

dr hab. Dariusz Trojanowski, Profesor UG
Katedra Inwestycji i Nieruchomości
Wydział Zarządzania

15.07.2021 r. Sopot

Recenzja rozprawy doktorskiej mgr. Marioli Nycz
pt. „Społeczno-ekonomiczne determinanty zróżnicowania zachowań komunikacyjnych
mieszkańców miast na przykładzie Rzeszowa”
napisanej pod kierunkiem naukowym dr hab. Christian Lis, prof. US

1. Uwagi wstępne

Pismem z dnia 23 marca 2021 roku powziąłem informacje o powołaniu mnie na recenzenta rozprawy doktorskiej mgr Marioli Nycz pt. „Społeczno-ekonomiczne determinanty zróżnicowania zachowań komunikacyjnych mieszkańców miast na przykładzie Rzeszowa”. Jak wskazano w piśmie, ocena rozprawy podlega przepisom zawartym w Rozporządzeniu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 19 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzenia czynności w przewodzie doktorskim, w postępowaniu habilitacyjnym oraz w postępowaniu o nadanie tytułu profesora (Dz. U. z 2018 r., poz. 261, paragraf 6 z zastrzeżeniem zapisów paragrafu 32) w związku z art. 179 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2018 r. Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. z 2018 r. poz. 1669).



Zgodnie ze wskazaniem paragrafu 6 rozporządzenia recenzja musi zawierać szczegółowo uzasadnioną ocenę spełniania przez rozprawę doktorską warunków określonych w art. 13 ust. 1 ustawy. Ustawa z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki w art. 13. ust. 1 wskazuje m.in., że rozprawa doktorska powinna stanowić oryginalne rozwiązanie problemu naukowego i wykazywać ogólną wiedzę teoretyczną kandydata w danej dyscyplinie naukowej oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej.

W recenzji przyjęto następujące kryteria oceny: uzasadnienie wyboru tematu i problematyki badawczej, poprawność formułowania celów i hipotez, ocenę struktury rozprawy i jej zawartości merytorycznej. W recenzji zawarto również uwagi co do formy pracy, uwagi dyskusyjne oraz wynikającą z wyżej sformułowanych kryteriów ostateczną konkluzję.

2. Ocena wyboru tematu pracy, celu i hipotezy badawczej

Odczuwalne zmiany klimatyczne i ewidentny wpływ człowieka na te zmiany powodują że problemy zrównoważonego rozwoju miast, w tym również transportu miejskiego, są dziś bardzo istotne. Autorka rozprawy podejmuje zatem bardzo aktualny temat dotyczący zachowań komunikacyjnych mieszkańców miast. Problemy te dotyczą różnych dyscyplin naukowych, jak widać, dostrzegają je również ekonomiści.

Autorka we wstępie wykazała na występowanie luki badawczej, w szczególności w rodzimych pracach naukowych. Przeważająca większość badań dotyczących zachowań transportowych została zrealizowana w USA i na terenie Europy Zachodniej natomiast dla polskich obszarów miejskich niewiele takich badań zostało przeprowadzonych.

Tn

Biorąc to pod uwagę uważam, że temat pracy wpisuje się w ważny i szczególnie dziś potrzebny kierunek badań oraz w istocie wypełnia występującą lukę badawczą.

Doktorantka podejmując zadanie badawcze sformułowała następujący cel główny: identyfikacja czynników determinujących zróżnicowanie zachowań komunikacyjnych na obszarach miejskich na przykładzie Rzeszowa.

Dodatkowo autorka określiła dwa cele szczegółowe:

- uporządkowanie dotychczasowego dorobku naukowego w zakresie kształtowań komunikacyjnych miast,
- przedstawienie przestrzennego zróżnicowania wyboru środka transportu przez mieszkańców w celu realizacji potrzeby transportowej.

Autorka dysertacji sformułowała również następujący cel aplikacyjny: przygotowanie rekomendacji dla polityki społeczno-gospodarczej i przestrzennej.

Jako obszar badania we w samym tytule jak i we wstępie pracy wskazano miasto Rzeszów. Autorka nie wskazuje jasno z czego wynika tak zdefiniowany obszar przestrzenny badań. Jak się wydaje było to podyktowane dostępnością danych wykorzystanych w badaniach własnych. Autorka bazowała na danych z roku 2016 i 2017.

W pracy postawiono następującą hipotezę badawczą: Czynniki społeczno-ekonomiczne i układ przestrzenny miast wpływają na zachowania komunikacyjne mieszkańców miast tj. decyzje w zakresie sposobu podróży i proces realizacji przemieszczania. Pomimo wielu celów pracy autorka nie postawiła hipotez szczegółowych, jednak cele pracy powiązane są z hipotezą. Cele pracy i hipoteza została wyeksponowana we wprowadzeniu do rozprawy.

Z tematu pracy jasno wynika zamierzenie badacza – identyfikacja czynników determinujących zachowania komunikacyjne na obszarach miejskich.



3. Ocena struktury rozprawy i jej zawartości merytorycznej

Przedstawiona do recenzji dysertacja stanowi maszynopis książki zawierający łącznie z załącznikami 224 strony. Układ i struktura pracy jest zgodna z wymaganiami prac doktorskich. Zachowana jest kolejność głównych rozdziałów od wprowadzających w analizowany problem, poprzez rozdziały metodologiczne, aż po empiryczną weryfikację hipotezy badawczej. Praca zawiera wstęp, pięć rozdziałów, podsumowanie (wnioski), bibliografię, spis tabel, rysunków i abstrakt. W pracy wykorzystano przegląd literatury przedmiotu w tym monografii naukowych, artykułów naukowych w tym również współautorskich. Wśród cytowanych monografii i artykułów znalazły się również pozycje zagraniczne opublikowane w języku angielskim.

We wstępie uzasadniono podjęty temat, wyeksponowano cele i hipotezę badawczą. Dodatkowo opisano strukturę pracy. Autorka wskazuje również jako obszar badań Rzeszów, jednak w tym miejscu pracy brak jest uzasadnienia.

Struktura pracy podporządkowana została realizacji celów oraz weryfikacji hipotezy badawczej.

W rozdziale pierwszym omówiona została rola i znaczenie transportu miejskiego, poruszono w nim kwestię specyfiki transportu na terenie miasta, polityki zrównoważonego rozwoju wraz z opisem regulacji prawnych i zmian w zagospodarowaniu przestrzennym obszarów miejskich. Drugi rozdział zawiera opis uwarunkowań funkcjonowania systemu transportowego na terenie miasta Rzeszowa. W treści tego rozdziału autorka opisała położenie miasta i jego charakterystykę, a także potencjał społeczno-demograficzny, zagospodarowanie przestrzenne oraz organizację i funkcjonowanie transportu publicznego. W rozdziale trzecim zostały zaprezentowane metody i narzędzia badawcze wpływu



czynników społeczno-demograficznych na zachowania komunikacyjne mieszkańców miast. Opisano tu zjawisko autokorelacji i sposób jego pomiaru, a także metody statystyczne i modele logitowe do oceny prawdopodobieństwa rezygnacji z transportu indywidualnego na rzecz komunikacji miejskiej.

Rozdział czwarty i piąty stanowią główną empiryczną część pracy. Rozdział czwarty odnosi się zasadniczo do celu pracy, czyli poznania przestrzennych trendów przemieszczeń mieszkańców miast i dostępności transportu zbiorowego oraz determinant obszarowego zróżnicowania zachowań komunikacyjnych. Zależności pomiędzy czynnikami determinującymi zachowania komunikacyjne mieszkańców zostały zaprezentowane w rozdziale piątym. W rozdziale tym przedstawiona została konstrukcja modelu regresji logistycznej prawdopodobieństwa korzystania z transportu publicznego w odniesieniu do uwarunkowań społecznych i przestrzennych ocena dostępności transportowej rzeszowskich osiedli z wykorzystaniem wyników regresji logistycznej oraz prognozowania wpływu dedykowanych zmian na zachowania transportowe mieszkańców. Prognoza przeprowadzono przy wykorzystaniu analizy scenariuszy.

Lektura pierwszych rozdziałów, w których autorka rozprawia się z kluczowymi dla pracy terminami takimi jak transport, czy zrównoważony rozwój prowadzą do wniosku, że doktorantka posiada ogólną wiedzę teoretyczną w zakresie poruszanych zagadnień ekonomicznych.

W kolejnych rozdziałach autorka dobrze łączy zagadnienia teoretyczne z opisem wyników badań empirycznych. W pierwszym rozdziale autorka porządkuje kwestie terminologiczne. O ile dobór dyskutowanych zagadnień teoretycznych nie budzi wątpliwości to już ich kolejność i kompletność tak. Jak sama autorka, uzasadniając temat pracy, słusznie wskazuje „problematyka poruszonego zagadnienia jest częścią dyskusji nad zrównoważonym rozwojem miast i transportu miejskiego”. Zrównoważony rozwój wydaje się



zatem kluczowym zagadnieniem, z którego można było uczynić punkt wyjścia do wszelkich dalszych teoretycznych dyskusji. Tymczasem autorka, podejmuje ten problem dopiero w punkcie 1.4, po omówieniu regulacji prawnych, czy zmian w zagospodarowaniu przestrzennym obszarów miejskich. Autorka w sposób wyczerpujący rozprawiła się z pojęciem transportu, brakuje jednak szerszego odniesienia do ekonomiki transportu jako obszaru badań naukowych ekonomistów. Natomiast odpowiednio zostały opisane modele struktury przestrzennej miast.

Rozdział drugi zawierający szeroki opis terytorialnego obszaru badań zaliczyłbym już do części empirycznej pracy. Opis zawiera dane ogólne dotyczące położenia miasta, zmian społeczno-demograficznych ale również, bardzo istotne z punktu widzenia celu pracy, informacje na temat zagospodarowania przestrzennego oraz organizacji i funkcjonowania transportu w obszarze miasta Rzeszowa. O ile treść podrozdziału 2.3 jest ważna dla dalszych rozważań to jego tytuł „Zagospodarowanie przestrzenne a zachowania transportowe” sugeruje, że już w tym miejscu czytelnik znajdzie rozwiązanie na stawiany przez doktorantkę problem: układ przestrzenny miasta wpływa na zachowania komunikacyjne mieszkańców miast (część hipotezy). Tak jednak nie jest. W całym rozdziale drugim brakuje podsumowań, wniosków z poszczególnych podrozdziałów i połączenia ich z celem pracy.

Rozdział trzeci w sposób wyczerpujący opisuje metody stosowane w badaniach zachowań komunikacyjnych mieszkańców miast. Autorka opisała pochodzenie danych, które stanowiły podstawę prowadzonych badań. Zasadnicze dane zostały udostępnione przez Gminę Miasto Rzeszów. Dane pochodziły z badań ankietowych przeprowadzonych w 2016 roku przez konsorcjum firm Invest & Consulting Group Sp z o.o. i Collect Consulting S.A., na zlecenie Gminy Miasta Rzeszów. Wyniki badań ankietowych prowadzonych przez firmy konsultingowe są coraz częściej wykorzystywane przez naukowców z różnych



dyscyplin, istotna jest natomiast rzetelność takich badań. Doktorantka opisała proces wyboru wykonawcy i procedurę przeprowadzonych badań w punkcie 3.1 i 4.1 pracy. Źródło danych do badań własnych autorki rozprawy doktorskiej nie budzi wątpliwości.

Po dokonaniu w rozdziale trzecim opisie teoretycznych aspektów metod badawczych przyjętych dla potrzeb weryfikacji hipotezy w rozdziale czwartym i piątym przedstawiono wyniki badań empirycznych.

W rozdziale czwartym, autorka rozprawy badała w szczególności wpływ na zachowania komunikacyjne takich czynników jak: płeć, wiek, dostęp do samochodu, liczba osób i dzieci w gospodarstwie domowym, posiadanie dokumentu „prawo jazdy”. W kolejnych częściach pracy skoncentrowano uwagę na wpływie czynników lokalizacyjnych na wybór środka transportu. W badaniu uwzględniono podział miasta Rzeszów na osiedla. Autorka badała również zależność pomiędzy „celem podróży”, a wyborem środka komunikacji.

W rozdziale piątym doktorantka opisała konstrukcję modelu regresji logistycznej prawdopodobieństwa korzystania z komunikacji miejskiej w zależności od uwarunkowań społecznych i przestrzennych. Zmienną zależną było korzystanie z komunikacji miejskiej zaś czynnikami niezależnymi była płeć, wiek, posiadanie samochodu, dzieci i brak prawa jazdy. W dalszej części pracy autorka bada, które części Rzeszowa, są gorzej skomunikowane z pozostałymi dzielnicami miasta. Interesującą częścią rozprawy jest analiza scenariuszy, w której autorka przedstawia wyniki przeprowadzonej prognozy wpływu wybranych zmian na zachowania transportowe mieszkańców. Autorka rozważała wpływ zmian wynikających z rozszerzenia i funkcjonowania strefy płatnego parkowania, starzenie się społeczeństwa, struktury linii komunikacyjnych i częstości kursowania. **Empiryczna część pracy stanowiła oryginalne rozwiązanie zdefiniowanego problemu naukowego.**

W zakończeniu pracy autorka wyciąga wnioski z przeprowadzonych badań w świetle hipotezy postawionej we wstępie. Autorka wskazuje na 6 „zasadniczych” wniosków.



Jednym z najbardziej interesujących wniosków dotyczy wpływu płci na wybór środka komunikacji. Autorka dowodzi, że „kobiety wykazują się mocniej zrównoważonymi zachowaniami komunikacyjnymi w odniesieniu do mężczyzn, bowiem częściej korzystają ze środków transportu zbiorowego (...) Szansa, że kobieta będzie korzystała z komunikacji miejskiej jest 1,7 razy większa niż mężczyzna”.

Dodatkowe wnioski dotyczą wyników analizy korelacji pomiędzy wybranymi wskaźnikami dostępności komunikacyjnej rzeszowskich osiedli, a częstością korzystania z komunikacji miejskiej. Wniosków dotyczących tego problemu autorka wyciąga 7. Jak wskazuje autorka „statystycznie istotna korelacja występuje pomiędzy liczbą kursów w ciągu dnia z jednego przystanku, a korzystaniem z komunikacji miejskiej”.

Wnioski sformułowano prawidłowo. Na podstawie przeprowadzonych badań brak jest podstaw do odrzucenia postawionej hipotezy. Dziwi natomiast brak wniosków dotyczących badań teoretycznych zawartych w pracy, tym bardziej, że jeden z celów postawionych przez doktorantkę dotyczył uporządkowanie dotychczasowego dorobku naukowego w zakresie kształtowań komunikacyjnych miast. Stosunkowo słabo w zakończeniu opisano wnioski interesującej analizy scenariuszy.

4. Ocena formalna dysertacji (warsztat naukowy i poziom edytorski)

Formalna strona pracy nie nasuwa poważniejszych zastrzeżeń. Język pracy jest oceniam jako bardzo dobry. Przedłożona do oceny dysertacja jest starannie opracowana. Praca zawiera tabel i rysunki poparte komentarzem (część rysunków wydaje się zbyteczna np. s. 24). Wyniki własnych badań zostały również zilustrowane. Drobne błędy edycyjne, stylistyczne nie umniejszają wartości merytorycznej pracy i nie wpływają na ostateczną ocenę dysertacji.



Warsztat naukowy jest poprawny, a na szczególną uwagę zasługuje wykorzystanie zaawansowanych narzędzi statystycznych i prezentacja wyników badań.

5. Uwagi dyskusyjne

Lektura dysertacji nasuwa pewne uwagi o charakterze dyskusyjnym, istotne raczej z punktu widzenia dalszych badań prowadzonych przez doktorantkę.

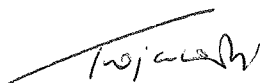
- a) Autorka w celu i hipotezie wskazuje, że problemy którymi się zajmuje dotyczą miast (liczba mnoga). W istocie empiryczna część pracy dotyczy wyłącznie jednego miasta - Rzeszowa, które stanowi swoiste studium przypadku. Warto wskazać z czego wynika taki zakres terytorialny badań. Interesujące byłoby zestawienie wyników z przeprowadzonych badań z wnioskami innych naukowców zajmujących się tą problematyką.
- b) Doktorantka badała wpływ czynników społeczno-ekonomicznych. Badania nie obejmowały czynników atmosferycznych, które również mają wpływ na wybór środka komunikacji miejskiej. Holistyczne ujęcie problemu wymagałoby rozszerzenie badań również w tym zakresie. Interesujące mogą okazać się badania wpływu upału na zachowania komunikacyjne.
- c) Część teoretyczna pracy stanowi również badanie, zawiera dyskusje nad istotnymi pojęciami, przedstawia analizę dotychczasowego dorobku dotyczącego problemów podejmowanych przez autora rozprawy. Z badań teoretycznych również należy wyciągać wnioski w zakończeniu pracy. W przeciwnym razie przeprowadzone badania teoretyczne wydają się nie mieć znaczenia.



6. Konkluzja

W wyniku lektury i analizy przedstawionej mi do recenzji pracy mogę stwierdzić, że jej autorka wykazała się ogólną ekonomiczną wiedzą teoretyczną, wszechstronną znajomością badanego zagadnienia oraz umiejętnością samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. Dokonane studia literatury, a w szczególności przeprowadzona analiza statystyczna stanowią oryginalne rozwiązanie stawianego przez autorkę problemu naukowego. Wymienione w recenzji uwagi mają w części charakter dyskusyjny, tym samym nie obniżają wartości merytorycznej całej rozprawy. Zatem przedstawiona do recenzji rozprawa Pani Marioli Nycz pt. „Społeczno-ekonomiczne determinanty zróżnicowania zachowań komunikacyjnych mieszkańców miast na przykładzie Rzeszowa” oceniam pozytywnie i stwierdzam, że zgodnie z obowiązującymi przepisami (Ustawa o stopniach naukowych oraz o stopniach i tytułach w zakresie sztuki z dnia 14 marca 2003 roku Dz.U. Nr 65, poz. 595 z późn. zm.) spełnia ona wymogi stawiane rozprawom doktorskim i stanowi podstawę do nadania stopnia doktora nauk ekonomicznych.

Jednocześnie wnoszę do Rady Naukowej Instytutu Ekonomii i Finansów Uniwersytetu Szczecińskiego o przyjęcie pracy doktorskiej i dopuszczenie Pani Marioli Nycz do publicznej obrony.



dr hab. Dariusz Trojanowski, prof. UG