

Warszawa, 19 lutego 2026 r.

Prof. dr hab. Wojciech Paprocki
Instytut Infrastruktury, Transportu i Mobilności
Kolegium Zarządzania i Finansów
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

Recenzja

**dorobku naukowego oraz aktywności naukowej dr. Tomasza Bielińskiego
w postępowaniu o nadanie stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych
w dyscyplinie ekonomia i finanse, prowadzonym przez Radę Dyscypliny
Ekonomia i finanse Uniwersytetu Gdańskiego**

1. Podstawy formalno-prawne sporządzenia recenzji

Podstawę formalną sporządzenia niniejszej recenzji stanowi pismo z 11 grudnia 2025 r. prof. UG dr. hab. Leszka Czerwonki, Przewodniczącego Rady Dyscypliny Ekonomia i finanse Uniwersytetu Gdańskiego, informujące o wyznaczeniu mnie przez Radę Doskonałości Naukowej (DRKN.Z5.400.148.2025 z 10 grudnia 2025 r.) na recenzenta w postępowaniu habilitacyjnym

dr. Tomasza Bielińskiego o nadanie stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse.

Postępowanie habilitacyjne prowadzone jest w trybie Ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, art. 221 ust. 5 (Dz. U. 2024 poz. 1571).

Kryteria oceny osiągnięć osoby ubiegającej się o nadanie stopnia doktora habilitowanego zostały określone w art. 219 ust. 1 pkt 2 ww. Ustawy, która określa wymóg posiadania w dorobku osiągnięcia naukowego, stanowiącego znaczny wkład w rozwój dyscypliny naukowej oraz wykazania się znaczną aktywnością naukową realizowaną w więcej niż jednej uczelni lub instytucji naukowej, w szczególności zagranicznej.

Podstawą do przeprowadzenia oceny była dokumentacja dorobku naukowego dr. Tomasza Bielińskiego (w formie elektronicznej i papierowej) zawierająca:

- 1) wniosek Kandydata z 1 września 2025 r. o przeprowadzenie postępowania w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse;
- 2) dane wnioskodawcy;
- 3) dyplom potwierdzającego uzyskanie stopnia doktora;
- 4) autoreferat;
- 5) monografia pt.: Mikromobilność współdzielona w Polsce – rozwój, zachowania transportowe, finansowanie. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2025, 265 s., ISBN: 978-83-8206-733-0;
- 6) wykaz osiągnięć naukowych (w czterech obszarach badawczych) stanowiących znaczny wkład w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse;
- 7) dokumenty, oświadczenia współautorów, certyfikaty i zaświadczenia, w tym dokumentacja mobilności międzynarodowej.

Przekazana dokumentacja jest kompletna i pozwala na przeprowadzenie oceny według wymienionych powyżej wymogów i kryteriów.

2. Podstawowe informacje o Kandydacie

Pani Tomasz Bieliński uzyskał stopień doktora w dniu 19 listopada 2015 r. w zakresie ekonomii, nadany uchwałą Rady Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego. **Wymóg posiadania stopnia doktora postawiony w art. 219 ust.1 pkt. 1) Ustawy jest zatem spełniony. Na podstawie załączonej dokumentacji stwierdzam także, że Kandydat nie ubiegał się wcześniej**

o nadanie stopnia doktora habilitowanego.

Przez całą swoją dotychczasową karierę pracownika naukowo-dydaktycznego Habilitant był zatrudniony w UG: od 2009 r. do 2016 r. jako asystent, a następnie jako adiunkt. Obecnie jest zatrudniony jako pracownik naukowo-dydaktyczny na stanowisku adiunkta w Katedrze Biznesu Międzynarodowego na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego.

Habilitant podaje jako informację uzupełniającą, że w latach 2022-2024 był zatrudniony na podstawie umowy zlecenia w Chongqing Technology and Business University (ChRL).

3. Ocena osiągnięć naukowych

3.1. Osiągnięcie naukowe stanowiące podstawę ubiegania się w danym postępowaniu o nadaniu stopnia doktora habilitowanego (art. 219 ust. 1 pkt. 2 Ustawy)

Jako osiągnięcie naukowe stanowiące znaczący wkład w rozwój dziedziny nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse dr Tomasz Bieliński wskazał monografię naukową pt.: Mikromobilność współdzielona w Polsce – rozwój, zachowania transportowe, finansowanie. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2025, 265 s., ISBN: 978-83-8206-733-0, **co jest zgodne z wymogami Ustawy.**

Monografia liczy łącznie 265 stron. Składa się z sześciu rozdziałów opatrzonych wstępem, zakończeniem, spisem załączników, bibliografią oraz spisami rysunków i (łącznie 38) i tabel (łącznie 49).

Habilitant wskazał, że głównym celem przedstawionej monografii było scharakteryzowanie rozwoju rynku mikromobilności współdzielonej, zbadanie zachowań transportowych jego użytkowników oraz elementów finansowania rowerów i hulajnóg współdzielonych w Polsce.

Teza przedstawiona w monografii brzmi:

Współfinansowanie systemów rowerów i hulajnóg publicznych ze środków publicznych jest zasadne i akceptowalne społecznie ze względu na ich wartość w tworzeniu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Celami pomocniczymi monografii stały się 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.

Habilitant uznał, że dla ułatwienia realizacji przedstawionych celów i określenia przesłanek potwierdzających główną tezę pracy, zasadne jest sformułowanie trzech pytań badawczych (*research questions* – RQ):

RQ1: W jaki sposób rozwój systemów hulajnóg współdzielonych i pandemia wpłynęły na wykorzystanie systemów mikromobilności w polskich miastach?

RQ2: Czy istnieje poparcie społeczne dla finansowania systemów mikromobilności współdzielonej?

To pytanie odnosi się do głównej tezy badawczej i postrzeganej przez mieszkańców polskich miast wartości systemów mikromobilności współdzielonej.

RQ3: Z jakich powodów mieszkańcy polskich miast preferują wspieranie systemów rowerów miejskich lub hulajnóg współdzielonych?

Pytanie to zostało sformułowane ze względu na potrzebę lepszego poznania i zrozumienia kwestii poparcia społecznego finansowania dla poszczególnych typów systemów mikromobilności.

Habilitant wskazał, że przedmiotem badań są dwie grupy problemów związanych z mikromobilnością współdzieloną. Jedna dotyczy rozwoju systemów hulajnóg i rowerów, a także sposobów i uwarunkowań ich wykorzystania, co zostało zawarte w celu głównym. Druga grupa zagadnień jest związana z systemem finansowania mobilności współdzielonej i opiniami mieszkańców na ten temat, do czego odnosi się treść zawarta w podstawowej tezie opracowania.

Dla uzyskania przejrzystości opisu wyników przeprowadzonych badań Habilitant formułował dwa zestawy hipotez. W pierwszej grupie ujęte zostały hipotezy związane z zachowaniami transportowymi użytkowników mikromobilności współdzielonej i realizacją głównego celu pracy. Weryfikacja tej grupy hipotez miała ułatwić odpowiedź na pytanie badawcze RQ1:

H1: Rozwój systemów hulajnóg współdzielonych oraz ograniczenia pandemiczne sprawiły, że spadło wykorzystanie rowerów współdzielonych i wzrosło hulajnóg elektrycznych.

Hipoteza ma za zadanie weryfikację zmian zachowań transportowych polskich użytkowników mikromobilności współdzielonej.

H2: Częstotliwość korzystania z rowerów i hulajnóg współdzielonych różni się w zależności od charakterystyki demograficznej użytkowników.

Hipoteza ta dotyczy szeroko rozumianej charakterystyki demograficznej osób, które korzystają z pojazdów mikromobilności współdzielonej.

H3: Cele wykorzystania hulajnóg i rowerów współdzielonych różnią się od siebie.

Weryfikacja tej hipotezy pozwoliła na odpowiedź, czy hulajnogi i rowery współdzielone są wykorzystywane w ten sam sposób oraz czy zaspokajają te same potrzeby transportowe. Jest to ważne zagadnienie ze względu na kwestię finansowania i tworzenia ram prawnych funkcjonowania takich systemów.

H4: Stan techniczny urządzeń ma znaczenie przy wyborze pojazdu mikromobilności współdzielonej.

Rozwój systemów rowerów współdzielonych w niektórych miastach Polski został zatrzymany, jednak analiza danych i informacji przedstawionych monografii wskazuje, że nie tylko ekspansja operatorów hulajnóg współdzielonych czy pandemia COVID-19 miały negatywny wpływ na te systemy, ale przede wszystkim jakość świadczonych usług. Zły stan techniczny był powodem problemów z funkcjonowaniem systemów w takich miastach, jak Bydgoszcz, Łódź i Poznań. Weryfikacja hipotezy czwartej pozwoliła wykazać znaczenie stanu technicznego pojazdów mikromobilności dla osób z nich korzystających.

W celu ustalenia, czy i w jakim stopniu mieszkańcy polskich miast są skłonni finansować różne typy systemów mikromobilności współdzielonej, a także kierując się chęcią rozszerzenia odpowiedzi na drugie oraz trzecie pytanie badawcze (RQ2 i RQ3), Habilitant sformułował drugi zestaw hipotez. Weryfikacja pierwszej z nich dała odpowiedź na kluczowe pytanie dotyczące finansowania tych systemów przez mieszkańców miast w zależności od rodzaju systemu:

H5: Za utrzymanie systemów rowerów miejskich mieszkańcy polskich miast byłiby w stanie zapłacić więcej niż za utrzymanie systemów hulajnóg.

Aby lepiej zrozumieć motywacje mieszkańców miast do finansowania systemów rowerów miejskich lub systemów rowerów współdzielonych, zweryfikowano także dwie kolejne hipotezy dotyczące kwestii korzystania z danego systemu:

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.

Weryfikację powyżej przedstawionych hipotez z zestawu drugiego przeprowadzono za pomocą metody WTP (*willingness to pay*).

Wydatki publiczne na utrzymanie systemów mikromobilności współdzielonej finansowane są przez podatników niezależnie od tego, czy z tych systemów korzystają, czy nie. Niemniej jednak nawet wśród osób niekorzystających z tych usług znaczna część wykazuje gotowość do ich finansowania. Prawdopodobnie wynika to z pozytywnej oceny wartości tych systemów dla transportu miejskiego oraz z korzyści wynikających z efektów zewnętrznych związanych z wykorzystaniem mikromobilności współdzielonej. Weryfikacja hipotez z drugiego zestawu nie dostarczyła jednak pełnej odpowiedzi na pytanie badawcze RQ3, co skłoniło Habilitanta do pogłębienia badań dotyczących przyczyn, dla których mieszkańcy polskich miast są skłonni wspierać systemy rowerów i hulajnóg współdzielonych. Na podstawie uzyskanych wyników ustalono, jakie opinie na temat tych systemów oraz cechy demograficzne mieszkańców korelują z kwotami, które byłiby oni skłonni przeznaczyć na ich utrzymanie. Systemy rowerów miejskich w wielu polskich miastach i w krajach europejskich są finansowane z budżetów miejskich, podczas gdy konkurencyjne względem nich systemy hulajnóg współdzielonych w większości przypadków nie korzystają z subsydiów publicznych. Operatorzy hulajnóg współdzielonych znajdują się w trudnej sytuacji, gdyż konkurują z systemami, które uzyskują wsparcie z funduszy publicznych.

Habilitant w badaniach ustalił, że wiele miast wprowadza regulacje dotyczące liczby udostępnianych hulajnóg, ich maksymalnych prędkości oraz miejsc, w których można je parkować. Decyzje władzy samorządowej są podejmowane w reakcji na doniesienia publikowane w mediach cyfrowych i tradycyjnych kanałach komunikacji opisującymi negatywne efekty zewnętrzne związane z użytkowaniem hulajnóg współdzielonych, takie jak wypadki, problemy wynikające ze źle zaparkowanych urządzeń czy kwestie związane z zużyciem i utylizacją pojazdów. W monografii wskazany jest brak zobiiektywizowanej oceny

funkcjonowania systemu mikromobilności. Władze terytorialne nie zabiegają o weryfikowanie treści opinii i wiarygodności źródeł ich pochodzenia.

Habilitant opracował modele ekonometryczne, które były użyte do wykazania, w jaki sposób postrzeganie pozytywnych i negatywnych efektów zewnętrznych oraz opinie mieszkańców miast na temat poszczególnych systemów korelują z kwotami, które byliby oni skłonni przeznaczyć na ich utrzymanie. Ponadto w badaniu zidentyfikowano w sposób pośredni negatywne efekty zewnętrzne najbardziej uciążliwe dla mieszkańców polskich miast oraz pozytywne efekty, które mają dla nich największe znaczenie. Wyniki analizy umożliwiły sformułowanie rekomendacji dotyczących działań regulacyjnych, które mogłyby ograniczać negatywne efekty zewnętrzne, jednocześnie wzmacniając te pozytywne.

Habilitant wskazuje, że wykorzystał następujące metody badawcze:

- przegląd literatury, w tym przy wykorzystaniu programu VOSviewer,
- badania ankietowe przy wykorzystaniu metody wywiadów wspomaganym komputerowo (*computer-assisted web interview – CAWI*), przeprowadzone przy wsparciu profesjonalnej agencji MRC Consulting), wielkość badanej próby wyniosła 2989 osób,
- metody analizy danych: test t-Studenta, test Kruskala-Wallisa oraz w ramach analizy *post hoc* – test HSD Tukeya, test Wilcoxon,
- metody analizy ilościowej obejmującej wykorzystanie dwóch modeli regresji liniowej,
- metodę WTP, która jest stosowana do oceny wartości dóbr i usług publicznych, społecznych oraz ekologicznych,
- metodę studiów przypadków, którą zastosowano do analizy sytuacji w trzech wybranych aglomeracjach miejskich: Krakowa, Trójmiasta i Warszawy.

Nowatorstwo i wkład w rozwój dyscypliny

Struktura monografii jest podporządkowana koncepcji wykreowanej przez Habilitanta, dotyczącej zakresu i kolejności prezentowania wyników przeprowadzonych badań.

Nowe formy mikromobilności współdzielonej zostały upowszechnione na świecie dopiero od lat 90. XX wieku. Stały się elementem systemów mobilności znacznie wiele dekad później niż te systemy zostały zdominowane przez masowe użytkowanie samochodów osobowych (tzw.

motoryzację indywidualną) i po wykreowaniu wielogałęziowych systemów transportu publicznego (obejmującego transport szynowy: kolejowy, metro i tramwaje, a także transport drogowy: autobusy, trolejbusy, a także inne rozwiązania techniczne, np. kolejki linowe). Opis mikromobilności współdzielonej stanowi oryginalny wkład Habilitanta do nauk społecznych, bowiem w monografii w sposób kompleksowy opisane zostały rozwiązania techniczne i organizacyjne. Szczególnie dużą wartość stanowi ustalenie przez Habilitanta miejsca mikromobilności współdzielonej w systemie zaspokajania potrzeb mobilności mieszkańców obszarów o wysokim poziomie zurbanizowania. Ten wkład stanowią przede wszystkim treści zawarte w pierwszych pięciu rozdziałach. Dodatkowym osiągnięciem jest przeprowadzenie badania społecznej akceptowalności finansowania systemów rowerów i hulajnóg współdzielonych oraz przedstawienie wyników tego badania w rozdziale szóstym (o objętości 37 stron).

Analiza struktury monografii z jednej strony ułatwia zrozumienie opisywanego zjawiska, jakim jest upowszechnianie form mikromobilności współdzielonej wśród mieszkańców, z których pewna część preferuje podróż hulajnogami, a inna część tej populacji preferuje podróż rowerem. Osoby – zarówno mieszkańcy jak i przybysze – zaliczane do tych dwóch grup, stanowią mniejszość w zbiorowości osób przemieszczających się w obrębie aglomeracji. Tylko osoby zaliczane do tych grup traktują jedną z opisanych form podróży jako alternatywę wobec wykorzystania najbardziej popularnych form zaspokajania potrzeb mobilności.

Przyjęta struktura pracy wskazuje, że główne osiągnięcie naukowe stanowiące znaczny wkład w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse należy przypisać do jednej z subdyscyplin naukowych, którą tradycyjnie określa się mianem „ekonomika transportu”. Należy podkreślić, że w tej subdyscyplinie istnieje luka badawcza dotycząca opisu i analizy ekonomicznej rozwoju nowych form zaspokajania potrzeb mobilności. Recenzowana monografia przyczynia się w istotny sposób do wypełnienia tej luki.

Struktura monografii z drugiej strony ujawnia, że w monografii Habilitant bardzo oszczędnie, właściwie tylko w treści rozdziału szóstego, analizuje aspekty teoretyczne, które stanowią podstawowy nurt rozważań badawczych w dyscyplinie ekonomia i finanse.

Wskazana dysproporcja w treści monografii odnoszących się, po pierwsze, do opisu fenomenu mikromobilności współdzielonej, a po drugie, przedstawiającej wyniki analizy stosowania

nowych form mikromobilności współdzielonej skłania do przedstawienia kilku uwag krytycznych.

W monografii, być może w oddzielnym rozdziale, a być może jako podrozdział w rozdziale pierwszym, powinien się znaleźć opis gospodarki współdzielonej. Habilitant nie definiuje, kto z kim „współdzieli”, tylko wskazuje, kto organizuje i kto korzysta z nowych form zaspokajania potrzeb mobilności. Brakuje odniesienia się do roli platform cyfrowych, których usługa (dostępna w chmurze przy użyciu aplikacji zainstalowanej na urządzeniu mobilnym, np. smartfonie) jest elementem komplementarnym w stosunku do usługi udostępnienia środka transportu zakwalifikowanego jako pojazd mikromobilny (Tabela 1.1, s. 19 monografii), a także do usługi serwisu technicznego tych pojazdów, jak również do usługi logistycznej świadczonej w związku z koniecznością zmiany lokalizacji pojazdów tworzących flotę poszczególnych operatorów mikromobilności współdzielonej. Opis gospodarki (lub ekonomii) współdzielenia (s. 21 i następane monografii) przedstawiony przez Habilitanta jest niezwykle lakoniczny. W 2024 r. (zakładam, że wówczas nadano ostateczną wersję tekstu monografii), w literaturze naukowej z zakresu dyscypliny ekonomia i finanse dostępnych było już wiele wyników badań, w których przedstawiono różne aspekty ewolucji gospodarki współdzielenia. Przyjmując, że współczesne systemy świadczenia usług w ramach gospodarki współdzielenia datują się od pierwszej dekady XXI w. (np. usług świadczone przez platformę Airbnb od 2008 r.), wiadomo, że już przeprowadzono analizę wielu aspektów funkcjonowania tej formy zaspokajania potrzeb konsumentów. W recenzowanej monografii odwołanie do dorobku nauk społecznych w zakresie analizy gospodarki cyfrowej jest bardzo skromne.

Z treści pierwszych pięciu rozdziałów wynika, że Habilitant przedstawił argumenty potwierdzające główną tezę badawczą, że pozytywne efekty zewnętrzne przewyższają efekty negatywne, co stanowi uzasadnienie dla subsydiowania systemów mikromobilności współdzielonej ze środków publicznych. Ważnym uzupełnieniem rozważań ujętych w monografii jest treść rozdziału szóstego, w którym znajdują się odpowiedzi na dwa pytania badania RQ2 i RQ3.

Habilitant w monografii, którą wskazał jako swoje główne osiągnięcie naukowe, przyczynił się do rozszerzenia wiedzy teoretycznej odnoszącej się do ekonomicznych aspektów rozwoju systemów zaspokajania potrzeb mobilności w aglomeracjach. Dorobek dotyczący mikromobilności współdzielonej ma znaczenie uniwersalne. Habilitant, podobnie jak wielu

badaczy na całym świecie, wykorzystał analizę trzech studiów przypadków z Polski, aby sformułować wnioski do wykorzystania w różnych regionach świata.

Wnioski sformułowane przez Habilitanta będą zapewne wykorzystywane podczas kolejnych prac badawczych w wielu ośrodkach akademickich, gdyż rozwój gospodarki współdzielenia skłania coraz większą grupę naukowców oraz ekspertów do analizowania systemów współdzielonej mikromobilności.

Po zapoznaniu się z treścią monografii i w świetle powyższych uwag opisujących zalety i wady recenzowanej monografii stwierdzam, że dr Tomasz Bieliński jest autorem wartościowego opracowania. Wnioski (s. 219 i następane monografii) po ich upowszechnieniu, pozwalają na przyspieszenie rozwoju mobilności współdzielonej w wielu miastach w Polsce i innych regionach na świecie. Uznaję zatem, że **monografia pt.: Mikromobilność współdzielona w Polsce – rozwój, zachowania transportowe, finansowanie. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2025 autorstwa dr. Tomasza Bielińskiego wnosi znaczny wkład w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse.**

3.2. Pozostałe osiągnięcia naukowe

Przedstawiony dorobek publikacyjny Habilitanta po uzyskaniu stopnia doktora obejmuje publikacje w wyodrębnionych czterech obszarach badawczych.

Obszar badawczy 1: Mikromobilność współdzielona

W tym obszarze badawczym ujęte jest 9 artykułów, wszystkie opublikowano w j. angielskim.

Obszar badawczy 2: Polsko-chińskie relacje gospodarcze

Zestawienie obejmuje dwie monografie (Habilitant jest współautorem) oraz 4 artykuły, tylko jeden z artykułów opublikowano w j. angielskim.

Obszar badawczy 3: Konkurencyjność gospodarki chińskiej

W tym obszarze badawczym jest ujęte 12 artykułów, 4 z nich opublikowano w j. angielskim.

Obszar badawczy 4: Interwencjonizm i polityka chińskich władz oraz jej wpływ na rynki

Zestawienie obejmuje 5 artykułów, tylko jeden z nich opublikowano w j. angielskim.

Monografie zostały opublikowane w Polsce.

Artykuły zostały opublikowane w Polsce i za granicą, w tym przez wydawnictwa, których czasopisma są ujęte w spisie tzw. wysokopunktowanych publikacji.

Łączny dorobek, poza monografią, obejmuje 36 pozycji publikacji naukowych.

Analizując cytowania prac Habilitanta można się odwołać do wskaźników pochodzących z:

- Web of Science: 7 publikacji, h-indeks 6
- Scopus: 10 publikacji, h-indeks 6
- Google Scholar 36 publikacji, h-indeks 11.

Uwzględniając dość wysokie wskaźniki ilościowe i jakościowe, uznaję, że przedstawiony dorobek dr. Tomasza Bielińskiego spełnia warunek „istotnej aktywności naukowej” prowadzonej w swojej podstawowej jednostce naukowej jaką jest Katedra Biznesu Międzynarodowego na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego.

4. Ocena aktywności naukowej realizowanej w więcej niż jednej uczelni lub instytucji naukowej

Dr Tomasz Bieliński odbył 5 staży naukowych i naukowo-dydaktycznych po uzyskaniu stopnia doktora. Przebywał 1 miesiąc w 2024 r. w International Business School w Changqing Technology and Business University, 5 dni w 2023 r. w Jake Jabs College of Business and Entrepreneurship (JJCBE) w Montana State University, 5 dni w 2019 r. oraz 5 dni w 2018 r w Hochschule Bremen University of Applied Sciences, a także 21 dni w 2016 r. w Shanghai International Studies University.

Ponadto uczestniczył w dwóch stażach przed uzyskaniem stopnia doktora, w tym 1 semestr w 2014 r. na Beijing Institute of Technology (BIT) oraz 1 semestr w 2012 r. w Akademii Morskiej w Gdyni.

Dr Tomasz Bieliński jest aktywny jako recenzent publikacji w różnych wydawnictwach zagranicznych.

Habilitant od 2025 r. pracuje jako wykonawca w projekcie Combinatorial Optimisation for Versatile Applications to Emerging uRban problems.

Aktywność ta w wysokim stopniu spełnia wymogi formalne (art. 219 ust. 1 pkt. 3 Ustawy).

5. Ocena osiągnięć dydaktycznych, organizacyjnych oraz popularyzujących naukę

Dr Tomasz Bieliński pełnił funkcję promotora pomocniczego w trzech postępowaniach o uzyskanie stopnia doktora, z których każde zakończyło się nadaniem tego stopnia. Był promotorem 3 prac magisterskich i 50 licencjackich, w tym prac wyróżnionych w konkursach.

W 2018, 2019 i w 2022 r. uczestniczył w imprezach za granicą organizowanych w ramach programu Erasmus+.

Od 2025 r. jest członkiem zespołu ds. Młodych Naukowców i Naukowczyń w Uniwersytecie Gdańskim.

Od 2011 r. jest koordynatorem studiów English Language part-time Doctoral Studies in Economics w Uniwersytecie Gdańskim.

W latach 2009-2018 był koordynatorem studiów magisterskich i licencjackich na specjalności International Business Studies w UG.

Dr Tomasz Bieliński jest aktywnym uczestnikiem debat w mediach.

Za swoją aktywność otrzymał nagrody Rektora Uniwersytetu Gdańskiego, indywidualne i zbiorowe.

Aktywność Habilitanta w obszarach aktywności dydaktycznej, organizacyjnej i popularyzującej naukę oceniam pozytywnie.

6. Uwaga dodatkowa

W punkcie 7 autoreferatu Habilitant wskazuje, że treść monografii oraz 9 publikacji naukowych zaliczonych do obszaru badawczego 1: Mikromobilność współdzielona, zostały wykorzystane przez liczne organizacje wpływające na kształtowanie publicznych systemów mobilności. Owocem współpracy Habilitanta z tymi organizacjami stała się ekspertyza, która posłużyła do wdrożenia systemu rowerów miejskich przez operatora Mevo w obszarze metropolitalnym Trójmiasta i stanowiła podstawę dla podjęcia decyzji, w jaki sposób ukształtować cennik za wynajem rowerów Mevo.

Recenzując treść monografii, czyli wskazanego przez Habilitanta głównego osiągnięcia naukowego stanowiącego znaczny wkład autora w rozwój dyscypliny ekonomia i finanse, wskazałem (s. 8 niniejszej recenzji), że zaliczam to opracowanie do zestawu klasycznych dzieł naukowych tworzących od wielu dekad, w Polsce i za granicą, w tym w ośrodku akademickim w Sopocie, dorobek subdyscypliny „ekonomika transportu”. Dr Tomasz Bieliński łącząc swoją aktywność badawczą oraz aktywność społeczną udawania, że taka postawa pracownika naukowo-dydaktycznego szkoły wyższej (w tym przypadku, Uniwersytetu Gdańskiego) przyczynia się do wdrażania w praktyce gospodarczej nowej wiedzy teoretycznej.

7. Konkluzja

Po analizie przedłożonej dokumentacji i ocenie poszczególnych elementów dorobku naukowego dr. Tomasza Bielińskiego, uwzględniając zidentyfikowane mocne i zauważone słabe strony tej aktywności, **stwierdzam, że Habilitant spełnia w satysfakcjonującym stopniu określone ustawowo wymagania stawiane w postępowaniu o nadanie stopnia naukowego doktora habilitowanego. W związku z tym popieram wniosek o nadanie stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse.**

