prof. dr hab. Elżbieta Załoga, prof. zw.
Uniwersytet Szczeciński

RECENZJA

w postępowaniu habilitacyjnym dr. Ryszarda Milera wszczętym 4 marca 2016 roku

Wstęp

Podstawę formalną oceny stanowi pismo Dziekana Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego prof. UG dr hab. Krzysztofa Dobrowolskiego z dnia 25 kwietnia 2016 r. informujące o powołaniu przez Centralną Komisję do Spraw Stopni i Tytułów Komisji Habilitacyjnej w celu przeprowadzenia postępowania habilitacyjnego dr Ryszarda Milera i powierzenie mi w tej Komisji funkcji recenzenta.

Podstawą prawną dla prowadzonego postępowania habilitacyjnego dr Ryszarda Milera jest ustawa z dnia 14.03.2003 r. *o stopniach i tytule naukowym* [...] (Dz.U. z 2014 r., poz.1852 z późn. zm.), rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 30.10.2015 r. *w sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzania czynności w [...] postępowaniu habilitacyjnym* [...] (Dz.U. 2015, poz. 1842) oraz rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 1.09.2011 r. *w sprawie kryteriów oceny osoby ubiegającej się o nadanie stopnia doktora habilitowanego* (Dz.U. nr 196, poz.1165).

Dokumentacja wniosku Pana dr Ryszarda Milera jest starannie przygotowana. W zbiorze dokumentacji znajduje się monografia autorska – dzieło opublikowane w całości pt. *„Monitoring bezpieczeństwa transportu morskiego – modelowanie systemów – strategie ekonomizacji"* (Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2016) – wskazana jako osiągnięcie naukowe Kandydata, a także 1 inna monografia autorska (WN PWN 2015) oraz 5 prac naukowych o charakterze monograficznym, współredagowanych przez Kandydata (4 jako Prace Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Gdańsku – 2012 - 2014 oraz 1 wydana przez Verlag MetaGIS Systems, Mannheim). Ponadto Kandydat załączył 57 kserokopii swoich opublikowanych prac, w tym artykuły/rozdziały z prac wyżej wymienionych jako prace o charakterze monograficznym, które współredagował. Częścią dokumentacji są oświadczenia 19 współautorów dorobku naukowego Kandydata, stwierdzające jego udział w publikacjach współautorskich.

Podstawowe informacje o przebiegu pracy naukowej i zawodowej Kandydata

Dr Ryszard Karol Miler ukończył w 1988 r., z pierwszą lokatą, wyższe studia zawodowe (oficerskie) na Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. Uzupełniające studia magisterskie odbył na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego na kierunku Ekonomia, specjalność Transport i Logistyka, uzyskując w 1997 r. tytuł magistra ekonomii z wynikiem bardzo dobrym. Na tym samym Wydziale obronił w 1999 r. pracę doktorską pt. *„Marketingowe strategie sukcesu na polskim rynku motoryzacyjnym"* i uzyskał stopień doktora nauk ekonomicznych w zakresie ekonomii. Promotorem rozprawy był prof. dr hab. Krzysztof Szałucki, a recenzentami prof. dr hab. Juliusz Engelhardt oraz prof. dr hab. Olgierd Wyszomirski.

Pracę zawodową Kandydat rozpoczął w 1988 r. na stanowisku oficera sztabu w jednostce wojskowej Marynarki Wojennej, od 1989 jako starszy oficer w Dowództwie Marynarki Wojennej – Szefostwo Szkolenia Morskiego, w latach 2003-2006 w Regionalnym Morskim Dowództwie NATO (Wielka Brytania), w latach 2007-2009 w Centrum Operacji Morskich jako szef Ośrodka Współpracy i Doradztwa dla Żeglugi. Wysoka pozycja zawodowa kandydata w strukturach wojskowych oraz poważny wymiar aktywności międzynarodowej sprawiły, że dr Ryszard Miler uznany został przez gremia międzynarodowe (NATO, UE) oraz krajowe (resort infrastruktury) za eksperta żeglugi morskiej w obszarach logistyki morskiej, bezpieczeństwa żeglugi, systemów monitoringu żeglugi i pokrewnych. Karierę wojskowa Kandydat zakończył w 2009 i powrócił do aktywności naukowo – dydaktycznej, którą rozpoczął w 2000 r. w uczelniach Trójmiasta (Uniwersytet Gdański, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni, Sopocka Szkoła Wyższa), i kontynuował w latach 2001-2003 na stanowisku adiunkta w Akademii Marynarki Wojennej w Katedrze Zarządzania i Dowodzenia. Pracę naukowo- dydaktyczną Kandydata przerwała wymieniona wyżej aktywność w strukturach wojskowych (2003-2009), ale tylko pozornie bowiem w ramach zatrudnienia we wspomnianych instytucjach dr Ryszard Miler prowadził prace studyjne i eksperckie w ramach stałych grup roboczych NATO (2007-2009) oraz zespołu eksperckiego przy Ministrze Infrastruktury (2008-2009). Od 2009 r. Kandydat zawodowo związany jest wyłącznie z niepublicznymi uczelniami wyższymi (Wyższa Szkoła Bankowa w Toruniu i Gdańsku), gdzie pełnił ważne funkcje kierownicze (prodziekan, kierownik katedry). Aktualnie (od 2015 r.) dr Ryszard Miler pełni funkcję dyrektora Bałtyckiego Ośrodka Logistyki Stosowanej w Instytucie Zarządzania i Finansów Wyższej Szkoły Bankowej w Gdańsku, który tworzy zespół naukowo-badawczy składający się z 5 profesorów, w tym jeden z zagranicy i 5 adiunktów. Celem Ośrodka jest prowadzenie badań nad problematyką

sprawności, efektywności, innowacyjności procesów logistycznych realizowanych przez przedsiębiorstwa sektora TSL w ramach lądowo – morskich łańcuchów logistycznych w regionie Południowego Bałtyku, a w dalszej perspektywie przekształcenie Ośrodka w Bałtycki Instytut Logistyki.

Ocena dorobku i aktywności naukowej Kandydata

Dr Ryszard Miler od czasu uzyskania stopnia doktora nauk ekonomicznych w 1999 r. opublikował 65 prac twórczych, z czego 26% to opracowania autorskie. Struktura prac opublikowanych wg Załącznika nr 4 jest następująca:

- monografie w języku polskim : 2 (autor);
- redakcja naukowa pracy zbiorowej: 5 (współredaktor), w tym 1 w j. angielskim opublikowana za granicą;
- rozdziały w monografiach w językach obcych: 8 (w tym 2 autorskie), 4 opublikowane za granica (Bułgaria, Niemcy);
- rozdziały w monografiach w języku polskim: 11 (w tym 4 autorskie);
- artykuły w recenzowanych czasopismach naukowych: 32 (w tym 9 autorskich, 14 w języku angielskim, z tego 4 opublikowane za granicą, w tym 2 w czasopiśmie z listy Web of Science, pozostałe w Słowacji i Rumunii);
- publikacje z zakresu popularyzacji nauki: 7, w tym 2 w j. angielskim.

Monografie autorskie i współredagowane przez Kandydata wydane zostały przez WN PWN (1), Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego (1), MetaGIS- Systems w Mannheim (1) oraz Wyższą Szkołę Bankową w Gdańsku (4). Inne prace recenzowane w znacznej części opublikowane zostały w wydawnictwach i czasopismach o uznanym przez środowisko akademickie poziomie, w tym 2 z listy WoS.

Przegląd dokumentacji dorobku naukowego dr Ryszarda Milera zwraca ponadto uwagę na poważny niepublikowany dorobek naukowo-badawczy Kandydata. Obejmuje on:

- 24 referatów wygłoszonych na międzynarodowych i krajowych konferencjach (w tym 6 w j. angielskim, z tego 2 za granicą: Słowacja i Rumunia) oraz 10 komunikatów (w tym 7 w j. angielskim) przedstawionych na międzynarodowych konferencjach, w tym 3 za granicą (New York, Toulon, London).

Oceniając przedstawiony dorobek pod względem ilościowym stwierdzam, że Kandydat wykazał się dużą aktywnością naukową. Jednak nie udało się umieścić tego dorobku w czasopismach notowanych w bazie JCR. Docenić należy inne starania Kandydata w zakresie upowszechnienia międzynarodowego Jego dorobku (25 prac naukowych

opublikował w j. angielskim, w tym 9 za granicą oraz wygłosił w tym języku 6 referatów i 7 komunikatów).

Biometryczną charakterystykę osiągnięć naukowo- badawczych dr Ryszarda Milera przedstawiają następujące wskaźniki:

1) Liczba cytowań według bazy Harzing's Publish of Perish – 9, Google Scholar - 15;
2) Indeks Hirscha według bazy Google Scholar - 2, Harzing's Publish and Perish – 1.

Ogólny dorobek naukowy Kandydata zgromadził 338 punktów wg punktacji MNiSW.

Przegląd dorobku dr Ryszarda Milera odzwierciedla rozwój Jego warsztatu naukowego. Dorobek publikacyjny Kandydata koncentruje się w czterech głównych obszarach badawczych:

1. Teoria i pragmatyka funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych (8 publikacji),
2. Teorii i pragmatyka procesów transportu morskiego (27 publikacji),
3. Teorii rynku i konkurencyjności podmiotów sektora TSL (11 publikacji),
4. Teoria i praktyka zastosowań systemów militarnych oraz nurt logistyczny i ogólnoekonomiczny, nazwany przez Habilitanta „obszarem badań komplementarnych" (13 publikacji).

Dorobek naukowy pierwszego okresu przed i po uzyskaniu stopnia naukowego doktora był silnie związany z obszarem badań Katedry Ekonomiki i Funkcjonowania Przedsiębiorstw Transportowych Wydziału Ekonomicznego UG. W klimacie tej Katedry - jedynej w Polsce w zakresie przyjętej specjalizacji naukowej- Kandydat miał możliwość poznawać i pogłębiać zagadnienia pragmatyki zachowań gospodarczych w rozwijającej się gospodarce rynkowej, z silnym naciskiem na racjonalność działania. Najwięcej publikacji poświęcił Kandydat problematyce z zakresu ekonomiki i organizacji transportu morskiego. Mieściły się one w dwóch nurtach badań: bezpieczeństwo transportu morskiego oraz integracja systemów monitoringu w transporcie morskim. Służba w NATO i wykonywana w jej ramach aktywność organizacyjna, ekspercka, a także dydaktyczna pozwoliła kandydatowi na zdobycie unikatowej wiedzy z obszaru monitoringu żeglugi morskiej i ten obszar stał się przedmiotem jego intensywnego rozwoju naukowego w kierunku pragmatyki procesów transportowych. Kandydat tworzył dorobek w wymienionych nurtach badań z naciskiem na aspekt ekonomiczny analizowanych procesów. Można stwierdzić, że dr Ryszard Miler, jako ekspert międzynarodowy i autor publikacji z zakresu tej problematyki, stworzył solidne podstawy dla rozwoju tego obszaru wiedzy od strony pragmatycznej i metodycznej. Trzeci obszar badawczy przewija się w publikacjach Kandydata z ostatniego okresu (lata 2014-2015) i jest

silnie związany z przedmiotem badań Bałtyckiego Ośrodka Logistyki Stosowanej. W obszarze badań komplementarnych (obszar czwarty) dorobek Kandydata pochodzi z wcześniejszego okresu aktywności w Marynarce Wojennej a także z ostatnich lat, kiedy podejmował badania nad optymalizacją procesów dydaktycznych na kierunku logistyka z myślą o stworzeniu *centre of excellence* dla procesów logistyki morskiej w regionie Morza Bałtyckiego.

Wymienione obszary wzajemnie przenikają się w twórczości Kandydata i wspólnie tworzą właściwy przedmiot analizy zagadnień współczesnej ekonomiki i organizacji transportu morskiego.

Merytoryczna ocena monografii stanowiącej główne osiągnięcie naukowe Kandydata

Monografia pt. *„Monitoring bezpieczeństwa transportu morskiego - modelowanie systemów - strategie ekonomizacji"* została wskazana przez Habilitanta jako Jego osiągnięcie naukowe, o którym mowa w art. 16 ust. 2 ustawy o stopniach i tytule naukowym. Recenzentem wydawniczym książki był prof. dr hab. Tadeusz Szczepaniak z Uniwersytetu Gdańskiego. Monografia liczy 466 stron, a jej struktura zawiera sześć rozdziałów, wykaz skrótów i glosariusz terminów oraz 5 załączników Monografia ma dobrą podbudowę bibliograficzną, na którą łącznie składają się 272 prace (pozycje zwarte i artykuły, akty prawne, opracowania instytucji), z tego 74 w językach obcych. Netografia obejmuje 30 adresów stron internetowych, w większości w języku angielskim.

Przedmiot rozważań monografii jest bardzo istotny, szczególnie w ostatnim okresie i mieści się w obszarze problematyki bezpieczeństwa ekonomicznego państwa, regionu, ugrupowania. Tak kompleksowych rozważań w zakresie ekonomicznych uwarunkowań i następstw monitoringu bezpieczeństwa transportu morskiego nie napotkano w polskiej literaturze przedmiotu. Problematyka monografii jest aktualna i ważna z uwagi na postęp w rozwoju narzędzi bezpieczeństwa i ochrony, przy równoległym rozwoju środków i systemów zagrażających bezpieczeństwu na morzu. Autor podjął wysiłek, zgodnie z celem pracy, stworzenia koncepcji zintegrowanego systemu monitoringu bezpieczeństwa transportu morskiego (ZSBTM) oraz identyfikacji potencjału ekonomizacji tego systemu, a także wskazania optymalnych opcji strategicznych procesu podnoszenia efektywności ekonomicznej stworzonego systemu na poziomie narodowym i globalnym. I cel ten osiągnął. Bezpieczeństwo i wolność żeglugi Habilitant rozumie jako jedną z głównych determinant ekonomicznej efektywności procesów dotyczących transportu morskiego, a systemy monitoringu jako narzędzie zapewnienia bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo transportu

morskiego postrzega szeroko jako bezpieczeństwo morskie i ochrona morska. Wskazuje, że monitoring bezpieczeństwa transportu morskiego należy do funkcji państwa, stąd inwestycje w infrastrukturę systemów monitoringu „ …mają charakter budżetowy i tylko w niewielkim stopniu poddają się procesom komercjalizacji". Autor wskazuje na konieczność standaryzacji i centralizacji systemów monitoringu bezpieczeństwa morskiego celem ich pełnej integracji w układzie globalnym. Podkreślić należy trafność wyboru przedmiotu dociekań naukowych Kandydata.

Przedstawione we Wprowadzeniu założenia metodyczne monografii są właściwie sformułowane. Główna hipoteza badawcza zakłada, że „ *następstwem integracji istniejących systemów i budowy ZSBTM jest pojawienie się potencjału jego ekonomizacji, co jako proces podnoszenia efektywności ekonomicznej całego systemu może być realizowane za pomocą odpowiednio przygotowanych strategii na poziomie rozwiązań narodowych i międzynarodowych (regionalnych)*". Sześciorozdziałowa struktura pracy właściwie odzwierciedla cele badawcze opracowania. Wszystkie rozdziały są dojrzałe w warstwie teoretycznej i metodycznej, co decyduje o dużej wartości naukowej i poznawczej pracy. Rozdział pierwszy charakteryzuje transport morski jako gałąź transportu i wskazuje na jego znaczenie dla globalnej gospodarki w oparciu o bogatą faktografię z zakresu struktury floty, wielkości, rodzajów i technologii przewozów, systemów frachtowych, kosztów przewozów i prognozy przewozów. Habilitant przedstawił autorską definicję transportu morskiego z uwzględnieniem, jako elementu procesu przemieszczania tą gałęzią transportu, monitoringu bezpieczeństwa w środowisku „wszechoceanu", a także dokonał „rozbioru morfologicznego" elementów systemu transportu morskiego, z uwzględnieniem potrzeby ich implementacji w modelu systemu monitoringu bezpieczeństwa transportu morskiego. Rozdział drugi stanowi kompendium wiedzy na temat bezpieczeństwa transportu morskiego, oparte na dostępnej literaturze przedmiotu, aktach prawnych i wiedzy eksperckiej Autora. Znajduje się tutaj wiele interesujących spostrzeżeń, np. co do asymetryczności zagrożeń bezpieczeństwa transportu morskiego, również w kategoriach ekonomicznych koszt- efekt, czy potrzeby zmiany obecnego paradygmatu bezpieczeństwa morskiego (z bezpośredniego przeciwstawiania się zagrożeniom na aktywne zapobieganie ich występowaniu). Analiza procesów bezpieczeństwa obejmuje dwa jego komponenty: *safety* i *security,* co zapewnia kompleksowość podejścia do przedmiotu badań. Wkładem Habilitanta do obszaru ekonomiki i organizacji transportu morskiego jest zidentyfikowanie współczesnych zagrożeń w transporcie morskim oraz rodzajów ryzyka wraz z określeniem mechanizmów i narzędzi jego oceny. Wkład ten pogłębiony został na płaszczyźnie empirycznej. Treść rozdziału

trzeciego uzupełnia dotychczasowe rozważania o systemy monitoringu bezpieczeństwa transportu morskiego. Autor dokonał klasyfikacji współczesnych systemów monitoringu bezpieczeństwa według autorskiej koncepcji doboru kryteriów, co pozwoliło na identyfikację grupy systemów częściowo już zintegrowanych. Charakterystyka funkcjonalności tych systemów pozwoliła Autorowi na wyróżnienie systemów komercyjnych w monitoringu bezpieczeństwa morskiego. Specjalna uwagę poświęcił Autor elektronicznym systemom monitoringu kontenerów – uznając je za najbardziej zaawansowane technologicznie systemy wspomagające minimalizację zagrożeń typu *safety* i *security*. Zasadniczym osiągnięciem rozdziału czwartego jest stworzenie modelu ZSMBTM z wykorzystaniem teorii systemów, modelowania, oraz notacji graficznych (algorytmy, sieć Petriego). Habilitant szczególną uwagę poświęcił zagadnieniom racjonalności implementacji tego modelu (wskaźniki korzyści operacyjnych, eksploatacyjnych, społecznych) oraz możliwości komercjalizacji niektórych przyjętych w modelu standardów. W rozdziale piątym Autor poszukiwał, z dużym znawstwem, potencjału ekonomizacji zaproponowanego modelu poprzez m.in. zidentyfikowanie czynników determinujących proces ekonomizacji systemów bezpieczeństwa transportu morskiego. Wyróżnił dwie grupy mechanizmów ekonomizacji: redukcja kosztów oraz zwiększenie korzyści. Objął szacunkiem oba obszary funkcjonowania transportu morskiego, to jest żeglugę morska i porty morskie, co jest dużym osiągnięciem, gdyż dotychczas badania w takim zakresie były rzadko wykonywane. Autor ponadto opracował oryginalny cykl GHC dla zaproponowanego systemu ZSMBTM. Zwieńczeniem dorobku pracy jest rozdział szósty, w którym Habilitant zaproponował dojrzałą koncepcję strategii ekonomizacji ZSMBTM, wskazując narzędzia jej implementacji. Wartościowym wkładem teoretycznym i metodologicznym jest dokonana analiza efektywności społeczno-ekonomicznej projektów systemów monitoringu bezpieczeństwa transportu morskiego na poziomie narodowym (Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego) oraz regionalnym i globalnym (program unijny CISE, określany jako doktryna zintegrowanego nadzoru morskiego) wraz z wnioskiem wprowadzenia opłaty „ *safety surcharge* ” .

Autor wykorzystał w tej monografii wiele wątków wcześniejszej swojej publikacji pt. „*Bezpieczeństwo transportu morskiego*” (WN PWN, Warszawa 2015, 282 s.), które pogłębił znacznie, a także wzbogacił o oryginalne rozważania rozdziałów 3-6. Można zatem uznać, że jest to pierwsza na polskim rynku publikacja monograficzna o charakterze ekonomicznym ujmująco tak szeroko problematykę monitoringowi bezpieczeństwa transportu morskiego.

Autor pracy wykazał się bardzo dobrą znajomością przedmiotu badań we wszystkich zakresach rozważań. Z jednakową swobodą porusza się w obszarach zagadnień

ogólnoekonomicznych, stosunków międzynarodowych, ekonomiki transportu morskiego czy wysokospecjalistycznej wiedzy z zakresu systemów monitoringu bezpieczeństwa morskiego. Nie ustrzegł się jednak potknięcia pojęciowego, za jakie uważam zaliczanie statków („floty handlowej") w zakres pojęcia suprastruktura.

Podsumowując ocenę monografii uważam, że jest ona oryginalną, samodzielną i wartościową publikacją naukową. Jej treść, przyjęte i zrealizowane założenia badawcze wpisują się w obszar nauk ekonomicznych, dyscyplina ekonomia, wzbogacając ją o autorski wkład teoretyczno-poznawczy i metodologiczny, wynikający z następujących dokonań:

- twórczego wykorzystania dorobku teorii ekonomii oraz ekonomiki transportu morskiego do badania złożonych zagadnień monitoringu bezpieczeństwa transportu morskiego, wypełniając lukę teoretyczną w tym zakresie;
- uporządkowania i ujednolicenia metod i narzędzi oceny ryzyka w transporcie morskim, identyfikacji kryteriów budowy macierzy systemów monitoringu bezpieczeństwa morskiego, przydatnych do klasyfikacji współczesnych systemów;
- zaproponowania autorskiej koncepcji modelu ZSMBTM oraz wskazanie potencjału i strategii ekonomizacji tego systemu;
- wskazania obszarów zastosowania dla kilku metod badawczych, rzadziej dotychczas wykorzystywanych do rozwiązywania problemów naukowych z zakresu ekonomiki transportu.

Opinia o innych publikacjach Kandydata załączonych do wniosku

Przedmiot oceny stanowiło 6 prac o charakterze monograficznym, stanowiących autorski i współredaktorski dorobek Kandydata: R.K. Miler, *Bezpieczeństwo transportu morskiego,* WN PWN 2015 (282 s.), *Kierunki racjonalizacji systemów i procesów logistycznych,* red. R. Miler, A. Mytlewski, B. Pac, Prace Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Gdańsku, Gdańsk 2012 (268 s.), *Optymalizacja systemów i procesów logistycznych,* red. R. Miler, T. Nowosielski, B. Pac, Prace Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Gdańsku, Gdańsk 2013 (188 s.), *Wymiar logistyki- ujęcie holistyczne*, red. R. Miler, T. Nowosielski, B. Pac, Prace Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Gdańsku, Gdańsk 2014 (222 s.), *Wymiar logistyki- aspekt transportowy,* red. R. Miler, A. Mytlewski, B. Pac, Prace Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Gdańsku, Gdańsk 2014 (203 s.), *Maritime Logistics. Competitivness versus Sustainability*, red.

W. Gronau, R. Miler, B. Pac, Studies on Mobility and Transport Research, Vol. 5, Verlag MetaGIS-Systems, Mannheim 2015 (132 s.). Monografia autorska oraz rozdziały Kandydata w tych publikacjach mają charakter naukowy i wnoszą istotny wkład w teorię ekonomiki i organizacji transportu, zwłaszcza ekonomiki portów morskich. Oryginalność dorobku Habilitanta w poszczególnych publikacjach przejawia się m.in. w holistycznym podejściu do identyfikacji współczesnych zagrożeń występujących w transporcie morskim, systematyzacji czynników ochrony i bezpieczeństwa w morskich łańcuchów transportowych, oceny efektywności wykorzystania systemu monitoringu żeglugi exactEarth przez operatorów transportu morskiego, w stworzeniu modelu oceny interoperacyjności logistycznej morskich terminali przeładunkowych, wskazania ekonomicznych skutków wdrożenia proekologicznych regulacji UE w zakresie obniżania emisji spalin dla konkurencyjności żeglugi w basenie Morza Bałtyckiego, roli armatorów i portów morskich w dynamicznym procesie rozwoju konteneryzacji, zależności przyczynowo – skutkowych pomiędzy rozwojem logistyki morskiej a zmianami funkcji portów morskich w aspekcie *economies of agglomeration*. Ogólnie ujmując, Habilitant zaproponował w tych publikacjach nowe podejście metodyczne do analizy i oceny zjawisk w badanych przez Niego obszarach. Potwierdzają one szeroką wiedzę Kandydata w przedmiocie badań.

Podsumowując, dorobek naukowy dr Ryszarda Milera od strony ilościowej, a także jakościowej oraz z punktu widzenia upowszechnienia w kraju i za granica, uznaję za w pełni wystarczający w kontekście starań o awans naukowy. Publikacje Kandydata mają dużą wartość teoretyczną, metodologiczną oraz aplikacyjną. Całość Jego dorobku naukowo-badawczego jest zauważalnym i wartościowym wkładem Kandydata w teorię ekonomiki transportu. Habilitant dowiódł, że posiada gruntowną znajomość zarówno krajowej, jak i światowej literatury przedmiotu, a także wiedzę ekspercką we wskazanych obszarach eksploracji naukowej.

Opinia o dorobku dydaktycznym, organizacyjnym, popularyzatorskim oraz współpracy międzynarodowej

Dr Ryszard Miler ma kilkunastoletnie doświadczenie dydaktyczne, które zdobył w Akademii Marynarki Wojennej oraz kilku innych uczelniach wyższych Trójmiasta (zwłaszcza w Wyższej Szkole Bankowej w Gdańsku), a także Wyższej Szkoły Bankowej w Toruniu. Prowadzone przez Kandydata zajęcia obejmowały szeroki zakres przedmiotów z obszaru ekonomii i zarządzania: międzynarodowe stosunki gospodarcze, biznes

międzynarodowy, ekonomika transportu, ekologistyka, transport i logistyka w handlu zagranicznym, zarządzanie łańcuchem dostaw, marketing, teoria podejmowania decyzji i inne. Kandydat w dokumentacji nie podał informacji o rodzaju prowadzonych zajęć i ich wymiarze. Z innych informacji można jednak wywnioskować, że prowadził zajęcia na studiach I i II stopnia oraz studiach podyplomowych. W zakresie promocji kadr dr Ryszard Miler posiada znaczące osiągnięcie bowiem wypromował 207 dyplomantów (43 magistrów, 164 licencjatów). Uznaniem dla dorobku naukowego dr Ryszarda Milera jest powierzenie Mu roli promotora pomocniczego w dwóch przewodach doktorskich: na Wydziale Ekonomicznym UG oraz Wydziale Zarządzania Politechniki Częstochowskiej (przewody są w toku).

Do osiągnięć dydaktycznych Kandydata zaliczam również autorskie programy studiów dla kierunku Logistyka (I i II stopień) oraz sylabusy (w j. polskim i angielskim) dla wykładanych przedmiotów, np. Transportation and International Logistics, Introduction to International Business, Maritime Transport as a Part of Global Logistics Chain of Supply. Dr Ryszard Miler sprawował także opiekę nad studiami podyplomowymi z zakresu zarządzania systemami logistycznymi i stworzył 2 programy dla tych studiów.

Wysoko oceniam dorobek popularyzatorski Kandydata. Oprócz, wspomnianych wcześniej, 7 publikacji o takim charakterze, dr Ryszard Miler aktywnie uczestniczył w krajowych i międzynarodowych konferencjach naukowych w kraju i za granicą (wygłosił 24 referaty i 10 komunikatów), był członkiem komitetu organizacyjnego krajowej i międzynarodowej konferencji organizowanej przez macierzystą uczelnię (2010 i 2013 r.). Zdobył również dorobek z zakresu uczestnictwa (kierownik, wykonawca) w projektach krajowych i międzynarodowych. Realizował grant KBN pozyskany przez Akademię Marynarki Wojennej (2001) oraz dwa projekty we współpracy z FHS Stralsund (2014-2015) dotyczące budowy i weryfikacji oryginalnego modelu potencjału logistycznego morskiego portu handlowego jako narzędzia do oceny konkurencyjności portów w basenie Bałtyku Południowego (dwa etapy). Kandydat posiada również dorobek ekspercki (2 ekspertyzy dla przedsiębiorstw, 2 ekspertyzy o charakterze niejawnym) i doświadczenie uczestnictwa w dwóch projektach realizowanych ze środków UE o charakterze dydaktycznym. W ramach jednego z nich przebywał 2 tygodnie na Univeristy of Auckland (Nowa Zelandia 2011 r.), w ramach drugiego projektu opracował program autorski „Akademia Logistyki" (2010-2012). Ważnym osiągnięciem Kandydata są staże w zagranicznych ośrodkach akademickich. W latach 2011- 2015 odbył 5 staży w zagranicznych ośrodkach akademickich ramach programu ERASMUS (Portugalia, Bułgaria, Włochy i dwukrotnie Niemcy). Był stałym

przedstawicielem Marynarki Wojennej w NATO Standardization Agency NSA (2005-2009) oraz członkiem zespołów eksperckich przy Regionalnym Dowództwie Komponentu Morskiego NATO (2005-2006) oraz ministrze infrastruktury (2008-2009). Kandydat znajduje także inny rodzaj uznania w środowisku międzynarodowym. Był recenzentem (2015) 1 publikacji z amerykańskiego czasopisma „Transportation Journal" (lista A), jest członkiem International Editorial Board czasopisma „Studies on Mobility and Transport Research" w Mannheim (od 2014 r.). Uzyskał Certyfikat Kompetencji Zawodowych Europejskiego Stowarzyszenia Logistyków na poziomie Senior Logistician (2013).

Wyróżniająca się aktywność naukowa i dydaktyczna Habilitanta została zauważona przez własne środowisko akademickie w postaci 2 nagród Rektora WSB w Gdańsku (indywidualna 2012, zespołowa 2013). Doktor Ryszard Miler został odznaczony Brązowym Krzyżem Zasługi, Medalem Srebrnym za Służbę dla RP oraz dwoma medalami resortowymi MON.

Ogólna ocena dorobku dydaktycznego, organizacyjnego, popularyzatorskiego oraz osiągnięć we współpracy międzynarodowej dr Ryszarda Milera jest wysoce pozytywna.

Konkluzja

Uwzględniając wyżej przedstawione cząstkowe oceny dorobku naukowo-badawczego, dydaktycznego, organizacyjnego i popularyzatorskiego oraz współpracy międzynarodowej, a w szczególności opinię o pracy habilitacyjnej dr Ryszarda Milera, wskazując zwłaszcza na takie cechy Jego dorobku, jak:

- znaczące powiększenie dorobku naukowego po uzyskaniu stopnia doktora nauk ekonomicznych, stanowiące znaczny wkład w rozwój ekonomiki i organizacji transportu;
- dojrzały warsztat naukowy oraz dociekliwość badawcza, umożliwiające twórcze rozwiązywanie problemów naukowych i pragmatycznych;
- wysoki poziom merytoryczny i metodologiczny publikacji, zwłaszcza oryginalna i wartościowa monografia habilitacyjna;
- umiejętność tworzenia dorobku naukowo-badawczego w środowisku międzynarodowym (współredakcja prac monograficznych, udział w projektach i konferencjach, grupach ekspertów);
- uznanie dorobku naukowego, dydaktycznego i organizacyjnego przez własne środowisko akademickie (nagrody rektorskie i odznaczenie), inne krajowe

i zagraniczne ośrodki akademickie (udział w zbiorowych opracowaniach, projektach badawczych, wygłaszanie referatów), wydawnictwa zagraniczne (recenzent, członek rady wydawniczej), praktykę gospodarczą (ekspertyzy),

– podnoszenie kwalifikacji zawodowych nauczyciela akademickiego (staże zagraniczne, certyfikat kompetencji zawodowych ESL),

stwierdzam, że dorobek dr Ryszarda Milera spełnia wymogi Ustawy o tytule i stopniach naukowych oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki z dnia 14 marca 2003 r. (z późniejszymi zmianami) oraz kryteria oceny osiągnięć osoby ubiegającej się o nadanie stopnia doktora habilitowanego, określone w przywołanym Rozporządzeniu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego.

Udzielam tym samym poparcia dla wniosku o nadanie dr Ryszardowi Milerowi stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk ekonomicznych w dyscyplinie ekonomia.

Szczecin, 19 czerwca 2016 r.

Elżbieta Jadwiga