

STRESZCZENIE

Mgr Błażej Suproń

Promotor: Prof. nadzw. dr hab. inż. Irena Łacka

UWARUNKOWANIA ROZWOJOWE MAŁYCH I ŚREDNICH PRZEDSIĘBIORSTW NA PRZYKŁADZIE SEKTORA TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW

Czynniki rozwoju MŚP sektora transportu drogowego wciąż do końca nie są poznane. Z powodu, że sektor ten zaczął intensywnie rozwijać się w Polsce od 2004 r. nie powstały aktualnie kompleksowe opracowania traktujące o wskazanej problematyce. Literatura przedmiotu dostarcza jedynie wiele szczegółowych opracowań dotyczących sektora MŚP, jako ogółu. Natomiast rozwój międzynarodowych przewoźników drogowych do tej pory poruszany był w zakresie ogólnym lub poprzez omówienie pojedynczych zagadnień. Z racji, że różne firmy mogą mieć odmienne czynniki kształtujące ich rozwój przekładanie obserwacji dotyczących ogółu przedsiębiorstw w Polsce nie wyczerpuje w pełni zagadnienia badawczego. W kontekście powyższych rozważań, podjęto próbę identyfikacji kluczowych czynników rozwoju MŚP sektora transportu drogowego ładunków.

Przedmiotem badań niniejszej pracy były uwarunkowania rozwojowe małych i średnich przedsiębiorstw na przykładzie sektora transportu drogowego towarów w latach 2008-2014. Autor podejmuje próbę analizy determinant zewnętrznych i wewnętrznych, które wpływały na rozwój tego typu podmiotów w województwie zachodniopomorskim. Długość przyjętego okresu badawczego wynikała z tego, że rozwój przebiegający w sposób ciągły jest w praktyce trudny do osiągnięcia. Dużo częściej mamy do czynienia ze wzrostem skokowym, a czasem nawet z sytuacją okresowego spadku niektórych mierników. Trudno więc uchwycić odpowiedni moment na zdiagnozowanie zmian w przedsiębiorstwie.

Celem głównym niniejszej rozprawy jest identyfikacja czynników warunkujących rozwój małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów na obszarze województwa zachodniopomorskiego w latach 2008-2014 oraz próba odpowiedzi na pytanie, jakie czynniki determinowały w największym stopniu działalność wskazanych podmiotów

Realizacja zadań badawczych, które autor przed sobą postawił, odbywa się poprzez weryfikację czterech hipotez badawczych. Hipoteza główna brzmi następująco: rozwój małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów jest determinowany potencjałem społeczno-gospodarczym, odnosi się to zwłaszcza do rynku pracy, dynamiki inwestycji i produkcji przemysłowej. Założono ponadto dodatkowe hipotezy badawcze:

Suproń B.

1. Zniesienie ograniczeń przewozów wykonywanych przez polskich przewoźników na rynkach wewnętrznych innych krajów Unii Europejskiej (kabotażowych) wpłynęło na rozwój przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów na obszarach przygranicznych.
2. Główną barierą rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego jest skomplikowany system przepisów prawnych.
3. Stawki opłat drogowych i podatku od środków transportowych mogą wpływać na wzrost inwestycji w nowy tabor.

W ramach badania danych wtórnych służących analizie uwarunkowań rozwojowych małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego w województwie zachodniopomorskim, posłużono się analizą danych finansowych oraz ilościowych. Dobór badanych przedsiębiorstw miał charakter celowy i został przeprowadzony w województwie zachodniopomorskim w oparciu o bazę danych przedsiębiorstw posiadających międzynarodową licencję w zakresie transportu ładunków udostępnioną przez Biuro ds. Transportu Międzynarodowego.

W wyniku analizy danych otrzymano grupę badawczą obejmującą 705 przedsiębiorstw. Przedsiębiorstwa te stanowiły 37,6% wszystkich jednostek posiadających licencję w 2014 r. Uzyskane dane zostały uzupełnione o informację dotyczącą danych adresowych, adresów e-mail oraz danych telefonicznych przy pomocy komercyjnej bazy danych wywiadowni gospodarczej Bisnode Polska oraz InfoVeriti Sp. z o. o. Podczas wyboru grupy badawczej brano również pod uwagę dostępność sprawozdań finansowych w Krajowym Rejestrze Sądowym (dotyczyło to podmiotów, które były objęte obowiązkiem sprawozdawczym), czego dokonano na podstawie analizy bazy danych InfoVeriti Sp. z o. o., która umożliwiła dostęp do wskazanych danych. Badaniem objęto jednostki, które spełniały wymóg zakwalifikowania do sektora MŚP na podstawie liczby zatrudnionych osób, którą zweryfikowano na podstawie danych bazy Bisnode Polska. W badaniu wzięło udział 184 przedsiębiorstw z 705 jednostek stanowiących grupę badawczą, dla których uzyskano zarówno dane jakościowe, jak i ilościowe.

Przeprowadzone badanie własne pozwoliło potwierdzić założoną hipotezę, że rozwój małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów jest determinowany potencjałem społeczno-gospodarczym, który odnosi się to zwłaszcza do rynku pracy, dynamiki inwestycji i produkcji przemysłowej. Poza okresem 2008-2009, gdy znaczną rolę w rozwoju badanych przedsiębiorstw odegrało umożliwienie polskim firmom przewozów kabotażowych na terenie innych krajów Unii Europejskiej, kolejne lata charakteryzowały się zmianami sytuacji

Supern

finansowej i majątkowej w zależności od zmian sytuacji gospodarczej w Unii Europejskiej oraz w krajach będących bezpośrednimi odbiorcami usług na jej obszarze.

Przeprowadzone badanie nie wykazało istotnego związku między lokalnym rozwojem gospodarczym powiatów, w jakich jednostki miały swoją siedzibę, a innymi czynnikami społeczno-gospodarczymi. Produkcja usług transportowych na ogół była oderwana od siedziby pracodawcy. Na koncentrację podmiotów w określonych regionach, w największym stopniu wpływała obecność dużych miast. To wynik ogólnej tendencji lokowania przedsiębiorstw w rejonie ośrodków wojewódzkich.

Zauważono ponadto, że otwarcie rynku przewozów kabotażowych w 2008 r. przyczyniło się do rozwoju ogółu przedsiębiorstw transportowych. Jednocześnie bliskość granicy w opinii badanych przedsiębiorstw była ważną zaletą. Deregulacja i znoszenie barier w zakresie działalności gospodarczej, jaką stało się wprowadzenie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. należy uznać za istotny czynnik rozwoju sektora transportu drogowego. Zapewne przyszłe działania zmierzające do większej integracji gospodarczej, a tym samym znoszenia innych barier, będą wpływały na poprawę sytuacji przewoźników drogowych.

Założoną w badaniu hipotezę wskazującą, że zniesienie ograniczeń przewozów wykonywanych przez polskich przewoźników na rynkach wewnętrznych innych krajów Unii Europejskiej (kabotażowych) wpłynęło na rozwój przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów na obszarach przygranicznych należy uznać za częściowo potwierdzoną. Szybki rozwój badanych podmiotów, charakteryzujący się w szczególności wzrostem przychodów oraz wielkości taboru został zaobserwowany od 2009 r. Nie wykazano natomiast istotnego związku między odległością od granicy a sytuacją ekonomiczną jednostek.

Ponadto zebrane wyniki pozwoliły na częściowe potwierdzenie kolejnej hipotezy wskazującej, że główną barierą rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego jest skomplikowany system przepisów prawnych. Z całą pewnością skomplikowany system przepisów prawnych był poważną barierą rozwoju, którą wskazywały badane przedsiębiorstwa sektora transportu drogowego. Natomiast uzyskane wyniki wskazują, że nie jest to jednak główna destymulanta. Do bardziej znaczących barier można zaliczyć choćby trudną sytuację na rynku pracy, objawiającą się brakiem wykwalifikowanych pracowników (głównie kierowców), a także znaczne zadłużenie badanych podmiotów, co związane jest z niewielkimi zasobami własnych środków, służących inwestycjom.

Ostatnim analizowanym aspektem był wpływ stawek opłat drogowych i podatku od środków transportowych na wzrost inwestycji w nowy tabor. Przeprowadzone badanie wyraźnie

Supran Btoie

wskazuje, że w latach 2008-2014, które zbiegły się z wprowadzeniem w 2011 na terenie Polski systemu elektronicznego poboru opłat Viatoll oraz w 2012 systemu poboru opłat dróg na niższych kategoriach w Niemczech wyraźnie wzrosły inwestycje w nowszy tabor. Od 2011 r. zaczęła zwiększać się liczba użytkowanego taboru spełniającego normę emisji spalin EURO 5 i wyższą. Analogiczna sytuacja związana z wymianą taboru była obserwowana we wskazanym okresie również w przedsiębiorstwach z innych regionów Polski, gdzie większość międzynarodowych przewoźników drogowych dokonała w latach 2010-2014 wymiany taboru. W przeprowadzonym badaniu nie stwierdzono natomiast związku pomiędzy liczbą samochodów użytkowanych na terenie danej gminy przez badane przedsiębiorstwa transportowe oraz stawką podatku od środków transportowych.

Autorowi udało się osiągnąć cel pracy, jakim była identyfikacja determinant oraz analiza ich wpływu na rozwój badanych przedsiębiorstw w latach 2008-2014. Otrzymane wyniki wskazują, że rozwój przedsiębiorstw transportowych operujących na rynkach międzynarodowych w niewielkim stopniu determinowany jest przez czynniki typowo lokalne. Działalność badanych przedsiębiorstw, jak i ogółu podmiotów w Polsce była w znacznej mierze determinowana przez sytuację makroekonomiczną w Unii Europejskiej, w tym w szczególności w największych gospodarkach strefy euro.

Interesującą obserwacją jest fakt, że sektor transportu drogowego wykorzystał w szczególności światowy kryzys gospodarczy, jako swoją szansę na zwiększenie udziału w rynku. Choć pomimo przeprowadzenia szczegółowej analizy sytuacja ta nie do końca została wyjaśniona w ramach przeprowadzonego badania, to można wysnuć wniosek, że wynikało to ze splotu kilku ważnych czynników. Bez wątpienia najważniejszym było otwarcie rynku przewozów kabotażowych dla polskich firm przewozowych w 2009 r., dzięki czemu mogły przejmować zlecenia z rynku wewnętrznego poszczególnych krajów. Ponadto na sukces złożyły się niski poziom płac w Polsce, a także niższe koszty paliw płynnych. Nie mniej badane przedsiębiorstwa były w stanie wykorzystać okazję i szybko dostosować się do warunków spowolnienia gospodarczego. Dzięki korzystniejszym stawkom przewozowym wynikającym z niższych kosztów działalności przewoźnicy mogli zaoferować bardziej korzystne stawki przewozowe, co stanowiło dla przedsiębiorstw z Europy Zachodniej w warunkach spowolnienia racjonalny wybór.

Słowa kluczowe: transport drogowy, rozwój przedsiębiorstw, małe i średnie przedsiębiorstwa

Supr. Miazg

SUMMARY

Mgr Błażej Suproń

Doctoral advisor: Prof. nadzw. dr hab. inż. Irena Łącka

CONDITIONS FOR THE DEVELOPMENT OF SMALL AND MEDIUM-SIZED ENTERPRISES ON THE EXAMPLE OF THE ROAD TRANSPORT SECTOR

The factors of SME development in the road transport sector are still not fully understood. Due to the fact that this sector in Poland has been developing intensively since 2004, no comprehensive studies dealing with the indicated issues have been created so far. The source literature provides only a lot of detailed studies regarding the SME sector as a whole. On the other hand, the development of international road hauliers has so far been addressed in the general field or by discussing individual issues. Due to the fact that different companies may have different factors shaping their development, the translation of observations concerning all enterprises in Poland does not fully cover the research topic. In the context of the above considerations, an attempt was made to identify key factors for the development of SMEs in the road freight sector.

The subject of this study was the developmental conditions of small and medium-sized enterprises on the example of the road transport sector in the years 2008-2014. The author will attempt to analyse external and internal determinants that influenced the development of this type of entities in the West Pomeranian Voivodeship. The length of the adopted research period resulted from the fact that continuous development is difficult to achieve in practice. More often, we are dealing with a step increase and sometimes even with the situation of a periodic decrease of some values. It is therefore difficult to capture the right moment to diagnose changes in an enterprise.

The main objective of this dissertation is to identify factors determining the development of small and medium enterprises in the road freight transport sector in the West Pomeranian Voivodeship in 2008-2014 and an attempt to answer the question which factors determined the activity of the indicated entities to the greatest extent.

Realization of research tasks, which the author decided to face, takes place through the verification of four research hypotheses. The main hypothesis states: Development of small and medium enterprises in the road freight transport sector is determined by the socio-economic potential, this applies especially to the labour market, the dynamics of investment and the industrial production. Additional research hypotheses were also assumed:

1. The abolition of haulage restrictions performed by Polish carriers within the domestic markets of other countries of the European Union (cabotage) influenced the development of businesses in the road freight transport sector in border areas.
2. The main barrier to the development of small and medium-sized enterprises of the road freight transport sector is the complex system of laws and regulations.
3. The rates of tolls and taxes on means of transport may affect the growth of investment in new rolling stock.

As part of the secondary data analysis to analyse the development conditions of small and medium-sized enterprises in the road transport sector in the West Pomeranian Voivodeship, the analysis of financial and quantitative data was used. The selection of the surveyed enterprises was of specific nature and was carried out in the West Pomeranian Voivodeship on the basis of a database of companies having an international cargo transport license made available by the Office for International Transport.

As a result of the analysis of the data, a research group including 705 companies was obtained. These enterprises constituted 37.6% of all entities licensed in 2014. The data obtained were supplemented with information on address data, e-mail addresses and telephone data using the commercial database of Bisnode Polska and InfoVeriti Sp. z o.o. During the selection of the research group, the availability of financial statements in the National Court Register was also taken into account (this concerned entities that were subject to the reporting obligation), which was made on the basis of the analysis of the InfoVeriti Sp. z o.o., which enabled access to the indicated data. The study covered entities that met the requirement to qualify to the SME sector based on the number of persons employed, which was verified on the basis of the data from Bisnode Polska database. The study involved 184 enterprises from 705 entities constituting a research group, for which both qualitative and quantitative data were obtained.

The conducted own research allowed to confirm the assumed hypothesis that the development of small and medium enterprises in the road transport sector is determined by the socio-economic potential, which applies in particular to the labor market, investment dynamics and industrial production. Apart from the period 2008-2009, when a significant role in the development of the surveyed enterprises was played by allowing Polish companies to carry out cabotage operations in other European Union countries, subsequent years were characterized by changes in the financial and property situation depending on changes in the economic situation in the European Union and in countries that are direct recipients of services in its area.

The study did not show a significant relationship between the local economic development of the districts in which the units had their registered office and other socio-

economic factors. The production of transport services was generally detached from the employer's registered office. The presence of large cities influenced the concentration of entities in specific regions. This is the result of the general trend of locating enterprises in the region of voivodeship centres.

It was also noted that the opening of the cabotage transport market in 2008 contributed to the development of all transport enterprises. At the same time, in the opinion of the surveyed enterprises the proximity of the border was an important advantage. Deregulation and the abolition of barriers to economic activity that was introduced by the implementation of Regulation (EC) No. 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 should be considered as an important factor in the development of the road transport sector. The future activities, aimed at greater economic integration, and thus at eliminating other barriers, will probably improve the situation of road carriers.

The hypothesis assumed in the study that the abolition of restrictions on transport performed by Polish carriers on the internal markets of other EU countries (cabotage) affected the development of enterprises of the road transport sector in the border areas should be considered as partially confirmed. Since 2009, rapid development of the surveyed entities, characterized in particular by an increase in revenues and volume of rolling stock has been observed. However, no significant relationship was found between the distance from the border and the economic situation of the units.

Moreover, the collected results allowed for partial confirmation of the next hypothesis stating that the main barrier to the development of small and medium-sized enterprises in the road transport sector is a complex system of legal provisions. Certainly, the complex system of legal regulations was a serious development barrier indicated by the surveyed companies of the road transport sector. However, the results obtained indicate that this is not the main destimulant. There are several more significant barriers, namely the difficult situation on the labour market, manifested by the lack of qualified employees (mainly drivers), as well as significant indebtedness of the surveyed entities, which is related to the small resources of own funds used for investments.

The last analysed aspect was the impact of toll rates and vehicle tax on the increase in investment in new rolling stock. The conducted study clearly indicates that in the years 2008-2014, which coincided with the introduction in Poland of the electronic system of charging Viatoll (2011) and the introduction in Germany of the toll collection system for lower category roads (2012), investments in newer rolling stock have clearly increased. From 2011, the number of used rolling stock complying with the EURO 5 emission standard and higher started, has

begun to increase. An analogous situation related to the replacement of rolling stock was observed in the indicated period also in enterprises from other regions of Poland, where most international road hauliers changed their stock in the years 2010-2014. In the conducted study, however, no relation was found between the number of vehicles used in a given commune by the surveyed transport companies and the rate of tax on means of transport.

The author managed to achieve the purpose of the work which was to identify determinants and analysing their impact on the development of the surveyed enterprises in 2008-2014. The obtained results indicate that the development of transport enterprises operating on international markets is determined by typically local factors only to a small extent. The activity of the surveyed enterprises as well as of all entities in Poland was to a large extent determined by the macroeconomic situation in the European Union, including in particular in the largest economies of the euro zone. An interesting observation is that the road transport sector has used, in particular, the global economic crisis as its chance to increase the market share. Although, despite a detailed analysis, this situation has not been fully explained within the framework of the study, it can be concluded that it resulted from a combination of several important factors. Undoubtedly, the most important was the opening of the cabotage market for Polish transport companies in 2009, thanks to which they were able to take over orders from the internal market of individual countries. In addition, the success was due to the low level of wages in Poland, as well as the lower costs of liquid fuels. The surveyed enterprises, however, did manage to seize the opportunity and quickly adapt to the conditions of the economic slowdown. Thanks to more favourable transport rates resulting from lower operating costs, the carriers could offer more favourable transport rates, which in a slowdown was a rational choice for companies from Western Europe.

Keywords: road transport, enterprise development, small and medium enterprises

Dr hab. Ryszard Kata, prof. UR
Uniwersytet Rzeszowski, Wydział Ekonomii
ul. Ćwiklińskiej 2, 35-601 Rzeszów

Recenzja rozprawy doktorskiej

mgr Błażeja Supronia

pt. „Uwarunkowania rozwojowe małych i średnich przedsiębiorstw na przykładzie sektora transportu drogowego towarów”

napisanej pod kierunkiem dr hab. Ireny Łackiej, prof. nadzw. ZUT

1. Znaczenie i aktualność podjętej problematyki

Autor podjął próbę diagnozy uwarunkowań rozwojowych małych i średnich przedsiębiorstw na przykładzie sektora transportu drogowego towarów. Poszukiwał odpowiedzi na pytanie, jakie czynniki wewnętrzne i zewnętrzne decydują o rozwoju przedsiębiorstw działających w branży transportu drogowego towarów, w tym w szczególności w sferze usług transportu międzynarodowego. Badania obejmowały lata 2008-2014. W tym okresie polskie przedsiębiorstwa transportowe stały się drugim, po firmach niemieckich wykonawcą usług transportu drogowego ładunków w Europie, wyprzedzając znacząco firmy hiszpańskie, francuskie, włoskie i brytyjskie. W latach 2008-2014 polscy przewoźnicy zanotowali wysoką dynamikę wzrostu zarówno zatrudnienia i masy przewożonych ładunków, podczas gdy zachodnioeuropejskie przedsiębiorstwa transportowe notowały pod tym względem spadek. Diagnoza czynników, które zadecydowały o sukcesie polskich przedsiębiorstw transportu drogowego jest zatem bardzo interesującym i aktualnym problemem badawczym. Transport drogowy należy do tych branż gospodarki, w których Polska jest najbardziej konkurencyjna na rynku Unii Europejskiej. Rozwój tej branży i utrzymanie jej wysokiej konkurencyjności międzynarodowej jest ważnym czynnikiem dalszego wzrostu i rozwoju gospodarczego naszego kraju. Jest to kwestia bardzo istotna także dla regionu zachodniopomorskiego, dla którego sektor transportu drogowego jest jednym z kluczowych sektorów gospodarki. Temat podjęty przez magistra Błażeja Supronia jest również interesujący w aspekcie wniosków aplikacyjnych, gdyż dotychczasowe cenowe czynniki przewagi konkurencyjnej polskich przedsiębiorstw, w oparciu o relatywnie niższe wynagrodzenia, bardzo szybko się wyczerpują. Jest zatem niezwykle istotnym poszukiwanie nowych źródeł przewagi konkurencyjnej dla rodzimych przedsiębiorstw działających w tej branży. Autor dysertacji podejmuje to zadanie i w tym aspekcie należy uznać, że jego rozprawa doktorska ma bardzo cenne walory zarówno na polu naukowym, jak i praktycznym. Podjęcie tego problemu badawczego uznaję za trafne, uzasadnione i bardzo interesujące.

2. Ocena struktury pracy uwzględniająca realizację zadania badawczego

Rozprawa liczy 352 strony i składa się ze wstępu, pięciu rozdziałów, zakończenia, bibliografii, spisu wykresów i rysunków, spisu tabel oraz załącznika w formie arkusza ankiety badawczej. W rozdziale 1 podjęto zagadnienia metodyczne, kolejne trzy rozdziały mają charakter teoretyczny, głównie w oparciu o literaturę przedmiotu, ale znajdujemy tam także wiele danych statystycznych, którym towarzyszy opis i komentarz Autora. Wyniki własnych, pierwotnych badań empirycznych zawarto natomiast w rozdziale piątym. Jest to jedyny rozdział *stricto* empiryczny, z uwagi jednak na jego objętość (liczy on 152 strony), a także wiele wątków empirycznych zawartych we wcześniejszych rozdziałach należy uznać, iż praca zachowuje właściwe proporcje pomiędzy elementami teoretycznymi i empirycznymi. W ostatecznym odbiorze część empiryczną należy ocenić jako główny wkład Autora w rozwiązanie podjętego problemu i atut rozprawy. Autor umiejętnie łączy też zagadnienia teoretyczne i empiryczne, co powoduje, że praca jest spójna merytorycznie.

Dla realizacji zadania badawczego Autor dokonał wnikliwej analizy literatury przedmiotu, danych statystyki publicznej oraz przeprowadził własne badania empiryczne w oparciu o metodę ankietową. O zakresie badań świadczy fakt, że ich wyniki są prezentowane w 90 tabelach oraz na 92 wykresach i rysunkach. Treści w nich zawarte, poza drobnymi usterkami w kilku przypadkach, są bardzo przejrzyste w kontekście ich walorów informacyjnych, co świadczy o ich wysokiej jakości merytorycznej i edycyjnej.

3. Cele pracy i hipotezy badawcze

Jako **główny cel** przyjęto *identyfikację czynników warunkujących rozwój małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów na obszarze województwa zachodniopomorskiego oraz próbę odpowiedzi na pytanie, jakie czynniki determinowały w największym stopniu działalność wskazanych podmiotów.*

Celowi temu towarzyszą cztery cele szczegółowe, które niejako rozwijają i uzupełniają cel główny. Ponadto, Doktorant wyznaczył także odrębnie cele: teoretyczny, metodyczny, empiryczny i praktyczny. Jest to interesujące i dobrze oddaje fakt, że w zadaniu badawczym przenikają się aspekty teoretyczne, metodyczne i empiryczne. W kwestii wyodrębnienia ww. celów mam jednak pewne zastrzeżenia, a mianowicie:

- uważam, że wprowadza to pewną dychotomię, czy wręcz niespójność celów dysertacji. Lepiej, w mojej ocenie byłoby przypisać poszczególne aspekty celom szczegółowym;
- cel „teoretyczny” należało nazwać celem „teoriopoznawczym”, zaś cel „praktyczny” jest *de facto* celem o charakterze aplikacyjnym (pozostałe mają charakter diagnostyczny);
- wyodrębnienie celu metodycznego w pracy, która w istocie nie wnosi nowej wiedzy w zakresie metod badań ekonomicznych jest nieuzasadnione;
- celem empirycznym nie może być „przeprowadzenie badań empirycznych (...)”, więc ten cel nie został w pełni poprawnie sformułowany;

- pewne aspekty ujęte w celu „metodycznym”, powinny uzupełnić treść celu „empirycznego”.

Wymienione przeze mnie zastrzeżenia nie zmieniają ogólnej pozytywnej oceny celów pracy. W mojej opinii, dobrze odzwierciedlają one istotę podjętego problemu badawczego, szczególnie w jego aspekcie diagnostycznym, ale dotyczą także aspektu aplikacyjnego.

Poszukując odpowiedzi na postawiony w dysertacji problem badawczy, Doktorant sformułował cztery hipotezy badawcze, a mianowicie:

- 1) *Rozwój małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów jest determinowany potencjałem społeczno-gospodarczym, odnosi się to zwłaszcza do rynku pracy, dynamiki inwestycji i produkcji przemysłowej.*
- 2) *Zniesienie ograniczeń przewozów wykonywanych przez polskich przewoźników na rynkach wewnętrznych innych krajów UE (kabotażowych) wpłynęło na rozwój przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów na obszarach przygranicznych.*
- 3) *Główną barierą rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego jest skomplikowany system przepisów prawnych.*
- 4) *Stawki opłat drogowych i podatku od środków transportowych mogą wpływać na wzrost inwestycji w nowy tabor.*

Pod względem merytorycznym hipotezy należy ocenić pozytywnie. Są one weryfikowalne, co zostało potwierdzone w toku analizy, oryginalne i związane w swej treści. Wątpliwość budzi jedynie sformułowanie „rynku pracy” użyte w hipotezie nr 1, które jest w mojej ocenie zbyt ogólne i wymagałoby większego doprecyzowania.

4. Metody badawcze oraz dobór i wykorzystanie materiałów źródłowych

Ten element dysertacji należy ocenić wysoko. Doktorant wykorzystał takie metody badawcze jak: studia literatury krajowej i zagranicznej, metodę dedukcyjną, analizę danych, metodę porównań, analizę wskaźnikową, analizę współzależności zmiennych.

W części metodycznej (rozdział I) mgr Błażej Suproń bardzo klarownie, w postaci rysunku, przedstawił tok postępowania badawczego oraz źródła materiałów empirycznych. Dokonał szczegółowego opisu badań ankietowych przeprowadzonych dla realizacji zadania badawczego. Opisał m.in. dobór próby badawczej oraz dwie techniki badań ankietowych (CAPI i CAWI), które zostały zastosowane w badaniach. O ile ten element metodyki badań jest bardzo dobrze opisany (wraz z charakterystyką badanej próby przedsiębiorstw), o tyle opis metod zastosowanych w toku analizy zgromadzonych materiałów empirycznych jest dosyć pobieżny i ogólny. Autor szczegółowo opisuje jedynie zestaw wskaźników, jakie wykorzystał w analizie finansowej (co znajdujemy w rozdziale 2.3) oraz budowę wskaźnika syntetycznego, jaki zaproponował do analizy kondycji ekonomiczno-finansowej przedsiębiorstw.

Należy podkreślić, iż Autor dobrze uzasadnił zakres czasowy i przestrzenny badań. Określił także zakres merytoryczny analizy literatury przedmiotu i badań empirycznych, w tym badań ankietowych. Bez wątpienia atutem pracy są obszerne materiały empiryczne, jakie zebrał Doktorant i podał analizie oraz syntezie w toku procesu badawczego. Dla zebrania materiałów empirycznych wykorzystał metodę statystyki powszechnej, statystyki gospodarczej (m.in. pozyskał dane z baz Krajowego Rejestru Sądowego, Bisnode Polska oraz bazy InfoVeriti Sp. z o.o.) oraz metodę ankietową, w efekcie której pozyskał informacje z 184 przedsiębiorstw transportu drogowego, mających siedzibę na terenie woj. zachodniopomorskiego.

Na uwagę zasługuje wysoka jakość analizy danych i prezentacji wyników za pomocą metod tabelarycznych i graficznych, a także przejrzysty i nie nużący czytelnika - przy tej masie danych empirycznych zaprezentowanych w pracy - opis wyników badań.

5. Ocena wykorzystania literatury

Bibliografia pracy jest obszerna i obejmuje dokładnie 216 pozycji naukowych, w tym 13 pozycji to literatura anglojęzyczna. Ponadto Doktorant wykorzystał liczne inne źródła takie jak akty prawne (21 aktów) oraz różnego rodzaju raporty, statystyki i inne materiały pozyskane drogą elektroniczną (43 pozycje). Literatura jest właściwa w kontekście podejmowanego problemu badawczego, tj. dotyczy głównie ekonomiki transportu, przedsiębiorczości, rozwoju regionalnego, rynku usług transportowych, analizy ekonomiczno-finansowej przedsiębiorstw.

Literatura jest cytowana dosyć starannie, ale jedna pozycja w spisie bibliograficznym powtarza się dwukrotnie (Łuczka T.). Ponadto w dwóch przypadkach „przekrecono” nazwisko autora (Mindur M., a nie Midur L.; Wędzki D., a nie Wędzik D.).

6. Szczegółowa ocena merytoryczna rozprawy

We **Wstępie** (s. 4-7) Autor uzasadnia potrzebę badania uwarunkowań rozwojowych małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów oraz krótko przedstawia strukturę pracy.

Rozdział 1 (s. 8-18) zatytułowany *Zagadnienia metodologiczne* poświęcony jest przedstawieniu celów dysertacji, hipotez badawczych, zakresu badań oraz źródeł materiałów empirycznych i zastosowanych metod badawczych. O zaletach i słabościach tego opisu już była mowa, natomiast moje zastrzeżenie budzi tytuł tego rozdziału. Metodologia badań, to nauka zajmująca się metodami i technikami badań naukowych. Należało raczej zatytułować rozdział „Zagadnienia metodyczne”, albo po prostu „Cel i metoda badań”.

W **rozdziale 2** (s. 19-60), zatytułowanym *Ogólne uwarunkowania rozwojowe MŚP w Polsce i Unii Europejskiej*, Autor dokonuje ogólnej charakterystyki przedsiębiorstw z sektora MŚP oraz przedstawia „uniwersalne” (w świetle literatury przedmiotu) stymulanty i bariery

ich rozwoju. Pomimo tego, że temat uwarunkowań rozwoju przedsiębiorstw z sektora MŚP jest w literaturze bardzo eksploatowany, opis tego zagadnienia dokonany przez Autora jest interesujący i dosyć oryginalny. Za wartościową uznaję charakterystykę rozwoju tego sektora w Polsce w okresie transformacji gospodarki i dalej po przystąpieniu Polski do UE. Interesująca jest także analiza barier rozwoju sektora, gdzie Autor umiejętnie zsyntezował wnioski płynące z licznych badań w tym obszarze. Istotny dla dalszego toku badawczego jest podrozdział poświęcony problematyce badania rozwoju przedsiębiorstw. Autor dostrzega złożoność pojęcia rozwój, jego aspekty ilościowe i jakościowe oraz proponuje zestaw miar, głównie wskaźników ekonomiczno-finansowych, które mogą posłużyć do badania rozwoju MŚP. Oceniając pozytywnie treści zaprezentowane w tym rozdziale, obowiązek recenzenta nakazuje mi wskazać pewne usterki i słabości, jakie zauważyłem w tej części pracy. Wymieniam je poniżej:

- sformułowanie, że „sektor MŚP narodził się w Polsce dopiero w latach 90. XX w.” (s. 23) jest nieuzasadnione, wszak także w czasach PRL istniała „prywatna inicjatywa”. Oczywiście warunki funkcjonowania i rozwoju firm prywatnych były wówczas bardzo ograniczone, ale nie można odmawiać im faktu istnienia;
- procesy prywatyzacji w Polsce nie były realizowane jedynie na ścieżce kapitałowej, co sugeruje Autor (s. 25);
- Doktorant opisując teorię cyklu życia przedsiębiorstwa, czasami wiąże ją z całym sektorem (s. 34), co jest oczywiście nieprawidłowe;
- pojawiają się dosyć kuriozalne określenia: „otoczenie wewnętrzne” (s. 35), „przewaga majątku trwałego w majątku całkowitym” (s. 54);
- niekiedy Autor dostrzega tylko „jedną stronę medalu” danego czynnika, w kontekście rozwoju MŚP. Przykładowo jedność własności i zarządzania w większości tego typu firm lokuje tylko po stronie barier rozwojowych;
- bariery informacyjne są opisane dosyć pobieżnie, zredukowane głównie do ograniczonego dostępu do informacji;
- na str. 55 pomyłono wzór na wskaźnik produktywności aktywów.

Rozdział 3 (s. 61-88) zatytułowany jest *Transport drogowy w gospodarce Unii Europejskiej*. W pierwszej części rozdziału Doktorant analizuje obecność problematyki transportu w literaturze i teorii ekonomii, wskazuje m.in. na wyodrębnienie się subdyscypliny ekonomiki transportu i opisuje jej rodzimy dorobek. Dalej Doktorant dokonuje analizy roli transportu drogowego we współczesnej gospodarce. W tym kontekście dokonuje porównania znaczenia transportu drogowego i innych rodzajów transportu (kolejowego, morskiego, śródlądowego rzeczno, lotniczego) dla funkcjonowania i rozwoju gospodarki UE i Polski. Wskazuje, że rozwój alternatywnych dla transportu kołowego form transportu, nie tylko nie zagraża branży przewozów samochodowych towarów i ładunków, ale przeciwnie stwarza szansę na rozwój systemów transportu mulimodalnego, który będzie kreował także popyt na

usługi transportu drogowego. W kolejnej części Autor przedstawia cele UE we wdrażaniu jednolitej polityki transportowej oraz koncepcji zrównoważonego transportu. Ta część jest bardzo interesująca i widać, że Autor dobrze „porusza się” w problematyce regulacji unijnych, polityki transportowej UE oraz potrafi w sposób przejrzysty opisać złożone meandry zasobooszczędnego, zrównoważonego transportu. W rozdziale 3 Autor zaprezentował także wiele interesujących danych statystycznych ilustrujących dynamikę rozwoju rynku usług transportu drogowego towarów w UE oraz pozycję polskich przewoźników na tym rynku. Doktorant interesująco i merytorycznie komentuje te dane, bez zbędnego powtarzania liczb prezentowanych na wykresach i w tabelach. Opisuje „jak jest”, ale także stara się wyjaśnić czytelnikowi „dlaczego tak jest” i ewentualnie jaki może być w przyszłości rozwój rynku usług transportu drogowego, w kontekście polityki transportowej UE i określonych uwarunkowań makroekonomicznych.

W treści rozdziału w zasadzie nie dostrzegłem usterek, poza dwoma, a mianowicie:

- na wykresie 1 (s. 68) wystąpiła pomyłka w legendzie (na co wskazują dane tabeli 11);
- tytuł rozdziału 3.4 nie jest w pełni adekwatny do jego treści, bowiem w tej części pracy mowa jest o makroekonomicznych uwarunkowaniach funkcjonowania i rozwoju MŚP transportowych, nie zaś o ich „kierunkach rozwoju”.

W **rozdziale 4** (s. 89-164) Doktorant podejmuje analizę determinant rozwojowych podmiotów sektora transportu drogowego w Polsce w oparciu o literaturę przedmiotu oraz liczne dane statystyczne, które pozyskał ze źródeł krajowych i zagranicznych. Te ostatnie źródła są o tyle istotne, że bardzo duży udział przychodów z usług transportowych, jest uzyskiwanych przez polskie firmy transportowe w przewozach międzynarodowych. Autor przedstawia m.in. zależności między dynamiką PKB w Polsce oraz wybranych krajach UE, a dynamiką pracy przewozowej wykonywanej przez polskie przedsiębiorstwa transportu drogowego. Analizuje liczne uwarunkowania mikro i makroekonomiczne wpływające na rozwój przedsiębiorstw transportu drogowego, należą do nich, oprócz ogólnej koniunktury gospodarczej, także ceny paliw, wynagrodzenia (zwłaszcza kierowców) oraz pochodne od wynagrodzeń, sytuacja na rynku pracy, w tym deficyt kierowców, koszty finansowania zewnętrznego oraz opłaty drogowe i podatki, w tym podatek od środków transportowych. W części drugiej rozdziału Autor dokonuje z kolei charakterystyki pozaekonomicznych uwarunkowań rozwoju przedsiębiorstw transportu drogowego. Analizie poddaje uwarunkowania prawne, tj. przepisy krajowe i międzynarodowe (dyrektywy i rozporządzenia UE) dotyczące dostępu do rynku usług transportowych, zapewnienia konkurencji na tym rynku oraz zasad dotyczących kierujących pojazdami i bezpieczeństwa transportu. Dalej analizuje normy czasu pracy kierowców i kontrole Inspekcji Transportu Drogowego, wreszcie standardy i dostępność infrastruktury drogowej. Prezentowane treści są ilustrowane licznymi tabelami i wykresami, których dane dotyczą lat 2008-2014. Widać, że Doktorant zna bardzo dobrze problematykę podejmowaną w dysertacji, swobodnie posługuje się fachowymi

terminami, spójnie i logicznie prowadzi wywód, który pozwala na wyjaśnienie procesów i zjawisk determinujących funkcjonowanie i rozwój polskich przedsiębiorstw transportu drogowego. Autor bardzo celnie i merytorycznie opisuje m.in. źródła przewag konkurencyjnych, które spowodowały, że polscy przewoźnicy zyskali sobie bardzo mocną pozycję na rynku usług transportowych w Europie. Zauważa, że kryzys gospodarczy, jaki dotknął wiele krajów UE w latach 2008-2009, stał się szansą dla polskich firm, gdyż zagraniczne przedsiębiorstwa poszukiwały tańszych usługodawców w zakresie przewozów ładunków. Polskie firmy transportowe doskonale wykorzystały tę szansę opierając swoją konkurencyjność na przewadze kosztowo-cenowej. Doktorant wskazuje jednak na liczne zagrożenia, które powodują, iż dalsze utrzymywanie tego typu przewagi będzie coraz trudniejsze.

Usterki zauważone w tym rozdziale, to: brak oznaczeń krajów na wykresie 7 (s. 97), zaś na wykresie 19 (s. 119) brak jednostki miary, ponadto w tabeli 19 (s. 130) pomyłono wartości stawki minimalnej i maksymalnej dla Polski.

Rozdział 5 (s. 165- 317) pt. *Determinanty rozwoju przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów w województwie zachodniopomorskim – wyniki badań* ma charakter empiryczny. Autor rozpoczyna go od charakterystyki społeczno-gospodarczej województwa zachodniopomorskiego. Następnie, w podobnej konwencji jak w poprzednim rozdziale, opisuje ekonomiczne i pozostałe (m.in. prawne) uwarunkowania rozwojowe przedsiębiorstw sektora transportu drogowego. Różnica w stosunku do poprzedniego rozdziału polega na tym, że Autor opiera swoje analizy na danych pierwotnych pozyskanych ze sprawozdań finansowych oraz badań ankietowych 184 firm mających swoją siedzibę na terenie środkowego i zachodniego Pomorza. Prezentowane tutaj analizy są znacznie bardziej pogłębione w stosunku do analiz prowadzonych w oparciu o dane statystyki publicznej dla całego kraju. Wyniki ekonomiczno-finansowe objętej badaniami grupy przedsiębiorstw Doktorant porównuje z wynikami ogólnokrajowymi przedsiębiorstw transportowych (sekcja H PKD) oraz wynikami ogółu przedsiębiorstw w kraju. Takie analizy porównawcze są zasadne, gdyż dają określony punkt odniesienia, niemniej komentując te wyniki należy pamiętać o ich ograniczonej porównywalności, co niekiedy „umyka uwadze” Autora. Problem polega bowiem na tym, że Autor badał przedsiębiorstwa mikro- oraz małe i średnie, tymczasem dane statystyczne GUS dotyczą przedsiębiorstw małych, średnich i dużych. Trzeba jednak oddać Autorowi, że wykazane w analizie różnice określonych parametrów ekonomicznych i finansowych pomiędzy próbą badawczą a grupami porównawczymi Doktorant stara się wyjaśniać. Komentarz do uzyskanych wyników jest spójny merytorycznie i jeszcze raz potwierdza dużą wiedzę Autora w zakresie podejmowanej problematyki. Autor prezentuje wyniki badań w przekroju klasy wielkości przedsiębiorstw, ich formy prawnej, a niekiedy także siedziby podmiotów w układzie terytorialnym woj. zachodniopomorskiego. Jak wcześniej wskazałem, Autor oprócz cząstkowych wskaźników zaproponował miarę

syntetyczną (o symbolu MW_r), którą nazwał „syntetycznym wskaźnikiem rozwoju przedsiębiorstw”. Zestawienie takiego wskaźnika trzeba uznać za cenną i potrzebną próbę syntetycznego określenia postępów w rozwoju badanych przedsiębiorstw. Do nazwy i konstrukcji tego miernika można mieć jednak pewne zastrzeżenia, a mianowicie:

- wskaźnik ten, patrząc na jego komponenty, informuje o kondycji ekonomiczno-finansowej przedsiębiorstwa, co nie jest w pełni tożsame z „rozwojem przedsiębiorstwa”;
- w konstrukcji miar syntetycznych powinno się unikać „wkładania” do algorytmu miar częściowych, które dublują informacje z tego samego obszaru, tymczasem Autor do algorytmu wskaźnika użył trzech miar rentowności i dwóch zadłużenia;
- Autor przyjął zasadę równoważności wskaźników częściowych, co budzi spore wątpliwości.

Generalnie rozdział 5 wnosi najwięcej do rozwiązania przyjętego problemu badawczego. Oceniam pozytywnie wyniki prowadzonych analiz, które pozwoliły Autorowi m.in. na weryfikację postawionych w pracy hipotez. Doktorant w tym obszernym rozdziale nie ustrzegł się jednak pewnych błędów, oprócz wcześniej wykazanych, należy wymienić także:

- nadmierne w mojej ocenie rozdrobnienie struktury rozdziału, tj. do podrozdziałów 4-tego stopnia, które nie zostały ujęte w spisie treści;
- Autor w kilku miejscach popełnił ten sam błąd odnośnie prawidłowości ustalenia średniorocznej przeciętnej stopy wzrostu danej zmiennej. Przykładowo na str. 178 twierdził, że liczba zatrudnionych w badanych przedsiębiorstwach o średniej wielkości osiągała „wzrost średnioroczny 126,4%”. Jest to nieprawidłowa wartość, gdyż średnioroczne tempo wzrostu zatrudnienia w firmach wynosiło 12,8%;
- niektóre tezy Autora, będące komentarzem do wyników badań są zbyt jednoznaczne. Na przykład przekonuje on, że niski poziom wskaźnika unieruchomienia majątku, czy też niski udział majątku trwałego w aktywach ogółem, są korzystne dla firm branży transportowej. Taka sytuacja w badanych firmach wynikała jednak z dużego „nawisu” należności, co z kolei przekładało się na niezbyt korzystny poziom wskaźnika płynności bieżącej w wielu przedsiębiorstwach oraz relatywnie wysoki poziom zobowiązań i kłopoty z ich bieżącą obsługą. Te problemy firm transportowych zostały w pracy wykazane;
- w opisie wyników badań pojawia się błąd polegający na tym, że Autor prezentując strukturę wypowiedzi respondentów komentuje ją jako odsetek podmiotów. Przykładowo na wykresie 60 (s. 243) wykazano rodzaj pomocy publicznej, z której korzystały firmy. Można przypuszczać z dużą dozą pewności, że były przedsiębiorstwa, które korzystały z więcej niż jednej formy pomocy, tymczasem Autor prezentuje wykres kołowy z sumą wskazań równą 100%, a poszczególne wyniki utożsamia z odsetkiem podmiotów. Podobny błąd dotyczy analizy czynników lokalizacji przedsiębiorstw (wykres 86, s. 300);

- na wykresie 38 (s. 189) jest błąd w legendzie, zaś wykres 58 (s. 241) jest wadliwy, gdyż liczebność przedsiębiorstw prezentowana są na wykresie kołowym (strukturalnym). Ponadto dziwi nieco dosyć częste operowanie przez Doktoranta liczebnością zamiast częstością przy prezentowaniu wyników badań w tabelach i na wykresach;
- w tekście pomyłono kosztochłonność z kapitałochłonnością (s. 218) oraz Świecko ze Świeciem (s. 303).

Rozdział 5 jest zakończony Podsumowaniem i wnioskami (podrozdział 5.4). Natomiast całą pracę wieńczy **Zakończenie**. Uważam, że jest to niepotrzebne gdyż treści zaprezentowane w podrozdziale 5.4. można było ująć w Zakończeniu. W obydwu tych częściach Autor dokonuje rekapitulacji przeprowadzonej analizy. W podrozdziale 5.4. skupia się na wnioskach diagnostycznych i aplikacyjnych oraz odnosi do poszczególnych hipotez badawczych. Ta część wydaje się nieco za długa, niepotrzebnie powtarzane są pewne treści z zasadniczej części pracy. Natomiast w Zakończeniu Autor formułuje spostrzeżenia o charakterze bardziej ogólnym oraz rekomendacje w aspekcie dalszych badań podejmowanego w pracy zagadnienia.

Dokonując szczegółowego opisu poszczególnych części pracy, zgodnie z rolą recenzenta wskazałem na pewne niespójności, usterki i słabości dysertacji. Niektóre z moich uwag mają charakter polemiczny. Wykazane przeze mnie usterki i słabości nie przekreślają jednak ogólnej bardzo dobrej oceny recenzowanej rozprawy. Nie wpływają one zasadniczo na jakość przeprowadzonej analizy oraz rzetelność i prawdziwość wniosków z badań.

7. Strona edycyjna i stylistyczna

Od strony językowej recenzowaną rozprawę należy ocenić bardzo pozytywnie. Pracę czyta się płynnie, jest starannie przygotowana pod względem edytorskim. Można zauważyć pewne błędy językowe, głównie tzw. końcówki wyrazów, jednakże biorąc pod uwagę rozmiary dysertacji jest ich stosunkowo niewiele. Praca jest też dobrze napisana pod względem stylistycznym, niewielkie usterki w tym obszarze są bardzo rzadkie.

KONKLUZJA KOŃCOWA

Rozprawa doktorska przygotowana przez **mgr Błażeja Supronia** jest opracowaniem wartościowym, podejmującym ważny i aktualny problem badawczy. Na pozytywną ocenę zasługuje wysiłek badawczy Autora prowadzący do realizacji założonych celów pracy i weryfikacji hipotez badawczych.

Doktorant wykazał umiejętność analizy, dedukcji i syntezy naukowej. Umiejętnie korzystał z wiedzy teoretycznej, określił problem badawczy i przeprowadził uporządkowany wywód naukowy, w oparciu o rozległe badania empiryczne. Pozwoliło to na sformułowanie interesujących wniosków z badań. W mojej ocenie w pełni zrealizował zadanie badawcze, jakiego podjął się w dysertacji.

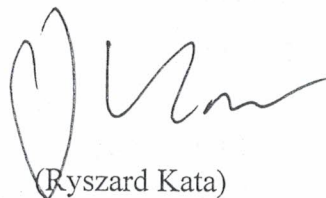
Rozprawa stanowi wkład Doktoranta w lepsze poznanie wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego w Polsce i w objętym analizą regionie zachodniopomorskim.

Recenzowana praca spełnia wymogi stawiane rozprawom doktorskim określone przez ustawę o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz.U. 2003 nr 65 poz. 595 z późn. zm.), tj.:

- stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego,
- wykazuje ogólną wiedzę teoretyczną Doktoranta w zakresie nauk ekonomicznych,
- potwierdza umiejętność prowadzenia pracy naukowej przez Doktoranta.

Biorąc powyższe pod uwagę, wnioskuję do Rady Wydziału Ekonomicznego Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie o dopuszczenie rozprawy doktorskiej magistra Błażeja Supronia do publicznej obrony.

Rzeszów, dnia 20 sierpnia 2018 r.



(Ryszard Kata)

Dr hab. Alina Daniłowska prof. nadz.
Katedra Ekonomii i Polityki Gospodarczej
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

Recenzja
rozprawy doktorskiej mgr Błażeja Supronia
nt. „Uwarunkowania rozwojowe małych i średnich przedsiębiorstw na przykładzie sektora
transportu drogowego towarów”

1. Ogólna charakterystyka rozprawy

Małe i średnie przedsiębiorstwa (MSP) stanowią bardzo istotny element gospodarki Polski. Są one znaczącym pracodawcą, decydują o żywotności regionów, a przede wszystkim dostarczają społeczeństwu wielu podstawowych dopasowanych do aktualnych potrzeb dóbr i usług. Różne aspekty funkcjonowania MSP stanowią przedmiot licznych badań, a literatura ich dotycząca jest bardzo bogata. Nie oznacza to jednak, że wszystko w tym obszarze jest rozpoznane. Z uwagi na złożoność zjawiska, zmieniające się uwarunkowania społeczne, prawne, organizacyjne, technologiczne i inne niezbędne są systematyczne badania naukowe dotyczące działalności gospodarczej w każdej skali i jej długoterminowych konsekwencji społeczno-ekonomicznych.

Recenzowana praca odpowiada na te zapotrzebowanie. Jej przedmiotem są uwarunkowania rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw. Autor bada ten problem na przykładzie sektora transportu drogowego towarów w województwie zachodniopomorskim. Wybór tego sektora jest w mojej opinii bardzo trafny, gdyż jest to jeden z ważniejszych sektorów gospodarki Polski o bardzo istotnym udziale w PKB, zatrudnieniu i przychodach z eksportu usług. Dominują w nim właśnie małe i średnie przedsiębiorstwa.

Praca jest obszerna, wraz z załącznikami liczy 352 strony. Zostało w niej zamieszczonych 90 tabel, 86 wykresów i 6 rysunków. Bibliografia zawiera 217 pozycji literatury przedmiotu, w zdecydowanej większości w języku polskim, 21 aktów prawnych i 43 publikacji o innym charakterze (sprawozdania, raporty, słowniki, itp.).

Praca składa się ze wstępu, pięciu rozdziałów, zakończenia, bibliografii, spisów wykresów, rysunków i tabel oraz załączników.

Na treść pracy składają się następujące problemy:

1. Zagadnienia metodyczne;
2. Uwarunkowania rozwojowe MSP;
3. Rola transportu drogowego w gospodarce Unii;
4. Uwarunkowania rozwojowe podmiotów sektora transportu w świetle literatury przedmiotu;
5. Determinanty rozwoju przedsiębiorstw sektora transportu drogowego w województwie zachodniopomorskim.

Układ pracy jest prawidłowy. Kolejność rozdziałów jest logiczna.

2. Ocena merytoryczna rozprawy

Rozprawę doktorską rozpoczyna wstęp, w którym Autor uzasadnia podjęcie tematu. Wskazuje tu na chęć poznania źródeł sukcesu na skalę europejską sektora transportu w Polsce. Ponadto zauważa, że mimo wielu badań (a w ślad za tym publikacji dotyczących sektora MŚP), badań dotyczących małych i średnich przedsiębiorstw transportowych jest mało i często są one fragmentaryczne. Nie było też badań empirycznych dotyczących uwarunkowań rozwoju przedsiębiorstw transportu drogowego towarów na terenie województwa zachodniopomorskiego. Recenzowana praca doktorska ma zmniejszyć tę lukę.

Rozdział pierwszy ma charakter metodyczny. Przedstawiono w nim cel pracy i hipotezy badawcze, metody oraz zakres.

Cel główny rozprawy został zakreślony szeroko. Była nim identyfikacja czynników warunkujących rozwój małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów na obszarze województwa zachodniopomorskiego oraz próba odpowiedzi na pytanie, jakie czynniki determinują w największym stopniu rozwój tych podmiotów. Aby zrealizować cel główny Autor podjął badania szczegółowe dotyczące:

1. Potencjału społeczno-gospodarczego województwa zachodnio-pomorskiego;
2. Wpływu umiejscowienia przestrzennego województwa na rozwój sektora transportu drogowego towarów;
3. Aspektów prawnych, wysokości opłat lokalnych i drogowych determinujących rozwój transportu drogowego;
4. Sytuacji finansowej i majątkowej przedsiębiorstw objętych badaniem.

Autor wskazał, że cel główny rozprawy ma aspekt teoretyczny, metodyczny, empiryczny oraz praktyczny. Celem teoretycznym było określenie determinant i ich efektów wpływających na rozwój małych i średnich przedsiębiorstw transportu drogowego. Celem metodycznym było określenie narzędzi i zasad pomiaru wpływu poszczególnych determinant na rozwój i sytuację przedsiębiorstw. Cel empiryczny dotyczył badań empirycznych na grupie przedsiębiorstw w celu uchwycenia czynników jakościowych wpływających na rozwój przedsiębiorstw transportu drogowego towarów. Cel praktyczny pracy polegał na sformułowaniu rekomendacji dla praktyki gospodarczej. Uważam, że przyjęty cel główny jak i cele cząstkowe zostały sformułowane poprawnie pod względem merytorycznym, są precyzyjne i jasne, tak więc nie budzą wątpliwości.

W pracy zostały postawione cztery hipotezy badawcze w następującym brzmieniu:

1. Rozwój małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego jest determinowany potencjałem społeczno-gospodarczym, odnosi się to zwłaszcza do rynku pracy, dynamiki inwestycji i produkcji przemysłowej.

2. Zniesienie ograniczeń przewozów wykonywanych przez polskich przewoźników na rynkach wewnętrznych innych krajów Unii Europejskiej (kabotażowych) wpłynęło na rozwój przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów na obszarach przygranicznych.
3. Główną barierą rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego jest skomplikowany system przepisów prawnych.
4. Stawki opłat drogowych i podatku od środków transportowych mogą wpływać na wzrost inwestycji w nowy tabor.

Hipotezy badawcze współbrzmiały z celem głównym i celami szczegółowymi. Dotyczą ważnych aspektów podjętego problemu badawczego. Generalnie są sformułowane poprawnie. Pewne zastrzeżenia budzi użycie w hipotezie 4 słowa "mogą".

W tej części rozprawy zostały też klarownie zarysowane zakresy pracy: podmiotowy, przedmiotowy, czasowy i przestrzenny. Autor dokonał doprecyzowania zakresu przedmiotowego badań do sektora międzynarodowego transportu drogowego oraz uzasadnił wybór województwa zachodniopomorskiego.

W pracy Autor wykorzystał kilka metod badawczych takich jak: analiza literatury przedmiotu, analiza danych finansowych i urzędowych, badania ankietowe, metody statyczne. Przyjęte metody są odpowiednie do przedmiotu i celu pracy.

Analizę empiryczną oparto w pracy na danych wtórnych i pierwotnych. Te pierwsze pochodziły z bardzo licznych źródeł – urzędów statystycznych, ministerstw, urzędów państwowych, organizacji i stowarzyszeń gospodarczych o zasięgu krajowym i międzynarodowym oraz sprawozdań finansowych złożonych w Krajowym Rejestrze Sądowym przez 705 przedsiębiorstw. Dane pierwotne o charakterze ilościowym i jakościowym pozyskano drogą wywiadu standaryzowanego, który przeprowadzono w 184 przedsiębiorstwach technikami CAPI i CAWI. Można ocenić dobór tych źródeł jako bogaty i wszechstronny.

Trzy kolejne rozdziały pracy tj. drugi, trzeci i czwarty mają charakter teoretyczno-informacyjny.

Rozdział drugi pod tytułem „Ogólne uwarunkowania rozwojowe MSP w Polsce i Unii Europejskiej” ma charakter teoretyczny. W jego pierwszej części (2.1) przedstawiono rozważania dotyczące definicji przedsiębiorstwa we współczesnej gospodarce, której cechą charakterystyczną jest oparcie się na wiedzy. Omówiono formy organizacyjno-prawne przedsiębiorstw i ich cele. Szczególnie dużo miejsca poświęcono małym i średnim przedsiębiorstwom - ich definicji i wymiarom w różnych krajach, specyficznym wobec dużych przedsiębiorstw cechom jakościowym, znaczeniu wskazywanemu w literaturze, etapom przemian, jaki przechodził sektor MSP w Polsce od 1990 r. (w gospodarce rynkowej). W następnym punkcie (2.2), wychodząc od cyklu życia organizacji, a w tym przedsiębiorstw, omówiono wymieniane w literaturze bariery rozwoju przedsiębiorstw sektora MSP ze szczególnym uwzględnieniem barier stojących przed nimi w Polsce. W ostatnim, trzecim punkcie (2.3) tego rozdziału podjęto problem metod badań rozwoju przedsiębiorstwa. Autor przytoczył tu definicje rozwoju i wzrostu oraz relacje między tymi pojęciami, następnie przedstawił stosowane mierniki rozwoju.

Słusznie zauważył, że nie ma spójnego miernika i że generalnie miarami wykorzystywanymi w praktyce są wskaźniki proponowane w ramach analizy finansowej. Następnie Autor zaprezentował sposób obliczania i interpretacji podstawowych wskaźników struktury aktywów (majątku), produktywności, rentowności, płynności i zadłużenia. Uważam, że mimo iż Autor zastosował je w późniejszej analizie empirycznej, tak szczegółowe ich omówienie nie było potrzebne w pracy doktorskiej, gdyż są to popularne, powszechnie stosowane wskaźniki, a ich pokazanie nie wniosło do pracy.

Podsumowując, merytoryczny poziom omawianego rozdziału jest bardzo wysoki. Taką ocenę uzasadnia dobór poszczególnych zagadnień, ich logiczne uporządkowanie, oparcie się o bogatą literaturę przedmiotu zarówno krajową jak i zagraniczną. Wydaje się, że odbiór przez czytelnika tych treści byłby łatwiejszy, gdyby poszczególnym zagadnieniom omawianym w kolejnych punktach rozdziału nadać rangę podpunktów.

Rozdział trzeci poświęcono scharakteryzowaniu transportu drogowego i jego znaczenia w gospodarce UE. Rozdział rozpoczyna się od części teoretycznej, w której zdefiniowano pojęcie transportu i terminów powiązanych tj. spedycji i logistyki. Następnie pokazano aspekt ekonomiczny transportu, którym to problemem zajmuje się ekonomika transportu. Rozważania na temat rozwoju tej działowej dyscypliny, jej historii i zakresu badań, uważam za interesujący aczkolwiek poboczny z perspektywy głównego celu pracy, wątek. Można go było zastąpić charakterystyką transportu, jego rodzajami i funkcjami. Byłoby to dobre wprowadzenie do punktu drugiego tego rozdziału poświęconego transportowi drogowemu w UE. Zaprezentowano w nim dane empiryczne dotyczące transportu drogowego w na tle innych rodzajów transportu lądowego (bez żeglugi morskiej). Z analizy danych w tabeli 11 wynika, że z roku na rok wzrasta wolumen towarów przewożonych w UE, co dobrze świadczy o wzroście produkcji w UE, ale też i wzroście integracji gospodarczej i międzynarodowej specjalizacji w produkcji dóbr i usług. Udział transportu drogowego w transporcie lądowym w UE zwiększa się, natomiast spada udział transportu kolejowego i żeglugi śródlądowej. Taki wniosek wyciągnął też i Autor, ale w następnym akapicie, w którym omawia dane dla krótszego okresu (dane w formie wykresu 1, zresztą z błędem) dochodzi do wniosku przeciwnego. Następnie zostały omówione przyczyny dominacji transportu drogowego oraz zatrudnienie w tym transporcie. Uważam, że jeżeli Autor zdecydował się na napisaniu o roli sektora transportu w zatrudnieniu, to dla pełniejszego obrazu powinien też pokazać jego znaczenie dla PKB w krajach unijnych.

W trzecim punkcie rozdziału trzeciego (3.3) dokonano analizy podmiotów działających w branży transportu drogowego w ujęciu przestrzennym (kraje) i wielkości. Po jego lekturze pozostaje jednak niedosyt, ponieważ Autor tylko w niewielkim stopniu i to czasem błędnie (myląc lata) odnosi się w tekście do bardzo ciekawych danych liczbowych zawartych w tabeli 13 i wykresie 2. Przytacza natomiast dane tylko na poziomie unijnym o strukturze przedsiębiorstw według wielkości i udziale w wytworzonej wartości dodanej.

W punkcie 3.4 Autor nakreśla kierunki rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw transportowych w Polsce i UE. Opiera się na analizie różnych prognoz i strategii Unii oraz Polski.

Podsumowując, oceniam ten rozdział jak bardzo przeciętny. Zabrakło mi w pokazania tła towarowego transportu drogowego w transporcie towarowym w Unii Europejskiej, który obejmuje nie tylko transport lądowy ale i powietrzny oraz morski. Uważam też, że nie zostało w pełni pokazane znaczenie, jakie odgrywa sektor transportu w gospodarce krajów Unii Europejskiej w tym i w Polsce.

Rozdział czwarty został poświęcony uwarunkowaniom rozwojowym podmiotów sektora transportu drogowego towarów. Autor pogrupował determinanty na dwie grupy: uwarunkowania ekonomiczne (mikro i makroekonomiczne) oraz pozaekonomiczne. Mimo, że Autor w tytule tego rozdziału zaznaczył, że jest on oparty o literaturę, to jednak zawarł w nim kilka własnych analizy empirycznych odnoszących się do zależności wskazanych przez innych badaczy problemu. W punkcie pierwszym tego rozdziału (4.1) omówiono podawane w literaturze przedmiotu czynniki wewnętrzne i zewnętrzne wpływające na funkcjonowanie i rozwój przedsiębiorstw transportu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem czynników ekonomicznych. Wśród nich wyodrębniono te, które stanowią bariery rozwoju przedsiębiorstw transportowych. Jako inne uwarunkowania wskazano polityczne, prawne i techniczne. Niejako podsumowując stworzono listę wymienianych w literaturze czynników wspierających bezpośrednio rozwój przedsiębiorstw transportu drogowego. W punkcie tym w osobnych podpunktach zbadano też szczegółowo zależność między wybranymi czynnikami makro i mikroekonomicznymi a rozwojem transportu drogowego.

Jako czynniki makroekonomiczne wskazano koniunkturę gospodarczą reprezentowaną przez dynamikę PKB oraz politykę fiskalną reprezentowaną przez dwie zmienne – opłaty drogowe i system podatkowy. Determinantami mikroekonomicznymi są koszty ujmowane cenami paliw i kosztami pracy i finansowanie środków transportu, gdzie uwzględniono oprocentowanie kredytów i leasing.

Na podstawie analizy dynamik PKB i przewozów wskazano na silny związek między nimi w Unii Europejskiej. Jednak w przypadku Polski stwierdzono, że polski sektor transportu nie był podatny na wahania koniunktury. Jako przyczynę tego zjawiska Autor podaje wzrost eksportu polskich usług transportowych do krajów Europy Zachodniej szczególnie Niemiec i Francji. Z analizy wynika też, że w latach 2008-2014 wzrósł w Polsce udział przewozów międzynarodowych w przewozach ogółem.

Analizując instrumenty fiskalne w postaci opłat i podatków Autor skoncentrował się na ich konsekwencjach dla sektora. W przypadku opłat były to wymiana taboru na nowszy, co ma związek z normami emisji spalin i tym samym przy ich niższej emisji niższymi kosztami generowanymi przez opłaty. Ale nowszy tabor to również takie efekty jak polepszenie bezpieczeństwa przewozów, poprawa warunków pracy. Natomiast konsekwencji systemu podatkowego jest wiele z uwagi na wielość podatków. Podatek dochodowy wpływa na wybór formy prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorców. Podatki od środków transportu i nieruchomości są ważnymi elementami kosztów działania, ale nie mają znaczącego wpływu na lokalizację działalności przedsiębiorstw transportowych. Autor nie wspomniał natomiast o innym ważnym podatku pełniącym funkcje fiskalną tj. podatku akcyzowym. Wymieniał go, co prawda w podpunkcie poświęconym cenom paliw, jednak w sposób

bardzo pobieżny, zauważając tylko, że podwyżki akcyzy w 2009 i 2012 r. miały wpływ na zmianę cen paliw.

Podstawowymi składnikami kosztów usług transportowych są koszty paliw i koszty pracy. W kosztach paliw istotnym składnikiem jest podatek akcyzowy. Autor przywołuje go tylko we wspomnianym powyżej kontekście, jednak nie podaje najbardziej istotnych informacji o nim jak wysokość stawki tego podatku, czy udziału w cenie paliwa. Znaczną uwagę poświęca Autor czynnikowi praca - zarówno jego aspektowi kosztowemu jak i zasobom pracy czyli kierowcom. Czynniki ludzki jest kluczowy w świadczeniu usług i dobrze, że Autor poświęcił mu tyle uwagi.

Autor przeanalizował też finansowanie środków transportu za pomocą leasingu i kredytu. Omówił szczegółowo te instrumenty, ich wady i zalety oraz ich specyfikę w branży transportowej.

W drugim punkcie czwartego rozdziału (4.2) przedstawiono pozaekonomiczne uwarunkowania rozwoju przedsiębiorstw sektora transportu drogowego, takie jak uregulowania prawne, normy dotyczące czasu pracy kierowców, jakość i dostęp do infrastruktury. Determinanty te zostały przedstawione w sposób obszerny, kompleksowy.

Podsumowując, można stwierdzić, że rozdział ten jest kompendium wiedzy o uwarunkowaniach funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych w Polsce na tle krajów unijnych. Autor wykazał się bardzo dobrą znajomością różnych aspektów – głównie ekonomicznych i prawnych - działalności transportowej. Oceniam ten rozdział wysoko.

Rozdział czwarty jest bardzo dobrym wprowadzeniem do piątego rozdziału pracy poświęconego tytułowym determinantom rozwoju przedsiębiorstw transportowych w województwie zachodniopomorskim. Rozdział ten jest oparty na badaniach własnych Autora.

Wstępem do zaprezentowania i omówienia wyników badań jest charakterystyka województwa zachodniopomorskiego pod względem potencjału gospodarczego reprezentowanego przez podmioty gospodarcze w tym województwie. Potencjał ten jest zaprezentowany w ujęciu bezwzględnym jak i względnym na tle innych województw. Ważnym aspektem funkcjonowania tych podmiotów jest zatrudnienie i tu mam pewną niejasność, co do zaprezentowanych liczb, gdyż wykres 29 mający ilustrować, jak wynika z tekstu udział poszczególnych województw w zatrudnieniu w przemyśle i w sektorze transportu i gospodarki magazynowej tego nie ilustruje. Ciekawe jest natomiast zestawienie słabych i mocnych stron województwa zachodniopomorskiego oraz jego specyfiki. W odniesieniu do przedmiotu pracy podkreślono dogodne położenie województwa w obszarze przygranicznym oraz w obrębie polskich i niemieckich portów morskich.

W następnym punkcie (5.2) zbadano ekonomiczne uwarunkowania rozwojowe przedsiębiorstw transportowych w województwie zachodniopomorskim. Punktem wyjścia do analizy była charakterystyka wybranych do badań przedsiębiorstw. W grupie badawczej znalazły się przedsiębiorstwa o różnej formie organizacyjno-prawnej i różnej wielkości. Najliczniej były reprezentowane przedsiębiorstwa osób fizycznych i spółki z o.o., zaś pod względem wielkości -

przedsiębiorstwa małe. W kolejnych podpunktach Autor ocenił wpływ na rozwój badanych przedsiębiorstw takich czynników jak:

- zmiany w zatrudnieniu, jakie miały miejsce w okresie 2008-2014 oraz w wynagrodzeniu pracowników i co się z tym wiąże podaży pracy kierowców,
- zmiany instrumentów polityki fiskalnej - opłat drogowych i podatków,
- sytuacja majątkowa,
- sytuacja finansowa.

Do szczególnie interesujących wyników badań należy zaliczyć te świadczące o wzroście zatrudnienia w przedsiębiorstwach transportowych małych i średnich a spadku zatrudnienia w mikroprzedsiębiorstwach. Głównym tego powodem był proces rozwoju mikroprzedsiębiorstw i ich przechodzenia do grupy przedsiębiorstw małych. Świadczy to o pozytywnych oczekiwaniach przedsiębiorców co do perspektyw branży transportu i regionu. O pozytywnych tendencjach w tej branży świadczy też systematyczny, znaczny wzrost wynagrodzeń pracowników. Najwyższe wynagrodzenia oferowały przedsiębiorstwa średnie, a według kryterium formy organizacyjno-prawnej spółki z o.o. Te wysokie tempo wzrostu plac wynikało z deficytu kierowców, który szybko się pogłębiał. Jedną z przyczyn wiąże się ze specyfiką położenia badanego regionu – kierowcy mają możliwość znalezienia korzystniejszych płacowo ofert pracy w Niemczech. Środkiem zaradczym jest zatrudnianie cudzoziemców z Białorusi i Ukrainy. Jest to jednak rozwiązanie tymczasowe i niedobór pracowników oraz ich rotacja są ważną barierą rozwoju przedsiębiorstw transportowych w badanym regionie.

Pozytywnym trendem pokazanym na przykładzie badanych przedsiębiorstw jest wymiana taboru na nowocześniejszy o korzystniejszych dla środowiska parametrach emisji spalin. Jest to między innymi efektem opłat emisyjnych. W przypadku podatków od środków transportu większe gminy z reguły uchwały niższą stawkę podatkową. Jest to ważna obserwacja o charakterze aplikacyjnym.

Jak wynika z badań Autora sytuacja majątkowa badanych przedsiębiorstw była dobra. Świadczy o tym wysoka dynamika wzrostu wartości aktywów trwałych i obrotowych oraz korzystne poziomy wskaźników dotyczących struktury majątku oraz jego produktywności. Wyniki analizy poziomu wskaźników finansowych wskazują na dobrą sytuację finansową badanych przedsiębiorstw i ich rozwój. Świadczy o tym też przechodzenie przedsiębiorstw z grup o niższych przychodach do grup o wyższych przychodach. Jednak ogólna dobra sytuacja w branży sprawiła, że część przedsiębiorstw przeprowadziło zbyt duże inwestycje i właśnie przeinwestowanie było wskazywane jako podstawowa przyczyna strat niezależnie od wielkości przedsiębiorstwa.

Wartościową częścią tego podrozdziału jest prezentacja autorskiego syntetycznego wskaźnika rozwoju oraz jego zastosowania do łącznej oceny sytuacji majątkowo-finansowej badanych przedsiębiorstw. Zaproponowany wskaźnik cechuje się prostą konstrukcją. Jest oparty na dostępnych podstawowych wskaźnikach oceny sytuacji majątkowej i finansowej. Jego interpretacji również jest łatwa. Wymienione cechy sprawiają, że może znaleźć on szerokie zastosowanie do porównań grup przedsiębiorstw wyodrębnionych według różnych kryteriów. Może służyć też do oceny wpływu

różnych determinant na sytuację majątkowo-finansową przedsiębiorstw. Autor zastosował wskaźnik do obu tych celów.

Po wieloaspektowej ocenie czynników ekonomicznych Autor przeszedł do czynników pozaekonomicznych rozwoju przedsiębiorstw transportu drogowego w województwie zachodniopomorskim. Analizie poddał uregulowania prawne i przepisy socjalno-bytowe, dostęp do rynku i położenie w obszarze przygranicznym z Niemcami, rozwój infrastruktury transportowej (standard i dostępność). Dobór tych czynników należy uznać za merytorycznie uzasadniony. Oceniając uregulowania prawne Autor przeprowadził analizę różnego rodzaju kontroli, jakim podlegają przedsiębiorstwa. Ich wielość wynika ze specyfiki działalności transportowej. Stanowią one jednak dużą uciążliwość dla przedsiębiorstw. Aż na 83% kontrolowanych przedsiębiorstw została nałożona kara finansowa. Była ona bardzo dotkliwa przede wszystkim dla mikroprzedsiębiorstw. Przedsiębiorstwa traktują te kary jako działania wymierzone w przedsiębiorczość. Za największy problem są uważane przepisy dotyczące czasu pracy kierowców. Przygraniczne położenie województwa zachodniopomorskiego sprawia, że transport jest ściśle związany z handlem międzynarodowym i kierunkami takimi jak Niemcy, Holandia, Belgia i Francja. Autor zaobserwował specjalizację w przewozach pewnych rodzajów ładunków przez przedsiębiorstwa różnej wielkości. I tak przedsiębiorstwa mikro specjalizują się w artykułach przemysłowych i kontenerowych, małe w materiałach budowlanych i produktach chłodniczych, średnie w ładunkach drobnicowych i ponadgabarytowych, chociaż podkreślona jest elastyczność firm wobec oczekiwań rynku. Ze specyfiki położenia wynika też waga przewozów kabotażowych dla badanych firm. Takie usługi świadczyło w badanym okresie aż 77% firm, a w położonych blisko granicy powiatach nawet 100%.

Położenie na szlakach handlowych (dogodne położenie geograficzne dla usług transportowych) może być wykorzystane pod warunkiem istnienia odpowiedniej infrastruktury drogowej. W badanym okresie (lata 2008-2014) przybyło dróg ekspresowych, jednak nie przybyło autostrad. Ale dogodne położenie województwa zachodniopomorskiego to nie tylko bliskość Niemiec, ale również Morza Bałtyckiego. W województwie tym zlokalizowanych jest 17 portów morskich. Istnienie portów sprawia, że istnieje popyt na usługi transportowe ładunków dostarczanych drogą morską. Korzystnie na popyt na usługi przedsiębiorstw transportu drogowego wpływa też zły stan infrastruktury kolejowej w województwie. Jednak jego poprawa również może być korzystna dla transportu drogowego ze względu na możliwość rozwoju transportu intermodalnego. Z badań Autora wynika, że dostęp do sieci drogowej o dobrych parametrach stanowi ważny czynnik rozwoju sektora transportu drogowego towarów.

Następny podpunkt (5.3.4.) jest próbą określenia kierunków rozwoju przedsiębiorstw transportowych w województwie zachodniopomorskim. Autor wykorzystał tu wyniki przeprowadzonych szczegółowych analiz dotyczących wpływu wybranych czynników na rozwój przedsiębiorstw transportu drogowego w województwie zachodniopomorskim. Rozpatruje, które czynniki są szansą, a które barierą dla tego rozwoju. Część ta ma wybitnie aplikacyjny charakter, bo identyfikacja zagrożeń jest punktem wyjścia do ich usuwania lub łagodzenia.

Rozdział kończy punkt podsumowujący przeprowadzoną analizę. Została w nim zaprezentowana synteza wyników analiz wpływu poszczególnych ekonomicznych i pozaekonomicznych czynników rozwoju badanych przedsiębiorstw transportu drogowego towarów. Odniesiono się też w nim do postawionych hipotez.

Rozdział piąty oceniam bardzo wysoko. Zawarta w nim analiza empiryczna charakteryzuje się wieloaspektowością, wnikliwością i rzetelnością. Jej wyniki poszerzają wiedzę o przedmiocie badań. Mogą też zostać wykorzystane w praktyce np. przez władze lokalne przy ustalaniu obciążeń podatkowych jako narzędzi zachęcających przedsiębiorstwa transportowe do lokalizacji działalności na ich terenie i tym samym wspierania rozwoju lokalnego.

Ostatnią częścią rozprawy jest zakończenie. Autor uogólnił w nim wnioski płynące z badań. Podzielił się szerszą refleksją dotyczącą procesu rozwojowego przedsiębiorstw, chociaż oczywiście nawiązał do przedsiębiorstw transportu drogowego.

3. Uwagi szczegółowe

Praca jest przygotowana pod względem edycyjnym dość starannie, jednak znalazły się pewne uchybienia. Najpoważniejszy zarzut dotyczy przygotowania tabel i wykresów. Błędy polegają na

- a) braku skali liczb lub mian: wykres 19 (str. 119), tabela 7 (mln USD), tabele 62 i 63 (str. 245), tabele 64 i 65 (str.246);
- b) błędnych mianach: wykres 20 str. 119 wielkość nakładów inwestycyjnych w sektorze H PKD w mln co daje setki miliardów podczas gdy jest to kilkadziesiąt;
- c) nieprecyzyjnym oznaczeniu wykresów np. w tabeli 9 (str. 43) powinno być struktura źródeł, w tabeli 18 (str. 116) jest wysokość minimalnych stawek wynagrodzenia, ale za jaki okres (czytelnik może się domyślić że za 1 miesiąc, ale przy takim zróżnicowaniu może mieć wątpliwości czy nie za np. tydzień;
- d) mylących tytułach wykresów lub tytułach nie oddających zawartości
 - tabela 4 (str. 29) w tytule klasyfikacja ilościowa MŚP, a w tabeli kryteria wyróżnienia zakwalifikowani przedsiębiorstw do dalej kategorii;
 - tabela 21 (str. 137) w tytule formy własności, w tabeli formy organizacyjno-prawne;
 - tabele 30 i 31 (str. 175) w tytule zatrudnienie a w zawartości liczba przedsiębiorstw w grupach wyodrębnionych według dwóch kryteriów liczby zatrudnionych i formy organizacyjno-prawnej podwójnego;
- e) zbyt ogólnych tytułach: tabela 6 (str. 38), tabela 9 (str. 43), tabela 28 (str. 172), wykres 32 (str. 179);
- f) błędnej legendzie wykresu – wykres 1 (str. 68).

4. Ocena pracy

4.1 Ocena aspektów metodycznych

Układ pracy jest właściwy. Cechuje się logiką odpowiadającą logice postępowania badawczego. Autor wyszedł od sformułowania problemu badawczego i postawienia hipotez badawczych, a następnie za pomocą odpowiednich, chociaż prostych metod badawczych starał się odpowiedzieć na przyjęte pytania i zweryfikować postawione hipotezy badawcze.

4.2 Ocena wartości merytorycznych

Poziom merytoryczny pracy jest wysoki. Taką ocenę uzasadnia podjęcie aktualnej i ważnej problematyki, podbudowa teoretyczna i empiryczna problemu transportu drogowego i rozwoju przedsiębiorstw transportowych oraz wnikliwa, wieloaspektowa, solidna część analityczna dotycząca uwarunkowań rozwoju przedsiębiorstw transportowych w województwie zachodniopomorskim.

4.3 Ocena kwalifikacyjna

Analiza aspektów metodycznych pracy, jej wartości merytorycznych oraz formalnego przygotowania pozwala na wysoką ocenę jakości recenzowanej rozprawy. Doktorant wykazał się, umiejętnością identyfikacji problemu badawczego, sformułowania celu badań i postawienia hipotez badawczych oraz zebrania, analizy i opracowania materiałów badawczych. Posiada głęboką wiedzę teoretyczną i znajomość zagadnień praktycznych z podjętej problematyki.

Stwierdzam, że rozprawa doktorska Pana mgr Błażeja Supronia nt. „Uwarunkowania rozwojowe małych i średnich przedsiębiorstw na przykładzie sektora transportu drogowego towarów” spełnia wymogi stawiane rozprawom doktorskim określone w ustawie z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz U. 2014, poz. 1852, art. 13 ust 1) i wnioskuję o dopuszczenie jej do publicznej obrony.

Alicja Danitowska

Uchwała nr **256**
Rady Wydziału Ekonomicznego
Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie
z dnia 19 października 2018 roku

**dot. nadania stopnia naukowego doktora nauk ekonomicznych w dziedzinie
nauk ekonomicznych, dyscyplinie ekonomia mgr. Błażejowi Suproniowi**

Zgodnie z ustawą z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki – Rada Wydziału Ekonomicznego Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie uchwala co następuje:

§ 1

Nadała stopień naukowego doktora nauk ekonomicznych w dziedzinie nauk ekonomicznych, dyscyplinie ekonomia mgr. Błażejowi Suproniowi

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Wydziału
Dziekan

Dr hab. inż. Bartosz Mickiewicz, prof. nadzw.