Prof. dr hab. Piotr Niedzielski
Uniwersytet Szczeciński
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług

RECENZJA

Rozprawy doktorskiej magistra Tomasza Pawła Tyca pt. "Model wielopoziomowego systemu zarządzania śródlądowym transportem wodnym", napisanej pod kierunkiem prof. dr hab. Macieja Mindura, Politechnika Poznańska, Wydział Inżynierii Zarządzania, Poznań 2018

1. Uwagi ogólne

Podstawą wykonania recenzji jest pismo dziekana Wydziału Inżynierii Zarządzania Politechniki Poznańskiej prof. nadzw. dr hab. Magdaleny Wyrwickiej z dn. 06.11.2018 roku. Recenzowana rozprawa doktorska mgra **Tomasza Pawła Tyca** pt. **„Model wielopoziomowego systemu zarządzania śródlądowym transportem wodnym**", liczy 363 stron maszynopisu. Składa się ze wstępu, ośmiu rozdziałów, podsumowania oraz pięciu aneksów.

W pracy autor zawarł 93 tabele, w tym 45 tabel przypisanych do zasadniczej części oraz 12 tabel przypisanych do aneksu nr 1 (tabele statystyczne), 2 tabele przypisane do aneksu nr 2 (Grupy towarowe) oraz 33 tabele przypisane do aneksu nr 5 (Efekty polityk transportowych wybranych Państw Członkowskich Unii Europejskiej w odniesieniu do śródlądowego transportu wodnego). W pracy umieszczono 20 rysunków, w tym 19 przypisanych do zasadniczej części pracy i jeden do aneksu nr 4. Autor zawarł także 56 wykresów w tym 33 wykresy przypisane do zasadniczej części pracy, oraz 23 wykresy zawarte w aneksie nr 5 (Efekty polityk transportowych wybranych Państw Członkowskich Unii Europejskiej w odniesieniu do śródlądowego transportu wodnego). Do opracowania niniejszej rozprawy autor wykorzystał obszerne źródła bibliograficzne, które podzielił w ujętej bibliografii na: (a) Akty prawne unijne (wspólnotowe) i krajowe (69 pozycji), (b) Komunikaty i dokumenty strategiczne (28 pozycji), (c) Książki (125 pozycji), (d)Rozdziały w książkach (28 pozycji), (e) Artykuły (129), (f) Zasoby sieciowe (21 pozycji). Autor opracowując wskazane części bibliografii przyjął konwencję alfabetyczną (z jednym chochlikiem s. 270 poz. 129), jednocześnie ponumerował poszczególne pozycje co jest ułatwieniem dla recenzenta (a nie często jest tak realizowane w dysertacjach). Wskazane pozycje bibliograficzne znajdują swoje odzwierciedlenie i prawidłowe wykorzystanie w przypisach. Wykorzystane pozycje literaturowe w zdecydowanej większości są polsko i anglojęzyczne.
Wykorzystane pozycje bibliograficzne są z zakresu zarządzania, ekonomii, ekonomiki transportu, polityki transportowej oraz dokumentów regulujących aspekty organizacyjno-prawne analizowanego obszaru transportu wodnego śródlądowego.

Praca napisana jest komunikatywnie, lecz Autor nie ustrzegł się chochlików komputerowych tj. automatycznego zmieniania nazwisk np. s. 9. Przypis 7, s. 21 przypis 75, czy też zmiany polskich znaków w wyrazach np. s. 14, 17, automatyczne zmiany wyrazów np. s. 106 (winno być: wpływ, jest wpłat), s. 110 winno być poszukiwanie, jest; oszukiwanie, s. 152 urwane zdanie itp. W wypadku wykorzystania dysertacji do całościowej lub częściowej publikacji zalecana jest redakcja lub korekta językowa. Niniejsze uwagi i uchybienia nie mają wpływu na wartość merytoryczną pracy.

Rozprawa ma charakter monografii badawczej, w której oprócz dobrze zobrazowanego obszaru pojęciowego, niezbędnego i dobrze wykorzystanego w pracy, zaprezentowano część analityczną z elementami o charakterze utylitarnym. Autor jednocześnie wyraźnie artykułuje podjęty problem badawczy w postaci pytania badawczego tj. „Czy system zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego przyczynia się do zwiększania konkurencyjności podmiotów transportowych sektora" (s. 3). Tak postawiony problem badawczy wymagał przyjęcia założeń badawczych odnoszących się do sytemu zarządzania i jego wpływu na badany sektor transportu wodnego śródlądowego które Autor zdefiniował w następujący sposób (s. 4):

1. „System zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego musi uwzględniać trzy poziomy koordynacji tj. (1) poziom wewnątrzkrajowy, (2) poziom miedzy Państwami Członkowskimi UE oraz (3) poziom unijny".
2. „Wśród podmiotów tworzących system zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego, głównym beneficjentem muszą być przedsiębiorstwa transportowe. Przy czym ostatecznym beneficjentem pozostanie podmiot zlecający usługę transportową".
3. „Dla zapewnienia skuteczności operacyjnej, system zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego, infrastruktura transportowa (liniowa oraz punktowa), tak samo jak infrastruktura logistyczna (punktowa) musi spełniać minimalny wymóg jakości i przepustowości".
4. „Skuteczność strategiczną można osiągnąć (w przypadku podmiotów podsystemu zarządzania) jedynie w przypadku prowadzenia dialogu z interesariuszami sektora śródlądowego transportu wodnego."
5. „System zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego musi uwzględniać w ramach procesu decyzyjnego wszystkie wymogi środowiskowe, wynikające z ustawodawstwa unijnego i krajowego".

Pozytywnie oceniając postawiony przez Autora problem badawczy polemicznie odniosą się jako recenzent do części wskazanych założeń. Zgadzając się z hierarchizacją poziomów koordynacji systemu zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego (założenie1), autor pominął możliwość występowania relacji kraj członek UE – kraj nie będący członkiem UE. Najprawdopodobniej wynika to z faktu ograniczenia rozważań do poziomu krajów UE w tym Polski. Natomiast założenie nr 4 wydaje się „oczywistą oczywistością", gdyż bez współpracy i dialogu pomiędzy zainteresowanymi stronami (szerzej interesariuszami), nie jest możliwe osiągniecie skuteczności na poziomie strategicznym. Traktuję to jako swoistą deklarację konieczności współpracy interesariuszy, bez której osiągnięcie większej sprawności systemu zarządzania jak i w efekcie podniesienie konkurencyjności sektora śródlądowego transportu wodnego nie jest możliwe. Natomiast założenie 5 jest założeniem

zawężającym, gdyż nie tylko wymogi środowiskowe ale szereg innych np. wynikających z relacji prawa międzynarodowego (np. rzeki graniczne), muszą być uwzględnianie w systemie zarządzania tym sektorem.

Jako **główny cel pracy** Autor wskazał **„Odwzorowanie obecnego (aktualnego, rzeczywistego) wielopoziomowego modelu systemu zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego"** (s. 4), podporządkowując mu trzy cele cząstkowe (s.4) tj. :

1. „Identyfikacja podmiotów (prywatnych i publicznych) oraz łączących je relacji (współzależności) w ramach wielopoziomowego systemu zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego"
2. Odtworzenie wielopoziomowej struktury podmiotów publicznych i prywatnych zarówno w ramach systemu zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego, jak również pozostających w jego bezpośrednim oddziaływaniu"
3. „Identyfikacja podmiotów (prywatnych i publicznych) w ramach sektora śródlądowego transportu wodnego jak również pozostałych gałęzi transportu lądowego niezbędnych do zapewnienia komodalnego procesu transportowego sensu largo".

Cel główny i cele szczegółowe/cząstkowe są logiczne i wynikają z postawionego problemu badawczego.

Autor dysertacji postawił jedną **hipotezę główną** tj. **„Możliwość rozwoju systemu zarządzania sektora śródlądowego transportu wodnego w krajach unijnych (w tym w Polsce) wymaga wielopoziomowej koordynacji instrumentów wdrożeniowych ze strony zarówno Państw członkowskich UE oraz Unii Europejskiej"** oraz trzy hipotezy pomocnicze tj.:

1. „Dotychczasowy model systemu zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego wspiera realizację celów polityki transportowej Unii Europejskiej, dotyczących przeniesienia (części) pracy przewozowej z sektora transportu drogowego na rzecz pozostałych gałęzi (zwłaszcza transportu rzecznego), wskazywanych w Białych Księgach z 2001 r. i 2011 r.
2. „Jakość (w tym przepustowość) i dostępność transportowej infrastruktury liniowej i punktowej jest wymogiem skuteczności polityk ekonomicznych (wsparcia) sektora śródlądowego transportu wodnego na poziomie krajowym lub unijnym (wspólnotowym).
3. Harmonizacja instrumentów wdrażania (wsparcia) systemu zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego na poziomie krajowym, miedzy państwami członkowskimi i miedzy Państwami Członkowskimi a Unią Europejską zwiększa skuteczność podejmowanych interwencji".

Zarówno główna hipoteza badawcza jak hipotezy pomocnicze wynikają z postawionego problemu badawczego oraz wskazanych celów pracy i zostały sformułowane i postawione prawidłowo. Doktorant podporządkował układ pracy celom pracy i konsekwentnie dąży do weryfikacji postawionych hipotez badawczych.

Rozprawę, charakteryzuje logiczność i przejrzystość wywodów. Warsztat naukowy i narzędzia, które wykorzystał doktorant są adekwatne do problemów rozwiązywanych w niniejszej rozprawie. Zakres przeprowadzonych badań jest adekwatny i wystarczający do określonego w rozprawie problemu badawczego.

Oceniając przekazaną rozprawę doktorską przyjąłem następujące obszary oceny:

- Wybór przedmiotu badań i tematu pracy; w tym ocena oryginalności tez naukowych
- Ocena merytoryczna pracy, w tym opanowanie aparatu pojęciowego i umiejętność jego praktycznego wykorzystania/adaptacji;
- Stopień realizacji założonego celu badawczego.

2. Wybór przedmiotu badań i tematu pracy

Autor podejmując problematykę kształtowania konkurencyjności sektora śródlądowego transportu wodnego w Unii Europejskiej wpisuje się zarówno w nurt badań nad konkurencyjnością międzygałęziową transportu jak również w poszukiwanie narzędzi ograniczenia negatywnego oddziaływania działalności człowieka na środowisko naturalne wpisują się tym samym w nurt rozważań szeroko definiowanego rozwoju zrównoważonego. Słusznie autor podkreśla że „(...) rozwój frachtu rzecznego powinien być rozumiany nie tylko jako zwiększenie realizowanej pracy przewozowej (w mln tkm), lecz przede wszystkim jako wzrost jego znaczenia w miksie transportowym na poziomie Unii Europejskiej" (s. 1). Autor wskazując system zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego nie przeciwstawia tego systemu innym gałęziom transportu lecz wskazuje na konieczność uwzględnienia komodalności w transporcie a co najważniejsze uwzględnienie preferencji i przyzwyczajeń klientów, w tym gestorów ładunków jak i organizatorów transportu-operatorów logistycznych. Autor stwierdza „Rosnąca skala komodalności procesów transportowych, wymusza konieczność właściwego opisania teoretycznych aspektów zarządzania poszczególnymi gałęziami transportu. Tymczasem sektor śródlądowego transportu wodnego wyraźnie odstaje na tym polu od pozostałych gałęzi transportu (zarówno morskiego jak i lądowych). Obniża to zatem potencjalną efektywność (w rozumieniu ekonomicznym) procesów logistycznych realizowanych przez analizowany sektor" (s. 1).
Głównym współczesnym narzędziem budowania przewagi konkurencyjnej, nie tylko na poziomie przedsiębiorstw ale i regionów, państw oraz wspólnot państw, staje się zdolność współpracy, zdolność budowania aliansów, zdolność łączenia się wielkich organizacji w megaorganizacje. Zdobywanie kompetencji zarówno w zakresie kształtowania konkurencji jak i kooperacji znajduje odzwierciedlenie w zjawisku opisywanym w naukach ekonomicznych jak i w naukach o zarządzaniu jako kooperencja. Umiejętność jednoczesnej konkurencji jak i współpracy, jest nieodzowną kompetencją, we współczesnym globalizującym się świecie, i jest ona niezbędna nie tylko na poziomie mikro, ale coraz bardziej na poziomie mezo, jak i makroekonomicznym. W literaturze przedmiotu problem ten jest podejmowany nie tylko na poziomie przedsiębiorstw, czy też grup przedsiębiorstw ale także na poziomie regionów , państw oraz organizacji gospodarczych państw. Nie bez znaczenia w tym kontekście jest także fakt dążenia zarówno Unii Europejskiej jak i innych organizacji międzynarodowych do przeciwdziałania negatywnym skutkom oddziaływania

działalności człowieka w tym także działalności transportowej, na środowisko naturalne. Działania te nie są sprawą łatwą, ze względu na skomplikowane interesy gospodarcze zarówno poszczególnych państw tworzących Unię Europejską, ale i Unii Europejskiej jako całości jak i interesy polityczno-gospodarcze pozostałych państw pozostających poza Unią Europejską. Dodatkowo zauważyć należy, że kształtowanie infrastruktury ze względu na jej specyficzne cechy wymaga działania długookresowego i wyjątkowo sprawnego współdziałania stron odpowiedzialnych bezpośrednio za jej rozwój. Nie bez znaczenia jest także sprawne i skuteczne zarządzanie interesariuszami w obszarze jej eksploatacji. Autor zauważa „(...) struktura podmiotów gospodarczych sektorach, w ramach którego na szczeblu zarówno unijnym jak i krajowym, występuje niewielka liczba średnich (i pojedynczych dużych) przedsiębiorstw. Oznacza to wymóg uwzględniania trudności w kooperacji mikroprzedsiębiorstw. Dotyczy to zwłaszcza tworzenia komodalnej oferty transportowej, z uwagi na nierównowagę potencjałów między podmiotami sektora a przedstawicielami pozostałych gałęzi transportu" (s. 2).

Recenzowana praca doktorska magistra Tomasza Pawła Tyca wychodzi naprzeciw tym teoretycznym i praktycznym potrzebom.

3. Ocena merytoryczna pracy

W rozdziale pierwszym *„Śródlądowy transport wodny w świetle literatury"*, autor precyzyjnie na bazie studiów literaturowych definiuje istotę infrastruktury śródlądowego transportu wodnego. Podkreślić należy wykorzystanie opracowań szeregu ośrodków naukowych zajmujących się tematyką transportu wodnego śródlądowego. Definiowane pojęcia obrazuje szeregiem schematów i rysunków, co zwiększa komunikatywność opracowania. Ponadto wykorzystuje zestawienia tabelaryczne własnego autorstwa w celu syntetyzacji i zobrazowania problemu (np. Tabela 1 s. 14). Świadczy to o swobodnym poruszaniu się w tematyce jak również o bardzo dobrej znajomości literatury i umiejętności wykorzystania jej do dyskursu naukowego.
Autor wskazując na „(...)tzw. współczynnik wydłużenia drogi wodnej tj. wskaźnik obrazujący wpływ trasy transportu na czas niezbędny do dotarcia na miejsce docelowe przesyłki" (s. 22), nie podkreśla, że problem ten występuje także w innych gałęziach transportu, oczywiście spowodowany innymi czynnikami, jednak co należy zauważyć wskazuje że „(...) współczynnik wydłużenia nie odgrywa współcześnie znaczącej roli" (s. 23). Autor odnosi się w swoich rozważaniach także do zagadnień prędkości technicznej i prędkości handlowej transportu wodnego śródlądowego, transportu drogowego i transportu kolejowego, wskazując na fakt, że różnice pomiędzy prędkością techniczna a handlową zmieniają się istotnie w odniesieniu do transportu drogowego i częściowo w odniesieniu do transportu kolejowego, co związane jest z problematyka kongestii która w niewielkim stopniu dotyczy/dotyka transport wodny śródlądowy. Jednocześnie Autor wskazując na sezonowość jako czynnik ograniczający transport wodny śródlądowy nie uwypuklił dostatecznie faktu, ze sezonowość w większym stopniu dotyczy podaży usług transportu wodnego śródlądowego a w mniejszym stopniu popyt na usługi transportowe świadczone ta gałęzią transportu (ss. 23-25). W dalszych częściach omawianego rozdziału pierwszego mgr Tomasz Paweł Tyc

omawia wpływ sektora transportu wodnego śródlądowego na środowisko naturalne. Zauważyć należy w tych rozważaniach zarówno dociekliwość naukową Doktoranta (wykorzystanie wielu źródeł literaturowych i raportów) jak również obiektywność, poprzez wskazanie emisyjności (nieraz wysokiej np. transport na Renie) szkodliwych substancji. Fakt zwiększania się emisyjności transportu wodnego śródlądowego w stosunku do pozostałych gałęzi transportu, spowodowane jest działaniami dostosowawczymi eksploatowanej suprastruktury do coraz bardziej restrykcyjnych norm środowiskowych zarówno przez transport drogowy (w szczególności) jak i transport morski i kolejowy. Dodatkowo na zjawisko to nakłada się fakt długiego okresu eksploatacji taboru pływającego a więc mniejszego tempa wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych z ostatnich lat do eksploatacji w transporcie wodnym śródlądowym. Ma to także odzwierciedlenie w omawianych przez Autora problematyce kształtowania się kosztów zewnętrznych transportu.
W rozdziale tym Autor w pkt. 1.5. pt. „Próba definicji wielopoziomowego systemu zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego", charakteryzuje system zarządzania uwzględniając pięć poziomów tj.: poziom globalny, poziom unijny, poziom krajowy, poziom regionalny oraz poziom przedsiębiorstwa sektora śródlądowego transportu wodnego, które współpracuje z innymi podmiotami sektora, jak również pozostałych gałęzi transportu celem realizacji usługi transportowej (ss. 38-41). Jednocześnie Autor wskazuje podsystemy wyróżniając: podsystem infrastrukturalny, podsystem techniczny, podsystem ekologiczno-środowiskowy, podsystem organizacyjny, podsystem prawny oraz podsystem finansowy. Omawiając poszczególne podsystemy Autor w sposób ciekawy i syntetyczny zobrazował graficznie prowadzone rozważania, szkoda że rysunkiem zakończył rozdział, łamiąc w ten sposób pewna zasadę w zakresie układu publikacji. Można zaryzykować stwierdzenie, że Autor przyjął jako zasadę kończenie rozdziału tabelą lub rysunkiem (np. R.3, R4,).

Treść pierwszego rozdziału pozwala stwierdzić, że autor konsekwentnie realizuje postawione cele badawcze oraz dąży do weryfikacji postawionych hipotez badawczych. Swoje rozważania autor szeroko omawia wykorzystując szereg raportów z branży transportowej, oraz prezentuje zagadnienia potwierdzając znajomość omawianej problematyki.

Rozdział drugi *„Metodyka pracy naukowej"*.

W rozdziale tym Doktorant omawia w sposób bardzo szczegółowy omawia metodologię oraz metody i techniki badawcze wraz z uzasadnieniem ich wyboru. Ujęcie tej problematyki w rozdział nie jest standardem w innych ośrodkach akademickich. Z jednej strony takie rozwiązanie zwiększa objętość pracy, jednak z drugiej strony analizując zawartość pracy należy zauważyć, ze takie podejście mobilizuje Doktoranta do bardzo wnikliwego rozpoznania i uzasadnienia podjętych kroków badawczych na potrzeby dysertacji. Jednocześnie Autor robi to w sposób bardzo systematyczny, co m.in. ma wyraz w opracowanej przez Autora Tabeli 11 (s. 44) czy też drobnej sprawie jak przyjmowanie np. kolejności alfabetycznej (przykład s. 49).
W rozdziale tym Autor u pełni uzasadnił i wskazał wykorzystane na potrzeby dysertacji metody i techniki badawcze, jednocześnie prezentując i w tym obszarze wiedzę i umiejętność wykorzystania na potrzeby badań szeregu metod i technik badawczych.

Rozdział trzeci *„Sektor śródlądowego transportu wodnego na poziomie unijnym"*.

W rozdziale tym Doktorant opisuje i charakteryzuje funkcjonowanie sektora transportu wodnego śródlądowego. Prezentując szlaki wodne mające znaczenie ogólnounijne tj. Korytarz Renu, korytarz Dunaju (korytarz wschód – południe), korytarz Kanału Mitteland (korytarz wschód – zachód) oraz korytarz północ-południe). Prezentuje także drogi wodne mające znaczenie regionalne/lokalne tj. znaczenie dla gospodarek poszczególnych państw takich jak Finlandia, Hiszpania, Portugalia, Szwecja, Wielka Brytania, Włochy. Szczegółowo je opisując Autor wykorzystuje także prezentacje graficzne w kolorze za wyjątkiem rysunku 12 s. 58 (chochlik drukarski) na którym prezentuje koncepcje „żółtego" oraz „niebieskiego" banana prezentującą najważniejsze centra gospodarcze w Europie. Omawiając poszczególne szlaki wodne śródlądowe Doktorant wykorzystując szereg danych statystycznych prezentuje ich znaczenie gospodarcze, główne porty oraz główne towary obsługiwane ta gałęzią transportu. W dalszej części rozdziału (pkt. 3.2) Autor wskazuje głównych interesariuszy sektora śródlądowego transportu wodnego wraz z ich charakterystyką i rolą we wskazanym wielopoziomowym systemie zarządzania tym sektorem. Autorskim opracowaniem jest Tabela 17 „Charakterystyka interesariuszy sektora śródlądowego transportu wodnego" (s. 68). Wykorzystanie koncepcji interesariuszy a w szczególności ich podziału i zarządzania jest bardzo zasadne z punktu widzenia niniejszej pracy. Sposób spojrzenia na działalność branży/sektora i poszczególnych przedsiębiorstw zmienił się istotnie od czasu, gdy zysk był najważniejszym celem jego funkcjonowania, a akcjonariusze głównymi interesariuszami. Perspektywa interesariuszy zakłada znacznie szersze spojrzenie na cele ekonomiczne oraz społeczne sektora i przedsiębiorstw wchodzących w jego skład. Każde przedsiębiorstwo funkcjonuje w konkretnych warunkach społecznych, współpracuje z dostawcami, zatrudnia pracowników, zaspokaja potrzeby klienta – istnieje dzięki ludziom oraz dla ludzi. Spośród różnorodności celów przedsiębiorstwa są również te, które zmierzają nie tylko do zaspokojenia potrzeb klienta bądź oczekiwań właścicieli (akcjonariuszy), ale jednocześnie wiele innych podmiotów, o różnorodnych interesach, często ze sobą sprzecznych, nieskoordynowanych, również o charakterze nieformalnym – trudnym do zidentyfikowania. Niektóre z tych podmiotów mają możliwość oddziaływania i sprawowania kontroli (lub roszczą sobie takie prawo) nad realizacją celów przedsiębiorstwa. W przypadku dużych przedsiębiorstw tworzy się wokół nich gęsta sieć relacji, które bezpośrednio lub pośrednio, często w sposób istotny, wpływają na podejmowane przez kadrę menedżerską decyzje. Zarządzenie tymi relacjami staje się cenną umiejętnością przedsiębiorstwa. Współczesne badania wręcz wskazują że przedsiębiorstwa odnoszące sukces to te, które są w stanie rozpoznać swój własny system zależności, zrozumieć sieć wzajemnych relacji pomiędzy grupami interesariuszy oraz potrafią czynić wysiłki w kierunku ich integracji. Dlatego też pojawia się nowa funkcja przedsiębiorstwa - musi ono służyć jako platforma, koordynacji i integracji interesu wszystkich istotnych interesariuszy. Doceniając wkład Autora w ten fragment dysertacji z pewnością wykorzystanie koncepcji klasyfikacji i zarządzania interesariuszami czy też macierzy interesariuszy w celu opracowania strategii zarządzania relacjami, ze szczególnym uwzględnieniem interesariuszy których cele są rozbieżne (tzw. interesariusze przeciwni) było możliwe i zasadne. W tym zakresie pomocne byłyby publikacje z zakresu koncepcji interesariuszy np. W. Downar, System Transportowy. Tworzenie wartości dla interesariusza, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu szczecińskiego, Szczecin 2004, czy też: P. Niedzielski,

Polityka innowacyjna w Transporcie, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2004. Wykorzystanie przez Autora np. wskazanych publikacji pozwoliło by szerzej i kreatywniej wykorzystać koncepcje interesariuszy w opracowanej przez Doktoranta dysertacji zarówno w rozdziale trzecim jak i czwartym w którym porusza problematykę interesariuszy transportu wodnego śródlądowego na poziomie krajowym.
W dalszej części tego rozdziału Doktorant dokonuje analizy wewnątrzkontynentalnych przewozów towarowych w Państwach Członkowskich Unii Europejskiej przy uwzględnieniu czterech podstawowych gałęzi transportu tj. drogowego, kolejowego, rurociągowego oraz wodnego śródlądowego. Zauważyć należy, że Autor zastosował do analiz tzw. agregat szeroki tj. 28 Państw Członkowskich UE oraz agregat „wąski" składający się z 17 państw członkowskich UE w którym wykorzystywany jest transport wodny śródlądowy do transportu ładunków (s. 69). Autor analizuje nie tylko wolumen i jego dynamikę oraz udział transportu wodnego śródlądowego lecz także pracę przewozową realizowana przez transport wodny śródlądowy w analizowanym okresie tj. 1970-2016.

W niniejszym rozdziale prowadzone analizy w oparciu o wtórny materiał badawczy jest wystarczający i prawidłowo dobrany. Autor wykazał także umiejętność wykorzystania szeregu raportów i danych źródłowych i takiego poprowadzenia badań aby ukierunkować je na cele pracy i weryfikację postawionych hipotez.

Rozdział czwarty „*Sektor śródlądowego transportu wodnego na poziomie krajowym*".

W rozdziale tym Autor scharakteryzował w sposób szczegółowy sieć śródlądowych dróg wodnych wskazując na ich międzynarodowe znaczenie oraz potencjał w tym na rolę w systemie gospodarczym Polski. Autor słusznie zauważa że pomimo przechodzenia przez Polskę trzech międzynarodowych dróg wodnych (E-30, E-40 oraz E-70), „(...) udział śródlądowego transportu wodnego w pracy transportowej pozostaje niski" (s. 83), wskazując jako przyczynę niewystarczający udział środków publicznych w rozwoju tego segmentu usług oraz negatywne konsekwencje w postaci znacznego deficytu wody w Polsce. Brak inwestycji na odpowiednim poziomie skutkuje faktem zmniejszenia się roli sektora transportu wodnego śródlądowego w miksie transportowym Polski, co Doktorant potwierdza przeprowadzonymi analizami za lata 1970-2016. W wyniku przeprowadzonych analiz Autor wyróżnił trzy zasadnicze podokresy tj. okres 1970-1993, 1994-2001 oraz okres 2002-2016. Docenić należy dociekliwość Doktoranta który wskazuje przyczyny pewnych odchyleń od trendu, czego przekładem jest rok 2015 bardzo korzystny dla transportu wodnego śródlądowego w Polsce ze względu na korzystne warunki nawigacyjne na Odrze i aktywność OT Logistic S.A. w zakresie transportu węgla Odrą do odbiorców instytucjonalnych (s. 84). W dalszej części rozdziału Autor charakteryzuje podmioty/interesariuszy sektora śródlądowego transportu wodnego w Polsce. W oparciu o przeprowadzona analizę obszarów odpowiedzialności wskazanych podmiotów dokonuje autorskiego przyporządkowania interesariuszy do wskazanych wcześniej podsystemów wielopoziomowego systemu zarządzania transportem wodnym śródlądowym (s. 89). Poddane podmioty analizie są podmiotami bezpośrednio związanymi z rozwojem i wykorzystaniem transportu wodnego śródlądowego. Podmiotami które mają istotny wpływ na funkcjonowanie sektora są np. organizacje ekologiczne działające m.in. w Polsce, a takie podmioty Autor wskazał na poziomie Unijnym. Jako

recenzent przyjmuję, że Autor uznał, że wskazanie tego typu podmiotów w rozdziale trzecim, (poziom unijny), jest całkowicie wystarczające. Część uwag recenzenta dotyczących koncepcji interesariuszy odnoszących się do rozdziału 3 odnosi się także do rozważań dotyczących interesariuszy na poziomie krajowym w rozdziale czwartym.

Prowadzone analizy są szczegółowe i przeprowadzone prawidłowo z punktu widzenia warsztatowego i metodologicznego. Zaprezentowane szczegółowe wnioski prawidłowe i udokumentowane. Treść niniejszego rozdziału wskazuje na dobre opanowanie warsztatu badawczego jak i głęboką wiedzę o uwarunkowaniach funkcjonowania sektora transportu wodnego śródlądowego. Prowadzone rozważania i badania są konsekwencją realizacji założonych celów pracy.

Rozdział piaty pt. "*Sektor śródlądowego transportu wodnego na poziomie przedsiębiorstw*"

Autor w niniejszym rozdziale w sposób szczegółowy charakteryzuje i analizuje na podstawie danych statystycznych stan przedsiębiorstw transportu wodnego śródlądowego. Analizując wskazuje na kraje UE, gdzie koncentracja przedsiębiorstw tego sektora jest największa wskazując przyczyny tego stanu rzeczy. Analiz dokonuje uwzględniając zarówno dane statystyczne przed rozszerzeniem UE (tzw. N-15), jak i fakt rozszerzenia się UE w 2005 r. tj. kraje które weszły do UE w wyniku rozszerzenia (tzw. N-13). Autor w wyniku analiz wskazuje na istotna różnicę pomiędzy N-15 i N-13 wskazując, że sektor przedsiębiorstw śródlądowego transportu wodnego w krajach N-15 jest zdominowany przez przedsiębiorstwa MSP, natomiast jedynie w krajach N-13 (w Polsce i Rumunii), występują przedsiębiorstwa tego sektora zatrudniające pow. 250 pracowników tj. tzw. duże przedsiębiorstwa (s. 91). Jednocześnie Doktorant w wyniku przeprowadzonych analiz w zakresie zatrudnienia w sektorze stwierdza „(...) zależność między kondycją sektora transportu, a ogólnym rozwojem kraju" (s. 93), potwierdzając znaną zależność że transport jest barometrem gospodarki. W dalszej części rozdziału Autor analizuje stan i kondycje wyposażenia suprastrukturalnego przedsiębiorstw sektora transportu wodnego śródlądowego tj. jednostek pływających. W dalszej części analizuje wyniki ekonomiczne przedsiębiorstw transportowych w sektorze żeglugi wodnej śródlądowej. Dokonując analiz Autor uwzględnia zmiany, które na przestrzeni czasu, dokonywały się w statystyce publicznej, zarówno na poziomie UE jak i na poziomie krajowym.
W drugiej części rozdziału Autor analizuje przedsiębiorstwa sektora transportu wodnego śródlądowego w Polsce, stan suprastruktury będący w ich dyspozycji oraz kondycję ekonomiczną przedsiębiorstw sektora transportu wodnego śródlądowego także w odniesieniu do pozostałych gałęzi transportu. W dalszej części rozdziału zostały omówione badania ankietowe przeprowadzone przez Autora i wykorzystane w niniejszej dysertacji.
Następnie Autor na podstawie przeprowadzonych analiz oraz literatury przedmiotu dokonuje oceny i klasyfikacji strategii funkcjonowania firm sektora żeglugi wodnej śródlądowej. Autor prezentuje swoje rozważania ciekawie i syntetycznie, jednocześnie prezentując studia przypadków odnoszące się do Polski jak i krajów U-15 (Francja) oraz U-13 (Bułgaria, Rumunia).

Treść tego rozdziału wskazuje, że doktorant umiejętnie wykorzystuje i adoptuje dla potrzeb badawczych koncepcję zarządzania strategicznego. Prowadzone rozważania są logiczne i komunikatywne i wystarczająco dokumentowane w oparciu zarówno o prawidłowo dobrana i wykorzystaną literaturę przedmiotu, jak i zestawione wyniki badań własnych. Doktorant realizuje w ten sposób założenia badawcze i cele pracy.

Rozdział szósty dysertacji „Analiza systemu zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego na poziomie unijnym".

Autor jako wprowadzenie do tematyki wskazał kształtowanie się współczesnej Unii Europejskiej od powołania Europejskiej Wspólnoty Węgla i Stali poprzez pryzmat kształtowania wspólnej polityki transportowej. Odnosi się do uregulowań prawnych i rozwiązań instytucjonalnych na każdym etapie ewolucji współczesnej Unii Europejskiej. Swoje rozważania dokumentuje szeregiem opinii wykorzystując zarówno dokumenty źródłowe np. odnosząc się do zapisów tzw. Białych Ksiąg i Komunikatów Komisji Europejskiej, jak i wykorzystując literaturę przedmiotu wskazując, że wspólnotowa polityka transportowa jest „(...) istotnym elementem o wysokiej wartości dodanej, skutkującej atrakcyjnością integracji z Unią Europejską dla kolejnych krajów, a także ważnym źródłem przewagi konkurencyjnej dla unijnych przedsiębiorstw" (ss. 124-125). W dalszej części rozdziału Autor w oparciu o dane statystyczne weryfikuje skuteczność polityki transportowej UE odnosząc się do poszczególnych narzędzi. Jako skuteczność zarządzania Autor przyjmuje strukturę pracy przewozowej transportu lądowego i udział transportu wodnego śródlądowego w okresie 2006-2016 w odniesieniu do grupy państw tj.: U-28, , UE-15, N-13. Autor w sposób nie do końca uprawniony wskazuje, że ocenia efektywność analizowanych narzędzi. Bardziej właściwym wydaje się wskazywanie na ocenę skuteczności tym bardziej, że analizowana praca jest z zakresu nauk o zarządzaniu, a nie z zakresu ekonomii. Jest to uwaga polemiczna nie mająca wpływu na ocenę zaprezentowanych przez Doktoranta analiz. Ciekawym i ważnym stwierdzeniem Autora z przeprowadzonych analiz jest: „Odnotowane wzrosty udziału sektora śródlądowego transportu wodnego w realizacji przewozów towarowych drogą lądową nastąpiły zarówno w krajach wdrażających programy krajowe bądź unijne promujące ten sektor (n.in. Finlandia, Austria, Belgia, Francja oraz Holandia), jak również w takich, gdzie nie wdrażano dedykowanych programów wsparcia (m.in. Chorwacja, Bułgaria)" (s.138). Następnie Autor w oparciu o dokumenty źródłowe w tym raporty Europejskiego Trybunału Obrachunkowego dokonuje oceny funkcjonowania programów Marco Polo (I oraz II), których celem było zwiększenie udziału tych gałęzi transportu które wykazują mniejszą presje na środowisko naturalne tj. ograniczenie udziału transportu samochodowego. Następnie Autor analizuje programy wspierające rozwój infrastruktury tworzącej Europejska Siec Transportową (program TEN-T oraz Łącząc Europę). Autor w oparciu o dokonane analizy i w oparciu o 5 wskazanych wskaźników, dokonuje oceny skuteczności systemu zarządzania (wsparcia w ramach polityki transportowej UE), sektorem transportu wodnego śródlądowego na poziomie UE.

Prowadzone w niniejszym rozdziale rozważanie są prawidłowe. Jednocześnie podporządkowane są celom pracy.

Rozdział siódmy *„Analiza systemu zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego na poziomie krajowym"*.

W rozdziale Autor charakteryzuje instytucje odpowiedzialne po zmianach w 2015 roku za funkcjonowanie szeroko definiowanego sektora transportu wodnego śródlądowego wskazując że „(...) uporządkowanie nadzoru nad rozproszonymi dotychczas między kilka urzędów centralnych kompetencjami stanowi podstawę do wsparcia rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego" (s. 159), mając na względzie fakt „(...) jej wielorakie wykorzystanie (gospodarcze-rolnicze, energetyczne i transportowe; społeczne - rekreacyjne i turystyczne; ekologiczno-środowiskowe)" (s. 159). Jednocześnie zwraca uwagę, na fakt wyzwań kompetencyjnych w trzech obszarach tj. zarządzania gospodarką wodną, działalnością legislacyjną oraz zarządzania instrumentami finansowymi, słusznie wskazując na brak zaawansowanych mechanizmów koordynacji – „(...)mechanizmów rozstrzygania sporów kompetencyjnych (...)" (s. 161). W kolejnych podrozdziałach Autor analizuje narzędzia finansowego wsparcia sektora żeglugi wodnej śródlądowej w Polsce, finansowane zarówno ze środków krajowych jak i ze środków UE dokonując w oparciu o wybrane trzy wskaźniki oceny skuteczności ich wdrażania. W oparciu o przeprowadzone analizy, które potwierdzają marginalizację wykorzystania transportu wodnego śródlądowego w Polsce, Autor stwierdza: „(...) obecny kształt systemu zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego w Polsce wymaga zmiany" (s. 174).

Prowadzone rozważania i analizy w niniejszym rozdziale są realizowane prawidłowo i służą realizacji celów pracy.

Rozdział ósmy *„Model wielopoziomowego systemu zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego"*.

Na początku tego rozdziału Doktorant na bazie przeprowadzonych analiz syntetycznie podsumowuje dotychczasowe doświadczenia w zakresie systemów zarządzania sektorem śródlądowym transportem wodnym poprzez skuteczność wyrażoną w zwiększeniu udziału tego sektora w realizowanej pracy przewozowej ogółem uwzględniając wsparcie funduszy UE jak i rozwiązania na poziomie krajowym poszczególnych państw UE. Autor poddał także analizie powiązania pomiędzy zastosowanymi instrumentami wsparcia sektora transportu wodnego śródlądowego na poziomie krajowym jak i na poziomie UE wykorzystując współczynnik korelacji rang Spearmana (ss. 181-182).

W dalszej części rozdziału Autor definiuje i charakteryzuje na potrzeby pracy system zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego jako „(...) zbiór funkcjonalny, na który składa się określona liczba elementów pozostających ze sobą w określonych powiązaniach" (s.183). System ten jak wskazuje Autor ma charakter otwarty i „(...) zakłada implicit dwustronny wpływ otoczenia zarówno na jego elementy (jak i łączące je powiązania) jak również tych podmiotów na otoczenie systemu" (s. 183). System ten „(...) jest układem środków technicznych i technologicznych, organizacyjnych, finansowych oraz ludzkich" (s. 183). Autor system ten opisuje w formie opisowo-graficznej (ss. 183-191, rys. 16 s. 191), oraz za pomocą wzorów z wykorzystaniem teorii grafów (s. 184).

Z obowiązku recenzenta, wskażę pewną uwagę polemiczną w zakresie definiowania przez Autora interesariuszy sektora transportu, należy zauważyć, że „(...) stowarzyszenia reprezentujące organizacje ekologiczne – środowiskowe oraz mieszkańcy lokalnych wspólnot" (s. 187), są jedną z grup interesariuszy, a nie jedynymi interesariuszami sektora transportu. Fakt ten Autor zauważa wskazując interesariuszy sektora śródlądowego transportu wodnego (s. 226).
Autor w dalszej części rozdziału szczegółowo charakteryzuje z uwzględnieniem wskazanych poziomów zarządzania podmioty systemu zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego oraz z uwzględnieniem wyróżnionych w dysertacji podsystemów (ss. 208-217) , obrazując graficznie zależności pomiędzy wskazanymi podsystemami (s. 207 rys. 17) .
W dalszej części rozdziału Doktorant wskazuje braki w instrumentarium zarządzania sektorem śródlądowego transportu wodnego, wskazują jako istotna rolę wsparcie rozwoju infrastruktury (liniowej i punktowej) sektora żeglugi wodnej śródlądowej, wskazując jako pewne ograniczenie w jej rozwoju jej mniejsze oddziaływanie jako czynnika konkurencyjności regionalnej w stosunku do rozwoju infrastruktury pozostałych gałęzi transportowych (s. 221 tabela 45). Rozdział Autor zakończył poprzez wskazanie obszarów dalszych badań.

Rozprawę kończy **Podsumowanie**, zawierające najistotniejsze wnioski z przeprowadzonych badań i analiz oraz ich związku z weryfikacją postawionych hipotez badawczych (głównej i pomocniczych) oraz postawionych celów badawczych. Autor czyni to w sposób szczegółowy.

4. Stopień realizacji założonego celu badawczego

Autor pracy poprzez przeprowadzoną analizę i wykorzystaną metodykę badań osiągnął cel pracy. Wskazał, że we współczesnym, coraz bardziej turbulentnym otoczeniu, przy nasilającej się konkurencji na rynku usług transportowych, podejmowane działania i instrumenty wsparcia w zakresie zwiększenia udziału transportu wodnego śródlądowego w tzw. miksie transportowym nie przynoszą oczekiwanych efektów, a tym samym nie zmniejszają/ograniczają negatywnego wpływu na środowisko naturalne całego sektora transportowego. Jednym z działań jest zapewnienie rozwoju sektora żeglugi wodnej śródlądowej, a rozwój tego sektora musi się odbywać z uwzględnieniem znaczenia systemu wód śródlądowych w całej gospodarce. Autor wskazał, że ze względu na liberalizację działalności gospodarczej w Unii Europejskiej, zarządzanie tym sektorem ma charakter wielopoziomowy, a jako przykład wskazał przykład Polski. Autor wykorzystał na potrzeby pracy szereg metod i technik badawczych.

5. Uwagi końcowe

Do podstawowych zalet recenzowanej pracy zaliczam:

1. Autor podjął się w sposób holistyczny ująć problematykę funkcjonowania sektora transportu wodnego śródlądowego w UE, odnosząc się do poziomu aplikacyjności na

przykładzie Polski jako jednego z krajów członkowskich UE. Szeroko wykorzystał literaturę przedmiotu, poddał analizie i twórczo wykorzystał materiał badawczy zarówno o charakterze pierwotnym jak i wtórnym.

2. Wykazał opanowanie warsztatu naukowego w stopniu pozwalającym na samodzielne prowadzenie badań naukowych;
3. Poprawnie sformułował i udowodnił (w toku rozważań) tezę badawczą oraz tezy pomocnicze;
4. Podjął problemy aktualne i ważne dla nauki i praktyki życia gospodarczego.

Stwierdzam, że praca odpowiada wymogom ustawy z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki, dzięki czemu wnoszę o jej przyjęcie i dopuszczenie do publicznej obrony.



Prof. dr hab. Piotr Niedzielski

Szczecin, dnia 30.12.2018