

Prof. dr hab. Wanda Maria Gaczek, prof. zw. UEP
Katedra Ekonomiki Przestrzennej i Środowiskowej
Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

RECENZJA

rozprawy doktorskiej mgr Jagody Guz *Ścieżki rozwoju miast województwa łódzkiego*
przygotowanej pod kierunkiem dr hab. Anity Wolaniuk, prof. UŁ
na Wydziale Nauk Geograficznych Uniwersytetu Łódzkiego

Problem podjęty przez Joannę Guz w rozprawie *Ścieżki rozwoju miast województwa łódzkiego* dotyczący relacji między ścieżką i występującymi na niej „zdarzeniami” a rozwojem miasta, jest istotny poznawczo i praktycznie. Wyjaśnienie i określenie typów ścieżek rozwoju miast można uznać za wkład Autorki w rozwój dyscypliny *geografia*, w subdyscyplinie *geografia społeczno-ekonomiczna*. Szczególnie wartościowe jest uporządkowanie wiedzy na temat ścieżek rozwoju miast. Tematyka pracy wpisuje się w badanie miejskiej sieci osadniczej w skali regionu.

1. Uzasadnienie wyboru tematu, sformułowania celu i hipotez

Podjęty temat jest istotny poznawczo. Badania wyjaśniające w jakim stopniu specyficzne wydarzenia na ścieżce rozwoju miasta wpływają na dynamikę wzrostu tego miasta są nadal niewystarczająco skonkretyzowane oraz uporządkowane, a tym samym powinny być kontynuowane. Mgr Jagoda Guz przyjmuje „*że o rozwoju miasta decyduje zależność pomiędzy jego społecznością a trzema płaszczyznami je tworzącymi: społeczno-kulturową, gospodarczą i administracyjną, będącymi efektem działań tej społeczności*” (s. 10).

Założenie to powiązane jest z koncepcją zależności od ścieżki, która pojawiła się na gruncie ekonomii ewolucyjnej. Koncepcja ta wyjaśnia procesy ekonomiczne, społeczne a także przestrzenne mające często charakter przypadkowy. Teoria zależności od ścieżki jest znana w naukach społecznych. Znalazła też zastosowanie w wyjaśnianiu zjawisk przestrzennych w naukach geograficznych. Wyjaśnienie głównych elementów teorii zależności od ścieżki w geografii przyjęte w rozprawie doktorskiej jest poprawne i wartościowe. Jak trafnie zauważa Autorka podejście to może być przydatne do identyfikacji czynników i mechanizmów uruchamiających rozwój miasta.

Celem pracy, według Autorki, jest weryfikacja hipotez: 1. *Rozwój demograficzny miasta wpływa na złożoność i jego ścieżki rozwoju (im ludniejsze miasto tym bardziej złożona*

jest jego ścieżka rozwoju) oraz 2. *Głównym czynnikiem decydującym o rozwoju miast jest jego lokalizacja/położenie w przestrzeni*. Przyjęto też, że celem pracy jest prześledzenie ścieżek rozwoju badanych miast na trzech płaszczyznach: społeczno-kulturowej, gospodarczej i administracyjnej od momentu ich powstania do 2011 roku (s. 5-6). Hipotezy zostały poprawnie sformułowane chociaż pierwsza z nich powinna być skonkretyzowana, ale można uznać, że każda z przyjętych hipotez pozwala na weryfikację.

Analizą objęto 43 miasta woj. łódzkiego (oprócz Łodzi), a zakres czasowy badań jest bardzo szeroki – obejmuje lata od lokacji miasta do 2011 roku. Badania przeprowadzono w dwóch etapach. W pierwszym etapie podjęto próbę identyfikacji kluczowych dla rozwoju miast wydarzeń historycznych, które kształtowały ich ścieżkę rozwoju przez pryzmat zmian ludnościowych miasta. Pozwoliło to wskazać, jaki typ ścieżki rozwoju pojawia się w danym mieście. W drugim etapie badano zależności pomiędzy lokalizacją miejscowości a jej rozwojem. Należy podkreślić bardzo rozległe informacje wykorzystywane w pracy (spisy powszechne począwszy od XVIII wieku do współczesności oraz monografie miast). Zakres wykorzystywanych informacji oraz przyjęte w rozprawie doktorskiej metody badawcze są wystarczające dla realizacji założonego celu pracy.

2. Strona formalna pracy

Rozprawa *Ścieżki rozwoju miast województwa łódzkiego* oprócz wstępu i podsumowania obejmuje pięć rozdziałów, bibliografię oraz Aneks z załącznikami. Całość tekstu podstawowego mieści się na 152 stronach maszynopisu. Wyjątkowo wartościowe załączniki obrazujące szczegółowe ścieżki rozwoju wszystkich badanych miast są znakomitym uzupełnieniem tekstu podstawowego. Bibliografia obejmuje 375 pozycji oraz kilkadziesiąt stron internetowych. Większość cytowanych publikacji to literatura polska dotycząca rozwoju miejskiej sieci osadniczej i geografii miast. W cytowanych pozycjach pojawiają się także prace w języku angielskim związane z koncepcją zależności rozwoju od ścieżki. W bibliografii pokazano również cytowane monografie badanych miast. Opracowanie bibliografii jest poprawne i nie budzi zastrzeżeń, szkoda jednak, że Autorka nie wyodrębniła osobno roczników statystycznych i opracowań o charakterze monografii popularno-naukowych na temat badanych miast.

Dołączone do tekstu podstawowego pracy ryciny i tabele są poprawne i należy podkreślić, że większość rycin została opracowana przez Autorkę. Są one czytelne i dobrze uzupełniają tekst. Wysoko należy ocenić wartość informacyjną i merytoryczną rycin w załącznikach, które przedstawiają szczegółowe ścieżki rozwoju badanych miast.

3. Ocena szczegółowa

Wstęp (s. 3-22; pewnym mankamentem formalnym jest przyjęcie numeru 1. *Wstępu*, a jednocześnie pominięcie numeracji *Podsumowania*) jest wyjątkowo obszerny. Wyodrębniono w nim w formie podrozdziałów wszystkie klasyczne elementy wprowadzenia do rozprawy doktorskiej – problem badawczy i cel rozprawy, przedmiot badań, najważniejsze definicje oraz metody badawcze wykorzystane w części empirycznej i źródła informacji. Dużą część wstępu zajmuje charakterystyka koncepcji zależności od ścieżki dobrze osadzona w literaturze. Wydaje się, że Autorka tę część rozprawy mogła przedstawić w odrębnym rozdziale. Przegląd literatury i wskazanie poszczególnych faz rozwoju: przedrozwojowa, powstania i rozwoju ścieżki, zamknięcia ścieżki oraz rozwiązania ścieżki, mogłoby być dokładniej opisane na bazie literatury. Należy jednak podkreślić, że dokonany przegląd literatury nie jest przegadany, a jednocześnie wystarczający dla przeprowadzanych później badań szczegółowych. W tej części pracy wyodrębniono podrozdział *Problem badawczy w świetle literatury przedmiotu*, gdzie Autorka wymienia wiele pozycji literatury polskiej na temat studiów miejskiej sieci osadniczej, nie wraca już natomiast do koncepcji ścieżki rozwoju. Podejście takie budzi pewne wątpliwości. Szkoda, że nie udało się powiązać tego co Autorka nazywa literaturą przedmiotu (*podrozdział 1.4*) z koncepcją czy teorią zależności od ścieżki.

Rozdział *Miasta województwa łódzkiego do 1939 roku* (s. 23-56; uwaga: w spisie treści w tytule rozdziału podano *do 1939*, a w tekście pracy *do 1945*) ma charakter analizy historycznej. Analizę podzielono na dwa podokresy – pierwszy do roku 1793 i drugi dla okresu 1793-1939, dla którego wyznaczono szczegółowe trajektorie rozwojowe badanych miast. Autorka wychodzi od roku nadania praw miejskich poszczególnym miastom, uwzględnia też rok utraty tych praw i rok ich odzyskania. W analizie wyodrębnia się miasta przedindustrialne i miasta przemysłowe. Przyjmując za początek rozwoju miasta datę lokacji Autorka wyjaśnia, że podstawową ścieżką jego rozwoju jest ścieżka handlowo-rzemieślniczo/usługowa i wskazuje ścieżki specyficzne – komunikacyjną, administracyjną, specjalizacji rzemieślniczej, a także akademicką, przemysłową i noclegową. Niestety nie wyjaśniono dokładniej, jakie były cechy tych ścieżek. We wszystkich badanych miastach do 1793 roku (36 jednostek miejskich) zidentyfikowano sześć typów ścieżek rozwoju (w 14 miastach wykształciła się ścieżka handlowo-rzemieślnicza, a w 11 miastach ścieżki miały charakter złożony).

W dalszej części rozdziału Autorka omawia procesy uprzemysłowienia miast woj. łódzkiego po 1793 roku do wybuchu II wojny światowej. Główną gałęzią jest przemysł

włókienniczy, a gałęziami dodatkowymi mineralny, drzewny, hutnictwo, czy przemysł maszynowy. Analizie poddano także nieprzemysłowe podstawy rozwoju gospodarczego miast. Ścieżki rozwoju scharakteryzowano według liczby ludności wyodrębniając sześć kategorii miast od najmniejszych (do 500 osób), aż do liczących powyżej 40 tys. mieszkańców. Autorka wyróżnia siedem typów ścieżek rozwoju miast: ścieżka przemysłowa (19 miast, w tym w formie prostej – jedna gałąź przemysłu bądź w formie złożonej – kilka gałęzi), ścieżka administracyjna (15 miast), ścieżka komunikacyjna (7 miast), ścieżka wypoczynkowo-turystyczna, ścieżka zdrowotna, ścieżka akademicka i ścieżka rezydencjonalna – zamknięta w 1914 roku. Wydaje się, że nazwa ścieżka zdrowotna jest mało szczęśliwa, lepszym rozwiązaniem byłoby chyba określenie *ścieżka lecznicza*.

W podsumowaniu rozdziału Autorka identyfikuje w okresie do 1939 roku w miastach woj. łódzkiego wykształcenie bądź kontynuowanie siedmiu ścieżek rozwoju (w 17 rozwinęła się prosta ścieżka rozwoju, w 11 miastach ścieżka rozwoju miała charakter złożony, a jedynie w 2 ścieżka rozwoju była wielokrotnie złożona; s. 56). Cechy tych ścieżek zostały ogólnie opisane i określone w formie graficznej. Jak trafnie zauważyła Autorka najbardziej złożoną ścieżkę rozwoju miały miasta, w których nie rozwinął się przemysł, i które do roku 1793 były własnością kościelną. Wnioskowanie takie można byłoby w dalszej części pracy połączyć z różnorodnością. Czy proste ścieżki rozwoju były równoznaczne z jedną wyspecjalizowaną funkcją (np. przemysł włókienniczy) i czy specjalizacja ta wiązała się ze zróżnicowaniem dynamiki wzrostu?

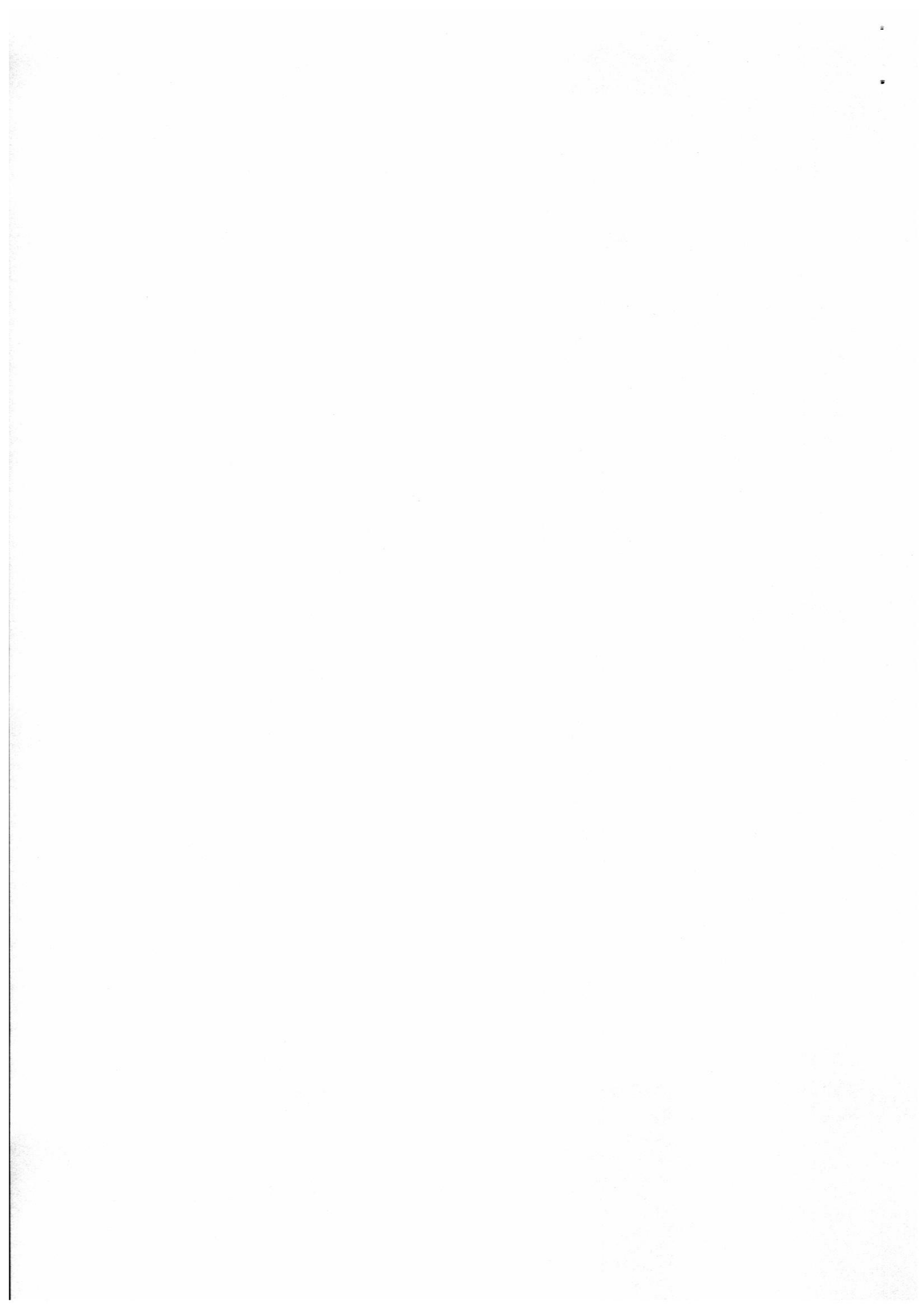
Rozdział *Demograficzno-społeczne podstawy rozwoju miast po 1945 r.* (s. 57-74) obejmuje charakterystykę dynamiki przemian ludnościowych. Przyjęto kategorie wielkości miast według liczby ludności i przyporządkowano im właściwe nazwy. Wyróżniono 10 typów miast według dynamiki zmian ludnościowych (od miast *stagnacji* i miast *hiper wzrostu* aż do miast *intensywnej regresji* i miast *ujemnej stagnacji*). Trafnie zidentyfikowano dwa podokresy rozwoju demograficznego miast badanego województwa – pierwszy do 1989 r. (przyrost liczby ludności) i drugi od 1990 r. (kryzys demograficzny miast). Demograficzne ścieżki rozwoju miast określono wykorzystując typologię Webba. Ścieżki te pozwoliły zidentyfikować osiem typów rozwojowych ludności miast, wśród których występowały typy o dodatnim bądź ujemnym bilansie ludnościowym. Do 1975 roku występowało pięć typów rozwoju ludności – najwięcej miast zawdzięczało przyrostowi wysokiemu dodatniemu saldu migracji. Spadek liczby ludności wystąpił tylko w bardzo małych i małych miastach i był związany z ubytkiem migracyjnym. W 1989 roku nadal w woj. łódzkim przeważały miasta o dodatnim bilansie rzeczywistym, a wyludnienie obserwowano jedynie w siedmiu

najmniejszych miastach. W 2011 roku Autorka zidentyfikowała odwrócenie sytuacji demograficznej – miast o dodatnim bilansie ludnościowym było osiem, a depopulacja wystąpiła aż w 34 miastach. Demograficzne ścieżki rozwoju badanych miast w latach 1970-2011 i typy wskazane według metody Webba zostały prawidłowo zidentyfikowane. Trafnie zauważono, że w okresie 1975-2011 w 34 miastach rozwinęły się ścieżki migracyjne, a w 9 ścieżki przyrostu naturalnego. Analizy ścieżek demograficznych miast są wartościowe poznawczo i pozwoliły wskazać prawidłowe wnioski.

Kolejna część rozdziału dotyczy ewolucji wyposażenia instytucjonalnego miast w latach 1945-2011. Sposób postępowania i obliczenia wskaźnika wyposażenia instytucjonalnego są poprawne. Rozpatrywano instytucje w połączeniu z typem ścieżki specyficznej. Obliczone dla instytucji wagi nie budzą zastrzeżeń. Warto zauważyć, że analizując ewolucję wyposażenia instytucjonalnego Autorka abstrahuje od ścieżki przemysłowej, a warto byłoby ścieżkę kulturową, naukowo-badawczą, wypoczynkowo-turystyczną i zdrowotną połączyć ze ścieżką przemysłową. Szkoda też, że nie łączono analizy wyposażenia instytucjonalnego ze zidentyfikowanymi wcześniej typami dynamiki przyrostu demograficznego.

Rozdział *Gospodarcze uwarunkowania rozwoju miast po 1945 r.* (s. 75-96) obejmuje analizę historyczną wzrostu gospodarczego miast w latach 1945-1989 kiedy głównym czynnikiem rozwoju był przemysł. Analizowano strukturę gałęziową przemysłu w miastach, gdzie zgodnie z oczekiwaniami dominującą rolę odgrywał przemysł lekki – włókienniczy, odzieżowy i skórzany, a uzupełniającą rolę przemysł elektromaszynowy, chemiczny i pozostałe gałęzie. Stosując proste metody zidentyfikowano podtypy ścieżek przemysłowych uwzględniając zróżnicowanie branżowe. Wzięto też pod uwagę dynamikę zmian struktury zatrudnienia i określono typ bazy ekonomicznej miast w latach 1995 i 2011. Szczegółowo przeanalizowano działalność podmiotów gospodarczych (z punktu widzenia różnorodności gałęziowej w 2011 r.). Poprawna analiza pozwoliła określić typy gospodarczej ścieżki rozwoju miast – przemysłowa, usług rynkowych, usług nierynkowych i mieszana. Zaskakujące jest to, że zidentyfikowano tylko jedno miasto (Wolbórz), gdzie występowała ścieżka gospodarcza rozwoju oparta o usługi rynkowe. Jeszcze w 2011 roku w miastach woj. łódzkiego aż 20 miast opierało rozwój gospodarczy o ścieżkę przemysłową, w tym w 9 miastach miała ona charakter wysoko wyspecjalizowany. Autorka mogłaby kontynuować badania, czy ta ścieżka rozwoju gospodarczego nie jest zagrożeniem w przyszłości.

Rozdział *Położenie i administracja jako czynniki rozwoju miast po 1945 r.* (s. 97-108) jest właściwie tekstem poświęconym weryfikacji drugiej hipotezy przyjętej w pracy



(głównym czynnikiem decydującym o rozwoju miast jest jego lokalizacja/położenie w przestrzeni). Wchodzi się od analizy funkcji administracyjnych miast w przełomowych momentach zmian administracyjnych w Polsce (1946 – 14. miast powiatowych; 1956 – 16. miast powiatowych, 1975 – 3. miasta województwo i 1999 r. – 20. miast powiatowych). Stwierdzono, że degradacja lub awans w hierarchii administracji państwowej nie wpływały na tempo rozwoju ludnościowego badanych miast (s. 99). Również reforma administracji z 1999 r. według Autorki nie wpłynęła na stan zaludnienia – procesy depopulacyjne dotknęły wszystkie jednostki niezależnie od ich miejsca hierarchii administracyjnej. Wydaje się, że wnioski w tym zakresie należałoby dokładniej uzasadnić. Dodatkowo rozpatrywano zmiany administracji kościelnej, ale opis ten ma charakter powierzchowny. Dla okresu powojennego przeprowadzono również analizy zmian powierzchni badanych miast. Okazało się, że aż 10 miast istotnie zwiększyło po roku 1975 swoją powierzchnię. Wydaje się, że wnioskowanie na podstawie współczynników korelacji między przyrostem liczby ludności, a przyrostem powierzchni jest wystarczające do sformułowania wniosków. W końcowej części rozdziału rozpatrywano lokalizację miast w systemie transportowym województwa. Poddano analizie współwystępowanie takich zmiennych, jak przyrost liczby ludności, saldo migracji oraz położenie miasta na tle sieci osadniczej i odległość od Łodzi. Wniosek o tym, że wpływ lokalizacji na rozwój badanych miast województwa był niewielki powinien być lepiej uzasadniony. Jednocześnie Autorka potwierdza, że Łódź oddziaływała w niewielkim stopniu na rozwój miast z nią sąsiadujących. Stwierdzenie to jest wyjątkowo ciekawe i mogłoby być odnoszone do literatury przedmiotu. Tak sformułowane wnioski mogą też być punktem wyjścia do dalszych badań szczegółowych.

Rozdział *Typy ścieżek rozwoju miast województwa łódzkiego* (s. 109-146) można traktować jako pewnego rodzaju podsumowanie badań.

Ścieżką podstawową była ścieżka handlowo-rzemieślniczo/usługowa. Ścieżki gospodarcze bazujące na usługach rynkowych i nierynkowych Autorka niestety pominęła dla okresu po 1989 roku. Ze względu na stopień rozbudowania trafnie wyróżniono **ścieżki proste** (ścieżka podstawowa i jeden typ ścieżki), **ścieżki złożone** (ścieżka podstawowa plus dwa lub trzy typy ścieżek), **ścieżki wielokrotnie złożone** (ścieżka podstawowa i cztery lub więcej typów ścieżek). Każdy z typów ścieżek zostały szczegółowo omówiony, a miasta charakteryzujące się daną ścieżką dodatkowo opisane. Ścieżki proste wyznaczono w 17 miastach, ścieżki złożone w 13 miastach i ścieżki wielokrotnie złożone również w 13 miastach. Autorka zaobserwowała silną zależność pomiędzy stopniem rozbudowania ścieżki rozwoju (złożonością), a liczbą ludności. Potwierdzono więc tym samym, że im ludniejsze miasto tym

bardziej złożona ścieżka jego rozwoju. Dodatkowo opisano szczegółowe ścieżki rozwoju badanych miast, a właściwie historie ich rozwoju. Uzupełniająco wsz ystkie szczegółowe ścieżki zostały przedstawione graficznie w załącznikach.

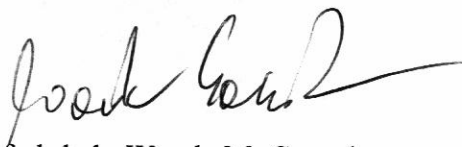
Zakończenie (s. 147-152) zawiera główne uogólnienia zawsze znajdujące potwierdzenie w treści wcześniejszych rozdziałów. Sformułowano wnioski dla miast lokowanych do 1793 i dla miast lokowanych po tym roku. Wnioskowanie jest poprawne i potwierdzone analizą korelacji, typologią rozwoju demograficznego Webba i testami statystycznymi – uwzględnia się tylko współczynniki istotne statystycznie. Można uznać, że hipotezy te zostały statystycznie i opisowo zweryfikowane – pierwsza pozytywnie, a druga częściowo negatywnie. Szkoda jednak, że w ostatnim z rozdziałów i samym zakończeniu Autorka nie podejmuje się wskazania, chociaż dla wybranych miast, kierunków ich dalszego rozwoju wynikającego z dotychczasowej ścieżki.

4. Wniosek końcowy

Rozprawa doktorska mgr Jagody Guz *Ścieżki rozwoju miast województwa łódzkiego* spełnia wymagania stawiane rozprawom doktorskim. Podjęty problem badawczy jest istotny poznawczo, a układ pracy należy uznać za prawidłowy. Przyjęte metody opisowe i statystyczne (mimo swojej prostoty) są wystarczające dla realizacji założonego celu. Praca napisana jest językiem zrozumiałym i poprawnym stylistycznie. Podjęty problem określenia ścieżek rozwoju miast woj. łódzkiego jest oryginalny.

Główną zaletą rozprawy jest podjęcie tematyki istotnej poznawczo, wystarczająco poprawnie sformułowanie hipotez badawczych oraz ich weryfikacja. Należy podkreślić duży wkład pracy własnej Autorki. Wnioskowanie z przeprowadzonych badań mogłoby być jednak bardziej wnikliwe. Pewnym mankamentem rozprawy jest niepotrzebnie szczegółowy opis miast w ostatnim rozdziale oraz brak próby wskazania perspektyw rozwoju wybranych miast.

Na podstawie przeprowadzonej oceny stawiam wniosek o przyjęcie rozprawy doktorskiej i dopuszczenie mgr Jagody Guz do dalszych etapów przewodu doktorskiego oraz publicznej obrony rozprawy na Wydziale Nauk Geograficznych Uniwersytetu Łódzkiego.



Prof. dr hab. Wanda M. Gaczek

Poznań, 8 sierpnia 2016 r.

