

Dr hab. Aleksandra Koźlak, prof. UG  
Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny  
Katedra Ekonomiki Transportu

## RECENZJA

pracy doktorskiej Pana mgr Pawła Wacka pt. „Infrastruktura transportu a rozwój gospodarczy regionów w Polsce”, napisanej w Katedrze Polityki Ekonomicznej i Europejskich Studiów Regionalnych Wydziału Nauk Ekonomicznych Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, pod kierunkiem dr hab. Ewy Pancer-Cybulskiej, prof. UE; promotor pomocniczy dr Łukasz Olipra

### 1. Ocena wyboru i oryginalności problemu badawczego

Podjęta przez Autora problematyka jest istotna i aktualna, warta pogłębionej analizy naukowej ze względu na duże znaczenie stopnia rozwoju systemów transportowych dla rozwoju społeczno-gospodarczego regionów i ich konkurencyjności. Infrastruktura transportu jest warunkiem koniecznym, chociaż niewystarczającym dla rozwoju gospodarczego. Istotny jest również stopień wykorzystania tej infrastruktury i stan całego systemu transportowego. Właśnie podejście systemowe do badania zależności między transportem a poziomem rozwoju gospodarczego regionów stanowi dużą wartość dodaną ocenianej pracy doktorskiej.

Powstało wcześniej wiele prac podejmujących próbę zbadania zależności między rozwojem infrastruktury transportu a rozwojem gospodarczym, jednakże zmiany jakie nastąpiły w krajach, które weszły do UE w 2004 r. i później, w wyniku inwestycji infrastrukturalnych zrealizowanych na niespotykaną dotychczas skalę, stworzyły możliwości pogłębionej oceny tych zależności i zmian w dysproporcjach między regionami zarówno w skali jednego kraju (w tym przypadku Polski), jak i w skali międzynarodowej.

System transportowy obejmuje wiele elementów i w zależności od celu badania mogą zostać wybrane różne zestawy wskaźników, co daje duże możliwości prowadzenia prac badawczych. Autor podjął się zbadania zależności między poziomem rozwoju systemu transportowego regionów a poziomem PKB per capita przy użyciu statystycznych metod wielowymiarowej analizy porównawczej, włączając się w dyskusję na temat sposobów pomiaru tego wpływu, przez co wniósł wkład do rozwoju metod badania tego zagadnienia.

*Wybór problematyki badawczej oceniam zatem jako trafny i oryginalny zarówno pod względem ujęcia teoretycznego, jak i zastosowań aplikacyjnych.*

## **2. Ocena poprawności i kompletności celów, hipotez badawczych oraz zastosowanej metodologii**

Autor sformułował we wstępie pracy cel główny i związane z nim cele szczegółowe. Celem głównym było „zbadanie zależności między rozwojem infrastruktury transportu a rozwojem gospodarczym regionów w Polsce w latach 2004-2013”. Uważam, że cel ten generalnie został sformułowany poprawnie i jest zgodny z tytułem pracy, chociaż lepiej byłoby już tutaj użyć pojęcia „system transportowy” a nie infrastruktura, gdyż *de facto* miary użyte przez Autora w trakcie prac badawczych charakteryzują właśnie system transportowy.

Poza celem głównym, określono cele szczegółowe (3), które ściśle wiążą się z przeprowadzonymi badaniami empirycznymi:

- 1) przedstawienie jak rozwinęły się i zmieniły systemy transportowe w regionach Polski w latach 2004-2013;
- 2) analiza rozwoju systemów transportowych w Polsce na tle analogicznych systemów transportowych w regionach w Niemczech, Czechach, na Słowacji i na Węgrzech;
- 3) ocena efektywności wykorzystania środków przeznaczonych w programach operacyjnych na innowacyjność i inwestycje w infrastrukturę transportu w latach 2004-2013 i próba odpowiedzi na pytanie, który z tych obszarów powinien być traktowany priorytetowo, jeśli chodzi o nakłady inwestycyjne.

Nie mam zastrzeżeń do celów szczegółowych 1) i 2). Co do celu 3) to moje wątpliwości wzbudziło to, iż autor ma zamiar wskazać tylko jeden z tych obszarów (innowacyjność – infrastruktura transportu), który powinien być w Polsce traktowany priorytetowo, co nie wydaje się właściwe, zwłaszcza w kontekście strategii Europa 2020 .

Cele rozprawy znalazły odzwierciedlenie w hipotezie badawczej głównej i trzech pomocniczych. Hipoteza główna, która brzmi „Inwestycje w infrastrukturę transportu były czynnikiem rozwoju regionalnych systemów transportowych a w efekcie – rozwoju gospodarczego Polski w latach 2004-2013”, jest dość oczywista w części pierwszej, gdyż jeżeli czynione są inwestycje w infrastrukturę, to następuje ilościowy lub co najmniej jakościowy rozwój systemu transportowego.

Hipotezy główna i pomocnicze są zgodne ze sformułowanymi celami, chociaż uważam za niemożliwe do wykazania, iż to polityka transportowa realizowana w Polsce w latach 2004-2013 przyczyniła się do zwiększenia się dysproporcji w rozwoju polskich regionów. Polityka transportowa jest tylko jedną z polityk sektorowych i dopiero wraz z innymi politykami horyzontalnymi i sektorowymi oddziałuje na zmiany sytuacji gospodarczej regionów.

Wysoko oceniam zastosowanie przez Autora rozprawy metod ilościowych badań. W badaniach empirycznych prawidłowo wykorzystano następujących metody i narzędzia badawcze:

- skonstruowano syntetyczny wskaźnik rozwoju systemów transportowych regionów (SWRT) z wykorzystaniem metod taksonomicznych,
- zastosowano metodę klasyfikacji i grupowania obiektów,
- zbadano siłę korelacji między SWRT a PKB per capita dla regionów.

Autor wykorzystał też, powszechne w tego typu rozprawach, metody badania dokumentów (np. analizę dokumentacji programowej, opracowań o charakterze strategicznym, aktów prawnych, opracowań statystycznych, ekspertyz) czy metody opisowe (np. analiza polskiej i zagranicznej literatury przedmiotu, analiza przeprowadzonych badań empirycznych, polityki transportowej UE i Polski). W pracy zastosowano również ogólne metody badawcze i zasady racjonalnego rozumowania: logicznego wnioskowania oraz analizy i konstrukcji logicznej (syntezy).

*Uwagi zgłoszone w tej części recenzji nie wpłynęły na ogólną pozytywną ocenę założeń metodologicznych recenzowanej rozprawy i jak zaznaczyłam powyżej, wysoko oceniam zastosowaną metodologię badań.*

### **3. Ocena struktury rozprawy i zawartości poszczególnych części**

Rozprawa doktorska mgr Pawła Wacka liczy 388 stron, z czego część główna obejmuje 313 stron, a 75 stron to załączniki zawierające przegląd wyników badań nad wpływem infrastruktury transportu na rozwój gospodarczy regionów, omówienie nakładów na inwestycje w infrastrukturę transportu w Polsce w latach 2004-2013, wykorzystane dane statystyczne oraz pokazujące szczegółowo wyniki analiz współczynników rozwoju systemów transportowych. Część główna pracy składa się ze wstępu, 5 rozdziałów, zakończenia i stosownych spisów (bibliografii, spisu tabel i wykresów). Struktura pracy zasadniczo jest prawidłowa, kolejność rozdziałów tworzy logiczny ciąg rozważań, a ich objętość jest proporcjonalna. W strukturze rozprawy zmieniłabym jedynie kolejność podpunktów w podrozdziale 1.4. Z niezrozumiałych dla mnie względów Autor rozdzielił dwa podpunkty wiążące się ze sobą tematycznie „Zrównoważony rozwój transportu” i „Transport a środowisko”, wprowadzając pomiędzy podpunkt „Transport a globalizacja”.

Wstęp do rozprawy zawiera niezbędne elementy, takie jak uzasadnienie wyboru tematu i jego istotności, określenie przedmiotu badań, celów, hipotez i metod badawczych oraz krótki opis zawartości poszczególnych rozdziałów. Autor chcąc zdefiniować pojęcie

infrastruktura transportu dokonał niezbyt szczęśliwego wyboru definicji. Sformułowanie „infrastruktura transportu, zgodnie z unijnymi definicjami, rozumiana jest jako....” sugeruje, że zostanie podana definicja, natomiast Autor jedynie wymienił niektóre jej elementy powołując się na rozporządzenie Komisji (WE) nr 851/2006. Niestety, zakres elementów infrastruktury wymieniony w tym rozporządzeniu jest niepełny, ponieważ ma ono zastosowanie tylko do innego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1108/70 wprowadzającego system księgowy dla wydatków na infrastrukturę w transporcie kolejowym, drogowym i żegludze śródlądowej. Stąd też nie uwzględniono infrastruktury innych gałęzi transportu.

Rozdział 1 *Transport jako przedmiot badań w naukach ekonomicznych* ma charakter teoretyczny. Autor zdefiniował pojęcia transportu, infrastruktury transportu i systemów transportowych, przedstawił rolę transportu w gospodarce oraz znaczenie transportu na tle współczesnych trendów w gospodarce światowej takich jak globalizacja i zrównoważony rozwój. W podrozdziale 1.1. lepsza byłaby kolejność, gdyby, najpierw zdefiniować pojęcie transportu, a następnie omówić rodzaje. W podziale transportu na gałęzie umknął Autorowi transport rurociągowy mający istotny udział w przemieszczaniu ładunków (w UE-28 udział ten sięga 5%, a w niektórych krajach nawet przekracza 10%).

Jest dla mnie niezrozumiały zamysł Autora, co chciał pokazać w tabeli 1 (na s. 18). Tytuł tabeli brzmi „Kryteria podziału źródeł potrzeb transportowych i ich rodzaje”, natomiast w tabeli dwa ostatnie wiersze dotyczą nie rodzaju źródeł potrzeb transportowych, a siły ich oddziaływania (potrzeby obligatoryjne i fakultatywne). Źródłem potrzeb transportowych zawsze są inne potrzeby człowieka mające charakter potrzeby pierwotnej, np. potrzeba dowiezienia surowców do produkcji, czy dojazd do pracy i nie dotyczy to tylko potrzeb o charakterze indywidualnym (czwarty wiersz tabeli). Kryterium rozmieszczenia przestrzennego pojawia się dwa razy (w dwóch pierwszych wierszach tabeli) i są elementy powtarzające się, np. lokalizacja bogactw naturalnych. Cała tabela sprawia wrażenie nieuporządkowanej i biorącej pod uwagę różne kryteria podziału potrzeb transportowych, a nie tylko ich źródła.

Pozytywnie należy ocenić przegląd definicji infrastruktury transportu i systemów transportowych. Autor przytoczył też definicję zintegrowanego systemu transportowego, przy czym warto byłoby zauważyć, że na przestrzeni lat pojmowanie integracji transportu zmieniło się i obecnie mówi się o różnych rodzajach/poziomach integracji podsystemów transportu.

W punkcie 1.4.2 omówiono rolę transportu w globalizacji gospodarki. Trochę zabrakło „klasycznych” pozycji literatury nt. globalizacji, jak chociażby A. Zorskiej czy B. Liberskiej. Skoncentrowano się na transporcie ładunków, nowoczesnych technologiach usprawniających transport, zabrakło natomiast jakiejkolwiek wzmianki o znaczeniu transportu pasażerskiego dla globalizacji. Czy wobec tego Autor rozprawy uważa, że transport osób nie jest w tym kontekście ważny?

Rozdział II *Infrastruktura transportu, dostępność transportowa i innowacyjność jako czynniki rozwoju gospodarczego regionu – aspekty teoretyczne* jest również rozdziałem teoretycznym. Omówiono pojęcie regionu i czynniki jego rozwoju w oparciu o teorie rozwoju regionalnego i ekonomii. Uwagę zwrócono też na oddziaływanie inwestycji w infrastrukturę transportu na gospodarkę regionu i omówiono tematykę badania tego wpływu. Przedstawiono także pojęcie dostępności transportowej, która wynika z lokalizacji w przestrzeni i sprawności systemu transportowego. Ostatnia część rozdziału została poświęcona pojęciu, charakterystyce i roli innowacji w rozwoju gospodarczym. Rozdział zawiera logiczny ciąg rozważań, w którym omówiono zagadnienia rozwoju transportu i innowacji w kontekście rozwoju regionalnego, gdzie rozważania są głęboko osadzone w adekwatnych teoriach ekonomicznych.

Rozdział 3 *Transport i infrastruktura transportu w politykach Unii Europejskiej* charakteryzuje podejście organów UE do roli transportu i inwestycji rozwojowych w integracji ugrupowania i poprawy spójności między regionami. Rozdział jest bardzo potrzebny w kontekście dalszych rozważań i przeprowadzonych badań, gdyż prawie wszystkie ważniejsze inwestycje w infrastrukturę transportu w Polsce i pozostałych krajach Europy Środkowo-Wschodniej są realizowane z wykorzystaniem unijnych instrumentów finansowych. Jednakże, jest on zdecydowanie zbyt szeroki jak na potrzeby rozprawy i niepotrzebnie podzielony na tyle podrozdziałów, co w konsekwencji powoduje, że niektóre kwestie są powielane w różnych podrozdziałach. Bez szkody dla jakości rozprawy można było połączyć podrozdział 3.3 w części dotyczącej sieci TEN-T i podrozdział 3.4 dotyczący realizacji sieci, zaś opis modeli i zbadanego przy ich użyciu oddziaływania sieci TEN-T umieścić w aneksie. Niepotrzebnie z tak dużą skrupulatnością Autor opisywał przebieg niektórych procesów legislacyjnych (np. na s. 146). W niektórych miejscach, jak np. na stronach 150-154 jest zbyt dużo wypunktowań, przez co ten fragment pracy wygląda jak konspekt (można byłoby z niektórych zrezygnować lub zdecydować się na inną formę przekazu).

W podrozdziale 3.5. Polityka transportowa w dokumentach strategicznych w Polsce przydałoby się „naskicować” hierarchizację omawianych dokumentów i wyjaśnić dlaczego akurat w takiej kolejności są omawiane. Nie została zastosowana zasada „od ogółu do szczegółu” i dokumenty mające charakter horyzontalny (np. SRK, NSRO) znalazły się pomiędzy dokumentami sektorowymi. Warto byłoby napisać chociaż zdanie wprowadzenia do Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015, a nie od razu w pierwszym zdaniu przechodzić do priorytetów.

Najwyżej oceniam zawartość rozdziału 4 *Rozwój systemów transportowych w Polsce na tle wybranych krajów UE w latach 2004-2013*, który zawierają badania własne Autora. Badania te świadczą o dużych umiejętnościach Doktoranta w zakresie zastosowania metod taksonomicznych. W rozdziale zaprezentowano rezultaty wielowymiarowej analizy porównawczej poziomu rozwoju systemów transportowych w polskich regionach, a następnie na tle regionów wybranych krajów Unii Europejskiej. Poprzedzono je szczegółowym przedstawieniem dotychczasowych badań dotyczących rozwoju sieci transportowych w Polsce w podziale na badania bazujące na czynniku dostępności transportowej, korzystające z metod taksonomicznych, quasi-eksperymentalne i modele równowagi ogólnej. Następnie Autor przedstawił szczegółowo zastosowaną metodologię badania, tj. metodę porządkowania liniowego, na potrzeby której skonstruował syntetyczny wskaźnik poziomu rozwoju systemów transportowych (SWRT). Wskaźnik ten posłużył do uszeregowania i pogrupowania (metodą trzech średnich) regionów Polski, a następnie pokazania polskich regionów na tle regionów innych państw. Autor wyselekcjonował 12 zmiennych objaśniających odnoszących się do transportu drogowego, kolejowego, lotniczego i miejskiego. Większość zmiennych została dobrana właściwie, a Autor samodzielnie stworzył niektóre miary względne uwzględniające potencjał regionów, widząc niedoskonałość danych bezwzględnych. Jedyną zmienną, która nie odzwierciedla poziomu rozwoju systemu transportowego regionów, to liczba samochodów ciężarowych na 1000 mieszkańców (X5). Po pierwsze, wiele samochodów ciężarowych jest w leasingu i są zarejestrowane tam, gdzie jest siedziba leasingodawcy (najczęściej jest to woj. mazowieckie), gdy pojazd pozostaje jego własnością. Natomiast przedsiębiorstwa wykorzystujące w swojej działalności takie pojazdy są rozmieszczone w różnych regionach. Po drugie, na rynku transportowym usługi mogą być świadczone w całym kraju i w całej Europie, gdyż dzięki internetowym giełdom frachtowym załadowcy i spedytorzy mają dostęp do ofert przewozu z terenu całej Polski i innych krajów. Wobec powyższego ten wskaźnik nie charakteryzuje systemu transportowego konkretnego regionu.

Autor słusznie zauważył, że liczba samochodów przypadające na 1000 mieszkańców nie zawsze jest stymulantą. Po przekroczeniu pewnego nasycenia samochodami, ich nadmierna ilość powoduje zakłócenia w funkcjonowaniu systemu transportowego.

Szczegółowo omówiono wartości uzyskanych wyniki i zmiany jakie zaszły w badanej perspektywie czasowej, jednak często było to tylko stwierdzenie faktów, bez próby wyjaśnienia przyczyn pozytywnych lub negatywnych zmian (coś wzrosło, coś obniżyło się, ale nie wyjaśniono dlaczego tak się stało). Czasami odnosiłam wrażenie, że w niewystarczającym stopniu przedyskutowano otrzymane wyniki. Natomiast bardzo pozytywnie oceniam analizę silnych i słabych stron systemów transportowych poszczególnych województw.

Przeprowadzono również badanie zależności między poziomem rozwoju systemów transportowych a ich rozwojem gospodarczym, badając siłę korelacji między SWRT a PKB per capita. Badanie wykazało iż w przypadku polskich regionów występuje silna zależność między wskaźnikami.

Analogiczne badanie Autor przeprowadził dla regionów Polski, Niemiec, Czech, Słowacji i Węgier, w którym wykazał iż polskie regiony poprawiły swoje wskaźniki SWRT względem innych regionów w badanym okresie i wyciągnął interesujące wnioski z wyników badania korelacji między rozwojem systemów transportowych a ich PKB per capita.

Rozdział 5 *Analiza porównawcza efektywności inwestycji w rozwój infrastruktury transportu i innowacyjności w Polsce w latach 2004-2013* wzbudził moje duże zainteresowanie, ponieważ Autor podjął się niełatwego zadania. O ile nietrudno jest porównać poniesione nakłady finansowe na rozwój infrastruktury transportu i na poprawę innowacyjności, to większy problem stanowił porównanie uzyskanych efektów – jak porównać przyrost długości dróg ze wzrostem liczby uzyskanych patentów. Autor jednak wykonał to zadanie, traktując jako efekt stopień realizacji celów założonych w dokumencie NSRO 2007-2013, gdzie analiza uzyskanych wyników pozwala stwierdzić, że cele związane z rozwojem infrastruktury transportu udało się zrealizować w znacznie większym stopniu niż te dotyczące innowacyjności. Brak ujęcia liczbowego typowego dla określania efektywności powoduje, że ta ocena jest nieco „rozmyta” i nasuwa się pytanie, czy coś jest efektywne tylko dlatego, że udało się uzyskać efekty rzeczowe? Czy środki finansowe poniesione na inwestycję w infrastrukturę transportu, która jest inwestycją nietrafną lub nie przyczyniającą się do usprawnienia funkcjonowania transportu mogą być uznane za wydane efektywnie? (np. lotnisko Gdynia-Kosakowo, które nie zostało uruchomione).

Rozdział w znacznym stopniu zawiera powielenie informacji zawartych w dokumentach strategicznych i ewaluacyjnych. Jest ocena różnych zagadnień dokonana z punktu widzenia władz, a za mało jest oceny własnej. Powszechne są sformułowania w rodzaju „Dokumenty rządowe wykazały, że inwestycje w innowacyjność i infrastrukturę transportu w latach 2004-2013 pozytywnie oddziaływały na rozwój regionalny”. Moim zdaniem w dokumentach rządowych kładziony jest większy nacisk na osiągnięte sukcesy i pozytywne efekty, a przemilcza się porażki.

W podrozdziale 5.2 (s. 246) i w podrozdziale 5.3 (s. 263) powtarza się dokładnie ta sama treść o objętości ponad pół strony.

Uwagę zwraca też koncentrowanie się na opisie faktów, przy braku głębszej analizy i próby oceny przyczyn zachodzących zmian, np. innowacyjności w podrozdziale 5.1. Czytając ten podrozdział nieraz zastanawiałam się dlaczego nastąpiły takie a nie inne zmiany, ale odpowiedzi nie znalazłam. Nie znalazłam chociażby wyjaśnienia takiej kwestii: co było przyczyną znacznego zmniejszenia się odsetka innowacyjnych przedsiębiorstw w latach 2004-2013, mimo przeznaczania na innowacje tak dużych środków finansowych ?

Do analizy innowacyjności i infrastruktury transportu w rankingach konkurencyjności WEF i IMD nie mam zastrzeżeń - została właściwie przeprowadzona i omówiona.

Podsumowując, rozdział 5 mimo pewnych uwag również wnosi istotny wkład do rozważań i stanowi pewną „klamrę” spinającą problematykę znaczenia infrastruktury transportu i innowacyjności dla rozwoju regionów.

W zakończeniu rozprawy Autor dokonał podsumowania rozważań, wyników przeprowadzonych badań i sformułował wnioski z nich wypływające. Poprawnie zweryfikował postawione we wstępie hipotezy i zrealizował cele stosując zróżnicowane metody badawcze. Wyniki badań przedstawiono w sposób zwięzły i zrozumiały, wyciągając z nich właściwe wnioski. Zakończenie zawiera właściwe treści i wywody, chociaż osobiście uważam za zbędne powtarzanie w zakończeniu celów i hipotez, które zostały przedstawione we wstępie pracy.

*Mimo pewnych uwag krytycznych i polemicznych zawartych w tej części recenzji moja ogólna ocena struktury pracy i jej zawartości jest pozytywna.*

#### **4. Ocena doboru źródeł literaturowych i zaawansowania wiedzy teoretycznej z zakresu nauk ekonomicznych**

Autor dokonał trafnego wyboru źródeł literaturowych i źródeł danych empirycznych. Na bibliografię składają się 154 prace zwarte (w tym 48 obcojęzycznych), 90 artykułów



naukowych (w tym 41 obcojęzycznych), 93 dokumenty i akty prawne i 40 źródeł internetowych, co łącznie daje 377 pozycji. Bibliografia jest bardzo szeroka, jak na rozprawę doktorską i Autor dogłębnie zapoznał się również z literaturą zagraniczną. Publikacje są dobrze dobrane do realizacji celów badań, chociaż w niektórych obszarach można byłoby dodać jeszcze tzw. klasyczne pozycje literatury, chociażby w kontekście globalizacji i zrównoważonego rozwoju. Nie jest to zarzut, a jedynie sugestia, ponieważ zawsze takie braki można wskazać na zasadzie „dlaczego ta pozycja jest ujęta, a ta chociaż również ważna nie jest”.

Stopień zaawansowania wiedzy teoretycznej z zakresu ekonomii, ekonomiki transportu i regionalistyki jest u doktoranta wysoki i jest on dobrze zorientowany w niuansach rozumienia infrastruktury transportu, systemów transportowych i metod ich badania. Autor nie ustrzegł się jednak pewnych błędów natury terminologicznej, szczególnie dotyczącej transportu, np.

- Inteligentny System Transportu nie jest równoważny GPS, gdyż GPS to system pozycjonowania, który jest wykorzystywany do funkcjonowania tego systemu (s. 40);
- pojęcia kosztów zewnętrznych transportu nie powinno się stosować zamiennie z efektami zewnętrznymi, gdyż koszty te są negatywnym efektem funkcjonowania transportu, efekty zewnętrzne mogą być również pozytywne (s. 40);
- użyto pojęcia „konkurencja” w znaczeniu potocznym, określając nim podmioty, które ze sobą rywalizują (s. 71);
- „przemysł transportowy” – transport jest działalnością usługową, a nie przemysłową (s. 107);
- określenia import i eksport są zarezerwowane dla handlu międzynarodowego, wobec czego nie powinny być stosowane do przywozu ładunków do danego regionu z innych części kraju i nadania ładunków z danego regionu do innych regionów w kraju (s. 198);
- samochód dostawczy  $\neq$  samochód ciężarowy – to nie są synonimy; w rozdziale 4 często używano określenia samochód dostawczy w stosunku do wszystkich samochodów ciężarowych. Jest to nieprawidłowe, ponieważ określenie „samochód dostawczy” odnosi się do lekkiego samochodu ciężarowego, przeznaczonego do przewozu niedużych ładunków i powszechnie przyjmuje się, że są to pojazdy do 3,5 tony dopuszczalnej masy całkowitej;
- w ekonomice transportu nie używa się słowa „auto” – jest to potoczne określenie samochodu (rozdział 4);

- podobnie w profesjonalnym użyciu nie określa się samochodów ciężarowych tirami; TIR oznacza międzynarodową konwencję celną dotyczącą międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (s. 217);
- lotnisko ≠ port lotniczy – woj. opolskie nie ma portu lotniczego (lotniska użytku publicznego wykorzystywanego do celów handlowych) a ma lotniska, np. sportowe (s. 206) ;

*Mimo wskazanych błędów terminologicznych uważam, iż Doktorant wykazał się znajomością wiedzy teoretycznej z zakresu badanej problematyki na poziomie wysokim dla rozpraw doktorskich zgodnie z ustawą o stopniach i tytule naukowym.*

## 5. Formalna strona rozprawy

Formalna strona rozprawy nie budzi większych zastrzeżeń. Przypisy sporządzano z reguły poprawnie poza nielicznymi wyjątkami. Gdy Autor nie korzystał bezpośrednio z materiału źródłowego, a ze źródła wtórnego, w którym powoływano się na źródło pierwotne to powinien zastosować konstrukcję: *źródło pierwotne, cyt. za źródło wtórne*. Natomiast Autor używał konstrukcji: *źródło pierwotne, (w:) źródło wtórne*, tak jakby to był artykuł lub rozdział w pracy zbiorowej. Drugi przykład sporządzania przypisów, z którym się nie zgadzam, to traktowanie instytucji (np. Komisji Europejskiej, Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju) jako autorów. W systemie, w którym Autor sporządził przypisy przyjmuje się, że instytucja jest wydawcą (w przeciwieństwie do systemów harwardzkiego czy APA, w których faktycznie przypis rozpoczyna się od instytucji, jeśli nie ma podanego autora). Akty prawne powinny być przywoływane w przypisie w pełnym brzmieniu, a nie zawsze były (np. na s. 23). Nazwy czasopism w przypisach powinny być w pełnym brzmieniu, a nie ich skrót (np. na s. 145). Nie zawsze stosowano przypisy skrócone typu „Ibidem” (np. na s. 170).

Praca zilustrowana jest wieloma tabelami i rysunkami starannie wykonanymi. Czasami brakuje w tekście odwołania do tabeli lub rysunku (np. nie ma do tabeli 1). Bibliografia jest sporządzona prawidłowo, ale powinna rozpoczynać się na nowej stronie, a nie pod spisem wykresów. Można więc uznać, iż technika pisania pracy doktorskiej została opanowana.

Rozprawa została napisana poprawnym językiem, chociaż można też znaleźć trochę literówek (nie są one liczne), brak znaków interpunkcyjnych i stosunkowo często brakowało spacji. W rozprawie zdarzały się błędy gramatyczne, frazeologiczne, stylistyczne, np.:

- „Efekt, który polega na rozprzestrzenianiu się skutków danych działań na większym obszarze.” – zdanie urwane, brak orzeczenia (s. 78);

- „Niezbędny wysiłek transportowy do takich miejsc pokazuje ...” (s. 83);
- wymieniając „wyspy innowacji” Autor umieścił w jednym ciągu 2 razy miasto Londyn i wśród polskojęzycznych nazw miast umieścił nazwę obcojęzyczną Milan (=Mediolan) (s. 97);
- nie rozpoczyna się zdania od „Przy czym” (s.103)!
- projekty nie mogą mieć charakteru przesunięć międzygałęziowych w transporcie, mogą się co najwyżej do nich przyczyniać (s. 110);
- „Sieć transeuropejska w 2001 roku liczyła 75185 km dróg, z których 20609 to drogi planowane....” – zdanie jest niezrozumiałe, ile w rzeczywistości tych kilometrów dróg było ? (s. 145);
- „W latach 2004-2013 powstało w Polsce wiele dokumentów traktujących o polskiej polityce transportowej...” – dokumenty nie traktują o polityce, tylko ją kształtują, ustalają kierunki itp. (s. 148);
- „Jednym z głównych celów dokumentu (cel 3) jest Poprawa dostępności terytorialnej kraju...” – to nie jest cel dokumentu, tylko prowadzonej polityki (s. 60);
- „Realizacji polityki transportowej kraju, w oparciu o dokumenty unijne wymagała dużych nakładów finansowych” – zdanie niepoprawne gramatycznie;
- „...zauważyć można, iż rozwój systemów transportowych w regionach Polski dąży do niwelowania różnicy z regionami niemieckimi” – systemy transportowe nie mają mocy sprawczej, nie mogą dążyć (s.233);
- w kontekście realizacji polityki, czy finansowania inwestycji bardziej poprawne jest używanie określeń środki finansowe, fundusze, ale nie pieniądze (s. 238);
- „...ranking w okresie 10 lat urosł o ponad 20 punktów” – ranking nie może urosnąć (s. 281).

*Rozumiem jednak, że przy tak dużej objętości pracy, różne potknięcia językowe mogą się zdarzyć i moja ogólna ocena strony formalnej rozprawy jest pozytywna.*

## **6. Uwagi końcowe i konkluzja**

Końcowa ocena rozprawy doktorskiej uwzględniająca zarówno jej aspekty merytoryczne, metodyczne, jak i formalno-warsztatowe uprawnia do stwierdzenia, iż stanowi ona oryginalne rozwiązanie problemu badania i porównywania wpływu systemów transportowych na rozwój regionów, wykazując jednocześnie bardzo dobry ogólny poziom wiedzy teoretycznej Autora w dyscyplinie ekonomia. Potwierdza ona posiadaną przez Autora

umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej o istotnych walorach teoretycznych i aplikacyjnych.

**W związku z powyższym stwierdzam, iż recenzowana praca spełnia wymagania stawiane rozprawom doktorskim w obowiązujących przepisach, zgodnie z treścią art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz.U. nr 65, poz. 595 z późn. zm.) i wnoszę o jej przyjęcie przez Radę Wydziału Nauk Ekonomicznych Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu i dopuszczenie do publicznej obrony.**



Gdańsk, 28.12.2017 r.