

prof. dr hab. Sabina Kauf
Uniwersytet Opolski
Katedra Marketingu i Zarządzania łańcuchami Dostaw

Zdzieszowice, 20.01.2025

RECENZJA DOROBKU NAUKOWEGO

Dr Marii Matusiewicz

pt. „*Wieloaspektowe badania nad logistyką miejską oraz mobilnością przyszłości w kontekście wyzwań zrównoważonego rozwoju*”

IV. Podstawa opracowania recenzji

Formalną podstawę do opracowania recenzji stanowiło pismo Przewodniczącego Rady Dyscypliny Naukowej *Ekonomia i Finanse* dr hab. Leszka Czerwonki, prof. UG z dnia 21.11.2024. zlecające sporządzenie recenzji osiągnięć naukowych dr Marii Matusiewicz (zwanej dalej zamiennie „Habilitantką”) oraz wkładu do dyscypliny *Ekonomia i Finanse*, w związku z pismem Rady Doskonałości Naukowej, z dnia 08.10.2024, powierzającym mi funkcję recenzenta dorobku w postępowaniu habilitacyjnym.

Merytoryczną podstawę recenzji stanowi przesłana dokumentacja dorobku naukowego, dydaktycznego i organizacyjnego Habilitantki, dokumentacja osobowa, oraz wybrane, załączone publikacje naukowe. Dokumentacja przedstawiona przez Habilitantkę jest niezgodna z wytycznymi Rady Doskonałości Naukowej. Nie zawiera oświadczeń (ani procentowych, ani merytorycznych) o wkładzie Habilitantki w przygotowanie publikacji współautorskich, a to uniemożliwia obiektywną ocenę jej dorobku i wkładu w rozwój dyscypliny naukowej. Poza tym dostarczona dokumentacja, autoreferat jest bardzo ogólnikowa i pozbawiona logicznej narracji, co uniemożliwia zapoznanie się z dorobkiem. Tym samym prezentacja głównych nurtów badawczych nie układa dorobku w jedną spójną całość, a przypomina raczej zbiór niepowiązanych fragmentów. W konsekwencji trudno jest dokonać merytorycznej oceny osiągnięć Habilitantki. Ocenę utrudnia ponadto wykaz publikacji naukowych zgłoszonych do oceny, a w szczególności sposób ich uporządkowania.

W ocenie dorobku uwzględnione zostały kryteria wynikające z ustawy z dnia 20.07.2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (art. 221 ust. 4, Dz.U. z 2021 r., poz 478 z późn. zm.), tzn.:

- osiągnięcie naukowe: *Wieloaspektowe badania nad logistyką miejską oraz mobilnością przyszłości w kontekście wyzwań zrównoważonego rozwoju*, które zgłoszone zostało przez Habilitantkę jako cykl publikacji mających stanowić znaczny wkład w rozwój dyscypliny *Ekonomia i Finanse*
- aktywność naukowa realizowana w więcej niż jednej uczelni czy instytucji naukowej, w szczególności zagranicznej

V. Informacje o Habilitantce

Habilitantka od prawie piętnastu lat prowadzi działalność naukową, związaną z logistyką miejską, zrównoważoną mobilnością oraz innowacyjnymi koncepcjami, takimi jak Internet fizyczny czy logistyka współdzielona. Od początku swojej kariery naukowej zajmuje się tematyką logistyki miejskiej i zrównoważonego transportu. Rozpoczynając od badań nad optymalizacją procesów dystrybucji w miastach o zabudowie historycznej, stopniowo rozwijała swoje zainteresowania w kierunku wdrażania innowacyjnych koncepcji, takich jak Fizyczny Internet i logistyka współdzielona, analizując ich potencjał w transformacji miejskich systemów transportowych. Jej badania obejmują także analizę gotowości społeczności i interesariuszy do adaptacji zrównoważonych rozwiązań mobilnościowych oraz rozwój strategii wspierających globalne cele zrównoważonego rozwoju.

Dr M. Matusiewicz jest absolwentką Uniwersytetu Gdańskiego, gdzie w latach 2000–2005 ukończyła studia magisterskie na Wydziale Ekonomicznym, specjalizując się w gospodarce globalnej. Równolegle, w latach 2003–2009, realizowała studia magisterskie zaoczne z zakresu politologii na Wydziale Nauk Społecznych tej samej uczelni.

W dniu 20 lutego 2017 roku uzyskała stopień doktora nauk ekonomicznych na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego, broniąc rozprawę doktorską pt. „Optymalizacja procesów dystrybucji w miastach o zabudowie historycznej na przykładzie miasta Gdańska”, przygotowana pod kierunkiem naukowym prof. dra hab. Włodzimierza Rydzkowskiego. Recenzentami byli: prof. dr hab. Jarosław Witkowski oraz dr hab. Maciej Szymczak, prof. UEP. Praca ta koncentrowała się na wyzwaniach związanych z logistyką miejską w specyficznych warunkach urbanistycznych i stanowiła fundament dla dalszych badań w zakresie zrównoważonego rozwoju oraz logistyki miejskiej.

Od 2011 roku dr Matusiewicz jest zatrudniona na Uniwersytecie Gdańskim w Katedrze Polityki Transportowej, przekształconej później w Katedrę Polityki Transportowej i Integracji Gospodarczej. W początkowym etapie kariery pełniła funkcję pracownika naukowo-dydaktycznego, a od 2018 roku zajmuje stanowisko adiunkta. W ramach swoich obowiązków dydaktycznych prowadzi zajęcia na kierunkach takich jak Ekonomia, Międzynarodowe Stosunki Gospodarcze, International Business oraz Logistics & Mobility. Tematyka zajęć obejmuje m.in. logistykę miejską, cyfryzację transportu oraz kwestie zrównoważonego rozwoju.

III. Zgodność dorobku naukowego z deklarowaną dyscypliną w postępowaniu habilitacyjnym

W autoreferacie dr Maria Matusiewicz wskazuje, że jej dorobek naukowy wnosi istotny wkład w rozwój ekonomii i finansów, szczególnie w kontekście zrównoważonego rozwoju logistyki miejskiej i mobilności przyszłości. Autorka podkreśla interdyscyplinarny charakter swoich badań, obejmujący aspekty optymalizacji kosztowej, efektywności procesów logistycznych oraz ich wpływu na gospodarkę. Jednak szczegółowa analiza publikacji sugeruje, że przypisanie dorobku do tej dyscypliny jest problematyczne i nie w pełni uzasadnione.

Większość artykułów koncentruje się na zagadnieniach logistycznych, takich jak organizacja procesów transportowych, wdrażanie innowacyjnych technologii (np. Physical Internet), czy zarządzanie zrównoważonym transportem miejskim. Choć pojawiają się w nich odniesienia do efektywności kosztowej, brak pogłębionych analiz charakterystycznych dla ekonomii, takich jak mechanizmy rynkowe, modele finansowe czy wpływ na szeroko rozumianą gospodarkę. Publikacje skupiają się raczej na aspektach praktycznych i operacyjnych. A to czyni je bliższymi naukom o zarządzaniu niż klasycznym badaniom ekonomicznym. Dodatkowo, ekonomiczny wymiar badań ogranicza lokalny ich charakter. Choć wyniki mają swoją wartość praktyczną (w kontekście zarządczym), to ich wnioski trudno uznać za wkład w rozwój teorii ekonomii. Tym samym dorobek dr M. Matusiewicz wyraźnie wpisuje się w nauki o zarządzaniu i jakości, gdzie dominującymi tematami są optymalizacja procesów logistycznych, strategie wdrażania rozwiązań innowacyjnych oraz zrównoważony rozwój. Nawet jeśli interdyscyplinarność badań mogłaby sugerować pewien związek z ekonomią, to kluczowe wątki naukowe wyraźnie odzwierciedlają priorytety zarządcze.

IV. Główne osiągnięcia naukowe

Głównym osiągnięciem naukowym Habilitantki jest cykl publikacji zatytułowany „*Wieloaspektowe badania nad logistyką miejską oraz mobilnością przyszłości w kontekście zrównoważonego rozwoju*”, na który składa się 20 pozycji, w tym jedna monografia, wydana w roku 2022 (*Logistyka miejsca w świetle zrównoważonego rozwoju*), 15 autorskich artykułów naukowych oraz 4 artykuły współautorskie, z trudnym do oszacowania wkładem Habilitantki, gdyż, jak wspomniałam, do dokumentacji nie zostały dołączone oświadczenia współautorów,

określające ich wkład w przygotowanie wskazanych publikacji naukowych. W kontekście oceny dorobku warto również zwrócić uwagę na fakt, że jedna z publikacji zgłoszonych do oceny – *Optymalizacja procesów dystrybucji w miastach o zabudowie historycznej na przykładzie Miasta Gdańska* – była wcześniej wykorzystana jako autoreferat rozprawy doktorskiej, napisanej pod kierunkiem naukowym prof. dr hab. W. Rydzkowskiego i stanowiła podstawę wcześniejszego awansu naukowego Habilitantki. Ponowne zgłoszenie tej publikacji budzi wątpliwości, gdyż zasadniczym wymogiem procesu habilitacyjnego jest wykazanie nowego, niezależnego wkładu naukowego. Autoreferat, jako podsumowanie wyników badań doktorskich, pełni rolę kluczowego elementu procedury doktoryzowania, lecz jego ponowne wykorzystanie bez istotnych modyfikacji lub uzupełnienia o nowe wyniki badawcze jest niezgodne z zasadami oceny dorobku naukowego.

Wskazane publikacje zostały wydane w latach 2017 (2), 2018 (2), 2019 (5), 2020 (2), 2021 (1), 2022 (1), 2023 (3), 2024 (3). Spośród zgłoszonych do oceny dorobku 7 publikacji ukazało się w języku polskim, a 13 w języku angielskim, w tym 10 w czasopismach zagranicznych, takich jak *Transportation. Journal, Sustainable Materials and Technogeis, Urban Planing and Trasnport Research, Processes, sustainability* oraz *Applied Science*. 11 z tych pozycji indeksowanych jest w Bazie Scopus. Można zatem stwierdzić, że dobór czasopism i ich ranga spełnia wymogi określone w art. 219 pkt 2 lit. b w zw. z art.267 ust.2 pkt 2 lit. b Ustawy z dnia 20 lipca 2018 r Prawo o szkolnictwie wyższym, uwzględniając zarówno indeksowanie tych prac we wspomnianych bazach jak i obecność w wykazie czasopism MNiSzW z 18 grudnia 2019 roku. Należy jeszcze raz podkreślić, że trudno jest ocenić wkład Habilitantki w publikacje współautorskie. Z przedłożonej dokumentacji nie wynika, czy Habilitantka była pomysłodawczynią, autorką założeń, koncepcji, badań, analiz czy dyskusji. A to jest kluczowe, jeżeli mamy ocenić wkład Habilitantki w rozwój dyscypliny zadeklarowanej we wniosku awansowym (do czego ustosunkowałam się już wcześniej).

Cykl 20 publikacji, zgłoszony jako główne osiągnięcie naukowe, powinien spełniać wymagania stawiane monografiom, co oznacza konieczność zachowania spójności metodycznej i merytorycznej. Jego struktura powinna jasno przedstawiać logiczny przebieg badań, odzwierciedlać sekwencję rozpoznania naukowego oraz w sposób przekonujący wykazywać wkład Habilitantki w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse. Zatem to, czego, w ciągu zaprezentowanych publikacji brakuje, powinno być w sposób właściwy (dokładny, zgodny z zasadami pracy naukowej i w oparciu o najnowszą wiedzę) zaprezentowane w autoreferacie. W takim kontekście następuje moja ocena

Oceniany cykl artykułów ma charakter statyczny, gdyż nie przedstawia problemów, a tylko zakres dociekań, na który składają się dwa obszary: (1) „*Logistyka miejska w świetle bieżących i przyszłych wyzwań stawianych przez cele zrównoważonego rozwoju*” i (2) „*Zrównoważona mobilność przyszłości*”. Obszary te powinny być spójnie i koncepcyjnie połączone. Kanwą ich połączenia powinny być istotne problemy jakie Habilitantka chce rozpoznać, przy jednoczesnym wskazaniu luki badawczej wynikającej z ich dotychczasowego nierozwiązania przez innych badaczy. W rezultacie powinna powstać spójna koncepcja, stanowiąca istotny wkład w rozwój dyscypliny ekonomii i finansów.

Niestety, z przedłożonego autoreferatu nie wynika, jakie przesłanki skłoniły Habilitantkę do podjęcia badań w wybranym obszarze. Brak ten mógł wpłynąć na charakter przedłożonego dorobku naukowego. Choć publikacje skupiają się na istotnych zagadnieniach zrównoważonej mobilności i logistyki miejskiej, co sugeruje wspólną płaszczyznę tematyczną, szczegółowa analiza ujawnia ich rozproszenie oraz brak spójnej i konsekwentnej narracji, łączącej je w logiczny i jednolity cykl badawczy.

Zagadnienia poruszane w publikacjach obejmują szerokie spektrum tematów – od koncepcji Physical Internet, przez zrównoważoną politykę transportową w miastach, po lokalne studia przypadków dotyczące Trójmiasta i Gdyni. Chociaż każdy z tych tematów jest istotny brakuje

wyraźnego łącznika między nimi, który pozwoliłby uznać je za logicznie ułożoną sekwencję badań. W rezultacie poszczególne publikacje sprawiają wrażenie autonomicznych projektów naukowych, które jedynie w sposób ogólny wpisują się w szeroko rozumianą problematykę logistyki i transportu, gdyż w kontekście prowadzonych rozważań nie możemy mówić tu o mobilności sensu stricto.

Ponadto w cyklu nie widać jasno określonej metodyki badawczej, która spajałaby kolejne etapy analizy i prowadziła do wniosków prowadzących do zaprezentowania wkładu w rozwój dyscypliny. Brak ten dezintegruje cały cykl, wskazując raczej na zbiór artykułów o podobnej tematyce niż na harmonijną całość rozwijającą określony wątek badawczy. Mając powyższe na uwadze trudno uznać je za spójny cykl badawczy o klarownej strukturze i logicznej progresji. Co więcej, wyodrębnione przez Habilitantkę dwa obszary badawcze nie są właściwie reprezentowane i choć pozwalają na uporządkowanie oraz spójne zaprezentowanie badanego zagadnienia, to zgłoszone do oceny dorobku publikacje nie zawsze właściwie wpisują się w te obszary i nie odzwierciedlają ich w pełni.

W pierwszym obszarze – *„Logistyka miejska w świetle bieżących i przyszłych wyzwań stawianych przez cele zrównoważonego rozwoju”* – poruszane tematy odnoszą się do takich aspektów jak optymalizacja procesów logistycznych, zrównoważone planowanie transportu czy innowacyjne rozwiązania w logistyce miejskiej. Omawiają m.in. wdrażanie koncepcji Physical Internet, współdzieloną logistykę oraz centra konsolidacji w istocie nie mają związku z mobilnością, a raczej z transportem dóbr materialnych, co nie wpisuje się w zakres zadeklarowany przez Habilitantkę tytułem cyklu. Mobilność jest immanentną cechą logistyki miasta i traktowanie jej jako odrębnego elementu może prowadzić do sztucznego rozdzielania zagadnień, które w rzeczywistości są ze sobą nierozzerwalnie powiązane. Część prac, zwłaszcza tych dotyczących lokalnych studiów przypadków, ma ograniczony zasięg i nie umożliwia kompleksowego podejścia do kwestii zrównoważonego rozwoju w logistyce miejskiej.

Drugi obszar – *„Zrównoważona mobilność przyszłości”* – obejmuje zagadnienia związane z planowaniem i organizacją transportu w sposób sprzyjający ochronie środowiska, a także z uwzględnieniem nowych technologii i potrzeb społecznych. Mimo że niektóre artykuły poruszają kwestie związane z mobilnością, ich tematyka jest zróżnicowana i często odnosi się bardziej do operacyjnych aspektów logistyki niż do koncepcji zrównoważonej mobilności w szerokim kontekście strategicznym. Ponadto artykuły, przyporządkowane do tego obszaru badawczego podejmują raczej zagadnienia związane z aktualnymi wyzwaniami logistycznymi i transportowymi, a ich odniesienie do przyszłości jest fragmentaryczne, a nawet marginalne. Tylko jeden artykuł, dotyczący koncepcji Physical Internet w lotniczym transporcie pasażerskim prezentuje wizję zastosowania nowoczesnych technologii, takich jak Internet rzeczy (IoT) i sztuczna inteligencja (AI), w celu optymalizacji systemów lotniczych. Niemniej tematyka ta dalece wykracza poza domenę logistyki miasta. Tym samym nie wpisuje się w rozważany tutaj obszar zrównoważonej mobilności miejskiej, skupiający się na potrzebach mobilnościowych mieszkańców i ochronie środowiska w miastach. Aby takie rozwiązania mogły zostać powiązane z mobilnością miejską, konieczne byłoby szczegółowe wskazanie, w jaki sposób mogłyby one zostać zaadaptowane do warunków miejskich oraz jakie korzyści przyniosłyby w kontekście poprawy dostępności i jakości życia mieszkańców. W obecnej formie artykuł pozostaje odległy od rozpatrywanego zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej i jej strategicznego rozwoju. Ponadto artykuł ten jest współautorski i trudno jest określić wkład habilitantki w jego opracowanie, a tym samym wkład w rozwój dyscypliny.

Habilitantka wyznaczyła sobie cel badawczy zakładający identyfikację i analizę strategii (nie precyzując o jakie strategię chodzi) oraz rozwiązań w logistyce miejskiej mających transformować miejskie systemy transportowe. Cel taki jest interesujący, lecz jest sformułowany w sposób zbyt szeroki i ogólnikowy. Brakuje w nim precyzji oraz wyraźnego ukierunkowania na kluczowe elementy, co sprawia, że cel stosunkowo luźno wpisuje się w tytuł cyklu. Zawarte w jego tytule

sformułowanie *wieloaspektowe badania* sugeruje analizę różnorodnych wymiarów logistyki miasta, jednak nie zostało wyjaśnione, jakie konkretne aspekty są przedmiotem tych badań i dlaczego zostały uznane za kluczowe. Czy dotyczą one kwestii technologicznych, środowiskowych, społecznych, czy może ekonomicznych? Brakuje również informacji, jakie luki w literaturze lub praktyce miały zostać wypełnione i w jaki sposób wieloaspektowość badań przyczynia się do osiągnięcia celu. Również sformułowanie *badania nad logistyką miejską* wymaga doprecyzowania. Nie zostało jasno wskazane, co było przedmiotem badań, a to sprawia, że zakres pozostaje niejasny. To, z kolei utrudnia ocenę ich znaczenia i wartości naukowej. W tytule cyklu pojawia się również sformułowanie *mobilność przyszłości*, jednak nie wyjaśniono, jakie konkretnie badania podjęto ani co stanowiło przesłankę ich realizacji. Analiza wzorców mobilności millenialsów wśród studentów jednego miasta – Gdańska – oraz badania rozwiązań stosowanych w Gdyni rodzą pytania o ich reprezentatywność i możliwość uogólnienia wyników. Czy jedno miasto lub jedna grupa społeczna mogą być kluczowe dla globalnych trendów mobilności przyszłości? Brakuje uzasadnienia wyboru tych obszarów badawczych oraz wyjaśnienia, w jaki sposób wyniki odnoszą się do szerokiej wizji transformacji systemów transportowych. Dodatkowo brakuje jasnego wyjaśnienia, jak mobilność w tych badaniach łączy się z ideą zrównoważonego rozwoju i miejskimi systemami transportowymi. Czy analizowane rozwiązania przyczyniają się do redukcji emisji, poprawy jakości życia mieszkańców czy zwiększenia efektywności systemów transportowych? Nie wskazano, w jaki sposób badania wpisują się w szerokie założenia zrównoważonej urbanistyki, która wymaga integracji aspektów środowiskowych, społecznych i technologicznych. Badania wydają się lokalne i fragmentaryczne, przez co trudno powiązać je z globalnymi wyzwaniami mobilności. Cele badawcze habilitacji powinny jasno wskazywać, jakie luki w dotychczasowej wiedzy są uzupełniane przez prowadzone badania oraz jaką wartość dodaną wnoszą do rozwoju danej dyscypliny. Tym samym przedstawiony cel nie wyróżnia się na tle istniejących badań w zakresie logistyki miejskiej i zrównoważonej mobilności. Sformułowanie pozostaje na poziomie deklaracyjnym oraz, jak to już wcześniej wspomniano, bez jasno określonych hipotez badawczych czy zapowiedzi przełomowych wyników, które mogłyby zmienić sposób myślenia o tej problematyce. W rezultacie poziom rozważań i wnioskowania nie dorównuje standardom oczekiwanym w procesie habilitacyjnym.

Odnosząc się do zawartych w autoreferacie pytań badawczych należy stwierdzić, że na poziomie habilitacji powinny być one wyraźnie sformułowane, wskazywać na wysoką złożoność analizowanego zagadnienia oraz wносить istotny, przełomowy wkład w rozwój nauki. Cech tych pytań badawczych niestety nie posiadają, są zbyt ogólne i mało precyzyjne.

W pytaniu pierwszym, dotyczącym barier i wyzwań w adaptacji zrównoważonej mobilności oraz działań oraz narzędzi wspierających przejście na bardziej zrównoważone formy transportu, brakuje precyzji i jasnego ukierunkowania. Nie zostało określone, na jakich aspektach mobilności Habilitantka planuje się skoncentrować – czy chodzi o kwestie technologiczne, społeczne, czy ekonomiczne. Taka niejasność utrudnia zarówno osadzenie problematyki w szerszym kontekście badawczym, jak i ocenę jej oryginalności. W sytuacji, gdy tematyka ta była już szeroko omawiana w literaturze, brak nowatorskiego podejścia staje się szczególnie zauważalny. Dodatkowym problemem jest nieprecyzyjność samego pytania: „*Jakie są bariery i wyzwania w adaptacji do zrównoważonej mobilności w miastach?*”. Nie jest jasne, czego dotyczy adaptacja – czy chodzi o dostosowanie systemów transportowych, zachowań społecznych, czy może technologii? Brakuje również wyjaśnienia, w jaki sposób „mobilność” jest tutaj rozumiana – czy jako przemieszczenie osób, dostępność przestrzeni, czy szerzej, jako integracja różnych form transportu w ramach zrównoważonego rozwoju. Niejasność w definiowaniu kluczowych pojęć oraz celów badań utrudnia zrozumienie zamierzeń badawczych Habilitantki i ogranicza ich wartość w kontekście naukowym. Drugie pytanie, które dotyczy wpływu implementacji koncepcji Physical Internet oraz współdzielonej logistyki na transformację systemów transportowych, wykazuje większy

potencjał naukowy, choć moim zdaniem nie wpisuje się w rozwiązanie problemów z mobilnością. Jednak jego realizacja wymagałaby solidnych badań empirycznych oraz szczegółowych analiz wdrożeniowych, które w przedstawionych publikacjach są jedynie szcątkowo zarysowane. Należy zwrócić uwagę, że koncepcja Physical Internet w głównej mierze, jeśli nie wyłącznie, może być rozpatrywana w kontekście innowacyjnych rozwiązań optymalizujących przepływy towarowe. Dominującym celem jest poprawa efektywności i zrównoważenia logistycznych łańcuchów dostaw poprzez standaryzację, współdzielenie zasobów i wykorzystanie zaawansowanych technologii, takich jak IoT czy AI. W kontekście logistyki miejskiej, której głównym przedmiotem zainteresowania jest zapewnienie mobilności osób, nasuwa się pytanie, czy i w jaki sposób koncepcja Physical Internet może być zaadaptowana do przewozu ludzi. Zasadnicza różnica polega na charakterze przewożonych „ładunków” – podczas gdy towary mogą być standaryzowane, przemieszczane bez przerw i przechowywane, mobilność osób wiąże się z wieloma ograniczeniami, takimi jak potrzeby komfortu, bezpieczeństwa, prywatności czy specyfika tras i czasu przejazdu. Dlatego też zastosowanie tej koncepcji do transportu pasażerskiego wymagałoby znaczących modyfikacji oraz uwzględnienia czynników specyficznych dla mobilności osób. W konsekwencji pytanie to pozostaje bardziej postulatem niż realnie zrealizowanym zagadnieniem badawczym. Ponadto, brakuje osadzenia tej problematyki w szerszym kontekście teoretycznym oraz określenia, jakie nowe podejście Habilitantka wnosi do istniejącej literatury. Trzecie pytanie, odnoszące się do strategii i rozwiązań w logistyce miejskiej oraz mobilności przyszłości, które mogłyby wspierać cele zrównoważonego rozwoju, ujawnia brak wystarczającego skupienia na prognozowaniu trendów i opracowywaniu scenariuszy rozwoju. Badania Habilitantki odnoszą się do bieżących wyzwań, a ich analiza nie wykracza poza opis aktualnego stanu rzeczy, poza jednym artykułem, dotyczącym Interentu fizycznego (do czego się już wcześniej ustosunkowałam). W pytaniach tego typu oczekuje się pogłębionych analiz, które nie tylko diagnozują obecne problemy, ale również modelują potencjalne scenariusze rozwoju, wskazując możliwe trajektorie zmian w logistyce miejskiej i mobilności. Habilitantka nie podejmuje próby wyznaczenia kluczowych trendów ani oceny ich znaczenia w kontekście zrównoważonego rozwoju. W efekcie, zamiast kompleksowego podejścia, mamy do czynienia z powierzchownym opisem istniejących rozwiązań, który nie dostarcza istotnych wskazówek na przyszłość.

Nie sposób nie odnieść się również do solidnych podstaw teoretycznych, które powinna posiadać Habilitantka, a które wynikają z dogłębnej znajomości literatury przedmiotu. W przypadku wniosków awansowych kluczowe jest wykazanie, że nie tylko wprowadza się nowe perspektywy, ale również umiejętnie odnosi się do istniejących osiągnięć w danej dziedzinie, zarówno w kontekście międzynarodowym, jak i krajowym. Niestety, w analizowanych publikacjach widać niedostateczne uwzględnienie dorobku polskich badaczy. Przykładem tego jest marginalne odniesienie się do prac prof. Jacka Szołtyska, który był prekursorem badań nad logistyką miejską w Polsce i wniósł istotny wkład w rozwój tej dziedziny. Pomimo jego kluczowego znaczenia, został on zacytowany przez Habilitantkę jedynie w rozprawie doktorskiej, *„Optymalizacja procesów dystrybucji w miastach o zabudowie historycznej na przykładzie miasta Gdańsk”*, autoreferat rozprawy doktorskiej napisanej pod kierunkiem prof. W. Rydzkowskiego, Wyd. Młodzi Naukowcy 2017. Brak jest także odniesień do prac prof. Rzeczyńskiego, czy Rydzkowskiego (1 cytowanie we wspomnianej rozprawie doktorskiej), zajmujących się problematyką szeroko rozumianego transportu na obszarach zurbanizowanych. Ignorowanie rodzimego dorobku świadczy o jego niedoceniu oraz o braku wszechstronności w analizie teoretycznej. Dla każdego adepta nauki znajomość literatury przedmiotu i umiejętność krytycznego odniesienia się do niej jest fundamentem, na którym buduje się oryginalny wkład w naukę. W tym przypadku brak wyraźnego uwzględnienia polskiego dorobku naukowego znacząco osłabia teoretyczne podstawy badań i ich wiarygodność.

V. Ocena wkładu Habilitantki w rozwój dyscypliny naukowej

Deklarowane przez Habilitantkę osiągnięcia, obejmujące teoretyczny, metodyczny i empiryczny wkład w rozwój nauk ekonomicznych, prezentują ambitną wizję Autorki, jednak budzą poważne wątpliwości, co do ich zasadności w kontekście zaprezentowanego osiągnięcia naukowego. W wymiarze teoretycznym Habilitantka wskazuje na rozwój koncepcji Fizycznego Internetu w kontekście zrównoważonej logistyki miejskiej i transportu lotniczego oraz teoretyczne ugruntowanie zrównoważonej logistyki jako kluczowego elementu w planowaniu miejskim i rozwoju ekonomicznym. Jednak deklaracje te są wysoce ogólne, a ich realizacja w przedstawionych publikacjach i pozostaje w słabym związku z zaproponowanym tytułem cyklu artykułów. Nie widać w nich wprowadzenia nowych teorii, modeli ani przełomowych koncepcji, które mogłyby istotnie wzbogacić wiedzę teoretyczną. Brak szczegółowego rozwinięcia tych zagadnień sprawia, że wskazany wkład teoretyczny wydaje się raczej deklaracją niż faktycznym osiągnięciem.

W zakresie metodycznym Habilitantka deklaruje opracowanie nowych wskaźników zrównoważonej mobilności oraz wykorzystanie analizy danych i modelowania w badaniach nad wpływem pojazdów elektrycznych czy gotowością interesariuszy do wdrażania zrównoważonych rozwiązań logistycznych. Te deklaracje są interesujące, chociaż nie uzasadniają konieczności wdrażania nowych wskaźników, co może narażać Autorkę na zarzut sprecyzowany znaną Brzytwą Ockhama. W publikacjach nie widać również zastosowania zaawansowanych metod analizy, które mogłyby wnieść istotny wkład w rozwój metod badawczych w naukach ekonomicznych.

W wymiarze empirycznym Habilitantka podkreśla znaczenie badań nad nastawieniem interesariuszy, analizę przypadków dotyczących stref ograniczonego dostępu w Gdańsku oraz zaproponowanie ram wdrożeniowych dla Fizycznego Internetu. Choć te elementy wskazują na próbę powiązania teorii z praktyką, ich zasięg i szczegółowość pozostawiają wiele do życzenia. Badania są lokalne, bez wyraźnych uniwersalnych wniosków, a proponowane ramy są zbyt ogólne, by mogły stanowić realne narzędzie implementacji. Ponadto, mają nikły związek z tytułem cyklu. Brak też identyfikacji strategii, które Autorka zamierzała odnaleźć.

Podsumowując, deklarowane osiągnięcia Habilitantki są ambitne, lecz w dużej mierze mają charakter deklaracyjny, nie znajdując pełnego odzwierciedlenia w przedstawionych publikacjach. Brakuje nowatorskich teorii, kompleksowych metodologii i przełomowych wniosków, które mogłyby stanowić istotny wkład w rozwój nauk ekonomicznych. Wskazany wkład wymaga znacznego rozwinięcia i doprecyzowania, aby spełniał wymagania stawiane dorobkowi habilitacyjnemu.

Moim zdaniem Habilitantka w zaprezentowanym cyklu publikacji nie wniosła istotnego wkładu w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse. Dorobek należałoby raczej przyporządkować do dyscypliny nauki o zarządzaniu i jakości (o czym już wspomniałam)

VI. Aktywność naukowa realizowana w więcej niż jednej uczelni czy instytucji naukowej, w szczególności zagranicznej

Zgodnie z obowiązującymi przepisami kandydat na doktora habilitowanego powinien wykazać istotną aktywnością naukową, realizowaną w więcej niż jednej jednostce naukowej, w tym szczególnie zagranicznej. W przypadku Habilitantki jej aktywność poza Uniwersytetem Gdańskim, choć różnorodna, budzi wątpliwości co do spełnienia tych wymogów w pełni.

Habilitantka uczestniczyła w licznych konferencjach międzynarodowych, wygłaszając referaty oraz prowadząc sesje, co z pewnością świadczy o zaangażowaniu w obszar konfrontowania poglądów naukowych ze środowiskiem naukowym. Jednak sama obecność na konferencjach, nawet międzynarodowych, nie stanowi wystarczającego dowodu na istotny wkład w rozwój

dyscypliny. Wystąpienia konferencyjne mają wartość wymiany wiedzy, ale ich naukowy wpływ pozostaje ograniczony, jeśli nie prowadzą do publikacji w uznanych czasopismach naukowych o wysokim prestiżu. Ponadto, prowadzenie sesji czy zasiadanie w komitetach naukowych konferencji ma głównie charakter organizacyjny, a nie merytoryczny i również nie wnosi bezpośredniego wkładu w rozwój nauki.

Kolejnym aspektem działalności habilitantki jest recenzowanie artykułów dla uznanych czasopism naukowych. Choć jest to istotny element aktywności naukowej, wskazujący na rozpoznawalność w środowisku, recenzowanie ma charakter pomocniczy i nie jest traktowane jako istotny wkład w rozwój dyscypliny. Również w tym przypadku brak przełożenia tej aktywności na konkretne wyniki badań czy publikacje ogranicza jej znaczenie.

Warto także zauważyć, że w analizowanej działalności habilitantki brak jest udziału w długoterminowych stażach naukowych, w tym ewentualnie w zagranicznych jednostkach badawczych, które mogłyby świadczyć o międzynarodowej współpracy badawczej. Staże naukowe stanowią dowód zaangażowania w badania realizowane w różnorodnych środowiskach naukowych i znacząco podnoszą wartość dorobku naukowego.

Podsumowując, aktywność habilitantki poza macierzystą jednostką jest różnorodna, ale opiera się głównie na wystąpieniach konferencyjnych i recenzowaniu prac, co nie wystarcza do spełnienia wymogu „istotnej aktywności naukowej, realizowanej w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej, w tym zagranicznej”. Brak dowodów na istotne publikacje naukowe wynikające z tej działalności oraz brak długoterminowej współpracy międzynarodowej osłabiają wartość tej aktywności w kontekście wymagań habilitacyjnych.

VII. Pozostała ocena aktywności naukowej

Habilitantka wykazała się stosunkowo bogatym dorobkiem naukowym, obejmującym 53 publikacje, z czego 20 zgłosiła jako osiągnięcie naukowe w ramach procedury habilitacyjnej. Dodatkowo w dorobku znajdują się dwie monografie autorskie i jedna współautorska. Habilitantka opublikowała także 4 rozdziały w monografiach.

Wpływ Kandydatki na rozwój dyscypliny naukowej może być oceniony na podstawie uznania środowiskowego, które wyraża się w postaci zainteresowania dla Jego dorobku naukowego. Taką miarą jest również współczynnik cytowań z uwzględnieniem innych, pozamerytorycznych przesłanek cytowania danego autora. W dniu 22 stycznia 2025 roku Kandydatka mogła pochwalić się 119 cytowaniami w bazie Google Scholar. Nie sprawdzałam w innych bazach, stąd, odnosząc się do informacji, zawartych w dokumentacji przewodu habilitacyjnego można zauważyć, że Habilitantka posiada 4 publikacje wśród 25% najczęściej cytowanych na świecie, a dwie z drugiego kwartyła. Należy zatem stwierdzić, że rozpoznawalność Kandydatki jest umiarkowana, ale o dostrzegalnym wpływie jej dorobku.

Umiędzynarodowienie dorobku potwierdzają publikacje w języku angielskim (13 pozycji), w tym w czasopismach międzynarodowych wydawanych przez wydawców, takich jak Elsevier czy MDPI. Szczególnie wyróżnia się artykuł w czasopiśmie *Sustainable Materials and Technologies* o wysokim Impact Factor (9,6), który zdobył 200 punktów w systemie MNiSW.

VIII. Konkluzja

Wymogi, jakie musi spełnić kandydat, by otrzymać stopień naukowy doktora habilitowanego, są na przestrzeni wielu lat niezmiennie, mimo kilku zmian w ustawodawstwie, regulującym te kwestie. W obecnie obowiązujących przepisach od kandydata wymaga się posiadania w dorobku osiągnięcia naukowego / osiągnięć naukowych, stanowiących znaczny wkład kandydata w rozwój określonej dyscypliny oraz wykazywania się istotną aktywnością naukową, realizowaną w więcej, niż jednej uczelni, instytucji naukowej, w szczególności zagranicznej. Analiza tego zapisu wskazuje nie na obowiązek posiadania licznego dorobku, będącego przedmiotem publikacji nawet w czasopismach z listy MNiSzW, ale posiadania w tym dorobku takich pozycji, które stanowią ów znaczny wkład w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse

Na podstawie przeglądu i oceny przedstawionego do recenzji dorobku naukowego oraz przedstawionego przez dr Marię Matusiak osiągnięcia naukowego stwierdzam, że:

1. Dorobek naukowy nie wpisuje się w dyscyplinę ekonomia i finanse, lecz znajduje swoje naturalne miejsce w dyscyplinie nauk o zarządzaniu i jakości, koncentrując się na aspektach zarządczych związanych z logistyką miasta i zrównoważonym transportem.
2. nie wypełnia Ona wymogu aktywności naukowej realizowanej w więcej niż jednej uczelni czy instytucji naukowej, w szczególności zagranicznej, ze względu na fakt, że przedstawiona aktywność ogranicza się głównie do udziału w konferencjach międzynarodowych, które, mimo swojego znaczenia dla wymiany wiedzy, nie stanowią dowodu na długoterminową współpracę badawczą ani realizację projektów naukowych poza jednostką macierzystą
3. nie spełnia podstawowego wymogu osiągnięcia znaczących (istotnych, doniosłych, poważnych) osiągnięć naukowych. Jej dorobek charakteryzuje:
 - a. brak spójności tematycznej oraz logicznego powiązania między poszczególnymi publikacjami, co uniemożliwia traktowanie ich jako jednolity cykl badawczy o wyraźnej strukturze i jasno określonym celu naukowym
 - b. brak wyraźnego wkładu w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse, który mógłby zostać uznany za istotny i nowatorski, w szczególności w zakresie teorii, metodologii lub badań empirycznych
 - c. lokalny charakter większości badań, koncentrujących się na wybranych przykładach pociąga za sobą brak ich reprezentatywności i możliwości formułowania uogólnionych wniosków, które mogłyby znaleźć zastosowanie w szerszym kontekście,
 - d. brak przejrzystych dowodów na istotny wkład Habilitantki w publikacje współautorskie, stanowią część przedłożonego dorobku

Reasumując. Habilitantka spełnia wymóg posiadania stopnia doktora nauk ekonomicznych. Nie spełnia natomiast wymogu stażu naukowego oraz posiadania w dorobku istotnego wkładu w rozwój dyscypliny. Uwzględniając powyższe stwierdzam, że Kandydatka nie spełnia wymogów Ustawy z dnia 20.07.2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (art. 221 ust. 4, Dz.U. z 2021 r., poz 478 z późn. zm.) – stawianych rozprawom na stopień naukowy doktora habilitowanego, zatem **nie popieram wniosku dr Marii Matusiewicz o nadanie jej stopnia naukowego doktora habilitowanego w dyscyplinie ekonomia i finanse.**