



Oponentský posudok habilitačnej práce

Spracovaný na základe žiadosti dekana Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline zo dňa 7. 4. 2025 a so súhlasom Vedeckej rady FPEDAS Žilinskej univerzity v Žiline zo dňa 3. 4. 2025.

Identifikačné údaje

Názov habilitačnej práce:	Determinanty spotrebiteľského záujmu o služby kolaboratívnej spotreby
Habilitant:	Ing. Eva MALICHOVÁ, PhD.
Pôsobisko habilitanta:	Fakulta riadenia a informatiky, Žilinská univerzita v Žiline
Odbor HKaIK:	Ekonomika a manažment podniku
Oponent:	doc. Ing. Katarína Zvaríková, PhD.
Pracovisko oponenta:	Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita v Žiline

Hodnotenie jednotlivých kritérií

Aktuálnosť riešenej témy

Zdieľanie, ako forma ekonomickej interakcie, je prítomné v spoločnosti už od počiatku a tradične prebiehalo medzi účastníkmi, ktorí sa poznali - v rámci úzkych sociálnych väzieb. Rozvoj technológií a online platforiem však zásadne transformoval spôsob prepájania ľudí, pričom umožnil zdieľanie medzi jednotlivcami, ktorí pochádzajú z rôznych geografických oblastí, rôznych sociálnych skupín či kultúrnych prostredí a čo je dôležité, často bez predchádzajúcej osobnej známosti.

Tento fenomén, v odbornej literatúre známy ako kolaboratívna spotreba, zaznamenáva v súčasnosti dynamický rast a podľa odhadov odborníkov dosahuje príjmy viac ako 330 miliárd USD. Zároveň, v kontexte udržateľnosti, efektívneho využívania zdrojov a znižovania environmentálnej záťaže, nadobúda uvedená forma spotreby ešte väčší význam a interdisciplinárny charakter.

V kontexte horeuvedeného, v kombinácii s nejednoznačnou terminologickou bázou a výkladom v odbornej literatúre, môžeme konštatovať, že vo vedeckej komunite ide o vysoko aktuálnu problematiku

Štruktúra a obsahové zameranie práce

Habilitačná práca má zrozumiteľnú a logickú štruktúru. Pozostáva z deviatich hlavných kapitol, ktoré na seba logicky nadväzujú, sú vzájomne vyvážené a ďalej vnútorne štrukturované.

V rámci prvej kapitoly autorka stanovila cieľ práce (nebýva to zvykom, nakoľko cieľ práce býva stanovený až na základe detailnej rešerše literatúry), avšak vzhľadom na to, že nie je jednoznačne predpísaná štruktúra práce, nemôžeme to chápať ako výrazný nedostatok. V rámci nasledujúcich štyroch kapitol sú vysvetlené základné pojmy, ktoré úzko súvisia s koncepciou kolaboratívnej spotreby, jej podstata, typy obchodných modelov, teória plánovaného správania ako východiskový rámec pre pochopenie zámeru využívať služby kolaboratívnej spotreby v oblasti zdieľanej mobility, ako aj konkrétne služby zdieľanej mobility.

Ako sama habilitantka uvádza, pojem kolaboratívna spotreba nie je v odbornej literatúre jednoznačne vymedzený a často ho autori zamieňajú s pojmami ako zdieľaná ekonomika, gig ekonomika, ekonomika prístupu a pod. V rámci teoretického vymedzenia problematiky boli použité zdroje z databázy Scopus. Otázne však ostáva, či by nebolo vhodnejšie využiť zdroje z databázy Web of Science, ktorá je považovaná v podmienkach SR za relevantnejší zdroj a zároveň aj vedecko-publikačná činnosť v podmienkach SR (pri graducačnom raste, posudovaní projektov ale aj pri deľovaní zdrojov zo štátneho rozpočtu) je primárne posudzovaná podľa indexácie v spomínanej databáze. Napríklad, ak by autorka vychádzala z highly cited papers, ktoré definuje iba WoS, došla by pravdepodobne k zisteniu, že v súčasnosti sa autori prikláňajú k využívaniu pojmu zdieľaná ekonomika, ako k zastrešujúcemu pojmu pre vyššie spomínané termíny (ak sú oba pojmy zadávané vo vyhľadávaní súčasne - napr. to potvrdzujú aj Hossain (2016), či Martin (2016), ktorí sú citovaní aj v práci).

Nasledujúce tri kapitoly predstavujú praktickú časť práce zameriavajúcu sa na dve významné časti zdieľanej mobility - ridesharing (zdieľanie jász) a bikesharing (zdieľanie bicyklov). Autorka sa najskôr zaoberala identifikovaním základných faktorov ovplyvňujúcich záujem o služby individuálnej mobility v kolaboratívnej spotrebe a následne tieto poznatky konfrontovala v špecifickom kontexte Slovenskej republiky. Záverečná kapitola sa venuje diskusii.

Zrozumiteľnosť stanovených cieľov a miera ich splnenia

Hlavným cieľom habilitačnej práce je rozvoj vedeckých poznatkov na základe skúmania a identifikácie faktorov ovplyvňujúcich rozhodovanie spotrebiteľov pri využívaní kolaboratívnych služieb so zameraním sa na služby zdieľanej mobility.

Štandardne sa na základe metodológie vedeckej práce pri stanovení cieľov používa infinitív a cieľom môže byť napr. preskúmať, komparovať, kvantifikovať, skonštruovať, vymedziť a pod. Rozvoj vedeckých poznatkov nepovažujeme za vhodne stanovený cieľ, nakoľko je stanovený pomerne vágne a nevieme, čo vlastne znamená.

Metódy spracovania a postupy riešenia

V rámci habilitačnej práce boli použité základné metódy formálnej logiky ako analýza, syntéza, indukcia, či dedukcia. Oceňujem rozsiahlu prácu s odbornou literatúrou, ktorá predstavuje jeden z nosných pilierov habilitačnej práce. V rámci systematickej literárnej rešerše bola použitá databáza Scopus, pričom habilitantka transparentne popísala spôsob, ako boli jednotlivé odborné články, ktoré boli predmetom rešerše, extrahované z databázy. Na základe rozsiahlej literárnej rešerše boli identifikované exogénne a endogénne faktory ovplyvňujúce ridesharing a bikesharing. Ich významnosť bola následne skúmaná na základe frekvencie ich výskytu v odborných článkoch a podľa toho, či boli v rámci skúmaných štúdií identifikované ako signifikantné.

Na pochopenie zámeru využívať služby kolaboratívnej spotreby v oblasti zdieľanej mobility bola použitá teória plánovaného správania, ktorá pomáha odpovedať na otázku, ako postoje, subjektívne normy a vnímaná kontrola správania ovplyvňujú percepciu a zapojenie sa do služieb zdieľanej mobility.

Výsledky práce

Výsledky práce sú prehľadne prezentované, logicky interpretované a ponúkajú holistický pohľad na spotrebiteľské správanie v oblasti zdieľanej mobility. V rámci habilitačnej práce boli skúmané a identifikované endogénne a exogénne faktory, ktoré ovplyvňujú ridesharing a bikesharing a bola determinovaná ich signifikantnosť. Následne sú prezentované výsledky výskumov autorky zamerané na kontext SR.

Vedecký a pedagogický prínos

Práca je prínosom pre vedecký diskurz, nakoľko zhrňuje doterajšie poznatky o signifikantných faktoroch ovplyvňujúcich ochotu spotrebiteľov využiť služby individuálnej mobility v rámci kolaboratívnej spotreby. Ako prínos považujem aj identifikáciu faktorov čas, deň a dĺžku cesty ako významné výskumné medzery, ktorým sa doteraz odborná literatúra dostatočne nevenovala (s. 77).

Poznatky uvedené v habilitačnej práci môžu byť využiteľné aj v rámci pedagogického procesu.

Aplikačný prínos pre prax

Habilitantka uvádza odporúčania v kontexte SR, ktoré môžu byť užitočné pri podpore kolaboratívnej spotreby v kontexte individuálnej dopravy.

Formálna úprava

Formálna úprava práce je na dobrej úrovni, vyskytli sa drobné preklepy, ktoré sú pri danom rozsahu práce bežné a akceptovateľné. Rada by som upozornila na nasledujúce:

- za číselným označením kapitol by podľa pravidiel slovenského pravopisu mali byť bodky,
- v kapitole 2.2.1. definujete základné charakteristiky kolaboratívnej spotreby - bolo by vhodnejšie jednotlivé charakteristiky doložiť zdrojmi, aby sa zdôraznila ich relevantnosť v kontexte vymedzenia problematiky a potvrdila sa tým aj naozaj robustná práca s literatúrou,
- tabuľky 1 a 2 majú anglické hlavičky,
- obrázok 5 platba za službu by mala ísť šípka len od zákazníka k poskytovateľovi služby, prípadne, ak je to správne, prosím vysvetliť,
- s. 68 použitý pojem ride-hailing, ktorý predtým nebol nikde vysvetlený a bol používaný pojem ridesharing,
- obr. 29 nevhodne zvolená farebná škála, možnosti pravdepodobne áno a nie splývajú,
- obrázok 30 je zdroj uvedený na samostatnej strane,
- na s. 117 je definovaná vzorka, ale bolo by vhodnejšie ju uviesť už pri prvej zmienke výskumu zameraného na ridesharing (s. 112),
- kapitola 8.2.1.3. Kľúčové faktory ovplyvňujúce zdieľanie bicyklov naprieč vekovými skupinami na Slovensku - názov kapitoly nie je príliš vhodný, nakoľko boli skúmané len 2 vekové kohorty 16-24 rokov a 50+.

Hodnotenie plnenia požiadaviek stanovených pre získanie titulu „docent“

Hodnotenie pedagogickej, vedecko-výskumnej a publikačnej činnosti

Pedagogickú, vedecko-výskumnú a publikačnú činnosť habilitantky hodnotím pozitívne. Okrem iného je potrebné konštatovať, že korešpondujú s odborom HKaIK.

Zhodnotenie plnenia požiadaviek pre získanie titulu „docent“

Habilitantka plní po kvantitatívnej ale najmä kvalitatívnej stránke požiadavky pre získanie titulu "docent". Je potrebné zdôrazniť kvalitnú publikačnú činnosť v časopisoch vydávaných renomovanými vydavateľstvami s vysokým impact factorom a article influence score, ako napr. Transportation Research, Plos One, Transportation, či Travel Behaviour and Society.

Záverečné hodnotenie

Záverečné hodnotenie habilitačnej práce a námety do diskusie

Predkladaná habilitačná práca sa zameriava na vysokoaktuálnu tému kolaboratívnej spotreby, pričom vymedzuje pojem kolaboratívna spotreba a identifikuje základné faktory, ktoré ju ovplyvňujú pri individuálnej mobilite, konkrétne pri ridesharingu a bikesharingu. Práca predstavuje prínos tak v rámci vedecko-výskumného diskurzu, ako aj pre prax.

Na s. 22 uvádzate, že ste porovnávali 12 definícií kolaboratívnej spotreby a 17 zdieľanej ekonomiky. V prílohe máte však uvedené iba skúmané definície zdieľanej ekonomiky a nie kolaboratívnej spotreby. Podľa akého kľúča ste vybrali definície pre komparáciu? Vyjadrite sa prosím aj k tomu, prečo ste do porovnania (Obr. 3) nezahrnuli aj "vlastníctvo", nakoľko sama uvádzate, že množstvo definícií zdôrazňuje práve absenciu prechodu vlastníctva (napr. to uvádzate na s. 25 "Na základe spomínaných definícií je preto v tejto práci kolaboratívna spotreba chápaná ako: spoločné využívanie tovarov a služieb, či už komerčného alebo nekomerčného charakteru, ktoré funguje primárne na prepojení poskytovateľov a užívateľov týchto tovarov a služieb pomocou online platforiem, pričom pri ňom nedochádza k zmene ich vlastníctva.").

V rámci negatív a výziev kolaboratívnej spotreby (kapitola 2.2.3.) sa zameriavate skôr na ekonomickú a spoločenskú stránku a len okrajov spomínate výzvy v oblasti environmentalistiky. Mohli by ste definovať základné výzvy kolaboratívnej spotreby z pohľadu vplyvu na životné prostredie?

V kapitole 2.2.4. skúmate kolaboratívnu spotrebu v kontexte SDGs. Napr. pri ciele 13: Opatrenia v oblasti klímy uvádzate, že kolaboratívna spotreba znižuje uhlíkovú stopu. Je to však skutočne tak?

Podľa akej metodiky ste postupovali pri použití vzorca (1)?

Pri vnútorných faktoroch máte v obr. 12 uvedené povelanie ako významný socio-demografický faktor. Avšak v texte nie je daný faktor identifikovaný. Môžete sa k významnosti tohto faktora vyjadriť? Ako ovplyvňuje percepciu využívania ridesharingu?

V kontexte sociálneho vplyvu pri percepcii ridesharingu absentuje, podľa môjho názoru, aj pohľad tlaku spoločnosti v kontexte udržateľnosti.

Pri bikesharingu (obr. 18) máte preferencie v oblasti dopravy uvedené v rámci personálnych charakteristík, ale v texte sú uvádzané ako súčasť vnímaného očakávania.

Na s. 121 uvádzate ako jedno z odporúčaní pre zvýšenie bikesharingu na Slovensku: "Vyzdvihnutie bikesharingu ako udržateľnej formy dopravy prispievajúcej k ochrane životného prostredia môže byť obzvlášť účinné vzhľadom na meniace sa preferencie spotrebiteľov v oblasti ekologického správania sa a zároveň aj ako prostriedok kolaboratívnej participácie na

podieľaní sa na dosahovaní globálnych cieľov udržateľnosti." Je toto odporúčanie relevantné pre slovesný kontext a pre všetky generácie?

Na s. 81 odporúčate zmeniť spotrebiteľské správanie. Avšak ako uvádza odborná literatúra, ide o komplexný proces, ktorý si vyžaduje kombináciu rôznych, či už psychologických, ekonomických alebo sociálnych nástrojov. Ako by ste teda chceli dosiahnuť zmenu v spotrebiteľskom správaní?

Na základe uvedeného odporúčam prijať prácu k obhajobe pred habilitačnou komisiou a po jej úspešnom vykonaní udelenie titulu docent v odbore habilitačného konania a inauguračného konania ekonomika a manažment podniku.

V Žiline, dňa 5. 5. 2025

.....
podpis oponenta