

Recenzja

Rozprawy doktorskiej mgr Zdzisława Wojdygowskiego
pt.: Ekonomiczne aspekty rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce

1. Wybór przedmiotu i tematu rozprawy

Rozważania dotyczące problematyki infrastruktury kolejowej w ujęciu ekonomicznym są przedmiotem rozważań naukowych niewielkiego grona naukowców. Szlaki i węzły transportu kolejowego są fundamentem, jakości funkcjonowania i rozwoju krajowego kolejnictwa. Istnieje pośród praktyków i pracowników nauki opinia, że proces unowocześnienia infrastruktury kolejowej w Polsce przebiega zbyt wolno i nie spełnia wymagań, jakie planowano w ostatnich 15-20 latach. W przeszłości występował niedobór środków finansowych na badania i rozwój infrastruktury. Wsparcie funduszy Unii Europejskiej spowodowało, że środki finansowe, jakimi dysponowały władze w transporcie kolejowym na infrastrukturę nie zostały w pełni wykorzystane.

Uznaję, że przedmiot badawczy rozprawy doktorskiej mgr Zdzisława, Wojdygowskiego obejmujący ekonomiczne problemy rozwoju infrastruktury kolejowej na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat w naszym kraju jest problemem naukowym. Doktorant podjął się trudnego zadania obejmującego całość struktury decydentów mających wpływ na kwotę środków finansowych przeznaczonych w kolejnych latach na infrastrukturę krajowego transportu kolejowego.

Temat rozprawy doktorskiej uważam za zasadny i potrzebny w doskonaleniu narzędzi badawczych, jakimi posługujemy się w ekonomii transportu kolejowego.

2. Cel badawczy i teza pracy

Główny cel obejmuje identyfikację ekonomicznych i organizacyjnych barier rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce oraz wskazanie rozwiązań umożliwiających ich przezwyciężenie. Doktorant w celu badawczym wskazuje na zakres rozważań, jaki ma przeprowadzić, aby udowodnić podstawową tezę rozprawy doktorskiej. Treść tezy badawczej jest następująca: " Istniejące ekonomiczne i organizacyjne bariery realizacji inwestycji infrastrukturalnych w transporcie kolejowym prowadzą do

marginalizacji kolei w rynku przewozów pasażerskich i towarowych, negatywnie wpływają na wzrost gospodarczy oraz urzeczywistnienie idei zrównoważonego rozwoju". We wstępie rozprawy cel pracy został rozpisany na cztery cele szczegółowe, natomiast tezie głównej przypisano cztery hipotezy badawcze.

Oceniam, że postawiony cel badania poszerza zakres pracy zawarty w tytule. W podanym celu pojawiają się problem "barier organizacyjnych". Zakres rozprawy doktorskiej i obszar tematyczny prowadzonych badań służy udowodnieniu sformułowanej tezie badawczej.

3. Ocena wykorzystanej metodyki w rozprawie doktorskiej

Pan mgr Zdzisław Wojdygowski wykazał znajomość klasycznego podejścia naukowego do rozwiązania postawionego problemu badawczego. Rozważania rozpoczął od ogólnych pojęć, klasyfikacji, cech o infrastrukturze kolejowej. Wspierając się na dorobku naukowym zawartym w krajowej i zagranicznej literaturze określił rolę, jaką spełnia infrastruktura kolejowa w rozwoju gospodarczym kraju.

Następnie zgodnie z logiką naukowego podejścia zaprezentował bogaty zestaw informacji oceniających stan i poziom rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce. W tym zakresie rozprawy poza wykazaniem stanu i zmian, jakie wyrażone zostały w miernikach naturalnych jak i podstawowych parametrach technicznych, przedstawił swoje własne krytyczne poglądy na omawiany przedmiot badań. Wykazana jest znajomość przyczyn, jakie powodowały zmiany zachodzące w infrastrukturze kolejowej Polski.

Prezentowane zestawy informacyjne w odniesieniu do regulacji prawnych, struktury zarządów, długości linii, prędkości, jakie można osiągać na liniach, gęstości a nawet nacisku na oś, pracy przewozowej na liniach podawane są w różnych przedziałach czasu. Rozstaw czasu zawarty jest od 1990 do 2015 roku a czasami zawiera się w przedziale 2005 do 2015 roku lub 2007 do 2012 roku a innym razem 2010-2014 lat. Pomimo że porównania wykazują określone tendencje w zestawionych miernikach z innym miernikami to powinny być rozpatrywane w tym samym przedziale lat. W pracy naukowej, jeśli zjawiska ujmujemy historycznie to obowiązuje zasada jednakowego przedziału czasu z niewielkimi odstępstwami powstałymi na skutek braku pozyskania danych.

W następnej części rozprawy Doktorant podjął się oceny strategii i programów, jakie zostały opracowane dla transportu kolejowego a w tym infrastruktury kolejowej.

W tej części `rozprawy przedstawiony został dorobek kilku znaczących przedstawicieli nauki z zakresu opracowywania strategii. Doktorant wskazał, na jakich zasad należy opracować strategię i jakie wymagania powinna spełniać strategia. Te rozważania przeniósł w sposób metodycznie poprawny na treść zawartą w strategii europejskiej sieci kolejowej opracowanej przez Komisję Europejską z uwzględnieniem sieci TEN-T.

Uznaję, że ta część rozważań jest niezbędna z uwagi na jednolitość i spójność posługiwania się instrumentami i wytycznymi w każdej strategii, do których należą między innymi: przewidywalność i zniesienie barier w przygotowaniu inwestycji, zdolność do tworzenia wartości dodanej (korzyści dla gospodarki), tworzenie poprawnego klimatu inwestycyjnego. Ta spójność dotyczy również przemian rozwojowych, jakie obejmują infrastrukturę kolejową w krajach UE.

Znaczną uwagę Doktorat poświęcił ocenie treści programów i strategii, jakie zostały opracowane i przyjęte przez różne szczeble władz państwowych naszego kraju tj. Radę Ministrów i resort infrastruktury i ich agendy. Przedstawił w lapidarnym skrócie treść kilku opracowanych strategii, jak np. Kierunkowy Program Linii Dużych Prędkości, Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku, czy Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku. W opisanych dokumentach zwraca uwagę na problemy dotyczące infrastruktury kolejowej. Bardziej szczegółowo przedstawia swój punkt widzenia dla Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych w latach 2011 do 2015 roku.

W oparciu o przedstawione dane w tabelach 18-26 o wydatkach poniesionych na poszczególne zadania i uzyskane wyniki rzeczowe przeprowadza ocenę realizacji strategii-programu inwestycji kolejowych. W swojej ocenie podaje przyczyny, które sprawiły znaczną dyspersję pomiędzy zadaniami określonymi w programie a uzyskanymi wynikami po stronie wydatków oraz rzeczowych zmian w infrastrukturze kolejowej. Na zakończenie swoich wywodów Doktorant sformułował zalecenia, jakich należy przestrzegać, aby w strategii występowała zgodność pomiędzy zadaniami, jakie należy osiągnąć w prognozowanym czasie, wydatkami i uzyskanym w rzeczowym wymiarze elementami infrastruktury kolejowej.

Słabością metodyczną tej części rozważań (dotyczy to rozdziału 3 rozprawy doktorskiej) jest brak przedstawienia własnych poglądów w krytycznym podejściu do omawianych strategii przez pryzmat przyczyn powodujących nieefektywne realizowanie inwestycji infrastrukturalnych w transporcie kolejowym. W każdym

działaniu na osiągnięcie celów wyznaczonych w strategii wpływ wywierają czynniki pozafinansowe jak np.: jakość procesu zarządzania, poziom wiedzy i umiejętności sprawujących władze organizacyjną, jakość wykonujących prace budowlanych, poziom koordynacji uczestniczących podmiotów w systemie zarządzania i wykonawstwa. Doktorant przedstawił zestawy danych i na ich podstawie stwierdza o odchyleniach, jakie pojawiły się pomiędzy założonymi celami a faktycznie zrealizowanymi inwestycjami.

W dalszej części rozprawy doktorskiej przedstawia niesprawności¹ systemu finansowania infrastruktury kolejowej Polski. Najpierw omawia systemy-sposoby finansowania struktury kolejowej w wybranych krajach europejskich o dużej długości sieci kolejowej (Niemcy) jak i małej sieci kolejowej (Chorwacja). Doktorant wskazuje na zalety i wady prezentowanych rozwiązań w finansowaniu infrastruktury kolejowej w tych krajach. W tej ocenie wspiera się o podane w literaturze rozważania krajowych przedstawicieli nauki.

Na tle tak szerokiego przygotowania prezentuje uwagi dotyczące niesprawności, jakie wystąpiły w systemie finansowania inwestycji kolejowych w badanym okresie. Stwierdza, że doszło do zachwiania proporcji pomiędzy inwestycjami modernizacyjnymi a rewitalizacyjnymi, przy jednoczesnym ograniczeniu środków finansowych na utrzymanie infrastruktury kolejowej. Podaje szczegółowo, że wiele tych inwestycji nie przyniosło wartości dodanej w postaci skrócenia czasu przejazdu. Poza brakiem uzyskania znaczącej wartości dodanej w zrealizowanych inwestycjach nie wykonano wiele zaplanowanych przedsięwzięć inwestycyjnych przy jednoczesnym niewykorzystaniu zaplanowanych środków finansowych. Podane są mierniki wartościowe i naturalne w odniesieniu do Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych (WPIK) na lata 2011-2015.

Poza stroną krytyczną w odniesieniu do stanu z minionego okresu Doktorant przedstawia propozycje modelu finansowania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. W tym modelu wzoruje się częściowo na doświadczeniach stosowanych w Niemczech. Proponuje, aby inwestycje infrastrukturalne były zasilane z funduszy UE oraz budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego. Jednocześnie wskazuje, że działalność operacyjna związaną z utrzymaniem

¹ Doktorant w tytule czwartego rozdziału używa słowa mankamenty. Uznaję że to słowo zgodnie ze słownikiem polskim ma zbyt szerokie znaczenie np.: mankament to błąd.

inwestycji powinna być finansowana z budżetu państwa, jednostek samorządu terytorialnego i zarządcy infrastruktury.

Obok tych propozycji Doktorant wskazuje na potrzebę uregulowań prawnych i zawarcia wieloletnich kontraktów pomiędzy rządem a zarządcą infrastruktury. Doktorant podkreśla, że zaproponowany model będzie sprawniejszy od dotychczasowych rozwiązań finansowania inwestycji kolejowych w Polsce.

Przedstawiony model jest dużym uproszczeniem w odniesieniu do złożoności, jaka występuje zarówno w procesie projektowania, koordynowania przepływu środków finansowych w czasie dla adresowanej inwestycji. Środki finansowe nie mogą "statycznie leżeć" - być odłożone i czekać na moment wydatków. Dlatego nawet w daleko uproszczonym modelu należy orientacyjnie przedstawić procentowe proporcje udziału środków finansowych UE, rządu, samorządu terytorialnego czy zarządcy infrastruktury dla określonego rodzaju kolejowej inwestycji infrastrukturalnej.

W piątym ostatnim rozdziale rozprawy Doktorant poprawnie metodycznie przedstawia propozycje powiązań organizacyjnych, jakie w krajowym systemie inwestycji infrastrukturalnych (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko-POiIŚ) wiążą się z procesem decydowania o konkretnych inwestycjach i ich finansowaniu. Najpierw poddaje krytyce złożoność organizacyjną systemu. Uważa że organizacja rozumiana rzeczowo składająca się z dwunastu instytucji w trójpoziomowej strukturze organizacyjnej nie może sprawnie działać. Z tego względu w każdym etapie procesu inwestycyjnego a szczególnie uruchomienia płatności występują opóźnienia.

Złożoność struktury uczestniczących podmiotów utrudnia współpracę z niezależną organizacją JASPERS udzielającą bezpłatnego doradztwa w absorpcji funduszy strukturalnych państwom członkowskim UE. Stwierdzenie takie wspiera przykładami z praktyki. Rozważana jest również niesprawność w zakresie szacowania kosztów projektowanych inwestycji. Doktorant stwierdza, że rzeczywiste koszty różnią się od planowanych nawet o 45%. Tak, więc projekty inwestycyjne korzystające z doradztwa JASPRS we wstępnym etapie przyniosły znacznie lepsze rezultaty.

W dalszej części rozdziału piątego identyfikuje kilka niedoskonałych procedur (Doktorant używa słowo bariera) w rozwoju infrastruktury kolejowej, do których zalicza: nieskuteczne procedury przygotowania przedsięwzięć inwestycyjnych w

zakresie, przetargu (bariera komplikacji (ss.232-237), stosowania ceny, jako podstawowego kryterium wyboru wykonawcy (s.238), procedur odwoławczych, zmian zakresu rzeczowego dokumentacji (s.242). W dalszej części przechodzi do treści prospektywnej wskazując na eliminowanie niedoskonałości w procesach przygotowywania inwestycji (Podaje model przygotowania przedsięwzięcia inwestycyjnego (s. 244) a następnie model przedsięwzięcia w fazie przed inwestycyjnej (s.247).W trzecim kroku proponuje sprawniejsze procedury dla fazy realizacji i utrzymania inwestycji (s.256).

W końcowej części prospektywnego wywodu przedstawia usprawnienia, które zwiększą skuteczność realizacji kolejowych inwestycji infrastrukturalnych. Doktorant zbudował model obejmujący system, procesy, informacje, ludzi, zasoby finansowe, cechy, projekty, mierniki. Łącznie do modelu wykorzystanych zostało 14 kategorii ekonomicznych i organizacyjnych, co bardzo komplikuje wzajemne przepływy informacyjne i zwiększa ryzyko przekłamań treści informacji. Model zapisany jest w postaci rysunku (Rys.20) o nazwie "Propozycja struktury usprawnień skuteczności realizacji kolejowych inwestycji infrastrukturalnych".

Recenzentowi trudno dokonać oceny poprawności przedstawionych zależności pomiędzy procesami i rzeczami w oparciu o zasady prezentowane w ekonomii czy organizacji i zarządzaniu. Jednak stwierdzam, że przeprowadzona w rozprawie doktorskiej analiza przebiegu zasad procesu inwestycyjnego i propozycje zmian w etapach prowadzenia procesu inwestycyjnego miały naukowe podstawy metodyczne z ekonomii i organizacji. Dlatego uważam, że jest to twórcza propozycja zmian wyrosła na podstawach naukowych i powinna być przedmiotem analizy zespołu eksperckiego. Model jest wynikiem rozważań teoretycznych, ale jest skierowany dla celów utylitarnych-praktyki.

Ostatni podrozdział 5.3 zawiera rozważania dotyczące barier rozwoju infrastruktury kolejowej. Recenzent uznaje, że ten zakres rozważań powinien być wcześniej usytuowany w strukturze rozprawy doktorskiej. Doktorant we wcześniejszych rozdziałach i podrozdziałach wykorzystuje pojęcie bariery (przeszkoda, utrudnienie, itp. są synonimami słowa bariera). Przedstawione propozycje zmian w procesach inwestycyjnych w podrozdziałach 5.1 i 5.2 oparte były o analizę procesów i etapów, jakie zaszły w inwestycjach infrastruktury kolejowej. Doktorant bardzo często uznawał, że te bariery powodowały niesprawności (niedokładności) a nawet błędy w strukturze decydującej o realizacji określonej

inwestycji infrastrukturalnej. Ponowne podejmowanie rozważań o barierach po przedstawieniu propozycji zmian (rekomendacjach Doktoranta) jest z punktu metodyki pisania każdej rozprawy naukowej znaczącym uchybieniem. Obowiązuje tradycyjna zasada najpierw analiza a następnie synteza.

Do tej uwagi metodycznego podejścia w pisarstwie rozprawy dopisuję dwa mniejszej wagi uchybienia ku przestrodze Doktoranta na przyszłość w pisaniu artykułów i publikacji zwartych. Pierwsza uwagą dotyczy podawania tych samych danych na ss. 165, 206, 249, 262 o nieukończonych inwestycjach w stosunku do planu i niewykorzystanych mld zł w realizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych w latach 2011-2015.

Druga uwaga dotyczy propozycji zmian wcześniej nieomawianej formuły zastosowania w sposobie finansowania inwestycji Partnerstwa Publiczno Prywatnego. Doktorant stwierdza w jednym zdaniu, że dobrym przykładem są kraje UE oraz USA w korzystaniu przy inwestowaniu w infrastrukturę kolejową z PPP. Po tym stwierdzeniu na rys. 21 (s.276, przedostatnia strona treści rozprawy) przedstawia model formuły współpracy w ramach PPP. Jedno stwierdzenie bez podania korzyści, zalet i wad nie może być podstawą uznania, że w przypadku naszych krajowych rozwiązań własnościowych na kolei, polityki państwa, struktury władzowej, doświadczeń z innych sektorów gospodarki korzystanie z formuły PPP można się nie sprawdzić. Formuła PPP jak każde rozwiązanie strukturalne ma zalety i wady. Bez ich omówienia nie należy wprowadzać do naukowej rozprawy takiego sposobu finansowania procesu inwestycyjnego.

Doktorant w swoich rozważaniach o ekonomicznych aspektach rozwoju infrastruktury kolejowej pomina kategorię amortyzacji infrastruktury. Kategoria amortyzacji odgrywa rolę "rezerwuaru" akumulującego środki finansowe, które w części mogą być wykorzystane, jako wspomagające źródło finansowania infrastruktury. Brak przedstawienia zagadnienia amortyzacji uznaję za uchybienie w kontekście tytułu rozprawy doktorskiej.

Konkluzja

Pan mgr Zdzisław Wojdygowski podjął się zbadania w aspekcie ekonomicznym bardzo szeroko rozbudowanego pod względem strukturalnym problemu rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce. W recenzowanej rozprawie zaprezentował znajomość wiedzy z kilku obszarów nauki ekonomii i zarządzania.

Poprawnie powiązał zakres swojego rozumowania w świetle strategii, struktury organizacyjnej podmiotów uczestniczących w procesach inwestycyjnych z kategoriami ekonomicznymi. Wykorzystanie zależności, jakie zostały wykazane pomiędzy kategoriami nauki zarządzania, jako tła z podstawową problematyką ekonomiczną uznaję za wielką zaletę rozprawy. Poprawnie metodycznie przedstawił swoje wywody, co do analitycznej strony rozwiązywanego problemu jak również zaproponował propozycje zmian w procesie rozwoju infrastruktury kolejowej Polski. Udowodnił, że potrafi w oparciu o udokumentowane wyniki badania wyciągać prawidłowe wnioski użyteczne dla teorii i praktyki.

Przedstawione uwagi krytyczne dotyczą niewielkiej części całości tak rozlegle przedstawionego i rozwiązanego w rozprawie doktorskiej problemu naukowego.

Uważam, że rozprawa Pana mgr Zdzisława Wojdygowskiego pt.: "Ekonomiczne aspekty rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce" w pełni odpowiada wymaganiom stawianym rozprawom doktorskim zgodnie z ustawą o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki z dnia 14 marca 2015 roku i wnoszę o dopuszczenie jej do publicznej obrony.

Prof. dr hab. inż. 24.08.2017

