych, czasami jedynie pozwala sobie na nieco rozluźnioną dyscyplinę terminologiczną w kwestiach nomenklaturowych.

Finalnie, zaproponowany przez Doktoranta model oceny konkurencyjności morsko-lądowych łańcuchów transportowych ładunków chłodzonych stanowi oryginalne dzieło w myśl przepisów Ustawy o stopniach naukowych i tytule naukowym. Zbadał on i wykazał czynniki organizacyjne i techniczne, które mają istotny wpływ na wybór formy przewozu analizowanych ładunków, skorelował to o czynnik przepustowości infrastruktury transportu oraz uwarunkowaniami prawnymi i w końcowym efekcie zaproponował ścieżkę postępowania w przyszłości dla wszystkich gestorów ładunków, według której mogą oni podejmować decyzje o wyborze danej technologii transportu ładunków chłodzonych uwzględniając nie tylko czyste koszty finansowe całego procesu transportu, ale poszerzone o koszty zewnętrzne transportu. Ponadto, w oparciu o przeprowadzoną krytyczną analizę literatury oraz własne doświadczenia i wnioski z badań Doktorant sformułował katalog działań, które Jego zdaniem powinny pozytywnie wpłynąć na częstszy wybór morsko-lądowego łańcucha transportowego wobec najprostszej, ale znacznie bardziej nieefektywnej środowiskowo i społecznie alternatywie, jaką są bezpośrednie przewozy drogowe. Działania te podzielił na techniczne (zwłaszcza w obrębie infrastruktury transportu po stronie polskiej), edukacyjne (informacyjne – jak ujął to sam Doktorant) oraz organizacyjne (w sferze kooperacji handlowej oraz operacyjnej przewoźników morskich).

3.2. Uwagi metodologiczne

Doktorant nieco pomieszał, wskazując na zastosowane metodyki badawcze, niektóre z nich, włączając badania własne bezpośrednie ankietowe gestorów ładunków w zakres analizy danych. Tymczasem jest to odrębna metodyka badawcza, która szczególnie w rozprawach

doktorskich zasługuje na większe podkreślenie, aniżeli uczynił to sam Doktorant, umniejszając tym samym przeprowadzonym badaniom. Nie stanowi to jednak przeszkody w pozytywnej ocenie przeprowadzonych badań.

3.3. Uwagi edycyjne i stylistyczne

Doktorant nie ustrzegł się błędów stylistycznych oraz interpunkcyjnych. Praca zyskałaby nieco na wartości w przypadku staranniejszej pracy edytorskiej, co jednakże nie wpływa na pozytywną ocenę całej dysertacji jako pracy naukowej. Sugerować należy na przyszłość, aby Doktorant uwzględnił także ten element prezentacji wyników badań dla lepszego ich odbioru publicznego.

Do drobnych pomyłek zaliczyć należy m.in.:

- Brak we wstępie dysertacji łącznika pomiędzy wprowadzeniem do zagadnienia transportu a stawianymi hipotezami – przydałoby się tutaj krótko wyjaśnić intencje Doktoranta umieszczenia swoich badań właśnie w tematyce transportu w obrębie Unii Europejskiej.
- Zbyt często Doktorant stosował pojęcia zamienne w stosunku do słowa „internalizacja” dla określenia procesu kwantyfikacji i fiskalizacji kosztów zewnętrznych. Tymczasem dorobek naukowy i raportowy UE powszechnie obejmuje „internalizację” jako najlepiej oddające słowo dla zamierzeń polityki transportowej UE.
- W pracy dwukrotnie wstawiono rys. 3.
- Czasami zaobserwować można zbyt duże odstępy między poszczególnymi elementami pracy, jak np. między tekstem a rys. 1 oraz między dalszym tekstem a rys. 4.
- Czasami zauważalne są także skróty myślowe polegające na pomijaniu jednego lub dwóch słów doprecyzowujących dane zagadnienie. Dla przykładu: pierwsze zdanie punktu 1.3, w którym lepiej byłoby uzupełnić do następującego sformułowania: „Ładunek chłodzony jest to ładunek wymagający w całym procesie transportu kontroli temperatury przewozu, niezależnie od zewnętrznych warunków atmosferycznych”. Dzięki temu wyeliminuje się niepotrzebne przestrzenie do odmiennych interpretacji

słów autora. Inny przykład – rys. 6 i pojęcie „drogi”, które w zamysle autora miały odnosić się do dróg kołowych, w odróżnieniu od dróg kolejowych czy morskich. W tym przypadku można było ujednoczyć kryterium definiowania środka transportu (samochód/kolej/statek) lub gałęzi transportu (transport drogowy/kolejowy/morski).

- Podobny efekt czasami występuje w przypadku nieprecyzyjnych sformułowań, jak na str. 44, gdzie autor pisze, że *„Przy podejmowaniu decyzji o wyborze środka transportu pod uwagę brana jest jedynie część kosztów zewnętrznych, co skutkuje nieoptymalnymi wynikami”*. W związku z takim sformułowaniem nasuwają się dwa zasadnicze pytania – (1) jaka część kosztów zewnętrznych jest zatem uwzględniana i dlaczego pozostałe są pomijane, oraz (2) dla kogo/czego są to wyniki nieoptymalne, względnie według jakiego kryterium są one nieoptymalne?
- Czasami zauważono także błędy literowe lub braki, jak np. w przypadku pierwszego akapitu na str. 25, gdzie przed słowem „przedsiębiorstw” zabrakło zaimka „do”.
- Zaobserwowano także pomijanie wzmianki o tytule danego aktu, dokumentu czy źródła, jak np. w drugim akapicie na str. 40, gdzie przez tytułem komunikatu KE „Europa w ruchu” warto wstawić chociażby skrót „pt.” lub równoznaczne sformułowanie.
- Zauważono dwukrotne użycie tej samej nazwy miejscowości w różnych województwach w tabeli 24 – Prusice – wydaje się, że jest tylko jedna miejscowość w Polsce o tej nazwie i znajduje się ona w woj. dolnośląskim, chyba że rzeczywiście Doktorant takowe źródła posiada;
- Podawane wartości w tabelach lub w treści dysertacji, zwłaszcza te odnoszące się do wartości pieniężnych, wykazują różne formy zapisu, szczególnie jeżeli chodzi o wartości dziesiętne, które powinny dla każdej waluty powinny mieć formę rozwinięto do dwóch miejsc po przecinku, nie tylko jednej (*vide*: tabela 21). Przy większych wartościach w ogóle pomijano wartości dziesiętne. Warto ujednoczyć na skalę całej pracy podejście do prezentowania tego typu liczb.
- Sporadycznie zaobserwować można niepełne opisy prezentowanych danych, jak np. w tabeli 26, w której Doktorant zawarł strukturę gałęziową obsługi transportowej nie wskazując, czy wartości w tej tabeli oznaczają procenty, czy inne jednostki miary.



Natomiast z treści tego fragmentu to wynika, co niemniej sugeruje na ujednoczenie prezentowanych wyników badań.

Recenzent pominął wylistowanie wszystkich zidentyfikowanych mankamentów wskazując jedynie na ich rodzaje na ww. przykładach, mając na uwadze przede wszystkim dobro dalszej pracy naukowej Doktoranta.

3.4. Kwestie polemiczne

W niniejszej części recenzji wylistowano kwestie, które stanowią obszar polemiki recenzenta z Doktorantem. Zdając sobie sprawę z różnych doświadczeń oraz punktów widzenia, obszary te nie zostały zaliczone do błędów rozprawy, a jedynie mają charakter polemiczny mający na celu wniesienie wartości dodanej dla Doktoranta w jego dalszej karierze naukowej. Do obszarów tych zaliczono:

- a) Generalnie tematyka łańcuchów transportowych opartych o organizację przewozu za pomocą co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu, w tym w szczególności z dwóch różnych jego rodzajów powinno być odniesione w jakiś sposób do terminologii transportu intermodalnego oraz kombinowanego, które to dotyczą właśnie takich układów transportowych. Dominujące w dysertacji jest stosowanie pojęcia łańcuchy transportowe, które wskazują na bardziej zarządcze, logistyczne podejście do tej tematyki. Tymczasem znaczna część analiz to kalkulacje kosztów, a więc kwestie czysto ekonomiczne i finansowe.
- b) Wskazany we wstępie cel polityki transportowej UE ograniczania roli transportu drogowego na rzecz kolejowego oraz żeglugi bliskiego zasięgu jest zawężeniem tego, ponieważ dosłownie tłumacząc z oryginalnego dokumentu, należałoby zastąpić żeglugę bliskiego zasięgu pojęciem „transport wodny” (*waterborne transport*). Tu także uwidacznia się podejście Doktoranta do problematyki z pozycji zarządzającego kwestiami transportowymi międzynarodowej wymiany handlowej. Z perspektywy szerszej, poza *short sea shipping*, mamy silną presję na jakąkolwiek żeglugę (w tym oczywiście szczególnie promowaną żeglugę bliskiego zasięgu przez choćby programy Marco Polo I i II), ale także i żeglugę śródlądową.

- c) Zastosowanie za źródłem internetowym pojęcie „okrętu frachtowego” jest nieco mylące (i w co do zasady niefachowe) w sytuacji, gdy Doktorant wprost odnosi się do statku z floty kontenerowej. Sugeruje się zatem wprost stosowanie najlepiej odpowiadających celowi pojęć.
- d) Postawienie w pierwszym akapicie części 1.2 tezy, jakoby ładunki jedynie w niewielkim stopniu trafiały do odbiorców w miastach portowych może być, bez podania dowodów na tą tezę, łatwo podważone, choćby przykładem aglomeracji Rotterdamu (zwłaszcza przemysłu petrochemicznego) czy Nowy Jork.
- e) Zastosowany na str. 17-18 przykład łańcucha transportowego węgla mógłby być z powodzeniem zastąpiony innym przykładem, bliższym badanych łańcuchów ładunków chłodzonych (owoców).
- f) Jako specjalista od żeglugi kontenerowej nie zgodziłbym się z przywołanymi przez Doktoranta badaniami P. Cadiny i A. Bezic, według których prędkość chłodniowców jest wyższa aniżeli kontenerowców, wręcz byłbym skłonny, bez głębszych dowodów w postaci *ship's particulars*, postawić tezę odwrotną. Nie jest to jednak polemika z samym Doktorantem, dlatego też odstąpię od dalszego uzasadniania.
- g) W dysertacji kilkakrotnie zestawiono ze sobą pojęcia handlu i ładunków, w tym w tytule samego rozdziału 3. Osobiście skłaniam się do zasady preferowanej przez prof. Konrada Misztalę, iż w handlu mamy do czynienia z towarem, który dopiero na etapie transportu staje się ładunkiem dla podmiotów wykonujących usługi związane z jego przemieszczeniem. Rekomenduję to także Doktorantowi.
- h) Doktorant dość oszczędnie donosi się w swojej dysertacji do uzyskanych wyników badań ankietowych, które przeprowadził. A są one bardzo interesujące i zasługują na nieco głębszą analizę, jak na przykład przypisanie wagi czynnikom stojącym za wyborem sposobu transportu przez gestorów ładunków. Sam autor na wstępie części 4.2.3 zaproponował zamkniętą listę tych czynników i w analizie poszczególnych odpowiedzi można to odnaleźć, natomiast brak na zakończenie takiej jednej, wyraźnej listy według wagi, ograniczając się na str. 113 do jedynie 3 z nich.

4. Wnioski końcowe, konkluzja

Przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska mgra inż. Marcina Kalinowskiego stanowi oryginalne rozwiązanie ważnego problemu naukowego w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse i wypełnia wymogi stawiane pracom doktorskim w ustawie z dnia 14.03.2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki. W związku z powyższym wnioskuję do Rady Naukowej Instytutu Ekonomii i Finansów Uniwersytetu Szczecińskiego o przyjęcie rozprawy oraz jej dopuszczenie do publicznej obrony.

Gdańsk, 24 lipca 2023 r.



dr hab. Ernest Czermański, profesor uczelni