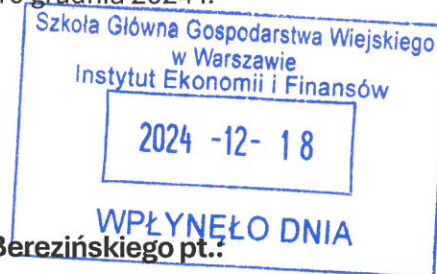


dr hab. Mariusz-Jan Radło, prof. SGH
Katedra Globalnych Współzależności Gospodarczych
Instytut Gospodarki Światowej
Szkołą Główną Handlową w Warszawie

10 grudnia 2024 r.



Recenzja rozprawy doktorskiej mgr. Stanisława Józefa Berezińskiego pt.:

EKONOMICZNE SKUTKI FUNKCJONOWANIA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ NOWEGO JEDWABNEGO SZLAKU DLA POLSKI

Rozprawa doktorska przygotowana została pod kierunkiem dr. hab. Inż. Tomasza Rokickiego, prof. SGGW w Instytucje Ekonomii i Finansów SGGW. Podstawą formalną do sporządzenia niniejszej recenzji jest uchwała Rady Naukowej dyscypliny ekonomia i finanse Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie z dnia 8 października 2024 roku, zgodnie z Załącznikiem nr 3 do Uchwały nr 89 – 2022/2023 Senatu SGGW z dnia 26 czerwca 2023 roku, dotycząca procedur nadania stopnia doktora.

Postępowanie o nadanie stopnia doktora jest prowadzone zgodnie z par. 19 Regulaminu prowadzenia postępowań w sprawie nadania stopnia doktora w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego osobom, które ukończyły kształcenie w szkole doktorskiej oraz zgodnie z art. 187 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U.2023 poz. 742 z późn. zm.), co oznacza, że ocenie podlega m.in. oryginalność rozprawy, umiejętność samodzielnego prowadzenia badań oraz stopień opanowania wiedzy teoretycznej przez doktoranta. W niniejszej recenzji uwzględniam te wymagania, analizując wartość naukową rozprawy, trafność postawionych hipotez badawczych, przyjęte metody oraz konstrukcję i spójność pracy.

1. Dobór problematyki badawczej i ocena jej znaczenia

Rozprawa mgr. Berezińskiego porusza kwestię infrastruktury kolejowej Nowego Jedwabnego Szlaku (NJS) i jej ekonomicznych skutków dla Polski, co stanowi wybór istotny i aktualny w obliczu przekształceń gospodarczych i geopolitycznych, jakie obecnie można zaobserwować. Inicjatywa Pasa i Szlaku (Belt and Road Initiative - BRI), zapoczątkowana w 2013 roku przez Chiny, jest jednym z najbardziej złożonych i wieloaspektowych projektów globalnych XXI wieku. Wybór tak szerokiego zagadnienia, choć może być obciążony ryzykiem, zyskuje na precyzji dzięki świadomemu zawężeniu zakresu analizy do infrastruktury kolejowej.

Autor zdecydował się skoncentrować na jednym z kluczowych elementów projektu – kolei – i jej wpływie na gospodarkę Polski. Ta decyzja jest uzasadniona, ponieważ pozwala uniknąć rozmycia narracji i skupienia się na szczegółowej analizie. Jednak warto zaznaczyć, że projekt BRI, poza infrastrukturą kolejową, obejmuje również morskie korytarze transportowe, finansowanie wielostronne, reorganizację globalnych łańcuchów wartości oraz rywalizację



polityczną i gospodarczą, której rozmiar i znaczenie wykraczają daleko poza jeden środek transportu. Pominięcie tych wątków ogranicza możliwość uchwycenia całościowego obrazu funkcjonowania BRI i jego implikacji, choć ma uzasadnienie w zdefiniowanym przez autora zakresie badania.

Podjęcie tej tematyki jest również odpowiedzią na dynamiczne zmiany w globalnej gospodarce. Pandemia COVID-19 uwypukliła zależności handlowe oraz rolę nowych szlaków transportowych w minimalizowaniu ryzyka związanego z zakłóceniami w łańcuchach dostaw. Wybór infrastruktury kolejowej, która zyskała na znaczeniu w kontekście problemów transportu morskiego, wydaje się szczególnie trafny. W tym kontekście autor w sposób świadomy skupił się na analizie potencjalnych korzyści i wyzwań związanych z tranzytem towarów przez Polskę, co doskonale wpisuje się w szerszą debatę o roli naszego kraju jako kluczowego węzła logistycznego na osi Europa–Azja.

Warto również zwrócić uwagę na to, że autor wyraźnie definiuje terminologię dotyczącą Nowego Jedwabnego Szlaku, ale związek między NJS a Inicjatywą Pasa i Szlaku (BRI) wyjaśnia dopiero na stronie 78. Choć wyjaśnienie jest precyzyjne, wcześniejsze wprowadzenie tego kluczowego pojęcia mogłoby ułatwić czytelnikowi pełniejsze zrozumienie zakresu analiz oraz uniknąć potencjalnych nieporozumień terminologicznych.

Podsumowując, autor dokonał przemyślanego wyboru tematyki, który odpowiada zarówno strategicznym potrzebom Polski, jak i globalnym wyzwaniom gospodarczym. Decyzja o zawężeniu analizy do infrastruktury kolejowej pozwala na szczegółową i dogłębną ocenę wybranego aspektu BRI, ale jednocześnie pominięcie innych kluczowych wątków, takich jak infrastruktura morska czy zmiany w globalnych łańcuchach wartości, mogą ograniczać całościowy obraz wpływu tej inicjatywy na gospodarkę Polski i Europy.

2. Cele pracy, hipotezy i ich powiązanie z metodami badawczymi

Rozprawa doktorska mgr. Berezińskiego zawiera jasno sformułowane cele badawcze i hipotezy, które w sposób spójny prowadzą do realizacji założeń naukowych pracy. Głównym celem rozprawy jest „określenie ekonomicznych skutków funkcjonowania infrastruktury kolejowej Nowego Jedwabnego Szlaku dla Polski w związku z realizacją wymiany towarowej między Polską a Chinami”. Cel ten został rozwinięty w pięciu szczegółowych celach badania, które objęły:

1. Wyjaśnienie znaczenia transportu i jego infrastruktury dla rozwoju gospodarczego Polski.
2. Wyjaśnienie założeń i określenie stanu realizacji projektu Nowego Jedwabnego Szlaku.
3. Rozpoznanie zmian we wzajemnej dostępności transportowej terytorium Polski i Chin w wyniku realizacji projektu Nowego Jedwabnego Szlaku w kontekście wymiany towarowej.
4. Określenie znaczenia projektu Nowego Jedwabnego Szlaku dla polsko-chińskiej wymiany handlowej.
5. Wskazanie kierunków rozwoju projektu Nowego Jedwabnego Szlaku w zakresie infrastruktury transportowej oraz organizacji transportu w relacji Polska–Chiny.

Hipotezy badawcze, będące rozwinięciem celów, są sformułowane w sposób precyzyjny i weryfikowalny, co nadaje pracy klarowności i naukowego rygoru. Przyjęte hipotezy to:

1. Realizacja projektu Nowego Jedwabnego Szlaku znacząco zwiększyła wzajemną dostępność transportową Polski i Chin.
2. Projekt Nowego Jedwabnego Szlaku jest ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego Polski.
3. Transport kolejowy w ramach projektu Nowego Jedwabnego Szlaku kształtuje wymianę handlową między Polską a Chinami.
4. Funkcjonowanie projektu Nowego Jedwabnego Szlaku przyczynia się do reorganizacji łańcuchów transportowych między Polską a Chinami.

Cele i hipotezy badawcze w sposób logiczny prowadzą czytelnika przez kolejne części pracy, od zarysowania teoretycznych podstaw rozwoju infrastruktury transportowej, poprzez analizę zmian w dostępności transportowej, aż po identyfikację skutków gospodarczych. Precyzyjne ich sformułowanie stanowi solidną podstawę do realizacji badań empirycznych oraz interpretacji wyników.

Mimo pozytywnej oceny, pewne elementy związane z celami i hipotezami mogłyby zostać rozwinięte, aby jeszcze lepiej uwypuklić strategiczne znaczenie podejmowanej problematyki. Na przykład, w celach można byłoby szerzej uwzględnić międzynarodowy kontekst gospodarczy, podkreślając rolę Polski w globalnych łańcuchach wartości. Taki dodatek pozwoliłby bardziej precyzyjnie osadzić problematykę w globalnej perspektywie i uwypuklić strategiczne znaczenie Polski jako kraju tranzytowego. W przypadku hipotez warto byłoby rozważyć ich rozwinięcie o szczegółowe aspekty, takie jak wpływ projektu na konkretne sektory gospodarki czy kierunek wpływu NJS na gospodarkę – pozytywny czy negatywny, co zresztą jest przedmiotem analiz dokonanych przez doktoranta. Uwzględnienie dodatkowych czynników, takich jak skutki pandemii COVID-19, czy rosnący protekcjonizm w handlu międzynarodowym, mogłoby zwiększyć aktualność badań i wprowadzić szerszy kontekst dla analizy.

Podsumowując, cele i hipotezy badawcze zostały trafnie dobrane i uzasadnione, co stanowi mocny fundament rozprawy. Wprowadzenie dodatkowych aspektów, jak szerszy kontekst międzynarodowy czy pogłębiona analiza wpływu NJS na gospodarkę, mogłoby wzbogacić badania i lepiej powiązać je z aktualnymi wyzwaniem globalnymi. Mimo to, obecna konstrukcja celów i hipotez zapewnia spójność i precyzję, która jest jednym z kluczowych atutów pracy.

3. Metody badawcze i dane, ich dobór oraz powiązania z hipotezami

W rozprawie autor zastosował różnorodne metody badawcze, które zostały dobrane i odpowiednio dostosowane do założonych celów oraz postawionych hipotez. Główne metody obejmują analizę literatury, modelowanie grawitacyjne, analizę porównawczą oraz analizę danych empirycznych. Chociaż metody są trafnie powiązane z hipotezami, brakuje bardziej szczegółowego i systematycznego wyjaśnienia tego w tekście rozprawy. Dobór źródeł danych wzmacnia rzetelność analizy, jednak także w tym zakresie możliwe są pewne uzupełnienia.

Dobór metod został przeprowadzony z myślą o kompleksowym ujęciu problematyki. Analiza literatury pozwala autorowi na osadzenie pracy w kontekście teoretycznym oraz zrozumienie roli NJS w międzynarodowej wymianie handlowej i polityce transportowej. W szczególności autor korzysta z aktualnych raportów gospodarczych, dokumentów strategicznych oraz publikacji naukowych dotyczących infrastruktury transportowej i jej wpływu na rozwój gospodarczy. Model

grawitacyjny, który autor zastosował, stanowi silny punkt metodologiczny pracy. Umożliwia on precyzyjną analizę wzajemnej dostępności transportowej Polski i Chin, co ma kluczowe znaczenie dla weryfikacji hipotez dotyczących wpływu infrastruktury kolejowej na wymianę handlową. Analiza porównawcza transportu kolejowego i morskiego dostarcza dodatkowego kontekstu i pozwala na lepsze zrozumienie alternatywnych szlaków transportowych. Analiza danych empirycznych, oparta na statystykach dotyczących wymiany handlowej i transportu, umożliwia autorowi przeprowadzenie szczegółowej oceny skutków funkcjonowania NJS. Dane te pochodzą z wiarygodnych źródeł, takich jak raporty gospodarcze i bazy międzynarodowe, co zwiększa wiarygodność wyników.

Metody badawcze są powiązane z hipotezami w sposób logiczny, choć miejscami nie w pełni wyjaśniony. Weryfikacja hipotez została zaprojektowana w następujący sposób:

Hipoteza 1: „Realizacja projektu NJS w istotny sposób zwiększyła wzajemną dostępność transportową Polski i Chin”.

- Weryfikacja oparta na modelu grawitacyjnym, który analizuje zmiany w dostępności transportowej między Polską a Chinami.

Hipoteza 2: „Projekt NJS jest ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego Polski”.

- W analizie tej hipotezy autor wykorzystuje badania literatury oraz dokumentów strategicznych, takich jak krajowe i międzynarodowe raporty dotyczące gospodarki i transportu.

Hipoteza 3: „Transport kolejowy w ramach NJS kształtuje wymianę handlową między Polską a Chinami”.

- Autor stosuje analizę porównawczą transportu kolejowego i morskiego, a także analizę danych empirycznych dotyczących struktury wymiany handlowej.

Hipoteza 4: „Funkcjonowanie NJS przyczynia się do reorganizacji łańcuchów transportowych między Polską a Chinami”.

- Analiza porównawcza oraz studia literaturowe wskazują na zmiany w organizacji transportu w wyniku działania infrastruktury NJS, jednak szczegóły dotyczące reorganizacji łańcuchów logistycznych mogłyby zostać bardziej rozwinięte.

Źródła danych wykorzystane w pracy są różnorodne i obejmują dane ilościowe oraz jakościowe, co zwiększa wszechstronność analizy. Autor korzysta z wiarygodnych baz danych, takich jak statystyki handlowe i transportowe pochodzące z międzynarodowych organizacji oraz raportów instytucji rządowych. Obejmują one dane o wymianie handlowej między Polską a Chinami, które pozwalają na ocenę wpływu NJS na strukturę handlu czy statystyki dotyczące transportu kolejowego i morskiego, które umożliwiają porównanie ich efektywności i dostępności. Autor korzystał z raportów instytucji międzynarodowych i krajowych, takich jak Organizacja Narodów Zjednoczonych oraz takich źródeł danych statystycznych jak Eurostat czy Główny Urząd Statystyczny.

Dobór danych jest trafny i wspiera realizację celów badawczych, jednak w rozprawie brakuje szczegółowego omówienia potencjalnych ograniczeń. Na przykład, nie wszystkie źródła danych

mogą być w pełni aktualne lub reprezentatywne, co mogłoby wpłynąć na dokładność uzyskanych wyników. Wskazanie takich ograniczeń zwiększyłoby przejrzystość i wiarygodność pracy.

Podsumowując, dobór metod badawczych i źródeł danych w pracy mgr. Berezińskiego jest generalnie trafny i przemyślany. Autor zastosował różnorodne metody, które logicznie wynikają z założonych celów i hipotez. Warto jednak byłoby bardziej szczegółowo wyjaśnić powiązania między metodami a hipotezami, na przykład poprzez wprowadzenie schematu lub tabeli przedstawiającej te relacje. Dodatkowo, rozwinięcie analizy ograniczeń danych oraz bardziej szczegółowe omówienie założeń modeli matematycznych mogłoby podnieść wartość naukową pracy. Mimo tych uwag, metody i źródła danych stanowią solidną podstawę dla realizacji założeń badawczych i weryfikacji hipotez, co jest mocną stroną rozprawy.

4. Struktura pracy i jej redakcja

Struktura rozprawy doktorskiej mgr. Berezińskiego została starannie zaplanowana i spełnia wymagania formalne stawiane tego rodzaju pracom, choć można mieć do niej kilka uwag. Rozprawa składa się z sześciu rozdziałów, z których każdy jest podzielony na podrozdziały. Taki układ umożliwia przejrzyste prowadzenie narracji naukowej – od wprowadzenia teoretycznego, przez badania empiryczne, aż po wnioski i rekomendacje.

Pierwszy rozdział pt. „Cel i metodyka badań”, poświęcony celowi i metodyce badań, liczy zaledwie 9 stron. Jest to stosunkowo krótki wstęp, który wprowadza czytelnika w problematykę pracy oraz przedstawia cele i zastosowane metody badawcze. Rozdział ten, choć klarowny, budzi pewne zastrzeżenia. Jego objętość jest na tyle niewielka, że można mieć wątpliwości, czy zawarte w nim treści powinny stanowić odrębny rozdział, czy raczej zostać włączone do dłuższego wprowadzenia lub rozdziału teoretycznego. Ponadto, umiejscowienie metod i hipotez przed przeglądem literatury może sprawiać wrażenie, iż hipotezy nie wynikają bezpośrednio z analizy literaturowej. Lepszym rozwiązaniem mogłoby być zintegrowanie tych treści z wprowadzeniem i wywiedzenie hipotez na podstawie literatury i teorii w rozdziałach drugim i trzecim. Niemniej, należy zaznaczyć, że taki układ stanowi świadomy wybór autora i nie przekreśla walorów rozprawy, która zachowuje spójność logiczną i naukową.

Drugi rozdział noszący tytuł „Znaczenie infrastruktury transportowej dla rozwoju społeczno-gospodarczego Polski”, liczący 36 stron, dotyczy znaczenia infrastruktury transportowej dla rozwoju społeczno-gospodarczego Polski. Jest to najobszerniejsza część pracy, która stanowi solidną podstawę teoretyczną dla dalszych analiz i konstruowania hipotez badawczych. Niemniej, nadmierna szczegółowość niektórych fragmentów może niepotrzebnie rozpraszać uwagę czytelnika. Dotyczy to np. omawiania roli ekonomiki transportu w dziedzinie nauk ekonomicznych, która sama w sobie jest ciekawa ale nie wnosi wiele do samego badania. Skrócenie bądź reorganizacja tego rozdziału mogłaby przyczynić się do lepszego zrównoważenia proporcji między częścią teoretyczną a badaniami empirycznymi.

Trzeci rozdział pt. „Charakterystyka projektu Nowego Jedwabnego Szlaku”, liczący 30 stron, przedstawia genezę, założenia oraz znaczenie projektu Nowego Jedwabnego Szlaku dla Polski. Rozdział został opracowany w sposób interesujący i przystępny, jednak również on ma pewne

stabości. Po pierwsze, brakuje mu wyraźnego powiązania z późniejszymi analizami empirycznymi. Dominuje w nim podejście historyczne. W efekcie może to osłabiać spójność narracji w dalszej części pracy. Ponadto składa się on jedynie dwóch podrozdziałów o nieproporcjonalnych rozmiarach – jest to odpowiednio pięć i dwadzieścia pięć stron. Przy czym ten dłuższy podrozdział rozbito na kolejnych 6 podrozdziałów, co powoduje, że struktura taka budzi pewne wątpliwości.

Rozdział czwarty, zatytułowany „Zmiany dostępności transportowej Polski w wyniku funkcjonowania infrastruktury kolejowej Nowego Jedwabnego Szlaku,” stanowi jedną z najważniejszych części empirycznych rozprawy, liczącą 31 stron. Autor przeprowadza w nim szczegółową analizę wpływu NJS na transportowe powiązania między Polską a Chinami, wykorzystując badania porównawcze dostępności transportowej, współczynnik czas/cena oraz model grawitacyjny. Rozdział wyróżnia się wartością merytoryczną i kompleksowym podejściem do tematu, choć pewnym problemem jest nadmierne rozdrobnienie na liczne podrozdziały i sekcje sięgające czwartego poziomu numeracji, co może utrudniać czytelność i odbiór. Połączenie niektórych krótszych podrozdziałów w większe jednostki tematyczne mogłoby poprawić płynność narracji i zwiększyć przejrzystość tej części pracy, nie ujmując jej istotnych walorów analitycznych.

Piąty rozdział, zatytułowany „Znaczenie zmian dostępności transportowej wynikających z działania Nowego Jedwabnego Szlaku dla polsko-chińskiej wymiany handlowej”, liczy 25 stron i stanowi jedną z kluczowych części rozprawy. Autor analizuje wpływ NJS na handel między Polską a Chinami, uwzględniając dynamikę polsko-chińskiej wymiany handlowej na tle Unii Europejskiej, zastosowanie modelu grawitacyjnego do oceny wymiany handlowej, rolę transportu kolejowego oraz wpływy celno-skarbowe do polskiego budżetu. Rozdział jest dobrze skonstruowany i oparty na solidnych analizach empirycznych, które wskazują na znaczenie NJS w stymulowaniu handlu oraz poprawie dostępności transportowej.

Szósty rozdział, najkrótszy w rozprawie, liczy 8 stron i jest poświęcony kierunkom rozwoju projektu Nowego Jedwabnego Szlaku w relacji Polska–Chiny. Autor przedstawia w nim kluczowe rekomendacje, obejmujące rozwój infrastruktury transportu kolejowego, współdziałanie w ramach zintegrowanego systemu transportowego, wdrażanie procedur administracyjnych ułatwiających transport międzynarodowy, utrzymanie stabilności geopolitycznej oraz zwiększenie popytu na usługi transportowe poprzez rozwój współpracy z krajami Azji Centralnej i Dalekiego Wschodu. Treść rozdziału ma istotne znaczenie praktyczne i stanowi wartościowe podsumowanie wyników badań, jednak jego objętość i zakres są zbyt ograniczone, aby w pełni uzasadnić wyodrębnienie go jako samodzielnej części pracy. Po odpowiednim rozwinięciu, szczególnie w kontekście praktycznych implikacji dla polskiego systemu transportowego i polityki gospodarczej, rozdział ten mógłby stanowić odrębny element pracy, wzmacniając jej aplikacyjny wymiar. W obecnej formie bardziej spójne byłoby włączenie go do rozbudowanego podsumowania, co nie obniżyłoby znaczenia jego treści, a jednocześnie poprawiłoby równowagę strukturalną całej rozprawy.

Odnosząc się do kwestii czysto redakcyjnych należy wskazać, że tabele, wykresy i rysunki w rozprawie są starannie przygotowane i dobrze ilustrują przedstawione w pracy analizy. Niemniej, oznaczenia rysunków mogłyby być bardziej wyraziste, co zwiększyłoby ich czytelność. Opisy wykresów w niektórych przypadkach są zbyt małe, co może utrudniać szybkie zrozumienie ich

treści. Pod względem językowym i gramatycznym rozprawa jest poprawna, a styl autora generalnie umożliwia łatwe zrozumienie treści. Jednak, niektóre zdania w głównym tekście są zbyt złożone, co może utrudniać odbiór szczególnie mniej doświadczonym czytelnikom.

Podsumowując, struktura i redakcja pracy spełniają formalne wymogi stawiane rozprawom doktorskim, jednak pewne aspekty mogłyby zostać udoskonalone. Przede wszystkim zalecane byłoby bardziej zrównoważenie objętości poszczególnych rozdziałów (w tym przesunięcie treści zbyt krótkich rozdziałów do innych części), uproszczenie spisu treści przez ograniczenie liczby poziomów numeracji, a także ujednoczenie formatowania elementów graficznych i tabelarycznych. Warto również byłoby rozwinąć niektóre wnioski, zwłaszcza w kontekście praktycznych implikacji wynikających z badań, aby podkreślić aplikacyjny wymiar rozprawy. Takie zmiany znacząco podniosłyby wartość naukową i praktyczną pracy oraz poprawiłyby jej czytelność i estetykę.

5. Osiągnięcia doktoranta

Najważniejszym osiągnięciem naukowym mgr. Berezińskiego w ramach rozprawy doktorskiej jest kompleksowa analiza ekonomicznych skutków funkcjonowania infrastruktury kolejowej NJS dla Polski. Rozprawa wyróżnia się interdyscyplinarnym podejściem, łączącym teorie rozwoju regionalnego, analizy transportowe oraz nowoczesne metody modelowania ekonomicznego. Dzięki temu autor prezentuje nowe i wartościowe wnioski dotyczące relacji między infrastrukturą transportową a wymianą handlową oraz rozwojem gospodarczym.

Jednym z kluczowych osiągnięć doktoranta jest zastosowanie modelu grawitacyjnego do analizy dostępności transportowej między Polską a Chinami. Model ten umożliwił ilościową ocenę wpływu realizacji NJS na dostępność transportową, uwzględniając zarówno odległość, jak i wielkość gospodarek. Dzięki temu praca wprowadza nowe standardy analizy infrastruktury transportowej, oferując precyzyjne narzędzia do weryfikacji hipotez dotyczących wpływu inwestycji transportowych na wymianę handlową.

Istotnym wkładem naukowym rozprawy jest również szczegółowa ocena strategicznej roli Polski w kontekście funkcjonowania NJS. Autor wykazał, że kluczowe położenie geograficzne Polski może być skutecznie wykorzystane do umocnienia pozycji kraju jako ważnego węzła logistycznego na osi Europa–Azja. Kolejnym osiągnięciem pracy jest analiza porównawcza transportu kolejowego i morskiego w relacji Polska–Chiny. Na szczególne uznanie zasługuje również innowacyjne podejście autora do badania dostępności transportowej. W rozprawie opracowano nowe wskaźniki i metody analizy, które uwzględniają specyfikę infrastruktury NJS oraz zewnętrzne uwarunkowania, takie jak czynniki geopolityczne czy środowiskowe.

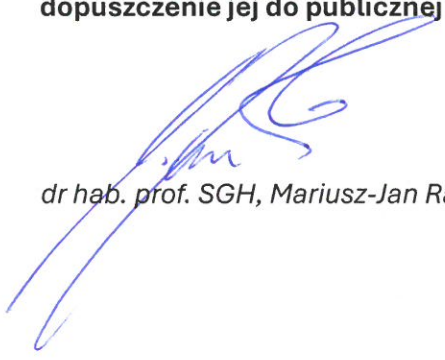
Rozprawa dostarcza też cennych wniosków praktycznych, istotnych dla polskiej gospodarki i jej pozycji w handlu międzynarodowym. Autor podkreśla znaczenie NJS w poprawie dostępności transportowej do rynku chińskiego, co może zwiększyć konkurencyjność polskich przedsiębiorstw, szczególnie w handlu towarami o wyższej wartości. W pracy zwraca on ponadto uwagę na potencjał rozwoju regionalnego, szczególnie w rejonach Małaszewicz i Łodzi, które mogą stać się kluczowymi centrami logistycznymi, wzmacniającymi pozycję Polski w transkontynentalnych łańcuchach dostaw.

Doktorant wskazuje też na potrzebę integracji NJS z krajowymi projektami infrastrukturalnymi, takimi jak Port DCT w Gdańsku i Centralny Port Komunikacyjny, co pozwoliłoby na pełniejsze wykorzystanie geograficznego położenia Polski. Podkreśla on również przewagę transportu kolejowego jako stabilnej alternatywy w trudnych warunkach, takich jak pandemia COVID-19 czy konflikty geopolityczne. Trafnie identyfikuje konieczność inwestycji w infrastrukturę kolejową, rozbudowę terminali intermodalnych i poprawę przepustowości granic.

6. Ocena końcowa

Podsumowując powyższą recenzję, stwierdzam, że recenzowana rozprawa doktorska mgr. Berezińskiego podejmuje istotny i aktualny problem naukowy, jakim jest ocena ekonomicznych skutków funkcjonowania infrastruktury kolejowej Nowego Jedwabnego Szlaku dla Polski. Autor wykazał się bardzo dobrą znajomością problematyki badawczej, wysokim poziomem opanowania stosowanych metod badawczych, w tym modelowania grawitacyjnego i analizy porównawczej, a także umiejętnością formułowania dojrzałych i trafnych wniosków. Doktorant wykazał się umiejętnością samodzielnego prowadzenia badań naukowych oraz szeroką wiedzą z zakresu dyscypliny ekonomia i finanse, w ramach której powstała praca. Prezentowane przez mnie uwagi mają charakter polemiczny i nie podważają wysokiej oceny rozprawy przygotowanej przez Doktoranta.

W konkluzji, stwierdzam, że recenzowana rozprawa doktorska mgr. Stanisława Józefa Berezińskiego spełnia wymogi stawiane pracom doktorskim, określone w Ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2023, poz. 742, z późn. zm.), tj. stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego i wykazuje szeroką wiedzę autora w dziedzinie ekonomii i finansów. Wnoszę więc o przyjęcie rozprawy przez Radę Dyscypliny Ekonomia i Finanse Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie oraz o dopuszczenie jej do publicznej obrony.



dr hab. prof. SGH, Mariusz-Jan Radło