Prof. dr hab. Jarosław Witkowski
Kierownik Katedry
Zarządzania Strategicznego i Logistyki
UE we Wrocławiu

Jelenia Góra 14.11.2016r.

Recenzja

rozprawy doktorskiej mgr Marii Matusiewicz pt. „Optymalizacja procesów dystrybucji w miastach o zabudowie historycznej na przykładzie miasta Gdańska", napisanej pod kierunkiem prof. zw dr hab. W. Rydzkowskiego

1. Ocena sposobu sformułowania problemu naukowego, tematu rozprawy oraz metodyki badań

Towarzyszący rozwojowi miast wzrost natężenia przepływów ludzi i rzeczy negatywnie wpływa na poziom jakości życia mieszkańców terenów zurbanizowanych. Jest to szczególnie dotkliwe dla mieszkańców centrów miast o zabudowie historycznej, w których ograniczona przepustowość układu komunikacyjnego i nieprzystosowane do absorbcji dużej liczby pojazdów powodują negatywne skutki kongestii o charakterze ekonomicznym, społecznym i środowiskowym. Dlatego wybrana przez Doktorantkę problematyka doskonalenia systemów logistycznych centrów miast o zabudowie historycznej jest niezwykle ważna i aktualna z perspektywy praktyki gospodarki miejskiej.

Uważam również, że mgr Matusewicz trafnie zdiagnozowała istniejącą lukę poznawczą w zakresie doskonalenia procesów dystrybucji produktów w miastach. Ze względu na niedocenianie tej tematyki większość badań i opracowań zwartych z pogranicza ekonomiki transportu miejskiego i logistyki miejskiej koncentrowała się na zagadnieniach transportu pasażerskiego. Natomiast kompleksowe rozwiązywanie problemów przepływów produktów z uwzględnieniem złożoności celów różnych grup interesariuszy stało się głównym obszarem eksploracji naukowych stosunkowo niedawno. Zdecydowanie nie zgadzam się jednak z twierdzeniem Doktorantki na stronie 3 o tym, że nastąpiło to „dopiero z początkiem XXI wieku". Nieco wcześniej, ponieważ już w drugiej połowie lat 90-tych XX wieku nastąpiła krystalizacja idei logistyki miejskiej, co zaowocowało utworzeniem międzynarodowego Instytutu Logistki Miejskiej z siedzibą w Kioto, kierowanego od początku swego istnienia przez prof. E. Taniguchiego i zrzeszającego licznych specjalistów zajmujących się modelowaniem procesów dystrybucji produktów na obszarach zurbanizowanych. Co więcej

we współczesnych publikacjach z zakresu transportu towarowego w miastach wykorzystuje się niekiedy wyniki i metody badań, które są znane od kilkudziesięciu już lat. Nie zmienia to faktu, że jest to problematyka, która jest wciąż aktualna i z perspektywy wartości poznawczej odpowiada randze rozprawy doktorskiej.

Z uwagi na złożoność wybranego tematu pracy Autorka nie uniknęła błędów metodologicznych przy formułowaniu problemu badawczego. Po pierwsze, pewne zastrzeżenia budzi nieprecyzyjny tytuł rozprawy. Dystrybucja w naukach ekonomicznych jest bowiem pojęciem wieloznacznym i może dotyczyć procesów fizycznej dystrybucji towarów, ale również różnego rodzaju produktów i innych rzeczy (w tym odpadów), które nie są przeznaczone do sprzedaży. Ponadto w społeczeństwie informacyjnym coraz częściej podejmowany jest temat pozyskiwania, gromadzenia i dystrybucji zasobów niematerialnych, w tym w szczególności wiedzy. Po drugie, optymalizować można w warunkach przyjętych założeń matematycznych w postaci funkcji celu, warunków brzegowych i ograniczających. Tymczasem jako konsekwencję tytułu pracy za jeden z trzech głównych celów rozprawy przyjęto „modelowanie optymalnego systemu dystrybucji dla rejonu, spełniającego oczekiwania wszystkich użytkowników obszaru" (str. 4). Uważam, że ze względu na zasadnicze różnice w oczekiwaniach interesariuszy logistyki miejskiej jest to cel nierealny do osiągnięcia. Potwierdzają to prezentowane w podrozdziale IV. 3 (str. 154- 174) wyniki badań ankietowych na temat budowy Centrum Konsolidacji w Gdańsku dla optymalizacji procesu dystrybucji, według których większość respondentów jest przeciwna wdrożeniu takiego rozwiązania. Ponadto, w opisanym modelu optymalizacji procesu dystrybucji z udziałem Centrum Konsolidacji uwzględniono jedynie kryterium kosztów dostawy i emisji zanieczyszczeń, a pominięto kryteria związane z kosztami utrzymania i wyczerpywania zapasów oraz czasu dostawy. Dlatego sądzę, że w tytule i w celach pracy bardziej odpowiednie byłoby skoncentrowanie rozważań na doskonaleniu procesów dystrybucji niż na tytułowej „optymalizacji procesów dystrybucji".

Wątpliwości budzi również dokonany we wstępie pracy podział na tezy i hipotezy rozprawy (str.4-5). Co najmniej jedna z czterech tez o tym, że „nowoczesność, kompleksowość i optymalizacja dostaw w mieście...., przyczynia się do rewitalizacji terenu, na czym korzystają mieszkańcy, turyści, dostawcy, przedsiębiorcy i władze miasta" (str.4) nie jest sformułowana na podstawie całkowicie pewnych przesłanek i w związku z tym nie zawsze musi być prawdziwa. Cytowane twierdzenie ma charakter przypuszczenia, czyli hipotezy, która powinna zostać uprawdopodobniona w procesie badawczym. O tym, że Doktorantka nie dostrzega zasadniczych różnic między tezami a hipotezami pracy świadczy

również zamieszczona w zakończeniu deklaracja o tym, że „zweryfikowano sformułowane na potrzeby niniejszej rozprawy tezy robocze" (zob. str. 175), po której następuje opis sposobów potwierdzania prawdziwości wszystkich czterech twierdzeń. Treść dwóch pierwszych tez roboczych ma wymiar uniwersalny, a dwóch kolejnych, dotyczących miasta Gdańska jest ściśle związana i w istocie bardzo podobna do głównej hipotezy rozprawy o korzyściach z lokalizacji uniwersalnego Centrum Konsolidacji w Gdańsku dla wszystkich interesariuszy systemu logistyki miejskiej (por. str.5). Przy czym rozwlekłość i życzeniowy sposób sformułowania głównej hipotezy badawczej jest kolejną słabością pracy, co świadczy braku pełnej dojrzałości warsztatowej Doktorantki. Sądzę, że logika i spójność wywodu byłaby znacznie lepsza, gdyby główna hipoteza badacza została należycie zdekomponowana na kilka hipotez szczegółowych dotyczących kosztów, jakości i ochrony środowiska jako pochodnej decyzji władz lokalnych o zlokalizowaniu Centrum Konsolidacji w procesie dystrybucji produktów w historycznym centrum miasta Gdańska. Pewnym usprawiedliwieniem popełnionych błędów metodologicznych może być brak konsensusu i wciąż trwająca dyskusja na temat obowiązujących paradygmatów metodologii nauk ekonomicznych w Polsce, która wykracza poza przyjętą w naukach społecznych *popperowską* zasadę falsyfikacji hipotez naukowych. Mimo to, w czasie publicznej obrony doktorskiej oczekuję od Kandydatki precyzyjnego wyjaśnienia przesłanek dokonanego podziału na tezy i hipotezy badawcze.

Oceniana rozprawa jest opracowaniem o charakterze teoretyczno-empirycznym, w którym właściwie wykorzystano różnorodne metody i techniki badawcze. Mgr Maria Matusiewicz wykazała się wystarczającą znajomością literatury przedmiotu, nie tylko z zakresu logistyki miejskiej i ekonomiki transportu miejskiego, ale również opanowała podstawową wiedzę na temat polityki transportowej, ekonomiki i zarządzania miastem oraz ekonomii środowiskowej. W całej rozprawie wykorzystano ponad 100 anglosaskich i krajowych pozycji literaturowych, stron internetowych, dokumentów źródłowych oraz raportów. Niestety w wykazie bibliografii na str. 178-182 obok wartościowych i dobrze dobranych publikacji naukowych, znajdują się również pozycje publicystyczne (np. z tygodnika „Polityka") lub notatki z wykładów. Do słabości natury formalnej należy zaliczyć również brak dokładnych not bibliograficznych z uwzględnieniem wydawnictw, zaniechanie rozdziału między spisem pozycji literaturowych a dokumentami źródłowymi i raportami oraz liczne błędy literowe.

Atutem rozprawy jest natomiast wnioskowanie na podstawie badań własnych przeprowadzonych wśród najemców i dostawców w historycznym centrum Gdańska. Poza badaniami ankietowymi oraz studium przypadku systemu logistyki miejskiej Gdańska

zastosowano również analizę porównawczą dobrych praktyk w organizacji systemów dystrybucji w wybranych metropoliach Europy Zachodniej i Ameryki Północnej. Kandydatka wykazała się również umiejętnością stosowania elementów analizy ekonomicznej, w tym szacowania kosztów i efektów związanych z postulowaną lokalizacją miejskiego centrum konsolidacji.

2. Szczegółowa ocena struktury, zawartości merytorycznej i poziomu redakcyjnego pracy

Struktura recenzowanej rozprawy doktorskiej składa się ze wstępu, zakończenia i czterech rozdziałów, których sekwencja jest logiczna, kompletna i dość wyraźnie podporządkowana osiąganiu wyznaczonych celów badań.

Pierwszy rozdział pracy poświęcony jest teoretycznym rozważaniom na temat istoty logistyki miejskiej i jej roli w procesach zaopatrzenia na obszarach zurbanizowanych. Najbardziej udana, spójna i stosunkowo dojrzała systematyzacja wiedzy z tego zakresu została zaprezentowana w podrozdziale I.3, dotyczącym wpływu polityki transportowej władz miejskich na planowanie dostaw. Teoretyczna część rozprawy jest dobrze osadzona w literaturze przedmiotu, co nie uchroniło jednak Doktorantki od popełnienia pewnych pomyłek i zaniechań, do których zaliczam:

- nieuzasadnione utożsamianie na str. 10 pojęcia „logistyki zwrotnej" (ang. *return logistics)* z terminem „logistyka odwrócona" (ang. *reverse logistics)*,
- twierdzenie na stronach 10-11, iż „termin logistyka funkcjonuje w sferze terminologii pozawojskowej od około 20 lat", podczas gdy logistyka w teorii i praktyce gospodarowania była obecna na długo przed 1989 rokiem, kiedy to członkowie ówczesnego stowarzyszenia Council of Logistics Management opracowali ogólnie znaną definicję logistyki jako koncepcji zarządzania,
- brak wyjaśnienia terminu „polityka logistyczna" oraz unikanie wyrażania własnych poglądów przy okazji diagnozowanych różnic w szerokiej i wąskiej interpretacji istoty logistyki miejskiej.

W związku z ostatnim z wymienionych zarzutów chciałbym, aby Doktorantka sprecyzowała swoje stanowisko wobec przedmiotowego zakresu zainteresowań logistyki miejskiej oraz istoty pojęcia polityka logistyczna na tle polityki transportowej w mieście. Wbrew wielu cytowanym poglądom sądzę, że koncepcja logistyki miejskiej ma sens jedynie w łącznym rozpatrywaniu przepływów osób, rzeczy i towarzyszących im informacji. Ich

rozdzielanie jest równoznacznie z zajmowaniem się tradycyjnymi zagadnieniami transportu pasażerskiego lub towarowego w miastach.

W drugim rozdziale pracy Kandydatka dokonała przeglądu dobrych praktyk w organizacji dystrybucji w wielu światowych metropoliach. O ile wstępna prezentacja doświadczeń w zakresie dystrybucji towarów w wielu miastach Europy Zachodniej jest dość wybiórcza i powierzchowna, to zawarte w podrozdziałach II.2 i II.3 szczegółowe opisy rozwiązań na podstawie wielu dokumentów źródłowych i własnych obserwacji mogą mieć już dużą wartość aplikacyjną.

Rozdział trzeci rozpoczyna się charakterystyką genezy i układu przestrzennego obszaru badań, którym jest teren Starego Miasta w Gdańsku. Natomiast najważniejsze wnioski na podstawie wyników badań empirycznych najemców oraz dostawców w Głównym Mieście Gdańska zawarte są w kolejnych podrozdziałach III.2 i III.3. Ze względu na nieufność respondentów i inne trudności napotkane przez Doktorantkę w procesie ankietowania, zarówno w grudniu 2013, jak i pod koniec 2015 roku, uzyskano odpowiedzi zaledwie od 13 najemców oraz 9 dostawców. Stąd przeprowadzone badania mają charakter pilotażowy, a możliwość wnioskowania statystycznego z obliczaniem udział procentowych jest wysoce problematyczna. Nie podzielam również opinii Kandydatki wyrażonej m.in. na stronie 99 o tym, że mała liczebność próby powoduje, że mamy do czynienia z wnioskowaniem na podstawie studium przypadku. Wyróżnikiem popularnej w naukach społecznych metody *case study* jest bowiem pogłębiona analiza faktów i zjawisk na podstawie starannie przygotowanych wywiadów bezpośrednich z dobranymi według ściśle określonych kryteriów reprezentantami badanej grupy podmiotów.

W podrozdziale IV.1 zdiagnozowano kluczowe problemy związane z ograniczoną przepustowością i silnym natężeniem ruchu w Gdańsku na tle sytuacji w najważniejszych aglomeracjach miejskich w Polsce. Doktorantka umiejętnie nawiązała również do wybranych prawidłowości ekonomiki transportu miejskiego, przywołując przy tej okazji wyniki badań własnych z grudnia 2015 roku (zob. str. 135-138). Ostatnie dwa podrozdziały rozprawy traktują o ekonomiczno- organizacyjnych aspektach utworzenia Centrum Konsolidacji w Gdańsku. W szczególności zestawiono zalety (str. 145) i wady (str. 146) związane z funkcjonowaniem miejskich centrów konsolidacji oraz opisano efekty wdrożenia tego rozwiązania w systemach logistycznych wybranych miast. Jako nieco oderwane od głównego wątku tematycznego i zaburzające logikę wywodu, oceniam zamieszczenie obszernego opisu powszechnie stosowanego w branży TSL systemu standardów GS1. Nie wnoszę natomiast zasadniczych uwag co do sposobu przeprowadzenia analizy ekonomicznej, w ramach której

mgr Matusiewicz skoncentrowała się na szacowaniu redukcji kosztów i emisji spalin jako potencjalnych korzyści funkcjonowania Miejskiego Centrum Konsolidacji w Gdańsku.

W recenzowanej pracy występuje stosunkowo duża liczba niedociągnięć natury redakcyjnej. Poza sygnalizowanymi już niedostatkami formalnymi w spisie literatury, uważna lektura całego opracowania pozwala na wskazanie licznych błędów językowych, które mogą świadczyć o zaledwie przeciętnym opanowaniu przez Kandydatkę reguł naukowego stylu pisania pracy lub nadmiernym pośpiechu w procesie jej redakcji technicznej. Wśród przykładów takich błędów można wymienić:

- rozbieżności między spisem treści na stronie 2 a zawartością pracy (np. podrozdział VI.2 jest awizowany na stronie 137, a faktycznie rozpoczyna się na stronie 138, a ponadto do pracy włączono dwa załączniki a nie załącznik),
- błędy stylistyczne, czego dowodem może być zdanie na stronie 6 : „Wyniki badań zebrano i szczegółowo omówiono wyniki badań",
- nadużywanie potocznych zwrotów i pojęć, jak np. „czystsze powietrze" w treści głównej hipotezy rozprawy na stronie 5,
- błędy literowe (np. na str. 5 jest „systemu dostaw Gdańsku", a powinno być „systemu dostaw w Gdańsku").

3. Konkluzja

Mimo wskazanych słabości wynikających z zasadniczych błędów z zakresu metodologii nauk ekonomicznych oraz niedostatków natury redakcyjno- formalnej uważam, że rozprawa doktorska autorstwa mgr Marii Matusiewicz pt. „Optymalizacja procesów dystrybucji w miastach o zabudowie historycznej na przykładzie miasta Gdańska" jest kompleksowym i oryginalnym rozwiązaniem istotnego problemu naukowego z dziedziny nauk ekonomicznych w dyscyplinie ekonomia o specjalności ekonomika i polityka transportowa..

Zawartość merytoryczna pracy świadczy o wystarczającym opanowaniu przez Kandydatkę szerokiej wiedzy z pogranicza ekonomiki i organizacji transportu miejskiego, logistyki miejskiej i polityki ekologicznej . Ponadto rozprawa posiada niezaprzeczalne walory praktyczne, a wnikające z niej rekomendacje mogą przyczynić się do usprawnienia i poprawy efektywności systemu dystrybucji towarów w miastach o zabudowie historycznej. Wyrażam nadzieję, że wniesione w recenzji uwagi krytyczne zmobilizują Doktorantkę do doskonalenia swojego warsztatu naukowego, w tym zwłaszcza lepszego opanowania metodologii nauk i przywiązywania większej uwagi do finalnej redakcji technicznej.

Reasumując, stwierdzam, że recenzowane opracowanie odpowiada warunkom określonym w Ustawie z dnia 14 marca 2013 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz wnioskuję dopuszczenie mgr Marii Matusiewicz do dalszych etapów przewodu doktorskiego w dziedzinie nauk ekonomicznych w dyscyplinie ekonomia.

14.11.2016