

Dr hab. Robert Tomanek, prof. nzw UE Katowice
Katedra Transportu
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach



RECENZJA

pracy doktorskiej mgr Michała Tuszyńskiego
pod tytułem

**„Wpływ dostępności transportowej na rozwój gminy na przykładzie Gdyni
w latach 2003-2013”**

napisanej pod opieką promotorską
prof. zw. dr. hab. Włodzimierza Rydzkowskiego

1. Ocena założeń badawczych

Przedmiotem rozprawy mgr Michała Tuszyńskiego jest wpływ dostępności transportowej na rozwój gminy, przykładem badawczym jest Gdynia. Problematyka pomiaru dostępności transportowej jest przedmiotem badań naukowych różnych dyscyplin. W szczególności nauk ekonomicznych. Zagadnienie wpływu dostępności transportowej, a zwłaszcza jej poprawy na wskaźniki społeczno-gospodarcze jest często poruszane w literaturze przedmiotu. Można tu wymienić zwłaszcza prace, które pokazują znaczenie inwestycji w obszarze infrastruktury transportowej dla rozwoju miast czy regionów. Dostępność transportowa jest też ważnym kryterium oceny atrakcyjności inwestycyjnej regionów. Poprawa dostępności transportowej w Polsce następuje dzięki szeroko zakrojonym inwestycjom finansowanym głównie w ramach programów rozwojowych realizowanych w związku i po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku. Wpływ tych inwestycji na rozwój państwa, regionów i poszczególnych miast jest znany i zauważany w pracach naukowych, jednak wydaje się, że brakuje prac badawczych, które w szeroki i uporządkowany sposób pokazałyby skuteczność podejmowanych programów i ich znaczenie dla skokowego nadrabiania dystansu cywilizacyjnego (w tym zwłaszcza przez Polskę). Dlatego pozytywnie oceniam wybór przedmiotu badań, w tym także zadania badawczego jakim jest uwarunkowany dostępnością transportową rozwój Gdyni – miasta portowego, które w wyniku inwestycji realizowanych w II RP nie tylko powstało, ale też zaczęło gwałtownie rozwijać się, a następnie dzięki inwestycjom podjętym w III RP w okresie przedakcesyjnym,

a zwłaszcza po akcesji do UE jest przykładem roli poprawy dostępności transportowej w kreowaniu rozwoju społeczno-gospodarczego.

Odnosząc się do sformułowania przez Doktoranta problemu badawczego wątpliwości budzi przyjęty okres badawczy – etap przedakcesyjny ujęty od 2003 roku to zaledwie rok i kilka miesięcy, natomiast zakończenie okresu badawczego to rok 2013, zatem nawet nie dekada po akcesji Polski do UE. Wydaje się, że praca mogła objąć dziesięciolecie przynależności do UE, natomiast jeśli zamiarem było ujęcie też okresu przedakcesyjnego, to należało cofnąć się przynajmniej kilka lat wstecz.

Autor formułuje pięć celów pracy. Pierwszy cel („ocena wpływu dostępności transportowej na rozwój społeczno-gospodarczy Gdyni w latach 2003-2013”) nie budzi moich zastrzeżeń. Cel drugi („przedstawienie dynamiki społeczno-gospodarczych zmian w Gdyni po akcesji Polski do Unii Europejskiej”) także sformułowano poprawnie (z zastrzeżeniem, że Polska przystąpiła do UE w 2004 roku, a nie w 2003 zatem praca obejmuje nie tylko czas po akcesji), natomiast cele 3-5, a zwłaszcza dwa ostatnie zdają się częściowo pokrywać się ze sobą (3: analiza polityki finansowej w odniesieniu do transportu, 4: wskazanie znaczenia środków UE w realizacji inwestycji transportowych, 5: prezentacja inwestycji transportowych Gdyni) i moim zdaniem możliwe było bardziej syntetyczne przedstawienie celów pracy.

Autor sformułował hipotezy: główną („poprawa dostępności transportowej Gdyni stanowi istotny czynnik warunkujący jej rozwój społeczno-gospodarczy”) i 3 pomocnicze. W hipotezach pomocniczych Doktorant twierdzi, że poprawa dostępności wynika z „efektywnej polityki transportowej w dziedzinie transportu” (1), „transport jest priorytetem rozwojowym Gdyni” (2) oraz że środki UE warunkują inwestycje w Gdyni (3). Hipoteza główna sformułowana zastała poprawnie, podobnie jak hipotezy pomocnicze. Choć można je uznać za mało odkrywcze, to jednak trudno postawić im zarzut nefalsyfikowalności. Co najważniejsze, hipotezy są zgodne z tematem pracy oraz sformułowanymi celami.

Pomimo zgłoszonych uwag – pozytywnie oceniam założenia badawcze ocenianej dysertacji.

2. Ocena układu pracy

Rozprawa liczy 296 stron (wliczając w to bibliografię oraz spisy treści, tabel i rysunków). Pracę podzielono na 5 rozdziałów.

Pierwszy rozdział („Dostępność transportowa a rozwój gminy”) poświęcono zarysowaniu podstaw teoretycznych pracy, w tym zidentyfikowaniu badanej kategorii jaką

jest dostępność transportowa. Autor czyni to poprawnie. Zastrzeżenie budzi tytułowe odniesienie dostępności do rozwoju gminy – moim zdaniem w rozdziale przedstawiono gminę jak źródło potrzeb transportowych i podmiot mobilności, sporo uwagi poświęcono kwestii równoważenia mobilności za pomocą instrumentów planistycznych i inwestycyjnych. Druga uwaga dotyczy wątpliwości na ile teoria dostępności transportowej przywołana w podrozdziale 4 została zastosowana w modelu dostępności przedstawionym w rozdziale 5? Mówiąc inaczej: czy okazała się użyteczna dla Doktoranta, bo moim zdaniem w małym stopniu.

W drugim rozdziale („Znaczenie komunalnej gospodarki finansowej w tworzeniu warunków rozwoju gminy”) Autor prezentuje podmiotowość gminy (w świetle praktyki prawa polskiego) w procesach gospodarczych, a zwłaszcza gospodarki finansowej. Obszernie przedstawiono zasady gospodarki finansowej gminy. Polityka finansowa jest istotnym instrumentem realizacji polityki rozwoju społeczno-gospodarczego na co słusznie zwraca uwagę Autor dysertacji. Zbędną treścią wydaje się prezentacja mierników rachunku efektywności inwestycji – zagadnienia te nie są dyskusyjne i dalej nie są też wykorzystywane.

Rozdział trzeci („Potencjał społeczno-gospodarczy Gdyni”) poświęcono charakterystyce gospodarki, wskaźników demograficznych, systemu transportowego i środowiska naturalnego (oraz wybranych zagadnień rozwoju przestrzennego). Rozdział ten jest kompendium wiedzy o mieście i zawiera wiele ciekawych informacji, a jednak pozostawia uczucie niedosytu – powodowane niezbyt przejrzystym w mojej ocenie przedstawieniem wybranych wskaźników pomiaru potencjału gospodarczego, w tym brakiem miar agregatowych i pominięciem porównań z innymi miastami. Gdynia zazwyczaj wysoko lokuje się w rankingach atrakcyjności inwestycyjnej czy jakości życia mieszkańców. W wielu publikacjach, zwłaszcza dotyczących polityki gospodarczej samorządu terytorialnego (w tym transportu) Gdynia jest źródłem tzw. dobrych praktyk stanowiących wzorce dla innych gmin. Szkoda, że nie pokazano choćby na wybranych przykładach jak ma się obraz tego dynamicznie budowanego potencjału do innych miast Polski.

W rozdziale czwartym („Gminne inwestycje transportowe Gdyni w latach 2003-2013”) obszernie zebrano i przedstawiono informacje o wysiłku inwestycyjnym Gdyni w badanym dziesięcioleciu. W uporządkowany sposób przedstawiono w szczególności przedmiot i finansowanie procesów inwestycyjnych w obszarze infrastruktury transportowej. Wątpliwość budzi ulokowanie opisu zakresu inwestycji po zestawieniu nakładów

inwestycyjnych, wydaje się, że właściwsza byłaby odwrotna kolejność. Rozdział porządkuje wiedzę źródłową na zdefiniowany w jego tytule temat.

W piątym rozdziale zatytułowanym „Ocena wpływu dostępności transportowej na rozwój Gdyni” mgr Michał Tuszyński przedstawił przygotowany przez siebie model ekonometryczny za pomocą którego chce wyjaśnić wpływ wybranych czynników na dostępność transportową. W rozdziale tym Autor wykazał się dobrym przygotowaniem do wykorzystania metod ilościowych w praktyce gospodarczej. Jest to interesująca próba zastosowania metod ilościowych do skwantyfikowania wpływu różnych czynników na dostępność transportową. I tu mam wątpliwość dotyczącą związku tytułu rozdziału z treścią podrozdziałów 2-4. Otóż jeśli zmienną objaśnianą jest „syntetyczny wskaźnik dostępności transportowej” (s. 227), to trudno uznać, że model objaśnia tytułowy wpływ dostępności na rozwój Gdyni. Tę kwestię, mam nadzieję, doktorant wyjaśni w trakcie publicznej obrony pracy.

Oceniając omówiony układ pracy stwierdzam, że jest on poprawny, zgodny z zarysowanymi celami pracy i postawionymi pytaniami badawczymi. Redakcję pracy oceniam pozytywnie. Warto zaznaczyć, że Autor dobrze opanował umiejętność komunikatywnego redagowania pracy naukowej.

3. Ocena wykorzystanych metod badawczych

Autor przeprowadził analizę literatury przedmiotu oraz analizę problemu w oparciu o dane zgromadzone i udostępnione przez miasto Gdynię. Przegląd źródeł zrobiony został poprawnie.

Bibliografia jest obszerna - liczy ponad 350 pozycji literaturowych i aktów prawnych (w tym uchwał rady miasta) nie licząc stron internetowych. Autor korzystał głównie z literatury krajowej. Docenić trzeba fakt kwerendy w zakresie tzw. *grey literature*. Szkoda, że Doktorant nie poszerzył kwerendy w większym stopniu o opracowania powstające poza Polską, wszak zagadnienia dostępności transportowej oraz omawiane kwestie zrównoważonej mobilności nie są polską specjalnością.

Modelując zjawisko dostępności transportowej mgr Michał Tuszyński korzystał z dostępnych danych statystycznych, nie prowadził badań pierwotnych, ale w tym przypadku jest to wytłumaczalne.

Wykorzystane metody badawcze oceniam jako właściwe dla postawionego problemu naukowego i uznaję, że Doktorant zastosował je poprawnie.

4. Szczegółowe uwagi do treści pracy

Kilka zastrzeżeń dot. dysertacji zostało już wyartykułowanych przy okazji oceny założeń badawczych i układu pracy. Poniżej dalsze uwagi:

- obiektem badań jest gmina Gdynia, pomimo to jednak brakuje mi odniesień, porównań do innych miast, choćby po to żeby skonfrontować politykę prowadzoną przez to miasto, a także po to aby poszukać inspiracji w zakresie przedstawianych ocen i zaleceń,
- numeracja podrozdziałów byłaby zdecydowanie czytelniejsza, gdyby numer podrozdziału poprzedzał numer rozdziału,
- w rozdziale 3 podrozdział 3 „Transport i dostępność transportowa” poświęcono charakterystyce systemu transportowego Gdyni, natomiast zagadnienia dostępności (a zwłaszcza w rozumieniu zdefiniowanym w rozdziale 1) pominięto, tym samym tytuł podrozdziału nie w pełni odpowiada jego treści,
- cezura roku 2013 zdaje się wskazywać, że nie wszystkie fragmenty pracy zostały zaktualizowane, np. na stronie 139 i następnych mowa jest o systemie TRISTAR, ale na etapie realizacji do 2014 roku, tymczasem jest już rok 2016 i system nie jest przyszłością ale teraźniejszością, podobnie jeśli chodzi o plany rozwoju Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (s. 143) zatem należałoby przynajmniej pod względem gramatycznym zaktualizować wywód,
- prezentacja charakterystyki środowiska naturalnego Gdyni (podrozdział 4 w rozdziale 3) wydaje się zbędna z punktu widzenia tematu i celów pracy,
- przynajmniej w jednym miejscu są błędy obliczeniowe – na stronie 164 doszło do błędów w obliczaniu wartości indeksów dynamiki,
- wątpliwości budzi „rozciąganie” opisu o treści powszechnie znane (zasady rachunku efektywności inwestycji czy opis później niewykorzystanych agregatów ekonomicznych) oraz ilustracje, które mają charakter popularyzatorski i nie bardzo wiadomo czy są aż tak niezbędnym elementem dysertacji (np. fotografie inwestycji transportowych miasta- zob. np. s. 189 czy 189),
- kontynuując ten wątek: po co takie rozwinięcie opisu agregatów (jak choćby PKB) jeśli (rozdz. 5 podrozdział 1) Autor konstatuje, że kwestia precyzji pomiaru rozwoju lokalnego

to kwestia otwarta, a poza tym – skąd takie przeświadczenie: czy nie ma na ten temat badań i czy tej tezie sam Autor nie zaprzecza przyjmując określone zmienne objaśniające dla swojego modelu?

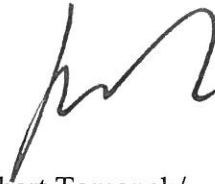
- Autor próbuje zdefiniować „proces rozwoju gminy” odwołując się do autocytatu (s. 222), czy nie ma na ten temat publikacji, wypowiedzi innych autorów – bo jeśli tak, to przecież można swoje zdanie wyartykułować w drodze krytycznej analizy tekstów źródłowych,
- docenić należy próbę zastosowania zaawansowanych metod ilościowych (rozdział 5) do analizy wybranego problemu badawczego, jednak powstaje pytanie dlaczego akurat tę metodę wybrano, czy były inne możliwości i na czym polega jej przewaga? Bo tego autor nie wyjaśnia, nie uzasadnia swojego wyboru,
- kontynuując uwagi do modelu przedstawionego w rozdziale 5 należy zadać pytanie czy faktycznie dobrze wybrano parametry objaśniające dostępność transportową, a w szczególności czy nakłady (wydatki) na transport można utożsamić z dostępnością, z jej syntetyczną miarą (s. 235),
- zakończenie pracy w ograniczonym stopniu odnosi się do sformułowanych we wstępie celów i hipotez, a niektóre wnioski wykraczają poza ten zakres: w tym postulat „uchwalania polityki transportowej”, Autor w zakończeniu porusza istotne kwestie kształtowania ładu transportu i mobilności w gminie, jednak odbiega od założeń badawczych pracy.

Pomimo zgłoszonych uwag, co jest obowiązkiem recenzenta, ocena recenzowanej dysertacji autorstwa mgr Michała Tuszyńskiego jest pozytywna. Autor wykonał szeroki przegląd lokalnych źródeł ilustrujących wysiłek gminy (Gdyni) w zakresie inwestycji transportowych. Wykazał się też dużą wiedzą w zakresie gospodarki finansowej miasta. Docenić należy wysiłek zastosowania metod ilościowych w objaśnieniu zjawiska wpływu dostępności transportowej na rozwój społeczno-gospodarczy tego miasta. Przygotowana monografia jest kompendium wiedzy o działaniach w tym zakresie podjętych w dekadzie 2003-2013. Z punktu widzenia nauki za wartościowe można uznać zebranie i selekcję materiału źródłowego służącego analizie badanego zjawiska w przyszłości, w tym badaniom porównawczym w szerszym zakresie krajowym i międzynarodowym.

Wnioski końcowe

Stwierdzam, że praca mgr Michała Tuszyńskiego spełnia wymogi określone w art.13 ust. 1 ustawy z 14.03.2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz.U. Nr 65, poz. 595 z p.zm) dla prac doktorskich.

W związku z powyższym, wnioskuję o przyjęcie do dalszego postępowania rozprawy doktorskiej mgr Michała Tuszyńskiego pt. „Wpływ dostępności transportowej na rozwój gminy na przykładzie Gdyni w latach 2003-2013” oraz dopuszczenie jej do publicznej obrony.



/Robert Tomanek/

Katowice, 23.11.2016