

Prof. dr hab. Andrzej Szablewski

Instytut Nauk Ekonomicznych PAN

RECENZJA

dorobku naukowo-badawczego dr Janusza Myszczyzna

sporządzona w związku z postępowaniem o nadanie stopnia naukowego

doktora habilitowanego w dyscyplinie ekonomia

Przedmiotem recenzji jest złożony przez Habilitanta dorobek obejmujący po pierwsze, wskazaną jako osiągnięcie główne monografię pt. *Wykorzystanie analizy kliometrycznej w ocenie wpływu kolei żelaznych na wzrost gospodarczy Niemiec* oraz po drugie, pozostały dorobek, ze szczególnym uwzględnieniem załączonych do dokumentacji 11 publikacji. Podstawą oceny jest odpowiedź na pytanie, czy przedstawiony dorobek badawczy po pierwsze, wskazuje na dojrzałość naukową Habilitanta oraz po drugie, stanowi istotny wkład do wiedzy w dyscyplinie ekonomia, zwłaszcza w zakresie określonym tematyką określoną w tytule monografii.

Ocena monografii

Wybór tematyki

Wybór tematyki pracy jest ważnym elementem oceny każdego przedsięwzięcia badawczego. Chodzi tu zarówno o jej teoretyczną rangę i stopień rozpoznania w literaturze przedmiotu, w tym zwłaszcza krajowej, jak również wymiar metodologiczny i praktyczny, w związku z pytaniem, czy jej podjęcie stanowić może istotny wkład w rozwój badań, w tym przypadku badań nad problematyką istoty i uwarunkowań wzrostu gospodarczego, konkurencyjności gospodarek krajowych i podnoszenia standardu życia. W moim przekonaniu, dokonany przez Habilitanta wybór tematyki spełnia wszystkie te wymagania, zwłaszcza z perspektywy krajowego stanu myśli w zakresie historii gospodarczej. Pomijając już priorytetowy w ekonomii charakter badań teoretycznych oraz empirycznych nad naturą wzrostu gospodarczego oraz przypisywane w światowej literaturze przedmiotu znaczenie, jakie dla uruchomienia procesu wzrostu w krajach zachodnich miał rozwój transportu kolejowego, za szczególnie istotny walor podjętego przez Habilitanta projektu badawczego należy uznać jego stronę metodologiczną.

Wskazuje na to zresztą tytuł monografii, w którym precyzuje się, że podstawą analizy i oceny wpływu wybranego czynnika wzrostu – budowy kolei – jest metodologia badań ilościowych – określana jako kliometria, która zakłada wykorzystanie w badaniach narzędzi ekonometrycznych. Oczywiście znaczenie dokonanej przez niego wyboru instrumentarium badawczego widzieć należy w tym, że dotąd, poza krajami anglosaskimi, metodologia badań w zakresie historii gospodarczej stosowana przez europejskich, w tym także polskich badaczy, nie tylko pozbawiona była wymiaru ilościowego, ale wręcz tego rodzaju wybór był przez nich kontestowany. A zatem tak zastosowanie w tak szerokim zakrojonym projekcie badawczym podejścia kliometrycznego należy uznać za samo w sobie wartę do bardzo pozytywnego odnotowania.

Zamierzenia badawcze i sposób ich realizacji

Pozytywnie odnotować też należy klarowność i sumiennność z jaką Habilitant prezentuje zamierzenia i sposób realizacji podjętego i zrealizowanego projektu badawczego, które składają się na zawartość monografii. Dotyczy to zarówno celu, pytań badawczych i hipotez pracy jak również metodologii badań.

Cel badań określony jako główny – ocena znaczenia rozwoju kolei dla wzrostu gospodarczego Rzeszy Niemieckiej z wykorzystaniem rachunku społecznych oszczędności oraz metod ilościowych – uzupełniony został przez 7 celów pomocniczych, które w dużej mierze stanowią rozpisanie celu głównego i mają charakter zarówno poznawczy, metodologiczny oraz popularyzacyjny. Po postawieniu 5 pytań badawczych, Autor sformułował 3 hipotezy, które – jak je rozumiem – odnoszą się do trzech aspektów relacji między rozwojem kolei i wzrostem gospodarki niemieckiej. Pewnym słabością jest tu niezbyt jasne i widoczne powiązanie pytań badawczych z hipotezami, które przecież trzeba traktować jako wyjściowe, czyli wymagające weryfikacji, odpowiedzi na postawione pytania.

Za użyteczny, ze względu na wspomniane wcześniej nowatorstwo – zwłaszcza z krajowej perspektywy – w zakresie przyjętej metodologii badań, uznać należy nie tylko zamieszczony we Wstępie szerszy komentarz dotyczący metod badawczych, ale także wskazanie na instrumentarium, które służyło do weryfikacji poszczególnych hipotez oraz sposób jego wykorzystania. I tak do weryfikacji pierwszej hipotezy wykorzystano rachunek społecznych oszczędności oraz nadwyżki konsumenta, do drugiej zaś, obok rachunku społecznych oszczędności, także nadwyżkę konsumenta, indeks TFP oraz inne jeszcze narzędzia badawcze. Wśród nich ważną rolę odegrało studium przypadku. Na uznanie zasługuje także zapoznanie

czytelnika z charakterem zasobu danych źródłowych, które wykorzystano do przeprowadzenia analizy.

Zawartość monografii

Praca składa się, poza Wstępem, z 5 rozdziałów o dosyć rozbudowanej strukturze wewnętrznej. Przyjęty przez Autora układ pracy należy uznać jako dobrze odpowiadający realizacji celów i weryfikacji hipotez.

Z mojego punktu widzenia, jako osoby spoza obszaru historii gospodarczej, ciekawy jest rozdział pierwszy, w którym prezentuje się kliometrię jako rodzaj nowego paradygmatu badawczego w historii gospodarczej. Umieszczając genezę tego nowego podejścia do badań w zakresie historii gospodarczej w szerszym kontekście rozwoju myśli ekonomicznej, w tym zwłaszcza ekonomii klasycznej, Autor zwraca uwagę, że podejście to rozwinęło się w opozycji do niemieckiej tradycji uprawiania historii gospodarczej. W przeciwieństwie do podejścia czysto ekonomicznego reprezentowanego przez ekonomię klasyczną, w ramach którego eksponowano uniwersalny charakter teorii i procesów ekonomicznych, w niemieckiej tradycji utrzymywało się przekonanie, że zarówno teorii jak i procesów ekonomicznych nie można analizować w oderwaniu od szeroko rozumianego czynnika instytucjonalno-historycznego, który zawsze ma swoją narodową specyfikę. Mogę tylko wyrazić żal, że Autor nie pogłębił nieco bardziej tego wątku analizy.

Prezentując krótki zarys rozwoju badań z zastosowaniem badań ilościowych prowadzonych przez amerykańskich historyków gospodarczych wraz z krótkim opisem ich wyników, Autor podkreśla, że kliometrię należy rozumieć nie w opozycji do tradycyjnej metodologii badań w zakresie historii gospodarczej, ale jako jej uzupełnienie, określane jako nowa historia gospodarcza, której zaletą jest to, że stwarza ona nowe możliwości poznawcze. W związku z tym powstaje pytanie, na które nie udziela On przekonującej odpowiedzi, a mianowicie z czego wynika widoczny – jak podkreśla – w Europie sprzeciw historyków gospodarczych, lub co najmniej znikome zainteresowanie, wobec podejścia kliometrycznego. A że sprzeciw ten jest bardzo zasadniczy świadczy użycie przez recenzenta wydawniczego – Panią prof. Małgorzatę Słodowa-Hełpa – określenia „jeden z największych skandali intelektualnych”, które używane jest przez niektórych, spośród badaczy wywodzących się z tradycyjnej historii gospodarczej, oponentów tego podejścia.

Niedosyt odczuwam także z powodu bardzo zdawkowego potraktowania przez Autora miejsca kliometrii w dorobku krajowego środowiska historyków gospodarczych. Chodzi mi zwłaszcza

o mające charakter tylko encyklopedyczny odnotowanie książki Pomorskiego z 1986 roku i w mniejszym stopniu badań Wallusha. A przecież była to dobra okazja, aby na tle dotychczasowego, bardzo skromnego – jak sam podkreśla – dorobku badawczego w zakresie wykorzystania kliometrii wykazać w sposób bardziej szczegółowy wkład, jaki ma wносить ta monografia do krajowej wiedzy o potencjale badawczym tego podejścia.

Zawarta w rozdziale drugim szczegółowa i ciekawa analiza rozwoju transportu kolejowego oraz jego konkurencji z transportem wodnym prowadzona jest w kontekście – szeroko eksponowanej, w tym zwłaszcza w niemieckiej literaturze przedmiotu – tezy o kluczowej roli transportu kolejowego w procesie uprzemysłowienia, o czym świadczy zamieszczone na s. 43 sformułowanie o kolejnictwie jako symbolu i instrumencie industrializacji. Lektura tego rozdziału zdaje się jednak wskazywać, że rola transportu kolejowego określona przez „efekt w przód i w tył”, nie była tak jednoznaczna, jeśli dobrze rozumiem oba te efekty. W ile więc w przypadku „efektu w tył” teza ta nie budzi wątpliwości, o tyle w przypadku „efektu w przód” mogą nasuwać się wątpliwości związane z dużą rolą transportu wodnego na obszarze państw niemieckich.

Dwie okoliczności zdają się być tu ważne, a mianowicie że dopiero w drugiej połowie XIX wieku transport kolejowy zaczyna ogrywać coraz większą rolę, przy czym początkowo zwłaszcza od lat 70. tego wieku, i po drugie, że nawet w okresie jego szybkiego rozwoju, transport wodny ze względu na jego konkurencyjności kosztowo-cenową ciągle miał istotny udział w przewozach towarów masowych. Konstatację tę zdaje się potwierdzać analiza w następnym rozdziale, w którym podkreśla, że industrializacja zaczyna się w Niemczech już od początku XIX wieku i po okresie kryzysu i jej zahamowania w latach 40. tych, proces ten ulega przyspieszeniu na skutek zmian politycznych i gospodarczych, zwłaszcza w Prusach. Ważnym jego elementem były szybko rosnące nakłady na kolej, której rozbudowa „...wymuszała powstanie i rozwój innych gałęzi przemysłu.” (s. 119). Innym potwierdzeniem tej konstatacji jest stwierdzenie z rozdziału 4 (s. 210), że „...coraz lepiej rozwinięta sieć kolejowa była nie tylko substytutem transportu wodnego, ale także uzupełnieniem.”.

To czego brakuje mi w rozdziale drugim dotyczy elementów analizy porównawczej, jeśli chodzi o rozwój i rolę kolei w procesie uprzemysławiania innych krajów zachodnich i podjętej w związku z tym próby oceny, czy i w jakim stopniu można mówić o specyfice kolei jako czynnika industrializacji gospodarki niemieckiej. Podnoszę tę kwestię także i w związku z tym, że z kolei w rozdziale trzecim – liczącym ponad 100 stron – znajduje się mój zdaniem, nadmiernie rozbudowana część dotycząca różnych aspektów wzrostu gospodarczego na terenie

Niemiec. Nie kwestionując jej elementu poznawczego, sadzę że zawarte w niej rozważania nie pozostają w bezpośrednim związku z zasadniczym, zasygnalizowanym w tytule monografii, pytaniem badawczym o wpływ kolei żelaznych na niemiecki wzrost gospodarczy. Jest o tyle ważna uwaga, że monografia jest nie tylko bardzo obszerna, ale także bogata w sensie informacyjnym i analitycznym i przez to trudna w lekturze i śledzeniu zasadniczego wywodu.

Nie zgłaszam uwag do rozdziału czwartego, w którym Habilitant potwierdza, głęboką znajomość tematyki i umiejętności analityczne, a także do rozdziału piątego. W części końcowej poświęconej wnioskowi i postulatowi w sposób syntetyczny, Habilitant odniósł się przede wszystkim do wyników weryfikacji hipotez – co oceniam pozytywnie – ale w moim przekonaniu w swoim komentarzu nie wyeksponował tego, w jakim zakresie ustalenia jego badań wnoszą nowy element poznawczy do kwestii wpływu kolei na wzrost gospodarczy Niemiec. Innymi słowy, chodzi mi o to, że kwestia ta ma już swoją literaturę przedmiotu – zwłaszcza niemiecką – w ramach której wykształcił się już pewien schemat poznawczy. Rodzi się w związku z tym pytanie, czy zweryfikowane przez Niego hipotezy modyfikują jakieś elementy tego schematu, czy też go rozszerzają o nowy wymiar wiedzy, wynikający z zastosowania metodologii nowej historii gospodarczej, co jest o tyle ważne, że jak podkreślał, sposób jej uprawiania przez niemieckich badaczy ciągle w niewielkim stopniu uwzględnia zalecenia metodologiczne kliometrii.

Zgłoszone tu uwagi dotyczące monografii Habilitanta nie podważają mojej pozytywnej oceny przeprowadzonego i zaprezentowanego w niej projektu badawczego. Realizując ten projekt, Habilitant wykazał, że posiada zdolność do stworzenia ciekawej, zwłaszcza z metodologicznego punktu widzenia, koncepcji badawczej, oraz dostateczny potencjał analityczny wsparty erudycją. Zgadzam się także z Habilitantem, że ważnym walorem tej monografii jest to, że przyczynia się ona do wypełnienia ważnej luki w sposobie uprawiania w Polsce badań z zakresu historii gospodarczej.

Ocena pozostałego dorobku

Spośród 64 publikacji przygotowanych po uzyskaniu stopnia naukowego doktora do oceny przedstawione 11 z nich. Ich zakres tematyczny pokrywa się z trzema wymienionymi w Autoreferacie głównymi nurtami badawczymi, na których koncentrowała się naukowa aktywność Habilitanta. Na podkreślenie zasługuje fakt, że w większości tych publikacji zaznacza się wyraźnie wątek badawczy, z wyeksponowanymi we wstępach do poszczególnych rozdziałów celami i hipotezami oraz ich zakończeniami, w których podjęto próbę

podsumowania przeprowadzonej analizy z nawiązaniem do wyjściowych założeń. W publikacjach tych nie występują w większym zakresie elementy autoplagiatu, choć w dwóch artykułach o podobnej tematyce, ale dostatecznie odmiennej z tego punktu widzenia zawartości, formułuje się identyczną w treści hipotezę.

Nie można jednak nie odnotować wyraźnej słabości dorobku publikacyjnego Habilitanta, jaką jest stosunkowo niski status wydawnictw, w których zostały umieszczone. Jeśli chodzi o publikacje krajowe to brakuje publikacji w renomowanych czasopismach o zasięgu ogólnokrajowym, takich jak *Ekonomista* czy *Gospodarka Narodowa*, mimo że tematyka niektórych z tych artykułów jest nie tylko istotna oraz interesująca z punktu widzenia teorii i praktyki ekonomii, ale także mieści się w profilu wydawniczym obu periodyków. Chociaż w dorobku są także artykuły w języku angielskim, a trzy z nich opublikowane zostały w dwóch zagranicznych wydawnictwach, to trudno jednak uznać te publikacje jako przekonujący dowód na umiędzynarodowienie dorobku, skoro chodzi, chyba jednak o niszowe z punktu widzenia tego kryterium, wydawnictwa uczelniane z Rygi i Kijowa.

Niewątpliwie na ocenę aktywności naukowej Habilitanta negatywnie wpływa także i fakt, że mimo podejmowanych prób nie udało Mu się skutecznie aplikować przynajmniej o jeden grant z NCNu.

Ocena i wniosek końcowy

Uwzględniając przedstawione wyżej cząstkowe oceny dorobku naukowo-badawczego, w tym zwłaszcza monografii, uważam, że, po pierwsze dorobek ten potwierdza osiągnięcie przez Habilitanta dojrzałości naukowej w stopniu zadowalającym oraz po drugie, wnosi on zauważalny wkład do wiedzy w dyscyplinie ekonomia. **Na tej podstawie stwierdzam, że dorobek ten spełnia wymogi ustawowe odnoszące się do osób ubiegających się o nadanie stopnia naukowego doktora habilitowanego. Popieram więc tym samym – na tym etapie postępowania – wniosek dr Janusza Myszczyżyna o nadanie tego stopnia.**

Łódź, 23 marca 2020 roku.

