

TERMÍN: 21.03.2022

xx37702xx
Recenzia A
Michal Habrman
michal.habrman@vlada.gov.sk

*Prosím nezasahujte do tejto tabuľky*RECENZENT/KA (meno a priezvisko, pozícia, inštitúcia): **Michal Habrman**NÁZOV MATERIÁLU: **A highway is not a panacea: Evaluating local impact of a new highway on labor market in Slovakia**TYP VÝSTUPU*[1]: **Analýza**

(pri spoločných výstupoch uviesť aj typy individuálnych vkladov):

ANALYTICKÝ ÚTVAR, REZORT: **Úrad vlády SR - Inštitút pre stratégie a analýzy**AUTORI/KY: **Kristína Gardoňová, Martin Hulényi, Zuzana Zavorská, Jan Fidrmuc;**

SPOLUAUTORI/KY: - - ; - - ; - - ; - -

RECENZNÝ FORMÁT*[2]: **2****PRIPOMIENKY:**

P.č	Pripomienka sa vzťahuje k (strana, odsek):	Text pripomienky*[3]	Odôvodnenie pripomienky	Vysporiadanie sa s pripomienkou*[4]
1	všeobecne	Štúdia nereflektuje podobnú štúdiu z roku 2018 (Mikloš, Habrman (2018): Pohronská paráda), ktorá meria vplyv R1 na nezamestnanosť, rovnako ako predložená štúdia.	Štúdia Mikloš. Habrman (2018) skúmala takmer identický problém ako predložená analýza. V prvom rade by bolo fajn zahrnúť ju do prehľadu literatúry, keďže ide o jednu z najaktuálnejších štúdií na Slovensku k danej téme a navyše sa detailne venuje	Akceptované. „For the construction of the same highway segment of R1, Mikloš and Habrman (2018) find that the impact was significant

			<p>tomu istému úseku R1. A tiež študuje o.i. rovnaký problém, a to výraznejší vplyv na nezamestnanosť v obciach bezprostredne susediacich s R1 voči iným kontrolným skupinám. Ale najmä môže poslúžiť ako inšpirácia k viacerým vylepšeniam metodiky. Niektoré spomínam v ďalších pripomienkach, ale odporúčam sa inšpirovať aj nad ich rámec (napr. použitie metódy syntetických kontrolných skupín na otestovanie robustnosti výsledkov mi príde ako zaujímavá aplikácia v danom kontexte).</p>	<p>mainly for districts that are either centers of economic activity in the region or contain successful industrial parks.“</p>	
2	Všeobecne záver	+	<p>Nedá sa celkom súhlasiť s tvrdením, že <i>„our analysis addresses the problem of reverse causality by applying the "inconsequential unit approach" that considers the impact on rural areas, assuming that their proximity to a highway is a result of a random selection“</i></p>	<p>V prípade R1 (ale aj iných diaľnic na Slovensku do budúcnosti) nie je pravda, že vedenie diaľnice je výsledkom náhodného výberu. Geografia Slovenska ponúka iba limitované možnosti vedenia diaľnice. To je tiež posilnené dávno postavenými úsekmi napr. Okolo Novej Bane alebo úsekov Žiar n/H – BB, na ktoré sa bolo nutné napojiť. Navyše trasovanie úsekov je známe niekoľko desaťročí dopredu. Možné variácie sú iba na limitovaných úsekoch a to max. na 5-10 km, čo de facto vylučuje <i>random selection</i> a proklamované zbavenie sa endogenity, keďže budúce trasovanie je známe dlho dopredu všetkým ekonomickým agentom, ktorí tomu môžu</p>	<p>Akceptovaná.</p>

			<p>prispôsobovať očakávania. Aj preto som vo svojich paperoch používal proti reverse causality iné argumenty – (politické rozhodnutie v 90. rokoch; geografia; dlhý čas prípravy a výstavby (podľa UHP 14 rokov), ktorý spôsobuje, že ak aj naozaj výstavba nasleduje ekonomický vývoj, tak ekonomická konvergencia k „stady-state“ prebehla pred odovzdaním diaľnice a ďalší pokles nezamestnanosti už nie je zdôvodnený.</p>	
3	Model	<p>Žiadam bezpodmienečne zaradiť premennú merajúcu kvalitu ľudského kapitálu ako kontrolnú premennú do modelu.</p>	<p>Autori viackrát vrátane záverov uvádzajú, že na veľkosť vplyvu diaľnice R1 má vplyv kvalita ľudského kapitálu. V takom prípade sa pýta, aby takúto dôležitú premennú zaradili do modelu. Sčítanie obyvateľov poskytuje detailné informácie o vzdelanostnej štruktúre obyvateľov každej obce na Slovensku.</p>	<p>Akceptovaná. One of these factors mentioned is human capital, which, following Habrman and Žúdeľ (2017), boosted the impact of presence of a highway on local economies in Slovakia. However, detailed demographic data for municipal level is only available from censuses that are conducted every ten years. Hence, we implement the microsynth synthetic control method developed by Robbins and Davenport (2021) to match</p>

				<p>the treatment municipalities with untreated ones using the data from the pretreatment census in 1991: the ratio of persons with elementary schooling as their highest attained educational level, the ratio of persons employed in the manufacturing sector and the ratio of persons belonging to the Roma minority in a municipality. In addition, we also use the data on altitude level of a municipality for the matching procedure. Even after controlling for human capital and economic structure of the municipalities, the municipalities located near the Trnava-Nitra section benefited more from the opening of the new highway</p>
--	--	--	--	--

4	Model	Bolo by žiaduce doplniť porovnanie vplyvov aj s inými regiónmi Slovenska. Výrazne by to obohatilo prácu aj závery.	Nielen Mikloš, Habrman (2018), ale aj citovaný Redding and Turner (2015) navrhujú doplniť porovnanie s inými regiónmi. Podľa Reddington, Turner (2015) „ <i>a distinction needs to be made between growth and reorganization of economic activity.... To deal with this problem, it is recommended to estimate the impact of the new highway on the observable differences in the region itself (reorganization), as well as to compare with other regions in the country (growth).</i> “	Súhlasíme, ale z dôvodu pracovnej vyťaženia sme ďalšie kontrolné skupiny, okrem... We have also used other thresholds to define proximity to R1 for robustness checks: 15 km, 20 km, 40 km. The results are similar and are reported in the annex in table 5. ...nepridávali.
5	Model	Navrhujem zlogaritmovat' mieru nezamestnanosti a vyjadrovať tak zmeny v % namiesto percentuálnych bodov. Aspoň kvôli robustnosti.	Autori dospeli k pomerne prekvapivému zisteniu, že miera nezamestnanosti poklesla viac vo vzdialenejších obciach ako v obciach blízko úseku Pribina. Naopak, Mikloš, Habrman (2018) ukazujú, že hoci veľmi mierne, predsa len v obciach bližšie pri diaľnici Pribina ľudia rýchlejšie odchádzajú z evidencia nezamestnaných. Vysvetlenie môže byť, že v control group sú výrazne vyššie miery nezamestnanosti ako v treatment group. Podobný percentuálny pokles v miere nezamestnanosti môže viesť k rozdielom v percentuálnych bodoch, v extrémnom	Čiastocne akceptovane. Zlogaritmovanie sa používa skor pri riešení absolutnych cisel z velkym rozmedzim. Model SCM ale vyuziva relativnu zmenu, podobnu porovnania zlogaritmovanych hodnot. Zaroven, su obce naparovane na zaklade podobnosti socio-ekonomickej situacie pred uvedenim dialnice do prevadzky. Tam vychadza

			pripade by dokonca mohlo viesť aj k opačným výsledkom.	pokles nezamestnanosti v obciach pri useku Pr1bina, ale stale v relativne malom rozsahu a len v poslednom období.
6	Záver	Nerozumiem vete „ <i>The difference in the impact of the two sections of R1 on the unemployment rate at the municipal level may be justified by the fact that the highway itself does not reduce employment</i> “	Pravdepodobne ide o preklep, ale žiadna hypotéza nepredpokladala pokles ZAMESTNANOSTI po dostavbe diaľnice.	Áno, išlo o preklep. Vďaka.
7	Záver	Nejednoznačné a nedostatočné závery.	Štúdia by si vzhľadom na odvedenú prácu zaslúžila silnejšie, jednoznačnejšie, ale aj početnejšie závery. Po doplnení modelu o vyššie uvedené návrhy by sa napr. mohol odstrániť zásadný znamienkový rozpor medzi prvým a druhým úsekom R1. Tiež by sa mohli obohatiť závery o vplyv reorganization vs. growth (teraz autori testujú iba vplyv reorganization), o vplyv ľudského kapitálu.	Akceptovaná. Závery aj metodológia boli doplnené.

CELKOVÉ HODNOTENIE (recenzent/ka vyplní túto časť po vysporiadaní sa s pripomienkami analytickou jednotkou):

Analýza predstavuje veľmi hodnotný príspevok do diskusií o benefitoch diaľničnej infraštruktúry pre rozvoj regiónov. Z metodologického hľadiska oceňujem kvôli robustnosti použitie dvoch rôznych metód (diff-in-diff a synthetic control method), ako aj snahu o zakomponovanie kontrolných faktorov, ako napr. nadmorská výška, kvalita ľudského kapitálu, očisťovanie o veľké mestá, atď. Čo sa týka výsledkov (rozdielného vývoja nezamestnanosti v prvom a v druhom úseku) a ich interpretácie, oceňujem diskusiu o úlohe veľkého závodu Stellantis, ako aj o úlohe pokrízového vývoja, ktorý neprial poklesu nezamestnanosti po výstavbe v druhom úseku. Za menej odargumentované považujem hypotézy o vplyve dočasného pozastavenia EŠIF (pretože pozastavenie sa týkalo aj kontrolnej skupiny obcí) ako aj o potenciálnom vplyve odlivu lokálnej pracovnej sily (keďže štúdia merala vplyv na nezamestnanosť, nie na lokálnu zamestnanosť a lokálnu ekonomickú aktivitu). Ide však iba o diskusiu o možných hypotézach a preto uvedené nepovažujem za zásadný problém pre pozitívne hodnotenie celej štúdie. Materiál odporúčam na schválenie.

[1] Výber medzi: 1. analýza (komplexný analytický materiál s návrhmi konkrétnych systémových opatrení); 2. komentár (rozsahovo menší analytický materiál venujúci sa konkrétnemu čiastkovému problému); 3. manuál (metodické usmernenie vyplývajúce z potreby zjednotenia procesov a postupov v konkrétnej oblasti).

[2] Formát 1 pre komentár/manuál (2 recenzenti bez povinného odborného workshopu); Formát 2 pre analýzu (3 recenzenti a povinný odborný workshop).

[3] Do tabuľky značiť pripomienky zásadného metodologického a obsahového charakteru (nie štylistické či gramatické opravy).

[4] Vyplní analytická jednotka: pripomienka bola akceptovaná / pripomienka nebola akceptovaná a zdôvodnenie / pripomienka bola čiastočne akceptovaná a zdôvodnenie.