

dr hab. inż. Piotr Maśloch, profesor Uczelni

Warszawa, dn.30.08.2023 roku

Wydział Zarządzania i Dowodzenia

Akademia Sztuki Wojennej

WARSZAWA

Biuro Obsługi Dyscypliny Naukowej
nauki o zarządzaniu i jakości
Wydział Zarządzania
Politechnika Częstochowska
tel. 34 3250874

07.08.2023 r.

RECENZJA

rozprawy doktorskiej mgr Moniki Złoto – Małolepszy pt.

„Zarządzanie przedsiębiorstwami transportowymi a ład środowiskowy”

napisanej pod kierunkiem Promotora, dr hab. Agaty Mesjasz – Lech, prof. PCz,
Wydział Zarządzania Politechniki Częstochowskiej,
Częstochowa 2023, ss. 181.

1. Podstawy formalne, cel i zakres recenzji

Recenzja niniejsza została opracowana w odpowiedzi na pismo Przewodniczącej Rady Dyscypliny Naukowej Nauki o Zarządzaniu i Jakości Politechniki Częstochowskiej, dr hab. Agaty Mesjasz – Lech, prof. PCz z dnia 31.05.2023 roku (znak pisma R-WZ-BD-510-39/2018), informującym o powołaniu mnie na recenzenta rozprawy doktorskiej Pani mgr Moniki Złoto – Małolepszy.

Celem niniejszej recenzji jest udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy przedstawiona rozprawa spełnia wymogi zawarte w przepisach art.13 ust. 1 Ustawy z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki

(Dz.U. z 2003 roku, nr 65, poz. 595 z późn. zmianami), w związku z art. 179 ustawy z dnia 3 lipca 2018 roku – Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U z 2018 roku, poz. 1669 z późn. zm.). Zgodnie z zapisami przywołanej powyżej Ustawy (cyt.): „*Rozprawa doktorska, przygotowana pod opieką promotora albo pod opieką promotora i promotora pomocniczego, powinna stanowić oryginalne rozwiązanie problemu naukowego lub oryginalne rozwiązanie problemu w oparciu o opracowanie projektowe, konstrukcyjne, technologiczne lub oryginalne dokonanie artystyczne oraz wykazywać ogólną wiedzę teoretyczną kandydata w danej dyscyplinie naukowej lub artystycznej oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej lub artystycznej*”.

W odniesieniu do przedmiotowego wniosku recenzja stanowić będzie odniesienie się do głównych jej obszarów, min. dotyczących:

1. Wyboru tematu i problemu badawczego, sprecyzowanie celów rozprawy oraz hipotez badawczych.
2. Oceny struktury rozprawy i jej zawartości merytorycznej.
3. Oceny strony formalnej dysertacji.

Recenzja niniejsza zostanie podsumowana konkluzją zawierającą rekomendacje/brak rekomendacji rozprawy do dalszego procedowania i publicznej obrony.

2. Ocena wyboru i sformułowania tematu, problemów badawczych, poprawność określenia celów i hipotez badawczych rozprawy

Procesy globalizacji XXI wieku oraz wynikające z nich wyzwania powodują, że spojrzenie na współczesne przedsiębiorstwo w aspekcie jego zrównoważonego funkcjonowania i rozwoju jest zupełnie inne, niż dotychczas. Potrzebę chwili stanowi konieczność zainteresowania się aspektami ochrony środowiska, co w obliczu katastrofy klimatycznej nie może być tylko wyborem, musi stać się koniecznością. W tym aspekcie

wybór tematu rozprawy oraz jego brzmienie: „Zarządzanie przedsiębiorstwami transportowymi a ład środowiskowy” uważam za w pełni zasadne (uwaga dotycząca sformułowanego tematu w aspekcie badań empirycznych zostanie przedstawiona w dalszej części recenzji). Przeświadczenie takie wynika z faktu, że w temacie (i konsekwentnie w dalszych częściach rozprawy) zawarto i umiejętnie skorelowano ze sobą istotne problemy podjęte w rozważaniach, tj. proces zarządzania przedsiębiorstwami transportowymi (a więc potencjalnie negatywnie wpływającymi na środowisko naturalne) z ładem środowiskowym, co z kolei jest odpowiedzią na wyzwania współczesności, o których wspomniano powyżej. Analizując wybór tematu rozprawy nie sposób odmówić Autorce zasadności zawartego we wstępie rozważań twierdzenia, że to właśnie transport, w ujęciu makroekonomicznym, traktowany jest jako kluczowy sektor gospodarki. Takie rozumienie istoty problemu pozwala wnioskować, że w dalszej części pracy problemom tym zostanie nadana odpowiednia waga i znaczenie.

Autorka w swojej rozprawie zdefiniowała trzy cele badawcze, które zostały sformułowane w sposób właściwy. Wskazane cele rozprawy wstępnie ukierunkowują dalsze rozważania oraz pozwalają na zorientowanie się, co w podjętym temacie jest najważniejsze. Należy zwrócić uwagę, że określenie tylko trzech celów rozprawy zawęża, w opinii recenzenta, możliwości dalszych prac badawczych. W tym aspekcie jestem zwolennikiem wskazania celu (celów) głównych i w odniesieniu do nich celów szczegółowych. W mojej ocenie przedstawione cele rozprawy odnoszą się w głównej mierze do części empirycznej, natomiast strukturę pracy tworzą również rozdziały teoretyczne. Warto byłoby zatem cele rozprawy podzielić na dwie grupy, tj. na cele dotyczące analizy teoretycznej oraz dedykowane części empirycznej.

W rozprawie zostały przedstawione trzy hipotezy badawcze dotyczące właśnie korelacji pomiędzy ładem środowiskowym a efektywnością ekonomiczną przedsiębiorstwa (hipoteza 1), pomiędzy zarządzaniem ryzykiem środowiskowym a realizacją celów zarządzania środowiskowego (hipoteza 2) oraz stopnia, w jakim narzędzia analizy strategicznej przyczyniają się do rozwoju przedsiębiorstwa transportowego w obszarze ładów środowiskowych (hipoteza 3).

Analiza poprawności sformułowania hipotez badawczych pozwala na pozytywną ich ocenę. Zaproponowane hipotezy badawcze stanowią odpowiedź na postawione wcześniej cele rozprawy stanowią solidną podstawę do prowadzenia dalszych rozważań teoretyczno –

praktycznych. Co więcej, w obecnym stanie badań oraz praktyce biznesowej daje się zauważyć pogłębiającą lukę pomiędzy celami ekonomicznymi przedsiębiorstwa (szczególnie przedsiębiorstwa transportowego) a celami ochrony środowiska. W tym ujęciu rozprawa niniejsza może stanowić cenne źródło informacji na temat możliwości oraz metod niwelowania wskazanej luki poprzez zrównoważony rozwój przedsiębiorstw branży transportowej w warunkach wskazanej wcześniej groźby globalnej katastrofy ekologicznej.

3. Ocena struktury rozprawy doktorskiej i jej warstwy merytorycznej

Przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska została przygotowana w klasycznym układzie tego rodzaju prac polegającym na wyodrębnieniu części teoretycznej (tu: rozdziały 1,2,3) oraz części empirycznej (tu: rozdziały 4,5). Rozdziały merytoryczne opracowania zostały uzupełnione pozostałymi częściami pracy (wstęp, podsumowanie, literatura, spis tabel, spis rysunków), w związku z czym brak jest zastrzeżeń do przedłożonej dysertacji w zakresie jej struktury.

W odniesieniu do warstwy merytorycznej analiza rozprawy zostanie przeprowadzona z podziałem na jej poszczególne rozdziały. I tak w rozdziale pierwszym pt. „*Przedsiębiorstwo na rynku usług transportowych*” dokonano ogólnej analizy transportu w gospodarce po to, aby w kontekście tych rozważań skupić się na zagadnieniu węższym, tj. na problemach zarządzania przedsiębiorstwem transportowym w duchu poszanowania środowiska naturalnego. Zawartość merytoryczna rozdziału pierwszego nie wzbudza kontrowersji, jest to materiał starannie przygotowany i opracowany, w którym przedstawiono zestaw informacji pozyskany w wyniku gruntownej analizy literatury przedmiotu. Kontrowersje wzbudza natomiast jego podsumowanie, w którym Autorka dowodzi, że generalnie przedsiębiorstwa transportowe oddziałują negatywnie na środowisko naturalne (min. emisja CO₂), z czym oczywiście należy się zgodzić. W dalszej części rozważań (str. 43) Autorka konkluduje, że budowa infrastruktury transportowej (drogi i autostrady) może prowadzić do degradacji siedlisk przyrodniczych, co oczywiście też jest prawdą. Powstaje tu jednak pewien paradoks: w trosce o siedliska naturalne sugeruje się ograniczanie budowy nowoczesnych dróg, co

automatycznie będzie skutkowało wzrostem emisji CO2 poprzez korzystanie z sieci zakorkowanych korytarzy komunikacyjnych.

Należałoby tutaj – w mojej opinii – pokusić się o krótką analizę zysków i strat wynikających z budowy nowych dróg i odpowiednio fakt ten skomentować.

Z kolei rozdział drugi zatytułowany „Zrównoważony rozwój w transporcie – aspekt środowiskowy”, stanowiący logiczne rozwinięcie części pierwszej rozważań poświęcono omówieniu ogólnej koncepcji zrównoważonego rozwoju, po czym przeanalizowano te zagadnienia na poziomie Unii Europejskiej, aby na końcu zająć się powyższą problematyką w odniesieniu do Polski.

W tej części rozważań Autorka dokonuje krótkiego przeglądu, w ujęciu historycznym, koncepcji zrównoważonego rozwoju, co stanowi ciekawą zapowiedź poruszanej w rozdziale drugim problematyki. Na dalszych stronach tej części dysertacji przeprowadzono analizę materiałów źródłowych dotyczących podjętej tematyki w odniesieniu do Unii Europejskiej i Polski, co należy ocenić pozytywnie.

Podsumowując warstwę merytoryczną rozdziału II chciałbym wskazać na występującą tutaj niedoskonałość badawczą Autorki. Chodzi mianowicie o przywołanie na stronie 46 założeń Deklaracji Milenijnej, przyjętej na zgromadzeniu Ogólnym ONZ w 2000 roku. Szkoda, że nie dokonano w części podsumowującej rozdział II krótkiej chociaż analizy stopnia realizacji ambitnych przeciw celów tej deklaracji. Należało to zrobić tym bardziej, że osiągnięcie przedstawionych tam wskaźników zakładano do roku 2015, co oznacza, że analiza taka byłaby na pewno ciekawym i wartościowym uzupełnieniem prowadzonych rozważań. Analogiczny wniosek zgłaszam w odniesieniu do przedstawionych na stronie 66 celów i założeń krajowej polityki transportowej (uchwała Rady Ministrów z 2019 roku) – warto byłoby również tutaj dokonać próby oceny stopnia realizacji tych postulatów.

Rozdział trzeci pt. „*Ekonomiczno-środowiskowe aspekty zarządzania przedsiębiorstwem transportowym*”, traktowany przez Autorkę jako rozważania teoretyczne w rzeczywistości stanowi ciekawą propozycję (i chyba nie za bardzo dotychczas opisaną) metodologii pomiaru korelacji wzajemnych pomiędzy ładem środowiskowym a przedsiębiorstwem transportowym, w różnych konfiguracjach tych zjawisk. W mojej ocenie

rozdział trzeci to udana próba całościowego podejścia do analizowanych problemów – szkoda, że treść tej części pracy nie została bardziej uwypuklona w jej wstępie, co niewątpliwie rozbudziłoby zainteresowanie czytelnika tą, nie za bardzo jeszcze opisaną w literaturze, problematyką.

Rozdział czwarty pt. „Organizacyjno-zarządcze uwarunkowania funkcjonowania przedsiębiorstwa transportowego”, zgodnie z deklaracją Autorki, stanowi początek warstwy empirycznej rozprawy. A skoro tak, to przecież informacje zawarte na stronach 93-103 są w większości zbiorem definicji, przepisów prawa (np. dotyczących czasu pracy kierowców – s. 103) i ogólnie stosowanych reguł w transporcie. Jaki zatem jest tutaj wymiar empiryczny rozważań? Oczywiście charakterystyka badanego przedsiębiorstwa jest jak najbardziej pożądana, jednak należałoby zmienić opis rozprawy w jej części wstępnej i dodatkowo zaznaczyć, że przedstawione zasady mogą odnosić się (i się odnoszą) do innych przedsiębiorstw z branży. Na słowa uznania zasługuje w tej części metodologia wyliczania wskaźników oceny efektywności przedsiębiorstwa (tabele 4.5 - 4.11), co z pewnością może (i powinno) być wykorzystywane w praktyce.

Rozdział piąty pt. „Zarządzanie przedsiębiorstwem transportowym w kontekście ładów środowiskowego - stan dotychczasowy i rekomendacje na przyszłość”, stanowiący swoistą kwintesencję rozważań, jest rozdziałem o charakterze typowo empirycznym, w którym dokonano pełnej analizy badanego przedsiębiorstwa w różnych, zgodnych z tematem pracy, aspektach. W części V rozprawy Autorka, zgodnie z wcześniej przyjętą metodologią definiuje, czym jest zarządzanie ryzykiem w przedsiębiorstwie, dokonując jednocześnie identyfikacji i oceny ryzyka w procesie transportu drogowego w kontekście ładów środowiskowego. Ciekawy materiał i wnioski z badań empirycznych zamieszczono min. w tabeli 5.1. W dalszej części rozdziału została przedstawiona mapa ryzyka środowiskowego (tab. 5.2.) wraz z szerokim komentarzem na ten temat (str. 136), co oczywiście oceniam pozytywnie. Na pochwałę zasługuje również przedstawiony materiał w tabeli 5.3. stanowiący zbiór zmian zaproponowanych do wprowadzenia w działalności operacyjnej badanego przedsiębiorstwa wraz z wskazaniem rekomendacji na przyszłość. Całość materiału empirycznego zawartego w tej części pracy opatrzone stosownymi komentarzami. W toku dalszych rozważań dokonano oceny wdrożenia działań zmierzających do zapewnienia zrównoważonego rozwoju transportu w kontekście ładów środowiskowego. Spośród zamieszczonych analiz i wniosków należy zwrócić uwagę na dane zaprezentowane na rysunku 5.4, z którego wynika, że w latach

2017-2022 w znaczący sposób zmalała emisja CO₂ w przeliczeniu na 1 tonokilometr. Zjawisko powyższe, w aspekcie tematu rozprawy należy ocenić ze wszech miar pozytywnie. Na krytykę zasługuje tutaj konkluzja Autorki tego, jakże ważnego dla środowiska aspektu: (cyt.): „*Warto zaznaczyć, że taki wynik może być efektem wprowadzenia w przedsiębiorstwie zasad ekologicznej jazdy*”. Czy na pewno tylko ekologiczna jazda? Przy tak ważnym aspekcie oddziaływania na środowisko (co stanowi przecież filar rozprawy) konkluzja w postaci jednego zdania będącego w zasadzie przypuszczeniem jest zbyt uboga. Warto byłoby pokusić się o szerszą analizę takiego stanu rzeczy, np. analizując stan posiadanego taboru i jego wpływ na środowisko czy też wskazywany wcześniej w niniejszej recenzji rozwój sieci dróg szybkiego ruchu i autostrad w ujęciu korzyści (brak korków, redukcja emisji CO₂) versus wskazywane przez Autorkę niszczenie siedlisk przyrodniczych.

Całość rozważań empirycznych podsumowano w postaci analizy SWOT, co jest ciekawą interpretacją prezentowanych zagadnień.

W odniesieniu do prowadzonych prac empirycznych w mojej opinii niepokój budzi kwestia prowadzonych badań – badaniu poddano jedno przedsiębiorstwo branży transportowej. Jak zatem ma się ten fakt do tytułu rozprawy, w którym wyraźnie napisano, że praca dotyczy zarządzania przedsiębiorstwami transportowymi (liczba mnoga). Czy zatem wnioski i rekomendacje wypracowane na podstawie badań jednego przedsiębiorstwa transferować do innych organizacji? Kwestie te rodzą uzasadnione pytanie i wymagają szczegółowego wyjaśnienia.

W podsumowaniu pracy Autorka szczegółowo odnosi się do postawionych celów i dowodzi ich osiągnięcie. Dokonuje również oceny weryfikacji postawionych wcześniej hipotez roboczych. I tak, zgodnie z argumentacją przedstawioną na stronie 164 Autorka dowodzi pozytywną weryfikację hipotezy I: „*Zachowanie ładów środowiskowego przez przedsiębiorstwo transportowe przyczynia się do wzrostu jego wartości ekonomicznej*”. Z kolei na stronie 167 znajdujemy informacje (wraz z uzasadnieniem) o pozytywnej weryfikacji hipotezy 2: „*Zarządzanie ryzykiem środowiskowym wspiera realizację celów ładów środowiskowego w przedsiębiorstwie transportowym*”. W podobnym stylu dowiedziono pozytywną weryfikację hipotezy nr 3: „*Narzędzia analizy strategicznej przyczyniają się do rozwoju przedsiębiorstwa transportowego w obszarze ładów środowiskowego*” (str. 168).

Wobec przytoczonych przez Autorkę na stronach 164-169 argumentów należy zgodzić się z twierdzeniami o realizacji celów rozprawy oraz pozytywnej weryfikacji postawionych hipotez.

Analiza rozprawy doktorskiej pod względem merytorycznym pozwala wnioskować, że Autorka dokonała właściwej analizy literatury oraz wykazała się znajomością warsztatu badawczego, o czym świadczy zarówno jej dobór (93 pozycje) wzbogacony o materiały internetowe, jak i zastosowane metody badań empirycznych (wywiad nieustrukturyzowany, analiza wskaźnikowa, analiza ryzyka środowiskowego oraz analiza SWOT/TOWS).

Z kolei analiza literatury wykorzystanej podczas przygotowania rozprawy nasuwa dwie wątpliwości: pierwsza to kwestia doboru literatury – na 93 pozycje zwarte występuje tylko siedem opracowań obcojęzycznych. Pomimo wspomnianego wcześniej braku kompleksowych opracowań na podjęty przez Autorkę temat należy pamiętać o konieczności wykorzystania w sposób jak najszerszy dostępnej literatury, w tym również zagranicznej. Kwestia druga dotyczy dat wydania niektórych cytowanych opracowań – są to np. opracowania z roku 1972 (poz. 48 w spisie literatury), z roku 1977 (poz. 45 w spisie literatury), z roku 1982 (poz. 28 w spisie literatury), z roku 1989 (poz. 48 w spisie literatury), oraz z roku 1998 (poz. 71 w spisie literatury). Poddaję pod wątpliwość aktualność części opracowań, które powstawały w innej rzeczywistości ekonomiczno-gospodarczej w czasach, gdy pojęcie ładu środowiskowego i ochrony środowiska w zasadzie nie funkcjonowało. Jako przykład wskażę tutaj ujęta przez Autorkę książkę pt. „*Ekonomika transportu*” z roku 1977 – czy na pewno możemy posługiwać się koncepcjami opisywanymi 45 lat temu? W mojej ocenie nie.

4. Ocena strony formalnej pracy

Recenzowana dysertacja doktorska została przygotowana zgodnie z obowiązującymi i stawianymi tego typu opracowaniom wymogami formalnymi. W procesie prezentacji wyników badań i studiów literaturowych właściwie udokumentowano źródła pochodzenia danych literaturowych oraz we właściwy sposób przedstawiono wyniki badań własnych.



Autorka w sposób poprawny opisała tabele i rysunki. Na końcu pracy zamieszczono spis literatury z podziałem na książki, artykuły i rozdziały (93 pozycje), strony internetowe (11 stron www) oraz akty prawne i inne dokumenty (43 dokumenty). W dalszej części znajduje się spis tabel (33 tabele) oraz spis rysunków (5 rysunków).

Język pracy cechuje poprawność gramatyczno-stylistyczna, rozprawa została napisana z zachowaniem staranności w zakresie doboru i wykorzystania słownictwa dotyczącego poruszanej problematyki. W aspekcie formalnym rozprawę należy ocenić pozytywnie. Niezależnie od dokonanej, pozytywnej oceny rozprawy pod względem formalnym obowiązkiem recenzenta jest wskazanie pojawiających się uchybień:

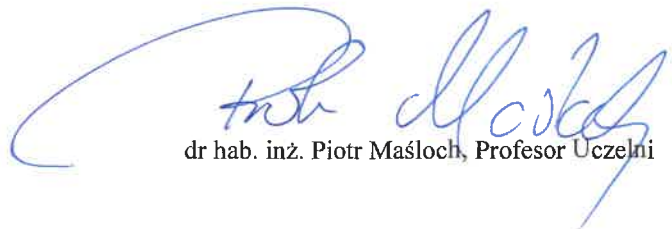
- Brak konsekwencji przy powtórnym odwoływaniu się w przypisach do uprzednio cytowanych prac – Autorka nie stosuje przypisów skróconych, np. str. 23,34, 35, 65, 66, 68, 73.
- Niestarannie sformatowany tekst, tzn. urwane zdania w wierszu poprzedzającym, np. s. 48, 54, 70, 72, 79, 80, 83.

5. Konkluzja

Analiza przedstawionej rozprawy doktorskiej, ze szczególnym zwróceniem uwagi na wyniki studiów literaturowych oraz przeprowadzonych badań empirycznych potwierdzają zarówno wysiłek badawczy Doktorantki, jak i znajomość przez nią warsztatu badawczego. Aby jednak w pełni być przekonany o dojrzałości badawczej Doktorantki wnoszącej, w toku obrony rozprawy, o ustosunkowanie się Autorki do wszystkich, zaznaczonych przez podkreślenie w tekście recenzji, pytań i uwag.

Niezależnie od wskazanych uchybień docenić należy wkład Autorki w rozwój badań dotyczących tak ważnych i wrażliwych kwestii, które powstają na styku problemów transportu i ochrony środowiska. Doktorantka, czego dowiodła z przedstawionej dysertacji, wykazała się wiedzą i umiejętnościami w zakresie sformułowania problemu naukowego oraz dążenia do jego rozwiązania.

Mając głębokie przekonanie, że Doktorantka we właściwy sposób ustosunkuje się do wskazanych uwag uznaję, iż rozprawa doktorska Pani mgr Moniki Złoto – Małolepszy pt. „Zarządzanie przedsiębiorstwami transportowymi a ład środowiskowy”, napisana pod kierunkiem Pani Promotor dr hab. Agaty Mesjasz – Lech, prof. PCz, spełnia wymogi ustawowe. W związku z powyższym **rekomenduje** Radzie Dyscypliny Nauki o Zarządzaniu i Jakości Politechniki Częstochowskiej przyjęcie recenzowanej rozprawy doktorskiej oraz dopuszczenie jej do publicznej obrony, zgodnie z procedurą ubiegania się Pani mgr Moniki Złoto – Małolepszy o nadanie stopnia naukowego doktora nauk społecznych w dyscyplinie nauki o zarządzaniu i jakości.



dr hab. inż. Piotr Maśloch, Profesor Uczelni