

dr hab. Adam Przybyłowski, prof. UMG
Katedra Zarządzania i Ekonomii
Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa
Uniwersytet Morski w Gdyni

Recenzja

dorobku i osiągnięć naukowo-badawczych, dydaktycznych, popularyzatorskich oraz w zakresie współpracy międzynarodowej dra Michała Suchanka

z punktu widzenia spełnienia kryteriów określonych w:

- Ustawie z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. 2017, poz. 1789),
- Rozporządzeniu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 1 września 2011 r. w sprawie kryteriów oceny osiągnięć osoby ubiegającej się o nadanie stopnia doktora habilitowanego (Dz. U. 2011 nr 196, poz. 1165),
- Rozporządzeniu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 18 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzania czynności w przewodach doktorskich, w postępowaniu habilitacyjnym oraz w postępowaniu o nadanie tytułu profesora (Dz. U. 2018, poz. 261).

1. Ogólne dane o Habilitancie

Dr Michał Suchanek jest absolwentem Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego, gdzie w roku 2013 uzyskał tytuł zawodowy magistra ekonomii. Stopień naukowy doktora nauk ekonomicznych w dyscyplinie *ekonomia*, specjalność ekonomika transportu, uzyskał po obronie rozprawy doktorskiej w 2015 r. na tej samej Uczelni. Tytuł rozprawy brzmiał: *Ekonomiczne uwarunkowania stabilności podmiotowych struktur sektora ochrony zdrowia w Polsce*, a promotorem był prof. dr hab. Krzysztof Szałucki. Od 2015 r. Habilitant jest zatrudniony na stanowisku adiunkta w Katedrze Ekonomiki i Funkcjonowania Przedsiębiorstw Transportowych Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego (przedtem, od 2012 r., był tam zatrudniony na stanowisku asystenta). Na przełomie lat 2015/16 był też zatrudniony jako pracownik inżynierjno-techniczny w Morskim Instytucie Rybackim – Zakładzie Ekonomiki Rybackiej.

2. Ocena osiągnięcia naukowego

Jako osiągnięcie naukowe dr M. Suchanek wskazał monografię pt.: *Decyzje transportowe mieszkańców w zakresie codziennych podróży a jakość życia* (Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, 2019 r., ss. 182). Jej recenzentem wydawniczym był dr hab. Grzegorz Dydkowski, prof. UE w Katowicach. Układ i struktura pracy są prawidłowe. Zachowano właściwe proporcje objętościowe pomiędzy poszczególnymi rozdziałami, a tekst części teoretycznej jest zbliżony objętościowo do części empirycznej. Książka jest zredagowana starannie, przemyślana merytorycznie, logicznie skonstruowana i niemal bezbłędna pod względem językowym, przez co jest przyjazna dla czytelnika.

Problematyka przedstawiona w monografii jest istotna, interesująca i aktualna, zarówno w aspekcie teoretycznym, jak i praktyki gospodarczej. Wybór tematu jest trafny, gdyż zagadnienia zachowań konsumenta, zrównoważonej mobilności i jakości życia zajmują coraz ważniejsze miejsce w teorii ekonomii oraz w polityce społeczno-gospodarczej na szczeblu międzynarodowym, w tym Unii Europejskiej. Potwierdzeniem tego są liczne dokumenty strategiczne i raporty na poziomie unijnym, ale też krajowym, regionalnym i lokalnym.

Celem badań było, jak określił to Autor, ustalenie jakie przesłanki determinują wybór przez podróżnych określonego sposobu podróży i w jaki sposób wpływa to na ich poziom zdrowia (fizycznego i mentalnego) i jakość życia. Przyjęto główną tezę badawczą mówiącą o tym, że „w świetle uznanych teorii i koncepcji wpływ transportu na jakość życia ludzi jest zdeterminowany zarówno przez stan systemu transportowego, jak i decyzje użytkowników transportu”.

Przyjętemu celowi badawczemu podporządkowano 6 hipotez. Pierwsza z nich to przypuszczenie, iż „(...) wybór środka transportu jest warunkowany zarówno czynnikami obiektywnymi, jak czas podróży czy status społeczno-ekonomiczny podróżnego, jak też czynnikami subiektywnymi, wynikającymi z jego postrzegania istotnych cech środka transportu”. Trzy kolejne odnosiły się do decyzji w zakresie wyboru środka transportu, zakładając kolejno, że decyzja ta determinuje: „(...) poziom satysfakcji z realizowanej podróży, indywidualny poziom zdrowia fizycznego, indywidualny poziom samopoczucia”. Przedostatnia hipoteza zakłada, iż „(...) decyzja w zakresie wyboru środka transportu stanowi istotny czynnik wyjaśniający subiektywnie postrzeganą jakość życia”. Ostatnia hipoteza to supozycja, że „(...) siła i charakter powyższych zależności różnią się w zależności od: płci, wieku, miejsca zamieszkania i poziomu wykształcenia podróżnego”.

Cel, teza i hipotezy badawcze są ze sobą spójne i można je uznać w zasadzie za poprawne, choć mogłyby zostać sformułowane bardziej syntetycznie i precyzyjnie.

Metodyka i zastosowane narzędzia badawcze są właściwe dla charakteru przeprowadzonych badań. W celu weryfikacji hipotez badawczych, przeprowadzono badanie pierwotne na losowo dobranej próbie 1001 dorosłych mieszkańców Polski. Badanie przeprowadzono w kwietniu i maju 2018 r. w formie wspomaganego komputerowo wywiadu telefonicznego (CATI). Losowanie do próby odbywało się z wykorzystaniem generatora liczb pseudolosowych w oparciu o bazę numerów PESEL wraz z przypisanymi numerami telefonów. Ankietowani byli pytani o wybierany na co dzień środek transportu, czynniki które decydują o wyborze danego środka transportu w ich przypadku. Badano szeroko rozumiany status społeczno-ekonomiczny podróżnych, a także stan ich zdrowia, zarówno w sensie fizycznym (zbierając informacje dotyczące wagi i wzrostu, występowania nadciśnienia oraz cukrzycy typu II), jak też w sensie mentalnym (korzystając ze skali samooceny zdrowia psychicznego Kesslera). W kwestionariuszu znalazły się także pytania, które miały określić pozazdrowotną jakość życia.

Na podstawie danych zebranych w kwestionariuszu przeprowadzono opis i wnioskowanie statystyczne z wykorzystaniem metod parametrycznych oraz nieparametrycznych. Dzięki przeprowadzonym badaniom ankietowym pozyskano cenne i interesujące dane pierwotne. Z pewnością wymagało to od Autora dużego zaangażowania i wkładu pracy.

Autor osiągnął efekty poznawcze i badawcze w rozprawie, do których należą:

1. Solidnie opracowana część teoretyczna, odwołująca się w syntetyczny sposób do bardzo licznych i kluczowych opracowań dotyczących analizowanej problematyki. Autor uniknął zbędnego powtarzania wielu informacji ogólnych, potrafił wyselekcjonować najważniejsze wątki, opierając się na imponującej pod względem liczbowym i merytorycznym, głównie zagranicznej, literaturze. Za nowatorskie i odważne można uznać wprowadzenie przez Autora do dyskusji w przestrzeni ekonomicznej interdyscyplinarnych wątków dotyczących aspektów jakości życia, w jej warstwie obiektywnej (dobrobyt) i subiektywnej (dobrostan).
2. Wykazanie, iż decyzje w zakresie wyboru środka/formy transportu w codziennych podróżach mają istotny, a zarazem niejednoznaczny, wpływ na jakość życia, zarówno osób, które te decyzje podejmują, jak też osób z ich otoczenia. Z punktu widzenia interesu społeczeństwa jako całości, jak słusznie zauważa Autor, mierzonego obiektywnymi wskaźnikami jakości życia, pożądane jest bowiem wykorzystanie zrównoważonych form

mobilności, w tym transportu publicznego i aktywnych form przemieszczania się. Natomiast z punktu widzenia jakości życia rozumianej w sposób indywidualny, jako subiektywne poczucie każdego człowieka, w określonych przypadkach samochód osobowy daje wyższe korzyści.

3. Ustalenie, iż dominujące znaczenie dla decyzji transportowej mają czynniki związane z postrzeganą przez podróżnego jakością realizowanej podróży, przede wszystkim jej wygodą, punktualnością i przyjemnością z jazdy, a mniejsze znaczenie mają czynniki ekonomiczne. W świetle badań Autora, podróżni nie uważają również czasu podróży za czynnik przesądzający o wyborze przez nich środka transportu.
4. Ustalenie, że wybór środka/sposobu transportu częściowo przekłada się na poziom satysfakcji z podróży, a efekt ten słabnie gdy uwzględnia się go w modelu łącznie z obiektywnymi i subiektywnymi czynnikami wyboru danej formy transportu. Wykazanie ponadto, że silniejsze jest pośrednie oddziaływanie czynników wyboru środka transportu, a także statusu społeczno-ekonomicznego, niż sama forma transportu. Uzyskane wyniki wskazują, że satysfakcja z realizowanej podróży jest zatem konsekwencją nie tyle wykorzystywanego środka transportu, co okoliczności, w jakich została ona podjęta, w tym także atrakcyjności podróży postrzeganej przez podróżnego.
5. Potwierdzenie, zgodnie z nurtem badań światowych, iż istotne znaczenie mają tzw. czynniki miękkie, w tym automatyzmy decyzyjne, wynikające z przyzwyczajień co do wyboru środka transportu i wynikającą z niego satysfakcję. Oznacza to również, że polityka transportowa nastawiona na zmianę decyzji w zakresie wyboru środka transportu powinna uwzględniać instrumenty nastawione na zmianę wizerunku transportu publicznego i zmianę przyzwyczajień podróżnych, tak aby odczuwali oni większą satysfakcję z wyboru środków transportu publicznego.
6. Zwrócenie uwagi na zależności między zdrowiem fizycznym i psychicznym a decyzją w zakresie wyboru środka transportu. W monografii zostało potwierdzone, podkreślane zresztą w literaturze, społeczne oddziaływanie wyboru środka transportu na jakość życia.
7. Wykazanie, iż inaczej wpływ decyzji transportowych odczuwają osoby różnych płci, należące do różnych grup wiekowych, zamieszkałe w miejscowościach o różnych wielkościach oraz o różnym wykształceniu. Zwrócenie uwagi na to, iż segmentacja rynku usług transportowych pod tym względem musi się stać punktem wyjścia do budowania instrumentów mających oddziaływać na wybór określonego środka transportu, jeśli mają one być skuteczne.

8. Zaprezentowanie autorskiego modelu przedstawiającego uwarunkowania decyzji transportowych i ich wpływ na zdrowie i jakość życia, a także jego weryfikacja.
9. Skonfrontowanie wyników z dorobkiem literatury polskiej i światowej w podjętym obszarze badawczym. Docenić należy podejście heterodoksyjne Autora, uwzględnienie różnorodnych nurtów i trendów obecnych w nowoczesnej ekonomii: behawioralnego, ekonomii dobrobytu i szczęścia czy też koncepcji gospodarki współdzielenia. Zwrócenie przy tym uwagi na to, że w wycenie kosztów transportu nie uwzględnia się jakości życia albo uwzględnia się ją nie wprost.
10. Wykazanie pokory w stosunku do rozwiązywanego problemu, świadomości jego złożoności, a także ograniczeń co do reprezentatywności przeprowadzonych badań ankietowych, koncentrujących się na codziennych podróżach do pracy i szkoły, nieuwzględniających podróży autotelicznych. Ponadto kreatywne zaangażowanie wyobraźni naukowej poprzez wskazanie potencjalnych problemów i kierunków badań, których realizacja mogłaby pozwolić na lepsze poznanie zależności między decyzjami transportowymi a jakością życia.

Dzięki przeprowadzonym analizom i osiągniętym efektom, stosując metody ilościowe (modelowanie strukturalne), Autor zrealizował cel badań oraz zweryfikował postawione hipotezy badawcze. Za osiągnięcie naukowe można uznać zaproponowaną autorską metodykę badań, która odnosi się do sposobów badania relacji pomiędzy decyzjami transportowymi a jakością życia mieszkańców.

Obok powyżej przedstawionych pozytywnych elementów, w pracy występują pewne mankamenty i kwestie dyskusyjne. Oto one:

1. Część teoretyczna pracy w rozdziale pierwszym dość zdawkowo odnosi się do teorii wyboru konsumenta. Autor zbyt szybko przechodzi do kwestii związanych z decyzjami transportowymi, zamiast omówić zachowania konsumentów na szerszym tle, np. w odniesieniu do usług publicznych w ogóle, itp. Ponadto, jeśli zdecydowano się niestandardowo umieścić tu podrozdział dotyczący przeprowadzonych badań własnych, to powinno to być odzwierciedlone w tytule tego rozdziału.
2. W tytule rozdziału drugiego zabrakło odniesienia do pomiaru jakości życia, zaś zapowiadany wątek dotyczący mieszkańców został zaprezentowany mało wyraziście. Ponadto rozdział ten powinien, być może, otwierać monografię, gdyż kategoria jakości życia jest pojęciem szerszym niż zagadnienie wyboru konsumenta w odniesieniu do decyzji transportowych. Z kolei w rozdziale trzecim w tytule należało uwzględnić pojęcie rozwoju trwałego i zrównoważonego, skoro Autor odnosi się w poszczególnych podrozdziałach do

trzech ładów reprezentujących ten paradygmat. Uniknięto by przy okazji nadmiernego podobieństwa tytułu tego rozdziału do tytułu samej książki.

3. Teza badawcza sformułowana przez Autora brzmi, poprzez trzykrotne użycie słowa „transport”, niezręcznie. Bardziej przejrzysta byłaby, zdaniem recenzenta, formuła: „Jakość życia jest determinowana przez stan systemu transportowego oraz decyzje podróźnych”.
4. Hipotezy (jest ich aż sześć!) można było sformułować w bardziej syntetyczny, mniej oczywisty sposób, niektóre z nich brzmią bardziej jak stwierdzenia czy wnioski z badań niż hipotezy badawcze. Strona warsztatowa, metodologiczna pracy zyskałaby, gdyby Autor skupił się na poszukiwaniu metodyki, narzędzia do oceny i pomiaru współzależności pomiędzy decyzjami transportowymi a jakością życia. Wzmocniłoby to zresztą stronę aplikacyjną osiągnięcia. Przy okazji, warto było uwzględnić – oprócz „środka” – także „formę/sposób” transportu.
5. Pierwsza hipoteza jest niejasna – można domniemywać, że „jego” odnosi się do podróźnego. Zatem bardziej precyzyjne i zrozumiała jej brzmienie w drugiej części mogłoby mieć postać: „(...) wynikającymi z postrzegania istotnych cech środka transportu przez podróźnego”. Ostatnia hipoteza mogła zostać również zredagowana językowo w bardziej zręczny i komunikatywny sposób (dwukrotne użycie słowa „zależności”).
6. Wątpliwości budzi zaliczenie wypadków drogowych do czynników determinujących jakość środowiska (s. 102). Zwykle rozpatruje się je bowiem w odniesieniu do wskaźników związanych z łaodem społecznym (vide publikacje prof. T. Borysa).
7. W zakończeniu (nazwanym przez Autora „Zebranie wyników”) mało widoczna jest potencjalna aplikacyjność przeprowadzonych badań i uzyskanych wyników. W jakiej mierze wdrożeniem zaproponowanych rozwiązań będą zainteresowani poszczególni interesariusze czy decydenci: np. podmioty odpowiedzialne za kreowanie polityki transportowej, organizatorzy czy też operatorzy publicznego transportu zbiorowego? Szkoda, że Habilitant nie poddał głębszej refleksji i weryfikacji tych kwestii. Ukonkretniłoby to i urealniło wnioskowanie w podsumowaniu, nadając mu charakter bardziej syntetyczny, eksponując tym samym walory aplikacyjne pracy.

Reasumując, monografia wypełnia tzw. „lukę poznawczą”, uzupełniając wiedzę na temat decyzji transportowych mieszkańców w odniesieniu do jakości życia. **Posiada ona cechy samodzielnie zrealizowanego projektu badawczego** i zasługuje na pozytywną ocenę. W takim ujęciu stanowi **autorski wkład w rozwój badań w zakresie równoważenia mobilności miejskiej i jakości życia mieszkańców.**

3. Pozostałe osiągnięcia naukowo – badawcze oraz wskaźniki dokonań naukowych

Według bazy Web of Science (WoS) liczba cytowań publikacji oraz indeks Hirscha Habilitanta wynoszą 0. Według bazy Google Scholar liczba cytowań wynosi 13, a wskaźnik Hirscha ma wartość 2. **Dorobek publikacyjny Kandydata nie jest zatem szczególnie rozpoznawalny**, co wynika po części zapewne z Jego bardzo młodego wieku. Dr M. Suchanek posiada 2 publikacje w czasopismach znajdujących się w bazie Journal Citation Reports (JRC). Na dorobek naukowo-badawczy Habilitanta po uzyskaniu stopnia doktora składają się ponadto 2 monografie (w tym 1 współautorska). Co znaczące, Habilitant był redaktorem 2 publikacji indeksowanych w bazie Web of Science, 1 w wydawnictwie Springer International Publishing oraz współredaktorem 1 pozycji wydanej w rodzimej Uczelni – wszystkich w j. angielskim. Dr M. Suchanek jest autorem lub współautorem łącznie 21. opracowań, artykułów w czasopismach, a także rozdziałów w monografiach. Jest też współautorem raportu końcowego w projekcie ELIPTIC w ramach programu Horyzont 2020. Szkoda, że Habilitant nie przedstawił swojego dorobku w syntetycznej formie, np. w tabeli, co pozwoliłoby łatwiej zorientować się w potencjale Jego osiągnięć (można go szacować na ok. 300 pkt.).

Biorąc pod uwagę bardzo krótki czas (4 lata), jaki upłynął od uzyskania stopnia doktora dorobek publikacyjny należy uznać za **relatywnie duży pod względem liczbowym, jak i cenny pod względem jakościowym**. Sporo publikacji powstało we współautorstwie, co świadczy o umiejętności współpracy z innymi badaczami, w tym z innych uczelni. Niedosyt budzi jednak fakt, że nie zawiera on większej liczby publikacji obcojęzycznych, czy też w naukowych czasopismach ogólnopolskich, a przede wszystkim wyżej punktowanych.

Charakteryzując zainteresowania naukowo-badawcze Habilitanta, należy zauważyć, że Jego prace badawcze obejmują trzy podstawowe obszary zainteresowań o charakterze interdyscyplinarnym:

- ekonomika i funkcjonowanie przedsiębiorstw transportowych,
- ekonomika zdrowia i rynek ochrony zdrowia,
- zachowania transportowe a jakość życia.

Jako szczególnie istotne w zakresie pierwszego obszaru badawczego jawią się dwie publikacje dotyczące analizy ekonomicznej i kosztów pracy nieopłaconej w przedsiębiorstwach transportowych indeksowane w bazie Web of Science oraz opracowanie badawcze dotyczące kosztów montażu tachografów w samochodach ciężarowych wykonane na rzecz Parlamentu Europejskiego.

W ramach drugiego obszaru badawczego na uwagę zasługują: monografia opublikowana po doktoracie na temat badania funkcjonowania podmiotów gospodarczych w sektorze ochrony zdrowia z wykorzystaniem teorii chaosu oraz artykuł poświęcony kosztochłonności transportu w sektorze ochrony zdrowia indeksowany w bazie Web of Science. Pracę naukową w obszarze rynku ochrony zdrowia Habilitant uzupełniał praktyką gospodarczą w tym zakresie, między innymi prowadząc działalność menedżerską w zakresie świadczeń telemedycznych. Praktyka naukowa i praktyczna obecność w sektorze doprowadziła Go do zrozumienia istnienia niezaspokojonej potrzeby w zakresie dydaktyki, co zaowocowało włączeniem się w realizację nowego, interdyscyplinarnego kierunku studiów w tym obszarze.

W ramach trzeciego nurtu swoich dociekań badawczych Kandydat opublikował szereg artykułów, w tym dwa indeksowane w bazie Web of Science. Doprowadził do zgłoszenia dwóch artykułów do czasopism z listy JCR poświęconych specyfice zachowań transportowych, w tym również kontekstowi jakości życia u osób młodych, ze szczególnym uwzględnieniem ich zachowań proekologicznych. Jeden z nich, będący pracą współautorską, ukazał się już w renomowanym czasopiśmie *Sustainability* (aktualny Impact Factor: 2.592). Tak jak w przypadku większości prac Habilitanta, tutaj również rozważania teoretyczne poparte zostały solidną analizą ilościową w części empirycznej (próba obejmująca 437 respondentów reprezentujących generację Y). W czasopiśmie tym, co godne podkreślenia, Kandydat otrzymał propozycję objęcia funkcji Guest Editor w jednej z przyszłorocznych edycji. Zwieńczeniem Jego dociekań naukowych w tym obszarze jest monografia, będąca głównym osiągnięciem naukowym.

Habilitant kierował trzema projektami badawczymi służącymi rozwojowi Młodych Naukowców na macierzystym Wydziale, a w ramach prestiżowego programu Horyzont 2020 brał lub bierze czynny udział aż w trzech projektach jako wykonawca. Jego praca doktorska została wyróżniona. Kandydat otrzymał również rektorską nagrodę zespołową za działalność naukową. Wygłosił 13 referatów na międzynarodowych i krajowych konferencjach naukowych.

W podsumowaniu osiągnięć naukowo – badawczych Habilitanta należy podkreślić, iż dorobek Kandydata jest **spójny tematycznie i wartościowy merytorycznie**. Kandydatowi udało się – pomimo młodego wieku – umiejętnie połączyć swoje interdyscyplinarne zainteresowania dotyczące funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych, sfery zdrowotnej, mobilności i jakości życia ze swoimi umiejętnościami analityczno-ilościowymi. W efekcie zagospodarował, nie tylko na gruncie polskim, swoistą niszę badawczą i w oryginalny, twórczy sposób wykreował nowoczesne pole badawcze, w którym potrafi

wykorzystać swoją wiedzę w zakresie eksploracji danych. Można uznać, że Jego wkład do dyscypliny naukowej *ekonomia* wnosi nowe elementy wiedzy w obszarze analizy jakości życia, zwłaszcza w odniesieniu do zrozumienia mechanizmu podejmowania decyzji transportowych na tle koncepcji **równoważenia mobilności na obszarach miejskich**.

4. Ocena dorobku dydaktycznego i popularyzatorskiego oraz współpracy międzynarodowej

W ramach współpracy międzynarodowej Habilitant brał udział w dwóch jednomiesięcznych wyjazdach studyjnych programie *Technology Impact and Policy Impact Calculation* organizowanym przez Thunen-Institut w Braunschweig w Niemczech, finansowanym w ramach projektu SUCCESS oraz w programie *International Marketing w University of Applied Sciences* w Steyr w Austrii. Brał też aktywny udział w konferencjach naukowych, w tym międzynarodowych. Habilitant od 2014 r. jest członkiem Komitetu organizacyjnego cyklicznej konferencji TranSopot na UG. Nie brał jednak udziału w konsorcjach i sieciach badawczych. Nie doświadczył również kierowania projektami realizowanymi we współpracy z naukowcami z innych ośrodków polskich i zagranicznych oraz we współpracy z przedsiębiorcami. Habilitant jest członkiem Editorial Advisory Board w publikacji *Global Supply Chains in the Pharmaceutical Industry* (Wydawnictwo IGI Global). Jest też członkiem Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego od 2012 roku oraz prezesem Klubu Młodego Ekonomisty przy PTE w Gdańsku od roku 2016.

Kandydat jest nauczycielem akademickim o już stosunkowo dużym doświadczeniu dydaktycznym. Można tu wymienić prowadzenie zajęć dydaktycznych z metod ilościowych, rachunkowości, finansów, zarządzania i ekonomiki przedsiębiorstw transportowych, w tym sporo w j. angielskim. Dr M. Suchanek angażował się w organizację wydarzeń popularyzujących naukę, jak np. Bałtyckiego Festiwalu Nauki Europejskiego, czy też Tygodnia Zrównoważonego Transportu. Był też opiekunem Koła Naukowego Konsylium. Sprawuje również opiekę naukową nad magistrantami – jedna z prac została wyróżniona w Konkursie Prac Magisterskich organizowanym przez gdański oddział PTE. Habilitant wypromował kilkunastu magistrantów, obecnie pracuje z kilkunastoma dyplomantami w j. angielskim, wykonał też 9 recenzji prac magisterskich. Angażuje się również w opiekę naukową nad doktorantami – w tym w j. angielskim, a w 2 przypadkach pełni rolę promotora pomocniczego.

Habilitant nie odbył, niestety, staży w zagranicznych (mimo kompetencji językowych) czy krajowych ośrodkach naukowych lub akademickich. Wykonał za to ekspertyzy lub inne opracowania na zamówienie – jest autorem lub współautorem kilkudziesięciu projektów z zakresu konsultingu, audytu operacyjnego i technologicznego sektora publicznego i prywatnego, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów: operacyjnego, finansowego i ryzyka. Na szczególną uwagę zasługuje m.in., już wzmiankowana, analiza rynkowa i projekcja Jego autorstwa wykonana na rzecz Parlamentu Europejskiego dotycząca kosztów montażu tachografów do roku 2020 w pojazdach ciężarowych w Unii Europejskiej z 2018 r.


Kandydat jest wydziałowym koordynatorem Komputerowego Centrum Egzaminacyjnego ACCA oraz członkiem Rady Programowej międzywydziałowego kierunku studiów II stopnia „Telemedycyna i projekty w ochronie zdrowia. Health Care Technology” na macierzystej Uczelni. Nie ma doświadczenia w recenzowaniu projektów międzynarodowych i krajowych, za to był angażowany kilka razy do wykonania recenzji publikacji w czasopiśmie międzynarodowych i krajowych. Jest też członkiem kilku wydziałowych komisji, co świadczy o Jego pozycji wśród niesamodzielnymi pracowników naukowych. Brał udział w projektach współfinansowanych ze środków UE w ramach programu POWER. Próbował też swoich sił, jak już wspomniano, w biznesie jako współwłaściciel i prokurent, m.in. w sferze usług telemedycznych.

Reasumując, Habilitant osiągnął – mimo bardzo młodego wieku – relatywnie już sporą dojrzałość jako nauczyciel akademicki, wykazuje się znaczącą **współpracą z praktyką gospodarczą, przy umiarkowanej aktywności międzynarodowej.**

5. Podsumowanie - wniosek końcowy

Biorąc pod uwagę wartość merytoryczną osiągnięcia naukowego, całokształt dorobku badawczego, dydaktycznego, popularyzatorskiego oraz aktywność na rzecz współpracy międzynarodowej Habilitanta można uznać, że **kryteria do uzyskania stopnia naukowego doktora habilitowanego zostały spełnione w stopniu zadowalającym.** W świetle powyższego stwierdzam, że ubieganie się dr. M. Suchanka o nadanie Mu stopnia naukowego doktora habilitowanego nauk społecznych (dawniej ekonomicznych) w dyscyplinie *ekonomia i finanse* (dawniej *ekonomia*) jest uzasadnione.

Gdynia, grudzień 2019 r.


dr hab. Adam Przybyłowski, prof. UMG