

Jelenia Góra, 31.01.2025

Dr hab. Maja Kiba-Janiak, prof. UEW
Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wydział Zarządzania
Katedra Zarządzania Strategicznego i Logistyki

RECENZJA DOROBKU NAUKOWEGO

w postępowaniu w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse

Dr Marii Matusiewicz

I. Podstawa formalna opracowania recenzji

Podstawę formalną do przygotowania niniejszej recenzji stanowiło pismo Przewodniczącego Rady Dyscypliny Ekonomia i Finanse, dra hab. Leszka Czerwonki, prof. Uniwersytetu Gdańskiego, 21 listopada 2024, zlecające sporządzenie recenzji osiągnięć naukowych dr Marii Matusiewicz (dalej określanej jako „Habilitantka”) oraz jej wkładu w rozwój dziedziny nauki społeczne w dyscyplinie ekonomia i finanse. Zlecenie to było wynikiem posiedzenia Rady Dyscypliny Ekonomia i Finanse Uniwersytetu Gdańskiego w dniu 21 listopada 2024 r., która to działając na podstawie art. 221 ust. 5 ustawy *Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* (Dz.U. z 2024 r., poz. 1571), wyznaczyła mnie na recenzenta w wyżej wskazanym postępowaniu.

Do oceny osiągnięć przyjęto dokumenty dostarczone wraz z ich cyfrowymi kopiami.

Stwierdzam, że do wniosku dołączono dokumentację określoną przez Radę Doskonałości Naukowej, zgodnie z kompetencjami wynikającymi z art. 221 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – *Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* (Dz. U. z 2021 r. poz. 478 z późn. zm.) (dalej: *Ustawa*), w ramach postępowania dotyczącego nadania stopnia doktora habilitowanego. W dołączonej dokumentacji brakuje oświadczeń Habilitantki oraz jej współautorów dotyczących wkładu merytorycznego i procentowego udziału w przygotowaniu publikacji naukowych. Zgodnie z art. 219 ust. 2 *Ustawy: Osiągnięcie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, może stanowić część pracy zbiorowej, jeżeli opracowanie wydzielonego zagadnienia jest indywidualnym wkładem osoby ubiegającej się o stopień doktora habilitowanego*. Ponieważ Habilitantka nie wskazała swojego indywidualnego wkładu w publikacjach współautorskich, nie jest możliwa ocena jej rzeczywistego wkładu w rozwój dyscypliny naukowej (w odniesieniu do tych publikacji). Dodatkowo, przedstawiony autoreferat został przygotowany w sposób nierzetelny i na bardzo ogólnym poziomie, co znacząco utrudniło kompleksową analizę dorobku naukowego.

Przy ocenie dorobku zastosowano kryteria określone w art. 219 ust. 1 *Ustawy*, obejmujące następujące aspekty: 1) posiadanie stopnia doktora, 2b) cykl powiązanych tematycznie artykułów naukowych opublikowanych w czasopismach naukowych lub recenzowanych

materiałach z konferencji międzynarodowych, 3) wykazanie istotnej aktywności naukowej realizowanej w więcej niż jednej uczelni.

II. Podstawowe dane o przebiegu kariery zawodowej dr Marii Matusiewicz

Dr Maria Matusiewicz od początku swojej kariery naukowej związana jest z Uniwersytetem Gdańskim. W 2005 roku ukończyła dzienne studia magisterskie na Wydziale Ekonomicznym na kierunku ekonomia. Następnie, w 2009 roku, ukończyła studia magisterskie zaoczne na Wydziale Nauk Społecznych tego samego uniwersytetu, na kierunku politologia. **W 2017 roku uzyskała stopień naukowy doktora nauk ekonomicznych**, broniąc rozprawę doktorską pt. Optymalizacja procesów dystrybucji w miastach o zabudowie historycznej na przykładzie Miasta Gdańska.

Od 2011 roku dr Matusiewicz pracuje na Wydziale Ekonomicznym, początkowo w Katedrze Polityki Transportowej, która później została przekształcona w Katedrę Polityki Transportowej i Integracji Gospodarczej. Od 2018 roku zatrudniona jest na stanowisku adiunkta. Prowadzi zajęcia dla studentów I i II stopnia na kierunkach: ekonomia, międzynarodowe stosunki gospodarcze, International Business oraz Logistics Mobility.

Podsumowując, dr Maria Matusiewicz **spełnia pierwszą przesłankę w postępowaniu habilitacyjnym**, jaką jest posiadanie stopnia doktora.

III. Ocena osiągnięć naukowych stanowiących znaczny wkład w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse

Zgodnie z przedstawionymi w autoreferacie informacjami, Habilitantka posiada dorobek naukowy obejmujący 53 publikacje. Wśród jej prac znajdują się trzy monografie naukowe, cztery rozdziały w monografiach oraz artykuły w czasopismach naukowych, w tym w tytułach o wysokiej punktacji ministerialnej i impact factor, takich jak np. *Sustainable Materials and Technologies* (IF=9,6, 200 pkt.). Łączny impact factor (IF) habilitantki wynosi 24,334, a sumaryczna punktacja ministerialna na dzień składania wniosku osiągnęła 1 256 punktów.

Merytoryczną podstawą do opracowania recenzji zgodnie z artykułem 219 ust. 1 pkt. 2 Ustawy jest cykl 20 publikacji naukowych zatytułowany:

Wieloaspektowe badania nad logistyką miejską oraz mobilnością przyszłości w kontekście wyzwania zrównoważonego rozwoju.

Jednym z moich zastrzeżeń jest zbyt ogólne i nieprecyzyjne sformułowanie tytułu osiągnięcia naukowego, co utrudnia jednoznaczne określenie jego zakresu merytorycznego. W autoreferacie brakuje także jednoznacznego wyjaśnienia kluczowych pojęć związanych z logistyką miejską i mobilnością oraz wskazania ich wzajemnych powiązań. W monografii *Logistyka miejska w świetle idei zrównoważonego rozwoju* Habilitantka przyjęła, że logistyka miejska odnosi się do transportu towarowego, natomiast w kontekście mobilności – do przepływu osób oraz istoty Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). W dokumentach unijnych SUMP obejmuje zarówno transport osób, jak i transport towarowy. Z kolei w artykule *Perspektywy i bariery upowszechnienia koncepcji Freight-as-a-Service na przykładzie Metropolitalnego Obszaru Gdańsk-Gdynia-Sopot* Habilitantka stwierdza, że: „Zrównoważona mobilność to mobilność szanująca środowisko i uwzględniająca potrzeby

człowieka. [...]. W dziedzinie przemieszczania się osób oznacza zmniejszenie popytu na podróże realizowane transportem indywidualnym, przy zwiększeniu udziału transportu publicznego, rowerowego i pieszego oraz systemów *car-pooling* i *car-sharing*. W przypadku transportu towarowego zrównoważona mobilność oznacza docelowo logistykę wolną od emisji CO₂". Z powyższego wynika, że Habilitantka uznaje mobilność również w odniesieniu do transportu towarowego. Jednak brak konsekwencji terminologicznej w poszczególnych publikacjach oraz autoreferacie budzi wątpliwości.

Nieścisłości terminologiczne pojawiają się także w innych opracowaniach. Przykładowo, w artykule *Framework for Physical Internet deployment in cities* Habilitantka początkowo odnosi się do logistyki miejskiej, a następnie – w celu badawczym – używa określenia *urban goods distribution systems*, co może sugerować różne perspektywy badawcze. Dodatkowo, w autoreferacie pojawiają się nieprecyzyjne sformułowania, takie jak *programy logistyczne* czy *środki logistyczne*, które nie są powszechnie stosowane w literaturze przedmiotu. Również zaproponowana w artykule *Study of the potential for using the Physical Internet in urban spaces* klasyfikacja sektorów budzi wątpliwości, ponieważ nie istnieje odrębny sektor określany jako *transport i dostawa*.

Zarówno w autoreferacie, jak i w przedstawionych do oceny publikacjach, brak pogłębionej, krytycznej analizy uwzględniającej różnorodne podejścia do logistyki miejskiej w Polsce i na świecie, a także szerszego ujęcia kwestii mobilności. Dogłębne zrozumienie oraz precyzyjne zdefiniowanie tych pojęć mogłoby znacząco uzasadnić przyjęty tytuł osiągnięcia naukowego, a także lepiej ukazać zarówno zależności, jak i różnice między logistyką miejską a mobilnością. Ponadto, w autoreferacie brakuje jednoznacznego określenia luki badawczej, którą Habilitantka podejmuje się wypełnić w swoich publikacjach, oraz uzasadnienia potrzeby przeprowadzenia badań w tym obszarze. Precyzyjne wskazanie tej luki oraz motywacji do podjęcia badań pozwoliłoby lepiej osadzić osiągnięcie naukowe w kontekście aktualnego stanu wiedzy.

Zgodnie z rozróżnieniem logistyki miejskiej i mobilności przyjętym w tytule, Habilitantka podzieliła przedłożone do oceny prace na dwie główne grupy:

- 1) *Logistyka miejska w świetle bieżących i przyszłych wyzwań stawianych przez cele zrównoważonego rozwoju*
- 2) *Zrównoważona mobilność przyszłości*

Do pierwszej grupy prac składających się na osiągnięcie naukowe zakwalifikowano 16 publikacji naukowych, natomiast do drugiej – cztery. W pierwszej grupie uwzględniono również autoreferat dysertacji doktorskiej, który został już oceniony na etapie ubiegania się o stopień naukowy doktora. Ponowne uwzględnienie tej pracy w postępowaniu habilitacyjnym budzi poważne wątpliwości co do zasadności jej ponownej oceny. Wśród artykułów wybranych do oceny 15 publikacji zostało opublikowanych w języku angielskim, a 5 w języku polskim. Należy jednak zauważyć, że według informacji podanych przez Habilitantkę w autoreferacie liczba ta wynosi odpowiednio 13 artykułów anglojęzycznych i 7 polskojęzycznych, co wskazuje na rozbieżność w deklarowanych danych. Spośród analizowanych prac 13 artykułów opublikowano w czasopiśmie naukowych, w tym m.in. w *Transportation Journal*, *Sustainability*, *Applied Science*, *Urban Planning and Transport Research* oraz *Sustainable Materials and Technologies*. Dwa artykuły ukazały się w materiałach konferencyjnych, natomiast pozostałe publikacje obejmują trzy rozdziały w monografiach oraz dwie monografie autorskie. Cztery spośród 20 ocenianych artykułów zostały przygotowane we współautorstwie. W dostarczonej dokumentacji, jak już wcześniej zostało wspomniane, brakuje jednak oświadczeń współautorów dotyczących ich wkładu w poszczególne publikacje, co uniemożliwia jednoznaczne określenie roli Habilitantki w powstaniu tych prac. Dodatkowo, w

autoreferacie nie zawarto informacji na temat zakresu jej indywidualnego wkładu w opracowanie współautorskich artykułów, co jest szczególnie istotne w przypadku publikacji, w których poszczególne części były przygotowywane przez kilku autorów. W tego typu sytuacjach kluczowe jest wskazanie, czy i w jakim stopniu Habilitantka pełniła wiodącą rolę w powstawaniu tych prac, co ma istotne znaczenie dla oceny jej samodzielnego wkładu w rozwój dyscypliny naukowej.

Zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 219 ust. 1 pkt 2, przedstawione do oceny publikacje powinny stanowić **cykl powiązanych tematycznie artykułów naukowych opublikowanych w czasopiśmie naukowych lub w recenzowanych materiałach z konferencji międzynarodowych**. Po dogłębnej analizie autoreferatu oraz wszystkich publikacji przedstawionych do oceny stwierdzam, że zaprezentowany cykl artykułów nie wykazuje spójności tematycznej. Przede wszystkim Habilitantka nie przedstawiła w autoreferacie powiązań między dwoma głównymi obszarami badawczymi, które zostały wyłonione w ramach przyjętego tytułu cyklu publikacji. Jak wspomniano wcześniej, jasne i precyzyjne odniesienie się do definicji logistyki miejskiej i mobilności przyszłości, a także wykazanie relacji między nimi, mogłoby stanowić spójną ramę dla zaprezentowanego dorobku. Co więcej, publikacje wybrane do oceny powinny być tematycznie ze sobą powiązane, tak aby – pomimo ich odrębności – tworzyły spójną, logiczną całość. Tymczasem w przedłożonym materiale poruszane są różnorodne wątki z zakresu logistyki miejskiej i mobilności, obejmujące m.in.: logistykę współdzieloną (shared logistics), koncepcję Fizycznego Internetu (Physical Internet), innowacyjne i zrównoważone rozwiązania logistyczne w portach morskich, mobilność pokolenia millenialsów w Polsce, czy też zastosowanie Fizycznego Internetu w pasażerskim transporcie lotniczym.

Ponadto, **niektóre artykuły wykraczają poza tematykę logistyki miejskiej**, odnosząc się do zagadnień ogólnej logistyki oraz zarządzania łańcuchem dostaw. Przykładem mogą być prace takie jak:

- *Shared logistics - a clash with reality. Results of a survey conducted on the Polish market of logistics service providers,*
- *Logistics of the Future—Physical Internet and Its Practicality,*
- *Shared Logistics—Literature Review.*

Brakuje w autoreferacie jednoznacznego wskazania relacji między poszczególnymi tematami, w szczególności związku (jak już wcześniej wspomniałam) między logistyką miejską a mobilnością, ale też i między logistyką współdzieloną a Fizycznym Internetem, co dodatkowo osłabia spójność całego cyklu. Warto również zwrócić uwagę, że **znaczna część przedstawionych do oceny publikacji** wpisuje się bardziej w **dyscyplinę nauki o zarządzaniu i jakości** niż w **dyscyplinę ekonomia i finanse**. W swoich badaniach Habilitantka koncentruje się przede wszystkim na strategiach, optymalizacji, standaryzacji oraz preferencjach interesariuszy w zakresie zachowań komunikacyjnych, co wskazuje na bezpośredni związek z dyscypliną nauki o zarządzaniu i jakości. W przedłożonym dorobku naukowym można znaleźć jedynie pojedyncze artykuły (np. *Physical Internet in passenger air transport to decrease emissions – A concept*), które skupiają się na aspektach ekonomicznych czy szeroko pojętej efektywności.

Dodatkowo, sformułowany przez Habilitantkę cel badawczy cyklu publikacji:

"Zidentyfikowanie i analiza strategii oraz praktycznych rozwiązań w dziedzinie logistyki miejskiej, które mają potencjał do transformacji miejskich systemów transportowych w kierunku większej efektywności, elastyczności oraz zrównoważenia"

również jednoznacznie wskazuje na **przynależność do dyscypliny nauki o zarządzaniu i jakości**, co rodzi uzasadnione wątpliwości co do adekwatności oceny osiągnięcia w ramach dyscypliny **ekonomia i finanse**.

Dlatego jednoznacznie stwierdzam, że przedstawione osiągnięcie naukowe, oparte na cyklu publikacji, nie wnosi istotnego wkładu w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse. W mojej ocenie dorobek naukowy Habilitantki **znacznie lepiej wpisuje się w obszar dyscypliny nauki o zarządzaniu i jakości**, zarówno pod względem tematyki badawczej, jak i podejścia metodycznego.

Odnosząc się do sformułowanego celu badawczego, należy wskazać istotne uwagi merytoryczne. Jest on nieprecyzyjny i niekonsekwentny w stosunku do podejścia prezentowanego przez Habilitantkę w cyklu publikacji. Przede wszystkim, analiza strategii nie powinna stanowić celu samego w sobie. Bardziej zasadne byłoby skoncentrowanie się na ocenie tych strategii i praktycznych rozwiązaniach w kontekście możliwości ich wdrożenia w miejskich systemach transportowych. Ponadto, w zaproponowanym celu Habilitantka odnosi się wyłącznie do logistyki miejskiej, co pomija drugi istotny obszar poruszany w publikacjach, jakim jest mobilność. Brak uwzględnienia tego aspektu sprawia, że cel badawczy nie odzwierciedla pełnego zakresu analizowanych zagadnień. Dodatkowo, tak szeroko określony cel nie znajduje pełnego odzwierciedlenia w treści cyklu publikacji, który koncentruje się przede wszystkim na Fizycznym Internecie oraz logistyce współdzielonej, pomijając inne strategie i rozwiązania szeroko opisywane w literaturze jako mające potencjał do transformacji miejskich systemów transportowych. W efekcie, cykl publikacji nie realizuje w pełni założeń określonych w sformułowanym celu, co ogranicza jego spójność i wartość badawczą.

Zgodnie z art. 219 ust. 1 Ustawy osiągnięcia naukowe przedstawione przez Habilitantkę oceniane są pod kątem ich istotnego wkładu w rozwój dziedziny nauki społecznej w dyscyplinie ekonomia i finanse, ze szczególnym naciskiem na aspekty merytoryczne oraz przyjęte metody badawcze.

W przedstawionych artykułach naukowych Habilitantka w sposób ogólny odnosi się do istniejącej wiedzy na temat Fizycznego Internetu, logistyki miejskiej, mobilności oraz współdzielenia. Wiele z tych publikacji stanowi kompilację dostępnych informacji i nie wnosi istotnego wkładu do nauki (np. *Logistics of the Future—Physical Internet and Its Practicality*). Niektóre artykuły mają charakter bardziej popularno-naukowy niż ściśle naukowy (np. wspomniany powyżej artykuł, a także monografia *Logistyka miejska w świetle idei zrównoważonego rozwoju czy Framework for Physical Internet Deployment in Cities*).

W autoreferacie przedstawionym przez dr Marię Matusiewicz osiągnięcia naukowe zostały zaprezentowane w formie tabelarycznej, wskazując ich wpływ na rozwój nauk ekonomicznych. Osiągnięcia te zostały opisane w sposób ogólnikowy w trzech wymiarach: teoretycznym, metodycznym i empirycznym, jednak ich sformułowanie jest na tyle nieprecyzyjne, że trudno jednoznacznie określić, jaki wkład w rozwój dyscypliny stanowią publikacje naukowe Habilitantki. Przykładem może być stwierdzenie: "*Rozwój koncepcji Fizycznego Internetu w kontekście zrównoważonej logistyki miejskiej oraz transportu lotniczego, co przyczynia się do teoretycznego zrozumienia możliwości transformacji systemów logistycznych i transportowych w kierunku zwiększonej efektywności i zrównoważenia środowiskowego*". Sformułowanie to jest niejasne, a jego ogólnikowy charakter utrudnia określenie nowatorskiego wkładu Habilitantki w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse. Nie wynika z niego jednoznacznie, jakie nowe elementy w zakresie teorii czy praktyki zostały zaproponowane. Przede wszystkim Logistyka miejska i transport lotniczy to różne obszary z odmiennymi wyzwaniami, a to prowadzi do niejasności w interpretacji zdania. Podobne wątpliwości budzi kolejne

stwierdzenie dotyczące wkładu naukowego: *"Teoretyczne ugruntowanie zrównoważonej logistyki jako kluczowego elementu w planowaniu miejskim i rozwoju ekonomicznym, podkreślając jej znaczenie w osiąganiu celów zrównoważonego rozwoju"*. Niejasne pozostaje, na jakiej podstawie Habilitantka stwierdza, że zrównoważona logistyka stanowi kluczowy element w planowaniu miejskim i rozwoju ekonomicznym. Brak również jednoznacznego doprecyzowania, czy odnosi się to do logistyki jako całości, czy jedynie do logistyki miejskiej.

Analiza dorobku publikacyjnego nie dostarcza jednoznacznych dowodów na istotny wkład Habilitantki w rozwój teorii odnoszącej się do zrównoważonej logistyki miejskiej czy mobilności. Zarówno artykuły o charakterze systematycznego przeglądu literatury, jak i prace oparte na badaniach empirycznych, nie potwierdzają w sposób jednoznaczny tak sformułowanych tez. Co więcej, w publikacjach nie przedstawiono nowych teorii ani modeli, które mogłyby stanowić istotne wzbogacenie wiedzy teoretycznej w obszarze dyscypliny ekonomia i finanse.

Znaczenie wkładu w rozwój dyscypliny zależy zarówno od rzetelności zastosowanych metod badawczych, jak i od stopnia, w jakim wyniki badań poszerzają istniejącą wiedzę w tej dziedzinie. W autoreferacie Habilitantka postawiła trzy pytania badawcze:

1) *Jakie są bariery i wyzwania w adaptacji do zrównoważonej mobilności w miastach oraz jakie działania i narzędzia mogą wspierać przejście na bardziej zrównoważone formy transportu?*

2) *W jaki sposób implementacja koncepcji Physical Internet oraz współdzielonej logistyki może transformować systemy transportowe, aby były bardziej efektywne, elastyczne i zrównoważone?*

3) *Jakie są kluczowe strategie i rozwiązania w zakresie logistyki miejskiej i mobilności przyszłości, które mogą przyczynić się do osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju w kontekście zmieniających się wyzwań?*

Pierwsze pytanie badawcze odnosi się do barier i wyzwań w „*adaptacji*”, jednak brakuje w nim sprecyzowania, czego dokładnie ta „*adaptacja*” dotyczy. Druga część pytania odnosi się do działań i narzędzi wspierających przejście na bardziej zrównoważone formy transportu, jednak również w tym przypadku nie jest jasne, kogo lub czego to przejście dotyczy – czy chodzi o miasto, społeczeństwo, przedsiębiorstwa, czy może inny podmiot? Nieprecyzyjne pozostaje również określenie „*mobilność*” – nie jest jednoznacznie wyjaśnione, czy odnosi się ono wyłącznie do transportu osób, czy także obejmuje przewóz towarów. W świetle tak niejasno sformułowanego pytania trudno jednoznacznie ocenić, czy Habilitantka rzeczywiście na nie odpowiedziała we wskazanych artykułach.

Ponadto, analizując wspomniane publikacje, należy zwrócić uwagę na fakt, że badania przeprowadzone w ramach cyklu publikacji koncentrują się głównie na wąskim obszarze, jakim jest Trójmiasto lub jedno z miast wchodzących w jego skład. Tak jak wcześniej wspomniano, wkład w rozwój dyscypliny naukowej zależy w dużej mierze od rzetelności zastosowanych metod badawczych. W tym kontekście należy zauważyć, że w analizowanych publikacjach badania oparte są na bardzo małych próbach badawczych, a ich dobór najczęściej ma charakter celowy, a być może nawet częściowo przypadkowy. Dodatkowo, opis zastosowanych metod badawczych jest bardzo ogólnikowy, a prezentacja wyników badań przypomina raczej raport niż zaawansowaną analizę naukową, charakterystyczną dla artykułów naukowych. Świadczy to o braku wykorzystania zaawansowanych metod badawczych, co w szczególności w dyscyplinie ekonomia i finanse jest kluczowym elementem rzetelnej analizy naukowej.

Należy podkreślić, że nie kwestionuję znaczenia badań prowadzonych na poziomie miasta, gdyż mogą one mieć istotną wartość dla władz lokalnych oraz przedsiębiorstw funkcjonujących

w danym regionie, a także stanowić źródło wiedzy dla innych miast. Niemniej jednak, nie można uogólniać wniosków z badań przeprowadzonych na tak ograniczonym obszarze na całą (lub szerszą) populację. Wyzwania i bariery związane z wdrażaniem rozwiązań na rzecz zrównoważonej mobilności mogą się znacząco różnić w zależności od specyfiki danego miasta, takiej jak np. rodzaj i zakres infrastruktury transportowej, dominujące funkcje miasta, układ komunikacyjny, struktura demograficzna, itp. Trudno zatem porównywać wnioski wyciągnięte na podstawie badań w Trójmieście z sytuacją w miastach takich jak Barcelona, Londyn czy Sztokholm, gdzie kontekst transportowy, infrastrukturalny i społeczno-ekonomiczny może być zupełnie inny.

Kolejne pytanie badawcze koncentruje się na koncepcji Fizycznego Internetu oraz logistyki współdzielonej, a także ich roli w przekształcaniu systemów logistycznych w kierunku większej efektywności, elastyczności i zrównoważenia. Jednak, biorąc pod uwagę wcześniejsze rozróżnienie przez Habilitantkę logistyki miejskiej i mobilności, pytanie to wydaje się ograniczone wyłącznie do transportu towarowego, przy czym niekoniecznie do transportu realizowanego w obszarach miejskich. W świetle głównego celu i tematyki osiągnięć naukowych, jego sformułowanie nie jest w pełni adekwatne i mogłoby zostać lepiej doprecyzowane. Habilitantka wskazuje, że odpowiedzi na to pytanie można znaleźć w czterech publikacjach naukowych, w tym w jednej monografii, gdzie jeden z rozdziałów odnosi się do logistyki współdzielenia oraz Fizycznego Internetu. Jednak analiza tych publikacji wskazuje, że odpowiedź na to pytanie nie została poparta pogłębionymi badaniami empirycznymi. W dwóch artykułach badania przeprowadzono na niewielkich próbach badawczych – 45 respondentów reprezentujących głównie małe i mikroprzedsiębiorstwa w przypadku jednego artykułu oraz 35 kierowców w przypadku drugiego. W obu przypadkach zastosowano badania deklaratywne, co oznacza, że trudno na ich podstawie rzetelnie ocenić rzeczywisty wpływ logistyki współdzielenia oraz Fizycznego Internetu na efektywność, elastyczność czy zrównoważony rozwój systemów logistycznych. Natomiast w dwóch pozostałych publikacjach – monografii oraz artykule *Shared Logistics – Literature Review* – odpowiedź na pytanie ma charakter cząstkowy i bazuje wyłącznie na przeglądzie dostępnych badań w literaturze przedmiotu. W konsekwencji, brakuje oryginalnych badań empirycznych, które mogłyby stanowić podstawę do wyciągnięcia wniosków o rzeczywistym wpływie tych koncepcji na funkcjonowanie systemów logistycznych.

Trzecie pytanie badawcze, dotyczące kluczowych strategii i rozwiązań w zakresie logistyki miejskiej i mobilności przyszłości, również nie zostało poparte pogłębionymi analizami ani badaniami empirycznymi. Co więcej, w niektórych artykułach tematyka koncentruje się raczej na stanie obecnym niż na przyszłości, a także bardziej na rozwiązaniach niż na strategiach, co budzi wątpliwości co do spójności pytania z treścią publikacji. W jednym z artykułów Habilitantka przedstawia koncepcję zastosowania Fizycznego Internetu w logistyce miejskiej (np. w artykule *Logistics of the Future – Physical Internet and Its Practicality*), jednak analiza treści wskazuje, że opracowanie to bazuje głównie na kompilacji dostępnej literatury, nie wnosząc znaczącego wkładu empirycznego do omawianego zagadnienia. Najbardziej wartościową publikacją w tej grupie artykułów wydaje się *Physical Internet in passenger air transport to decrease emissions – A concept*, opublikowany w czasopiśmie *Sustainable Materials and Technologies*. W tym artykule przedstawiono propozycję zastosowania Fizycznego Internetu w pasażerskim transporcie lotniczym, a ponadto przeprowadzono kalkulację pozwalającą na oszacowanie potencjalnej redukcji emisji zanieczyszczeń w wyniku implementacji tej koncepcji. Jest to niewątpliwie najbardziej wartościowy artykuł spośród wszystkich prac przedstawionych przez Habilitantkę do oceny, gdyż łączy element innowacyjności z podejściem analitycznym.

W wymiarze metodycznym wkład Habilitantki w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse należy ocenić jako niezadawalający. W przedstawionych publikacjach nie zastosowano zaawansowanych metod ani narzędzi badawczych, które mogłyby w istotny sposób przyczynić się do rozwoju tej dyscypliny. Wprawdzie Habilitantka zaproponowała Wskaźnik Zrównoważonej Mobilności w artykule *Resistance in Adapting to Sustainable Mobility and New Sustainable Mobility Indicator – Case Study of a Polish Agglomeration*, jednak metodyka jego opracowania budzi poważne wątpliwości. Rzetelne opracowanie wskaźnika powinno obejmować nie tylko krytyczną analizę literatury oraz przegląd istniejących wskaźników, ale również badania eksperckie, szczególnie w zakresie doboru zmiennych, określenia wskaźników składowych, normalizacji oraz agregacji danych. Istotnym etapem powinno być również testowanie wskaźnika, co pozwoliłoby na ocenę jego trafności i użyteczności w analizach dotyczących zrównoważonej mobilności. Brak spełnienia tych kluczowych wymagań metodycznych znacząco osłabia wartość opracowanego wskaźnika, a tym samym ogranicza jego wkład w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse.

Trzecim wymiarem, do którego Habilitantka odniosła swoje osiągnięcia naukowe w kontekście ich wpływu na rozwój dyscypliny ekonomia i finanse, jest wymiar empiryczny. W Tabeli 1 w autoreferacie przedstawiono zestawienie osiągnięć naukowych w wymiarze empirycznym, które – zdaniem Habilitantki – miały istotny wpływ na rozwój dyscypliny nauki ekonomiczne i finanse. Jak już wcześniej wspomniałam, nie ulega wątpliwości, że same badania są interesujące i mogą stanowić cenne źródło informacji dla władz lokalnych, zwłaszcza w kontekście analizowanych miast. Jednakże ograniczona liczebność prób badawczych oraz ich celowy dobór sprawiają, że wyniki tych badań nie mogą być uogólniane na całą populację. W związku z tym, choć mogą być one przydatne dla samorządów i podmiotów lokalnych, to z perspektywy naukowej nie stanowią znaczącego wkładu w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse. Dodatkowym zagadnieniem, które należy podkreślić (i które było już wcześniej sygnalizowane), jest fakt, że większość tych badań w znacznym stopniu wpisuje się w obszar dyscypliny nauki o zarządzaniu i jakości, a nie w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse. Analizy dotyczące nastawienia różnych grup interesariuszy wobec zmian w zakresie dystrybucji towarów czy zrównoważonej mobilności, studia przypadków, a także wskazówki i rekomendacje dotyczące wdrażania strategii zrównoważonej logistyki miejskiej czy tworzenia Zrównoważonych Planów Logistyki Miejskiej (SULP) koncentrują się na aspektach organizacyjnych i zarządczych, a nie stricte ekonomicznych. Powyższe zagadnienia, choć istotne z punktu widzenia logistyki miejskiej, nie wpisują się bezpośrednio w problematykę ekonomii i finansów w stopniu uzasadniającym przypisanie osiągnięć naukowych Habilitantki do tej dyscypliny.

Reasumując, moim zdaniem, wskazany do oceny cykl publikacji naukowych **nie wnosi istotnego wkładu w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse**. Brakuje w nim nowatorskiego i zaawansowanego podejścia metodycznego oraz nowych wartości teoretycznych mających istotny wpływ na dyscyplinę. **W przedstawionych osiągnięciach nie dostrzegam elementów o istotnej wartości naukowej, które wniosłyby znaczący wkład w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse.**

Podsumowując, dr Maria Matusiewicz nie **spełnia drugiej przesłanki w postępowaniu habilitacyjnym**, jaką jest **znaczący wkład w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse**.

IV. Aktywność naukowa realizowana w więcej niż jednej uczelni

Zgodnie z art. 219 ust. 1 pkt 3 Ustawy, nadanie stopnia doktora habilitowanego wymaga wykazania istotnej aktywności naukowej prowadzonej w więcej niż jednej uczelni lub instytucji

naukowej, ze szczególnym uwzględnieniem jednostek zagranicznych. W tym kontekście kluczową rolę odgrywają staże naukowe, realizacja grantów badawczych oraz publikacje powstałe w wyniku badań prowadzonych w różnych ośrodkach naukowych.

Z informacji przedstawionych w autoreferacie wynika, że działalność naukowa Habilitantki w dużej mierze koncentrowała się w macierzystej uczelni. W 2014 roku odbyła staż w Stowarzyszeniu „Pomorskie w Unii Europejskiej”, który należy raczej zakwalifikować jako staż administracyjno-organizacyjny niż naukowy. Dr Maria Matusiewicz uczestniczyła (a w jednym projekcie nadal uczestniczy) w dwóch projektach badawczych: *MOBILITIES for EU*, finansowanym w ramach programu Horizon, w którym od 2024 roku pełni rolę eksperta ds. logistyki miejskiej, oraz *Logos*, realizowanym ze środków NCBiR, gdzie w latach 2013-2015 była zatrudniona jako pracownik naukowo-badawczy. Warto również docenić jej starania w pozyskiwaniu finansowania na badania, m.in. poprzez złożenie wniosku do NCN w konkursie Sonata w 2023 roku. Dr Maria Matusiewicz angażuje się także w recenzowanie artykułów naukowych w międzynarodowych czasopismach, takich jak np. *Applied Sciences*, *Sustainability*, *Logistics*, *Smart Cities* oraz w ocenę projektów unijnych. Choć aktywności te świadczą o pewnej rozpoznawalności Habilitantki w środowisku naukowym, nie mają one jednak znaczącego wpływu na rozwój dyscypliny i nie potwierdzają prowadzenia przez nią działalności naukowej w więcej niż jednej uczelni lub instytucji badawczej. Jeśli chodzi o aktywność międzynarodową, koncentruje się ona głównie na udziale w konferencjach poświęconych logistyce miejskiej oraz koncepcji Fizycznego Internetu. Warto zaznaczyć, że są to prestiżowe i uznane na całym świecie konferencje, które sprzyjają wymianie wiedzy i doświadczeń. Jednakże sam udział w tych wydarzeniach nie przekłada się bezpośrednio na istotny wkład w rozwój dyscypliny, zwłaszcza jeśli nie prowadzi do publikacji w renomowanych czasopismach naukowych.

Chciałabym podkreślić, że **doceniam zaangażowanie dr Marii Matusiewicz w międzynarodowe konferencje naukowe, recenzowanie artykułów w uznanych czasopismach, ocenę projektów unijnych oraz działania na rzecz otoczenia społeczno-gospodarczego w Trójmieście**. Widzę w tym potencjał do rozwoju jej międzynarodowej aktywności naukowej w przyszłości. Niemniej jednak, na dzień dzisiejszy, zgodnie z art. 219 Ustawy, Habilitantka nie wykazuje istotnej aktywności naukowej prowadzonej w więcej niż jednej uczelni lub instytucji badawczej, która mogłaby znacząco wpłynąć na rozwój dyscypliny ekonomia i finanse.

Podsumowując, dr Maria Matusiewicz **nie spełnia trzeciego kryterium postępowania habilitacyjnego, jakim jest prowadzenie istotnej działalności naukowej** w więcej niż jednej jednostce akademickiej lub naukowej.

V. Konkluzja

Zgodnie z treścią Ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (art. 219), dr Maria Matusiewicz, oprócz posiadania stopnia doktora, powinna wykazać się zarówno osiągnięciami naukowymi stanowiącymi istotny wkład w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse, jak i znaczącą aktywnością naukową prowadzoną w więcej niż jednej uczelni. Wszystkie trzy warunki muszą być spełnione jednocześnie, ponieważ wymogi określone w art. 219 mają charakter łączny. Oznacza to, że stopień doktora habilitowanego może zostać nadany wyłącznie osobie spełniającej wszystkie te kryteria.

Po wnikliwej analizie autoreferatu oraz dorobku naukowego stwierdzam, że dr Maria Matusiewicz nie spełnia dwóch z trzech wymienionych kryteriów. Przedstawiony cykl publikacji pt. *Wieloaspektowe badania nad logistyką miejską oraz mobilnością przyszłości w kontekście*

wyzwań zrównoważonego rozwoju **nie stanowi istotnego wkładu w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse**. Podstawą tej oceny są następujące przesłanki:

- 1) Zgłoszony do oceny cykl publikacji mieści się w obszarze nauk o zarządzaniu i jakości, a nie w dyscyplinie ekonomia i finanse.
- 2) Osiągnięcie naukowe nie wnosi istotnego wkładu w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse, przede wszystkim ze względu na:
 - brak spójności tematycznej poszczególnych artykułów oraz powiązań między dwoma głównymi obszarami badawczymi wyodrębnionymi w ramach cyklu publikacji,
 - niespójność terminologiczną zarówno w poszczególnych publikacjach, jak i w autoreferacie,
 - brak nowych teorii i modeli, które mogłyby istotnie wzbogacić wiedzę teoretyczną w obszarze ekonomii i finansów,
 - brak nowatorskiego i zaawansowanego podejścia metodycznego oraz wartości teorioznawczych mających istotny wpływ na rozwój dyscypliny.
- 3) Habilitantka nie wykazała się istotną aktywnością naukową realizowaną w więcej niż jednej uczelni, zgodnie z wymaganiami Ustawy. Nie odbyła stażu naukowego w innej uczelni ani nie brała udziału w międzyuczelnianych projektach badawczych, których efektem byłaby publikacja naukowa.

Podsumowując, dorobek naukowy dr Marii Matusiewicz, jej zainteresowania badawcze oraz aktywność międzynarodowa, zwłaszcza udział w konferencjach naukowych, wskazują na duży potencjał do dalszych pogłębionych badań w zakresie logistyki miejskiej. Niemniej jednak, w mojej ocenie, złożony wniosek o nadanie stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych, w dyscyplinie ekonomia i finanse, jest przedwczesny i **nie spełnia wymagań określonych w Ustawie** (Art. 219 ust. 1).

W związku z powyższym **wyrażam negatywną opinię** w sprawie nadania dr Marii Matusiewicz stopnia naukowego doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse.

Jelenia Góra, 31 stycznia 2024

dr hab. Maja Kiba-Janiak, prof. UEW