



Molde, dn. 11 sierpnia 2023 r.

Prof. dr hab. Artur Świerczek
Katedra Logistyki Ekonomicznej
Wydział Zarządzania
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

Recenzja osiągnięć i aktywności naukowej dr Marty Mańkowskiej
w postępowaniu o nadanie stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk
społecznych w dyscyplinie nauk o zarządzaniu i jakości

I. Podstawa opracowania recenzji oraz wymogi prawne wobec osoby ubiegającej się o nadanie stopnia doktora habilitowanego

Podstawę formalną recenzji stanowi pismo z dnia 6. lipca 2023 roku, Prof. dr hab. Wojciecha Drózdza, Przewodniczącego Rady Naukowej Instytutu Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego, informujące o powołaniu mnie na recenzenta w postępowaniu habilitacyjnym dr Marty Mańkowskiej (sygn. ZAR.4020.1.2023).

Podstawę prawną sporządzonej recenzji w postępowaniu habilitacyjnym dr Marty Mańkowskiej wyznacza Ustawa z dnia 20 lipca 2018 roku Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2018 r. poz. 1668).

Recenzję przygotowano na podstawie następującej dokumentacji:

1. pismo przewodnie Przewodniczącego Rady Naukowej Instytutu Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego;
2. Uchwała nr 47/06/2023 Rady Naukowej Instytutu Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego z dnia 15 czerwca 2023 r. w sprawie powołania Komisji Habilitacyjnej;
3. wniosek Habilitantki wraz z załącznikami:
 - a) dane Habilitantki,
 - b) kopia dokumentu potwierdzającego posiadanie stopnia doktora,
 - c) autoreferat przedstawiający opis dorobku i osiągnięć naukowych,
 - d) wykaz osiągnięć naukowych stanowiących znaczny wkład w rozwój dyscypliny nauki o zarządzaniu i jakości,
 - e) oświadczenia o wkładzie merytorycznym dla prac współautorskich,

- f) monografia habilitacyjna pt. „Determinanty podziału gestii transportowej oraz wyboru warunków dostaw Incoterms w międzynarodowych transakcjach handlowych”. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2022, ss. 298.

Powyższe dokumenty stanowią podstawę przeprowadzenia oceny. Zgodnie z art. 219, ust. 1 Ustawy z dnia 20 lipca 2018 roku Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce stopień doktora habilitowanego nadaje się osobie, która spełnia łącznie następujące trzy przesłanki:

- 1) posiada stopień doktora;
- 2) posiada w dorobku osiągnięcia naukowe albo artystyczne, stanowiące znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny, w tym co najmniej:
 - a) 1 monografię naukową wydaną przez wydawnictwo, które w roku opublikowania monografii w ostatecznej formie było ujęte w wykazie sporządzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 267 ust. 2 pkt 2 lit. a, lub
 - b) 1 cykl powiązanych tematycznie artykułów naukowych opublikowanych w czasopiśmie naukowym lub w recenzowanych materiałach z konferencji międzynarodowych, które w roku opublikowania artykułu w ostatecznej formie były ujęte w wykazie sporządzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 267 ust. 2 pkt 2 lit b, lub
 - c) 1 zrealizowane oryginalne osiągnięcie projektowe, konstrukcyjne, technologiczne lub artystyczne;
- 3) wykazuje się istotną aktywnością naukową albo artystyczną realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej.

II. Posiadanie przez Habilitantkę stopnia doktora (przesłanka 1)

Pani Marta Mańkowska ukończyła studia wyższe w 2005 roku na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług w Uniwersytecie Szczecińskim (specjalność ekonomika i zarządzanie przedsiębiorstwami), uzyskując tytuł zawodowy magistra. W 2011 roku na tym samym wydziale Uniwersytetu Szczecińskiego obroniła rozprawę doktorską pt. „Koncepcja rozwoju pasażerskich przewozów promowych pomiędzy Polską a Skandynawią w aspekcie wzrostu konkurencyjności transportu lotniczego”, przygotowaną pod opieką naukową dr hab. Jerzego Wronki. Recenzentami rozprawy były: dr hab. Elżbieta Marciszewska oraz dr hab. Elżbieta Załoga. W związku z tym należy stwierdzić, że Habilitantka posiada stopień doktora nauk ekonomicznych w specjalności: ekonomika i organizacja transportu, integracja europejska wypełniając zatem przesłankę 1.

III. Posiadanie w dorobku osiągnięć naukowych, stanowiących znaczny wkład w rozwój dyscypliny nauk o zarządzaniu i jakości (przesłanka 2)

III.1. Ocena osiągnięcia naukowego, o którym mowa w art. 219 ust. 1 pkt. 2a

Jako główne osiągnięcie naukowe, będące podstawą ubiegania się o nadanie stopnia doktora habilitowanego, dr Marta Mańkowska wskazała monografię pt. „Determinanty podziału gestii transportowej oraz wyboru warunków dostaw Incoterms w międzynarodowych transakcjach handlowych”. Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2022, ss. 298.

Wydawnictwo USz znajduje się w wykazie Ministra Edukacji i Nauki z dnia 22 lipca 2021 roku w ramach poziomu I. Recenzentami wydawniczymi monografii byli: Prof. dr hab. Elżbieta Marciszewska oraz dr hab. Rafał Matwiejczuk, Profesor Uniwersytetu Opolskiego. Oceniając czy wskazana monografia stanowi znaczny wkład w rozwój dyscypliny nauki o zarządzaniu i jakości, przejęto następujące kryteria:

- 1) uzasadnienie podjętej tematyki w dyscyplinie nauk o zarządzaniu i jakości,
- 2) sposób przeprowadzenia toku rozważań teoretycznych stanowiących podstawę dla warstwy empirycznej pracy,
- 3) zachowanie poprawności metodologicznej/metodycznej,
- 4) oryginalność i znaczenie wyników badań w dyscyplinie nauk o zarządzaniu i jakości.

Przedmiot monografii dotyczący czynników wyboru gestii transportowej jest interesujący w warstwie badawczej i aplikacyjnej. Zgadzam się również z Autorką, że problematyka ta nie doczekała się dotąd całościowego, koherentnego ujęcia. Wychodząc naprzeciw tym niedostatkom monografia Habilitantki jest próbą wypełnienia wyróżnionej luki.

Ponadto, dzieląc opinię Autorki dostrzegam również interdyscyplinarny charakter zagadnienia, który oprócz kwestii dotyczących logistyki, zarządzania łańcuchem dostaw czy organizacji i ekonomiki transportu, podejmuje również problematykę handlu międzynarodowego. O ile pierwsze zagadnienia przynależą do dyscypliny nauk o zarządzaniu i jakości o tyle problematyka handlu zagranicznego, zoperacjonalizowana w pracy w formie międzynarodowych transakcji handlowych jest raczej charakterystyczna dla dyscypliny ekonomii i finansów. Jest to problem o tyle istotny, że Habilitantka wnioskuje o uzyskanie stopnia naukowego doktora habilitowanego w dyscyplinie nauk o zarządzaniu i jakości. W związku z tym, przedłożoną monografię należy lokować na pograniczu dyscypliny nauk o zarządzaniu i jakości (tematyka rozdziałów 1, 3 oraz 4), jak również dyscypliny ekonomii i finansów (tematyka rozdziału 2 oraz większości rozdziału 5). Dylemat dotyczący jednoznacznej kwalifikacji monografii do

dyscypliny nauk o zarządzaniu i jakości potęguje fakt, że kontekst rozważań próbowano, według mnie niepotrzebnie, osadzić w strukturze łańcucha dostaw (o czym będzie mowa poniżej). Ponadto, dużą część rozważań natury empirycznej (badania ilościowe) w rozdziale 5 należy jednak lokować w dyscyplinie ekonomii i finansów. Niemniej, doceniam zabiegi Autorki, aby jak najmocniej osadzić monografię w dyscyplinie nauka o zarządzaniu i jakości. Odnoszę wrażenie, że Autorka jest świadoma tego problemu i celowo we wstępie monografii bardzo mocno akcentuje przynależność podjętej problematyki do nauk o zarządzaniu, w szczególności zaś, zgodnie z historyczną nomenklaturą, subdyscypliny (specjalności naukowej) – zarządzania logistyką. Ponadto, przeważająca część monografii podejmuje jednak zagadnienia charakterystyczne dla nauk o zarządzaniu. Badania jakościowe przeprowadzono w przedsiębiorstwach co jest również zgodne z metodyką dyscypliny nauk o zarządzaniu i jakości. Stwierdzam zatem, że mimo mocno interdyscyplinarnego charakteru, monografię można lokować w naukach o zarządzaniu i z pozycji tej dyscypliny sporządzono poniższą recenzję.

Monografia obejmuje wstęp, pięć rozdziałów, podsumowanie, spisy rysunków, tabel, bibliografię. Cztery pierwsze rozdziały mają charakter teoretyczno-poznawczy, ostatni rozdział to część empiryczna pracy.

Wstęp w zrozumiałym sposobie wprowadza czytelnika do problematyki, wyróżnia i łączy podstawowe konstrukty poznawcze, tj. gestię transportową i powiązane z nią reguły Incoterms oraz wyjaśnia kontekst badań – międzynarodowe transakcje handlowe. Przedstawiono w nim również pytania badawcze, cele szczegółowe pracy oraz doniosłość podjętej problematyki, w szczególności wpływ gestii transportowej i reguł Incoterms na funkcjonowanie struktur międzyorganizacyjnych. Wadą tej części pracy jest niepotrzebne nagromadzenie wielu kategorii kluczowych dla logistyki (np. łańcuch logistyczny, strategia logistyczna), do których w dalszej części monografii Autorka w ogóle lub tylko w niewielkim stopniu się odnosi. Wątpliwości może również budzić określenie „transakcyjna koncepcja łańcucha dostaw”, którą omówiono na łamach rozdziału 1. Powstaje pytanie – jaka jest „nie-transakcyjna” koncepcja łańcucha dostaw, zważając że relacje w łańcuchu dostaw są oparte na transakcjach kupna-sprzedaży.

Rozdział 1 podejmuje problematykę łańcucha dostaw jako kontekstu dla tworzenia łańcucha transportowego i przeprowadzania handlu międzynarodowego. Ta część pracy ma mocno podręcznikowy charakter. Ujęcie definicyjne koncepcji łańcucha dostaw potraktowano raczej powierzchownie zwracając uwagę na kwestie już omówione wcześniej w literaturze (np. różnice między łańcuchem dostaw i zarządzaniem nim). Zgadzam się z rozważaniami Autorki, zgodnie z którymi łańcuch dostaw jest środowiskiem konstytuowania łańcucha logistycznego, w którym z kolei kształtuje się łańcuch transportowy. W mojej opinii bardzo ważne jest zwrócenie przez

Autorkę uwagi, że w łańcuchu logistycznym i transportowych istnieją również przepływy finansowe, lecz odmiennej natury do tych występujących w łańcuchu dostaw. Interesujące jest również wyróżnienie „produktowego” aspektu łańcucha dostaw i „obsługowego aspektu” łańcucha transportowego/logistycznego.

W mojej opinii jednak Autorka z powodzeniem mogła poprzestać na omówieniu łańcucha transportowego jako kontekstu swoich badań, który formuje się w rezultacie nawiązania transakcji handlowych. Koncepcja łańcucha dostaw jest tu nie potrzebna, zbyt szeroka, tym bardziej, że wyniki badań ilościowo-jakościowych zaprezentowanych w rozdziale 5 nie dotyczą łańcuchów dostaw. W konsekwencji na łamach pracy (głównie rozdziału 5) stosuje się terminy „kolejowy łańcuch dostaw” czy „morski łańcuch dostaw”, które mają na celu podkreślenie gałęzi transportowej, wykorzystywanej w łańcuchu dostaw. Takie ujęcie wyników badań jest nieuprawnione, ponieważ wyniki te dotyczą poszczególnych gałęzi transportowych a nie łańcuchów dostaw. Nie wiemy czy przedsiębiorstwa, których dotyczą rezultaty są częścią łańcuchów dostaw, które zgodnie z przytoczoną definicją, powinny odznaczać się określonym stopniem zorganizowania. Jednocześnie, ważnym wymogiem formalnym jest postrzeganie łańcucha dostaw w optyce przynajmniej trzech podmiotów konstytuujących podłoże jego struktury (np. załadownicy, odbiorcy i usługodawcy logistycznego). Jest to przeciwieństwo tego co prezentuje przyjęty przez Autorkę model referencyjny, w którym wskazano na relacje diadyczne. Dopiero później Autorka wskazuje również innych uczestników łańcucha dostaw, tj. pośredników oraz innych regulatorów. Właściwe włączenie łańcucha dostaw jako tła rozważań wymagałoby znacznie bardziej rozległego omówienia powiązań natury pozalogistycznej, w tym marketingowej i związanej z nią części transakcyjnej łańcucha dostaw, powiązań finansowych, wreszcie powiązań natury formalno-prawnej związanej z transferem prawa własności produktu.

Innym mankamentem rozdziału 1 jest zrównanie pojemności terminologicznej usługodawcy i operatora logistycznego (1PL oraz 2PL nie są operatorami, lecz jedynie usługodawcami logistycznymi). Ponadto, w przytoczonej interpretacji autorstwa G.C. Stevensa, tak naprawdę mowa o zarządzaniu łańcuchem dostaw, bowiem integracja o której wspomniano na łamach rozdziału 1, dotyczy sekwencji czynności regulacyjnych obejmujących planowanie, organizowanie, koordynowanie i kontrolowanie. Jak wspomniano powyżej, sformułowanie „transakcyjny model łańcucha dostaw”, oparty na modelu referencyjnym BSP uważam za niefortunny, bowiem powiązania między podmiotami w łańcuchu dostaw mają zawsze taki charakter. Jest to struktura przeciwna do integracji pionowej, fuzji czy praktyk przejmowania na własność jednych przedsiębiorstw przez drugie i tworzenie nowych struktur własnościowych. W związku

z tym, użycie sformułowania transakcyjny łańcuch dostaw rodzi pytanie jakie łańcuchy dostaw mają charakter nietransakcyjny?

W rozdziale 2 Autorka omówiła problematykę rozwoju handlu międzynarodowego oraz przeprowadziła analizę struktury gałęziowej obsługi transportowej handlu UE. Na tym tle wskazała znaczenie i czynniki kształtowania kosztów transportu w handlu zagranicznym. Najbardziej interesującą w sensie naukowym jest natomiast ostatnia część rozdziału 2, w której zaprezentowano dynamikę łańcuchów transportowych, w szczególności dotyczącą zjawiska przesunięć modalnych pod wpływem konkurencji między gałęziami transportu. Nie jestem przekonany czy określenie „rekonfiguracji” jest najtrafniejsze w tym przypadku, ponieważ termin ten w logistyce odnosi się na ogół do zmiany węzłów, a nie ścieżek w sieci logistycznej. Ponadto, w mojej opinii warto byłoby również wspomnieć o zjawisku ekonomii współdzielenia w kształtowaniu łańcucha transportowego, w szczególności w przypadku sygnalizowanej przez Autorkę niewielkiej jednorazowej partii ładunku. Niemniej, moja ocena rozdziału 2 jest pozytywna, a tok rozważań zaprezentowany przez Autorkę jest logiczny i spójny.

Rozdział 3 podejmuje problematykę zarządzania procesem transportu na poziomie strategicznym w międzynarodowych transakcjach handlowych. Pierwsza część rozdziału dotyczy decyzji i procesu jej podejmowania w teorii zarządzania. Treści przedstawione na łamach tego podrozdziału są dobrze omówione w literaturze, a Autorka zebrała je w spójną całość. Szkoda tylko, że klasyfikacja decyzji przedstawiona na początku podrozdziału nie została finalnie odniesiona do omawianych modeli podejmowania decyzji (normatywnego i behawioralnego). Umożliwiłoby to logiczne połączenie dotychczasowych rozważań i mogło stanowić punkt wyjścia dla następnej części pracy. Kolejny podrozdział podejmuje klasyczną problematykę dotyczącą strategicznego aspektu decyzji transportowych. Należy niewątpliwie zgodzić się z Autorką, że decyzje transportowe mają charakter strategiczny, powodując trudne do odwrócenia skutki w systemie logistycznym przedsiębiorstw. Nie wolno jednak zapominać, że decyzje transportowe mają również swoje operacyjne, rutynowe, codzienne oblicze. W ostatniej części rozdziału Autorka sygnalizuje problematykę dotyczącą zarządzania gestią transportową w umowie handlowej między stronami, znormalizowaną w formie reguł Incoterms. Całościowo rozdział 3 pracy należy ocenić pozytywnie, jest on napisany poprawnie bez znaczących mankamentów natury merytorycznej.

Rozdział 4 stanowi kwintesencję rozważań teoretycznych, gdzie przedstawiono istotę problematyki kształtowania gestii transportowej i reguł Incoterms w międzynarodowych transakcjach handlowych. W tym celu wykorzystano założenia i procedurę metodyki systematycznego przeglądu literatury. W kolejnej części Autorka przedstawia znaczenie reguł Incoterms w

zarządzaniu transportem w międzynarodowych transakcjach handlowych, aby następnie przejść do omówienia charakterystyki oraz ewolucji tych reguł. Na pochwałę zasługuje widoczna głęboka wiedza Autorki na temat wykorzystania reguł Incoterms nie tylko w teorii ale również na płaszczyźnie praktycznej. Dotyczy to w szczególności zagadnień związanych z ograniczeniami w wyborze reguł Incoterms. Te rozważania prowadzą do krytycznej oceny możliwości wykorzystania określonych reguł w praktyce funkcjonowania przedsiębiorstw, co jest niewątpliwym wkładem Autorki. W świetle tych rozważań reguły Incoterms kształtują strategię sprzedaży i zakupów. Niewątpliwie jest to problem zauważony przez Autorkę, bowiem to przyjęte i wdrożone w przedsiębiorstwie strategie powinny raczej wpływać na wybór gestii transportowej, a w konsekwencji określonych reguł Incoterms. W ostatniej części rozdziału 4 Autorka przeprowadziła rozległy przegląd literatury służący identyfikacji czynników warunkujących podział gestii transportowej. Wyniki swoich dociekań przedstawiła w ujęciu tabelarycznym, kwalifikując je do dwóch podstawowych grup – czynników egzogennych i endogennych. W mojej opinii otrzymane rezultaty rozważań teoriopoznawczych w rozdziale 4 stanowią solidną podstawę przeprowadzenia badań empirycznych.

Rozdział 5 zawiera opis przeprowadzonych badań empirycznych, które miały za zadanie udzielić odpowiedzi na sformułowane pytania badawcze. Nie do końca jest dla mnie precyzyjna relacja między niektórymi pytaniami badawczymi, a pytaniami wykorzystanymi w wywiadzie przeprowadzonym w przedsiębiorstwach (np. pytania badawcze 4 oraz 5 w związku z pytaniem 1 w grupie pytań dla operatorów TSL). Ponadto, na pytanie badawcze nr 1 dotyczące znajomości reguł Incoterms wśród gestorów ładunków odpowiadali tylko operatorzy TSL. Myślę że dla zachowania całości obrazu badania dobrze byłoby zapytać również samych zainteresowanych. Niemniej, zważając na fakt, że badanie było przeprowadzone metodą wywiadu częściowo ustrukturyzowanego, określeni respondenci (np. gestorzy) pewnie i tak nawiązywali w swojej odpowiedzi do powyższych kwestii, co ostatecznie umożliwiło Autorce udzielenie odpowiedzi na sformułowane pytania. Duża część tego rozdziału zawiera omówienie wyników badań służących odpowiedzi na pytanie badawcze dotyczące czynników podziału gestii transportowej i wyboru reguł Incoterms (pytania badawcze 2 oraz 3). W tym przypadku zgłaszam zastrzeżenie dotyczące sposobu formułowania wniosków na podstawie przeprowadzonych analiz (na co zwracano uwagę już powyżej w recenzji). Otóż analizy dotyczyły układu branżowego - gałęzi transportu, a nie określonych łańcuchów dostaw. Na początku tej części rozdziału pracy Autorka konsekwentnie omawiała wyniki z pozycji gałęzi transportu, by później zacząć stosować sformułowania odnoszone do łańcucha dostaw. Wyniki jednak nie dotyczą łańcucha dostaw, lecz gałęzi transportu. Potwierdza to moje początkowe spostrzeżenie, że praca nie powinna być

osadzona w strukturze łańcucha dostaw, a naturalnym kontekstem badań powinny być raczej transakcje handlowe przedsiębiorstw. Ponadto, z metodologicznego punktu widzenia, opis badania jakościowego przeprowadzony za pomocą wywiadu wśród przedsiębiorstw, powinien być bardziej ekstensywny. Autorka pominęła w nim istotne kroki dotyczące choćby testowania narzędzia badawczego (pilotaż terenowy), transkrypcji wywiadów, reguł kodowania danych, reinterpretacji wyników itp.

Od strony metodycznej, w rozdziale wykorzystano bardzo prosty aparat analityczny, sprowadzający się do analizy struktury odpowiedzi wyrażonej w formie tabel oraz wyliczenia średniej. Nie zastosowano przy tym bardziej zaawansowanych metod analizy statystycznej, co umożliwiłoby sformułowanie silniejszych wniosków. Niemniej, zgodnie z interpretatywnym charakterem badań, zastosowana metodyka można uznać za dopuszczalną.

W ostatniej części rozdziału 5 zebrano uzyskane wyniki analiz, a tok rozważań podporządkowano sekwencji sformułowanych pytań badawczych. Na tym tle wylania się potencjalny wkład naukowy monografii. Za szczególne osiągnięcie Autorki w dyscyplinie nauk o zarządzaniu i jakości uważam propozycje przebiegu procesu decyzyjnego z uwzględnieniem podziału gestii transportowej i wyboru reguł Incoterms. Koncepcję tę sformułowano niejako w opozycji do rozwiązań istniejących obecnie, które rozpoznano w procesie badawczym. Drugim oryginalnym wkładem Autorki do dyscypliny nauk o zarządzaniu i jakości jest z pewnością uzależnienie decyzji o podziale gestii transportowej od siły przetargowej i pozycji rynkowej przedsiębiorstw. Jak zauważono, większa aktywnością do narzucenia określonych warunków dostaw odznaczają się silniejsze podmioty w relacji, co nie dziwi, biorąc pod uwagę wcześniejsze badania w świetle teorii zależności zasobowej czy teorii agencji (np. pryncypała i agenta). Wreszcie, ważnym aspektem stanowiącym przyczynek do wkładu w dyscyplinie nauk o zarządzaniu jest również zasygnalizowanie większej roli usługodawców logistycznych (w tym głównie operatorów) w zarządzaniu gestią transportową. To dokonanie wpisuje się w szerszy nurt badań, ukazujący rosnącą rolę usługodawców logistycznych w kreowaniu relacji między dostawcą i odbiorcą.

W podsumowaniu monografii Autorka wyróżnia wyniki badań, które posłużyły do wypełnienia zidentyfikowanych we wstępie luk badawczych. Jednocześnie wskazuje możliwe kierunki przyszłych badań w podjętej tematyce. Struktura i treść podsumowania jest prawidłowa i znajduje poparcie w dotychczasowym toku rozważań. To co może budzić uzasadnione wątpliwości to sposób sformułowania wniosków, które powinny tu być zarysowane raczej w postaci określonych tendencji, a nie silnych wniosków. W moim odczuciu wnioski w zakończeniu pracy zasygnalizowano zbyt jednoznacznie, do czego nie uprawniała wykorzystana metodologia badania. Niemniej, patrząc całościowo tekst monografii jest poprawny stylistycznie, napisany

językiem łatwym w odbiorze dla czytelnika. W pracy występują nieliczne „literówki”, np. „(...) koncertuje się w szczególności (...)” – s. 65, drugi wers, czy zmieniony sens wyrazów, np. „Klienci – strona, która dostarcza w drodze handlu międzynarodowego (...)”, zamiast „strona, która odbiera” (s. 43). Te niedociągnięcia jednak nie mają wpływu na moją pozytywną ocenę strony językowej dzieła. Odnosząc się do kryteriów oceny monografii, w mojej ocenie problematyka podziału gestii transportowej i wyboru reguł Incoterms jest uzasadniona, ważna i interesująca dla dyscypliny nauk o zarządzaniu i jakości, zarówno w warstwie teoriopoznawczej, jak i aplikacyjnej. Ponadto, tok rozważań teoretycznych częściowo stanowi podstawę do przeprowadzenia badań empirycznych. Brak spójności między obydwoma częściami dostrzegam w szczególności w sformułowaniu kontekstu badania, którym nie potrzebnie uczyniono łańcuch dostaw. Pozostała część teoretyczna pracy dotycząca w szczególności czynników podziału gestii transportowej i wyboru warunków Incoterms jest koherentna z częścią empiryczną i mogła z powodzeniem służyć przeprowadzonym badaniom. W zakresie poprawności metodycznej praca wykorzystuje badania ilościowe i jakościowe. Badania ilościowe są dobrze uargumentowane, dane pochodzą ze źródeł wtórnych, a wnioskowanie oparto na analizie struktury. Sposób raportowania badań jakościowych budzi natomiast zastrzeżenia. W szczególności w opisie badania pominięto ważne kroki, które determinują weryfikację dotrzymania rygoru metodologicznego. Biorąc pod uwagę te oraz inne wyróżnione w recenzji zastrzeżenia, kryterium poprawności metodycznej uważam za częściowo wypełnione. Otrzymane rezultaty badania uznaję za oryginalne, wnoszące wkład do dyscypliny nauk o zarządzaniu i jakości. W szczególności chciałbym tu wskazać sformułowanie autorskiej propozycji przebiegu procesu decyzyjnego dotyczącego podziału gestii transportowej i wyboru reguł Incoterms oraz podkreślenie znaczenia siły przetargowej i pozycji rynkowej przedsiębiorstw w decyzjach o podziale gestii transportowej i wyborze reguł Incoterms. Podsumowując ocenę powyższych kryteriów uważam, że monografia pt. „Determinanty podziału gestii transportowej oraz wyboru warunków dostaw Incoterms w międzynarodowych transakcjach handlowych” stanowi znaczny wkład w rozwój dyscypliny nauk o zarządzaniu i jakości, czyniąc tym samym zadość przesłance 2 w procesie ubiegania się o stopień naukowy doktora habilitowanego.

III.2. Ocena wkładu pozostałego dorobku naukowego

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, Habilitantka zakwalifikowała swój dorobek naukowy do czterech nurtów badawczych, rozwijanych po uzyskaniu stopnia doktora. Trudno mi ocenić merytoryczny wkład tego dorobku, bowiem nie został on dołączony w dokumentacji. W mojej opinii, mimo braku wymogu formalnego, dobrą praktyką jest załączeniu kilku flagowych

publikacji, oprócz głównego osiągnięcia naukowego, tak aby dać recenzentowi możliwość oceny merytorycznej. Wobec tego, jestem zmuszony posiłkować się wykazem i opisem publikacji, jak również danymi naukometrycznymi. Nie oceniam przy tym liczebności publikacji, bowiem są to tylko suche cyfry, które nie odzwierciedlają realnego wkładu Autorki.

Przeglądając wykaz publikacji, stwierdzam że większą część dorobku można kwalifikować do dyscypliny nauk o zarządzaniu i jakości. Są wśród publikacji artykuły publikowane w czasopiśmie, jak również monografie naukowe oraz rozdziały w pracach zbiorowych. Stopień internacjonalizacji dorobku uznaję za satysfakcjonujący. Niemniej należy również zwrócić uwagę, że wśród publikacji w czasopiśmie zagranicznych dominują te, które nie cieszą się najwyższym poziomem renomy. Chodzi mi w szczególności o dwa tytuły: *Sustainability* oraz *Energies*. W wielu gremiach naukowych kontestowane są praktyki wydawnictwa MDPI, które dotyczą w szczególności wątpliwej procedury selekcyjnej recenzentów, masowej liczby przyjmowanych artykułów do publikacji oraz bardzo krótkiego cyklu wydawniczego. Ma to niewątpliwie wpływ na jakość przyjmowanych i publikowanych artykułów. W mojej opinii bardziej cenna jest nawet jedna publikacja w renomowanym czasopiśmie aniżeli wiele wydawanych w czasopiśmie o wątpliwej reputacji. Jak podkreślam, nie oceniam przy tym jakości merytorycznej wykazanych pozycji. Analizując wskaźniki naukometryczne (IF, indeks h i liczbę cytowań) stwierdzam, że są one na średnim poziomie, sugerującym wkład pozostałego dorobku naukowego dr Marty Mańkowskiej do dyscypliny nauk o zarządzaniu i jakości.

IV. Istotna aktywność naukowa realizowana w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej, w szczególności zagranicznej (przesłanka 3)

Zgodnie z załączoną dokumentacją, Habilitantka deklaruje aktywność naukową realizowaną z kilkoma ośrodkami badawczymi w kraju oraz za granicą. Niemniej, należy zwrócić uwagę, że współpraca z obydwoma ośrodkami krajowymi (zarówno z InnoPM sp. z o.o., jak i Vectum Analizy Transportowe s.c.) ma charakter rozwojowo-wdrożeniowy, a nie *stricto* naukowy. W rezultacie współpraca ta nie doprowadziła do powstania publikacji o charakterze naukowym. Współpraca naukowa z ośrodkami zagranicznymi obejmowała natomiast następujące uniwersytety: Odessa National Maritime University w Ukrainie, University of Split w Chorwacji, University of Žilina w Słowacji oraz University of Ljubljana w Słowenii.

W wyniku współpracy z pierwszym ośrodkiem zagranicznym powstała jedna wieloautorska publikacja w materiałach konferencyjnych (Pluciński, M., Filina-Dawidowicz, L., Mańkowska, M., Savelieva, I., & Shemayev, V. (2020). *Impact of initial phase of COVID-19 pandemic on operations of stevedore companies in seaports: a case study of Poland and Ukraine*.

Proceedings of the 36th International Business Information Management Association (IBIMA), 4-5 November 2020, Granada, Spain, International Business Information Management Association, 2020). Współpraca z wyróżnionymi ośrodkami umożliwiła Habilitantce zaproszenie autorów zagranicznych do publikacji trzech anglojęzycznych numerów specjalnych czasopisma Ekonomiczne Problemy Usług pt. *The Shipping- and Port Service Markets in the Changing Environment* w latach 2015, 2016 oraz 2017. Habilitantka pełniła w nich rolę redaktora tematycznego. Należy jednak nadmienić, że publikacje te nie są wynikiem realizacji wspólnego projektu badawczego związanego z pobytem Habilitantki w innym ośrodku krajowym lub zagranicznym. Do pobytów takich nie można bowiem zakwalifikować uczestnictwa Habilitantki w wyjazdach do zagranicznych ośrodków naukowych w Portugalii, Albanii czy Łotwie (w latach 2018-2019). Miały one bowiem charakter dydaktyczny, a nie badawczy.

Zgodnie z wytycznymi RDN dotyczącymi interpretacji przesłanki 3, w ocenie istotności aktywności naukowej należy wziąć pod uwagę wpływ tej aktywności na rozwój określonej dyscypliny. Wobec niemożności merytorycznej oceny publikacji powstałych w wyniku aktywności naukowej Habilitantki realizowanej w więcej niż jednym ośrodku naukowym (o czy była mowa w pkt III.2. recenzji), posłużę się wartościami wskaźników naukometrycznych. Wskazują one wysoką punktację w szczególności publikacji powstałej w wyniku współpracy z Odesa National Maritime University w Ukrainie. W świetle powyższego stwierdzam, że publikacja ta odznacza się wkładem do dyscypliny nauk o zarządzaniu i jakości. Bazując na wskaźnikach naukometrycznych, pozostałe publikacje powstałe w wyniku współpracy z ośrodkami, w szczególności zaś prace zbiorowe pod redakcją Habilitantki wnoszą jedynie pewien przyczynkowy wkład w rozwój dyscypliny. Podsumowując ocenę przesłanki 3, stwierdzam że została ona wypełniona, niemniej zaledwie w stopniu dostatecznym.

V. Wnioski końcowe

Zgodnie z art. 219, ust.1 Ustawy z dnia 20 lipca 2018 roku Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce dr Marta Mańkowska wypełnia trzy przesłanki warunkujące nadanie stopnia doktora habilitowanego, niemniej w zróżnicowanym stopniu. Dwie pierwsze przesłanki są wypełnione w stopniu odpowiednio bardzo dobrym lub dobrym, bowiem:

- Habilitantka posiada stopień doktora (przesłanka 1);
- Habilitantka posiada dorobek naukowy (w szczególności monografię pt. „Determinanty podziału gestii transportowej oraz wyboru warunków dostaw Incoterms w międzynarodowych

transakcjach handlowych”), stanowiący znaczny wkład w rozwój dyscypliny nauk o zarządzaniu i jakości (przesłanka 2).

W odniesieniu do oceny istotności aktywności naukowej realizowanej w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej, w szczególności zagranicznej (przesłanka 3), uważam że przesłanka ta została wypełniona przez Habilitantkę w stopniu tylko dostatecznym.

Z uwagi na fakt, że uczyniono zadość wszystkim trzem przesłankom, popieram wniosek o dopuszczenie dr Marty Mańkowskiej do kolejnych etapów postępowania habilitacyjnego.



Signed by / Podpisano przez:

Artur Krzysztof Świerczek
Uniwersytet Ekonomiczny w
Katowicach

Date / Data: 2023-08-11
09:53