

prof. dr hab. Bogusław Liberadzki

WPLYNĘŁO
INSTYTUT EKONOMII I FINANSÓW
data 11.09.23 podpis. G. M. G. M.

Recenzja

rozprawy doktorskiej „Innowacje w kształtowaniu konkurencyjności przedsiębiorstw publicznej komunikacji samochodowej na regionalnym rynku przewozów pasażerskich” napisana pod kierunkiem naukowym prof. dr hab. Piotra Niedzielskiego, Uniwersytet Szczeciński, Instytut Ekonomii i Finansów, Szczecin 2023.

Znaczenie i aktualność podjętego tematu oceniam jako ważne, bardzo aktualne, o dużych walorach przyszłościowych.

Autor zaprezentował w sposób dojrzały istotę problemu, umieścił dobrze problematykę pracy w obszarze polityki regionalnej, ekonomii i zarządzania transportem, a także uwzględnił zagadnienia przedsiębiorstwa transportu pasażerskiego. Widzę w tym także dużą rolę promotora, prof. Piotra Niedzielskiego, aczkolwiek autor wykazał się dużą samodzielnością w formułowaniu hipotez, ocen i wniosków. Czytelne jest połączenie erudycji ze znajomością dogłębną regionu oraz przedsiębiorstwa pasażerskiego przewozu osób.

Układ pracy jest logiczny, przejrzysty. Pięć rozdziałów pracy - każdy koncentruje się na ważnym zagadnieniu, a razem tworzą dobrą całość, w rozsądnej objętości 200 stron.

Literatura jest bogata, źródła zróżnicowane, dobrane właściwie oraz cytowane intensywnie. To dobrze świadczy o Doktorancie.

Struktura formalna i językowa nie budzi zastrzeżeń, poza kilkoma literówkami lub zniekształconymi słowami w trakcie edycji dysertacji. Nie wpływa to negatywnie na ocenę pracy.

Okres analizowanych danych statystycznych to głównie lata 2000 - 2020, czasami 2010 - 2020. Dla celów tej rozprawy, analiza statystyczna od roku 2000 ma istotne znaczenie,

bowiem po tym roku następowały liczne niekorzystne zmiany w regionalnych przewozach pasażerów oraz upadek licznych przewoźników.

Metodologia jest rozbudowana, zróżnicowana i w pełni satysfakcjonująca. Autor dowiódł, iż jest metodycznie sprawny i stosuje metody efektywnie.

Słowa kluczowe recenzowanej rozprawy to innowacyjność, konkurencyjność, przedsiębiorstwo komunikacji publicznej, regionalny rynek przewozów pasażerskich.

Rozdział 1. Innowacyjność sektora usług transportowych

Autor prezentuje definicje pojęcia innowacyjność, wykazując się kunsztem w prezentowaniu różnych poglądów, eksponując aspekty szczególnie ważne dla celów tej rozprawy. Poniżej zaprezentuje kluczowo ważne stwierdzenia:

Aby się rozwijać, potrzebna jest gotowość do wprowadzania zmian.

Rozwój zrównoważony to taki, który jednocześnie uwzględnia aspekty ekonomiczne, społeczne i środowiskowe.

Doktorant przyjął definicję „Innowację można definiować, jako złożone mechanizmy społeczne warunkujące powstawanie nowych procesów i nowych wyrobów”, s. 19.

Można rozważania pana Karola Leszczyńskiego sprowadzić do stanowiska, iż zasady racjonalnego gospodarowania sprowadzają się do osiągnięcia większych efektów pracy przy danych nakładach, ponoszenie mniejszych nakładów dla osiągnięcia określonych efektów lub ponoszenie mniejszych nakładów dla osiągnięcia większych efektów. Zawsze potrzebne jest innowacyjne podejście, trzeci przypadek oznacza najwyższą efektywność innowacji.

Prowadzi to autora to stwierdzenia, iż bez innowacji następuje stagnacja i wypadnięcie z rynku. Zatem innowacyjność generuje dochody i zyski dla przedsiębiorstwa i korzyści dla klientów i społeczeństwa - s. 20.

Ważne jest stwierdzenie, iż potrzebne jest otoczenie innowacyjne, począwszy od przedsiębiorstwa, dostawców materiałów i sprzętu, po administrację regionalną i krajową. Zatem chodzi o klimat proinnowacyjny.

Od ogólnych rozważań na temat innowacyjności, Doktorant przechodzi do wskazania na temat dziedzin, w których innowacja jest ważna w przedsiębiorstwie transportu samochodowego. Są to (s. 43):

- zakup biletów w sieci;
- zarządzanie ruchem;
- informacja o ruchach pociągu;
- środki transportu i ich wykorzystanie;
- obsługa przed i po podróży.

Autor uwzględnia specyfikę transportu, polegającą na tym, iż usług transportowych nie można wyprodukować „na zapas”. Zatem trzeba umiejętnie stosować innowacyjność produktu, procesów, organizacji i marketingu, aby maksymalizować satysfakcje pasażerów.

„Celem wprowadzania innowacji w przedsiębiorstwach transportu samochodowego staje się efektywne zarządzanie pojazdami oraz trasami. Rozwiązania przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa na drogach, zmniejszenia zatłoczenia, skrócenia czasu przejazdu oraz ograniczenia zużycia paliwa” (s. 45). Są to cele wykraczające poza przedsiębiorstwo, a zarazem korzystne dla przedsiębiorstwa, gospodarki i społeczeństwa. Słusznie Autor widzi tutaj korzyści z Inteligentnych Systemów Transportowych.

Rozdział 2. Konkurencja na rynku usług publicznego transportu zbiorowego

Autor dokonuje analizy różnych definicji pojęcia konkurencja i konkurencyjność. Szczególnie wartościowe jest zdanie, iż przewaga konkurencyjna nie jest dana raz na zawsze, trzeba ją zdobyć, a następnie utrzymać (s. 61).

Miarą sukcesu jest umacnianie pozycji (udziału) na rynku oraz zdobywanie nowych rynków. W transporcie szczególnie widoczne jest, iż zabiegamy o akceptację oferty przedsiębiorstwa, która to oferta jest nieuprzedmiotowiona.

Ważne jest, iż są dwa warunki:

1. oferty są względem siebie substytucyjne (albo, albo);
2. siła nabywcza musi być niższa od wartości sumy ofert przygotowanych przed kontrahentów.

Przy niemożliwości produkcji usług transportowych „na zapas” oraz nieuprzedmiotowionej oferty, ważny jest wizerunek firmy (s. 80), który może być źródłem sukcesu w konkurencyjności wizerunkowej. Na wizerunek firmy pracuje się długo.

Transport jest uniwersalnym elementem niezbędnym w gospodarce i społeczeństwie. Transport rośnie wraz ze wzrostem gospodarki. Wartościowe dane statystyczne, dotyczące przychodów, kosztów i płac zawiera tabela 12.

Przychody transportu w latach 2006-2021 wzrosły do ok. 230%, koszty wzrosły do ponad 230%, a płace ponad 80%. Na tle ogólnego wzrostu transportu, odnotowuje się spadek przewozów w transporcie autobusowym.

Ogólny trend spadku przewozów transportem autobusowym nie dotyczy każdego z przedsiębiorstw. Autor eksponuje przykłady (zwłaszcza PKS Szczecin) przedsiębiorstw, które wręcz zwiększały skalę swojej działalności. Był to w dużym stopniu efekt innowacyjności: zaferowania nowego produktu, usprawnienia w funkcjonowaniu przedsiębiorstwa, szybkiego dostosowania organizacji pracy do zmieniających się potrzeb pasażerów. Można stwierdzić, iż udało się prawidłowo zbudować funkcję użyteczności swojej oferty z punktem widzenia pasażerów. Z punktu widzenia ich potrzeb odnośnie rodzaju produktu, oczekiwanej jakości oraz ceny, jaką pasażerowie są gotowi zapłacić.

Jest to duża wartość tej pracy, bowiem przy bardzo dobrej teoretycznej prezentacji istoty rynku konkurencyjnego i rozumienia innowacyjności Doktorant przechodzi do egzemplifikacji korzyści osiągananej przez przedsiębiorstwo, które to korzyści są efektem akceptacji produktu przez użytkowników.

Rozdział 3. Teoretyczne i pragmatyczne aspekty funkcjonowania regionalnego rynku usług transportowych

Zalety tego rozdziału polegają głównie na tym, że:

1. wychodzi się z istoty polityki spójności. Region powinien być spójny z Krajowym systemem transportowym, im bliższe sąsiednie regiony, tym silniej spójny z nimi. Jest to prawidłowe rozumienie europejskiej polityki spójności. Sąsiednie regiony to także regiony w Niemczech - przykład dowozu pasażerów do lotniska w Berlinie;

2. podkreśla się znaczenie zrównoważonego transportu, uwzględniając stan infrastruktury, poziomu popytu, potrzebę troski o środowisko, stosowny dobór ilościowy oraz jakościowy środków transportu, a także mając na uwadze pozytywny wynik finansowy przewoźnika.

3. nowoczesne podejście polega też na uwzględnieniu aspektu regulacyjnego. Chodzi o zasady wejścia na rynek, reguły wyjścia z rynku, stabilne reguły dające szanse na konsekwentne planowanie rozwoju przedsiębiorstwa;

4. autor rozgranicza rolę regulującą rynek regionalny odgrywaną przez władzę centralną oraz samorządową. Istotną rolę samorządu widzi w dwóch wymiarach, a mianowicie infrastruktury transportowej oraz zapotrzebowania na usługi;

5. czytelna jest hierarchia regulatorów, która autor prezentuje: polityka UE, rząd centralny, samorząd województwa, samorządy powiatowe i gminne.

Zbiorowe przewozy regionalne są wykonywane także przez regionalne koleje. Postulat jest jednoznaczny: przewozy autobusowe i koleje regionalne są usługami użyteczności publicznej. Stąd zatem wynika rola sektora publicznego każdego szczebla struktury państwowej.

Rozdział 4. Funkcjonowanie przedsiębiorstw komunikacji autobusowej na rynku regionalnych usług transportowych

Rozdział ten prezentuje ewolucję organizacyjną, przemiany w funkcjonowaniu, a także zanikanie przedsiębiorstw komunikacji samochodowej.

Zwrócić warto uwagę na rosnące wykluczeni komunikacyjne zwłaszcza w nowych miastach i gminach (punkt 3) oraz na brak stabilnego, systemowego rozwiązania dopłat za świadczenie usług użyteczności publicznej. Brak stabilnych systemowych rozwiązań dopłat do świadczenia usług użyteczności publicznej spowodował wykluczenie komunikacyjne. Szacuje się, że ok 13 mln mieszkańców Polski nie ma dostępu do transportu publicznego.

Jako trzeci czynnik wpływający na funkcjonowanie przedsiębiorstw komunikacji samochodowej mgr Karol Leszczyński wymienia ograniczenia wynikające z kultury organizacyjnej przedsiębiorstw komunikacji samochodowej. Tutaj też upatruje szczególną rolę innowacyjnego podejścia do ekonomiki i organizacji przedsiębiorstwa.

Rozdział 5. Kierunki działań innowacyjnych zwiększające konkurencyjność przedsiębiorstw transportu autobusowego

Autor pisze, iż rozwój przedsiębiorstw wymaga działań proinnowacyjnych w otoczeniu oraz wewnątrz przedsiębiorstwa jednocześnie. Podkreślić należy stwierdzenie, iż prowadzenie działalności gospodarczej jest „sztuka” wykorzystywania możliwości stwarzanych przez otoczenie oraz odpowiedniego wykorzystania zasobów własnych. Konkurencja zaś jest możliwa w oparciu o niskie ceny oraz wysoką jakość świadczonych usług. Podkreślono, iż pasażerowie oczekują określonego poziomu jakości usług, a niska cena niekoniecznie zachęca do korzystania z usług niskiej jakości.

Sposobem na pogodzenie wymogu utrzymania odpowiedniego poziomu jakości usług oraz akceptowanych cen jest obniżenie kosztów, budowanie wizerunku przedsiębiorstwa

unikatowego. Jakość kadr jest ważnym czynnikiem, ich stabilność oraz kompetencje oraz utożsamianie się z firmą.

Podkreśla się znaczenie budowania lojalności pasażerów wobec przedsiębiorstwa, jako procesu długotrwałego.

Sukces przedsiębiorstwa jest możliwy przede wszystkim, kiedy jest nastawione na poszukiwanie szans rynkowych oraz rozwój (s. 187): dreptacz, szperacz, niedźwiedź, tygrys - czyli o dużym potencjale innowacyjności i dużej aktywności innowacyjnej.


Dużą wartość poznawczą ma tabela 30, prezentująca wyniki finansowe przedsiębiorstw transportu autobusowego województwa zachodniopomorskiego w latach 2018 - 2021. Z tabeli wynika jednoznacznie, iż PKS Szczecin absolutnie przoduje pod względem poziomu zysków. Nawet w trudnym roku pandemii 2020 osiągnięto kilkanaście razy większy zysk, niż wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa razem wzięte.

Mgr Karol Leszczyński jest związany zawodowo z Przedsiębiorstwem PKS Szczecin.

Konkluzja

Przedmiotową rozprawę doktorską oceniam bardzo wysoko. Doktorant wykazał się erudycją, profesjonalizmem oraz zdolnością intelektualną na wysokim poziomie.

Wnoszę o odpuszczenie pracy do publicznej obrony w Instytucie Ekonomii i Finansów Uniwersytetu Szczecińskiego.



Bruscia, 31.08.2023