

Warszawa, 7.03.2026

Dr hab. Roman Sobiecki, prof. SGH
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie
Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie
Instytut Rynków i Konkurencji

RECENZJA

osiągnięć naukowych oraz istotnej aktywności naukowej realizowanej w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej, w szczególności zagranicznej, przygotowana na potrzeby postępowania w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse dr. Tomaszowi Bielińskiemu

Podstawa formalna przygotowania recenzji

Uchwała nr 127/25/RDEif Rady Dyscypliny Ekonomia i finanse Uniwersytetu Gdańskiego z dnia 11 grudnia 2025 roku w sprawie powołania komisji habilitacyjnej w postępowaniu w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse dr. Tomaszowi Bielińskiemu. O podjętej uchwale zostałem poinformowany przez dr hab. Leszka Czerwonkę, prof. UG – przewodniczącego Rady Dyscypliny Ekonomia i finanse.

Kryteria oceny

Ocena merytoryczna osiągnięć naukowych oraz istotnej aktywności naukowej realizowanej w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej, w szczególności zagranicznej, została dokonana na podstawie obowiązujących kryteriów określonych w *art. 219 ust.1 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. poz. 1668 z późniejszymi zmianami)*, który brzmi:

„1. Stopień doktora habilitowanego nadaje się osobie, która:

- 1) posiada stopień doktora;
- 2) posiada w dorobku osiągnięcia naukowe albo artystyczne, stanowiące znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny, w tym co najmniej:
 - a) 1 monografię naukową wydaną przez wydawnictwo, które w roku opublikowania monografii w ostatecznej formie było ujęte w wykazie sporządzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 267 ust. 2 pkt 2 lit. a, lub
 - b) 1 cykl powiązanych tematycznie artykułów naukowych opublikowanych w czasopiśmie naukowym lub w recenzowanych materiałach z konferencji międzynarodowych, które w roku opublikowania artykułu w ostatecznej formie były ujęte

w wykazie sporządzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 267 ust. 2 pkt 2 lit. b, lub

c) 1 zrealizowane oryginalne osiągnięcie projektowe, konstrukcyjne, technologiczne lub artystyczne;

3) wykazuje się istotną aktywnością naukową albo artystyczną realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej.

Wstęp

Autor podjął, bardzo ważny problem rozwoju nowych form organizacyjnych transportu miejskiego. Pojawienie się nowych form stanowiących uzupełnienie form transportu opartego na własności środków transportowych, o formy oparte na dostępie do środków użytkowanych wspólnie w Polsce, póki co, dotyczy miast, przede wszystkim dużych. Rozwój mikromobilności współdzielonej jest wymuszany przez pogarszającą się sytuację wynikającą ze wzrostu liczby pojazdów (przede wszystkim dwuśladowych) poruszających po ulicach. Powoduje to „korki” uliczne, wydłużanie czasu przemieszczania się, dyskomfort podróżujących, zagęszczanie przestrzeni publicznej i negatywne efekty zewnętrzne, w tym środowiskowe. Badane zagadnienie stanowi element szerszego zjawiska tj. gospodarki współdzielenia (sharing economy). Innymi elementami tej gospodarki dotyczącym transportu i mieszkalnictwa, którymi Autor recenzowanego dzieła nie zajmował się, są tzw. „uśpione” zasoby, będące w posiadaniu przede wszystkim gospodarstw domowych i nie wykorzystywane w pełni przez ich właścicieli (chodzi o samochody i mieszkania). Udostępnianie tych zasobów, czyli ich „obudzenie”, powoduje łatwiejszy dostęp do usług świadczonych przez te nie. Łatwiejszy, ponieważ świadczonych po niższej cenie wynikającej ze wzrostu podaży usług. Problematyka mikromobilności współdzielonej jest również częścią badań zrównoważonego rozwoju.

J. Rifkin formułuje nawet daleko idącą tezę co do skutków rozwoju gospodarki współdzielenia (sharing economy), zgodnie z którą może nastąpić zmiana ustroju społeczno-ekonomicznego z opartego na kapitale, na ustrój oparty na współpracy, współdzieleniu. Przytoczona, choć kontrowersyjna teza, świadczy o randze problemu z jakim mierzy się Autor w recenzowanej monografii naukowej.

Istota współczesnej gospodarki współdzielenia, wbrew pozorom, nie jest jeszcze dostatecznie zbadana, zwłaszcza ze względu na różnorodność i specyfikę form jej przejawiania. Pisząc, współczesna, zwracam uwagę na jej długą historię, która, moim zdaniem, ma swoje korzenie we już Wspólnocie Pierwotnej. Różnica między współczesnością a historią polega na

przyczynach wymuszających wspólne wykorzystywanie zasobów. Pierwotne współdzielenie było koniecznością, bo wynikało z **niedoboru** zasobów. Natomiast współczesne współdzielenie wynika z negatywnych skutków **nadmiaru** zasobów. Współdzielenie i współpraca nie wykluczają konkurowania. Konkurencja jest nieodłączną cechą rynku. Jeśli przebiega na zdrowych warunkach, powinna przynosić korzyści zarówno producentom jak i konsumentom, bez uszczerbku korzyści dla osób trzecich. Konkurencja rozumiana jako rywalizacja, współzawodnictwo prowadzi do zwycięstwa najlepszych, oferujących najlepsze towary, lub usługi, dostarczane po ekwiwalentnej cenie. Ta cecha rynku dotyczy również rynku transportowego, w tym mikromobilności współdzielonej. Tak funkcjonowanie rynku wyobrażali sobie ekonomiści klasyczni, a następnie neoklasyczni. Stąd też wziął się model konkurencji doskonałej, prowadzącej, za pomocą ceny, do równowagi między popytem a podażą. Do tej równowagi miały prowadzić tzw. siły rynkowe, zwane "niewidzialną ręką" (rynku, a ściślej – Boga). W modelu konkurencji doskonałej nie było miejsca na narzucanie swoich warunków przez któregośkolwiek uczestnika rynku, ani po stronie podaży, ani po stronie popytu, nie mówiąc już o działaniach nieuczciwych. Jednak, jak powszechnie wiadomo, rynek nie funkcjonował i nie funkcjonuje w oparciu doskonały mechanizm. Mało tego, jak się okazało, niczym nie skrępowany wolny rynek nieuchronnie prowadzi do monopolu. Gospodarka współdzielenia stanowi przykład zdigitalizowanego wolnego rynku, który w dłuższej perspektywie czasu dąży do monopolu. Z tego powodu zmienia się także mechanizm, a w ślad za tym model konkurencji, oddalający się od ideału. To jest mechanizm, którym kieruje nie „niewidzialna ręka”, lecz „widzialna ręka korporacji”. O takim zagrożeniu należy pamiętać w badaniach dotyczących mikromobilności współdzielonej. Moim zdaniem Habilitant ma świadomość takich zagrożeń.

1. Ocena głównego osiągnięcia naukowego, w formie monografii autorskiej wskazanej przez Habilitanta

Recenzowana monografia naukowa, *Mikromobilność współdzielona w Polsce. Rozwój, zachowania transportowe, finansowanie*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 20, ISBN: 978-83-8206-733-0, ss. 265. która została wskazana przez dr. Tomasza Bielińskiego jako swoje główne osiągnięcie naukowe (w myśl art. 219, ust 1 p. 2) lit. a) ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. poz. 1668 z późniejszymi zmianami)), stanowi efekt przeprowadzonych własnych badań naukowych, zarówno empirycznych jak i literaturowych.

Główne osiągnięcie naukowe, w formie monografii autorskiej pt. „*Mikromobilność współdzielona w Polsce. Rozwój, zachowania transportowe, finansowanie*”, wskazane przez dr. Tomasza Bielińskiego, moim zdaniem, stanowi znaczny wkład w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse. Za taką oceną przemawiają następujące argumenty:

1) trafny wybór obszaru badawczego i prawidłowo sformułowane cele badań, teza i hipotezy oraz logiczna i spójna struktura monografii.

Na temat mikromobilności współdzielonej powstało wiele prac, co potwierdził Autor monografii, wykorzystując bogatą literaturę przedmiotu. Jednak problem sposobu wykorzystywania pojazdów mikromobilności współdzielonej w Polsce dotychczas nie został zbadany. Nie została również zbadana kwestia zasadności finansowania systemów rowerów i ewentualnie hulajnóg współdzielonych w oczach mieszkańców miast. Nie powstała także publikacja, w której w sposób przekrojowy przedstawiono by rynek mikromobilności w Polsce, jego problemy i zachodzące na nim zmiany. Ponadto, brak jest badań na temat postrzegania wartości rowerów i hulajnóg współdzielonych dla mieszkańców miast. Są to niewątpliwie **luki badawcze**, zarazem **luki w przedmiotowej wiedzy**. Badania dotyczące wymienionych obszarów i powstała w ich wyniku monografia dr. Tomasza Bielińskiego wypełnia tę lukę.

Podjęte przez Autora problemy są autentyczne i nowe zarówno z teoretycznego jak i praktycznego punktu widzenia, a propozycje ich rozwiązań mają wartość naukową. Badania zostały przeprowadzone w ujęciu zarówno organizacyjno-transportowym, jak i ekonomiczno-finansowym. Dlatego wyniki badania przyczyniły się do rozwoju wiedzy w dyscyplinie ekonomia i finanse. Struktura monografii została podporządkowana realizacji celów badawczych i weryfikacji hipotez, Jest to dzieło przedstawiające badaną problematykę w sposób uporządkowany, logiczny i klarowny. **Celem głównym** recenzowanej monografii, zgodnie z deklaracją Autora, jest scharakteryzowanie rozwoju rynku mikromobilności współdzielonej, a także zbadanie w zachowań transportowych jego użytkowników oraz elementów finansowania rowerów i hulajnóg współdzielonych w Polsce. **Celem pomocniczym** monografii jest identyfikacja efektów zewnętrznych, które sprawiają, że mieszkańcy miast są mniej lub bardziej przychylni idei współfinansowania systemów mikromobilności współdzielonej oraz określenie działań, jakich można dokonać w celu mitygacji negatywnych efektów zewnętrznych i wsparcia pozytywnych. W tym kontekście Habilitant sformułował kluczowe pytanie: czy społeczeństwo (osoby korzystające i niekorzystające z tych systemów) dostrzega, że pozytywne efekty zewnętrzne działania systemów mikromobilności współdzielonej przeważają nad negatywnymi, a

ponadto zauważa ich wartość i sądzi, że systemy te powinny być subsydiowane ze środków publicznych? Na tej podstawie Autor sformułował **główną tezę** monografii, która brzmi: *Współfinansowanie systemów rowerów i hulajnóg współdzielonych ze środków publicznych jest zasadne i akceptowalne społecznie ze względu na ich wartość w tworzeniu zrównoważonej mobilności miejskiej.*

Odpowiednio do celów zostały sformułowane trzy pytania badawcze:

1. *W jaki sposób rozwój systemów hulajnóg i pandemia wpłynęły na wykorzystanie systemów mikromobilności w polskich miastach?*
2. *Czy istnieje poparcie społeczne dla finansowania systemów mikromobilności współdzielonej?*
3. *Z jakich powodów mieszkańcy polskich miast preferują wspieranie systemów rowerów lub hulajnóg współdzielonych?*

Przedmiotem badań są dwie grupy problemów związanych z mikromobilnością współdzieloną. Pierwsza dotyczy rozwoju systemów rowerów i hulajnóg, a także sposobów i uwarunkowań ich wykorzystania. Druga związana jest z systemem finansowania mobilności współdzielonej i opiniami mieszkańców na ten temat. Z tego powodu Habilitant wyodrębnił dwa zestawy hipotez. Odnośnie pierwszej grupy problemów zostały sformułowane następujące hipotezy:

- H1: Rozwój systemów hulajnóg współdzielonych oraz ograniczenia pandemiczne sprawiły, że spadło wykorzystanie rowerów współdzielonych i wzrosło hulajnóg elektrycznych.*
- H2: Częstotliwość korzystania z rowerów i hulajnóg współdzielonych różni się w zależności od charakterystyki demograficznej użytkowników.*
- H3: Cele wykorzystania hulajnóg i rowerów współdzielonych różnią się od siebie.*
- H4: Stan techniczny urządzeń ma znaczenie przy wyborze pojazdu mikromobilności współdzielonej.*

Odnośnie drugiej grupy problemów zostały sformułowane następujące hipotezy:

- H5: Za utrzymanie systemów rowerów miejskich mieszkańcy polskich miast byłoby w stanie zapłacić więcej niż za utrzymanie systemów hulajnóg.*
- H6: Istnieje istotna różnica między kwotami, jakie osoby korzystające i osoby niekorzystające z rowerów współdzielonych byłyby skłonne zapłacić za utrzymanie takich systemów.*
- H7: Istnieje istotna różnica między kwotami, jakie osoby korzystające i osoby niekorzystające z hulajnóg współdzielonych byłyby skłonne zapłacić za utrzymanie takich systemów.*

2) osiągnięte wyniki badań.

W wyniku przeprowadzonych badań, Habilitant zrealizował postawione cele, udowodnił główną tezę i potwierdził hipotezy.

- Z badań wynika, że współfinansowanie systemów rowerów i hulajnóg ze środków publicznych jest zasadne i akceptowalne społecznie ze względu na ich wartość w tworzeniu zrównoważonej mobilności miejskiej. Nie oznacza to rzecz jasna, że ta zasadność jest oczywista. Bardziej chodzi o przeważające opinie respondentów oraz wnioski ze studiów literaturowych. Zdecydowana większość mieszkańców polskich miast opowiada się za finansowaniem rowerów miejskich. Jeśli chodzi o hulajnogi, to zdania są podzielone. Są zarówno zwolennicy, jak przeciwnicy finansowania, ale są też osoby zajmujące stanowisko pośrednie. Pomimo pozytywnych efektów, rozwijająca się mikromobilność współdzielona prowadzi jeszcze do wielu negatywnych efektów. Należy do nich przede wszystkim duża liczba wypadków z udziałem rowerów, a zwłaszcza hulajnóg, a także nieustanny stan zagrożenia bezpieczeństwa pieszych z powodu korzystania z tych urządzeń. Z drugiej strony mamy do czynienia z dużą skalą przestępczości przejawiającej się w niszczeniu urządzeń.
- Jak słusznie zwraca uwagę Habilitant, negatywne skutki mikromobilności współdzielonej może ograniczać, w przyszłości nawet eliminować, poprzez zmiany infrastruktury technicznej miasta. Chodzi o zmiany w zagospodarowaniu przestrzeni miejskiej, a zwłaszcza w budowie ścieżek rowerowych (wykorzystywanych również przez hulajnogi) wyraźnie oddzielonych od chodników dla pieszych. Ponadto chodzi o budowę parkingów zarówno dla samochodów, które umożliwiłaby przesiadanie się na rowery lub hulajnogi, ale także parkingi dla rowerów i hulajnóg, co zapobiegałoby dewastacji tych urządzeń. Konieczne też są zmiany regulacyjne dotyczące ruchu drogowego prowadzące do zmniejszania ryzyka wypadków z udziałem rowerów i hulajnóg. Ważnym czynnikiem zachęcających do korzystania z rowerów lub hulajnóg są ceny usług. Stąd też Habilitant badał zasadność współfinansowania tych usług ze środków publicznych, na wzór dofinansowania komunikacji publicznej.
- Analizy przeprowadzone przez Habilitanta w niniejszej monografii mają zarówno wartość teoretyczną, jak i praktyczną. Wyniki badań, zwłaszcza empirycznych, w tym studia przypadków, pozwalają na sformułowanie rekomendacji dla praktyki. Jak wynika ze studiów przypadku, władze samorządowe miast mogą przyjmować różne strategie dotyczące rozwoju rynku mikromobilności współdzielonej. Jedni mogą nie ingerować w ten rynek (przypadek Krakowa). Inni wspierają rozwój tylko rynku rowerów, a jeszcze

inni wspierają wszystkie systemy mikromobilności współdzielonej. Wspieranie rynku mikromobilności współdzielonej sprzyja kształtowaniu niskich cen usług, a tym samym do zwiększenia popytu na nie. Istnieje też strategia polegająca na wprowadzaniu ograniczeń rozwoju rynku mikromobilności, polegające na restrykcyjnych przepisach parkowania czy też ogólnie użytkowania pojazdów mikromobilnych. Wskazując na praktyczny wymiar uzyskanych wyników badań, Habilitant rekomenduje wypracowanie ogólnopolskich standardów dla budowy i utrzymania dróg dla rowerów, które byłyby bezpieczne i wygodne dla różnych urządzeń mikromobilnych,

- Wyniki przeprowadzonych badań mogą być również przydatne dla operatorów mikromobilności współdzielonej. Z badań wynika, że mieszkańcy miast w mniejszym stopniu cenią walory ekologiczne, a w większym wartość użytkową korzystania z mikromobilności współdzielonej. Znajomość tych preferencji powinna mieć wpływ na sposób skutecznego komunikowania się z mieszkańcami miast. Zachęcanie ich do korzystania z urządzeń mikromobilności współdzielonej w pierwszej kolejności powinno polegać na eksponowaniu wartości użytkowych takich rozwiązań, a nie walorów ekologicznych.

3) wkład w wypełnienie luki badawczej,

Habilitant, przygotowując monografię podjął próbę wypełnienia wskazanych luk badawczych dotyczących rozwoju mikromobilności współdzielonej. Moim zdaniem, próba ta została wykonana z bardzo pozytywnym skutkiem i to w wielokrotnym wymiarze. Pierwszy dotyczy przeprowadzenia badań na temat zachowań transportowych użytkowników mikromobilności po przemianach związanych z rozwojem systemów hulajnóg współdzielonych w Polsce w czasie pandemii i po jej zakończeniu. Drugi dotyczy dokonania analiz charakteru tych przemian, ich dynamiki i rezultatów dla polskiego rynku. Trzeci dotyczy przedstawienia postrzegania wartości rowerów i hulajnóg współdzielonych dla mieszkańców miast i wynikających z tego konsekwencji dla możliwości finansowania tych systemów.

4) bardzo bogata i trafnie dobrana literatura przedmiotu.

Bibliografia liczy ponad 350 pozycji książkowych i artykułów, raportów, aktów prawnych, w tym ponad 65% pozycji obcojęzycznych. Przeważający udział literatury obcojęzycznej świadczy o bardzo dobrym rozpoznaniu przez Autora osiągnięć światowej nauki w przedmiotowym zakresie. Studia literaturowe ułatwiły uchwycenie istoty badanych zjawisk i procesów dotyczących mikromobilności współdzielonej oraz pokazały aktualny stan wiedzy naukowej na ten temat. Umożliwiło to określenia luki badawczej. Przegląd literatury

posłużył także do identyfikacji pozytywnych i negatywnych efektów zewnętrznych generowanych przez korzystanie z mikromobilności współdzielonej. Natomiast duży udział literatury obcojęzycznej świadczy o relatywnym niedoborze wyników badań przedstawianych w polskiej literaturze. Dlatego też już sam fakt przeprowadzenia przez Habilitanta badań dotyczących problematyki mikromobilności współdzielonej i ich opublikowanie zasługuje na pozytywną ocenę.

Warto również pokreślić, że sposób przedstawienia wyników studiów literaturowych wykazał swobodne i prawidłowe posługiwanie się przez Habilitanta kategoriami i pojęciami ekonomicznymi (z zakresu ekonomii, finansów, a także socjologii). Świadczy to o Jego szerokiej, ale przede wszystkim ugruntowanej wiedzy i dojrzałości naukowej.

5) zastosowane metody badawcze, w tym profesjonalnie przeprowadzone badania empiryczne.

Do przeprowadzenia badań umożliwiających osiągnięcie zamierzonych celów, potwierdzenia postawionej tezy i weryfikacji hipotez Autor zastosował wiele różnych metod naukowego poznania. Wśród nich, do weryfikacji hipotez: H1, H2, H3 i H4 przeprowadzono badania ankietowe. Próbę badawczą stanowili wyłącznie użytkownicy mikromobilności współdzielonej, korzystający z rowerów, hulajnóg lub obu rodzajów pojazdów. Wielkość próby wyniosła 2989 respondentów, co jest skalą dotychczas niespotykaną. Dzięki temu wyniki badań są bardziej zobiektywizowane. Do analizy danych z odpowiedzi respondentów wykorzystano testy t-Studenta, test Z, test Kruskala-Wallisa. Do weryfikacji hipotez: H5, H6 i H7 oraz do potwierdzenia tezy głównej wykorzystano metodę WTP. Do weryfikacji hipotez drugie zestawu wykorzystane zostały dane pierwotne uzyskane w badaniu ankietowym na grupie 1800 respondentów. Ta skala jest również warta podkreślenia. Do realizacji celów badania posłużyły także studia przypadków trzech wybranych aglomeracji: Krakowa, Trójmiasta i Warszawy. Przyjęte przez Habilitanta różne metody pozwoliły na wszechstronne badania, przeprowadzone z różnych punktów widzenia. Takie podejście świadczy o dojrzałości Habilitanta jako naukowca. Przeprowadzone przez Habilitanta badania empiryczne, stanowiące podstawę potwierdzenia głównej tezy i weryfikacji hipotez są dużą wartością recenzowanej monografii.

Uwaga do monografii

Niezależnie od bardzo pozytywnej oceny recenzowanej monografii, w tym przeglądu literatury naukowej, mam jedną uwagę dotyczącą prezentowanych zagadnień. Habilitant, słusznie wskazał na powiązanie badanych problemów z koncepcją rozwoju zrównoważonego oraz gospodarki współdzielenia (sharing economy). Jednak, moim

zdaniem, w niedostatecznym zakresie rozwinął te koncepcje, zwłaszcza koncepcji rozwoju zrównoważonego. Mam świadomość rozmiarów monografii, dlatego nie chodzi mi o to, aby poświęcić temu zagadnieniu cały rozdział, wystarczyłby jeden z początkowych podrozdziałów. W tej kwestii warto byłoby nawiązać do pionierów (by nie powiedzieć klasyków) ekonomii instytucjonalnej i nowej ekonomii instytucjonalnej dostarczających narzędzi implementacji zasad rozwoju zrównoważonego. Wśród nich: T. Veblena, J.R. Commonsa, R. Coasa, O. Williamsona, G. W. Kołodki, A. Wojtyny, J. Wilkina, B. Fiedora, J. Kleera. W ten sposób Habilitant jednoznacznie wykazałby, że badana problematyka mikromobilności współdzielonej wpisuje się w ogólny proces rozwoju zrównoważonego.

2. Ocena innych osiągnięć naukowych, poza monografią wskazaną przez Habilitanta jako głównego osiągnięcia

Inne osiągnięcia naukowe dr. Tomasza Bielińskiego, poza monografią, w mojej ocenie, stanowią znaczny wkład w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse. Dorobek zawarty jest w licznych autorskich i współautorskich publikacjach naukowych w formie artykułów i rozdziałów w monografiach, które można podzielić na cztery obszary badawcze: Są to:

- 1) Mikromobilność współdzielona – 9 publikacji współautorskich
- 2) Polsko-chińskie relacje gospodarcze – 6 publikacji współautorskich
- 3) Konkurencyjność gospodarki chińskiej – 5 publikacji autorskich i 7 publikacji współautorskich
- 4) Interwencjonizm i polityka chińskich władz oraz jej wpływ na rynki – 5 publikacji współautorskich

Ponadto do dorobku naukowego Habilitanta należy zaliczyć także publikacje naukowe sprzed uzyskania stopnia naukowego doktora. Jest ich 12 autorskich, w tym 1 monografia (wykorzystująca znaczną część treści doktoratu pt. „*Kapitał ludzki a innowacyjność gospodarki Chin*”) oraz 2 współautorskie. Wśród autorskich publikacji są rozdziały w dwóch wartościowych naukowo książkach: „*Globalizacja i regionalizacja w gospodarce światowej*” oraz „*Międzynarodowe stosunki gospodarcze*”.

1) najważniejsze osiągnięcia naukowe, poza monografią.

Do najważniejszych osiągnięć naukowych Habilitanta, poza ocenioną monografią, zaliczam:

- wyjaśnienie w jaki sposób implementacja systemu elektrycznych rowerów miejskich wpływa na wykorzystanie innych środków transportu w mieście,
- rozpoznanie komplementarnych i konkurencyjnych zależności pomiędzy systemami rowerów miejskich oraz komunikacją publiczną,

- udowodnienie, że zbyt niskie ceny za korzystanie z systemów rowerów miejskich mogą zniechęcać klientów do zainteresowania korzystaniem,
 - wykazanie, że operatorzy rowerów miejskich mogą zachować stabilność finansową pomimo przemian na rynku mobilności współdzielonej i konkurencji ze strony hulajnóg współdzielonych,
 - rozpoznanie czynników sprzyjających i ograniczających użytkowanie rowerów i hulajnóg współdzielonych,
 - dowiedzenie, że chińskie bezpośrednie inwestycje zagraniczne w krajach Europy Środkowej i Wschodniej lokowane są teorią IDP (Investment Development Path) J.H. Dunninga,
 - ukazanie, że kraje Europy Środkowej i Wschodniej, które nie są członkami Unii Europejskiej przyciągają proporcjonalnie więcej chińskich inwestycji bezpośrednich,
 - wykazanie, że percepcja chińskich inwestycji bezpośrednich zależy od ich typu. Polacy wyżej oceniają inwestycje typu greenfield niż przejęcia polskich firm,
 - określenie preferencji chińskich turystów co do wybieranych w Polsce hoteli,
 - identyfikację kluczowych zasobów i czynników ograniczających rozwój a także barier dla sukcesji w chińskich przedsiębiorstwach rodzinnych,
 - wykazanie kluczowej roli kapitału ludzkiego w konkurencyjności chińskich przedsiębiorstw,
 - identyfikację przewag konkurencyjnych chińskich firm sektora Internetu,
 - identyfikację wyzwań związanych z reindustrializacją Unii Europejskiej w kontekście konkurencji z firmami chińskimi,
 - identyfikację dobrych praktyk prowadzonych do rozwoju rynku zielonych obligacji,
 - rozpoznanie pozytywnych i negatywnych czynników wpływających na rynek nieruchomości w Chinach,
 - rozpoznanie czynników wpływających na proces internacjonalizacji chińskich banków.
- Dorobek publikacyjny sprzed uzyskania stopnia naukowego doktora obejmował dwa obszary: rozwój kapitału ludzkiego i innowacyjność chińskiej gospodarki oraz międzynarodowe stosunki gospodarcze.

2) dorobek naukowy w ujęciu wskaźnikowym (na dzień 29.09.2025)

- 1) łączna punktacja Impact Factor **20,272**
- 2) sumaryczny SNIP **9,061**
- 3) sumaryczny CiteScore **36,7**

- 4) liczba cytowań publikacji naukowych według bazy Web of Science **wynosi 335**
- 5) liczba cytowań publikacji naukowych według bazy Scopus **wynosi 383**
- 6) liczba cytowań publikacji naukowych według bazy Google Scholar **wynosi 812**
- 7) indeks Hirscha opublikowanych publikacji według bazy Google Scholar **wynosi 11**
- 8) indeks Hirscha opublikowanych publikacji według bazy Web of Science **wynosi 6**
- 9) indeks Hirscha opublikowanych publikacji według bazy Scopus **wynosi 6**
- 10) łączna liczba zdobytych punktów za publikacje, według MNiSzW **wynosi 1425**

3) opieka nad doktorantami w charakterze promotora pomocniczego.

Pan dr Tomasz Bieliński sprawował opiekę nad doktorantami w charakterze promotora pomocniczego w 3 następujących przewodach doktorskich, zakończonych obroną i nadaniem stopnia doktora :

- Jiayu Ru, temat rozprawy: „*Problems of Aquatic Products Export from Shandong Province to Belt and Road Initiative Countries*”, promotor – prof. dr hab. Ewa Oziewicz (2023),
- Patricia Orelly, temat rozprawy: „*Building competitive advantage in Bangladesh's FMCG sector – the perspective of customers*”, promotor - dr hab. Joanna Bednarz (2021),
- Adewele Otukoya, temat rozprawy: „*The role of entrepreneurship in the economic development of Nigeria*”, promotor – dr hab. Anna Maria Nikodemka-Wołowik (2019)

Ponadto był promotorem 3 prac magisterskich i 50 licencjackich.

4) nagrody i wyróżnienia za działalność naukową.

Dotychczasowe osiągnięcia zawodowe, w tym naukowe i popularyzatorskie dr. Tomasza Bielińskiego zostały docenione przez Rektora Uniwersytetu Gdańskiego, który kilkakrotnie przyznał Jemu nagrody:

- Nagrodę indywidualną II stopnia za osiągnięcia naukowe (2021),
- Nagrodę indywidualną IV stopnia za osiągnięcia naukowe (2020),
- Nagrodę zespołową II stopnia za książkę „*Międzynarodowe stosunki gospodarcze*” (2014),
- Nagrodę zespołową II stopnia za książkę „*Globalizacja i regionalizacja w gospodarce światowej*” (2013).

3. Ocena aktywności naukowej realizowanej w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej, w szczególności zagranicznej

Habibitant wykazywał się dużą aktywnością naukową realizowaną poza macierzystą Uczelnią, w tym w innych uczelniach w kraju i za granicą. **Zasługuje ona na bardzo wysoką ocenę, co jest równoznaczne z jej istotnością.** Na tę aktywność składają się:

1) odbyte staże naukowe oraz naukowo-dydaktyczne - 7 (łącznie ok. 350 dni), w tym:

- 2024 (od 9 listopada do 8 grudnia) staż naukowo-dydaktyczny w International Business School na Chongqing Technology and Business University (CTBU) w Chongqing, Chiny.
- 2019 (w dniach 11-15 grudnia) udział w międzynarodowym seminarium naukowo-dydaktycznym w Hochschule Bremen University of Applied Sciences. Wraz z prof. dr. Christiane Trüe wygłosił w International Graduate Center wykład dla pracowników i studentów uczelni, przedstawiając badania dotyczące gospodarki Chin, w szczególności związane z początkiem wojny celnej pomiędzy Chinami i Stanami Zjednoczonymi. Pobyt w Bremie umożliwił także testy bremeńskiego – innowacyjnego hybrydowego systemu rowerów miejskich. Jako modelowy system hybrydowy będący połączeniem systemu bezstacyjnego (w centrum miasta) oraz stacyjnego (poza centrum) został przedstawiony w monografii „Mikromobilność współdzielona w Polsce - rozwój, zachowania transportowe, finansowanie”.
- 2016 (od 10 lipca do 1 sierpnia) - uczestnictwo w stażu na Shanghai International Studies University (SISU) realizowanego w ramach projektu “One Belt, One Road” przy finansowaniu przez Shanghai Municipal Education Commission. W ramach zrealizowanego programu uczestniczył także w konferencji International Society of Business, Economics, and Ethics Sixth World Congress, jednej z najważniejszych międzynarodowych konferencji ekonomicznych odbywających się w tym czasie w Szanghaju.
- 2014 (od 26 lutego do 8 czerwca) – staż naukowo-dydaktyczny - semestr zimowy na Beijing Institute of Technology (BIT) w Pekinie w Chińskiej Republice Ludowej – na BIT jako student zagranicznej wymiany studiów doktoranckich, wyjazd ten miał charakter stażu naukowo-dydaktycznego,
- 2012 (od 1 lutego do 31 lipca) za pośrednictwem Akademii Morskiej w Gdyni odbył 6 miesięczny staż naukowy w Pomorskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej sp. z o.o. Staż realizowany był w ramach projektu „Komercjalizacja wyników badań oraz kreowanie

postaw przedsiębiorczych przez Akademię Morską w Gdyni”, współfinansowany z programu operacyjnego Kapitał Ludzki Unii Europejskiej

2) udział w międzynarodowych i krajowych projektach badawczych jako kierownik lub wykonawca -12, w tym:

- Od 2025 r. - wykonawca w projekcie Combinatorial Optimisation for Versatile Applications to Emerging uRban problems (COVER). Jest to program HORIZON-TMA-MSCA-SE, contract no: 2023-1-PL01-KA220-HED-000156803, w ramach którego prowadzone są badania nad optymalizacją systemów rowerów współdzielonych. Obecnie przedmiotem optymalizacji jest rozlokowanie stacji w systemach rowerów miejskich. Program realizowany jest przez 14 partnerów między innymi uczelnie z Turcji (Gebze Technical University, Boğaziçi University), Hiszpanii (University of A Coruña, University of Cádiz), Słowenii (University of Maribor, University of Primorska), Polski (Uniwersytet Gdański, Politechnika Gdańska), Szwajcarii (University of Fribourg), oraz Republiki Południowej Afryki (Stellenbosch University, University of Pretoria). Projekt jest finansowany w drodze konkursu międzynarodowego.
- 2022 - kierownik projektu „Systemy współdzielonych rowerów publicznych i hulajnóg – wycena warunkowa”, nr 533-E000-GF17-22 zrealizowanego w ramach programu UGrants-first (program małych grantów Uniwersytetu Gdańskiego).
- 2011-2022 – kierownik 10 projektów realizowanych w ramach konkursów na Projekty Służące Rozwojowi Młodych Naukowców Uniwersytetu Gdańskiego. Projekty te realizowane były w zespołach jedno lub dwuosobowych. Do najważniejszych z nich należały:
 - 1) realizowany w roku 2022 projekt Mikromobilność Współdzielona w Polsce,
 - 2) w latach 2020-2021 Mobishare – Mikromobilność w Polskich Miastach,
 - 3) w latach 2019-2020 MobiRower: Determinanty Rozwoju Systemów Bike-Sharing w Polskich Miastach.

3) wykonanie recenzji dla czasopism zagranicznych o wysokim współczynniku cytowań Impact Factor - 21

W roku 2025 został recenzentem naukowym dla Velo-city 2025 Gdansk conference – jednej z najważniejszych konferencji rowerowych na świecie, która w dniach 10-13.06.2025 roku odbyła się w Gdańsku. W ramach przygotowania programu konferencji wykonał 15 recenzji zgłoszonych rozszerzonych abstraktów artykułów naukowych.

4) udział w międzynarodowych i krajowych konferencjach naukowych

Ważnym aspektem aktywności naukowej Habilitanta realizowanej na różnych uczelniach w Polsce oraz za granicą było uczestnictwo w kilkudziesięciu międzynarodowych i krajowych konferencjach naukowych. Na części z tych konferencji wygłosił referaty, lub przedstawił badania w sesjach posterowych, w tym:

- Bieliński Tomasz: Wartość mikromobilności współdzielonej w Polsce, 2024, XXII Konferencja Naukowa z cyklu Zarządzanie Wartością 2024.
- Antonowicz Paweł, Bieliński Tomasz, Ważna Agnieszka: Zaburzenia rynku mikromobilności współdzielonej w Polsce – analiza konkurencyjności Nextbike Polska SA z wykorzystaniem analizy dyskryminacyjnej, 2022, XX Jubileuszowa Konferencja Naukowa z cyklu Zarządzanie Wartością "Post(?)pandemiczna perspektywa wartości" 2022.
- Bieliński Tomasz, Kwapisz Agnieszka, Ważna Agnieszka: Electric bike-sharing services mode substitution for driving, public transit, and cycling, 2021, 81st Annual Meeting of the Academy of Management 2021. – przedstawiony na konferencji artykuł został wyróżniony jako jeden z 10% "Best Papers", a jego 6 stonicyowy abstrakt znalazł się w Academy of Management Annual Meeting Proceedings.
- Tarkowski Maciej, Bieliński Tomasz, Dopierała Łukasz, Ważna Agnieszka: System publicznego roweru elektrycznego w OMGGS - wstępne wnioski z wdrożenia i funkcjonowania, 2020, V Międzynarodowa Konferencja Naukowa "Problemy i Wyzwania Geografii Komunikacji" 2020.
- Bieliński Tomasz, Ważna Agnieszka: Electric scooter-sharing and bike-sharing user behaviour and characteristics, 2020, 4th International Conference "Green cities - green logistics for greener cities" 2020, poster
- Bieliński Tomasz, Markiewicz Magdalena, Oziewicz Ewa: Central and Eastern Europe and its role in the Belt and Road Initiative - motivation and assessment of the Chinese OFDI in CEE16 countries, 2018, Sino-European Economic Cooperation in the Era of the Belt and Road Initiative 2018.
- Bieliński Tomasz, Markiewicz Magdalena, Oziewicz Ewa: The role of Central and Eastern Europe countries in the Belt and Road Initiative - what drives the Chinese OFDI into CEE16 countries, 2018, IV International Scientific Conference, Globalization and Regionalization in the Contemporary World: Competitiveness, Development, Sustainability 2018.

- Bieliński Tomasz, Markiewicz Magdalena, Mosionek-Schweda Magdalena: Do government interventions affect China's stock market? Case study analysis of the asset bubble in 2015-2016, 2017, 10th International Conference "The Development Challenges of Asia-Pacific Countries" 2017.
- Bieliński Tomasz: Innovativeness and international competitiveness of Chinese mobile phone industry, 2016, III Międzynarodowy Kongres Azjatycki "Zmieniająca się rola Azji we współczesnym świecie" Towarzystwo Azji i Pacyfiku, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu 2016.
- Bieliński Tomasz: Rywalizacja korporacji ze Stanów Zjednoczonych i Chin na światowym rynku Internetu, 2016, III Konferencja Naukowa Polskiego Towarzystwa Studiów Międzynarodowych Oddział Łódzki "Stany Zjednoczone - Chiny: w stronę dwubiegowości" Polskie Towarzystwo Studiów Międzynarodowych Oddział Łódzki 2016.
- Bieliński Tomasz: Sources of family firms' market position in China, Nigeria and Poland - a multicultural approach, 2016, XXII Ogólnopolska Konferencja Naukowa "Handel międzynarodowy i internacjonalizacja przedsiębiorstw we współczesnej gospodarce" 2016.

Ponadto brał także aktywny udział w wielu konferencjach z cyklu Asia-Pacific International Conference, Europejskich Kongresach Finansowych, trzech Międzynarodowych Konferencjach Naukowych EURO-TRANS, a także w konferencji Velo-city 2025 Gdansk, konferencji o wysokim prestiżu naukowym dotyczącej problemów transportu rowerowego.

Konkluzja

Biorąc pod uwagę moje pozytywne oceny, zarówno głównego osiągnięcia naukowego w formie monografii autorskiej, jak i innych osiągnięć naukowych, poza monografią dr. Tomasza Bielińskiego uważam, że stanowią one znaczny wkład w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse. W związku z tym z przekonaniem stwierdzam, że zostały spełnione kryteria określone w art. 219 ust.1 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. poz. 1668 z późniejszymi zmianami) umożliwiające nadanie stopnia naukowego doktora habilitowanego. Dlatego rekomenduję nadanie dr. Tomaszowi Bielińskiemu stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse.

**Roman
Sobiecki**

Elektronicznie podpisany
przez Roman Sobiecki
Data: 2026.03.07 22:45:24
+01'00'