

Dr hab. Andrzej Mielcarek

Poznań, 12. 03. 2020 r.

Specjalność naukowa: historia gospodarcza

Emerytowany profesor Uniwersytetu Szczecińskiego

Recenzja dorobku naukowego, dydaktycznego i organizacyjnego dr Janusza Myszczyzna w postępowaniu habilitacyjnym w dziedzinie nauk ekonomicznych w dyscyplinie ekonomia.

1. Podstawy formalne i dokumentacyjne oceny.

Dr Janusz Myszczyzn złożył wniosek o wszczęcie postępowania habilitacyjnego w dniu 5. 04. 2019

Niniejsza recenzja została sporządzona na podstawie Ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. w 2017 r. poz. 1789 z późn. zm.) w związku z art. 179 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2018 r. Przepisy wprowadzające ustawę - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 30 sierpnia 2018 poz. 1669)

Podstawą formalną oceny jest powołanie autora przez Centralną Komisję do Spraw Stopni i Tytułów w dniu 7. 01. 2020 r. w skład komisji habilitacyjnej w charakterze recenzenta w celu przeprowadzenia postępowania habilitacyjnego dr Janusza Myszczyzna.

Podstawa merytoryczną oceny stanowiła kopia dokumentacji wniosku o przeprowadzenie postępowania habilitacyjnego wraz załącznikami przekazane recenzentowi przez Przewodniczącego Rady Naukowej Instytutu Ekonomii i Finansów Uniwersytetu Szczecińskiego.

Kandydat ubiega się o stopień doktora habilitowanego w dziedzinie nauk ekonomicznych w dyscyplinie ekonomia.

2. Sylwetka naukowa Habilitanta.

Dr Janusz Myszczyzn jest absolwentem studiów magisterskich (1996 r.) na Wydziale Ekonomiki i Organizacji Gospodarki Żywnościowej (EiOGŻ) Akademii Rolniczej (AR) w Szczecinie (obecnie Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie)

kierunek Ekonomia w zakresie : Zastosowanie metod matematycznych i informatyka w zarządzaniu.

W latach 1994 – 1995 był zatrudniony w Zakładzie Zastosowań Matematyki Wydziału EiOGŻ AR w Szczecinie, w latach 1995 – 1996 w Zakładzie Ekonomii i Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych - Wydział EiOGŻ AR w Szczecinie, w latach 1996 – 2003 w Zakładzie Ekonomii i w latach 2003 – 2008 w Katedrze Ekonomii - Wydział EiOGŻ AR w Szczecinie i w latach 2009 - 2010 w Katedrze Ekonomii Wydziału Ekonomicznego ZUT w Szczecinie. Od 2010 do chwili obecnej jest kierownikiem Pracowni Mikroekonomii w Katedrze Ekonomii, następnie pod nazwą Katedra Ekonomii i Rachunkowości Wydziału Ekonomicznego ZUT.

W 2004 r. uzyskał stopień naukowy doktora nauk ekonomicznych w zakresie ekonomii nadany przez Radę Wydziału EiOGŻ Akademii Rolniczej (obecnie ZUT) w Szczecinie.

3. Dorobek naukowy Habilitanta przed uzyskaniem stopnia naukowego doktora nauk ekonomicznych.

Zainteresowania naukowo –badawcze Habilitanta przed uzyskaniem stopnia naukowego doktora (1996 – 2003) obejmowały różnorodne zagadnienia w zakresie ekonomiki rolnictwa i zastosowania systemów informatycznych w tej dziedzinie. W wykazie znajduje się 17 pozycji.

4. Dorobek naukowy Habilitanta po uzyskaniu stopnia naukowego doktora nauk ekonomicznych.

Po uzyskaniu stopnia doktora kontynuował wyżej wspomniane prace. Jednocześnie w jego dorobku pojawiają się prace z zakresu historii gospodarczej i dotyczą one uwarunkowań wzrostu gospodarczego Niemiec w okresie XIX wieku. W polu zainteresowania Habilitanta znalazła się protekcyjnistyczna polityka handlowa i jej wpływ na rolnictwo i przemysł, a także analiza kulturowych uwarunkowań zmian gospodarczych. Szczególnie jednak dużą wagę przywiązuje do ustalenia znaczenia transportu kolejowego w przemianach gospodarczych. Wykorzystuje przy tym paradygmat Nowej Historii Gospodarczej i stosuje w szerokim zakresie metody ekonometryczne.

Jako osiągnięcie naukowe według art. 16 ust 2 ustawy Habilitant podał monografię „Wykorzystanie analizy kliometrycznej w ocenie wpływu kolei żelaznych na wzrost gospodarczy Niemiec”.

Z wykazywanych w punkcie A trzech publikacji naukowych znajdujących się w bazie Journal Citation Reports (JRC) lub na liście European Reference Index for Humanities (ERIH) wszystkie dotyczą problemów historii gospodarczej. Publikacje międzynarodowe (2) indeksowane w bazach ISI Web of Science Core Collection dotyczą współczesnych zagadnień gospodarczych. W wykazie B publikacji naukowych w czasopismach międzynarodowych lub krajowych znajdujących się w części B wykazu czasopism naukowych MNiSW na 42 pozycje 27 dotyczą historii gospodarczej we wspomnianym wyżej zakresie. Z 15 monografii naukowych i rozdziałów w monografiach naukowych oraz publikacji w materiałach pokonferencyjnych 8 dotyczy historii gospodarczej.

Habilitant podał także wskaźniki dokonań naukowych (stan na dzień 1. 03. 2019 r.)).

- 1) Google Scholar: liczba publikacji : 48, liczba cytowań : 74, indeks Hirscha – 5
- 2) Harzing`s Publish or Perish – liczba publikacji : 50, liczba cytowań : 84, indeks Hirscha – 5
- 3) Web of Science Web Collections, Scopus: liczba publikacji : 4, liczba cytowań : 6, indeks Hirscha ((Scopus) – 1

W ocenie parametrycznej stosowanej przez MNSiW – 594 punkty, w tym 85 przed uzyskaniem stopnia doktora , 509 punktów po uzyskaniu stopnia doktora.

W dorobku po uzyskaniu stopnia doktora znajdują się 2 monografie, 56 publikacji naukowych, 1 współautorstwo, a w tym w czasopismach w bazie Web of Science Core Collections – 2, w czasopismach naukowych z listy MNiSW 41 i 1 współautorstwo , rozdziały w monografiach naukowych , materiałach konferencyjnych – 13. Publikacje popularnonaukowe - 4 i 1 współautorstwo. W sumie 62 jest autorem i 2 współautorem.

Habilitant występował na 23 konferencjach naukowych krajowych i zagranicznych (Ernst Moritz Arnt Universität Greifswald, Latvia University of Life Sciences and Technologies in Jelgava). Wśród nich było osiem konferencji na których przedstawiał problemy rozwoju gospodarczego będące przedmiotem zainteresowania historii gospodarczej.

Habilitant kierował lub brał udział w międzynarodowych i krajowych projektach badawczych dotyczących współczesnych problemów ekonomicznych. Otrzymał trzy nagrody indywidualne za osiągnięcia naukowe I, II, III stopnia przyznane przez Rektora Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego.

5. Dorobek dydaktyczny obejmuje uczestnictwo w programach międzynarodowych i krajowych.

Habilitant uczestniczył w komitetach organizacyjnych konferencji naukowych międzynarodowych i krajowych, kierował projektem zleconym. Jest członkiem Polskiego Towarzystwa Historii Gospodarczej i Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego. Do osiągnięć dydaktycznych i w zakresie popularyzacji nauki zaliczyć należy publikacje dydaktyczne i popularno- naukowe. Otrzymał medal Komisji Edukacji Narodowej. Był promotorem prac licencjackich i magisterskich. Odbył staż naukowy w Latvia University of Life Sciences and Technologies in Jelgava. Był ekspertem Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego, a ponadto brał udział w zespołach eksperckich i był członkiem komisji Konkursów Wiedzy Ekonomicznej, Olimpiady Wiedzy i Umiejętności Rolniczych.

Prowadził zajęcia dydaktyczne z przedmiotów: mikroekonomia, makroekonomia, ekonomia, historia myśli ekonomicznej, historia gospodarcza, zarządzanie jakością, ekonometria, programowanie liniowe.

6. Działalność organizacyjna.

Do działalności organizacyjnej zalicza się kierowanie Pracownią Mikroekonomii w Katedrze Ekonomii i Katedrą Ekonomii i Rachunkowości Wydziału Ekonomicznego ZUT. Poza tym zaliczyć do niej można opiekowanie się kołami naukowymi, udział w komisjach uczelnianych

7. Działalność popularyzatorska i kontakty z gospodarką.

Polegała na promowaniu zagadnień ekonomicznych w kołach naukowych, publikacji artykułów popularyzujących historię gospodarczą, współpraca z gospodarką polegająca m. in na wdrażaniu systemów informatycznych.

8. Ocena monografii pt. „Wykorzystanie analizy kliometrycznej w ocenie wpływu kolei żelaznych na wzrost gospodarczy Niemiec”, Wydawnictwo Uczelniane Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego, Szczecin 2019.

Rozprawa liczy 338 stron. Składa się z pięciu rozdziałów, wniosków, aneksu, wykazu źródeł i literatury, a także streszczeń w języku polskim, angielskim i niemieckim.

We wstępie znajduje się uzasadnienie podjęcia tematu, przedstawienie hipotez i celów badawczych, przedstawienie struktury pracy, metodyki badań i charakterystyka źródeł wykorzystanych w pracy. Wymienione zostały prace z zakresu *new economic history* (NEH), w tym także praca Autora „Wpływ kolei żelaznych na wzrost gospodarczy Niemiec (1840 – 1913), Łódź 2013. Omawiana tu monografia ma być kontynuacją monografii z 2013 r. przy wykorzystaniu bardziej zaawansowanych technik obliczeniowych i szerszego zakresu danych dotyczących wzrostu gospodarczego Niemiec.

Rozdział 1. to przedstawienie paradygmatu i rozwoju NEH. W rozdziale 2. jest mowa o rozwoju transportu w Niemczech, szczególnie kolei jako sektora wiodącego i rywalizacji między kolejami a żegluga śródlądową. Rozdział 3 to analiza wzrostu gospodarczego państw niemieckich w latach 1850 – 1913 wraz z uwarunkowaniami polityczno-ustrojowymi, demograficznymi, rozwojem przemysłu, rolnictwa. Znaczną część rozdziału poświęcono wymianie handlowej na obszarze Związki Celnej i handlowi zagranicznemu Rzeszy Niemieckiej. Określono skutki zmian struktury gospodarczej w dziedzinie zatrudnienia, płac i konsumpcji. Wskazano na problemy z oszacowaniem dochodu narodowego. Rozdział 4 zawiera określenie znaczenia kolei w gospodarce przy zastosowaniu wybranych miar. W rozdziale 5 Autor wykorzystał modelowanie ekonometryczne dla określenia wpływu wybranych determinant na wzrost gospodarczy. Monografię kończą wnioski i postulaty.

Uwagi do poszczególnych części monografii.

Wstęp zawiera omówienie badań nad rozwojem kolei i ich znaczeniem gospodarczym. Dość pobieżnie, biorąc pod uwagę temat pracy, Autor zajmuje się teoriami wzrostu gospodarczego. Nie mamy też bardziej szczegółowego odwołania do teorii wyjaśniających relacje między rozwojem infrastruktury transportu a zmianami gospodarczymi.

Według Autora niedostatkami dotychczasowych badań nad kolejami w Niemczech było ograniczenie się do okresu do 1879 r., czyli okresu przed upaństwowieniem kolei w Niemczech i niedocenienie znaczenia żegluga śródlądowej.

Jako główny cel pracy Autor deklaruje "ocenę znaczenia rozwoju kolei dla wzrostu gospodarczego Rzeszy Niemieckiej z wykorzystaniem rachunku społecznych oszczędności oraz metod ilościowych." Następnie sformułowanych zostało 7 celów pomocniczych. Dotyczą one wykorzystania metod ilościowych, analizy danych statystycznych do określenia czynników wzrostu gospodarczego, oceny roli transportu w rozwoju gospodarczym Niemiec. oceny aktywności państwa w życiu gospodarczym, polityki handlowej i wobec rozwoju kolei. Celem jest także popularyzacja NEH w Polsce.

Po określeniu celów badań zostały sformułowane hipotezy. Hipoteza 1. „Społeczne oszczędności z kolejnictwa pod koniec XIX i na początku XX w. były relatywnie niewielkie, w odniesieniu do poziomu produktu narodowego, niemniej kolej jako przodujący sektor pozostawała jednym z czynników wpływającym na tempo wzrostu gospodarczego Niemiec”. Hipoteza 2 : „przyrost przewozów towarowych stymulował tempo wzrostu gospodarczego i był jednym z wielu z czynników tego wzrostu”. W hipotezie 3 Autor mówi o sprzężeniu zwrotnym, między wzrostem gospodarczym a rozwojem kolei.

Hipoteza 1 zawiera właściwie dwie hipotezy – o oszczędności społecznej i sektorze przodującym. W przypadku oszczędności społecznej mamy do czynienia z porównaniem kosztów przewozu ładunków, a w przypadku przodującego sektora ze skutkami wywołanymi przez popyt na materiały do budowy i wyposażenia, wielkość kapitałów zaangażowanych w budowę kolei. Na s. 236 czytamy: „Przedstawiona analiza jest dowodem na to, że sektor kolejowy można uznać za przodujący w warunkach Niemiec jeszcze w latach siedemdziesiątych XIX w. Późniejsze tempo wzrostu sektora kolejowego było, począwszy od lat osiemdziesiątych XIX w., już relatywnie niewielkie.” Autor mierzy oszczędność społeczną dla lat 1895 i 1909, a więc okresu w którym kolej przestawała być sektorem wiodącym. Pojawia się więc pytanie czy miało to wpływ na wielkość oszczędności społecznej.

Hipotezy 2 i 3 mówią właściwie o tym samym – sprzężeniu zwrotnym, czyli wzajemnym oddziaływaniu, między wzrostem gospodarczym a przewozami ładunków.

Z siedmiu punktów uzasadnienia hipotez badawczych punkt szósty budzi wątpliwości. „W warunkach Niemiec kolej odegrała istotną rolę w integracji gospodarczej państw niemieckich, co uzasadnia dużą niechęć niemieckich naukowców do szacowania społecznych oszczędności.” [s. 12] Rola kolei w integracji gospodarczej nie ulega wątpliwości. Uzasadnienie wspomnianej niechęci, lecz bez odniesienia do integracji gospodarczej,

znajdujemy na s. 224 – 225. „Jednak jak zaznaczał autor przeprowadzony rachunek dotyczy jedynie kosztów bezpośrednich tylko przewozów towarowych i nie uwzględnił kosztów pośrednich, np. szacunków oszczędności związanych z oszczędnością czasu (np. w porównaniu z transportem wodnym), możliwości przewozu praktycznie niezależnie od pory roku itd. Uzasadnia to też powód i przyczynę tego, że niemieccy badacze koncentrują się raczej na określeniu znaczenia kolei jako kluczowego sektora przez efekty w przód i w tył (...), pomijając poziom wydatków inwestycyjnych na rozbudowę kolei w czasie, kiedy transport wodny był zdecydowanie tańszy (Fremdling 1985; Pierenkemper i Tilly 2004)”. Ma stąd wynikać, że dla uniknięcia trudności związanych z obliczaniem kosztów pośrednich bada się przede wszystkim kolej jako sektor przodujący. Sam Autor stwierdza (s. 292), odnosząc się do swoich badań, że oszczędność społeczna jest niedoszacowana z powodu podanych wyżej powodów.

Siódme uzasadnienie głosi, że dzięki chwiejnej i niejednorodnej polityce kolei przed nacjonalizacją wykorzystywano inne tańsze środki transportu. Należy zauważyć, że po nacjonalizacji także wykorzystywano, nawet w większym stopniu żeglugę śródlądową.

Pierwszy rozdział został poświęcony charakterystyce paradygmatu NEH. Sięgając do XIX wiecznej myśli ekonomicznej Autor wskazuje na przyczyny niechęci historyków gospodarczych do teorii i metod tej ekonomii, która chciałaby kontynuować tradycję ekonomii dedukcyjnej.

Rozdział 2. Zawiera charakterystykę rozwoju transportu. Zabrakło jednak wskazania teorii określających relacje między rozwojem infrastruktury transportu a wzrostem gospodarczym. Znane są trzy podejścia. Pierwsza mówi o wyprzedzaniu wzrostu gospodarczego przez rozwój infrastruktury, druga o rozwoju równomiernym, a trzecia o rozwoju przez pokonanie „wąskiego gardła”, kiedy to niedorozwój infrastruktury stanowi przeszkodę dla wzrostu gospodarczego.

Nie została spełniona zapowiedź ukazania stanu transportu lądowego w Niemczech. Możliwości transportu drogowego Autor kwituje stwierdzeniem o złym stanie dróg bitych. [s. 43] Wspomina jednak o rozwoju sieci szos w Prusach do połowy lat 50tych i pisze o czterokrotnym wzroście ich długości. [s.. 53]. Po wojnach napoleońskich rozpoczęła się w Prusach na wielką skalę budowa sieci szos czyli dróg z utwardzoną nawierzchnią. Jeszcze przed powstaniem kolei łączyły ze sobą odległe części monarchii. Doświadczenia w tym zdobyte wykorzystano przy budowie kolei. Nastąpił wzrost wydajności transportu drogowego. Państwo pruskie, które zainwestowało znaczne środki w budowę szos, obawiało

się spadku dochodów z tych szos i to tłumaczy początkowy opór wobec budowy kolei. Ponadto akcje kolei mogły konkurować z papierami pożyczki państwowej.

„Gospodarcze znaczenie dróg było stosunkowo niewielkie“ [s. 53] Transport kolejowy i żegluga nie mógłby funkcjonować bez dowozu ładunków do stacji kolejowych i portów transportem konnym. Dlatego też wzrastała liczba koni zatrudnionych w przewozach poza rolnictwem.

Jeszcze przed powstaniem kolei, postępował proces zmniejszania się różnic cen zbóż we wschodnich prowincjach Prus. Przy braku istotnych zmian w żegludze śródlądowej można to przypisać transportowi konnemu na ulepszonych drogach. Transport konny stanowił niewątpliwie „wąskie gardło“ w transporcie. W pewnym stopniu pokonano je budową kolei II i III rzędu.

Porównywanie czasu podróży drogami na początku XIX w. z czasem przejazdu koleją [s. 52] jest bardzo efektowne, ale właściwsze byłoby porównanie przeprowadzone dla czasów gdy już zbudowano podstawową sieć szos.

Pierwsze linie kolejowe o większym znaczeniu np. łączące Berlin z portami i ośrodkami przemysłowymi stanowiły konkurencję dla dróg wodnych. Budowano je tam gdzie istniejące już potoki ładunków obiecywały zysk. Pokonywanie „wąskiego gardła” w transporcie oznaczało najpierw uczynienie przewozów bardziej niezawodnymi przez ograniczenie sezonowości.

Autor nie przedstawił analogicznie do kolei chronologii rozwoju przewozów drogami wodnymi. Po stosunkowo powolnym wzroście pracy przewozowej w latach 50 i 60tych, w latach 70tych nastąpiło przyspieszenie jej wzrostu, a jeszcze znaczniejszy wzrost nastąpił od lat 90tych.

Omawiając rozwój przewozów żegluga śródlądową powinien zwrócić uwagę na przeznaczenie przez państwo pruskie znacznych środków na inwestycje w drogi wodne od lat 80tych. Tabela na s. 50 pokazuje co prawda inwestycje w rozbudowę dróg wodnych w latach 1880 - 1916, ale wśród wybranych nie znalazła się budowa drogi żeglownej Szczecin – Berlin i kanalizacja Odry, która miała być rekompensatą dla Śląska za skutki jakie miała wywołać budowa Kanału Środkowego. Przeznaczenie znacznych środków na ulepszenie dróg wodnych w Prusach uzasadniano także koniecznością stworzenia przeciwwagi dla monopolu państwowych kolei. Oprócz żeglugi śródlądowej do przewozów krajowych należałoby także zaliczyć kabotaż czyli przewozy morskie między portami niemieckimi. Tym przewozom służył, między innymi, Kanał Kiloński.

Podstawą uznania żeglugi za alternatywę wobec kolei były niższe opłaty za przewóz. Aby uzyskać pełny obraz kosztów należałoby uwzględnić koszty przeładunków. Często bardziej mógł się opłacać bezpośredni przewóz koleją, niż łamany koleją i drogą wodną. Przewaga kolei mogła wynikać także z jej dostępności. Wystarczy porównać liczbę stacji kolejowych i portów rzecznych. Należy jeszcze do tego dodać dostępność taryfową. Przez odpowiedni układ taryf kolej mogły zachęcać lub zniechęcać do kierowania ładunków do portów śródlądowych.

W rozdziale 2 wyróżnione zostały następujące fazy rozwoju kolei: 1835 – 1840, 1840 – 1870, 1870 – 1913. Ten podział chronologiczny powinien być bardziej związany z rozwojem kolei i przemianami gospodarczymi. Nie wiadomo dlaczego wyróżniono pięcioletni okres początkowy, skoro rozdział 2.2.2 ma tytuł „Początki kolejnictwa w państwach niemieckich (1835 – 1845) (s. 55) Dynamiczny wzrost sieci kolejowej i przewozów następował od połowy lat 40tych i trwał do pierwszej połowy lat 70tych. W połowie lat siedemdziesiątych, w okresie depresji gospodarczej, zaczyna się w państwach niemieckich proces upaństwowienia kolei prywatnych. Następuje też okres zagęszczania sieci kolejowej przez budowę linii drugiego- i trzeciego rzędu. Likwidacja linii drugorzędnych „w późniejszym okresie“ o czym mowa na s. 77 to okres po II wojnie. Wcześniej zarząd Kolei Rzeszy nie zdecydował się na to, choć rozważano taką możliwość w latach trzydziestych XX w.

Rozdział 3 zawiera rozważania o czynnikach wzrostu gospodarczego – uwarunkowania polityczno – ustrojowe, demograficzne i społeczno – gospodarcze, w tym rozwój przemysłu i rolnictwa, a także handlu i polityki handlowej.

Autor wielokrotnie pisze o zjawiskach kryzysowych omawiając na przykład sytuację rolnictwa i środki zaradcze w postaci ceł. Wahania koniunktury są nieodłączne od wzrostu gospodarczego. Nie znajdujemy jednak wyjaśnienia znaczenia kolei (inwestycji, przewozów, polityki taryfowej) w cyklach koniunkturalnych. Jeśli Autor miał powody aby pominąć te zagadnienia, to powinien to wyraźnie zaznaczyć. Jedyne w przypisie na s. 179 znajdujemy daty ujemnych stóp wzrostu świadczące o tych fluktuacjach.

Poza dwiema wzmiankami [s. 142] Autor nie poświęca uwagi industrializacji na terenach rolniczych. Przejawiała się ona rozwojem przemysłu spożywczego (np. gorzelnie, cukrownie).

Szeroko omawiany jest handel zagraniczny jako czynnik wzrostu gospodarczego. Ponieważ transport służył przede wszystkim wymianie wewnętrznej należałoby zapytać o związek między rozwojem transportu a różnicami cen w poszczególnych częściach Niemiec.

Autor wskazuje na rolę kolei w jednoczeniu Niemiec [s. 289] Należy mieć na uwadze, że każde z większych państw niemieckich budowało własne sieci kolejowe i strzegło ich jako ważnego źródła dochodu. Niewątpliwie łączenie się sieci poszczególnych krajów wzmocniło powiązania gospodarcze. Jednakże na postanie Kolei Rzeszy trzeba było, od chwili przedstawienia projektu przez Bismarcka, czekać ponad 40 lat, do 1920 r. Stwierdzenie o budowie świadomości i tożsamości narodu niemieckiego dzięki kolejom wymagałoby uzasadnienia, co jednak nie było przedmiotem omawianej tu pracy.

Autor stwierdza, że inwestycje kolejowe były konkurencją dla innych koniecznych inwestycji infrastrukturalnych. [s. 230] Nie powstrzymały jednak rozwoju sieci dróg bitych. Dla kapitału prywatnego inwestycje kolejowe były bardziej atrakcyjne niż inne inwestycje, w tym pożyczki państwowe. Państwo też na tym korzystało przejmując udziały w kolejach. Kiedy koleje przestały obiecywać wysokie zyski, w warunkach kryzysu lat 70tych, ich akcjonariusze łatwiej godzili się na upaństwowienie. Uwolnione w ten sposób kapitały mogli zainwestować gdzie indziej. Państwo zyskało ważne źródło dochodów. Koleje niemieckie a szczególnie pruskie wyróżniały się wśród kolei w Europie wysokością czystego zysku w relacji do kapitału zakładowego. Należałoby przy tym dodać, że przed I wojną, przeciętne stawki dla tkm były w Niemczech najwyższe w Europie.

Pisząc pracę historyczną Autor powinien zadbać o wyraźne określenie kryteriów podziałów chronologicznych. Na s. 236 pojawił się, bez szczególnego uzasadnienia, chronologia indeksu output w której wyróżniono lata 1850 – 1860, 1861 – 1900, 1901 – 1913. Dla innych wskaźników wyróżniono jednak okresy dwudziestoletnie.

Należy jeszcze zwrócić uwagę na budzące wątpliwości określenia i sformułowania. Autor używa jako określenie jednostek masy Mg (megagram) zamiast tona. Nie jest w tym konsekwentny skoro jako jednostkę pracy przewozowej używa np. tonokilometra (tkm).

Trakcja kolejowa [s. 232] to nie to samo co linia kolejowa.

W odniesieniu do statków handlowych śródlądowych w statystykach podawano dane o nośności statków, a nie wyporności jak podaje Autor na s. 46.

Na s. 49 jest mowa o „zanurzeniu dróg wodnych“, na s. 50 o „ciekach o zanurzeniu“. Nie wiadomo czy chodzi o głębokość, czy też o dopuszczalne zanurzenie statków. Zdarza się też „ciek wodny“ [s. 219]

Nie bardzo wiadomo jak rozumieć następujące zdanie: „W 1885 r. szlakami kolejowymi Prus przewieziono 10 866 mln tkm, po 10 latach(1895 r.) już 19 104 mln tkm. Tempo wzrostu przewozów kolejowych w tym dziesięcioleciu wzrosło zatem o około 76%. [s. 84]

Autor nie zawsze dochowuje należytej staranności podając dane liczbowe - np. 848 092 mln pasażerów, a powinno być 848 092 tys. [s. 232]

Aneks, Tabela 1. Powinno być „praca przewozowa”, a nie „liczba przewozów” – pkm i tkm.

W tekście (poza wstępem) nie ma odniesienia do ryc. 22 zamieszczonej w aneksie.

Autor dowiódł hipotezy 1, że społeczna oszczędność spowodowana przez kolej była niezbyt znaczna tak w odniesieniu do przewozów ładunków masowych (1895 – 2,8 – 5 % PKB, 1909 – 2,1 – 2,3 % PKB), a przy zastosowaniu koncepcji nadwyżki konsumenta 1,3 – 2,2 % PKB. Hipoteza 2 i 3 zostały pozytywnie zweryfikowane i wzrost przewozów towarów wpływał na wzrost produktu globalnego, a wzrost gospodarczy Niemiec na wzrost kolejowych przewozów towarów.

W konkluzji stwierdzam, że oceniana monografia Janusza Myszczyżyna ma istotne wartości poznawcze i ważne znaczenie metodologiczne w zakresie ustalenia czynników wzrostu gospodarczego w Niemczech w XIX w. przy wykorzystaniu modeli ekonometrycznych. Mogą one być wykorzystane w badaniu historii wzrostu gospodarczego w innych krajach. Stanowi też zachętę dla historyków gospodarczych aby w szerszym zakresie korzystali z dorobku ekonomii w zakresie teorii i metod ilościowych.

9. Ocena dorobku naukowego Habilitanta po uzyskaniu stopnia naukowego doktora nauk ekonomicznych, zgłoszonego oprócz monografii, jako pozostały dorobek reprezentatywny dla własnej twórczości naukowej.

Habilitant przedstawił wykaz wybranych publikacji obejmujący 11 pozycji. Pięć dotyczy systemu ekzarządzania i audytu (EMAS), systemów informatycznych klasy ERP. Sześć artykułów, w tym 3 w języku angielskim, dotyczy polityki gospodarczej i znaczenia gospodarczego kolei żelaznych w gospodarce Niemiec w XIX w, a także wpływu religii na wzrost gospodarczy w związku z teorią Maxa Webera. Opublikowano je w latach 2015 – 2018. Artykuły zostały opublikowane w czasopismach wydawanych przez Uniwersytet Białostocki, Uczelnię Łazarskiego i Uniwersytet Łódzki i National Academy of Management Kijew.

W wykazie znajdują się trzy artykuły dotyczące polityki protekcjonistycznej w XIX w. Autor omawia te zagadnienia na szerokim tle myśli ekonomicznej aby następnie przejść do analizy polityki protekcjonistycznej w Niemczech i wskazać na jej pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy. Znaczenia kolei dla wzrostu gospodarczego Niemiec w XIX w. określa

drogą modelowania ekonometrycznego i ustala, że rozwój sektora kolejowego miał znaczny wpływ na wzrost PNB. Ustalił też, że innymi ważnymi czynnikami był import i emigracja. Odwołując się do rozwoju kolei w Europie i Prusach przedstawił powstanie i rozwój kolei w prowincji pomorskiej, w Prusach. Jeden z artykułów poświęcił wpływowi religii na wzrost gospodarczy. Weryfikuje tezę M. Webera wykorzystując model ekonometryczny dla gospodarki Niemiec w latach 1879 – 1910. Ustalił, że protestantyzm nie przyczynił się do wzrostu PKB.

Ogólna ocena istotnego dorobku, poza zgłoszoną przez Habilitanta monografią, jest pozytywna.

10. Wniosek ogólny.

Z oceny osiągnięć i aktywności naukowej wynika, że dr Janusz Myszczyński ma istotny dorobek w dziedzinach objętych oceną, szczególnie po uzyskaniu stopnia naukowego doktora nauk ekonomicznych. Habilitant wniósł znaczący wkład w rozwój teorii ekonomii, teorii wzrostu gospodarczego. Szczególnie wysoko należy ocenić dążenie Habilitanta do związania historii gospodarczej z nauką ekonomii czemu ma służyć wykorzystanie pojęć, teorii ekonomicznych i metod ekonometrycznych w wyjaśnianiu procesów gospodarczych. **Należy więc stwierdzić, że dr Janusz Myszczyński spełnia, wskazane w ustawie, nadrzędne kryteria kwalifikujące do stopnia naukowego doktora habilitowanego nauk ekonomicznych.**

