

prof. dr hab. Jerzy Kitowski
Uniwersytet Rzeszowski
Kolegium Nauk Społecznych
Instytut Ekonomii i Finansów

Rzeszów, 22 lipca 2023 r.

Recenzja

rozprawy doktorskiej mgr. Michała Kowalskiego nt. *Miejski system transportowy a centra handlowe w przestrzeni Łodzi* (promotor prof. dr hab. Tadeusz Marszał, promotor pomocniczy dr hab. Szymon Wiśniewski, prof. UŁ), Uniwersytet Łódzki, Wydział Nauk Geograficznych, Instytut Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej, ss. 223.

I. Uwagi wstępne

Podstawą formalną recenzji jest pismo Przewodniczącego Komisji Uniwersytetu Łódzkiego do spraw stopni naukowych w dyscyplinie geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna, Pana dra hab. Bogdana Włodarczyka, prof. UŁ, z dnia 2 czerwca 2023 r.

Recenzja została sporządzona zgodnie z kryteriami oceny, zawartymi w *Ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce*, Dz.U. 2020 poz. 85 tj. oraz w *Rozporządzeniu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 19 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzania czynności w przewodzie doktorskim, w postępowaniu habilitacyjnym oraz w postępowaniu o nadanie tytułu profesora*. Dz. U. 2018, poz. 261.

II. Ocena problemu badawczego, tematu i zakresu rozprawy

Przedłożona do recenzji rozprawa, licząca 223 stron dotyczy ważnego i aktualnego w teorii geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej oraz praktyce ekonomicznej problemu identyfikacji i pomiaru relacji zachodzących pomiędzy podsystemem transportu samochodowego a centrami handlowymi. W oparciu o rozległe i wnikliwe studia literatury przedmiotu oraz prowadzone konsekwentnie od wielu lat badania empiryczne, Doktorant sformułował oryginalne cele badawcze, przemyślane założenia metodyczne oraz przejrzyste założenia konstrukcyjne. Praca zawiera obszerny materiał faktograficzny.



Rozprawa, co jest jej walorem, posiada charakter interdyscyplinarny. Problematyka badawcza podjęta przez mgr. Michała Kowalskiego oraz sposób jej ujęcia jest znakomitym przykładem trafnego wyboru tematu rozprawy doktorskiej, który umożliwia Doktorantowi, z jednej strony, dogłębne poznanie metodologii badań naukowych, z drugiej zaś - tworzy solidne podstawy do dalszego Jego rozwoju w kierunku osiągnięcia pełnej samodzielności naukowej. Warto także zauważyć, że oceniana rozprawa powstała w wyniku realizacji projektu badawczego (w Konkursie Preludium 17), którego Doktorant był kierownikiem, pt. *Centra handlowe a miejski system transportowy* (Nr 2019/33/N/HS4/01733). Ponadto w wykazie „Literatury” znajduje się 16 publikacji, których Doktorant był autorem, lub (część) współautorem. A zatem oceniana rozprawa zawiera oryginalne wyniki badań konsekwentnie realizowanych przez Autora od wielu lat. W obserwowanej obecnie tendencji pisania „ugrzeczniczonych metodycznie” rozpraw doktorskich, przykład rozwoju naukowego mgra M. Kowalskiego wydaje się być modelową ścieżką postępowania awansowego.

Należy zgodzić się ze stanowiskiem Autora, że istnieje luka badawcza wynikająca z braku kompleksowych badań nad pomiarem i oceną zależności zachodzących pomiędzy podsystemem transportu samochodowego a centrami handlowymi. Doktorant zaprezentował nowatorskie podejście w syntetycznym i kompleksowym ujęciu kryteriów oceny tych złożonych ze swej natury zależności. Doktorant, co warto podkreślić, wprowadził także ład terminologiczny w podjętej problematyce badawczej.

Wybór omawianej problematyki jest uzasadniony jej znaczeniem zarówno z punktu widzenia teorii geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej, jak również praktyki gospodarczej, w zakresie polityki przestrzennej i transportowej.

Należy także docenić walor aktualności podjętej problematyki, bowiem jak wynika z danych Eurostatu, w „sklepach niewyspecjalizowanych z przewagą żywności”, czyli w sieciach handlowych w Polsce od trzech miesięcy spada wartość sprzedaży, w tym w maju bieżącego roku realnie (są to dane skorygowane o inflację), aż o 8 proc., podczas gdy łączna sprzedaż detaliczna spadła tylko o 4 proc. Oznacza to, że nabywcy częściej rezygnowali z zakupów w marketach niż w innych sklepach. Dla porównania, sprzedaż w sieciach handlowych w całej Unii zmalała tylko o 2,9 proc.

III. Ocena celu pracy i hipotezy badawczej

Treść rozważań zawartych w rozprawie mgr. Michała Kowalskiego została konsekwentnie podporządkowana realizacji **głównego celu badawczego**, którym był pomiar relacji zachodzących pomiędzy podsystemem transportu samochodowego a centrami handlowymi w Łodzi (s. 12). Ich występowanie zakłada **hipoteza**: „system transportowy jest istotną determinantą ruchotwórczości centrów handlowych” (s. 12), sformułowana w oparciu o teoretyczne rozważania zaprezentowane w części poświęconej problematyce badawczej rozprawy. Jest ona sformułowana „z pewną nieśmiałością”, bowiem może rodzić się wątpliwość, od jakiego progu zaczyna się „istotność”.

Zrealizowanie głównego celu badawczego było, w zamierzeniu Doktoranta, uwarunkowane osiągnięciem czterech następujących celów dodatkowych (s. 12):

- a) weryfikacja najważniejszych cech łódzkiego systemu transportowego,
- b) identyfikacja czynników wynikających z oferty centrów handlowych mogących mieć wpływ na interakcje z miejskim systemem transportowym,
- c) pomiar wymienionych determinant w celu otrzymania pełnego obrazu ruchotwórczości centrów handlowych,
- d) bezpośredni pomiar wielkości ruchu związanego z działalnością centrów handlowych (ponieważ do weryfikacji hipotezy badawczej wykorzystano metody regresji).

Autor rozprawy postawił również dwa (s. 12) następujące pytania badawcze:

- 1) Które komponenty transportowe dostępności transportowej będące produktem systemu transportowego, mają istotny wpływ na ruchotwórczość centrów handlowych (która pośrednio jest odbiciem ich atrakcyjności)?
- 2) Jakie jest znaczenie siły oddziaływania mobilności kreowanej przez centra handlowe na sprawność funkcjonowania podsystemu transportu indywidualnego samochodowego?

Sformułowane cele rozprawy, hipoteza badawcza oraz postawione pytania są spójne, należycie powiązane z jej tematem i jednoznacznie wyznaczyły zakres badawczy ocenianej pracy.

Problematyka badawcza ocenianej rozprawy jest trafnie odniesiona do teorii prawa rynków Jeana-Baptiste Sayera (s. 48), zakładającej podażowy charakter gospodarki narodowej (każda podaż znajduje swój popyt).

IV. Ocena wykorzystanych metod i narzędzi badawczych oraz źródeł informacji

W badaniach wykorzystano metody stosowane zarówno w geografii społeczno-ekonomicznej, jak i inżynierii ruchu: metody modelowania w kilku zakresach, (szczególnie w zakresie analizy dostępności transportowej) oraz instrumentarium modelowania makroskopowego ruchu. W badaniu dostępności izochronowej i kumulatywnej Doktorant sięgnął po metodę izolinii. Wykorzystał także, co warto podkreślić, modele regresji liniowej oraz krokowej. Przykłady zastosowania metod regresji krokowej wprawdzie dość często spotykamy w literaturze przedmiotu, ale w większości tych przypadków nie dostrzega się (lub przemilcza) kontrowersyjne i ryzykowne procedury doboru zmiennych objaśniających do modelu, jeżeli w trakcie prowadzonych badań nie podejmuje się próby korygowania *in minus* ryzyka błędu nadmiernego dopasowania do zbioru danych uczących, na podstawie których estymuje się dany model. Pragnę podkreślić, że Autor z powodzeniem pokonał tę barierę metodyczną.

Do klasyfikacji łódzkich centrów handlowych według zasięgu ich oddziaływania Doktorant wykorzystał metody optymalizacyjne Georga Fredericksa Jenksa, z dużą swobodą posługuje się również ilościowymi metodami kartograficznymi.

Wykorzystane przez Autora metody badawcze są adekwatne do treści teoretycznej i empirycznej rozprawy i potwierdzają Jego duże umiejętności i doświadczenie w prowadzeniu złożonych badań naukowych.

Wysoko oceniam rzetelną kwerendę badawczą Doktoranta, odnoszącą się do dotychczasowego dorobku badań i rozważań metodyczno-teoretycznych w zakresie podjętej problematyki badawczej. Autor rozprawy umiejętnie i wnikliwie wykorzystał, co warto podkreślić, obszerny zasób starannie wyselekcjonowanej literatury przedmiotu, liczący 366 pozycji, w tym ponad ¼ stanowią publikacje zagraniczne.

Doktorant potwierdził również, o czym już wspomniano, nieprzeciętne umiejętności samodzielnego organizowania i prowadzenia szeroko zakrojonych badań naukowych. Zgromadził wartościowy i oryginalny empiryczny materiał badawczy, zestawiony w 46 tabelach oraz zaprezentowany na 68 rycinach, który pozwolił na przeprowadzenie wnikliwej, wieloaspektowej oceny roli systemu transportowego, postrzeganego jako istotna determinanta ruchotwórczości centrów handlowych.

Na uznanie zasługują oryginalne dane pozyskane przez Autora w wyniku żmudnych i konsekwentnie prowadzonych badań, nad wielkością ruchu wjazdowego do centrów handlowych w Łodzi, w piątki poprzedzające te niedziele, w których handel był ograniczony na skutek wprowadzenia przepisów ustawy z 10 stycznia 2018 r. *o ograniczeniu handlu w niedziele i święta oraz w niektóre inne dni*. Zamierzony okres badania miał na celu pomiar ruchu w centrach handlowych w warunkach jak najbardziej zbliżonych do nowych, obowiązujących w pełni od 2020 r. w wielkopowierzchniowych obiektach handlowych (s. 24-25).

Badania przeprowadzono w dniach 6 kwietnia, 13 kwietnia, 20 kwietnia, 11 i 18 maja, 8 i 15 czerwca, 6, 13 i 20 lipca, 10 sierpnia, 7 i 14 września 2018 r. w trzech okresach pomiarowych: pierwszych dwóch godzinach po otwarciu centrum handlowego oraz w godzinach 12.00 – 14.00 i 15.00-18.00. Wyniki dotyczące wielkości ruchu notowano w formularzu karty pomiarowej w interwałach 15-minutowych. Dodatkowo zapisywano wyróżniki województw i powiatów, znajdujące się na tablicach rejestracyjnych co piątego pojazdu (dla każdego okresu pomiarowego). Autor dostrzega pewne mankamenty zastosowanego sposobu pomiaru: pewna liczba pojazdów mogła nie zostać przerejestrowana lub być zarejestrowana w innym powiecie niż jest faktycznie użytkowana, z kolei inne błędy w pomiarze ruchu mogą wynikać z niejednoczesnego pomiaru we wszystkich centrach handlowych. Należy się zgodzić ze stanowiskiem Autora, że omawiane mankamenty „są jednak niewspółmierne do ewentualnych kosztów, które należałoby ponieść w celu ich częściowego ograniczenia” (s. 25).

Kolejny, dodajmy kompletny, pomimo bariery dostępności (powoływanie się na tajemnicę handlową) zasób danych Autor pozyskał badając powierzchnię handlową zajmowaną przez poszczególnych najemców w centrach handlowych. Informacje te dodatkowo zostały rzetelnie zweryfikowane przy użyciu danych pochodzących z komercyjnych baz handlu detalicznego.

Trzecim segmentem pozyskanych danych źródłowych były informacje pozyskane przez Autora z różnych instytucji.

V. Merytoryczna ocena struktury pracy i jej poszczególnych części

Sformułowanym celom oraz hipotezie badawczej Doktorant podporządkował założenia konstrukcyjne rozprawy. Jej struktura jest przemyślana i zawiera siedem rozdziałów („Wstęp” oraz „Wnioski” stanowią autonomiczne rozdziały), pozwoliła na pełną realizację założonego ambitnego programu badawczego.

Rzetelnie sformułowane założenia konstrukcyjne rozprawy stanowią mocną jej stronę, bowiem pozwoliły na pełną realizację założonego programu badawczego. Rozdziały zostały uporządkowane w logicznej kolejności, mają dobrze wyważone proporcje (liczą od czterech do pięciu podrozdziałów, poza rozdziałem szóstym i siódmym - wnioskowym). Wysoko oceniam precyzyjnie, (poza jednym wyjątkiem), sformułowane tytuły rozdziałów i podrozdziałów. Treść poszczególnych rozdziałów odpowiada ich tytułom.

Konstrukcja rozprawy budzi tylko jedną wątpliwość natury metodycznej. Zabrakło, w moim przekonaniu, klasycznego, dwudzielnego podziału rozprawy na część teoretyczną oraz empiryczną. Autor przyjął dyskusyjną, jak się wydaje, formułę zamieszczania podrozdziałów metodycznych, zatytułowanych „Zastosowane metody badań”, na początku rozdziałów drugiego, trzeciego i czwartego. Ponadto we „Wstępie” – podrozdział 1.5. nosi tytuł „Metody badań”. Prowadzi to do paradoksu, bowiem cztery różne podrozdziały noszą te same (lub podobne) tytuły, ponadto rozdziały rozprawy mają charakter teoretyczno-empiryczny. Wydaje się, że poprawniejszym rozwiązaniem, z metodycznego punktu widzenia, byłoby zamieszczenie rozważań o zastosowanych metodach w jednym rozdziale teoretycznym.

W rozdziale pierwszym, stanowiącym klasyczny wstęp do rozprawy, rzeczowo zdefiniowano i scharakteryzowano zakres problemu badawczego oraz przedmiot i cele badań. Przejrzyście wyeksponowano podstawowe kategorie będące przedmiotem badań, zaprezentowano plan procedury badawczej, szczegółowo omówiono źródła danych oraz dokonano wstępu do charakterystyki wykorzystane w rozprawie metod badawczych. Pewnym mankamentem tej części rozprawy może być nadmierna szczegółowość rozważań, polegająca na przytaczaniu oczywistych definicji omawianych kategorii, na przykład słownikowe definicje transportu (s. 4) i generatora (s. 18). Wydaje się, że w rozprawie doktorskiej sięganie po definicje pochodzące ze „Słownika języka polskiego” jest co najmniej dyskusyjne.

Rozdział drugi rozprawy zawiera udaną i wyważoną próbę oceny interakcji zachodzących pomiędzy systemem transportowym a jego otoczeniem. Rozważania, zawarte w omawianym rozdziale, są solidnie odniesione do literatury przedmiotu i potwierdzają rozległą wiedzę Autora w zakresie podjętej problematyki oraz Jego nieprzeciętną pasję badawczą.

W rozdziale trzecim rozprawy zaprezentowano przemyślaną charakterystykę miejskiego systemu transportowego, z uwzględnieniem podsystemów transportu indywidualnego (mechanicznego i niezmechanizowanego) oraz transportu

zbiorowego. Wysoko należy ocenić dokonaną konfrontację omawianych aspektów miejskiego systemu transportowego Łodzi na tle porównań krajowych oraz międzynarodowych.

Identyfikacji i trafnej ocenie determinant ruchotwórczości badanych centrów handlowych poświęcono czwarty rozdział rozprawy. Wysoko oceniam niezwykle dociekliwy, wieloaspektowy sposób przeprowadzenia analizy struktury działalności handlowo-usługowej w łódzkich centrach handlowych według liczby punktów i ich powierzchni), liczby obserwacji pojazdów spoza Łodzi w łódzkich centrach handlowych oraz ocenę dostępności kumulatywnej do badanych centrów handlowych dla podróży pieszych, rowerowych, samochodowych oraz dla podróży transportem zbiorowym. Przedmiotem analizy był również czas dojazdu samochodem do 13 centrów handlowych w Łodzi. Na uwagę zasługuje także oryginalna próba oceny względnej popularności łódzkich centrów handlowych według liczby wyszukiwań w serwisie Google.

Natomiast w kolejnym rozdziale zatytułowanym „Ruchotwórczość centrów handlowych” Doktorant przekonująco, w analitycznym ujęciu, dokonał charakterystyki szczytów transportowych w badanych centrach handlowych oraz poddał gruntownej analizie wyniki regresji liniowej pomiędzy natężeniem ruchu wjazdowego do łódzkich centrów handlowych w godzinie szczytu a wybranymi składnikami ich oferty i lokalizacji. Oceniał także pojemność parkingów w łódzkich centrach handlowych. Wartością dodaną ocenianej rozprawy jest oryginalna i niezwykle dociekliwa próba oceny wyników analizy regresji krokowej czynników endogenicznych i lokalizacyjnych determinujących natężenie ruchu w poszczególnych porach dnia (godziny otwarcia, godzina 12.00-14.00 i 15.00-18.00) w łódzkich centrach handlowych o zasięgu rynkowym osiedlowym, lokalnym oraz regionalnym. Dużą wartość poznawczą i aplikacyjną posiadają wyniki analizy regresji krokowej determinacji wielkości natężenia ruchu objaśnianej czynnikami pochodzącymi z systemu transportowego w centrach handlowych o zasięgu osiedlowym oraz lokalnym w poszczególnych porach dnia. Autor doszedł do wniosku, że „wynik równania regresji zestawiony z obserwacjami rzeczywistymi dał bardzo wysoki wynik poziomu dopasowania” (s. 177). Efekty wpływu dostępności samochodem i transportem zbiorowym są takie same, jak w przypadku centrów o zasięgu osiedlowym, co prowadzi do wniosku, że „wzrost dostępności samochodem sprzyja natężeniu ruchu przy jednoczesnym jego ograniczaniu poprzez wzrost dostępności transportem zbiorowym” (s. 180).

Syntetyczną, rzetelnie udokumentowaną próbę oceny wpływu łódzkich centrów handlowych na podsystem transportu samochodowego zawarto w rozdziale szóstym.

Przeprowadzone przez Doktoranta rzetelne, szeroko zakrojone badania oraz wielowątkowe analizy pozwoliły na sformułowanie w rozdziale siódmym syntetycznych wniosków, potwierdzających osiągnięcie zarówno założonych celów, jak i słuszność przyjętej głównej tezy badawczej. Autor rozprawy, udzielił także przekonujących odpowiedzi na sformułowane pytania badawcze.

Przyjęte przez Autora założenia zostały poddane w rozprawie rzetelnej weryfikacji empirycznej. Doktorant przedstawił solidne argumenty, sformułowane na podstawie przeprowadzonych badań oraz wnikliwej analizy literatury przedmiotu, uzasadniające ich słuszność. A zatem, zważywszy na zakres i złożoność zarówno celów badawczych, jak też sformułowanej hipotezy, należy uznać, że cele te zostały konsekwentnie zrealizowane, a hipoteza udowodniona, przy wykorzystaniu przez Doktoranta trafnie dobranych metod.

Należy także podkreślić, że Doktorant wykazał się dużą umiejętnością syntetyzowania poruszanych wątków analitycznych. Wyróżniam konsekwentne przestrzeganie zasady wyraźnego eksponowania wniosków formułowanych przez Autora rozprawy, a stanowiących udaną próbę uogólnienia tych wątków.

VI. Ocena formalnej strony pracy

Rozprawa mgr. M. Kowalskiego została wprawdzie przygotowana z należytą starannością, ale Doktorant nie ustrzegł się drobnych na ogół potknięć formalnych i stylistycznych:

- a) „rozbudowane” tłumaczenie tytułu rozprawy w języku angielskim;
- b) na przykład pleonazmy: „korzystano z metody izolinii wykorzystanych...”, s. 30; „mieszkańcy zamieszkujący”, s. 160, „wieloznaczność przepisów prawnych w zakresie uwarunkowań prawnych”, s. 163;
- c) nieliczne błędy personifikacji: na przykład „niniejsza praca nie zakłada” s. 131, „badania mierzyły”, s. 191;
- d) dostrzegana jest niekiedy skłonność Autora do sięgania po styl „urzędniczy”, polegający na nadmiernym używaniu pewnych sformułowań, na przykład: „niniejsza praca” (s. 22- dwukrotnie, 131, 195), „niniejszy podrozdział” (s. 48), „niniejsze badania” (s. 66), „powyższa”, „powyższy”, „powyżej” (s. 4, 6, 34, 64, 107), „wyżej wspomniane” (s. 10, 37-dwukrotnie, 39, 49, 72, 125, 130, 191),

- „wyżej wymienione” (np. s. 35, 72) „wyżej zaprezentowane” (s. 5, 6, 7, 35, 124, 174, 176), „wyżej zarysowane” (s. 40);
- e) niezręczna pisownia przymiotników: „ośrodku Warszawskim” (s. 42), „badania Brytyjskie” (s. 55), „badania Niemieckie” (s. 57);
 - f) nieliczne, niefortunne sformułowania, na przykład „obowiązująca do roku 2020 wiedza” (s. 195), „do chwili publikacji” (s. 195) – wszak rozprawa co prawda zasługuje na publikację, ale nie została jeszcze opublikowana, „wysoce precyzyjne” (s. 196 – jeśli byłaby „niska precyzja”, to trudno mówić o jakiegokolwiek precyzji);
 - g) Autor nazbyt dosłownie użył terminu „brzytwa Ockhama” – „Mnogość czynników mających wpływ na transport, jakie możemy sobie wyobrazić, dzięki dobrze rozbudowanej heurystyce, możliwa jest do obciążenia brzytwą Ockhama” (s. 7);
 - h) niekiedy Doktorant nadmiernie i bezkrytycznie zaufał literaturze przedmiotu, niefortunnie utożsamiając nakłady z kosztami (s. 3), bowiem nie każdy nakład jest kosztem. Ponadto Autor niefrasobliwie używa terminu „efektywność funkcjonowania systemów transportowych” (s. 24) w rozumieniu „sprawność”, gdyż w ekonomii i finansach kategoria efektywności jest jednoznacznie definiowana jako relacja osiągniętych efektów do poniesionych nakładów, a w tym znaczeniu omawiana kategoria nie stanowiła przedmiotu dociekań badawczych Autora;
 - i) nie dostrzegłem objaśnienia akronimu GLA (*Gross Leasable Area*) - całkowitej powierzchni najmu (s. 132-135);
 - j) Autor przyjął konwencję pisowni tytułów wydawnictw ciągłych w formie skróconej. Uważam, że jednak w rozprawie doktorskiej należy podawać pełne informacje bibliograficzne, bowiem na przykład skrót „Przegląd Komun.” (s. 205 i 216) może oznaczać zarówno „Przegląd Komunikacyjny”, jak i „Przegląd Komunalny”;
 - k) w przypadku publikacji A. Sobali-Gwosdz i K. Gwosdza popełniono gafę w pisowni tytułu cyklicznego wydawnictwa („Nierówności społeczne a wzrost Gospodarczy” (s. 214);
 - l) Autor przyjął także osobliwą formę zapisu aktów prawnych, zamieszczając po numerze „Dziennika Ustaw” oraz numerze pozycji aktu, słowo „Polska” (s. 213 i 215 trzykrotnie).

Wymienione uwagi dyskusyjne oraz potknięcia formalne nie zmieniają jednoznacznie **wysokiej, pozytywnej oceny rozprawy**, która jest dziełem wartościowym, ze względu na oryginalne postawienie problemu badawczego,

konsekwentne przestrzeganie rzetelnie sformułowanych założeń metodycznych i osiągnięte, godne uwagi wyniki poznawcze, o dużej przydatności praktycznej. Sformułowano je z obowiązku recenzenta, pragnąc równocześnie wskazać Autorowi kierunki doskonalenia warsztatu badawczego.

VII. Wnioski

Rozprawa mgr. Michała Kowalskiego, co starano się wykazać, wypełnienia w dużej mierze istniejącą dotychczas lukę w badaniach nad kryteriami pomiaru oraz wiarygodnej oceny zależności zachodzących pomiędzy podsystemem transportu samochodowego a centrami handlowymi zlokalizowanymi w dużym mieście, prowadzi także do uporządkowania wiedzy w tym zakresie.

Kompleksowe i rzetelnie przeprowadzone przez Doktoranta badania umożliwiły przekonujące zweryfikowanie postawionej hipotezy badawczej, wskazując, że system transportowy jest istotną determinantą ruchotwórczości centrów handlowych (s. 191).

Biorąc pod uwagę przedstawione w recenzji kryteria oceny, wyrażam opinię, że rozprawa doktorska mgr. Michała Kowalskiego nt. *Miejski system transportowy a centra handlowe w przestrzeni Łodzi* jest wartościowym i oryginalnym rozwiązaniem podjętego, złożonego ze swej natury problemu badawczego oraz wykazuje ogólną, szeroką wiedzę teoretyczną Autora w wybranej dyscyplinie – geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna. Doktorant przekonująco potwierdził umiejętności samodzielnego, rzetelnego i dociekliwego prowadzenia badań naukowych.

W świetle powyższej konkluzji stawiam wniosek o uznanie pracy mgr. Michała Kowalskiego za odpowiadającą wymaganiom stawianym rozprawom doktorskim, określonym w Ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, Dz.U. 2020 poz. 85 tj. oraz w Rozporządzeniu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 19 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzania czynności w przewodzie doktorskim, w postępowaniu habilitacyjnym oraz w postępowaniu o nadanie tytułu profesora (Dz. U. 2018, poz. 261), oraz o dopuszczenie Pana mgr. Michała Kowalskiego do dalszych etapów postępowania o nadanie stopnia doktora nauk społecznych, w dyscyplinie geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna. Ponadto, biorąc pod uwagę oryginalność podjętej w rozprawie problematyki badawczej, wysoki poziom przeprowadzonych badań oraz niezwykle przydatne dla gospodarki przestrzennej wnioski z nich wypływające, wnoszę o wyróżnienie ocenianej rozprawy.

