

Dr hab. **Waldemar W. Budner**, prof. UEP
Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu
Instytut Gospodarki Międzynarodowej
Katedra Logistyki

Poznań, dn. 12. kwietnia 2022 r.

Recenzja

rozprawy doktorskiej mgr. **Mateusza Leszka Lewińskiego**
pt. „**Skuteczność implementacji rozwiązań logistyki miejskiej**
w polskich aglomeracjach”

Uniwersytet Szczeciński, Instytut Zarządzania, Szczecin 2022

Niniejszą recenzję przedkładam w związku z pismem (L.dz.89/22/ZAR) Przewodniczącego Rady Naukowej Instytutu Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego z dnia 10 marca 2022 r. ws. wyznaczenia mnie na recenzenta wskazanej wyżej rozprawy doktorskiej.

1. Charakterystyka formalna rozprawy

Przedłożona do recenzji praca doktorska powstała pod kierunkiem naukowym Pana dr. hab. Wojciecha Drożdża, prof. US. (promotora) i dr. Wojciecha Lewickiego – jako promotora pomocniczego. Praca jest bardzo obszerną monografią liczącą łącznie 385 stron, w tym 334 strony zasadniczego tekstu oraz aneksu (19 stron) - niepoprawnie nazwanego „metodologicznym”, zawierający wzorce kwestionariuszy ankiet skierowanych do mieszkańców (zał.1) i samorządów (zał.2). Spis bibliografii (25 stron) zawiera bardzo liczny zbiór różnych źródeł, w tym: literatury - 248 pozycji, różnych dokumentów (i aktów prawnych) – 65, publikacji internetowych, 126 odsyłaczy do witryn internetowych. Zastosowany przez Autora dość innowacyjny sposób podziału bibliografii na: książki, rozdziały w książkach, artykuły w czasopismach, publikacje internetowe oceniam zdecydowanie negatywnie, przede wszystkim ze względów praktycznych. Komplikuje to czytelnikowi poszukiwanie źródeł bibliograficznych (co przy recenzowaniu jest również sporym i niepotrzebnym utrudnieniem). Ponadto jeżeli papierowa pozycja literaturowa jest dostępna również w Internecie, to nie oznacza to, że jest tylko źródłem / publikacją internetową. Należy używać wówczas normalnego zapisu bibliograficznego zgodnego z opisem w publikacji. Duży udział (blisko 30%) w bibliografii mają publikacje angielskojęzyczne, co należy ocenić bardzo pozytywnie. Przytłaczającą

większość spośród wszystkich pozycji bibliograficznych opublikowano w XXI w. Jest w tym wiele prac jeszcze nowszych - z ostatniej dekady. Fakt ten znamionuje o aktualności pracy. Jest też kilka pozycji bardziej klasycznych, z których najstarsza pochodzi z 1942 r.

W związku z powyższym, prezentowana dokumentacja stanowi pełną ilustrację przekrojowych teorii i faktów, co nadaje opracowaniu cechy rzetelnie sporządzonej monografii naukowej z zakresu logistyki miejskiej, w dyscyplinie nauk o zarządzaniu, ale również, co należy wyraźnie podkreślić, z elementami ekonomii, urbanistyki, gospodarki przestrzennej, inżynierii ruchu czy ekologii. Doktorant operuje wystarczającą podstawą literaturową oraz zgromadzonym pierwotnym i wtórnym materiałem badawczym do przeprowadzenia założonych w pracy analiz.

2. Ocena trafności wyboru problemu rozprawy

Problematyka funkcjonowania i rozwoju miast stanowi szerokie, a do tego skomplikowane pole badań naukowych. Wynika to ze złożoności procesów zachodzących w systemach miejskich. Są one analizowane bardzo szeroko, szczególnie w odniesieniu do dużych miast, gdzie od kilku już dziesięcioleci obserwowane jest niekontrolowane rozprzestrzenianie się zabudowy miejskiej (suburbanizacja), ale również wewnętrzne procesy zmian struktur gospodarczych i przekształceń miejskich związanych z inwestycjami i migracjami ludności.

Miasta od wielu dziesięcioleci stanowią więc trudny, ale i wdzięczny obszar zainteresowań nauki, szczególnie ze strony planistów i urbanistów, geografów, ekonomistów, ale również socjologów, historyków, specjalistów od zarządzania czy przedstawicieli nauk technicznych. Od z górą 30 lat miasta, wraz nawarstwiający się w nich problemami transportu osób i dóbr oraz ich składowaniem i magazynowaniem, stały się również obszarem zainteresowań logistyków. Z czasem logistyka miasta jako działalność czysto praktyczna przekształciła się w gałąź wiedzy, w naukę. Te dwa aspekty logistyki miejskiej – empiryczny i teoretyczny, są ze sobą ściśle powiązane i przeplatają się wzajemnie, co zreżumował Doktorant.

Miasta, szczególnie duże, podlegają ciągłym przekształceniom, a skala problemów i konfliktów (gospodarczych, społecznych, środowiskowych) związanych z przemieszczaniem osób i materiałów permanentnie wzrasta, obejmując swoim zasięgiem



również obszary podmiejskie. Współczesna logistyka miejska daje możliwość rozwiązywania problemów związanych z patologią ruchu w funkcjonowaniu obszarów zurbanizowanych. Koncepcja logistyki miasta ze względu na atrakcyjną dla miast ofertę stała się narzędziem rozwiązywania i wdrażania innowacyjnych działań, których celem jest m.in.: walka z kongestią, ochrona środowiska miejskiego, ułatwienia transportowe czy szeroko rozumiane podnoszenie jakości życia mieszkańców i użytkowników miast i aglomeracji.

Autor poprawnie systematyzuje podejmowane w miastach działania w trzech kategoriach: techniczno-adaptacyjnych, organizacyjnych, edukacyjno-promocyjnych. Kanwą rozważań Autora są tytułowe aglomeracje miejskie. Przedmiotem analizy jest ocena skuteczności działań z zakresu logistyki miejskiej i jej dalsze kierunki rozwoju. Na tle istniejącego dorobku publikacyjnego rozprawa doktorska mgr. Mateusza Lewińskiego bardzo dobrze wpisuje się w nie podejmowany dotychczas w takim wymiarze kompleksowy nurt rozważań nad działaniami w logistyce miasta w polskich aglomeracjach, stanem i realizacją polityki miejskiej oraz skutecznością wdrażania rozwiązań logistyki miejskiej. Należy dodać, że jest to nurt podejmowany co najwyżej zdawkowo, a jeżeli już to w ujęciu statycznym.

Przeprowadzone studium to w gruncie rzeczy wielowarstwowa analiza różnych działań z zakresu logistyki na obszarach miejskich, poparta zaawansowaną metodyką badawczą. Analiza w warstwie empirycznej obejmuje przepływy osób i towarów w 10 największych polskich miastach w latach 2014-2020. Takie ujęcie zakresu czasowego badań jest uzasadnione właściwe, ponieważ okres ten jest tożsamy z unijną perspektywą finansowania.

Praca jest usytuowana w dyscyplinie nauk o zarządzaniu, ale łączy wątki ekonomiki miasta, planowania przestrzennego, gospodarki przestrzennej, urbanistyki, ochrony środowiska, prawa a nawet inżynierii ruchu. Podjęta problematyka jest bardzo ważna i bardzo aktualna, a także oryginalna. W świetle powyższych spostrzeżeń należy z dużym zadowoleniem stwierdzić, że praca mgr. Lewińskiego podejmuje próbę wypełnienia luki badawczej widocznej w dotychczasowych polskich publikacjach. Szkoda jednak, że we

wstępie do rozprawy Autor słabo uzasadnił motyw podjęcia realizowanego w rozprawie tematu.

3. Ocena celów i hipotezy badawczej pracy

Celem pracy przyjętym przez Kandydata we wstępie jest (s. 3) „*opracowanie modelu skutecznej implementacji rozwiązań logistyki miejskiej w polskich aglomeracjach [c1] i określenie pożądanego kierunku rozwoju polityki transportowej [c2]. Podjęto także ocenę i porównanie stosowanej w polskich aglomeracjach polityki dotyczącej przepływów osób i towarów [c3] ...*”. W sumie zatem Kandydat formułuje trzy cele pracy, które realizuje w odwrotnej kolejności.

Cel 1. ma charakter metodologiczny, ale również aplikacyjny (Autor wspomina dopiero na s. 230, że „*wyniki badań powinny służyć [domyślnie: samorządom miast] ... do usprawnień transportu i poprawy jakości świadczonych usług*”. Pozostałe dwa mają charakter poznawczy. Należy też wskazać, że Autor zrealizował jakoby „przy okazji” inne cele, choć ich nie sformułował: porządkowanie i systematyzowanie wiedzy i działań z obszaru logistyki miejskiej oraz dokonanie typologii (rankingu) 10 polskich miast ze względu na poziom wdrożenia działań z zakresu transportu miejskiego. Opracowanie zbioru wskaźników do budowy syntetycznego wskaźnika oceny wdrażania działań z zakresu transportu miejskiego jest również realizacją celu metodycznego.

Mimo, że sformułowane cele oceniam jako właściwe, uważam, że lepiej byłoby usystematyzować je wskazując na 1 lub 2 cele główne, które należało zdezagregować na cele szczegółowe.

Autor formułuje (na stronie 3) następującą hipotezę badawczą: „*wdrażanie w polskich aglomeracjach działania z zakresu transportu miejskiego i prowadzonej polityki mobilności cechują się słabym skorelowaniem ze skutecznością celów polityki miejskiej*”. Hipoteza została sformułowana poprawnie. Dobrze opisuje istotę i zakres podjętego problemu naukowego, choć użycie określenia „skorelowanie” nie jest właściwe. Autor jednak na s. 181 wyjaśnia, że „*słowo korelacja należy rozumieć jako współzależność*”.

W mojej ocenie tak rozbudowane badanie empiryczne oparte na metodach ilościowych oraz bogatym materiale źródłowym uzasadnia sformułowanie większej liczby celów szczegółowych i ewentualnie hipotez, a przynajmniej zadań badawczych.

4. Układ i ocena merytoryczna

Dysertacja składa się z pięciu głównych rozdziałów oraz wstępu i zakończenia. Tytuł pracy jest ogólny, ale opisuje istotę podjętej problematyki. Tym niemniej należy zwrócić uwagę na pewien brak spójności z przedmiotowym zakresem pracy. Materialnym przedmiotem badania empirycznego w pracy są przede wszystkim duże miasta w swoich granicach administracyjnych. Tak też wskazuje Autor pracy na stronie 193. A w tekście Autor często zamiennie używa w sposób nieuprawniony pojęć „*miasto, ośrodek miejski, aglomeracja*”. Badaniu 10 miast poświęcono cały rozdział 4, tj. 80 stron stanowiących blisko $\frac{1}{4}$ objętości całego tekstu. Zatem tytuł rozprawy powinien brzmieć: „Skuteczność implementacji rozwiązań logistyki miejskiej w polskich miastach i aglomeracjach”.

W pracy można wyodrębnić dwie zasadnicze niemal równe pod względem objętości części: teoretyczno-literaturową (rozdz. 1-3, ss. 163) i badawczą (rozdz. 4-5, ss. 160). Struktura pracy odznacza się przejrzystością, jest logiczna, choć w celu lepszego uporządkowania treści należy wprowadzić podpodrozdziały (o czym wspominał niżej).

Wstęp, jak już zaznaczyłem wcześniej, pozostawia niedosyt, ponieważ Autor nie dokonał właściwego uzasadnienia wyboru tematu wraz z przeglądem dotychczasowego stanu wiedzy. Wstępny rozdział powinien stanowić rodzaj przewodnika, uprzedzającego czytelnika o prowadzeniu kolejnych etapów badań, zastosowanych metodach. Należałoby również określić precyzyjnie zakres przedmiotowy logistyki miejskiej w dysertacji (transport towarowy, osobowy, magazynowanie). Uzasadnione byłoby zamieszczenie schematu ilustrującego to postępowanie jako rodzaj przewodnika dla czytelnika. W tej części krytycznie oceniam też brak oceny zebranego materiału empirycznego, jego jakości i kompletności.

W rozdz. 1. Autor przedstawił bardzo ciekawe rozważania nt. funkcjonowania aglomeracji i roli logistyki miejskiej, poparte przykładami. W mojej ocenie zabrakło w nich nawiązania do działania mechanizmu renty miejskiej, czy dokumentów wspierających rozwój miast (np. Karty Ateńskiej, Nowej Karty Ateńskiej, Karty Lipskiej).

Na s. 41 Autor błędnie zaliczył władze regionalne do administracji lokalnej.

W kolejnym **rozdz. 2.** Autor charakteryzuje aktualne kierunki rozwoju polityki aglomeracji na świecie w kontekście organizacji i zarządzania przepływami osób i towarów. Dokonuje, wspomnianej przeze mnie wcześniej, trafnej klasyfikacji współczesnych rozwiązań polityki miejskiej. W **rozdz. 3.** z kolei, Kandydat przedstawia zrealizowane i planowane do wdrożenia polskie projekty z zakresu logistyki miejskiej. Zwracam w tym miejscu uwagę, że tytuł podrozdz. 3.3 (s.146) nie w pełni odpowiada jego treści. Nie dotyczy on bowiem polityki a raczej skutków realizacji polityki albo sytuacji wynikłej z prowadzonych działań w obszarze logistyki miejskiej.

Oba rozdziały są nadmiernie obszerne. Autor niekiedy nie ustrzegł się powtórzeń i podobnych sformułowań. Opisy są zbyt długie. Ze względu na objętość podrozdziałów (np. R. 2.1. ma 40 stron!) postulowane byłoby dodatkowa strukturalizacja tekstu (tzn. podpodrozdziały). To zdecydowanie poprawiłoby percepcję treści, a lektura byłaby łatwiejsza.

Jednym z zadań nauki jest systematyzacja rzeczywistości, którą można wykonać np. przez zastosowanie schematów bądź tabel. Autor momentami skutecznie ich unikał w pracy, co postrzegam za błąd (poglądowość i synteza opisu ma znaczenie).

Rozdz. 4. jest najbardziej wartościowy pod względem skali dodanego ładunku i jednocześnie najbardziej obszerny (ss. 122). W nim Autor przeprowadza badanie empiryczne oceny skuteczności działań z zakresu logistyki miejskiej. M.in. właśnie ze względu na obszerność Autor niepotrzebnie ponownie unika strukturalizacji podrozdziałów. Uznając logiczną poprawność prowadzonego badania i zastosowanych metod, zwracam uwagę na niewykorzystane możliwości graficznej prezentacji wyników. M.in. brak grafiki do ilustracji wyników ankietyzacji (s. 221-223).

Wysoko należy ocenić również **rozdz. 5.** Przedstawiający kierunki rozwoju logistyki miejskiej w aglomeracjach. Przedstawiono w nim szanse i bariery wdrażania rozwiązań z zakresu transportu osób i towarów czy cenne postulaty dla rozwoju logistyki w miastach. Uwieńczeniem tego rozdziału, w pewnym sensie również całej pracy jest autorski model skutecznej implementacji rozwiązań logistyki miejskiej w polskich aglomeracjach.

5. Zastosowane metody badawcze

Przyjęte w rozprawie cele wpłynęły na sposób postępowania badawczego oraz zastosowane metody badawcze. Pisząc część teoretyczną Autor wykorzystał porównawcze studium literaturowe. Metoda ta została zastosowana z dużym powodzeniem, o czym świadczą licznie cytowane pozycje bibliograficzne. Autor dał tym samym dowód swojej rozległej erudycji naukowej.

Podobne stwierdzenie można użyć dla uznania znajomości i umiejętności zastosowania w dysertacji metod analitycznych. Badania empiryczne zostały przeprowadzone z wykorzystaniem:

- a) Metod taksonomii – gdzie posłużono się klasyczną unitaryzacją zmiennych sprowadzoną do wskaźnika syntetycznego oraz klasyczną standaryzacją sprowadzoną do wskaźnika Hellwiga;
- b) Badania ankietowego nt. samooceny *SUMP Self Assessment*;
- c) Badania ankietowego wśród uczestników ruchu miejskiego (mieszkańców miast). W ramach drugiej części kwestionariusza ankietowego zastosowano metodę Servqual, opartą na modelu luk;
- d) Badania ankietowego skierowanego do władz samorządowych nt. czynników rozwoju logistyki miejskiej, działań w zakresie transportu i realizacji polityki mobilnościowej;
- e) Statystycznej metody wskaźnika korelacji Pearsona i współczynnika korelacji rang Spearmana.

Metody i narzędzia badawcze zostały zastosowane właściwie, za co należą się Autorowi słowa uznania. Przeprowadzenie badań empirycznych nie byłoby też możliwe bez obszernie zgromadzonego materiału źródłowego. Moje wątpliwości wzbudzają jednak trzy sprawy, które sformułuję pytaniami:

- 1) Czy zastosowane do pomiaru syntetycznego wskaźnika rozwoju jakościowe miary (tab. 4.1., s. 172-173) zostały użyte poprawnie? Połączono w jednej metodzie wskaźniki ilościowe i jakościowe (0/1). Przy okazji zwracam również uwagę na fakt, że użycie przelicznika na 100 km² powierzchni terenów zurbanizowanych w

znacznie lepszy sposób oddawałoby istotę wskaźników x_1 , x_2 , x_3 ; a wskaźnik x_8 powinien być przeliczony na 1000 ludności.

- 2) Czy liczebność próby (600) w badaniu uczestników ruchu miejskiego w aglomeracjach Polski jest wystarczająca (reprezentatywna)?
- 3) Skąd pochodzili (z jakich miast) respondenci badania ruchu miejskiego w aglomeracjach Polski?
- 4) Kim byli uczestnicy badania ankietowego skierowanego do samorządów miejskich? Jakie stanowiska zajmowali respondenci? Na ile były to osoby kompetentne i wiarygodne?

6. Uwagi krytyczne

Niezależnie od pozytywnej oceny jaką można wystawić pracy, z racji funkcji recenzenta, zwracam też uwagę (poza wskazanymi wcześniej) na następujące uchybienia i niedociągnięcia natury **(A)** merytorycznej, **(B)** formalnej i językowej, które warto raz jeszcze przemyśleć lub poprawić. Oto niektóre z nich:

A. Wybrane szczegółowe uwagi merytoryczne:

- 1) s. 61 – tytuł tab.2.1 nie informuje czytelnika o istocie zawartości;
- 2) s. 65 – wspomniane ograniczenie podróży prawdopodobnie spadek o 5pp do 7%;
- 3) s. 92 – powtórnie pojawia się numer tab.2.1; główka tabeli w j. angielskim;
- 4) s.164, 365 - aneks błędnie określony jako „*metodologiczny*”;
- 5) s. 277, w tab. 5.2 – nie znam dużego miasta w Polsce bez dokumentu „*Strategia rozwoju*” oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego zamiast „*miejskie*”.

B. Wybrane szczegółowe uwagi formalne i językowe:

W pracy Kandydat posługuje się bardzo ładną polszczyzną, co nie jest takie powszechne. Jednak w tak obszernej dysertacji nie ustrzegł się błędów. Drobne błędy interpunkcyjne, stylistyczne, gramatyczne czy ortograficzne są praktycznie nie do uniknięcia w każdej pracy. Przytaczam niektóre z nich:

- Autor na s. 181 użył niepoprawnego językowo sformułowania „*w oparciu o zastosowanie wskaźnika ...*”, powinien: na podstawie ;
- s. 93, s. 168, – zamiast „*odnośnie*”: odnośnie do;
- s. 99, s. 273 – gramat. – „*centr*”, dop. l.mn. to: centrów;



- s. 102, gramat. – zamiast „*najoptimalniejsze trasy*”: najbardziej optymalne trasy;
- s. 103, gramat. – zamiast „*spowodowanq*”: spowodowanym;
- s. 143, gramat. – zamiast „*określonym*”: określonymi;
- s. 164, stylistyka – „*badanie ankietowe wśród największych aglomeracji ...*” ;
- s. 193, rzeczownik *polityka* nie ma l.mnogiej;
- s. 60, ort. („literówka”) – zamiast „*gównie*”: głównie; s.194 – zamiast „*przed*”: przez
- używając akronimów po raz pierwszy należy podać pełne wyrażenie, s. 109 – PIEK, s. 130 – IGKM, s. 131 – CNG, s. 141 – UTCS, s. 142 – TTSS.

Można też zauważyć nieliczne braki związane z: opisem bibliograficznym; brak w bibliografii dwóch pozycji cytowanych na s. 120.

Wybrane błędy odnoszące się do formy:

- 1) Zdarzają się zbyt obszerne opisy, których akapit przekracza jedną stronę (np. s. 48; 49; 64; 85-86; 87; 99-100; 111; 221-223; 253-254; 261-263);
- 2) Unikanie schematów przy systematyzacji wiedzy, w zamian dominuje tryb opisowy, unikanie ujęć syntetyzujących.

Wymienione niedociągnięcia nie mają na celu podważenia wartości pracy mgr. M. Lewińskiego, lecz zwrócenie uwagi na pewne jej niedostatki - celem ich usunięcia i poprawy obecnej wersji na inne potrzeby, np. ewentualnego druku monografii.

7. Konkluzje i wniosek końcowy

Przytoczone wyżej uwagi w niczym nie umniejszają ogólnie bardzo pozytywnej oceny dysertacji. Jest ona przykładem oryginalnego opracowania, które wyczerpująco traktuje podjęte zagadnienie badawcze. Praca wypełnia istniejącą lukę w literaturze polskiej. Podjęty przez mgr M. Lewińskiego w rozprawie problem ma charakter naukowy o walorach zarówno poznawczych, ale również praktycznych i metodologicznych. Doktorant wykazał się bardzo dobrą i obszerną wiedzą teoretyczną z zakresu logistyki miejskiej oraz wiedzy pokrewnej. Łącząc znajomość literatury z własnymi przemyśleniami dociekliwie i umiejętnie zbadał problem skuteczności działań z zakresu logistyki w polskich dużych miastach. Praca została napisana z zaangażowaniem.

Na pozytywną ocenę dysertacji wpływają przede wszystkim jej główne zalety do których zaliczam:

- sformułowane cele badawcze, nie podejmowane wcześniej przez innych badaczy w takim zakresie,
- zebranie i opracowanie bogatego materiału badawczego,
- należyte dobrane i zastosowane metody badawcze,
- poprawne przeprowadzenie badań empirycznych, które pozwoliły na zrealizowanie przyjętych celów i pozytywną weryfikację hipotezy badawczej,
- autorskie opracowanie modelu referencyjnego dotyczącego skutecznej implementacji działań logistyki miejskiej w miastach.

Praca stanowi dowód biegłej orientacji Autora w projektowaniu i przeprowadzaniu badań naukowych oraz analizie danych. Pozytywną opinię uzupełnia też umiejętność interpretacji wyników i wyciągania wniosków zawartych w zakończeniu pracy (s. 328-334). To wszystko wskazuje też na wysoki stopień dojrzałości naukowej Autora.

W związku z powyższym stwierdzam, że zgodnie z ustawą o stopniach naukowych i tytule naukowym [z 2003r.], recenzowana praca pt. „**Skuteczność implementacji rozwiązań logistyki miejskiej w polskich aglomeracjach**”, spełnia wymogi stawiane rozprawom doktorskim i **wniosuję o dopuszczenie mgr. Mateusza Lewińskiego** do kolejnych etapów przewodu doktorskiego.

