

Warszawa, 10 maja 2022 r.

OPINIA

dotycząca wniosku o nadanie **dr Aleksandrze Bartosiewicz**
stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i
finanse

Niniejszą opinię sporządziłem w związku otrzymaniem pisma z 1 lutego 2022 r. podpisanego przez dr. hab. Rafała Materę, prof. UŁ, Przewodniczącego Komisji Uniwersytetu Łódzkiego do spraw stopni naukowych w dyscyplinie ekonomia i finanse, a także w związku z zawarciem z Uniwersytetem Łódzkim umowy o dzieło. Umowa została przeze mnie podpisana 2 marca 2022 r.

Przy sporządzeniu tej opinii kierowałem się zapisami o wymogach wobec kandydata ubiegającego się o stopień naukowy doktora habilitowanego, które są określone w art. 219 pkt. 1 ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2020 r., poz. 85 z późn. zm).

Opinia składa się z trzech części.

Pierwsza część jest poświęcona analizie tego dorobku Kandydatki, który został wskazany we wniosku jako przedmiot oceny osiągnięć naukowych. Korzystając z konkluzji tej analizy możliwe jest sformułowanie opinii, czy Kandydatka ubiegająca się o stopień doktora habilitowanego spełnia wymogi zapisane w art. 219, ust. 1. pkt. 2 ppkt. a) lub b) lub c).

Drugą część obejmuje opis istotnej aktywności naukowej Kandydatki, której ocena pozwala sformułować wniosek, czy Kandydatka ubiegająca się o stopień doktora habilitowanego spełnia wymogi zapisane w art. 219, ust. 1, pkt. 3.

Trzecia część zawiera stwierdzenie, czy uznaję przedstawienie wniosku Kandydatki o nadanie stopnia doktora habilitowanego za uzasadnione lub nieuzasadnione.

Część I

Opinia o dorobku Kandydatki wskazanym we wniosku

Kandydatka w swoim wniosku z 6 września 2021 r. wskazała, że ocena dorobku powinna dotyczyć monografii naukowej pt. *Transport morski kontenerów. Rola i znaczenie terminali przeładunkowych*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, ss.274.

Monografia została wydana w 2020 r.

Uwzględniając czas trwania prac redakcyjnych oraz proces wydawniczy przyjmuję, że w tej monografii mogły zostać uwzględnione dane oraz mogły zostać ujęte odwołania do pozycji literatury, które były dostępne w 2019 r. lub w latach wcześniejszych. Zatem za najbardziej aktualne mogą to być uznane dane dotyczące aktywności gospodarczej w 2018 r. lub w 2017 r. W pracy są ujęte pozycje z literatury z 2019 r., np. artykuł P. Stefaniaka z 2019 r. oraz dane z 2017 r., np. w wykresie 5.26 (s. 236). To potwierdza, że Kandydatka korzystała z możliwie najbardziej aktualnej wiedzy i danych.

Kandydatka w Autoreferacie informuje, że dobierając pole działalności badawczej uwzględniła znaczenie transportu morskiego w gospodarce, a w szczególności przewozów kontenerowych (s. 4). W Autoreferacie brakuje wyjaśnienia, jakie zagadnienia teoretyczne znalazły się w centrum jej zainteresowania i które aspekty teoretyczne z zakresu ekonomii i finansów są przedmiotem podjętych badań.

Zdefiniowanie pola i kierunków badań teoretycznych stanowi ważny krok w działalności osoby, która podejmuje próbę wniesienia „znacznego wkładu w rozwój określonej dyscypliny” [sformułowanie zawarte w art. 219, pkt. 2 Ustawy] naukowej. Skoro brak jest tej informacji, to weryfikacja zgodności treści monografii z wytyczonym zakresem badań nie jest możliwa.

Nie można uznać, że jest tym polem „wiele obszarów, które wymagają szczegółowego zbadania, zwłaszcza w zakresie optymalizacji organizacyjno-technologicznych zachodzących na terenie morskich kontenerowych baz przeładunkowo-składowych” (s. 13 monografii).

Wskazane obszary trudno powiązać z polem badawczym, który można przypisać do dyscypliny ekonomia i finanse.

W literaturze (krajowej i zagranicznej) z zakresu ekonomiki transportu, którą zalicza się do dyscypliny ekonomia i finanse, znajdują się opracowania poświęcone zagadnieniom organizacyjno-technologicznym. W odniesieniu do transportu kontenerowego wiele z nich

opublikowano w latach 70. i 80. ubiegłego wieku, np. monografię Wiesława Gęsiarza pt. **Konteneryzacja**, PWE 1974, w której znajduje się rozdział pt. *Proces technologiczny obsługi kontenerów na stacjach, w bazach portowych lub punktach kontenerowych*, a także rozdział pt. *Elementy rachunku efektywności ekonomicznej konteneryzacji*. Charakterystyka kontenerowej jednostki ładunkowej stanowiąca przedmiot rozważań w rozdziale 2 recenzowanej monografii w swej treści pokrywa się z zagadnieniami, które w literaturze były opisane kilka dekad temu, np. w książce Haliny Mokrzyśczak pt. **Ładunkoznawstwo**, WKiŁ 1977, w której jest podrozdział poświęcony jednostkom ładunkowym. Fenomenem konteneryzacji jest prostota konstrukcji kontenera. Ta konstrukcja została wykreowana ponad 50 lat temu i jest wykorzystywana bez istotnych modyfikacji. Była i jest stosowana stalowa rama i stalowe ściany, podłoga i sufit, a także stalowe wrota kontenera. W transporcie przez minione dekady zmieniło się bardzo dużo, a kontener pozostał bez zmian w zakresie konstrukcji oraz użytych materiałów.

Lektura rozdziałów: pierwszego, drugiego i trzeciego nie stanowi źródła nowej wiedzy, a także nowatorskiej pod względem metody oraz doboru danych analizy omawianych zagadnień.

Szczególne zainteresowanie mogłaby wzbudzić lektura rozdziału czwartego, który zawiera prezentację „morskiego terminala kontenerowego jako systemu masowej obsługi” (s. 123-170 monografii). W punkcie drugim tego rozdziału jest omówiona teoria masowej obsługi, a w punkcie trzecim analiza sieciowa – metoda PERT. Oba te punkty recenzowanej monografii są bardzo krótkie (odpowiednio dwie: 125-127 i cztery: 127-130, strony w monografii). Nie została w tych punktach zawarta wskazówka, na ile te metody są użyteczne, jeśli w epoce transformacji cyfrowej procesy gospodarcze realizowane w morskim terminalu kontenerowym i ich powiązania z procesami zachodzącymi w otoczeniu mogą być opisane przy wykorzystaniu zbiorów danych o wielkości uzasadniającej uznanie ich za Big Data.

Lektura czwartego punktu rozdziału 4 pt. *Szczegółowy opis funkcjonowania morskiego terminalu kontenerowego* nie pozwala ustalić, czy Kandydatka dopuszcza lub wręcz uznaje za niezbędne zastosowanie technologii cyfrowych do zarządzania procesami, które są realizowane w takim obiekcie. W wielu obszarach działalności gospodarczej, w tym w logistyce, organizowanie pracy zasobów ludzkich i rzeczowych, w tym urządzeń o wysokim poziomie automatyzacji, a także o zaawansowanym poziomie autonomizacji działania, odbywa się dzięki analizie predykcyjnej (*predictive analytics*). Zapoznając się z bardzo ciekawą treścią pkt. 4.5.1 pt. *Założenia modelu* oraz pkt. 4.5.2 *Budowa modelu*, odczuwa się

ogromny niedosyt, że w monografii brakuje opisu, jak zarejestrować, przetworzyć i wykorzystać wyniki analizy danych, które mogą być autonomicznie rejestrowane i transmitowane przy wykorzystaniu technologii Internet of Things. W monografii prezentowane są „oszacowane czasy trwania poszczególnych czynności przeładunkowych” (s. 159). W wielu terminalach kontenerowych w Europie te dane są rejestrowane i tworzą zbiory, których przetwarzanie pozwala na poszukiwanie i znajdowanie różnorodnych zależności między warunkami realizacji operacji w terminalu oraz przebiegiem tych procesów a faktycznie osiąganym i hipotetycznie możliwym do osiągnięcia poziomem sprawności i efektywności ekonomicznej prowadzonej działalności operacyjnej. Wyniki takich analiz służą w wielu kontenerowych terminalach morskich na świecie do raportowaniu wartości licznych wskaźników eksploatacyjnych oraz kluczowych wskaźników (*key performance indicators* – KPI). Wybrane wartości prezentowane są w zestawach narzędzi zarządzania (*dashboard*).

Pojawia się pytanie, dlaczego opisu i analizy nowoczesnych narzędzi zarządzania, stosowanych w kontenerowych terminalach morskich w Polsce i za granicą, nie uwzględniono w treści monografii.

W rozdziale 5 są analizowane zagadnienia konkurencyjności nadbałtyckich terminali kontenerowych. Tytuł tabeli 5.2 (s. 179) wprowadza w błąd, gdyż w tabeli nie ma w ogóle opisu cech wymienionych terminali, a tytuł zapowiada, że jest to „przegląd i charakterystyka nadbałtyckich terminali kontenerowych”. Treść tej tabeli ogranicza się jedynie do zestawienia nazw terminali zlokalizowanych w poszczególnych krajach i portach morskich.

W pkt. 5.3. są przedstawione „wybrane metody analizy wielokryterialnej”. Omówione są dwie metody: AHP i PROMETHEE II. Są to opisy bardzo skrótowe, odpowiednio pięć (s. 188-193) oraz cztery (s. 193-196) strony.

Wyniki analizy konkurencyjności kontenerowych terminali morskich ujęte w pkt. 5.4 (s. 197-237) są przedstawione w licznych zestawieniach liczbowych. Zestawione są ze sobą cechy serwisu armatorów morskich, cechy fizyczne obiektów oraz ich wyposażenie (np. relację suwnic typu RTG w odniesieniu do liczby połączeń żeglugowych bliskiego zasięgu – wykres 5.17, s. 213), ale brakuje jakiegokolwiek analizy wartości finansowych. Brakuje także analizy czynników, które wpływają na kształtowanie się wyników ekonomicznych operatorów kontenerowych terminali morskich.

Po wnikliwym zapoznaniu się z treścią monografii pt. *Transport morski kontenerów. Rola i znaczenie terminali przeładunkowych* pozostaje głęboko uzasadniona wątpliwość, czy Kandydatka osiągnęła wymagane osiągnięcie naukowe stanowiące znaczny wkład w rozwój nauki, a w szczególności w dyscyplinie ekonomia i finanse.

Część II

Opinia o istotnej aktywności naukowej realizowanej w więcej niż jednej uczelni lub instytucji naukowej, w szczególności zagranicznej

Z zestawienia konferencji, w których brała udział Kandydatka wynika, że uczestniczyła w październiku 2014 r. w konferencji poświęconej zagadnieniom funkcjonowania transportu oraz w styczniu 2013 r. w konferencji, podczas której omawiano losy uczestników transakcji giełdowych. Pozostałe wymienione konferencje były dedykowane zagadnieniom wykraczającymi poza pole badawcze w dyscyplinie ekonomia i finanse. Żadna konferencja nie odbywała się za granicą. Brakuje informacji, czy konferencje zorganizowane w kraju miały charakter międzynarodowy.

Kandydatka składała pięć wniosków o finansowanie projektów badawczych, cztery w ramach programów NCN i jeden NCBiR. Żaden z tych wniosków nie został rozpatrzony pozytywnie. Brakuje informacji o udziale Kandydatki w pracach międzynarodowego zespołu badawczego.

Przedstawione powyżej informacje uzasadniają wyrażenie opinii, że Kandydatka nie wykazała się istotną aktywnością naukową zrealizowanej w więcej niż jednej uczelni lub instytucji naukowej, a aktywność na arenie międzynarodowej nie wystąpiła.

Część III

Konkluzja

Stwierdzam, że po zapoznaniu się z całą dokumentacją wniosku dr Aleksandry Bartosiewicz, w tym w szczególności z treścią monografii pt. *Transport morski kontenerów. Rola i znaczenie terminali przeładunkowych* oraz udostępnionych artykułów i rozdziałów, uznaję zaakceptowanie wniosku Kandydatki o nadanie stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych, w dyscyplinie ekonomia i finanse, za nieuzasadnione.

Zwracam uwagę, że dorobek Kandydatki znacząco odstaje '*in minus*' od znanego dorobku osób ze stopniem naukowym doktora, które ubiegały się o awans naukowy i uzyskały akceptację swojego wniosku.