

dr hab. Jerzy Kitowski, prof. UR
Wydział Ekonomii
Uniwersytetu Rzeszowskiego

Rzeszów, 20 czerwca 2017 r.

Recenzja rozprawy doktorskiej
Karola Wiktora Kowalczyka
pt. *Pasażerski transport kolejowy na obszarach aglomeracyjnych w Polsce a*
rozwiązania multimodalne w codziennych dojazdach do pracy,
napisanej pod kierunkiem Prof. dr. hab. Tomasza Komornickiego

Wieloaspektowa problematyka dojazdów do pracy doczekała się w Polsce wprawdzie obszernej literatury przedmiotu, ale jak łatwo można zauważyć, po 1989 roku ukazały się nieliczne prace z tego zakresu. W warunkach transformacji gospodarki narodowej radykalnie został ograniczony dostęp do interesujących nas danych. W spisie powszechnym z 2002 r. pominięto kryterium miejsca pracy (bariera ochrony danych osobowych), dopiero w 2006 r. Główny Urząd Statystyczny przeprowadził badania przepływów ludności związanych z zatrudnieniem w Polsce, które pozwoliły uzyskać ogólne informacje o liczbie (i kierunkach) dojeżdżających do pracy, dzięki wykorzystaniu danych z bazy POLTAX, udostępnionej przez Ministerstwo Finansów, przy współpracy z Ośrodkiem Statystyki Miast GUS. Za dojeżdżających do pracy uznano tych podatników, którzy w formularzach PIT11/B lub PIT40 za 2006 rok wykazywali zwiększone koszty uzyskania przychodów z tytułu dojazdów do pracy, a ich miejsce zamieszkania (gmina) było inne niż gmina zatrudnienia. Warto jednak zauważyć, że omawiane badanie nie uwzględniało osób samozatrudnionych oraz tych pracowników, którym pracodawca nie powiększał kosztów uzyskania przychodów z tytułu dojazdów do pracy. Ponadto GUS, uwzględniał tylko przepływy powyżej 9 osób. Według tego kryterium w 2006 roku dojeżdżało do pracy 2 340 tys. osób.

Kolejne badania nad dojazdami do pracy GUS przeprowadził podczas Narodowego Spisu Ludności i Mieszkań w 2011 roku. Wprowadzono wówczas pewne modyfikacje metodyczne, wykorzystano głównie informacje Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, dotyczące płatników składek i ubezpieczonych, co pozwoliło uwzględnić populację zarówno osób samozatrudnionych oraz tych pracowników, którzy nie składali zeznań podatkowych, bądź nie korzystali z podwyższonych kosztów uzyskania przychodów z tytułu dojazdów do pracy. Te skorygowane kryteria badań pozwoliły oszacować liczbę osób dojeżdżających do pracy na 4 462,5 tys. W celu zachowania porównywalności, wyniki spisu 2011 r. zostały przeliczone według kryterium z 2006 r. co dało liczbę 3 130,6 tys. dojeżdżających do pracy (jednakże nadal wyniki obu badań nie są

w pełni porównywalne). Dodatkową barierą jest brak dostępu do informacji statystycznej o przewozach pracowniczych, realizowanych przez poszczególnych przewoźników (tajemnica handlowa).

Tym bardziej należy docenić odwagę i determinację Doktoranta, że nie bacząc na barierę dostępności wiarygodnych danych statystycznych, podjął ambitną próbę sięgnięcia po aktualny, ważny społecznie oraz złożony problem badawczy.

Do 1989 r., z szeroko rozumianej problematyki dojazdów do pracy (ekonomia, geografia społeczno-ekonomiczna, socjologia) napisano kilka habilitacji oraz ponad 20 rozpraw doktorskich, podczas gdy w minionych 28 latach powstały zaledwie dwie rozprawy doktorskie: Ewy Klebba, *Wpływ dojazdów do pracy na kształtowanie się poziomu życia ludności wsi województwa poznańskiego*, Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych UAM, Poznań 1992 oraz Rafała Wiśniewskiego, *Dojazdy do pracy do Białegostoku – przemiany w okresie 1983-2005 na tle sytuacji demograficznej i społecznej*, IGiPZ PAN, Warszawa 2011.

Przedłożona do recenzji rozprawa Karola Kowalczyka, licząca 173 strony oraz 38 stron aneksu (6 załączników), dotyczy ważnego i aktualnego w teorii geografii transportu oraz praktyce gospodarczej efektywności społecznej modeli multimodalnych w dojazdach do pracy na obszarach aglomeracyjnych w Polsce. W oparciu o rzetelne studia literatury przedmiotu oraz szeroko zakrojone badania empiryczne Doktorant sformułował oryginalny cel badawczy, założenia metodyczne oraz przejrzyste założenia konstrukcyjne. Praca zawiera obszerny i wartościowy materiał faktograficzny. Dane empiryczne zestawiono w 35 tabelach statystycznych oraz przedstawiono na 50 pedantycznie przygotowanych rycinach.

Głównym celem recenzowanej pracy (s. 10) była „ocena stanu oraz możliwości wykorzystania pasażerskiego transportu kolejowego, jako środka multimodalnej komunikacji dojazdowej ze stref podmiejskich największych polskich aglomeracji”.

Realizacji celu głównego służą cztery cele szczegółowe, uporządkowane hierarchicznie:

- a) diagnoza korzyści i niekorzyści wynikających z jakości i lokalizacji infrastruktury kolejowej, w relacji do zagospodarowania przestrzennego obszarów podmiejskich oraz zróżnicowanego przestrzennie zapotrzebowania na codzienne dojazdy do rdzeni aglomeracji (pierwszy cel poznawczy),
- b) identyfikacja lokalnych uwarunkowań służących funkcjonowaniu rozwiązań multimodalnych z udziałem kolei, w strefach podmiejskich największych polskich aglomeracji (drugi cel poznawczy),
- c) wskazanie szans i zagrożeń rozwojowych multimodalnej komunikacji dojazdowej opartej na kolei, poprzez opracowanie typologii linii kolejowych polskich obszarów aglomeracyjnych (cel aplikacyjny),
- d) weryfikacja zintegrowanej „palety” metod (cel metodyczny).

Badaniami Doktorant objął:

- a) w skali makro: 10 największych obszarów aglomeracyjnych miast wojewódzkich: warszawski, katowicki, krakowski, trójmiejski, łódzki, poznański, wrocławski, bydgosko-toruński, szczeciński i lubelski (zbiór obiektów badawczych nr 1),

- b) w skali mezo: 71 odcinków linii kolejowych występujących badanych obszarach aglomeracyjnych (w wyznaczeniu tych odcinków istotny był w szczególności dośrodkowy przebieg linii i eksploatacja w ruchu pasażerskim zbiór obiektów badawczych nr 2),
- c) w skali mikro: 190 wybranych punktów przesiadkowych (stacje i przystanki kolejowe w strefie podmiejskiej, poza rdzeniem aglomeracji, gdzie potencjalnie może odbywać się zmiana środka transportu w ramach łańcuchów multimodalnych w codziennych dojazdach - zbiór obiektów badawczych nr 3).

Jako horyzont badań przyjęto z konieczności okres zdeterminowany dostępnością danych statystycznych, to jest lat 2006-2016, w tym dane:

- a) o natężeniu dojazdów do pracy pochodzą z 2006 i 2011 roku,
- b) o natężeniu ruchu pociągów z lat 2005, 2010, 2016/7,
- d) o czasie podróży w transporcie indywidualnym z 2015 r.,
- c) o kursowaniu autobusów z lat 2014-2015,
- d) o możliwości dalszego rozwoju aglomeracyjnej komunikacji multimodalnej z udziałem kolei, wynikające z perspektywy roku 2020 (2023), wieńczącego bieżącą perspektywę finansową Unii Europejskiej (s. 17-18).

Pragę wyróżnić oryginalne i niezwykle przydatne w omawianych badaniach informacje pozyskane w wyniku przeprowadzonych badań terenowych w strefach podmiejskich rozpatrywanych aglomeracji. Doktorant prowadził je od września 2014 r. do listopada 2015 r. Objęły one żmudną weryfikację autobusowych rozkładów jazdy, inwentaryzację infrastruktury przesiadkowej oraz obserwację uczestniczącą (s. 36).

Kolejnym walorem recenzowanej pracy jest niewątpliwie trafne sformułowanie i konsekwentne przestrzeganie oryginalnych i ambitnych założeń metodycznych. Rozważania analityczne są wprawdzie bardzo szczegółowe, ale Autor uniknął pułapki drobiazgowości. Wysoko oceniam trafnie dobrane oraz rzetelnie wykorzystane instrumentarium badawcze. Obok wzorowego zastosowania mierników analizy przestrzennej oraz metod prezentacji kartograficznej, pragnę wyróżnić udaną próbę zastosowania mierników syntetycznych:

- a) uogólnionego wskaźnika integracji rozkładów jazdy (*UWirj*), dla 50 stacji posiadających przynajmniej jeden funkcjonujący konektor. Wartości *UWirj* pogrupowane zostały w pięć typów odnoszących się do czasu i charakteru przesiadki. Doktorant przyjął założenie, iż o racjonalności przesiadki można mówić dopiero wówczas, gdy kwalifikuje się ona do typu 4 lub 5 (s. 88),
- b) wskaźnika konkurencyjności czasowej pociągu względem autobusu (*Wkcpa* – s. 91-92), Wartości *Wkcpa* pogrupowane zostały w pięć typów poziomu konkurencyjności czasowej. Za silną przewagę konkurencyjną pociągu uznano sytuację, w której autobus pokonuje trasę ze strefy podmiejskiej do rdzenia co najmniej dwukrotnie wolniej,
- c) wskaźnika konkurencyjności czasowej pociągu względem samochodu osobowego (*Wkcps*) obliczony został analogicznie do wskaźnika konkurencyjności względem autobusów. Wartości *Wkcps* również zostały pogrupowane w pięć typów poziomu

konkurencyjności czasowej. W pierwszym wariantcie, podobnie jak w przypadku porównania z transportem autobusowym, pociąg przegrywa z samochodem osobowym, a w kolejnych czterech typach zaznacza się coraz silniejsza przewaga konkurencyjna pociągu (s. 95).

Prześlana i przejrzysta struktura rozprawy, zawierająca 12 rozdziałów (łącznie ze wstępem oraz podsumowaniem, wnioskami i rekomendacjami), pozwoliła na pełną realizację założonego programu badawczego.

Należy także podkreślić, że mgr Karol Kowalczyk sformułował wnioski końcowe w sposób przekonujący. Stanowią one udaną syntezę poszczególnych wątków analitycznych.

Wyróżniam bardzo przejrzystą strukturę rozdziału 12. *Podsumowanie, wnioski i rekomendacje*, konsekwentnie nawiązującą do kolejności sformułowanych celów badawczych.

Jak wynika z przeprowadzonych przez Doktoranta badań:

- a) codzienna mobilność osób pracujących, korzystających z kolei w dojazdach do największych polskich aglomeracji, nie jest i docelowo nie musi w sposób powszechny odbywać się w łańcuchach multimodalnych (s. 146),
- b) w polskich warunkach większe perspektywy rozwoju mają rozwiązania infrastrukturalne o charakterze P+R oraz B+R, niż próby integracji rozkładów jazdy przewoźników autobusowych i kolejowych (s. 146-147),
- c) w połączeniach do rdzeni aglomeracji ponad 87% badanych punktów wykazuje przewagę pociągu nad autobusem poruszającym się równoległą trasą, ale tylko ok. 35% dotyczy silnej przewagi konkurencyjnej (dwukrotnie szybszy czas przejazdu pociągu). Doktorant trafnie dostrzega paradoks, dotyczący konkurujących ze sobą połączeń międzypowiatowych, bowiem wojewódzkie władze samorządowe jednocześnie finansują kolejową spółkę przewozową i udzielają (na tę samą trasę) koncesję przewoźnikom autobusowym (s. 147),
- d) multimodalny model dojazdów do pracy ma duże szanse zaistnieć zaledwie w trzech badanych obszarach: warszawskim, trójmiejskim i poznańskim. (s. 149).

Pragnę wyeksponować następujące **walory recenzowanej rozprawy**:

- a) zawiera ona trafnie sformułowany oryginalny i ambitny cel badawczy,
- b) wykazuje rozległą i rzetelną wiedzę Autora w zakresie podjętej problematyki badawczej geografii transportu,
- c) wykorzystuje oryginalne instrumentarium badawcze, o dużej przydatności praktycznej,
- d) wprowadza porządek terminologiczny w dziedzinie będącej przedmiotem dociekań teoretycznych oraz badań empirycznych (patrz pkt 1.4. *Definicja pasażerskiego transportu multimodalnego*),
- a) potwierdza pasję badawczą Autora,
- e) jest rzetelnie udokumentowana, co świadczy o niezwyklej pracowitości Doktoranta,
- f) posiada dużą użyteczność praktyczną, zarówno w warstwie metodycznej, poznawczej oraz aplikacyjnej,

- g) charakteryzuje się poprawnym opracowaniem redakcyjnym, jasnością sformułowań oraz logiczną konstrukcją tekstu.

Recenzowana rozprawa mgra Karola Kowalczyka, jak, z reguły każda niemal praca naukowa, nasuwa pewne **uwagi krytyczne**, a przynajmniej **wątpliwości** dotyczące sposobu, zakresu i charakteru realizacji podjętego zadania badawczego.

Wprawdzie Doktorant rzetelnie osadził swoje rozważania w starannie wyselekcjonowanym zasobie literatury przedmiotu, jednakże pewien niedosyt musi budzić stosunkowo skromny wykaz literatury przedmiotu, zawierający 48 monografii (w tym 9 zagranicznych), 91 artykułów w czasopismach i rozdziałów w monografiach (w tym 33 zagraniczne) oraz dodatkowo 10 ekspertyz i raportów, 20 innych źródeł oraz 22 strony internetowe, przywołane w rozprawie. Uważna lektura tego wykazu nasuwa pewne wątpliwości, bowiem nie zawiera on niezwykle przydatnych dla podjętego problemu badawczego wielu monografii, na przykład autorstwa: E. Dolnego¹, J. Dzieciuchowicza², A. Gawryszewskiego³, R. Guzika⁴, J. Namysłowskiego⁵ oraz prac zbiorowych i wydawnictw statystycznych⁶. Niejasne wydają się kryteria doboru poszczególnych pozycji literatury przedmiotu. Na przykład w tab. 4 „*Polscy autorzy według badanych obszarów aglomeracyjnych*” (s. 29) Autor pominął, według kryterium obszarów aglomeracyjnych, w moim przekonaniu wartościowe publikacje:

- a) dla obszaru warszawskiego: Krupa A., *Badania ankietowe dojazdów do pracy kolejną w Warszawie*. „Przegląd Komunikacyjny” 1965, nr 2, s. 55-61; Świniarski J., *Przewozy pracownicze w obrębie Warszawskiego Węzła Kolejowego*. „Przegląd Kolejowy Przewozowy” 1971, nr 2, s. 14-19; Wasążnik H., *Dynamika i struktura dojazdów do pracy do Warszawy*. „Miasto” 1966, nr 1, s. 10-15;
- b) dla obszaru trójmiejskiego: Gierańczyk W., *Atrakcyjność województwa pomorskiego w kontekście dojazdów do pracy w 2011 r.*, „Regiony Nadmorskie” 2014, nr 22, s. 7-24; Mielke H., *Dojazdy do pracy kolejną w zespole miejskim Gdańsk-Sopot-Gdynia*. „Przegląd Kolejowy Przewozowy” 1966, nr 7, s. 14-16;
- a) dla obszaru łódzkiego: Galińska W., *Problem dojazdów do pracy w regionie łódzkim*. „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Łódzkiego – Nauki Ekonomiczne” 1972, nr 33, s. 69-82;
- c) dla obszaru poznańskiego: Tobolska A., *Commuting as a spatial feature of international*

¹ E. Dolny, *Spoleczno-ekonomiczne problemy dojazdów do pracy*, Wyd. Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 1983.

² J. Dzieciuchowicz, *Rozkłady przestrzenne dojazdów do pracy ludności wielkiego miasta (na przykładzie Łodzi)*, „Studia KPZK PAN”, t. 66, Warszawa 1979.

³ A. Gawryszewski, *Związki przestrzenne między migracjami stałymi i dojazdami do pracy oraz czynniki przemieszczeń ludności*, „Prace Geograficzne” nr 109, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk 1974.

⁴ R. Guzik, *Dojazdy do pracy w województwie małopolskim 2006–2011*, Wyd. Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Krakowie, Kraków 2015.

⁵ J. Namysłowski, *Główne ośrodki codziennych dojazdów i wyjazdów w Polsce*, Wyd. Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 1980.

⁶ *Delimitacja rejonów intensywnych dojazdów do pracy*. „Opracowania Regionalne”, GUS, Warszawa 198; *Rejony intensywnych dojazdów do pracy*, „Opracowania Regionalne”, Departament Analiz i Opracowań Zbiorczych GUS, Warszawa 1988.; *Strefy wpływów dużych miast w świetle dojazdów do pracy*. „Statystyka Regionalna” nr 35, GUS, Warszawa 1973.

concern's location in a major city. Example of Poznań. „Bulletin of Geography”, Socio-economic Series, 2010, nr 13, s. 5-17; Wierzejewski A., *Dojazdy robotników do pracy w przemyśle dzielnicy Poznań – Nowe Miasto w latach 1955-1965*. „Poznańskie Roczniki Ekonomiczne” 1968, nr 21, s. 29-42;

- d) dla obszaru bydgosko-toruńskiego: Dolny E., *Dojazdy do pracy w Toruniu na tle społeczno-gospodarczego rozwoju miasta*. „Acta Universitatis Nicolai Copernici”, Toruń 1980, nr 9, s. 17-32; Dolny E., *Niektóre problemy dojazdów do pracy do Torunia*. „Studia i Materiały” 1981, nr 44, s. 13-20; Hołowiecka B., *Strefa wpływu Torunia na podstawie dojazdów do pracy*. „Biuletyn Geograficzny” 2002, nr 1, s. 251-262; Namysłowski J., *Aglomeracja bydgosko-toruńska na tle codziennej mobilności ludności*. „Acta Universitatis Nicolai Copernici”, Toruń 1976, t. XII, z. 41, s. 29-49; Namysłowski J., *Ośrodki dojazdów codziennych na przykładzie aglomeracji dolnej Wisły*. „Miasto” 1977, nr 6, s. 14-18; Namysłowski J., *Ważniejsze ośrodki dojazdów wahałdowych w systemie osadniczym Polski*. „Przegląd Geograficzny” 1980, nr 4, s. 761-775; Stachowski J., *Dojazdy do pracy w charakterystyce miejskich rynków pracy w regionie dolnej Wisły* [w:] J. J. Parysek (red.) *Krajowy, regionalne i lokalne rynki pracy w Polsce na początku lat dziewięćdziesiątych*, „Biuletyn KPZK PAN” 1993, nr 161, s. 111-124; Stachowski J., Szukielojć A., *Rozmiary, cechy i zasięgi przestrzenne codziennych przejazdów ludności do pracy w regionie dolnej Wisły*. „Acta Universitatis Nicolai Copernici. Geografia”, 1987, nr 20, s. 143-162; Szczepańska E., *Niektóre problemy dojazdów do pracy do Torunia*. „Acta Universitatis Nicolai Copernici - Ekonomia”, Toruń 1976, nr 5, s. 133-142;
- e) dla ogółu aglomeracji: Gawryszewski A., Potrykowska A., *Rozkłady odległości dojazdów do pracy do wybranych miast w latach 1959-1973*. „Przegląd Geograficzny” 1980, nr 4, s. 789-807; Gontarski Z., *Regiony dojazdów do pracy dużych miast w Polsce*. „Wiadomości Statystyczne” 1973, nr 11, s. 11-15; Gontarski Z., *Dojazdy do pracy do miast wydzielonych*. „Wiadomości Statystyczne” 1971, nr 3, s. 35-38; Wojtan J., *Dojazdy do pracy w aglomeracjach miejskich*. „Wiadomości Statystyczne” 1976, nr 11, s. 22-26.

Rozprawa została starannie zredagowana. Należy jednak żałować, że treść poszczególnych rozdziałów i podrozdziałów nie jest zwieńczona wnioskami syntetycznymi. Dostrzegłem tylko nieliczne, drobne potknięcie formalne i stylistyczne. Na przykład na s. 60 Autor użył niezręcznego sformułowania: „W układzie szczegółowym, z rozbiciem na poszczególne kierunki w ramach aglomeracji...”, a na s. 110 użył publicystycznego zwrotu „duży zastrzyk środków z POiŚ”. Z innych drobnych usterek formalnych należy wymienić manierę pisania w środku zdania skrótów („Tab.”, „Ryc.”) dużą literą.

Ponadto, jak wynika z pkt. 6 art. 13 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki, rozprawa doktorska powinna być opatrzona streszczeniem w języku angielskim, a takiego w przekazanym mi egzemplarzu rozprawy nie dostrzegłem.

Wymienione uwagi dyskusyjne oraz nieliczne potknięcia formalne nie zmieniają jednoznacznie **pozytywnej oceny rozprawy**, która jest dziełem wartościowym, ze względu na odważne, oryginalne postawienie problemu badawczego oraz osiągnięte, godne uwagi wyniki poznawcze. Sformułowano je z obowiązku recenzenta, pragnąc

równocześnie wskazać Autorowi kierunki udoskonalenia pracy.

Biorąc pod uwagę przedstawione w recenzji kryteria oceny, wyrażam z pełnym przekonaniem opinię, iż **rozprawa doktorska Karola Wiktora Kowalczyka nt. *Pasażerski transport kolejowy na obszarach aglomeracyjnych w Polsce a rozwiązania multimodalne w codziennych dojazdach do pracy* jest wartościowym, oryginalnym rozwiązaniem podjętego problemu naukowego oraz wykazuje ogólną, szeroką wiedzę teoretyczną Autora w wybranej dyscyplinie naukowej. Doktorant przekonująco potwierdził umiejętności samodzielnego oraz rzetelnego prowadzenia badań naukowych.**

W świetle powyższej konkluzji stawiam wnioszek o uznanie pracy mgr. Karola Kowalczyka za **odpowiadającą wymaganiom stawianym rozprawom doktorskim**, określonym w art. 13 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz.U. Nr 65, poz. 595 z późniejszymi zmianami) i uprzejmie proszę Wysoką Radę Wydziału Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie o **dopuszczenie Doktoranta do publicznej obrony.**

Jery Ghitopolin