

RECENZJA

rozprawy doktorskiej mgr. Pawła Wacka

pt. „Infrastruktura transportu a rozwój gospodarczy regionów Polski”,

Wrocław 2017, ss. 388, przygotowanej pod kierunkiem naukowym

dr hab. Ewy Pancer-Cybulskiej, prof. UE – promotora pracy

i promotora pomocniczego dra Łukasza Olipry.

Podstawą do sporządzenia recenzji było pismo Dziekana Wydziału Nauk Ekonomicznych prof. dr. hab. Czesława Zająca z dnia 3 listopada 2017 r.

Części recenzji:

- tematyka rozprawy,
- cele pracy i przyjęte hipotezy badawcze,
- metody badawcze,
- struktura i ocena wartości merytorycznej rozprawy,
- wykorzystana literatura i materiały źródłowe,
- rezultaty badawcze,
- ocena strony formalnej i technicznej pracy,
- konkluzja końcowa.

1. Tematyka rozprawy

W Unii Europejskiej (UE) jedną ze wspólnych polityk uczyniono politykę transportową uznano bowiem, że jej wdrażanie usprawni funkcjonowanie wspólnego rynku i ułatwi swobodny przepływ towarów, usług oraz osób, promując rozwój ugrupowania i podnosząc jego konkurencyjność. Promowanie polityki transportowej w UE ma na celu nie tylko wsparcie rozwoju sektora transportu, lecz także umożliwienie sprostania wyzwaniom, których obecnie doświadczą, poprzez inwestycje realizowane dzięki środkom finansowym przekazywanym z budżetu UE w ramach polityki spójności. Uznaje się bowiem, iż tego rodzaju interwencje przyczyniają się do rozwoju społeczno-gospodarczego regionów,

w szczególności o niższym poziomie rozwoju i słabszej dynamice. Mają również poprawić dostępność poszczególnych obszarów i zapewnić harmonijny rozwój całego ugrupowania integracyjnego, a zatem stanowić o osiągnięciu spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej, sprzyjając również wzmocnieniu konkurencyjności.

W dorobku teoretycznym identyfikuje się czynniki oddziałujące na rozwój/wzrost gospodarczy regionów. Istotny jest zatem dobór takich kierunków interwencji (obszarów wsparcia), które przyczyniałyby się do przeobrażeń w strukturach gospodarczych regionów, do aktywizacji regionów słabiej rozwiniętych. W szczególności inwestycje transportowe posiadają ważne znaczenie w nowych krajach członkowskich UE, w tym w Polsce, na który to obszar kieruje się znaczące środki finansowe. Jak wynika bowiem z danych przedstawionych w Siódmym raporcie na temat spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej, środki finansowe z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności w krajach UE-12 w latach 2007-2013 stanowiły ponad 40% całkowitych nakładów publicznych na ten obszar¹. Środki finansowe pochodzące z budżetu UE powinny być traktowane jako katalizator dokonujących się przemian w krajach i regionach UE, pobudzać procesy rozwojowe, sprzyjając procesowi konwergencji. Jednakże ostateczne efekty realizowanych interwencji w ramach polityki spójności zależą od wielu złożonych czynników i uwarunkowań. Istotny jest właściwy dobór kierunków wsparcia w krajach i regionach charakteryzujących się niższym poziomem rozwoju.

W związku z tym podejmuje się dociekania badawcze dotyczące wpływu inwestycji w zakresie infrastruktury transportu na rozwój krajów i regionów i podnoszenie ich konkurencyjności. W szczególności jest to istotne w kontekście wsparcia finansowego przekazywanego w ramach polityki spójności, w tym nowym krajom członkowskim, i właściwego wyboru kierunków dokonywanych interwencji. Pojawiają się zatem także pytania dotyczące znaczenia funduszy UE przekazywanych na rozwój infrastruktury transportu w kontekście roli, jaką mają pełnić w aktywizacji gospodarczej regionów. Realizowane badania powinny zatem objaśniać skuteczność i efektywność interwencji w zakresie rozwoju infrastruktury, w tym transportu, w krajach i regionach nowych krajów członkowskich. Ważne staje się bowiem nie tylko pozyskanie funduszy, lecz i efektywne ich wykorzystanie w celu dynamizowania rozwoju regionów. Jednakże istotne jest inwestowanie w takie czynniki, które umożliwią przebudowę struktur gospodarek regionalnych i wypracowanie ich trwałej przewagi konkurencyjnej w długim okresie.

¹ *Mój region, moja Europa, nasza przyszłość. Siódmy raport na temat spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej*, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, Luksemburg 2017, s. 197-198.

Recenzowana rozprawa doktorska przygotowana przez mgr. Pawła Wacka, koncentrująca rozważania na wpływie infrastruktury transportowej na rozwój gospodarczy regionów Polski, wpisuje się w nurt obecnie prowadzonych dyskusji dotyczących roli poszczególnych czynników w aktywizacji regionów i efektywności wsparcia finansowego polityki spójności, a zarazem i kierunków pomocy UE w krajach i w regionach charakteryzujących się niższym poziomem rozwoju. Podkreślić należy trafność wyboru problematyki badawczej objętej rozprawą, która jest ważna, aktualna, a omówienie problematyki zostało dokonane przez Doktoranta w sposób kompleksowy, co zostało odzwierciedlone w części teoretycznej i empirycznej. Tytuł został właściwie zredagowany. Uważam, iż recenzowana rozprawa doktorska wypełnia istniejącą lukę badawczą i stanowi również pracę oryginalną.

2. Cele pracy i przyjęte hipotezy badawcze

W recenzowanej rozprawie doktorskiej Doktorant sformułował cel główny w następującym brzmieniu: „Głównym celem pracy jest przedstawienie zależności między rozwojem infrastruktury transportu a rozwojem gospodarczym regionów Polski w latach 2004-2013” (str. 10). Sformułowano również następujące trzy cele szczegółowe (str. 11):

1. „Przedstawienie jak rozwinęły się i zmieniły systemy transportowe w regionach Polski w latach 2004-2013. W ramach tego celu szczegółowego zostało omówione i przeanalizowane, w jaki sposób wykorzystane zostały środki z programów operacyjnych oraz jakie są efekty polityki transportowej, tj. konwergencja, czy dywergencja regionów Polski.
2. Przeanalizowanie jak rozwój systemów transportowych w Polsce kształtuje się na tle rozwoju analogicznych systemów transportowych w regionach w Niemczech, w Czechach, na Słowacji i na Węgrzech (przeprowadzenie analizy porównawczej).
3. Przeanalizowanie efektywności wykorzystania środków przeznaczonych w ramach programów operacyjnych na innowacyjność i inwestycje w infrastrukturę transportu w latach 2004-2013 oraz próba odpowiedzi na pytanie, który z tych obszarów powinien mieć w Polsce priorytet, jeśli chodzi o nakłady inwestycyjne”.

Cele zostały prawidłowo i jasno sformułowane. W celach szczegółowych nr 2 i nr 3 sformułowanie „przeanalizowanie” zastąpiłabym innym wyrażeniem, bowiem „analiza” stanowi metodę badawczą.

W dysertacji postawiono hipotezę główną w następującym brzmieniu: ”Inwestycje w infrastrukturę transportu były czynnikiem rozwoju regionalnych systemów transportowych a w efekcie – rozwoju gospodarczego Polski w latach 2004-2013” (str. 11).

Przyjęto także następujące hipotezy pomocnicze (str. 11):

1. „Dostęp i wykorzystanie środków unijnych na inwestycje w rozwój infrastruktury transportu przyczyniły się do istotnych jakościowych i ilościowych zmian w infrastrukturze transportu. Polityka transportowa realizowana w Polsce w latach 2004-2013 doprowadziła jednak do zwiększenia się dysproporcji w rozwoju regionów wewnątrz kraju.
2. W okresie 2004-2013 różnice w rozwoju systemów transportowych Polski, Niemiec, Czech, Słowacji i Węgier zmniejszyły się. Różnica między poziomem rozwoju systemów transportowych Niemiec i pozostałych badanych państw jest jednak ciągle istotna.
3. Środki przeznaczone na inwestycje w infrastrukturę transportu zostały wykorzystane efektywniej niż te przeznaczone na innowacyjność”.

Hipotezy: główna i pomocnicze zostały właściwie sformułowane i są poprawne. Pewne uwagi należy jednak poczynić, bowiem uważam, że hipoteza pomocnicza nr 1 jest bardzo rozbudowana, składa się z dwóch zdań, stanowiących zasadniczo dwie odrębne hipotezy badawcze, podlegające dalszej weryfikacji. W związku z tym, wydaje się, że właściwsze byłoby sformułowanie dwóch odrębnych pomocniczych hipotez badawczych. Natomiast odnośnie do hipotezy pomocniczej nr 2, pewną wątpliwość budzi sformułowanie drugiej części tej hipotezy w kontekście możliwości jej weryfikacji. Sam Doktorant również podkreślił trudności w jej weryfikacji z uwagi na nieprecyzyjność (str. 288). Tym niemniej jednak uważam, że warto wskazywać w pracach naukowych kwestie odnośnie do których trudno dokonać jednoznacznego rozstrzygnięcia.

W hipotezie pomocniczej nr 3 należałoby doprecyzować, że będzie oceniana efektywność wykorzystania funduszy UE przyznanych Polsce i kierowanych na infrastrukturę transportu i wspieranie innowacyjności gospodarki w ramach wdrażanych programów operacyjnych w latach 2004-2013. Poczynione zastrzeżenia nie wpływają na ocenę przyjętych celów i hipotez, która jest pozytywna.

3. Metody badawcze

W recenzowanej dysertacji wykorzystano zróżnicowane metody badawcze, co w mojej ocenie, warto podkreślić. Doktorant przeprowadził krytyczną analizę literatury przedmiotu w oparciu o bogaty materiał źródłowy. Wykorzystano także metodę statystyczno-opisową.

Uporządkowania analizowanych regionów ze względu na poziom rozwoju systemów transportowych w okresie objętym analizą tj. 2004-2013 dokonano wykorzystując metodę taksonomiczną - opracowując syntetyczny wskaźnik rozwoju systemów transportowych (SWRT). Doktorant na potrzeby podjętych badań wykorzystał dane pochodzące z bazy danych statystycznych Eurostat, z Banku Danych Lokalnych GUS oraz pozyskane z innych źródeł, m.in. STRATEG, Komisji Europejskiej, PKP PLK oraz dane przekazane przez wybrane porty lotnicze. Wykorzystane metody badawcze uznać należy za właściwie dobrane i prawidłowe dla osiągnięcia sformułowanych celów i weryfikacji przyjętych hipotez badawczych.

4. Struktura i ocena wartości merytorycznej rozprawy

Recenzowana rozprawa składa się ze wstępu, pięciu rozdziałów i zakończenia. Zawiera także spis tabel, spis rysunków, spis wykresów, bibliografię oraz cztery aneksy. Praca obejmuje 388 stron, w tym spis tabel zawiera 101 tabel, spis rysunków obejmuje 24 rysunki, spis wykresów - 26 wykresów. Bibliografia natomiast liczy 19 stron (str. 295-313).

Struktura rozprawy jest prawidłowa, także kolejność, układ rozdziałów i ich zawartość uznają za właściwy i przemyślany.

W rozdziale pierwszym, będącym rozdziałem teoretycznym, podjęte rozważania koncentrują się wokół podstawowych pojęć dotyczących transportu, infrastruktury transportu i systemów transportowych. Wskazuje się także na jego znaczenie w gospodarce oraz identyfikuje podstawowe zjawiska występujące w gospodarce światowej i oddziałujące na transport. W rozdziale drugim, także o charakterze teoretycznym, omówiono wybrane zagadnienia dotyczące rozwoju regionalnego szczegółowo analizując wybrane czynniki oddziałujące na rozwój gospodarczy regionów takie jak: infrastruktura transportowa, dostępność transportowa oraz innowacyjność. W rozdziale trzecim omówiono politykę transportową UE, jak również wskazano na finansowe wsparcie kierowane na rozwój transportu w ramach polityki spójności UE i przedstawiono najważniejsze zrealizowane inwestycje w tym obszarze. Rozważania podjęte w rozdziale czwartym koncentrują się na przedstawieniu i omówieniu wyników badań empirycznych przeprowadzonych przez Doktoranta, dotyczących rozwoju systemów transportowych w regionach Polski i w regionach wybranych krajów. Natomiast w rozdziale piątym podjęto próbę identyfikacji zmian w zakresie innowacyjności Polski, jak i infrastruktury transportu w latach 2004-2013. W zakończeniu zawarto najważniejsze wnioski wynikające z prowadzonych rozważań.

Uznać należy, iż przyjęta struktura dysertacji jest prawidłowa, spójna, występują logiczne powiązania pomiędzy poszczególnymi jej rozdziałami. Z uwagi na dużą objętość dysertacji, warto byłoby w każdym rozdziale zamieścić podsumowanie, co ułatwiłoby odbiór przedstawianych treści.

Przystąpię do szczegółowej oceny poszczególnych części przedłożonej rozprawy.

We wstępie Autor dokonał uzasadnienia podjętej problematyki badawczej, wskazując również na przedmiot badań, cele pracy, przyjęte hipotezy badawcze i zastosowane metody badawcze. Omówiono także szczegółowo strukturę rozprawy doktorskiej. Uznać należy, że sformułowany wstęp zawiera wszystkie niezbędne elementy wymagane w rozprawach doktorskich. Został napisany komunikatywnym językiem. Wstęp zyskałby na przejrzystości, gdyby niektóre rozważania podjęte we wstępie przedstawić w sposób bardziej syntetyczny. Doktorant objaśnia pojęcia przyjęte na potrzeby prowadzonych rozważań, ale warto byłoby doprecyzować pojęcie efektywności i jej pomiaru (w hipotezie pomocniczej nr 3 Doktorant wskazuje, iż „Środki [...] zostały wykorzystane efektywniej”, a na str. 12 pisze o efektywności inwestycji).

Rozdział pierwszy zatytułowany „Transport jako przedmiot badań w naukach ekonomicznych” składa się z czterech podrozdziałów, a rozważania teoretyczne rozpoczynają się szczegółowym omówieniem pojęcia transportu i infrastruktury transportu. Następnie przedstawiono pojęcie systemów transportowych i dokonano ich charakterystyki. Prowadzone tu są rozważania dotyczące roli transportu w gospodarce, podkreślając występowanie zależności między wzrostem gospodarczym a rozwojem transportu (str. 32). W tym miejscu warto byłoby podjąć szerszą dyskusję wokół zagadnień dotyczących wpływu infrastruktury transportu na gospodarkę i proces konwergencji, syntetyzując wyniki badań przedstawionych w literaturze przedmiotu (ewentualnie odnieść się do tego zagadnienia w innej części dysertacji np. w punkcie 2.3). W dalszej części tego rozdziału Doktorant wskazuje na wybrane zjawiska występujące we współczesnej gospodarce światowej, które posiadają implikacje na rozwój transportu i rozwój infrastruktury transportu. Autor słusznie zwraca uwagę na zróżnicowane aspekty oddziaływania transportu na środowisko naturalne, w tym na jego degradacyjny wpływ, zarazem podkreślając znaczenie polityki transportowej w ograniczaniu zanieczyszczeń środowiska.

W rozdziale pierwszym Doktorant podjął próbę uporządkowania zagadnień teoretycznych dotyczących transportu i jego roli w gospodarce, także wskazując na współczesne trendy na ten transport oddziałujące. Prezentuje stanowiska różnych autorów nie tylko polskiej, ale i z zagranicznej literatury przedmiotu, której dobór uznać należy za

właściwy i trafny. Doktorant wykazał się znajomością podjętej problematyki, umiejętnością krytycznej analizy literatury przedmiotu. Rozdział ten posiada znaczący ładunek poznawczy, a rozważania prowadzone są w sposób syntetyczny, co należy do walorów tego rozdziału.

Rozdział drugi został zatytułowany „Infrastruktura transportu, dostępność transportowa i innowacyjność jako czynniki rozwoju gospodarczego regionu - aspekty teoretyczne”, jest bardzo rozbudowany i składa się z siedmiu podrozdziałów. Rozdział ten Doktorant rozpoczyna się od rozważań dotyczących pojęcia regionu, prezentując stanowiska różnych autorów. Słusznie zwraca uwagę na podejście traktujące region jako system ekonomiczno-przestrzenny przez pryzmat istniejących tam powiązań, w tym połączeń fizycznych (str. 49), jak również wskazuje na inne typologie regionów, w tym ujmujące jako kryterium ich wyodrębnienia strukturę wewnętrzną (str. 52). W kolejnym podrozdziale zatytułowanym „Rozwój regionalny i jego czynniki w świetle teorii ekonomii” Doktorant dokonuje przeglądu teorii wzrostu/rozwoju i innych koncepcji teoretycznych objaśniających czynniki rozwoju regionalnego, istotnych w kontekście opracowywania kierunków polityki rozwoju. Szkoda, że Doktorant w podpunkcie 2.2.1. nie sięgnął do oryginalnych źródeł przywołując odpowiednie koncepcje rozwoju regionalnego, natomiast oparł się w dużej mierze na pozycji jednego autora. Punkt ten uważam za nadmiernie rozbudowany, warto byłoby go ograniczyć, ewentualnie odnieść się w większym stopniu do roli wiedzy i innych czynników niematerialnych. Następnie zwrócono uwagę na te koncepcje rozwoju regionalnego, które podkreślają rolę i znaczenie infrastruktury transportu w rozwoju gospodarczym, a zarazem wyjaśniają przyczyny występowania różnicowań pomiędzy regionami. Tę część (podpunkt 2.2.2) uważam za istotną w kontekście prowadzonych rozważań.

W punkcie 2.3 rozważania dotyczą roli infrastruktury transportu w kształtowaniu rozwoju ekonomicznego regionu. Doktorant wskazuje na odmienne podejścia, identyfikując zarazem zróżnicowane efekty oddziaływania inwestycji w infrastrukturę transportu, zwracając uwagę na efekty związane z rozwojem infrastruktury transportu i jej oddziaływanie na rozwój społeczno-gospodarczy regionu i metropolii (str. 75). Doktorant ma świadomość, iż występuje wiele trudności w zakresie dokonania pomiaru tego wpływu (str. 77-78). Zarazem podkreśla występowanie „efektów niepożądanych” (str. 78). Warto, gdyby Doktorant w sposób znacznie szerszy omówił nie tylko wzmiankowane efekty niepożądane, lecz również efekty wspierania infrastruktury transportowej w ramach polityki spójności, w szczególności w regionach słabiej rozwiniętych w krajach UE-15, bowiem są niejednoznaczne, np. w regionach Hiszpanii, Portugalii. Należy przy tym zwrócić uwagę, iż dokonywane inwestycje, w tym w zakresie infrastruktury transportu w słabiej rozwiniętych regionach

muszą być adekwatne do potrzeb regionów. Następnie Doktorant omawia dostępność transportową (punkt 2.4.), a zamknięciem rozważań w zakresie infrastruktury transportu jest pkt 2.5. dotyczący badań wpływu infrastruktury na rozwój regionu. Kolejny punkt 2.6. dotyczy innowacji i ich roli w rozwoju gospodarczym. Zwraca uwagę tabela 12, bardzo rozbudowana i przedstawiająca czynniki innowacyjności w wybranych teoriach rozwoju regionalnego (str. 98-101). Szkoda, że nie została samodzielnie opracowana przez Doktoranta. W ostatnim podrozdziale prowadzone są rozważania teoretyczne dotyczące powiązań pomiędzy transportem a innowacyjnością, są one interesujące poznawczo. Uważam, że rozważania podjęte w tym rozdziale są bardzo rozbudowane, bowiem obejmuje ponad 50 stron. W związku z tym niektóre jego treści warto byłoby ograniczyć i ująć w sposób bardziej syntetyczny, czyniąc odpowiednie odwołania do literatury przedmiotu (np. w punkcie 2.6.).

Podsumowując, w mojej opinii przyjęta koncepcja rozdziału jest właściwa, interesująca, zwłaszcza w kontekście rozważań prowadzonych w dalszych rozdziałach. Doktorant wskazuje nie tylko na znaczenie transportu i dostępności transportowej, lecz również zwraca uwagę na innowacje i istniejące wzajemne powiązania. Doktorant niewątpliwie wykazał się wiedzą w omawianym obszarze tematycznym. Wysoko należy ocenić walory poznawcze i merytoryczne tego rozdziału.

W rozdziale trzecim zatytułowanym „Transport i infrastruktura transportu w politykach Unii Europejskiej” składającym się sześciu podrozdziałów, skoncentrowano rozważania na polityce transportowej UE i wsparciu finansowym inwestycji w zakresie infrastruktury transportu w ramach polityki spójności. Doktorant przedstawia podstawy prawne europejskiej polityki transportowej identyfikując poszczególne etapy jej realizacji, jak i zapisy w dokumentach prawnych konstytuujące funkcjonowanie tej polityki. W punkcie 3.2. zwraca się uwagę na ewolucję polityki spójności, jej instrumenty i rolę we wspieraniu rozwoju transportu. Należałoby dostosować tytuł tego punktu do treści podjętych tam rozważań. Doktorant identyfikuje także kierunki wydatkowania środków finansowych polityki spójności ze szczególnym uwzględnieniem wydatków przeznaczonych na infrastrukturę transportu w latach 2004-2013. Szkoda, że nie podjęto szerszej dyskusji dotyczącej alokacji tych środków na cele transportowe w krajach, których regiony objęte są badaniem w rozdziale czwartym, jak i w perspektywie finansowania 2014-2020. Następnie Doktorat omawia sieci TENT-T w kontekście ich wpływu na spójność w UE, wskazując na założenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, jak również prezentuje modele umożliwiające ocenę wpływu sieci TENT-T na spójność społeczno-gospodarczą w UE i ich oddziaływanie na

rozwój transportu, dostępności transportowej. Przedstawiono także najważniejsze inwestycje infrastrukturalne wdrażane w UE w odniesieniu do TEN-T.

Omówienie podstawowych dokumentów strategicznych dotyczących polityki transportowej w Polsce i jej wdrażanie na poziomie krajowym i regionalnym dokonano w ostatnich częściach tego rozdziału. Warto byłoby wskazać na znaczenie wsparcia finansowego UE rozpatrując całkowitą wielkość nakładów ponoszonych na rzecz infrastruktury transportowej w Polsce w analizowanym okresie, jak również krótko scharakteryzować stan rozwoju tej infrastruktury w Polsce i w jej regionach w kontekście podejmowanych inwestycji realizowanych przy współudziale środków finansowych UE. W szczególności należy zwrócić uwagę na problemy województw Polski wschodniej w zakresie infrastruktury transportu, jak i na zrealizowane inwestycje z funduszy UE w tych regionach.

Rozdział czwarty pt. "Rozwój systemów transportowych w Polsce na tle wybranych krajów UE w latach 2004-2013. Badania własne", prezentujący wyniki badań empirycznych, obejmuje trzy podrozdziały i rozpoczyna się od omówienia dotychczas zrealizowanych badań i przedstawienia ich wyników w zakresie rozwoju sieci transportowych w Polsce obejmujących lata 2004-2013, a także oddziaływania funduszy na procesy rozwojowe w Polsce.

Wyniki badań empirycznych przeprowadzonych przez Doktoranta i dotyczące rozwoju systemów transportowych w regionach Polski w latach 2004-2013 przedstawiono w punkcie 4.2., wykorzystując w tym celu syntetyczny wskaźnik rozwoju systemów transportowych. Warto podkreślić, iż Doktorant szczegółowo wyjaśnia przyjętą metodologię badania, szczegółowo omawia dobór zmiennych przyjętych na potrzeby badań. Następnie w punkcie 4.2.3. „Wyniki badań” przeprowadzono analizę zmian w zakresie wartości poszczególnych zmiennych objaśniających dla poszczególnych województw oraz wyniki SWRT. Warto byłoby dokonać podziału tego podrozdziału na dwa podpunkty, jak również poczynić odpowiednie odwołania w tekście dotyczące danych zamieszczonych w aneksie. Przyjmując, że badania empiryczne zostały przeprowadzone prawidłowo, wskazuje się, że „najsłabiej rozwinięte systemy transportowe miały regiony leżące we wschodniej Polsce”, jak dalej pisze Doktorant nie następuje zmniejszanie dystansu względem innych regionów (str. 203). Jest to również uwidocznione w przynależności województw: lubelskiego, warmińsko-mazurskiego, podkarpackiego i podlaskiego do czwartej klasy topologicznej w całym analizowanym okresie (str. 208). W związku z tym powstaje pytanie: jakie są przyczyny takiego stanu, jak

wspomóc te najsłabsze regiony i wynikające stąd wnioski/rekomendacje Doktoranta dla polityki gospodarczej (regionalnej, transportowej)?

W dalszej części rozdziału (w podpunkcie 4.2.4.) wskazano na powiązania istniejące między rozwojem systemów transportowych a rozwojem gospodarczym regionów Polski, podkreślając zarazem, iż następuje dywergencja w rozwoju gospodarczym Polski, rozpatrując wskaźnik PKB/mieszkańca. Doktorant stwierdza występowanie zależności między rozwojem gospodarczym a rozwojem systemów transportowych. Budzi pewną wątpliwość wybór zmiennych na podstawie których Autor stwierdza występowanie zależności korelacyjnej pomiędzy rozwojem systemów transportowych a rozwojem gospodarczym.

Dalsza część badań koncentruje się na zbadaniu rozwoju systemów transportowych w regionach nie tylko Polski, lecz i w regionach wybranych krajów: Niemiec, Czech, Słowacji i Węgier, łącznie analizą obejmującą 51 regionów w latach 2004-2013. Tu stawiam pytanie do Doktoranta: o regiony jakich krajów można byłoby rozszerzyć zakres analizy? Podobnie, jak dla badania obejmującego tylko regiony Polski, Doktorant omawia dobór zmiennych, wyniki badań oraz przedstawia systemy transportowe regionów wybranych krajów w kontekście ich rozwoju gospodarczego. W tabeli nr 28 (str. 222) należy wyjaśnić, co to jest tzw. ranking postępu. Uwaga do podpunktu 4.3.2. jest podobna do tej skierowanej do podpunktu 4.2.3, podniesiona już w recenzji i dotycząca podziału jego treści. Wnioski wynikające z przeprowadzonych badań wskazują, iż do najsłabszych regionów pod względem rozwoju infrastruktury transportowej zaliczono 5 regionów Polski: podlaskie, warmińsko-mazurskie, podkarpackie, zachodniopomorskie, lubelskie a w 2004 r. lubuskie (str. 232). Jakie więc wnioski/rekomendacje wynikają z tej części badań dla polityki ekonomicznej?

W rozdziale czwartym podkreślić należy właściwą metodologię przyjętą przez Doktoranta oraz przejrzystość prowadzonych wywodów w części dotyczącej przeprowadzanych badań empirycznych. Doktorant wykazał się umiejętnością przeprowadzenia badań i zastosowania metodologii, którą uznać można za adekwatną do sformułowanych celów i przyjętych niektórych hipotez. Prowadzone wywody są logiczne. Autor ma świadomość ograniczeń wynikających z doboru danych do analizy. Badania umożliwiły weryfikację sformułowanych wybranych hipotez badawczych i osiągnięcie wybranych celów.

W rozdziale piątym pt. „Analiza porównawcza efektywności inwestycji w rozwój transportu i innowacyjności w Polsce w latach 2004-2013”, obejmującym cztery podrozdziały przeprowadzono analizę porównawczą inwestycji w zakresie rozwoju infrastruktury transportu i innowacyjności oraz ich efektywności w Polsce. Już na początku tego rozdziału

warto byłoby dokonać interpretacji pojęcia efektywności, co już zostało podniesione w recenzji. Autor dokonuje oceny innowacyjności Polski w latach 2004-2013, w świetle wskaźników wykorzystanych do ewaluacji Narodowego Planu Rozwoju 2004-2006 (ex-post) (str. 238) i przedstawionych w tabeli 34 wraz z odpowiednimi ich wartościami za lata 2004-2013. W dalszej części Doktorant analizuje stan infrastruktury transportowej w Polsce w latach 2004-2013, przy czym warto byłoby umieścić odpowiednie tabele przedstawiające wybrane dane. Następnie omówiono wdrażanie programów operacyjnych w zakresie rozwoju infrastruktury transportu i innowacyjności oraz oddziaływanie inwestycji w innowacyjność i infrastrukturę transportu w Polsce. Ocenę tego oddziaływania dokonano w dużej mierze w oparciu o jeden dokument (str. 258). Warto byłoby także zestawić wyniki innych badań związanych z wpływem inwestycji z funduszy UE w zakresie innowacyjności i infrastruktury transportu w analizowanym okresie. Dodatkowo, ocena podjętych działań została wykonana w oparciu o analizę stopnia realizacji wybranych wskaźników monitorujących te dwa obszary w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia. Następnie Autor wyprowadza wnioski, dotyczące efektywności wykorzystania funduszy UE w obszarach: infrastruktura transportu i innowacyjność. Jednakże należy wykazać się dużą ostrożnością przy ich formułowaniu, zwłaszcza w odniesieniu do innowacyjności, bowiem efekty w tym obszarze nie są bezpośrednio widoczne w przeciągu tak krótkiego czasu, zwłaszcza w odniesieniu do przedsiębiorstw. Należy mieć również na uwadze to, iż innowacyjność jest wynikiem złożonego zespołu czynników i uwarunkowań, aniżeli tylko determinowana wielkością dokonywanych inwestycji z funduszy UE. Podkreślić należy również, iż wszelkie tego rodzaju oceny dotyczące efektywności wykorzystania środków w tych dwóch odmiennych obszarach są dość trudne do jednoznacznego rozstrzygnięcia, a zatem i do formułowania stwierdzeń w sposób jednoznaczny. Co prawda, przyznać należy Autorowi, iż jest raczej świadomy ograniczeń w formułowaniu ostatecznej opinii (str. 269).

Ostatnia część rozdziału dotyczy oceny konkurencyjności, a zarazem innowacyjności i rozwoju infrastruktury Polski, Czech, Słowacji, Węgier i Niemiec w świetle rankingów opracowanych przez Światowe Forum Ekonomiczne i International Institute for Management Development w Lozannie. Doktorant omawia konkurencyjność wybranych krajów, a zmiany w pozycjach tych krajów w rankingach wiąże ze zmianami dokonującymi się w zakresie infrastruktury, w szczególności transportu i innowacyjności. Przedstawiane treści są interesujące, logicznie ze sobą powiązane i niosą duży ładunek poznawczy, w kontekście identyfikowanych powiązań pomiędzy rozwojem gospodarczym, innowacjami i rozwojem infrastruktury.

W zakończeniu zawarto wnioski wynikające z rozważań prowadzonych w niniejszej dysertacji w odniesieniu do sformułowanych hipotez badawczych. Jednakże niepotrzebnie Doktorant powtórzył cele i hipotezy sformułowane we wstępie. Podkreślić należy, iż Doktorant prezentując wyniki wyraźnie odnosi się do postawionych hipotez, dzięki czemu wiemy, czy i w jakim zakresie zostały zweryfikowane.

Recenzowana dysertacja obejmuje również cztery aneksy zawierające wyniki badań dotyczących wpływu infrastruktury transportu na rozwój gospodarczy regionów, omówienie dokonanych inwestycji infrastrukturalnych według poszczególnych rodzajów transportu, dane źródłowe dla obliczania współczynnika rozwoju systemów transportowych Polski i kolejny obejmujący dane źródłowe dla obliczenia SWRT dla regionów Polski, Niemiec, Czech, Węgier i Słowacji. Warto w tekście dysertacji poczynić odpowiednie odniesienia do informacji przedstawianych w aneksach.

Podsumowując stwierdzić należy, iż recenzowaną dysertację należy ocenić pozytywnie. W mojej opinii, Doktorant potrafi rozwiązać problem badawczy, wykazał się umiejętnością krytycznego myślenia, umiejętnością formułowania i weryfikacji hipotez badawczych. Potrafi zastosować zróżnicowane metody badawcze dla rozwiązania podjętego problemu badawczego.

5. Wykorzystana literatura i materiały źródłowe

W przedłożonej rozprawie, co należy podkreślić, wykorzystano bogatą i reprezentatywną literaturę przedmiotu, zarówno polską, jak również i obcojęzyczną. Stanowi to jeden z walorów recenzowanej dysertacji. Do przygotowania dysertacji wykorzystano 154 pozycje książkowe, 90 artykułów naukowych, ponad 90 pozycji określonych jako: dokumenty i akty prawne oraz źródła internetowe, w tym bazy danych. W zestawieniu bibliograficznym wymieniono również pozycje z których Doktorant bezpośrednio nie korzystał, lecz przywoływał w tekście rozprawy za innymi autorami. Podkreślić należy właściwy dobór publikacji powiązanych z tematyką podjętej rozprawy.

6. Rezultaty badawcze

Podkreślić należy aktualność tematyki badawczej podjętej w recenzowanej rozprawie, która z pewnością może wymagać dalszej kontynuacji. Problematyka podjęta przez Doktoranta jest obszerna, jednakże została ujęta w sposób kompleksowy. Doktorant rozwiązując sformułowany problem badawczy umiejętnie powiązał zagadnienia teoretyczne i przeprowadzone badania empiryczne. Można uznać, że cel został osiągnięty, także hipotezy zostały zweryfikowane.

Resumując, podkreślić należy następujące walory recenzowanej rozprawy:

- podjęta tematyka rozprawy – problematyka badawcza jest bardzo aktualna i istotna w kontekście prowadzonej polityki ekonomicznej w Polsce,
- prawidłowo sformułowany tytuł rozprawy,
- dobór i wykorzystanie literatury przedmiotu, która jest bogata i właściwie dobrana,
- umiejętność krytycznej analizy literatury przedmiotu,
- połączenie różnych aspektów dotyczących rozwoju regionalnego, innowacyjności, problematyki dotyczącej transportu,
- przeprowadzenie szerokiej, szczegółowej i pogłębionej analizy podjętej problematyki badawczej, umiejętność wyprowadzania własnych wniosków,
- walory metodologiczne i poznawcze recenzowanej rozprawy, rozbudowane badania empiryczne,
- wykorzystanie zróżnicowanych metod badawczych dla osiągnięcia postawionego celu i weryfikacji hipotez badawczych, co wskazuje na właściwe opanowanie warsztatu badawczego,
- krytyczne podejście do zróżnicowanych zagadnień, podjętych w recenzowanej rozprawie.

Pytania dla Doktoranta:

1. Czy efekty wykorzystania funduszy UE w ramach polityki spójności na rzecz rozwoju infrastruktury transportowej są zawsze pozytywne? Jakie wnioski wynikają dla wspierania rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce?
2. Jakie wnioski/rekomendacje dla polityki gospodarczej wynikają z przeprowadzonych badań empirycznych w dysertacji, istotnych także w kontekście projektowania przyszłej polityki spójności w Polsce po 2020 roku?

7. Ocena strony formalnej i technicznej pracy

Przedłożona do recenzji dysertacja została napisana językiem starannym. Pracę dobrze się czyta. Od strony technicznej rozprawa nie budzi większy zastrzeżeń. Jednakże występują drobne usterki stylistyczne, interpunkcyjne, niejasne sformułowania, powtórzenia, literówki, wśród których wymienić należy m.in.:

- strona 5: niejasne sformułowanie „infrastruktura transportu stwarza [...] ludzkie przesłanki działalności produkcyjnej,
- strony: 24, 27, 28-29, 40 – występują rozbudowane cytaty, jednakże w mojej opinii warto byłoby dokonać ich parafrazowania,

- strona 32: w tytule tabeli jest „EU-28”, powinno być „UE-28”, podobna uwaga do tytułu wykresu 6, do wykresu 24 - jest „EU”, a powinno być „UE”,
- strona 33 - jest: „transport pasażerki”, str. 61: „wiąże się z wymiana innowacji”, str. 172 - „problem dostępność transportowej”,
- strona 76 - przypis 222: jest „the boarder benefits”, powinno być “the broader benefits”,
- strona 117 - w opisie wykresu 7 widnieją nazwy anglojęzyczne, na wykresach na stronie 124 akronimy państw są w języku angielskim (wykres 8 i 9), wykres 24 i 25 - nazwy państw w języku angielskim,
- strona 191 - pisownia nazwy własnej „polski” z małej litery,
- strona 201 - jest „na 100 tyś.” a powinno być: „na 100 tys.”

8. Konkluzja końcowa

W mojej opinii rozprawa przygotowana przez mgr. Pawła Wacka pt.: „Infrastruktura transportu a rozwój gospodarczy regionów Polski” spełnia wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 26 września 2016 r. w sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzania czynności w przewodzie doktorskim, w postępowaniu habilitacyjnym oraz w postępowaniu o nadanie tytułu profesora (Dz. U. 2016, poz. 1586): stanowi oryginalne rozwiązanie problemu, Doktorant wykazuje ogólną wiedzę teoretyczną w zakresie podjętej problematyki badawczej i wykazał, iż posiadał umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej.

Tym samym rozprawa może stanowić podstawę do ubiegania się o nadanie stopnia naukowego doktora nauk ekonomicznych w dyscyplinie ekonomia. Wnoszę o dopuszczenie rozprawy do publicznej obrony.

Małgorzata Dziembka