

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

RECENZJA

pracy doktorskiej Pana mgr. Andrzeja Hanusika pt. „Ekonomia współdzielenia w miejskich sieciach logistycznych”, napisanej w Katedrze Transportu Wydziału Ekonomii Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, pod kierunkiem dr hab. Janusza Figury, prof. UE i promotora pomocniczego dr Joanny Kos-Łabędowicz.

1. Podstawa recenzji

Podstawę recenzji stanowi pismo nr 2/2021/2022/W podpisane przez prof. dr hab. Grzegorza Kończaka, Przewodniczącego Komitetu Naukowego Dyscypliny Ekonomia i Finanse Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, powiadamiające o powołaniu mnie przez Komitet Naukowy Dyscypliny Ekonomia i Finanse Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach na recenzenta rozprawy doktorskiej mgr. Andrzeja Hanusika w dziedzinie nauk ekonomicznych w dyscyplinie ekonomia. Podstawą prawną recenzji jest Ustawa z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki, (Dz.U. 65, poz. 595).

2. Ocena wyboru i oryginalności problemu badawczego

Podjęta przez Autora problematyka jest istotna i aktualna, warta pogłębionej analizy naukowej ze względu na duży potencjał rozwojowy gospodarki współdzielenia i rolę tej formy aktywności w życiu gospodarczym i społecznym. Gospodarka współdzielenia obejmuje wszelkie zjawiska bazujące na skłonności ludzi do współpracy, pomagania innym i dzielenia się zarówno swoim czasem, jak i zasobami. Zjawiska te koncentrują się na obszarach wysoko zurbanizowanych, co potwierdza zasadność analizowania gospodarki współdzielenia w kontekście miejskich sieci logistycznych, będących skomplikowanym systemem przepływu osób, ładunków i informacji. Właśnie nowatorskie podejście systemowe do badania gospodarki współdzielonej jako elementu sieci logistycznej stanowi dużą wartość dodaną ocenianej pracy doktorskiej.

Powstało dotychczas wiele prac podejmujących badania w różnych obszarach gospodarki współdzielenia, często też w odniesieniu do funkcjonowania miast (czy też bardziej

szczegółowych koncepcji, np. *smart city*). Umieszczenie gospodarki współdzielenia w miejskim systemie logistycznym, mającym postać skomplikowanych sieci, stanowi nowe ujęcie i wnosi nowe elementy do teorii ekonomii i zarządzania, wpisując się w pewną lukę badawczą.

Miejskie sieci logistyczne obejmują wiele elementów i w zależności od celu badania mogą zostać zastosowane różne zestawy wskaźników, co daje duże możliwości prowadzenia prac badawczych. Autor podjął się zbadania czynników wpływających na efektywność rozwiązań z zakresu gospodarki współdzielenia w miejskich sieciach logistycznych, opracował zestaw narzędzi pozwalających na ocenę tej efektywności, przez co wniósł wkład do rozwoju metod badania tego zagadnienia.

W tej części chciałabym jeszcze odnieść się do tytułu pracy „Ekonomia współdzielenia w miejskich sieciach logistycznych”. Jak zapewne osoby czytające tę recenzję zauważyły, nie użyłam ani razu określenia „ekonomia współdzielenia” poza przytaczaniem tytułu pracy. Uważam, że w kontekście omawiania realnych procesów gospodarczych poprawnym tłumaczeniem terminu *sharing economy* jest gospodarka współdzielenia, i nie jest to tylko moje odosobnione zdanie. W encyklopediach i słownikach słowo „ekonomia” definiowane jest jako nauka społeczna badająca procesy gospodarowania, czy jako nauka o prawach rządzących produkcją, wymianą i podziałem dóbr w społeczeństwie, która formułuje zasady i reguły pozwalające opisać procesy gospodarowania. Natomiast „gospodarka” jest to całość mechanizmów i warunków działania podmiotów gospodarczych związana z wytwarzaniem i podziałem dóbr i usług (definicje na podstawie Słownika Języka Polskiego PWN). Wprawdzie w języku codziennym umiejętność racjonalnego gospodarowania określa się często jako „ekonomia”, jednak w pracach naukowych takiego uproszczenia należałoby unikać. Zdaję sobie sprawę z tego, że w polskiej literaturze dość powszechnie używa się określenia „ekonomia współdzielenia”, i to nawet przez autorytety naukowe, w związku z czym „zatacza ono coraz szersze kręgi”, bezrefleksyjnie powtarzane w kolejnych publikacjach. Podsumowując, ze względu na poprawność znaczeniową słownictwa, Autor powinien zatytułować pracę „Gospodarka współdzielenia w miejskich sieciach logistycznych” i konsekwentnie tego określenia używać.

Wybór problematyki badawczej oceniam jako trafny i oryginalny zarówno pod względem ujęcia teoretycznego, jak i zastosowań aplikacyjnych. Powinien być jednak używany termin gospodarka współdzielenia.

3. Ocena poprawności i kompletności celów, hipotez badawczych oraz zastosowanej metodologii

Autor sformułował we wstępie pracy cel główny i związane z nim cele szczegółowe. Celem głównym było „zapełnienie zidentyfikowanej luki badawczej poprzez przedstawienie kompletnego kompendium wiedzy na ten temat oraz uzupełnienie jej o badania przeprowadzone w miejskich sieciach logistycznych”. Uważam, że cel ten byłby sformułowany poprawnie, gdyby Autor napisał wprost jakiego tematu ma dotyczyć kompendium wiedzy, a nie kazać czytelnikowi zastanawiać się co miał na myśli pisząc „na ten temat”. W dalszej części wstępu Autor napisał, że kompendium wiedzy ma być „na temat funkcjonowania ekonomii współdzielenia oraz miejskich sieci logistycznych”.

Poza celem głównym, określono cele szczegółowe (4), które wiążą się zarówno z przeglądem literatury, jak i z przeprowadzonymi badaniami empirycznymi:

- 1) identyfikacja kluczowych relacji zachodzących w sieciach logistycznych ze szczególnym uwzględnieniem gospodarki współdzielenia (cel teoretyczny);
- 2) identyfikacja kluczowych czynników wpływających na efektywność rozwiązań z zakresu gospodarki współdzielenia, określenie asymetrii informacji i asymetrii wykorzystania tych rozwiązań w miejskich sieciach logistycznych (cel poznawczy);
- 3) opracowanie zestawu narzędzi pozwalających na efektywną ocenę gospodarki współdzielenia w miejskich sieciach logistycznych;
- 4) określenie aktualnego stanu oraz tendencji rozwojowych rozwiązań z zakresu współdzielonej mobilności na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (cel praktyczny).

Sformułowanie celów szczegółowych nie budzi zastrzeżeń.

Cele rozprawy znalazły odzwierciedlenie w czterech hipotezach badawczych, przy czym nadano im równorzędne znaczenie nie wyróżniając hipotezy głównej:

- 1) przepływ informacji warunkuje efektywne funkcjonowanie gospodarki współdzielenia w miejskich sieciach logistycznych;
- 2) pomiędzy potencjalnymi użytkownikami sieci gospodarki współdzielenia zaobserwować można zjawisko asymetrii informacji oraz wykorzystania tych usług;
- 3) w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii występuje spadek stopnia asymetrii rozwiązań z zakresu mobilności współdzielonej;
- 4) miasta rdzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii charakteryzują się wyższym stopniem rozwoju rozwiązań z zakresu współdzielonej mobilności od pozostałych miast Metropolii.

Hipotezy te są zgodne ze sformułowanymi celami, przy czym hipoteza 1 i 2 wiążą się z celem 2, a hipotezy 3 i 4 z celem 4. Hipoteza 1, mówiąca o tym, że „przepływ informacji warunkuje efektywne funkcjonowanie gospodarki współdzielenia (...)” jest dość oczywista, gdyż efektywność prawie każdego rodzaju działalności gospodarczej jest uzależniona od sprawnego przepływu informacji. Hipoteza 2 powinna być nieco inaczej sformułowana, a mianowicie, że „występuje zjawisko asymetrii”, a nie, że „zaobserwować można”. To, że można coś zaobserwować, może być zjawiskiem jednostkowym, a Autorowi chodziło o to, że jest to zjawisko typowe.

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

- przeprowadzono pogłębione wywiady z osobami znajdującymi się w różnych węzłach sieci logistycznych (mieszkańcami, przedstawicielami przedsiębiorstw oferujących usługi współdzielone, przedstawicielami administracji publicznej, a także ekspertami z zakresu ekonomii oraz sieci logistycznych);
- przeprowadzono badanie ankietowe wśród potencjalnych odbiorców usług współdzielonych na temat roli informacji w gospodarce współdzielenia i korzystania z różnych usług współdzielonych
- skonstruowano syntetyczny wskaźnik,
- zastosowano metodę klasyfikacji i grupowania ośrodków miejskich ze względu na stopień rozwoju mobilności współdzielonej (miara rozwoju Hellwiga, podział metodą odchyłeń standardowych oraz grupowanie metodą Warda).

Autor wykorzystał też, powszechne w tego typu rozprawach, metody opisowe (np. analiza polskiej i zagranicznej literatury przedmiotu, analiza przeprowadzonych badań empirycznych). W pracy zastosowano również ogólne metody badawcze i zasady racjonalnego rozumowania: logicznego wnioskowania oraz analizy i konstrukcji logicznej (syntezy).

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

4. Ocena struktury rozprawy i zawartości poszczególnych części

Rozprawa doktorska mgr. Andrzeja Hanusika liczy 309 stron, z czego część główna obejmuje 286 stron, a 23 stron to załączniki zawierające wykaz przeprowadzonych wywiadów pogłębionych, wzór ankiety, tabele z wynikami obliczeń wskaźników wypadkowych dla

asymetrii informacji i wykorzystania rozwiązań z zakresu gospodarki współdzielenia oraz obliczenia dla przebiegu aglomeracji dla gmin GZM. Część główna pracy składa się ze wstępu, 5 rozdziałów, zakończenia i stosownych spisów (bibliografii, spisu tabel i wykresów). Struktura pracy zasadniczo jest prawidłowa, z wyraźnym podziałem na część teoretyczną i empiryczną. Kolejność rozdziałów tworzy logiczny ciąg rozważań, a ich objętość jest proporcjonalna.

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

W rozdziale 1 *Teoretyczne aspekty ekonomii współdzielenia* Autor zdefiniował podstawowe pojęcia z zakresu gospodarki współdzielenia, scharakteryzował założenia tej koncepcji oraz innych kluczowych koncepcji na niej opartych. Przedstawił też genezę współdzielenia oraz ewolucji rozwiązań z tego zakresu. Pozytywnie należy ocenić przegląd różnych pojęć powiązanych z gospodarką współdzielenia i zauważenie braku precyzji pojęciowej. Jednakże uparte trzymanie się Autora w używaniu słowa „ekonomia” zamiast „gospodarka” powoduje, że pewne zdania tracą sens, np. „ekonomia ukształtowała się z potrzeb praktycznych” (s. 12), „(...) sugerowany w raporcie „rozwój zerowy” stanowi fundament dla nowego kierunku rozwoju ekonomii, czyli zrównoważonego rozwoju gospodarczego” (s. 12), „(...) ekonomia współdzielenia jest zjawiskiem” (s. 25), „Ekonomia współdzielenia, podobnie jak każdy przejaw życia człowieka (...)” (s. 30) itp.

Podrozdział 1.2. w pełny i uporządkowany sposób prezentuje rozwój współdzielenia w społeczeństwach już od najdawniejszych czasów i rozpowszechnianie się koncepcji w różnych dziedzinach działalności człowieka.

Podrozdział 1.3. *Modele ekonomii współdzielenia* jest niestety niespójny, a tytuł nie odpowiada zawartości. Autor charakteryzuje różne obszary zastosowania współdzielenia (*carpooling, carsharing, bikesharing, banki czasu, crowdfunding* itp.) oraz szersze koncepcje, które w jakimś stopniu współdzielenie uwzględniają (*smart city, Mobility-as-a-Service, open innovation, open knowledge* itp.). Nie są to zatem modele. *Smart city* jest szeroką koncepcją funkcjonowania współczesnych miast, a nie modelem gospodarki współdzielenia co sugeruje tytuł podrozdziału. *Smart city* wykorzystuje zróżnicowane rozwiązania w poszczególnych obszarach funkcjonowania miasta, a tylko w niektórych aspektach współdzielenie. Wydaje się być zbędny tak szeroki opis koncepcji *smart city* bez wskazania punktów stykowych w gospodarkę współdzielenia (jest tylko jedno zdanie, mówiące o tym, że elementy współdzielenia można znaleźć w każdym wymiarze inteligentnego miasta i żadnego poparcia

w przykładach). W związku z tym na obronie prosiłabym o bardziej szczegółowe przedstawienie na czy polega zgodność celów koncepcji *smart city* i gospodarki współdzielenia. Podobnie jest z koncepcją *Mobility-as-a-Service*, która włącza do platformy środki transportu współdzielonego, ale sama jako taka modelem współdzielenia nie jest.

Dyskusyjną kwestią jest przyjęcie jako kryterium podziału koncepcji współdzielenia skali przestrzennej oddziaływania i przypisanie tychże koncepcji do lokalnych, regionalnych lub globalnych (gdy obejmują większą liczbę państw). Zwłaszcza płynna może być granica między oddziaływaniem lokalnym a regionalnym. Na przykład dlaczego koncepcja *smart city* została zaliczona do regionalnych a nie lokalnych, skoro dotyczy miasta (tak samo jak systemy rowerów miejskich czy carsharing), a z kolei carpooling, który został zaliczony do lokalnych może dotyczyć dojazdów do pracy z zupełnie innego miasta i mieć wymiar regionalny. W analizie zabrakło odmiany transportu współdzielonego określanego jako ridesharing (współdzielenie podróży), który może mieć zarówno wymiar regionalny jak i krajowy, rzadziej międzynarodowy. Mało precyzyjna jest definicja scootersharingu – „krótkoterminowe wypożyczenie pojazdów dwukołowych, coraz częściej o napędzie elektrycznym”, gdyż można tu zaliczyć rowery, które są pojazdami dwukołowymi i też czasami są wyposażone w silniki elektryczne (np. Mevo w Trójmieście). Co do struktury tego podrozdziału czytelniej byłoby, gdyby Autor na początku omawiania każdej grupy wypunktował koncepcje, które do niej zalicza, a dopiero przechodził do ich charakteryzowania.

Mimo krytyki pewnych elementów rozdziału, stanowi on bogate kompendium wiedzy na temat koncepcji współdzielenia w gospodarce i relacjach społecznych. Bardzo spodobał mi zaproponowany przez Autora termin x-sharing, który obejmuje szerokie spektrum zjawisk, bez potrzeby ich wyliczania czy też placesharing. Natomiast wydaje mi się, że placesharing obejmuje też *coworking*, czyli wynajmowanie miejsca do pracy, która to usługa została wymieniona w innym miejscu. Prosiłabym Doktoranta o ustosunkowanie się do tej uwagi na obronie.

Rozdział II *Model sieciowy we współczesnej ekonomii* jest również rozdziałem teoretycznym. Zdefiniowano czym są sieci oraz omówiono rolę relacji sieciowych w gospodarce. Zwrócono słusznie uwagę na to, że podmioty funkcjonujące w sieci często nie tylko ze sobą współpracują, ale też konkurują. Z tego względu szerzej scharakteryzowano zjawisko kooperencji, kluczowe dla efektywnego funkcjonowania w strukturach sieciowych. Z przyjemnością wysłuchałabym na obronie opinii Doktoranta na temat zjawiska kooperencji w zakresie usług transportowych w miastach (nie tylko mobilności współdzielonej).

Logicznym ciągiem rozważań było przejście do omówienia skomplikowanych powiązań sieciowych w ośrodkach miejskich, które najczęściej są bardzo trudne do identyfikacji. Doktorant pokazał czytelny model struktury sieciowej, w którym uwzględnił podstawowe grupy podmiotów, natomiast dalsze bardzo szczegółowe wymienianie wszystkich podmiotów bardzo utrudnia percepcję. Może gdyby zrobić to w formie tabelarycznej zamiast rozciągania na kilka stron wypunktowań byłoby lepiej. W punkcie „podmioty odpowiedzialne za usługi transportowe w miastach” (s. 89) zostały wymienione różne środki transportu (autobusy, taksówki, metro, itd.), a nie podmioty. Poza tym usługi transportowe w miastach nie obejmują tych świadczonych statkami powietrznymi. „Huby mobilności” w ekonomice transportu są nazywane po prostu punktami lub węzłami transportowymi. Poza tym jako „aktorzy” w miejskich sieciach logistycznych zostały wymienione różne składniki wyposażenia technicznego, które oczywiście wchodzi w skład systemu/sieci logistycznych, ale nie są aktorami.

Nawiązując do tytułu rozdziału wątpliwości budzi fakt, czy Autor miał na myśli modele sieciowe w ekonomii czy w gospodarce. W świetle pierwszego zdania w podrozdziale 2.3 „Powiązania sieciowe widoczne są również w ekonomii – na rynku codziennie obserwujemy metamorfozy istniejących sieci oraz powstawanie nowych struktur” raczej chodziło o gospodarkę. Pojawiały się też inne „niezręczne” zdania, np. „Cechy ekonomii współdzielenia tworzą bardzo rozbudowaną sieć powiązań pomiędzy różnymi podmiotami”. Rozdział ten zawiera logiczny ciąg rozważań na temat sieci w gospodarce, które to rozważania są głęboko osadzone w adekwatnych teoriach ekonomicznych.

Rozdział 3 *Ekonomia współdzielenia jako kluczowy element miejskich sieci logistycznych* włącza problematykę gospodarki współdzielenia do teorii miejskich sieci logistycznych. Autor słusznie zauważa, że koncepcja współdzielenia może znacznie przyczynić się do zwiększenia efektywności miejskich sieci logistycznych. W miejskich sieciach logistycznych bardzo ważny jest przepływ informacji, dotyczący również podmiotów związanych z gospodarką współdzielenia, który wywiera wpływ na efektywność całych miejskich sieci logistycznych. W rozdziale tym został omówiony problem asymetrii informacji oraz asymetrii rozwiązań, które nie są zjawiskiem korzystnym. Doktorant przedstawił ciekawą koncepcję modelu błędnego koła asymetrii rozwiązań z zakresu gospodarki współdzielenia.

Rozdział jest interesujący pod względem merytorycznym, ale niepotrzebnie przybiera formę bardzo rozległych wypunktowań (można byłoby z niektórych zrezygnować lub zdecydować się na inną formę przekazu). Można też zauważyć nieściśłości pojęciowe. Na stronie 107 Autor nazwał jeden z punktów „integracja pionowa”, chociaż omówił w nim

również integrację poziomą (usług substytucyjnych oferowanych w ramach platformy). Błąd pojęciowy występuje też na stronie 122, gdyż systemy rowerów miejskich są monopolem administracyjnym/prawnym, a nie naturalnym. Władze samorządowe ze względów techniczno-eksploatacyjnych oraz organizacyjnych preferują funkcjonowanie jednego operatora systemu rowerów miejskich i administracyjnie ograniczają dostęp do danego rynku.

Rozdział 4 *Informacja jako determinanta sprawnego funkcjonowania ekonomii współdzielenia w miejskich sieciach logistycznych* ma już charakter badawczy. W pierwszej części opisano metodologię badania ankietowego wśród potencjalnych użytkowników współdzielonych usług. W drugim i trzecim podrozdziale dokonano analizy uzyskanych odpowiedzi pod kątem ich rozkładu i relacji pomiędzy poszczególnymi zmiennymi. Dodatkowo Autor skonstruował wskaźnik, który zbiorczo przedstawia wyniki dla analizowanych grup respondentów. Przeprowadzono analizę roli informacji oraz jej wpływu na efektywność funkcjonowania ekonomii współdzielenia w miejskich sieciach logistycznych w opinii respondentów. Następnie oceniono asymetrię informacji oraz stopień wykorzystania rozwiązań gospodarki współdzielenia przez potencjalnych odbiorców usług. Badanie przeprowadzono w sposób poprawny i odpowiednio zinterpretowano wyniki

Najwyżej oceniam zawartość rozdziału 5 *Współdzielona mobilność w miejskich sieciach logistycznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii*, który zawierają badania własne Autora przy użyciu metod statystycznych. Badania te świadczą o dużych umiejętnościach Doktoranta w zakresie zastosowania metod statystycznych, w tym taksonomicznych. Na początek Autor przedstawił szczegółowo zastosowaną metodologię badania, tj. metodę porządkowania liniowego, na potrzeby której skonstruował syntetyczny wskaźnik poziomu rozwoju mobilności współdzielonej. Wskaźnik ten posłużył do uszeregowania i pogrupowania (metodą odchyłeń standardowych) miast i gmin zrzeszonych w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Podstawą grupowania było podobieństwo poszczególnych obszarów oparte na metryce euklidesowej. Kolejnymi krokami było stworzenie diagramu metodą Warda i wykresu przebiegu aglomeracji.

W rozdziale zaprezentowano rezultaty badania asymetrii rozwiązań z zakresu carsharingu, bikesharingu i scootersharingu na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, który to rozwój jest bardzo nierównomierny. Następnie przeprowadzono wielowymiarową analizę porównawczą poziomu rozwoju mobilności współdzielonej oraz pogrupowano miasta i gminy zrzeszone w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Doktorant wyselekcjonował 6 zmiennych objaśniających odnoszących się do rozwiązań mobilności współdzielonej. Zmienne zostały dobrane właściwie, a Autor samodzielnie stworzył niektóre

miary względne, widząc niedoskonałość danych bezwzględnych. Wyniki grupowania miast i gmin GZM metodą Warda oraz przebiegiem aglomeracji potwierdziły hipotezę, przewidującą lepszy rozwój rozwiązań z zakresu współdzielonej mobilności w miastach rdzenia GZM niż w pozostałych gminach i miastach metropolii.

W ostatnim podrozdziale przeprowadzono porównanie wyników analizy asymetrii rozwiązań z zakresu współdzielonej mobilności w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii pomiędzy rokiem 2020 a 2021 poprzez obliczenie różnic w wartościach poszczególnych wskaźników. Bardzo syntetycznie omówiono wartości uzyskanych wyników i zmiany jakie zaszły w badanej perspektywie czasowej.

Czasami odnosiłam wrażenie, że w rozdziale badawczym w niewystarczającym stopniu przedyskutowano otrzymane wyniki. Często było to tylko stwierdzenie faktów, bez próby wyjaśnienia przyczyn pozytywnych lub negatywnych zmian (coś wzrosło, coś obniżyło się, ale nie wyjaśniono dlaczego tak się dzieje).

W zakończeniu rozprawy Autor dokonał podsumowania rozważań, wyników przeprowadzonych badań i sformułował wnioski z nich wypływające. Zauważył też niedoskonałości przeprowadzonego badania. Poprawnie zweryfikował postawione we wstępie hipotezy i zrealizował cele stosując zróżnicowane metody badawcze. Wyniki badań przedstawiono w sposób zwięzły i zrozumiały, wyciągając z nich właściwe wnioski. Zakończenie zawiera właściwe treści i wywody.

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

5. Ocena doboru źródeł literaturowych i zaawansowania wiedzy teoretycznej z zakresu nauk ekonomicznych

Autor dokonał trafnego wyboru źródeł literaturowych i źródeł danych empirycznych. Na bibliografię składają się 150 publikacji naukowych (monografii i artykułów z czasopism), w tym prawie 90 obcojęzycznych, dokumenty i akty prawne, znaczna liczba źródeł internetowych, a także wywiady przeprowadzone przez Autora, co łącznie daje 258 pozycji. Bibliografia jest bardzo szeroka, jak na rozprawę doktorską i Autor dogłębnie zapoznał się również z literaturą zagraniczną, o czym świadczy bardzo duży jej udział w wykazie. Publikacje są dobrze dobrane do realizacji celów badań, chociaż w niektórych obszarach można byłoby dodać jeszcze tzw. klasyczne pozycje literatury. Nie jest to zarzut, a jedynie sugestia, ponieważ zawsze takie braki można wskazać na zasadzie „dlaczego ta pozycja jest ujęta, a ta chociaż również ważna nie jest”.

Stopień zaawansowania wiedzy teoretycznej z zakresu ekonomii, ekonomiki transportu i logistyki jest u doktoranta wysoki i jest on dobrze zorientowany w niuansach rozumienia podstawowych pojęć z zakresu gospodarki współdzielenia, poza wcześniejszą uwagą, iż zamiast „ekonomii współdzielenia” powinien być stosowany termin „gospodarka współdzielenia”. Autor nie ustrzegł się jednak pewnych błędów natury terminologicznej, o których wspomniałam we wcześniejszej części recenzji.

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

6. Formalna strona rozprawy

Formalna strona rozprawy nie budzi większych zastrzeżeń. Przypisy sporządzano z reguły poprawnie. Praca zilustrowana jest wieloma tabelami i rysunkami starannie wykonanymi. W tekście zawsze znajdują się odwołania do tabel i rysunków. Bibliografia jest sporządzona ogólnie prawidłowo, chociaż czasami Autor zapomniał oznaczyć tytuły prac kursywą. Można więc uznać, iż technika pisania pracy doktorskiej została opanowana.

Rozprawa została napisana w miarę poprawnym językiem, chociaż zdarzały się błędy gramatyczne, frazeologiczne czy stylistyczne. Niestety zabrakło nieco staranności i w pracy jest sporo literówek, litery są „pozjadane”, zamiast „e” na końcu wyrazu występuje „ę” (np. na s. 73 jest „istnieję” zamiast „istnieje”), a czasami brak też znaków interpunkcyjnych. Na przykład Autor często stosuje konstrukcję językową „zarówno, jak” nie stawiając przed „jak” przecinka. Używa myślników tam, gdzie powinny być łączniki. Przykładowe błędy zostaną wymienione poniżej:

- „struktura badania pozwoli na (...) uzyskanie wiarygodnych wniosków” – wnioski można wyciągać, formułować, a nie uzyskiwać (s. 7),
- „Zebrano również dane dotyczące podejścia ludzi do współdzielenia (...)” – dane mają zazwyczaj charakter liczbowy, a tutaj w badaniu zebrano opinie/informacje’,
- „koncepcja zrównoważonego rozwoju opiera się na trzech filarach, które dodatkowo opisane są swoimi celami” – cele nie opisują filarów (s.13),
- „(...) zasadą ekonomii współdzielenia jest tworzenie zaufania między podmiotami” – zaufania się nie tworzy, tutaj należałoby użyć innego czasownika, np. budowa zaufania (s. 25),
- Słowo „konkurencjom”, zamiast konkurencją (s. 26),

- Marska, zamiast Marksa (s. 36),
- W zdaniu „Chociaż Uber często podawany jest jako klasyczny przykład ekonomii współdzielenia oraz jest bardzo dobrze zakotwiczony w świadomości społeczeństwa jako koncepcja związana z ekonomią współdzielenia, zastanawiać się trzeba, czy aby na pewno taka korelacja występuje” nie wiadomo czego korelację Autor miał na myśli (s. 42),
- W niewłaściwie znaczeniu użyte słowo „permutacja”: „Takie podejście do outsourcingu z jednej strony pozwala na zmniejszenie kosztów czy uzyskanie rozwiązań bardziej innowacyjnych (odpowiedzi na zapytanie przychodzą od różnych osób, możliwe jest więc ich porównanie oraz wybór rozwiązania najlepszego lub permutacja kilku rozwiązań w celu uzyskania jak najlepszego efektu) – permutacja jest terminem matematycznym oznaczającym ułożenie elementów skończonego zbioru w pewien ciąg lub też każdy z możliwych układów tych elementów (według SJP PWN) (s. 48);
- *Open innovation* nie wiąże się z „współdzieleniem innowacji”, tylko z jej wspólnym opracowywaniem i wprowadzaniem na rynek przez różne podmioty (s. 58),
- Słowo „może” napisane przez „rz” (s.65),
- „Ośrodki miejskie są więc systemami bardzo złożonymi, w których nawet niewielkie decyzje w ramach jednej mikrosieci mogą powodować zmiany (...)” – czy decyzje mogą być wielkie albo niewielkie? (s. 87),
- „nierównomierne rozłożenie produktów w ramach platformy” – platforma jest tworem wirtualnym, więc raczej należałoby pisać o nierównomiernym rozłożeniu w przestrzeni (s. 121),
- Kolejny przykład niewłaściwego użycia słowa „permutacja”: „Sytuacja taka spowodowała konieczność permutacji tego wskaźnika – zdecydowano się na przeliczenie liczby dostępnych pojazdów na tysiąc mieszkańców (s. 160),
- Dwa kolejne zdania zaczynające się od „Co więcej, (...)” (s. 174),
- W zakończeniu wielokrotnie powtarzało się sformułowanie „Zaznaczyć jednak/również należy (...)”, czasami po cztery razy na jednej stronie (s. 257),
- „dotyczą (...) okresu czasu” – albo okresu, albo czasu,
- W nazwie własnej Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia stosuje się łącznik i bez spacji, a nie myślnik ze spacjami przed i po.

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

7. Uwagi końcowe i konkluzja

Końcowa ocena rozprawy doktorskiej uwzględniająca zarówno jej aspekty merytoryczne, metodyczne, jak i formalno-warsztatowe uprawnia do stwierdzenia, iż stanowi ona oryginalne rozwiązanie problemu oceny efektywności gospodarki współdzielenia w miejskich sieciach logistycznych, wykazując jednocześnie bardzo dobry ogólny poziom wiedzy teoretycznej Autora w dyscyplinie ekonomia. Potwierdza ona posiadaną przez Autora umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej o istotnych walorach teoretycznych i aplikacyjnych.

W związku z powyższym stwierdzam, iż recenzowana praca spełnia wymagania stawiane rozprawom doktorskim w obowiązujących przepisach, zgodnie z treścią Ustawy z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz.U. nr 65, poz. 595 z późn. zm.) – stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego, wykazuje ogólną wiedzę teoretyczną Doktoranta w dziedzinie nauk ekonomicznych w dyscyplinie ekonomia, a także umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. W związku z tym wnoszę o jej przyjęcie przez Komitet Naukowy Dyscypliny Ekonomia i Finanse Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach i dopuszczenie Doktoranta do publicznej obrony.

Gdańsk, 30.01.2022 r.

