

**Autoreferat**  
**w zakresie osiągnięć w pracy naukowo-badawczej**  
**w postępowaniu habilitacyjnym**

1. Imię i nazwisko

**Michał Suchanek**

2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe/ artystyczne – z podaniem nazwy, miejsca i roku ich uzyskania oraz tytułu rozprawy doktorskiej.

**doktor nauk ekonomicznych** – Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny, Gdańsk 2015,  
rozprawa pt. *Ekonomiczne uwarunkowania stabilności podmiotowych struktur sektora ochrony zdrowia w Polsce*

3. Informacje o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych/ artystycznych.

od 01.11.2015 – nadal – **adiunkt**, Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny, Katedra Ekonomiki i Funkcjonowania Przedsiębiorstw Transportowych

01.10.2012-31.10.2015 – **asystent**, Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny, Katedra Ekonomiki i Funkcjonowania Przedsiębiorstw Transportowych

23.12.2015 – 30.03.2016 – **pracownik inżynierjno-techniczny**, Morski Instytut Rybacki – Państwowy Instytut Badawczy, Zakład Ekonomiki Rybackiej

4. Wskazanie osiągnięcia wynikającego z art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. 2017 r. poz. 1789):

a) tytuł osiągnięcia naukowego/artystycznego,

**Decyzje transportowe mieszkańców w zakresie codziennych podróży a jakość życia**



b) Suchanek M., *Decyzje transportowe mieszkańców w zakresie codziennych podróży a jakość życia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2019, ISBN 978-83-7865-791-0

Recenzent wydawniczy – dr hab. Grzegorz Dydkowski, prof. UE w Katowicach

c) omówienie celu naukowego/artystycznego ww. pracy/prac i osiągniętych wyników wraz z omówieniem ich ewentualnego wykorzystania.

Monografia pt. *Decyzje transportowe mieszkańców w zakresie codziennych podróży a jakość życia* stanowi odpowiedź na zidentyfikowane braki w literaturze przedmiotu w zakresie zależności między zachowaniami transportowymi mieszkańców a jakością życia. Nurt ten pojawił się w sposób intensywny na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat w literaturze światowej, gdzie rozwija się dynamicznie, w szczególności w odniesieniu do procesów transportowych w państwach wysoko rozwiniętych. Jednocześnie, relatywnie niewiele jest tego typu opracowań odnoszących się do państw słabiej rozwiniętych gospodarczo, w których odmienne uwarunkowania historyczne, społeczne i kulturowe doprowadziły do wykształcenia się odrębnej kultury mobilności i odmiennej specyfiki zachowań transportowych. Niewiele jest również opracowań dotyczących zależności między podejmowanymi decyzjami transportowymi a poziomem zdrowia jednostki oraz jakością życia rozumianą zarówno przez pryzmat obiektywnych wskaźników jakości życia, jak też subiektywnego samopoczucia. Relacje między decyzjami podejmowanymi przez podróżnych i ich jakością życia mają charakter złożony i wielowątkowy. Przyjmuje się, że ludzie dążą do optymalizacji swojej jakości życia i z tego punktu widzenia podejmują decyzję racjonalną. Interesujące w tym kontekście staje się samo zagadnienie racjonalności specyficznego konsumenta, jakim jest mieszkaniec chcący zaspokoić swoją potrzebę mobilności. W świetle paradygmatu człowieka racjonalnego – *homo oeconomicus* – zaproponowanego jeszcze przez Johna Stuarta Millę, człowiek, co do zasady, podejmuje decyzję racjonalną, jednocześnie przyczyniając się do dobra ogółu społeczeństwa. Analiza decyzji transportowych podejmowanych przez konsumentów w zakresie wyboru środka transportu w codziennych podróżach pozwala na weryfikację tego paradygmatu.

Sama kategoria jakości życia, do której optymalizowania dążą mieszkańcy jest, z ekonomicznego punktu widzenia niejednoznaczna. W badaniach ekonomicznych dominujące jest ujęcie jakości życia poprzez obiektywne mierniki opisujące człowieka w rzeczywistości społeczno-gospodarczej, co często utożsamia się z jego stanem posiadania. Z drugiej strony,



2



z punktu widzenia problemu racjonalności decyzji konsumenckich nie mniej ważna jest kategoria jakości życia rozumianej w sposób subiektywny, odnoszącej się do satysfakcji z życia i samopoczucia odczuwanego przez konsumenta. W rzeczywistości gospodarczej, decyzje podejmowane przez człowieka mogą obniżać jego obiektywną jakość życia, jednocześnie poprawiając jego samopoczucie. W konsekwencji, celowe staje się rozstrzygnięcie, jakimi przesłankami kieruje się mieszkaniec podejmujący decyzję w zakresie wyboru środka transportu wykorzystywanego w codziennej podróży. Gdyby większość podróżnych zdecydowała się na skorzystanie z transportu publicznego czy aktywnych form przemieszczania się, poprawiłby się stan środowiska i w konsekwencji obiektywna jakość życia podróżnych, a także jakość życia ogółu obywateli. Niemniej jednak, wiele wskazuje na to, że podróżni kierują się w swoich decyzjach jakością życia pojmowaną w sposób indywidualny, zniekształconą przez ich postawy, przekonania i przyzwyczajenia, co stoi w sprzeczności z klasycznym rozumieniem racjonalnej decyzji konsumenckiej. W praktyce, analiza struktury rynku transportowego wskazuje, że wciąż większość ludzi uznaje samochód osobowy za najlepszy środek transportu, pomimo jego udowodnionego negatywnego oddziaływania na środowisko, które obciąża stan otoczenia fizycznego, a zatem *de facto* obniża jakość życia.

Z punktu widzenia prowadzonych rozważań istotna jest także kategoria zdrowia jako specyficznego czynnika mogącego warunkować podejmowane decyzje i zaburzać ich racjonalność. Dorobek nauk medycznych wskazuje, że sam brak choroby, czyli dobry poziom zdrowia fizycznego, nie musi przekładać się na wysoką jakość życia, zwłaszcza w ujęciu subiektywnym, jeśli nie towarzyszy mu dobre samopoczucie. Co więcej, oddziaływanie stanu zdrowia na jakość życia ma charakter długotrwały i nierównomiernie rozłożony w czasie, w związku z czym, ludzie wykazują skłonność do podejmowania decyzji, które poprawiają ich samopoczucie w krótkim okresie, nawet jeśli ostatecznie przyczynią się do obniżenia poziomu zdrowia. Z punktu widzenia nauk ekonomicznych zdrowie wykazuje cechy zarówno dobra prywatnego jak i publicznego. Zdrowie jest dobrem, które z jednej strony użytkowane jest przez poszczególne podmioty, ale także przez całe społeczeństwo. Nie podlega ono wymianie rynkowej. Bez zdrowia nie może być mowy o postępie ekonomicznym, ani społecznym. Sam proces konsumpcji zdrowia jest specyficzny, gdyż trwa przez całe życie jednostki i żadna jednostka z tego procesu nie może zostać wykluczona. Co więcej, nie można mówić o konkurencji o zdrowie, gdyż jego konsumpcja przez jednego członka społeczeństwa nie powoduje wykluczenia z jego konsumpcji pozostałych członków. Argumenty przemawiają za traktowaniem zdrowia jako dobra publicznego, dobra które jest niezbędne dla istnienia



państwa i społeczeństwa. Ponadto, często w literaturze odróżnia się kategorię zdrowia rozumianego w sposób obiektywny, jako ocena zjawisk fizjologicznych zachodzących w organizmie i zdrowia subiektywnego, rozumianego jako stopień odczuwanych dolegliwości i samooceny stanu fizycznego. Często, pacjenci podejmując decyzje, kierują się zdrowiem rozumianym w sposób subiektywny. Specyficzny charakter zdrowia jako zasobu jest jednym z argumentów, które przemawiają za tym, że rynek ochrony zdrowia daleki jest od modelowych rynków konkurencyjnych. W praktyce jednak, tak rozumiane oddziaływanie zdrowia na podejmowanie decyzji ma konsekwencje nie tylko dla rynku ochrony zdrowia, ale także dla innych rynków, w tym rynku transportowego. Dorobek literatury naukowej w zakresie oddziaływania transportu na zdrowie wciąż jest relatywnie niewielki i jeszcze do niedawna skupiał się wokół wpływu poszczególnych środków transportu na zdrowie publiczne i indywidualne zdrowie fizyczne. Wskazywano, że osoby podróżujące samochodem osobowym są w większym stopniu narażone na otyłość, choroby układu krążenia czy cukrzycę i co do zasady charakteryzują się gorszym poziomem zdrowia niż osoby podróżujące w sposób, który zmusza ich do aktywności fizycznej, czyli z wykorzystaniem transportu zbiorowego czy aktywnych form przemieszczania się. Wpisuje się to w politykę zrównoważonego rozwoju transportu promującą podróże zbiorowe i podróże realizowane w sposób aktywny. W ostatnich latach, coraz więcej wyników badań w literaturze światowej wskazuje jednak, że relacja ta nie jest jednowymiarowa, zwłaszcza gdy weźmie się pod uwagę samopoczucie podróżnych, uwzględniając ich subiektywnie postrzegane zdrowie.

Nadrzędnym celem prowadzonych przeze mnie badań stało się zweryfikowanie, w jakim stopniu zdrowie i jakość życia są czynnikami wpływającymi na zaburzenie racjonalnego modelu podejmowania decyzji. Miało to doprowadzić do oceny, czy decyzje rzeczywiście podejmowane przez mieszkańców w zakresie codziennych podróży różnią się od decyzji, które podjąłby klasyczny *homo oeconomicus*. W konsekwencji złożoności powyższych zagadnień celem samej monografii stało się 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, a także czy samo zdrowie i jakość życia wpływają na podejmowane decyzje. W związku z celem pracy 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.



4



Przyjętemu celowi badawczemu podporządkowano sześć hipotez badawczych:

1. 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.
2. Decyzja w zakresie wyboru środka transportu determinuje poziom satysfakcji z realizowanej podróży.
3. Decyzja w zakresie wyboru środka transportu determinuje indywidualny poziom zdrowia fizycznego.
4. Decyzja w zakresie wyboru środka transportu determinuje indywidualny poziom samopoczucia.
5. Decyzja w zakresie wyboru środka transportu stanowi istotny czynnik wyjaśniający subiektywnie postrzeganą jakość życia.
6. Siła i charakter powyższych zależności różnią się w zależności od płci, wieku, miejsca zamieszkania i poziomu wykształcenia podróżnego.

Badanie pierwotne ukierunkowane na weryfikację postawionych hipotez badawczych przeprowadzone było na losowo dobranej próbie 1001 dorosłych mieszkańców Polski. Badanie przeprowadzono w kwietniu i maju 2018 w formie wspomaganego komputerowo wywiadu telefonicznego (CATI - *computer-assisted telephone interviewing*). Losowanie do próby odbywało się z wykorzystaniem generatora liczb pseudolosowych w oparciu o bazę numerów PESEL wraz z przypisanymi numerami telefonów. Ankietowani pytani byli 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. Wnioski w pracy konstruowano w oparciu o weryfikację hipotez statystycznych, które powstały na skutek operacjonalizacji hipotez



5

badawczych. Ostatecznie, w pracy, w konsekwencji przeprowadzonych badań potwierdziłem wszystkie hipotezy badawcze, chociaż hipotezę drugą udało się potwierdzić tylko częściowo.

Wskutek przeprowadzonego badania ustaliłem, że istnieją istotne zależności pomiędzy decyzjami podejmowanymi w zakresie wyboru środka transportu w codziennych podróżach a jakością życia samych decydentów i osób w ich otoczeniu. Zależności te są jednak złożone i niejednoznaczne i wymagają rozróżniania kategorii obiektywnych i subiektywnych. Z punktu widzenia obiektywnej jakości życia, poziomu zdrowia publicznego i interesu ogółu społeczeństwa pożądane jest wykorzystanie zrównoważonych form mobilności, w tym transportu publicznego i aktywnych form przemieszczania się. Z punktu widzenia jakości życia postrzeganej w sposób subiektywny przez decydenta, często podróż samochodem osobowym daje wyższe korzyści. Oznacza to, że analiza racjonalności decyzji podejmowanych przez konsumentów w tym zakresie musi uwzględniać subiektywnie postrzegane kategorie jakości życia i zdrowia, które często mają większe znaczenie niż kategorie obiektywne. Znajduje to odzwierciedlenie w wyborach dokonywanych w zakresie środka transportu.

Przeprowadzone badania wskazały, że dominujące znaczenie dla decyzji transportowej mają czynniki związane z postrzeganą przez podróżnego jakością realizowanej podróży, przede wszystkim jej wygodą, punktualnością i przyjemnością z jazdy. Mniejsze znaczenie mają czynniki ekonomiczne czy te związane z czasem podróży. Siła oddziaływania poszczególnych czynników różni się w zależności od dochodu rozporządzalnego *per capita*, miejsca zamieszkania, płci i poziomu wykształcenia.

Decyzja w zakresie wyboru środka transportu w codziennych podróżach wpływa na poziom satysfakcji z podróży, przy czym silniejsze jest pośrednie oddziaływanie czynników wyboru sposobu realizacji podróży, a także statusu społeczno-ekonomicznego niż sam wybór. Satysfakcja z podróży jest zatem konsekwencją nie tyle wykorzystywanego środka transportu, co okoliczności, w jakich została ona podjęta, w tym także postrzeganej przez podróżnego atrakcyjności podróży poszczególnymi środkami transportu. Przeprowadzone badanie koncentrowało się na codziennych podróżach do pracy i szkoły. Niewykluczone, że poziom satysfakcji z podróży, z racji na bezwzględnie obligatoryjny charakter samej potrzeby komunikacyjnej, determinowany jest innymi czynnikami niż w przypadku podróży wynikających z potrzeb o charakterze częściowo obligatoryjnym albo fakultatywnym. Zakresem badania nie były też objęte podróże autoteliczne, które według wielu badaczy wiążą się z zupełnie innym mechanizmem satysfakcji. Wyniki badań zgodne są z tym nurtem badań





światowych, który wskazuje na znaczenie tzw. czynników miękkich, w tym automatyzmów decyzyjnych, wynikających z przyzwyczajień na wybór 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.

W świetle przeprowadzonych badań można stwierdzić, że występują także zależności między podejmowanymi decyzjami w zakresie codziennych podróży a poziomem zdrowia, obiektywnego i subiektywnego. Zaobserwowano, że u osób podróżujących samochodem relatywnie rzadziej występują nadciśnienie i cukrzyca typu II, a jednocześnie nie stwierdzono różnic w zakresie występowania nadwagi, co stoi w sprzeczności z wynikami głównego nurtu badań literatury światowej wskazującej, co do zasady, na negatywne oddziaływanie samochodu osobowego. Istnieje kilka możliwych przyczyn takiego stanu rzeczy. Po pierwsze, badanie zostało przeprowadzone z wykorzystaniem kwestionariusza wywiadu, przy czym nie weryfikowano deklarowanych przez respondentów wagi i wzrostu z wartościami rzeczywistymi. Część badań wskazuje, że osoby z nadwagą mają tendencję do zawyżania swojego wzrostu i zaniżania wagi, nawet w przypadku anonimowych deklaracji, co może oznaczać spłaszczenie wyników i zanik różnic. Po drugie, większość badaczy wskazuje na znaczenie długotrwałego oddziaływania przyzwyczajień transportowych na stan zdrowia fizycznego. Ograniczeniem niniejszego badania, które ma charakter przekrojowy, jest to, że bada ono relacje między środkiem transportu, wybieranym w danym momencie, a aktualnym stanem zdrowia fizycznego. Aktualny stan zdrowia fizycznego, w tym występowanie nadwagi jest natomiast konsekwencją wieloletnich decyzji życiowych, w tym decyzji transportowych, ale także uwarunkowań wynikających z otoczenia fizycznego, otoczenia społecznego czy genetyki. Stanowi to istotny wniosek z punktu widzenia rozważanego modelu podejmowania decyzji racjonalnych. Wyniki wskazują, że konsumenci zdecydowanie przedkładają krótkotrwałą korzyść dla jakości życia nad potencjalne efekty realizowane przez nich w dłuższym horyzoncie.

Istotne są również zależności między decyzjami transportowymi a poziomem zdrowia mentalnego. Osoby podróżujące transportem publicznym charakteryzują się najgorszym poziomem samopoczucia, nawet przy uwzględnieniu wpływu statusu społeczno-ekonomicznego. Brak satysfakcji z wybieranego środka transportowego przekłada się



7

na spadek samopoczucia, które stanowi jedną z najważniejszych determinant subiektywnie postrzeganej jakości życia. Większość badaczy wskazuje, że ludzie podejmują decyzję w sposób, który ma skutkować osiągnięciem przez nich jak najlepszego dobrostanu. Jeśli zatem decyzja o wyborze określonego środka transportu prowadzić będzie do pogorszenia ich poziomu samopoczucia, zdrowia mentalnego i jakości życia powiązanej ze zdrowiem, to ludzie będą jej unikać. Z punktu widzenia racjonalności podejmowania decyzji oznaczać to może, że konsumenci nie będą podejmowali decyzji racjonalnej ekonomicznie, z obiektywnego punktu widzenia, jeśli przyczyni się ona do spadku poziomu ich samopoczucia w krótkim okresie.

Wpływ ten nie był z reguły uwzględniany przy kształtowaniu polityki transportowej, która opiera się w dużej mierze na ekonomicznej kategorii kosztów społecznych transportu, w relatywnie niewielkim stopniu uwzględniając kategorie zdrowia czy jakości życia, zwłaszcza rozumiane w sposób subiektywny. W konsekwencji, instrumenty polityki transportowej realizowane bez zrozumienia znaczenia kategorii subiektywnych mogą nie okazać się skuteczne z punktu widzenia chęci oddziaływania na podejmowane przez mieszkańców decyzje. Punktem wyjścia do budowy skutecznej polityki transportowej musi się stać segmentacja rynku usług transportowych ze względu na osoby różnych płci, należące do różnych grup wiekowych, zamieszkałe w miejscowościach o różnych wielkościach oraz o różnym wykształceniu. Wynika to z faktu, że relacje między wyborem środka transportu, a satysfakcją z podróży, między satysfakcją z podróży a zdrowiem fizycznym i mentalnym nie tylko są statystycznie istotne, ale także mają zróżnicowany charakter i w różnym stopniu odkształcają racjonalność podejmowanej decyzji.

W moim odczuciu, uznać należy, że decyzje transportowe mają dalekosiężny wpływ na jakość życia, co rodzi również określone konsekwencje z punktu widzenia praktyki gospodarczej. Uważam, że kreowanie współczesnej polityki transportowej w dobie obowiązywania doktryny zrównoważonego rozwoju powinno się odbywać z poszanowaniem i zrozumieniem tych zależności. Przeprowadzone na potrzeby pracy badania mogą służyć jako podwaliny do stworzenia koncepcji polityki transportowej, w której skutki decyzji transportowej w kontekście jakości życia są odpowiednio zmierzone i wycenione. W moim odczuciu celowe jest dalsze prowadzenie badań nad tymi zależnościami. W szczególności, uważam, że interesujące byłoby badanie o charakterze panelowym, pozwalające na obserwację zmian zachowań transportowych i jednoczesną zmianę poziomu samopoczucia i poziomu zdrowia.



8



Jednocześnie, możliwe byłoby stworzenie biografii mobilności, co w polskim nurcie badań nad transportem nie miało jeszcze miejsca. W literaturze światowej badania takie wciąż są nieliczne i dotyczą raczej państw wysoko rozwiniętych. Celowe byłoby podjęcie takich badań również w Polsce, także po to aby można było zweryfikować różnice pomiędzy decyzjami transportowymi na przestrzeni życia i w konsekwencji ustalić, które z międzynarodowych wzorców polityki transportowej, mogą być skutecznie wykorzystywane, z korzyścią dla jakości życia mieszkańców, w ujęciu subiektywnym i obiektywnym.

#### 5. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowo-badawczych (artystycznych).

Z punktu widzenia mojego rozwoju i osiągnięć naukowo-badawczych wymienić można trzy kierunki badań, które uznaję za istotne i wartościowe. Praca badawcza w tych kierunkach przyczyniła się do zrealizowania szeregu opracowań, zarówno o charakterze teoretycznym, jak też o charakterze praktycznym (wykaz publikacji znajduje się w załączniku 4), a ostatecznie do powstania monografii, wskazywanej w niniejszym autoreferacie jako osiągnięcie, na podstawie którego wnioskuję o nadanie mi stopnia doktora habilitowanego w zakresie dziedziny nauk ekonomicznych w dyscyplinie ekonomia. Trzy podstawowe obszary moich zainteresowań badawczych mają charakter interdyscyplinarny i z punktu widzenia realizowanej przeze mnie pracy pozostają w ścisłym związku:

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

#### Ekonomika i funkcjonowanie przedsiębiorstw transportowych

Pierwszy z moich kierunków badań jest bezpośrednią kontynuacją ukończonych przeze mnie studiów magisterskich na specjalności Diagnostyka Ekonomiczna i Funkcjonowanie Przedsiębiorstw na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego. Po studiach rozpocząłem pracę jako asystent w Katedrze Ekonomiki i Funkcjonowania Przedsiębiorstw Transportowych. Od początku pracy interesowałem się zagadnieniami związanymi z funkcjonowaniem przedsiębiorstw, ze szczególnym uwzględnieniem sfery operacyjnej oraz sfery finansowej ich działalności.



9

Szczególne znaczenie w sferze operacyjnej miały dla mnie zagadnienia związane z racjonalizacją i optymalizacją działalności przedsiębiorstw i wdrażaniem w praktyce ich funkcjonowania rozwiązań pochodzących z badań operacyjnych.

W sferze finansowej poświęcałem uwagę przede wszystkim zagadnieniom związanym z rachunkowością zarządczą i wykorzystaniem analizy ekonomicznej do diagnozowania kondycji finansowej przedsiębiorstw i prognozowania ich potencjalnych ścieżek rozwoju.

Moje zainteresowania skupiałem wokół przedsiębiorstw transportu samochodowego, chociaż z czasem prowadzone badania starałem się uogólniać na wszystkie przedsiębiorstwa transportowe, a także na ogół podmiotów gospodarczych i gospodarujących.

Wiele ze zrealizowanych w tym nurcie badawczym opracowań było również konsekwencją realizowanych przeze mnie prac na rzecz praktyki gospodarczej, która od początku mojej pracy na Uniwersytecie stanowiła dla mnie dodatkowe źródło inspiracji, a problemy w niej się pojawiające, starałem się przekładać na problemy badawcze realizowane w kolejnych artykułach. Konsekwentnie, mechanizmy poznane w toku badań naukowych starałem się aplikować w praktyce gospodarczej, często poruszając się nie tylko w ramach sektora transportu, spedycji i logistyki. Za reprezentatywne dla tego nurtu zainteresowań publikacje mogę uznać:

1. Szałucki K., Suchanek M., *Ewaluacja ryzyka gospodarczego w funduszach inwestycyjnych otwartych przy wykorzystaniu całki stochastycznej Ito* [w:] J. Winiarski i D. Wach (red.), *Zarządzanie ryzykiem w działalności gospodarczej*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2015, ISBN 978-83-7939-012-0
2. Szałucki K., Suchanek M., *Publiczny transport zbiorowy w warunkach niestabilności struktur zarządczych: studium struktur dyssypatywnych*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki 2015, nr 30, ISSN 1644-275X
3. Letkiewicz A., Suchanek M., *Use of economic and econometric analysis in the financial standing diagnosis of haulage enterprises, case study: Trans Polonia S.A.* [w:] M. Bąk (red.), *Transport development challenges in the twenty-first century*, Springer International Publishing 2016, ISBN 978-3-319-26846-0
4. Letkiewicz A., Majecka B., Suchanek M., *Wykorzystanie analizy skupień w procesach poznawczych stratyfikacji przedsiębiorstw transportowych*, „Problemy Transportu i Logistyki” z 2016, nr 35, ISSN 1644-275X



10



5. Suchanek M., Szałucki K., *Badania operacyjne w zarządzaniu finansowym przedsiębiorstw* [w:] K.Szałucki (red.) *Efektywność finansowa przedsiębiorstw w perspektywie podstawowych zagadnień teorii i praktyki diagnozowania ekonomicznego i funkcjonowania przedsiębiorstw: publikacja dedykowana pamięci profesora Mirosława Krajewskiego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2017, ISBN 978-83-7865-502-2
6. Suchanek M., Mytlewski A., *Racjonalizacja przydziału ładunków w przewozach wadłowych LH (line haul) przedsiębiorstwa kurierskiego*, *Studia Ekonomiczne: zeszyty naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach* 2017, nr 332, ISSN 2083-8611
7. Suchanek M., *Systemic conditions of efficiency and durability of road transport enterprises* [w:] A.Letkiewicz i M.Suchanek (red.), *Research Journal of the University of Gdańsk. Transport Economics and Logistics* vol. 73, Gdańsk University Press, Gdańsk 2017, ISSN 2544-3224
8. Suchanek M., Mytlewski A., *The cost of unpaid labour in transport enterprises* [w:] M.Suchanek (red.), *Sustainable Transport Development, Innovation and Technology*, Springer International Publishing 2017, ISSN 2198-7246
9. Suchanek M., Majecka B., *Zachowania rynkowe przedsiębiorstw a poziom ich efektywności gospodarowania. Studium przedsiębiorstw indeksu mWIG40*, „Przedsiębiorczość i Zarządzanie” 2018, T. 19, z. 3, cz. 2
10. Suchanek M., *Retrofitting smart tachographs by 2020: Costs and benefits*, European Parliamentary Research Service, Brussels 2018, ISBN 978-92-846-2599-4
11. Fryca-Knop J., Majecka B., Suchanek M., Wach D., *Analysis of attitude differences of professional drivers in light of occupational change intention* [w:] M.Suchanek (red.), *Challenges of urban mobility, transport companies and systems*, Springer International Publishing 2019, ISSN 2198-7246

Szczególnie istotne w tym zakresie są dla mnie: 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.

Zaczęły mnie interesować również procesy zachodzące na rynku transportowym i ich wpływ na funkcjonowanie podmiotów tego rynku, tak po podaźowej, jak też po popytowej stronie rynku. Zrozumienie wagi tych procesów, z czasem spowodowało zwrócenie się przeze mnie

 11

w kierunku zagadnień związanych z transportem zrównoważonym i oddziaływaniem transportu na człowieka.

Zagadnieniom związanym z ekonomiką i funkcjonowaniem przedsiębiorstw poświęcam również znaczną część pracy dydaktycznej oraz opracowań na rzecz praktyki gospodarczej.

#### Ekonomika zdrowia i rynek ochrony zdrowia

Równoległe z zagadnieniami dotyczącymi ekonomiki i funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych realizowałem zainteresowania badawcze skupione wokół sektora ochrony zdrowia, ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki funkcjonowania tego sektora w Polsce. Rozumiejąc specyfikę zdrowia jako nietypowego zasobu, starałem się analizować silnie asymetryczny rynek ochrony zdrowia i jego nieefektywności. Współpraca gospodarcza z podmiotami ochrony zdrowia i możliwość obserwacji ich funkcjonowania sprawiły, że zidentyfikowałem szereg zagadnień, którym poświęciłem część pracy badawczej.

Szczególnie interesujące były dla mnie zagadnienia dotyczące wyzwań stojących przed podmiotami ochrony zdrowia związanymi z koniecznością przystosowania rozwiązań często bezpośrednio przeniesionych z gospodarki centralnie planowanej do zmierzających silnie w kierunku urynkowienia realiów sektora ochrony zdrowia w XXI wieku.

W moim odczuciu, mechanizmy te miały charakter niedoskonały, prowadzący do destabilizacji podmiotów ochrony zdrowia, składających się z nich struktur rynkowych i w konsekwencji całego sektora. Prowadziło to do nieefektywności oraz do malejącej dostępności do świadczeń ochrony zdrowia, co z kolei skutkowało obniżeniem się poziomu zdrowia publicznego, które w moim odczuciu stoi w centrum współcześnie przyjętej idei zrównoważonego rozwoju. Starałem się zidentyfikować, opisać, przeanalizować istotę mechanizmów destabilizujących sektor ochrony zdrowia, a następnie zaprojektować potencjalne ścieżki przekształceń, które mogłyby doprowadzić do odwrócenia tego trendu.

Ostatecznie doprowadziło mnie to do napisania wyróżnionej rozprawy doktorskiej pod tytułem *Ekonomiczne uwarunkowania stabilności podmiotowych struktur sektora ochrony zdrowia w Polsce* pod kierunkiem prof. zw. dr hab. Krzysztofa Szałuckiego, a w późniejszym okresie dwóch monografii poświęconych rynkowi ochrony zdrowia. Za reprezentatywne dla tego nurtu publikacje mogę uznać:



12



1. Suchanek M., *Teoria chaosu w badaniach funkcjonowania podmiotów gospodujących: wybrane zastosowania w sektorze ochrony zdrowia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2016, ISBN 978-83-7865-494-0
2. Suchanek M., Jaworzyńska M., Szetela P., *Mechanizm rynkowy w opiece zdrowotnej*, Wydawnictwo Texter, Warszawa 2018, ISBN 978-83-7790-501-2
3. Suchanek M., *Efektywność wymuszonych zachowań komercjalizacyjnych w polskim sektorze ochrony zdrowia* [w:] B.Majecka i M.Jarocka (red.), *Zachowania rynkowe przedsiębiorstw w teorii i praktyce gospodarczej*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne Oddział w Gdańsku, Gdańsk 2015, ISBN: 978-83-61161-01-1
4. Suchanek M., Mytlewski A., *Analysis of the cost intensity of transportation in the Polish Rescue Services System* [w:] M.Suchanek (red.), *Sustainable Transport Development, Innovation and Technology*, Springer International Publishing 2017, ISSN 2198-7246
5. Suchanek M., *Reengineering łańcucha dostaw w polskim sektorze ochrony zdrowia* [w:] E.Ignaciuk i J.Dąbrowski (red.), *Przedsiębiorstwo w łańcuchu dostaw*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne Oddział w Gdańsku, 2017, ISBN: 978-83-61161-02-8

Szczególnie istotne w tym zakresie są dla mnie: 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 uzupełniałem praktyką gospodarczą w tym zakresie, między innymi jako współwłaściciel i prokurent przedsiębiorstwa prowadzącego działalność w zakresie świadczeń telemedycznych.

Praktyka naukowa i praktyczna obecność w sektorze doprowadziła mnie do zrozumienia istnienia niezaspokojonej potrzeby w zakresie dydaktyki w tym obszarze, co z kolei skutkowało włączeniem się w realizację nowego, interdyscyplinarnego kierunku studiów pt. „Telemedycyna i projekty w ochronie zdrowia. Health Care Technology”, który został zatwierdzony przez Senat Uniwersytetu Gdańskiego i od roku 2019 znajduje się w ofercie dydaktycznej Uniwersytetu Gdańskiego. W ramach prac przygotowawczych do kierunku, realizowanych w ramach programu ProUG przygotowywałem koncepcję programu studiów, w tym 28 przedmiotów, natomiast aktualnie zasiadam w Radzie Programowej Kierunku.



## Zachowania transportowe a jakość życia

Wyszkolenie się trzeciego nurtu badawczego było konsekwencją poszukiwania przeze mnie obszarów wspólnych, łączących dwa dotychczas realizowane przeze mnie kierunki rozwoju. Zrozumienie ogromnego znaczenia transportu i procesów transportowych i ich oddziaływania na potencjał zrównoważonego rozwoju wraz z jednoczesnym docenieniem zdrowia jako zasobu leżącego w centrum tej koncepcji doprowadziło mnie do wypracowania obszaru, na którym najsilniej skupiłem swoje działania badawcze w okresie po obronie doktoratu. Dodatkową motywacją stał się dla mnie brak opracowań podejmujących relacje między zachowaniami transportowymi a zdrowiem i jakością życia w polskiej literaturze przedmiotu i jednocześnie dynamiczny rozwój tych zagadnień w literaturze światowej. Moją ambicją stało się wprowadzenie tego wątku w nurt polskich badań transportowych i umocowanie jakości życia jako czynnika, który należy uwzględniać przy ekonomicznej ocenie oddziaływania transportu, zarówno w teorii jak i praktyce gospodarczej.

Szczególnie interesujące stały się dla mnie uwarunkowania determinujące podejmowane przez mieszkańców decyzje transportowe, zarówno te o charakterze ekonomicznym, jak też te o charakterze behawioralnym. Staralem się badać różnice w uwarunkowaniach decyzyjnych w różnych grupach społecznych, w tym wśród osób wkraczających dopiero w dorosłość, których zachowania transportowe będą kształtowały obraz polskich miast jeszcze przez dziesięciolecia.

Za stosowne uznałem badanie różnic w oddziaływaniu na zdrowie i w konsekwencji na jakość życia podróży wykonywanych z wykorzystaniem motoryzacji indywidualnej i transportu zbiorowego, ale także aktywnych form przemieszczania się, których oddziaływanie na zdrowie nie jest jednoznaczne. Podjąłem również analizę tych zagadnień w kontekście nowych form mobilności, w szczególności mobilności współdzielonej, czyli systemów bikesharingu, carsharingu i carpoolingu.

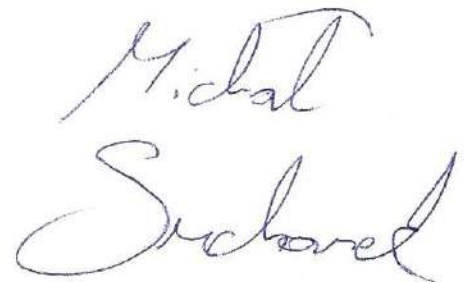
Prace prowadzone w tym kierunku badań doprowadziły do opublikowania przeze mnie szeregu artykułów, w tym dwóch artykułów indeksowanych w bazie Web of Science, zgłoszenia dwóch artykułów do czasopism z listy JCR poświęconych specyfice zachowań transportowych, w tym również kontekstowi jakości życia u osób młodych, ze szczególnym uwzględnieniem ich zachowań proekologicznych, a także do napisania monografii, która jest wskazywana w niniejszym autoreferacie jako osiągnięcie wynikające z art. 16 ust. 2 Ustawy.





Za reprezentatywne dla tego nurtu badawczego publikacje, z wyłączeniem monografii i dwóch artykułów zgłoszonych do czasopism z listy JCR, które przechodzą obecnie proces recenzji, uznaję:

1. Suchanek M., Pawłowska J., *Effects of transport behaviour on public health: a study on the students in the Tricity Area* [w:] M.Suchanek (red.), *Sustainable Transport Development, Innovation and Technology*, Springer International Publishing 2017, ISSN 2198-7246
2. Suchanek M., Wołek M., *The relations between the bikesharing systems and public expenditures. Cluster analysis of the Polish bikesharing systems* [w:] M.Suchanek (red.), *Sustainable Transport Development, Innovation and Technology*, Springer International Publishing 2017, ISSN 2198-7246
3. Pawłowska B., Suchanek M., *Transport as a factor in the achievement of the EU goals to combat climate changes and to reduce greenhouse gases emissions*, „Journal of Management and Financial Sciences” 2018, Vol. 11, iss. 33, ISSN: 1899-8968
4. Suchanek M., *Relations between the transport choices and active behaviour*, „Journal of Management and Financial Sciences” 2018, Vol. 12, iss. 36, ISSN 1899-8968.

A handwritten signature in cursive script, reading "Michał Suchanek". The signature is written in black ink on a white background.