

Autoreferat przedstawiający opis kariery zawodowej oraz istotnej aktywności naukowej

1. Imię i nazwisko.

Ariel Ciechański

2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe lub artystyczne – z podaniem podmiotu nadającego stopień, roku ich uzyskania oraz tytułu rozprawy doktorskiej.

W latach 1998–2002 odbyłem jednolite pięcioletnie studia magisterskie na Wydziale Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego (WGiSR UW) realizując ich pełen tok **w cztery lata**. Stopień **magistra geografii o specjalności geografia społeczno-ekonomiczna** uzyskałem 27 czerwca 2002 r. na podstawie pracy magisterskiej pt. *Koleje przemysłowe na Górnym Śląsku w okresie transformacji gospodarczo-ustrojowej*. Jej promotorem był dr hab., prof. UW A. Wieloński, a recenzentem dr S. Osiński (obaj z WGiSR UW). Studia te zakończyłem oceną ogólną bardzo dobrą.

W dniu 14 grudnia 2012 r. uchwałą Rady Naukowej Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego Polskiej Akademii Nauk (IGiPZ PAN), na podstawie pozytywnego wyniku odbytej dnia 13 grudnia 2012 r. publicznej obrony pracy doktorskiej pt. *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce (1881–2010) w świetle materiałów archiwalnych*, uzyskałem **tytuł doktora nauk o Ziemi w zakresie geografii**. Promotorem pracy był prof. dr hab. Z. Taylor (IGiPZ PAN), a recenzentami dr hab., prof. UO S. Koziarski z Uniwersytetu Opolskiego oraz dr hab., prof. UG T. Palmowski z Uniwersytetu Gdańskiego.

3. Informacja o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych lub artystycznych.

Cała moja ścieżka kariery naukowej jest związana ściśle z Instytutem Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego Polskiej Akademii Nauk. Byłem w nim zatrudniony na następujących stanowiskach pracy:

1 marca 2013–nadal	adiunkt
1 lutego 2013–28 lutego 2013	umowa cywilnoprawna
1 lutego 2012–31 stycznia 2013	dokumentalista
1 stycznia 2012–31 stycznia 2012	umowa cywilnoprawna
1 stycznia 2004–31 grudnia 2011	asystent naukowy
1 października 2002–31 grudnia 2003	młodszy dokumentalista (pół etatu)

4. **Omówienie osiągnięć, o których mowa w art. 219 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2021 r. poz. 478 z późn. zm.).** Omówienie to winno dotyczyć merytorycznego ujęcia przedmiotowych osiągnięć, jak i w sposób precyzyjny określać indywidualny wkład w ich powstanie, w przypadku, gdy dane osiągnięcie jest dziełem współautorskim, z uwzględnieniem możliwości wskazywania dorobku z okresu całej kariery zawodowej.

Jako osiągnięcie naukowe stanowiące znaczny wkład w rozwój dyscypliny **geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna** przekładam jeden cykl obejmujący sześć powiązanych ze sobą tematycznie artykułów naukowych, uzupełniony o jednoautorską monografię naukową, pod wspólnym tytułem: ***Konsekwencje transformacji systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce:***

1. Taylor, Z., Ciechański, A. (2006). Deregulation in Polish Rail Transport. *Transport Reviews*, 26 (3), 305-324. [O.1.]

Mój wkład w pracę obejmował: 1. 50% współudział w pomyśle badania, 2. Przeprowadzenie 100% części empirycznej badania, 3. 50%. współudział w opracowaniu rozdziałów artykułu (przede wszystkim pt.: *Changing Legislation in Polish Rail Transport, Independent Carriers in Freight Traffic, Carriers and Passenger Traffic i Independent Carriers on Narrow-gauge Railways*).

2. Taylor, Z., Ciechański, A. (2008). What happened to the national road carrier in a post-communist country? The case of Poland's State Road Transport. *Transport Reviews*, 28 (5), 619-640. [O.2.]

Mój wkład w pracę obejmował: 1. 50% współudział w pomyśle badania, 2. Przeprowadzenie 100% części empirycznej badania, 3. 50%. współudział w opracowaniu rozdziałów artykułu (przede wszystkim pt.: *Changing Legislation in Polish Road Transport, Organizational Changes of PKS, Routes to the Privatization of the PKS Companies, The Spatial Aspect to Commercialization and Privatization*).

3. Taylor, Z., Ciechański, A. (2018). Systemic transformation and changes in surface transport companies in Poland: A synthesis after twenty-five years. *Journal of Transport Geography*, 70, 114-122. [O.3.]

Mój wkład w pracę obejmował: 1. 50% współudział w pomyśle badania, 2. Przeprowadzenie 100% części empirycznej badania, 3. 50%. współudział w opracowaniu rozdziałów artykułu (przede wszystkim pt.: *Rail transport, Road transport, Bus transport i Inland shipping i Conclusions: success or failure*).

4. Taylor, Z., Ciechański, A. (2020). Ownership transformation and FDI among national carriers operating road passenger transport services in the Visegrád Group (V4) countries. *Geografický časopis*, 72 (1), 81-102. [O.4.]

Mój wkład w pracę obejmował: 1. 50% współudział w pomyśle badania, 2. Przeprowadzenie 100% części empirycznej badania, 3. 50%. współudział w opracowaniu rozdziałów artykułu (przede wszystkim pt.:

Commercialisation, Communalisation, Privatisation i Discussion and conclusions).

5. Ciechański, A. (2021). 30 years of the transformation of non-urban public transport in Poland's peripheral areas – what went wrong? *Journal of Mountain Science*, 18 (11), 3025-3040. [O.5.]

Mój wkład w pracę obejmował w 100%: 1. Pomysł i przeprowadzenie części empirycznej badania, 2. Koncepcję, zakres i układ treści oraz opracowanie wyników i sformułowanie wniosków, 3. Opracowanie rozdziałów artykułu.

6. Ciechański, A., Więckowski, M., Michniak, D. (2021). Czy regres publicznego transportu zbiorowego na obszarach górskich prowadzi do rozwoju nie zrównoważonego? Przykład z Beskidu Niskiego i Bieszczad. *Przegląd Geograficzny*, 93 (2), 207-231. [O.6.]

Mój wkład w pracę obejmował: 1. 80% udział w pomysłach badania, 2. 80% udział w przeprowadzeniu przeglądu piśmiennictwa 3. Przeprowadzenie w 100% części empirycznej badania, 4. Autor 70% treści rozdziałów (w tym wyłączny zatytułowanych: *Metody*, *Transport na badanym obszarze w 2019 r.*, *Wyniki badań – motoryzacja wymuszona w turystyce jako krok ku rozwojowi nie zrównoważonemu*, *Czy wykorzystanie samochodu przez turystów może przestać być koniecznością?* i *Podsumowanie*), 5. Opracowanie wyników i sformułowanie wniosków (80%).

oraz uzupełniającą cykl artykułów monografią naukową

7. Ciechański, A. (2023a). Regres sieci transportu publicznego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad a wykluczenie transportowe młodzieży uczącej się. Warszawa: IGiPZ PAN, 264 s., w trakcie ostatecznego przygotowywania do druku. [O.7.]

Mój wkład w pracę obejmował w 100%: 1. Pomysł badania i uzyskanie środków na jego przeprowadzenie, 2. Przeprowadzenie części empirycznej badania, 3. Koncepcję, zakres i układ treści oraz przegląd literatury, a także treść monografii i opracowanie wyników i sformułowanie wniosków.

Publikacje współautorskie z Z. Taylorem zawsze były niemal w całości owocem wspólnych dyskusji i pracy zespołowej, dlatego dla każdego z autorów przyjęto w większości pozycji wartość udziału 50%.

Parametry bibliometryczne cyklu powiązanych tematycznie opracowań naukowych

	Aktualny <i>Impact Factor</i> czasopisma	Liczba cytowań według <i>Web of Science</i> (w nawiasie bez autocytowań)	Liczba cytowań według <i>Scopus</i> (w nawiasie bez autocytowań)	Liczba cytowań według <i>Google Scholar</i> (w nawiasie bez autocytowań)
O.1.	10,185	18 (15)	27 (20)	42 (29)
O.2.	10,185	14 (9)	24 (12)	46 (29)
O.3.	5,899	6 (5)	7 (5)	14 (11)
O.4.	–	2 (1)	3 (2)	4 (3)
O.5.	2,371	1 (1)	1 (1)	1 (1)
O.6.	–	–	2 (2)	3 (3)
Artykuły razem		41 (31)	64 (42)	110 (76)
O.7.	nie dotyczy			0 (0)

Konsekwencje transformacji systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce

komentarz autorski do cyklu powiązanych tematycznie artykułów naukowych

Wprowadzenie

R. Knowles (1993) zauważył, że w latach 1990. do głównych wyzwań badawczych geografii transportu, miała należeć problematyka m.in.:

1. deregulacji i prywatyzacji infrastruktury transportowej i operacji przewozowych;
2. procesów przejścia gospodarek Europy Wschodniej od form nakazowych do rynkowych oraz narodzin demokracji wielopartyjnych w krajach rozwijających się;
3. rosnącej luki w mobilności między bogatymi a biednymi oraz pośród płci.

Wskazane w 1993 r. kierunki badań były wciąż istotne pod koniec pierwszej dekady XXI w. Wśród wielu zagadnień poruszanych w monografii *Transport geographies. Mobilities, Flows and Spaces* (Knowles, Shaw i Docherty (red.), 2008) stale ważne były problemy wskazane powyżej przez R. Knowles'a (1993). Podejmowano też tematykę deregulacji i prywatyzacji w transporcie (Shaw, Knowles i Docherty, 2008) co niejako łączyło się też z procesami transformacji gospodarczej krajów post-socjalistycznych. Często skutkowało to wspomnianą przez Knowles'a luką w mobilności, wpisującą się również w omawiany przez J. Hine (2008) brak sprawiedliwości społecznej oraz kwestie upośledzenia i wykluczenia transportowego. Te problemy często dotyczyły omawianych tu osobno obszarów wiejskich (Gray, Farrington i Kagermeier, 2008), których obsługa transportowa zaczynała stanowić kolejne wyzwanie badawcze dla geografów transportu.

Łącząc wskazane powyżej wątki naturalnym kierunkiem moich zainteresowań badawczych stał się wpływ polskiej transformacji gospodarczo-ustrojowej na stan i rolę publicznego transportu zbiorowego (ptz) w Polsce, zwłaszcza na obszarach wiejskich oraz na pograniczach jednostek administracyjnych, tak różnych stopni, jak i równorzędnych.

Bazując na definicji ptz z *Ustawy o transporcie publicznym* (2011) przyjmuje się tu, że **pozamiejski publiczny transport zbiorowy** jest to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii lub sieci transportowej, którego organizatorem nie są jednostki samorządu miejskiego.

Zgodnie z art. 52 *Konstytucji RP* każdemu obywatelowi naszego kraju zapewnia się wolność poruszania się po jego terytorium oraz wyboru miejsca zamieszkania i pobytu. Niestety osoby, które nie mają możliwości samodzielnego korzystania z zalet motoryzacji indywidualnej, coraz częściej narażone są na upośledzenie transportowe, bądź też wykluczenie transportowe. Wiąże się to z coraz silniej zauważalnym w ostatnich latach ostrym kryzysem

publicznego transportu zbiorowego w Polsce. Stoi to w opozycji do dotychczasowej powszechnej dość pozytywnej oceny 30 lat polskiej transformacji.

Przedstawiane w autoreferacie osiągnięcie naukowe składa się z sześciu artykułów indeksowanych w bazach *Web of Science (Clavier)* i *Scopus*. Dwa pierwsze z nich poświęcone są negatywnym konsekwencjom m.in. regionalizacji pasażerskiego transportu kolejowego oraz procesów deregulacji i prywatyzacji państwowych przedsiębiorstw PKS w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad. W czterech kolejnych omawia się procesy transformacji przedsiębiorstw pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce, a częściowo także i w krajach Grupy Wyszehradzkiej. Cykl artykułów uzupełnia jednoautorska monografia naukowa opisująca konsekwencje transformacji systemu transportowego dla mieszkańców części jednego ze słabo zaludnionych obszarów Polski.

Cele i hipotezy

Celem głównym badań była ocena wpływu procesów deregulacji, komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw zajmujących się obsługą pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego na możliwości przemieszczania się mieszkańców miejscowości zlokalizowanych poza głównymi korytarzami komunikacyjnymi. Jego spełnienie było powiązane z wypełnieniem **siedmiu celów szczegółowych** przedstawionych w poszczególnych publikacjach cyklu przedłożonego jako osiągnięcie naukowe stanowiące znaczący wkład do rozwoju dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna.

CS.1. Rekonstrukcja początków deregulacji transportu kolejowego w Polsce.

CS.2. Próba rekonstrukcji pierwszych 15 lat przekształceń własnościowych Państwowych Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej (PPKS).

CS.3. Podsumowanie wpływu procesów transformacji gospodarczo-ustrojowej na poszczególne środki pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce i wskazanie najsłabszych ich elementów.

CS.4. Wskazanie kierunków i porównanie zmian związanych z przekształceniami własnościowymi, w tym zwłaszcza będących wynikiem realizacji bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ), dotyczących pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego w krajach Grupy Wyszehradzkiej, ze szczególnym naciskiem na pogranicze polsko-słowackie.

CS.5. Identyfikacja kierunków zmian w sieci transportu publicznego transportu zbiorowego po 1989 r. na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad.

CS.6. Identyfikacja wpływu transformacji systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego na realizację podstawowych potrzeb młodzieży uczącej się.

CS.7. Określenie na przykładzie Beskidu Niskiego i Bieszczad wpływu jakie zmiany sieci publicznego transportu zbiorowego w ostatnim 30-leciu wywarły na podstawy transportowe turystów oraz diagnoza jak niwelować negatywne skutki stale rosnącego ruchu turystycznego na badanym obszarze.

Przedstawione w dalszej części autoreferatu bardziej szczegółowe badania dotyczące transformacji przede wszystkim polskiego systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego podporządkowano weryfikacji **dwóch hipotez badawczych**.

HB.1. Procesy transformacji gospodarczo-ustrojowej w Polsce, przy jednoczesnym niewystarczającym wsparciu ze strony instytucji odpowiedzialnych za organizację pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego, mogły sprzyjać polaryzacji i defragmentacji jego sieci, przez co mogły stać się czynnikiem prowadzącym do dalszego ograniczania jego oferty przewozowej.

HB.2. Beneficjentami pozytywnych efektów procesów komercjalizacji i prywatyzacji w pozamiejskim transporcie zbiorowym byli przede wszystkim mieszkańcy obszarów silnie zurbanizowanych, natomiast obywatele obszarów słabo zaludnionych i pogranicznych, ponosili głównie ich negatywne konsekwencje.

Zakres przestrzenny i czasowy badań oraz stosowane metody badawcze

Główny obszar badawczy stanowi współczesne terytorium Polski z bardziej szczegółowymi wglądem w sytuację panującą na terenie wybranych powiatów ziemskich, przez które przebiegają pasma Beskidu Niskiego i Bieszczad (gorlickiego z województwa małopolskiego oraz jasielskiego, krośnieńskiego, sanockiego, leskiego i bieszczadzkiego z województwa podkarpackiego). Część analiz w celach porównawczych odnosi się do Czech i Słowacji, a zwłaszcza ich pogranicza z Polską. Przyjęty zakres czasowy zawiera się pomiędzy 1989 a 2019 r., jednak nie brakuje odniesień do wydarzeń z lat wcześniejszych oraz do okresu lat 2020-2022.

Szczegółowe zestawienie zakresu przestrzennego i czasowego oraz metod badawczych i źródeł danych w poszczególnych publikacjach składających się na osiągnięcie naukowe

Praca ^a	Cel ^b	Zakres przestrzenny	Zakres czasowy	Zastosowane metody badawcze	Źródła danych
O.1.	CS.1.	Polska	1990-2006	Desk research Analiza kartograficzna Analiza archiwalna Analiza aktów prawnych	Własne bazy danych opracowane głównie na podstawie baz ministerstw odpowiedzialnych za przekształcenie własnościowe, Urzędu Transportu Kolejowego oraz Krajowego Rejestru Sądowego.
O.2.	CS.2.	Polska	1990-2008	Desk research Analiza kartograficzna Analiza archiwalna Analiza aktów prawnych	Własne bazy danych opracowane głównie na podstawie baz ministerstw odpowiedzialnych za przekształcenie własnościowe oraz Krajowego Rejestru Sądowego.

O.3.	CS.3.	Polska	1989-2015	Desk research Analiza kartograficzna Analiza archiwalna Analiza aktów prawnych	Własne bazy danych opracowane głównie na podstawie baz ministerstw odpowiedzialnych za przekształcenie własnościowe oraz Krajowego Rejestru Sądowego.
O.4.	CS.4.	Państwa Grupy Wyszehradzkiej	1989-2014	Desk research Analiza kartograficzna Analiza archiwalna Analiza aktów prawnych	Własne bazy danych opracowane głównie na podstawie baz ministerstw odpowiedzialnych za przekształcenie własnościowe w poszczególnych państwach oraz krajowych rejestrów sądowych podmiotów gospodarczych
O.5.	CS.5.	Powiaty Beskidu Niśkiego i Bieszczad	1990-2019	Desk research Analiza archiwalna Analiza kartograficzna	Rozkłady jazdy publicznego transportu zbiorowego
O.6.	CS.7.	Pasma Beskidu Niśkiego i Bieszczad	2019	Desk research Analiza kartograficzna Analiza archiwalna Wywiady kwestionariuszowe	Rozkłady jazdy publicznego transportu zbiorowego Kwestionariusze wywiadu skierowane do turystów
O.7.	CS.6.	Powiaty Beskidu Niśkiego i Bieszczad	1990-2019	Analiza kartograficzna Desk research Analiza archiwalna Analiza dokumentów strategicznych Analiza topologii sieci Wywiady kwestionariuszowe Wywiady pogłębione	Rozkłady jazdy publicznego transportu zbiorowego Kwestionariusze wywiadu skierowane do uczniów i studentów

^a numer zgodnie z wykazem osiągnięć naukowych w części początkowej rozdziału 4 niniejszego autoreferatu

^b numer zgodnie z wykazem postawionych celi szczegółowych badania prezentowanego w niniejszym autoreferacie

Transformacja gospodarcza i ustrojowa jako forma przejścia od gospodarki centralnie sterowanej do gospodarki wolnorynkowej

Badania dotyczące transformacji gospodarczo-ustrojowej w polskim transporcie zapoczątkowałem wkrótce po zatrudnieniu w IGiPZ PAN. Była to naturalna kontynuacja moich dociekań naukowych z okresu pisanie pracy magisterskiej o przemianach dotyczących kolei przemysłowe w dawnym województwie katowickim w latach 1989-2002 (Ciechański, 2002). Poszerzając zakres tematyczny zainteresowań, o inne gałęzie transportu, moje badania zaczęły coraz ściślej wpisywać we wskazywane w literaturze przedmiotu (Hoyle i Knowles, red., 1992, 1998; Knowles, 1993; Knowles i inni, red., 2008) paradygmaty geografii transportu schyłku XX i początku XXI stulecia, czyli problematykę transformacji systemów transportowych w krajach dawnego bloku socjalistycznego, w szczególności zaś procesów prywatyzacji i deregulacji.

Transformacja ustrojowa to inaczej przekształcanie struktur, które obejmuje w warunkach polskich zlikwidowanie dotychczasowych instytucji i mechanizmów wywodzących się z systemu realnego socjalizmu wraz z obserwowanymi u jego schyłku rozwiązaniami hybrydowymi oraz tworzenie instytucji umożliwiających działanie regulacji rynkowych i objęcie nimi kapitałów ekonomicznego, ludzkiego i przyrodniczego (Winiarski, 2000).

Transformacja ustrojowa wraz z transformacją gospodarczą są immanentną częścią transformacji systemowej, czyli całokształtu świadomie podejmowanych zmian, których finalnym celem jest osiągnięcie skutecznego zastąpienia wcześniej istniejącego systemu w postaci gospodarki centralnie planowanej, zupełnie nową gospodarką rynkową, z całkowitym naruszeniem paradygmatów funkcjonowania tego pierwszego dotychczasowego systemu (Balcerowicz, 1997). W tak przyjętych granicach terminologicznych, transformacja gospodarcza z założenia więc oznacza skuteczne wprowadzenie tzw. rynkowych zasad funkcjonowania systemu gospodarczego, dla którego rola państwa ograniczona jest do niezbędnego minimum, dominuje własność prywatna oraz wszystkim legalnym podmiotom gospodarczym zagwarantowana jest wolna konkurencja.

Immanentnym elementem procesów transformacji własnościowej była restrukturyzacja przedsiębiorstw, czyli radykalna zmiana w co najmniej jednym spośród trzech wymiarów organizacji, tj. zakresie działania, strukturze kapitałowej lub organizacji wewnętrznej firmy (Sapijaska, 1997). Według J. Majchrzak (2001) można ją rozumieć albo jako zmianę o charakterze naprawczym (restrukturyzacja naprawcza), albo rozwojowym (restrukturyzacja rozwojowa), polegającą na dogłębnym przeobrażaniu systemu.

Często deregulację i liberalizację traktuje się jako synonimy, choć bywa to dyskusyjnym. Według Z. Taylora i A. Ciechańskiego (2017b) w praktyce termin deregulacja jest szeroko stosowany w krajach anglosaskich, podczas gdy forma liberalizacja jest raczej bardziej charakterystyczna dla krajów Europy kontynentalnej, w tym także i w ustawodawstwie UE. Według P. Bella i P. Cloke'a (1990a, s. 9), deregulacja lub liberalizacja oznacza usunięcie lub osłabienie kontroli w różnych działach gospodarki, pozwalające na bardziej swobodne oddziaływanie sił rynkowych. Ponieważ choć ma ona charakter prawny, to ze względu na to, że wywołuje różnorodne konsekwencje ekonomiczne, społeczne i polityczne, a także przestrzenne, może stanowić obiekt zainteresowania geografów transportu, zwłaszcza że jak zauważa M. Higginson (1990) wpływa ona w warunkach gospodarki rynkowej bezpośrednio na charakter, jakość, rodzaj, natężenie i zróżnicowanie przestrzenne transportu (w tym przewozów pasażerskich i towarowych).

Prywatyzacja rozszerza separację pomiędzy rolami i interesami regulatora oraz dostawców usług oraz ogranicza także wydatki publiczne. Z drugiej strony może jednak ona potencjalnie prowadzić do konfliktów pomiędzy komercyjnymi i innymi działalnościami prowadzonymi przez zewnętrznego operatora oraz ogólnymi interesami władz publicznych. Jest ona niewątpliwie czynnikiem wzrostu wewnętrznej efektywności dostawców

usług i obniżenia ich kosztów operacyjnych w stosunku do przedsiębiorstw stanowiących własność państwową czy też komunalną (Zatti, 2011).

Przez blisko 15 lat wraz z prof. dr. hab. Z. Taylorem śledziliśmy wpływ procesów komercjalizacji, prywatyzacji i deregulacji, a także komunalizacji, na system transportowy w Polsce, a także w niektórych aspektach także wykraczając poza jej granice na obszar pozostałych krajów Grupy Wyszehradzkiej (V4). W centrum naszej uwagi znalazł się transport kolejowy (m.in. Taylor i Ciechański, 2005, 2006, 2010e, 2011a), drogowy samochodowy i autobusowy (Taylor i Ciechański, 2007, 2008a, 2008b, 2010a, 2010d, 2013a, 2013b, 2016, 2017a, 2020), miejski (Taylor i Ciechański, 2008c, 2009, 2010c, 2010d) oraz żegluga śródlądowa i przybrzeżna (Taylor i Ciechański, 2010b, 2011b, 2013c). Badania te podsumowaliśmy przede wszystkim monografią (Taylor i Ciechański, 2017b), ale także innymi pracami opublikowanymi w języku angielskim (Taylor i Ciechański 2018; Ciechański i Taylor, 2021). Wątki związane z wpływem bezpośrednich inwestycji zagranicznych na polski system transportowy poruszyliśmy m.in. w monografii (Taylor i Ciechański, 2013d) oraz artykułach (Ciechański i Taylor, 2014, 2015).

Dokumentowanie zmian w polskim systemie transportu skłoniło mnie do skierowania swoich zainteresowań na badanie konsekwencji, jakie te procesy zrodziły. Szczególnie interesujący dla mnie był wpływ transformacji gospodarczo-ustrojowej na pozamiejski publiczny transport zbiorowy i jej skutki dla jego użytkowników na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad (Ciechański, 2019, 2020a, 2020b, 2020c, 2021, 2023a; Ciechański, Więckowski i Michniak, 2021).

W literaturze światowej transformacja gospodarcza, a zwłaszcza towarzyszące jej procesy deregulacji i prywatyzacji, w przeważającej mierze postrzegane są pozytywnie. Jak wskazywali R. Knowles i D. Hall (1998) wprowadzenie Jednolitego Rynku Europejskiego (1993) przyspieszyło ostateczną harmonizację i liberalizację krajowych regulacji transportowych, a dalsza prywatyzacja także i części przedsiębiorstw kolejowych, poprawiła efektywność działania, zredukowała zadłużenie i pomogła w zbilansowaniu budżetów państw. Koresponduje z tym uwaga D. Seidenglanza i innych (2014), że Unia Europejska traktując liberalizację transportu, w tym także kolejowego, jako narzędzie kreowania zrównoważonego rozwoju i osiągnięcia lepszego poziomu oferty mające na celu nie tylko utrzymanie dotychczasowego poziomu popytu na usługi transportu publicznego, ale także jego zwiększenie poprzez przyciągnięcie do niego zupełnie nowych konsumentów.

Tylko w okresie 1991-2002 wstrzymaniu uległy w przewozy osób na liniach normalnotorowych o długości 6244 km, a wąskotorowych – 746 km (Taylor, 2007). Odpowiedzią na narastające problemy z zapewnieniem właściwego poziomu i zasięgu usług przez spółkę PKP Przewozy Regionalne było powołanie przez część marszałków województw własnych spółek przewozowych. W opinii A. Kołosa, M. Króla i J. Taczanowskiego (2017) ich powstanie, jak również otwieranie rynku na zewnętrzne firmy, było bardzo ważnym czynnikiem umożliwiającym poprawę oferty kolei regionalnej, prowadzącym w konsekwencji do wzrostu jej roli w obsłudze potrzeb transportowych obywateli. Z drugiej strony posiadanie własnych przewoźników zniechęca samorządy do zwiększenia efektywności wydawanych środków poprzez wprowadzenie konkurencji o rynek obserwowanej przez M. Króla i J. Taczanowskiego (2016a) w sąsiadujących z Polską Czechach i Słowacji. Jednak jak zauważa T. Bocheński (2021) wielkie inwestycje kolejowe drugiej dekady XXI i wzrost zaangażowania części samorządów wojewódzkich (w tym tworzenie własnych przewoźników), pozytywnie wpłynęły na poprawę oferty pasażerskiej.

Dla pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego sytuacja wydaje się być bardziej złożoną. Według B. Grahama (1998) chociaż liberalizacja przynosi korzyści konsumentom, wpływ tej polityki jest ograniczany przez nierówności w rozwoju regionalnym. Należy polemizować jednak z oceną R. Knowles'a i D. Halla (1992, 1998) dla korzyści i niekorzyści wynikających z brytyjskiej deregulacji i prywatyzacji przewozów autobusowych. Ich zdaniem one bilansują się, nie biorą oni jednak pod uwagę, że ci którzy mieli właściwy standard obsługi transportowej zyskują jego jeszcze lepszy poziom, tymczasem wiąże się to z redukcją obsługi mniej zaludnionych i uboższych obszarów wiejskich. Dlatego by chronić niektóre grupy społeczne przed negatywnymi skutkami deregulacji konieczny jest powrót do pewnych form regulacji, gdyż rynkowy paradygmat dążenia do osiągnięcia ekonomicznej efektywności nie rozwiązuje w pełni problemów (Fullerton, 1990; Bell i Cloke, 1990b; Shaw i inni, 2008). R. Knowles i D. Hall (1992, 1998) wskazali, że wraz z groźbą zmniejszających się zasobów władz lokalnych i możliwości subsydowania usług niekomercyjnych, sytuacja będzie się dalej pogarszać. Dlatego być może zgodnie z tym co wskazują J. Shaw i inni (2008) prywatyzacja i deregulacja nie powinny być traktowane jako zwykłe ograniczenie interwencji i kontroli państwa, a raczej jako element szerszego procesu obejmującego sprzężone ze sobą pierwiastki.

W ostatnich latach w Polsce był zauważalny rozwijający się gwałtownie kryzys pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego poza obszarami aglomeracji miejskich,

zwłaszcza zaś w dni wolne od nauki szkolnej. Jednym z tego powodów było to, że prywatyzacja PKS-ów osiągnęła zdecydowanie nienajlepsze rezultaty. Wynikało to m.in. z błędnie założonej na początku lat 1990. strategii wzmacniania przedsiębiorstw państwowych, a następie braku kapitału publicznego potrzebnego do rozwoju transportu zbiorowego oraz trudności w określeniu sposobu funkcjonowania usług przewozowych po sprywatyzowaniu przedsiębiorstw oraz negatywnymi nastrojami społecznymi towarzyszącymi przekształceniom własnościowym (Bąkowski, 1999; Hebel i Kołodziejcki, 2003; Taylor i Ciechański, 2017b). Do tego trzeba dolożyć niespełnienie oczekiwań kapitału zagranicznego odnośnie rentowności tego rynku i stopniowe wycofanie się z niego kluczowych inwestorów (Ciechański, 2023b) oraz ogólne załamanie się dotychczasowego modelu jego funkcjonowania podporządkowanego od dekad zasadom gospodarki przemysłowej zdominowanej przez obecnie znacznie rzadziej stosowaną pracę zmianową, a także radykalne zamiany o charakterze demograficznym na obszarach poza aglomeracjami miejskimi (Baran i Augustyn, 2021). Jedną z konsekwencji tego było podporządkowanie oferty publicznego pozamiejskiego transportu autobusowego potrzebom osób uprawnionych do ulg ustawowych (Dulak i Jakubowski, 2018). W takich uwarunkowaniach usługi te przestały być konkurencyjne w stosunku do samochodu osobowego.

Jednym ze skutków polskiej transformacji ustrojowej jest defragmentacja sieci pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego. W wielu rejonach Polski granice województw stały się nieprzenikalne dla regionalnych połączeń kolejowych. Ten sam problem zaczął dotyczyć także i granic powiatowych stanowiących albo częściową, albo wręcz całkowitą barierę dla przewoźników autobusowych (Taylor i Ciechański, 2017b; Ciechański, 2020a, 2023a; Guzik i inni, 2021d; Kościńska i inni, 2021; Parol, 2021). R. Guzik i inni (2021a, 2021b, 2021c, 2021d) wskazują, że mogło to świadczyć o dużym niedopasowaniu granic powiatowych do istniejących ciężarów transportowych. Problem ten nie był zresztą tylko polską specjalnością – D. Prymš (2013) zauważył podobne procesy w warunkach czeskich. Ostatnie lata niewątpliwie pogłębiły też zjawisko polaryzacji sieci połączeń ptz w Polsce (m.in. Kołodziejczyk, 2017a, 2017b; Ciechański, 2020a, 2023a; Kościńska i inni, 2021; Parol, 2021), ale także w sąsiednich Czech (Seidenglanz, 2007).

Konsekwencje transformacji systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce – omówienie wyników

Poszczególnych prace wchodzące w skład osiągnięcia naukowego będą omówione przeze mnie chronologicznie, zgodnie z tym jak ukazywały się one drukiem i zarazem

jak ewoluowały moje zainteresowania procesami transformacji systemu transportowego Polski, nie tylko w zakresie pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego.

Cel CS.1. Rekonstrukcja początków deregulacji transportu kolejowego w Polsce [O.1].

Początki kolejnictwa w Polsce były związane z udziałem kapitału prywatnego, który miał duże znaczenie na części ziem polskich także do momentu odzyskania niepodległości. Również w okresie międzywojennym funkcjonowały nadal nieliczne przedsiębiorstwa prywatne (głównie obsługujące koleje wąskotorowe). Mimo to nie istniała infrastruktura mogąca służyć innym niż jej właściciel podmiotom. Dopiero okres nacjonalizacji po 1945 r. zakończył tu funkcjonowanie własności innej niż państwowa (Keller, 2012; Ciechański, 2017). Także w okresie PRL transport kolejowy w Polsce funkcjonował poza nielicznymi wyjątkami na zasadzie monopolu. W pierwszych latach polskiej transformacji brakowało podstaw prawnych do separacji zarządzania infrastrukturą i wykonywania na niej przewozów. Wbrew unijnej *Dyrektywie 91/440/EWG* z 1991 r., (*Dyrektywa...*, 1991) utrudniało to wykonywanie konkurencyjnych przewozów kolejowych przez inne niż PKP podmioty. Pierwszą szansą na zmianę stanu rzeczy było wprowadzenie *Ustawy o transporcie kolejowym* (1997), która miała zliberalizować rynek przewozów kolejowych w Polsce. Bardzo szybko zapoczątkowane uwolnienie rynku zostało ograniczone wprowadzeniem niektórych zapisów *Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP* (2000). Dopiero nowa *Ustawa o transporcie kolejowym* (2003a) dostosowała polski transport kolejowy do wymogów prawnych i technicznych obowiązujących w krajach UE i stworzyła podwaliny funkcjonowania w nim wolnego rynku – przede wszystkim ruchu towarowym, w znacznie mniejszym stopniu pasażerskim (Taylor i Ciechański, 2005, 2006).

Całkowicie nowa sytuacja na rynku przewozów kolejowych skłoniła mnie do zainicjowania pierwszych badań geograficznych na ten temat, do czego zachęciłem również Z. Taylora. Rezultatem tej współpracy był cykl publikacji zarówno w języku polskim (Taylor i Ciechański, 2005, 2010e, 2011a) jaki i angielskim (Taylor i Ciechański, 2006).

W lata 1990 r. polska kolej weszła z wciąż funkcjonującymi kolejami wąskotorowymi nadal pełniącymi dla niektórych lokalnych społeczności rolę istotnego środka przemieszczania się. Dla przedsiębiorstwa PKP były one znacznym obciążeniem finansowym. Chroniczny brak wcześniejszych inwestycji i wadliwe zarządzanie spowodowały, że koleje wąskotorowe były w istocie traktowane jako przestarzały środek transportu. Między

innymi w celu skutecznego rozwiązania ich problemu w *Ustawie o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji Kolei Państwowych* (2000) (*Ustawa...*, 2000) przewidziano możliwość nieodpłatnego przekazania Skarbowi Państwa i jednostkom samorządu terytorialnego zbędnych z punktu widzenia PKP linii kolejowych. Wykorzystując ją PKP zdecydowało o całkowitym wycofaniu się z obsługi i przekazaniu większości istniejących linii wąskotorowych władzom lokalnym. Rozpoczęty w 2001 r. proces napotkał wiele przeszkód, głównie wynikających z nieuregulowanej sytuacji własnościowej gruntów pod liniami kolejowymi. Części kolei jednak nie udało się przekazać nowym gospodarzom, te zaś które znalazły się w gestii samorządów, albo kontynuowały regularny ruch pasażerski jak za czasów PKP, albo przekształcano je w koleje tylko z ruchem turystycznym, albo też pozostawiano bez ruchu. Efektem tych działań było pojawienie się w Polsce kilkunastu nowych przewoźników kolejowych – w większości niezależnych od samych samorządów. Choć sam proces przejmowania kolei wąskotorowych przez samorządy lokalne należało oceniać pozytywnie, to odchodzenie od funkcji dla których je zbudowano na rzecz znacznie mniej deficytowego ruchu turystycznego już tak korzystnego wydźwięku nie miało. Z drugiej strony proces restrukturyzacji kolei wąskotorowych wyzwolił wiele inicjatyw społecznych (Taylor i Ciechański, 2006).

A. Ciechański i F. Bebenow (2017) oceniając 15 lat transformacji podsystemu kolei wąskotorowych zwrócili uwagę, że narastającym problemem był brak realizacji rzetelnych prac remontowych infrastruktury oraz utrzymanie jej w stanie niepowodującym pogarszania parametrów technicznych (spowodowane brakiem wsparcia systemowego na podobieństwo tego, na jaki może liczyć PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK)).

Na życie mieszkańców obszarów poza aglomeracjami miejskimi jednak większy wpływ miała sytuacja na sieci kolejowej o standardowej szerokości toru. Od momentu, gdy ruch pasażerski na liniach PKP PLK stał się możliwy, niezależni przewoźnicy zainteresowali się świadczeniem przewozów na tej sieci – w pierwszym rzędzie tam gdzie PKP je wstrzymało lub też planowało je wstrzymać w bliskiej perspektywie. Pierwotnie dostęp do narodowej sieci kolejowej uzyskały spółki wydzielone na podstawie *Ustawy...* (2000) z dawnego przedsiębiorstwa państwowego PKP i powołane do świadczenia usług pasażerskich. Początkowo w żaden sposób one ze sobą nie konkurowały, a specyficzne wewnętrzne układy w ramach Grupy PKP broniły je przed zewnętrznymi rywalami. W 2003 r. pojawiły się pierwsze przejawy regionalnego współzawodnictwa w przewozach pomiędzy spółkami grupy (PKP Przewozy Regionalne (PKP PR) i PKP Szybka Kolej w Trójmieście (SKM-T) (Taylor i Ciechański, 2006).

Całkowicie nowym obserwowanym wówczas zjawiskiem było zwiększanie się odpowiedzialności samorządów wojewódzkich za obsługę transportową mieszkańców. Zgodnie z *Ustawą...* (2000) zapoczątkowało ją powierzenie im organizacji przewozów z jednoczesnym zagwarantowaniem odpowiednich środków w budżecie państwa na pokrycie deficytu wynikającego wyższych kosztów niż przychodów z biletów. Były one jednak zbyt niskie, wskutek czego samorządy zawierały z przewoźnikami umowy niegwarantujące efektywnego realizowania przewozów, co stanowiło zagrożenie dla funkcjonowania tego rynku (Taylor i Ciechański, 2017b). Natomiast *Ustawa o dochodach samorządu terytorialnego* (2003b) scedowała od 2004 r. finansowanie przewozów regionalnych na samorządy wojewódzkie z ich dochodów. Z końcem 2004 r. wszystkie udziały PKP Warszawska Kolej Dojazdowa (PKP WKD) kupiło konsorcjum samorządów z wiodącym udziałem szczebla wojewódzkiego. Ten sam samorząd województwa mazowieckiego niezadowolony ze współpracy z PKP PR w tym samym roku powołał spółkę Koleje Mazowieckiego (51% udziałów, a 49% PKP PR) – działalność podjęła ona z początkiem 2005 r. Celem jej powstania było zwiększenie efektywności wykorzystania środków na regionalne przewozy kolejowe (Taylor i Ciechański, 2006).

Stan rzeczy, który ukształtował się w początku obecnego stulecia, dość skutecznie utrzymywał się dalej i choć liczba regionalnych przewoźników kolejowych na rynku stale wzrastała (Taylor i Ciechański, 2017b), to dominowały na nim wojewódzkie monopole i duopole. Szczególnie niekorzystne było utrzymywanie monopolu PKP PR zbyt często wykorzystującego swoją uprzywilejowaną pozycję wobec marszałków województw. Tworzenie przez samorządy wojewódzkie własnych przewoźników niestety nie rozwiązywało wielu istotnych problemów, a wręcz je często pogłębiało (np. ograniczając tzw. konkurencję o rynek). Stało to w opozycji do podawanego jako uzasadnianie powstawania wyżej wspomnianych spółek zwiększenia efektywności wydatkowania publicznych pieniędzy. Problematiczne też w takich uwarunkowaniach było poprawienie jakości usług lub też rozszerzenie zasięgu linii objętych przewozami (Taylor i Ciechański, 2006).

Niekorzystną sytuację opisaną powyżej w końcu 2008 r. utrwaliło jeszcze bardziej usamorządowanie spółki PKP Przewozy Regionalne. W ramach przygotowań do tego procesu wydzielono z niej obsługę pociągów pospiesznych, a następnie jej udziały zostały przekazane wszystkim 16 województwom (Taylor i Ciechański, 2017b).

Jedyną zakończoną sukcesem próbę urynkowienia wyboru operatora podjęło województwo kujawsko-pomorskie, które w 2007 r. rozpiisało przetarg na trzyletni okres

świadczenia usług w regionalnym transporcie kolejowym. Jego obszar podzielono na pakiety przewozów na liniach zelektryfikowanych i nieelektryfikowanych. Ten ostatni pakiet linii zdobyło brytyjsko-niemieckie konsorcjum Arriva–PCC. W latach 2013-2015 realizowało ono już jako Arriva RP również przewozy na większości linii zelektryfikowanych (Taylor i Ciechański, 2017b). Po zakończeniu tego okresu sytuacja powróciła mniej więcej do stanu sprzed 2013 r.

Zdecydowanie najlepsza sytuacja była obserwowana w województwach dysponujących własnym przewoźnikami, gdzie zauważalna była znaczna rozbudowa oferty przewozowej, także o nowe odcinki, pozbawione od lat dostępu do lokalnej kolei (głównie województwo dolnośląskie, ale także łódzkie czy początkowo mazowieckie). Najgorszy stan rzeczy miał miejsce w województwach zdominowanych przez spółkę Przewozy Regionalne, szczególnie zaś w podkarpackim, w których na większości linii lokalnych od lat utrzymywana była wyjątkowo nieatrakcyjna oferta. Konsekwencją tak funkcjonującego rynku przewozowego są też problemy z integracją biletową przewoźników, co przekłada się na spadek atrakcyjności kolei, zwłaszcza jako środka codziennego dojeżdżania.

Cel CS.2. Próba rekonstrukcji pierwszych 15 lat przekształceń własnościowych Państwowych Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej (PPKS) [O.2.].

Naturalną konsekwencją badań dotyczących wpływu transformacji gospodarczo ustrojowej na transport kolejowy było skierowanie moich zainteresowań w kierunku pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego, a zwłaszcza przedsiębiorstw PKS będących w epoce PRL niemal monopolistą na tym rynku (oprócz nich działały na nim nieliczne spółdzielnie transportowe). Problematyka pozamiejskiego transportu autobusowego w polskiej literaturze geograficznej nie cieszyła się tak dużą popularnością, jak ta związana z aspektami przestrzennymi rozwoju i regresu sieci kolejowej. Dorobek powstały po 1989 r. był tu znacznie bogatszy i przede wszystkim obejmował prace na temat stanu lub/i zmian sieci połączeń autobusowych czy też dostępności za pomocą tego środka transportu. Kolejną grupę stanowiły dzieła z zakresu geografii dotyczące procesów deregulacji i prywatyzacji przedsiębiorstw (Taylor i Ciechański, 2007, 2008a, 2008b, 2010, 2013a, 2013b, 2016, 2017a, 2017b, 2018, 2020) oraz publikowane głównie w periodykach transportowych (Majewski i Szałucki, 1992; Dłutowska i Perenc, 1994; Bąkowski, 1996; Poźniak, 1996; Rydzkowski i Rolbiecki, 1996; Gemra, 1997; Majewski, 1998; Menes, 2000, 2002; Polewska-Dorozik i inni, 2000; Abramowicz, 2015a, 2015b, 2016, 2017; Menes, 2016, 2017; Abramowicz i Ziółkowska, 2018).

Procesy zmian własnościowych przedsiębiorstw PKS, zajmujących się publicznym pozamiejskim transportem autobusowych, zaczęły się odbywać na szerszą skalę dopiero na przełomie stuleci. W momencie prowadzenia badania (2006 r.) nadal dominowała w nich własność publiczna, zwłaszcza w formie przedsiębiorstw państwowych. Interesującą cechą tego okresu transformacji własnościowej PKS-ów była widoczna dywersyfikacja strategii przekształceń realizowanych przez poszczególne władze wojewódzkie. Najczęstszą ich formą była wówczas ich komercjalizacja postrzegana jako pierwszy krok do właściwej prywatyzacji. Zdecydowanie jednak najbardziej oczekiwaną formą zmiany stosunków własnościowych była prywatyzacja bezpośrednia, w której wszystkie lub większość udziałów była sprzedawana podmiotowi zewnętrznemu. W początkowej fazie prywatyzacji przedsiębiorstw PKS największym inwestorem była firma Connex Polska (a następnie jej następca prawny Veolia Transport Polska). Był to wówczas główny inwestor zagraniczny – wszedł on w posiadanie 11 spółek PKS. Stosunkowo dość nieliczni wówczas byli inwestorzy krajowi. W kilku przypadkach były to konsorcja z udziałem innych spółek PKS oraz załóg sprywatyzowanych firm. Najpopularniejsza była tu jednak charakterystyczna tylko dla Polski prywatyzacja pracownicza, w której spółki związane przez załogi przekształcanych przedsiębiorstw brały je w leasing, czasami z mniejszociowymi udziałami powiatów przez nie obsługiwanych (Taylor i Ciechański, 2008).

Procesy prywatyzacji przedsiębiorstw PKS, prócz niewątpliwych pozytywów jak np. zwiększenie efektywności czy dokapitalizowanie i wymiana taboru na nowocześniejszy niosły też wiele zagrożeń dla ich dalszej egzystencji. Najistotniejszym z nich był malejący rynek rozkładowych pozamiejskich przewozów autobusowych oraz spadający udział PKS-ów w nim. Istotnym zagrożeniem dla rzeczonych podmiotów było pojawienie się bardziej elastycznej lokalnej i regionalnej konkurencji dysponującej znacznie mniejszymi pojazdami, zbyt często posuwającej się do czynów niezbyt uczciwej konkurencji. Startujący wówczas dość silny rywal PKS-ów w ruchu dalekobieżnym (Polski Express) nie tylko nie był w stanie zagrozić ich pozycji, ale bardzo szybko po wycofaniu się kapitału brytyjskiego wpadł w poważne problemy ekonomiczne (Taylor i Ciechański, 2008).

Powyższe procesy miały wpływ na to, co działo się w kolejnych dekadach na obszarach słabiej zaludnionych. Szczególnie negatywnie należało ocenić przyjęty w Polsce paradygmat samofinansowania się pozamiejskiego ptz – skutki jego stosowania zaczęły być szczególnie widoczne w trakcie drugiej połowy lat 2010. Ich pojawienie się spowodowało moje zainteresowanie się problematyką wykluczenia transportowego.

Cel CS.3. Podsumowanie wpływu procesów transformacji gospodarczo-ustrojowej na poszczególne środki pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego i wskazanie najsłabszych ich elementów [O.3.].

Badania przedstawione w opracowaniach O.1. i O.2. stanowiły początek piętnastoletniego okresu, w trakcie którego powstało wiele publikacji wzbogacających zaprezentowaną w nich wiedzę. Całość działań naukowych w tym zakresie podsumowuje monografia (Taylor i Ciechański, 2017b) oraz syntetyczny artykuł O.3. (Taylor i Ciechański, 2018) w wysokiej klasy czasopiśmie *Journal Transport Geography*.

W 1989 r. badane gałęzie transportu znajdowały się w tym samym punkcie transformacji własnościowej przedsiębiorstw. Z czasem jednak procesy te zaczęły się różnicować w zależności od poszczególnych środków transportu. Część zmian była tu efektem kandydowania, a następnie akcesji Polski do Unii Europejskiej i dostosowywania systemu prawnego do norm obowiązujących w jej ramach (Taylor i Ciechański, 2018).

O ile przez blisko 20 lat od rozpoczęcia restrukturyzacji i komercjalizacji przedsiębiorstwa PKP udało się zliberalizować rynek przewozów towarowych na kolejach normalnotorowych, to w przewozach pasażerskich utrzymywała się sytuacja opisywana w powyżej omawianym opracowaniu O.1. Podejmowane przez Przewozy Regionalne (PR) po ich usamorządowieniu próby konkurencji z PKP Intercity (PKP IC) były blokowane na zasadach nie zawsze rynkowych. Z drugiej strony, z punktu widzenia efektywności wykorzystania pieniędzy podatników, konkurowanie między sobą dwóch dotowanych ze środków publicznych operatorów było procesem wyjątkowo niekorzystnym. Usamorządowienie PR doprowadziło też do kuriozalnej sytuacji, w której województwo mazowieckie, choć nie zamawiało usług tego przewoźnika, było jego największym udziałowcem, równolegle będąc jedynym właścicielem spółki Koleje Mazowieckie. Zresztą podobny niezbyt korzystny dualizm własnościowy dotyczył też województw łódzkiego, małopolskiego, śląskiego, dolnośląskiego i wielkopolskiego, gdzie też funkcjonowały spółki samorządowe. Sprzyjało to już wspomnianemu uprzednio utrwaleniu niekonkurencyjności na rynku kolejowych przewozów pasażerskich. Również negatywnie należało ocenić sytuację, w której wykonujący usługę transportową był podmiotem zależnym od organizatora przewozów. Kolejnym obserwowanym niezbyt pozytywnym procesem było wykorzystywanie zmian w prawie (a konkretnie *Ustawy o publicznym transporcie publicznym* (2010)) do wycofywania się samorządów wojewódzkich z wspierania połączeń kolejowych przebiegających w granicach jednego powiatu (Taylor i Ciechański, 2018).

Sytuacja kolei wąskotorowych nie uległa tu znaczącej zmianie. Nadal liczne samorządy niezbyt angażowały się finansowo w prowadzenie ruchu oraz remonty taboru i infrastruktury. To ostatnie przyczyniało się szczególnie do rosnącej ich dekapitalizacji będącej efektem zaniedbań w tej mierze powstałych jeszcze w czasach PKP. Dodatkowo kryzys tego środka transportu pogłębiał brak stabilności podejścia do niego ze strony władz samorządowych. Konsekwencją tego było sprowadzenie go głównie do roli wakacyjnej atrakcji turystycznej, jedynie tylko w pasie nadmorskim przyjmującego w tym czasie także funkcję klasycznego środka przemieszczania się (Ciechański i Taylor, 2018).

Zupełnie inaczej przedstawiała się sytuacja w pozamiejskim publicznym transporcie autobusowym. Jak zauważyli Z. Taylor i Ciechański (2013a) prywatyzacja przedsiębiorstw PKS odbywała się wyjątkowo opornie – uległa jej ponad połowa tych firm, podczas gdy w przypadku bliźniaczych podmiotów z sąsiadujących Czech czy Słowacji odsetki te były znacznie wyższe. Przebieg prywatyzacji wciąż był zróżnicowany regionalnie. Procesy prywatyzacji pracowniczej, uznawane za bardzo skuteczną formę przekształcenia własnościowego, praktycznie zostały ukończone i objęły łącznie ¼ PKS-ów. Kilkadziesiąt firm sprzedano innym, dość rozproszonym, inwestorom krajowym, zarówno branżowym, jaki i pochodzącym z innych dziedzin gospodarki. Największym inwestorem zagranicznym (w 14 podmiotów) nadal pozostawała firma rozpoczynająca tę działalność jako Connex Polska (od 2007 r. Veolia Transport Polska, a od 2013 r. Arriva Bus Transport Polska). Drugim istotnym inwestorem zagranicznym był Egged Holding (działający jako Mobilis) – wszedł on w posiadanie dziesięciu PKS-ów. Skala napływu kapitału zagranicznego była tu jednak mniejsza niż można byłoby tego oczekiwać. Nastąpił on też zdecydowanie później niż w innych gałęziach gospodarki – polski rynek pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego był nieatrakcyjny, gdyż w dużej mierze był deficytowy lub bliski niezbilansowania się kosztów i przychodów (Ciechański i Taylor 2018).

Niestety dość szybko okazało się, że prywatyzacja nie jest w stanie rozwiązać wszystkich problemów dotyczących przedsiębiorstw PKS. Wraz z pogarszaniem się ich kondycji ekonomicznej, zmniejszała się liczba chętnych do ich zakupu. Z drugiej strony władze państwa dążyły do maksymalnego ograniczenia swojego udziału w tym obszarze działalności. Naturalnym nowym właścicielem stały się więc tu samorządy i instytucje z nimi związane. Zapoczątkowana w 2008 r. komunalizacja pozostałych na rynku przedsiębiorstw PKS wydawała się z perspektywy 2018 r. utrzymywaniem niekorzystnych stosunków własnościowych w omawianym sektorze (Taylor i Ciechański, 2018).

Sytuacja na rynkach lokalnych, rzadziej regionalnych, nieuległa specjalnie zmianie – PKS-y wciąż konkurowały z licznymi prywatnymi niezależnymi przewoźnikami. Natomiast na rynku przewozów dalekobieżnych, zlikwidowany Polski Express, kilka lat później zastąpiony został przez dużo silniejszego szkockiego przewoźnika działającego pod nazwą handlową PolskiBus.com. Niestety przyszłość spółek PKS już w 2015 r. nie rysowała się zbyt pozytywnie. Wynikało to m.in. z błędnie przyjętej strategii nakierowanej bardziej na przetrwanie niż rozwój. W dużej mierze było to skutkiem utrzymującego się spadku popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego, przy jednocześnie towarzyszącym mu olbrzymim rozwoju motoryzacji indywidualnej oraz bardziej elastycznej konkurencji na rynku. Sytuacja PKS wydawała się wówczas niekorzystna, ale w miarę stabilna. Owszem ubywało prowadzących ruch przedsiębiorstw, ale nie przybierało to jakiegóż bardzo niekorzystnej skali. Z najważniejszych zagrożeń było obserwowane kupowanie firm w celu zdobycia ich nieruchomości z pierwotnym założeniem pozbycia się taboru i działalności przewozowej (Taylor i Ciechański, 2018).

Skutki omawianych powyżej procesów należy ocenić negatywnie. Zadecydowanie można mówić o porażce transformacji pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego, zarówno kolejowego, jak również autobusowego. Mechanizmy rynkowe nie poprawiły tu sytuacji, a wręcz ją pogorszyły prowadząc m.in. do atomizacji i dezintegracji ptz. Problem ten przede wszystkim dotyczył przewozów autobusowych, w których panowała nieuczciwa konkurencja pomiędzy nowymi podmiotami prywatnymi, a tymi wywodzącymi się z dawnych przedsiębiorstw PKS. Wiele ośrodków odwróciło się też od transportu kolejowego postrzegając go jako coś przestarzałego i nieprzystającego do współczesnych czasów. Do takiego stanu rzeczy niewątpliwie przyczynił się utrzymujący się przez cały okres badanego 25-lecia niezadawalający poziom finansowania publicznego transportu zbiorowego przez organy administracji rządowej oraz samorządowej, odżegnujące się od roli jego aktywnych organizatorów. Konsekwencją tego jest brak integracji na szerszą skalę, nie tylko wewnątrzgałęziowej, ale i międzygałęziowej, zarówno rozkładowej jak i biletowo-taryfowej, przyczyniający się do zmniejszenia się atrakcyjności transportu zbiorowego. Postawienie na wolny rynek należy ocenić bardzo negatywnie. Rozpoczęcie prywatyzacji przedsiębiorstw PKS bez ochrony ich przed nieuczciwą konkurencją zaważyło na ich późniejszych losach – były to często firmy o zdekapitalizowanym majątku i znacznie już ograniczonym zasięgu rynkowym. W ostatniej fazie procesów prywatyzacyjnych nazbyt często kupowano je, z początkowym zamysłem wygaszania działalności przewozowej, jako źródło cennych nieruchomości. Z drugiej strony jed-

nak sporadycznie udawało się unikać takiego scenariusza (*vide* PKS Polonus z Warszawy). Porażką transformacji polskiego systemu transportowego było zbyt rzadkie stosowanie przetargowego trybu wyłaniania przewoźników, przede wszystkim w transporcie kolejowym. Należy więc uznać, że model, w którym dominuje konkurencja na rynku, przy jednoczesnym braku konkurencji o rynek, tam gdzie konieczna jest interwencja organów władzy, może dalej prowadzić do marginalizacji ptz choćby ze względu na nieefektywne wykorzystywanie środków publicznych. Jednak najbardziej poszkodowanymi przez procesy transformacji gospodarczej były w większości zlikwidowane koleje wąskotorowe, których ocalone odcinki całkowicie zmieniły funkcje na podporządkowane ruchowi turystycznemu (Taylor i Ciechański, 2018).

Omówione procesy niestety były podtrzymaniem niekorzystnych, wyżej zasygnalizowanych trendów. Nadal był widoczny brak woli politycznej w zapewnieniu, znanego choćby z krajów sąsiednich, właściwego poziomu usług pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego. Znacząco odróżniało to Polskę od Czech i Słowacji, które znacznie lepiej sobie poradziły, zarówno z rynkiem transportu kolejowego, jak również prywatyzacją ogólnokrajowego przewoźnika autobusowego.

Cel CS.4. Wskazanie kierunków i porównanie zmian związanych z przekształceniami własnościowymi, w tym zwłaszcza będących wynikiem realizacji bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ), dotyczących pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego w krajach Grupy Wyszehradzkiej, ze szczególnym naciskiem na pogranicze polsko-słowackie [O.4.].

Prowadzone badania dotyczące transformacji własnościowej PKS [O.1. i O.2.] stanowiły punkt wyjścia do podjęcia tematyki tego typu w szerszym kontekście międzynarodowym państw Grupy Wyszehradzkiej (V4).

Cechą wspólną krajów Grupy Wyszehradzkiej było istnienie przedsiębiorstw państwowych nakierowanych na obsługę pozamiejskiego transportu autobusowego, łączących w sobie zarówno przewozy osób, jak również i ładunków. Podczas gdy w Polsce funkcjonowały przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej (PKS), to obszar Czechosłowacji (a następnie Czech) obsługiwały pojazdy należące do będących ich odpowiednikiem podmiotów funkcjonujących pod nazwą *Československá státní automobilová doprava* (ČSAD). Na terenie Węgier podobną działalność prowadziły firmy z grupy *Volán*. Po 1993 r. na Słowacji wyodrębniono przewoźników pasażerskich pod nazwą *Slovenská autobusová doprava* (SAD) oraz przewożących towary *Nákladná automobilová doprava* (NAD) (Taylor i Ciechański, 2020).

Najdalej transformacja własnościowa w zakresie przedsiębiorstw realizujących rozkładowe pozamiejskie przewozy pasażerskie zaszła w Czechach i na Słowacji. Zwłaszcza pierwsze z tych państw było tu niekwestionowanym liderem w ich prywatyzacji – rozpoczęło i zakończyło ją najwcześniej i dodatkowo z największym sukcesem. Źródłem tego należy doszukiwać się w przeprowadzonym w początku lat 1990. programie powszechnej prywatyzacji. Także Słowacy, choć znacznie później niż Czesi, po uprzedniej konsolidacji rozdrobnionych przedsiębiorstw SAD, przeprowadzili ich pełną prywatyzację. Natomiast sytuacja Polski w 2015 r. charakteryzowała się przewagą sprywatyzowanych podmiotów, choć niestety wciąż znaczna ich liczba pozostawała własnością publiczną, jedynie coraz częściej miejsce Skarbu Państwa zajmowały w nich samorządy różnych szczebli. Cechę wspólną wszystkich rozpatrywanych tu inwestorów krajowych stanowili nabywcy branżowi, często inni sprywatyzowani wcześniej przewoźnicy narodowi lub też konkurencyjne firmy świadczące podobne usługi (zarówno lokalne, jak i wywodzące się z innych regionów kraju) – w Polsce zaś spółki zakładane przez pracowników PKS. Występowali też nabywcy niezwiązani z rynkiem transportowym. Na Węgrzech, choć podobnie jak na Słowacji przeprowadzono konsolidację przewoźników autobusowych, to nadal dominowały spółki z wyłącznym lub prawie całkowitym udziałem państwa. Jednak z drugiej strony to właśnie polski rynek pozamiejskiego rozkładowego transportu autobusowego uległ największej liberalizacji, nie tylko wśród krajów V4, ale także w porównaniu z wieloma krajami „starej” UE. Polską „specjalnością” też okazał się duży udział przedsiębiorstw skomunalizowanych (Taylor i Ciechański, 2020).

Reasumując, w przekształceniach własnościowych przedsiębiorstw pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego Grupy Wyszehradzkiej, można było wyróżnić następujące główne kierunki zmian (Taylor i Ciechański, 2020):

- występującą we wszystkich krajach V4 **komercjalizację** będącą poza Węgrami głównie pierwszym krokiem w kierunku dalszej prywatyzacji. W Polsce poprzedzała one niekiedy upadłość lub likwidację przedsiębiorstwa, bądź też, występującą tylko u nas w kraju, jego **komunalizację**;
- różne formy prywatyzacji (wyłącznie w Polsce, Czechach i na Słowacji):
 - charakterystyczną dla Czech **prywatyzację powszechną** (kuponową);
 - **prywatyzację z udziałem inwestora zagranicznego** – albo bezpośrednio od państwa (głównie Polska, ale i też Czechy oraz Słowacja), ale również i pośrednio od inwestora krajowego (przede wszystkim w Czechach i na Słowacji);

- **prywatyzację z udziałem inwestora krajowego** (tak branżowego, jak i nie-branżowego). Pośród inwestorów branżowych typowe tylko dla Polski były spółki pracownicze tworzone przez załogi przekształcanych przedsiębiorstw;
- **likwidację bez przekształcenia własnościowego** (głównie w Polsce).

Istotny wpływ na sytuację przewoźników pozamiejskiego transportu autobusowego miały także bezpośrednie inwestycje zagraniczne (BIZ). Do 2000 r. ich napływ do opisywanych przedsiębiorstw był symboliczny. Wspólną cechą wszystkich trzech krajów, które wdrożyły prywatyzację swoich narodowych przewoźników autobusowych, była wiodąca rola niemieckich kolei państwowych Deutsche Bahn (właściciela Grupy Arriva – największego posiadacza dawnych przedsiębiorstw PKS, SAD i ČSAD w 2015 r.). Obecne *portfolio* Arrivy oczywiście jest w dużej mierze efektem działań podmiotów, których ostatecznie stała się ona właścicielem (głównie spółki Veolia Transport, ale i przejętego przez nią Connexu). Pozostałe firmy zagraniczne inwestowały w pojedynczych krajach, na szerszą skalę w Polsce lub w pojedynczych przypadkach w Czechach. Natomiast zaskakujący był praktycznie brak BIZ pomiędzy krajowymi przewoźnikami w rozpatrywanej tu grupie krajów (Taylor i Ciechański, 2020).

Arriva (lub jej poprzednicy) weszła łącznie w posiadanie 14 dawnych przedsiębiorstw PKS. Podobnie jak w Polsce, tak w przypadku Czech, Arriva (i firmy, których stała się ona kontynuatorem działalności) była największym inwestorem zagranicznym w branży pozamiejskiego publicznego rozkładowego transportu autobusowego. Również jak w Polsce dążyła ona do konsolidacji posiadanych podmiotów i koncentrowała swoje inwestycje w kilku regionach. W przeciwieństwie jednak do naszego kraju skupowane były również firmy całkowicie prywatne operujące w tych samych rejonach co sprywatyzowane ČSAD. Natomiast na Słowacji Arriva inwestowała za pośrednictwem węgierskiej spółki zależnej Eurobus Invest z Budapesztu, jak również przed wchłonięciem podobne zakupy czyniła słowacka Veolia, a także i Arriva (Ciechański i Taylor, 2020).

Pewnym podobieństwem między Polską i Słowacją jest to, że przewoźnicy autobusowi z grupy Arriva obsługiwali również obszary górskie. Niestety na tym pokrewieństwa się kończą, bowiem o ile operująca na obszarze polskich powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad Arriva Bus Transport Polska zaprzestała tam swojej działalności w 2017 r. (Ciechański, 2023a), to po drugiej granicy spółki SAD działające po tym samym szyldem wciąż ją prowadzą. I choć jak zauważają Z. Taylor i A. Ciechański (2020) we wszystkich krajach V4 nastąpił ogromny wzrost prywatnej motoryzacji ograniczający potencjalny rynek przewozów, to jednak tylko w Polsce miał miejsce regres dawnych państwowych

przedsiębiorstw transportu autobusowego na taką skalę (Ciechański, 2023b). O ile w Czechach czy na Słowacji tego typu przewoźnicy operują na w pełni regulowanym rynku, gdzie konkurencja odbywa się o zlecenia ze strony organizatorów transportu, to w Polsce nastąpiło niemal całkowite zderegulowanie pozamiejskiego rozkładowego publicznego transportu autobusowego, co w świetle sytuacji zapoczątkowanej w 2017 r., należy uznać za błędne podejście, mające poważne konsekwencje społeczne i ekonomiczne (Ciechański, 2023a, 2023b). Szczególnie niekorzystnym zjawiskiem była konkurencja na rynku połączona z brakiem wsparcia świadczenia usług zasadnych społecznie na słabo zaludnionych i słabiej rozwiniętych obszarach kraju (Taylor i Ciechański, 2020).

Cel CS.5. Identyfikacja kierunków zmian w sieci transportu publicznego transportu zbiorowego po 1989 r. na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad [O.5.].

Procesy opisane w pracach O.1., O.2., O.3. i O.4. przekładały się również na konkretne sytuacje dotyczące połączeń lokalnych, zwłaszcza poza obszarami aglomeracji miejskich. Interesującym przypadkiem był tu niewątpliwie położony pogranicznie obszar sześciu powiatów południowo-wschodniej Polski, przez które przede wszystkim przebiegają pasma górskie Beskidu Niskiego i Bieszczad, ale częściowo również Gór Słonnych i Gór Sanocko-Turczańskich. Głównie mowa jest tu o jednostkach, których granice pokrywają się z obszarem byłego województwa krośnieńskiego. Analiza zmian sieci omówiona w pracy O.5. (Ciechański, 2021) powstała ramach badań dotyczących problemu wykluczenia transportowego młodzieży uczącej się. Zmiany sieci połączeń pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego analizowano pomiędzy 1990 r. (jako tym, dla którego jeszcze układano rozkład jazdy w realiach jak w PRL) oraz 2019 r. (w którym prowadzono działania naukowe w ramach mojego projektu badawczego Miniatura 2).

Wspomniany okres niespełna 30 lat polskiej transformacji gospodarczej okazał się niestety wystarczający, aby diametralnie zmienić sytuację na badanym obszarze. Zlikwidowano tu niemal wszystkie dawne przedsiębiorstwa PKS (przetrwało jedynie to wywodzące się z tradycji PKS Jasło). Reszty tego typu podmiotów nie udało się uratować ani zbyt późną prywatyzacją, ani komunalizacją. W zamian za to, zwłaszcza na obszarze powiatów Beskidu Niskiego, pojawiło się kilkudziesięciu różnej wielkości przewoźników prywatnych. Szczególnie silnie kryzys połączeń dotknął transportu kolejowego. Brak właściwego poziomu utrzymania linii Zagórz–Krościenko–Granica Państwa doprowadził do zaprzestania na niej przewozów. Ruch wstrzymywano też na zelektryfikowanej linii łączącej Jasło ze Stróżami (z odgałęzieniem do Gorlic), tu jednak problemem była przede

wszystkim granica dwóch województw i związane z nią komplikacje ze wspólnym finansowaniem przewozów przez samorządy wojewódzkie. Jedynie okresowo wznawiano je weekendowo w celu dowozu studentów do głównych ośrodków akademickich (Kraków i Rzeszów). Na odcinkach Jasło–Zagórz i Zagórz–Komańcza, choć pociągi nadal kursowały (często z dłuższymi przerwami), to oferta była bardzo słaba i nazbyt często zastępowana busami kolejowej komunikacji zastępczej (Ciechański, 2021).

Nieco inaczej wyglądała na badanym obszarze sytuacja pozamiejskiego rozkładowego transportu autobusowego. Widoczna tu była przede wszystkim rosnąca polaryzacja sieci w porównaniu z sytuacją dla 1989 r. Z jednej strony można było zauważyć wzrost liczby autobusów kursujących na drodze krajowej (DK) nr 28. Z drugiej strony południowe, bardziej górzyste i mniej zaludnione części badanych powiatów, w większości doświadczyły znacznego spadku liczby obsługujących je kursów. Szczególnie niepokojąca tu była utrata spójności sieci objawiająca się brakiem lub niską przepuszczalnością granic powiatów poza głównymi drogami. Likwidacji uległo też wiele połączeń, wewnątrz powiatów, równoległych do pasm górskich. Pogorszyła się też znacząco obsługa transportowa obszarów najbardziej atrakcyjnych turystycznie. Ogólnym problemem też był dramatyczny spadek liczby kursów poza godzinami szczytów, a zwłaszcza w dni wolne od pracy – tu zdecydowanie wzrosła liczba miejscowości odciętych od ptz w weekendy, a zwłaszcza w niedziele i inne dni świąteczne. Co zaskakujące problem niewystarczającej oferty przewozowej w niedziele miał miejsce nawet na DK 28 obsługującej najważniejsze ośrodki miejskie badanego obszaru. Niemal całkowicie nowym zjawiskiem, które pojawiło się tu względem 1990 r., była obsługa zbyt licznych miejscowości (tym również turystycznych) wyłącznie w dni nauki szkolnej (Ciechański, 2021).

Brak lub niemal brak usług ptz rodził konsekwencje opisane w opracowaniu O.7 w postaci ograniczonego dostępu do edukacji w szkołach ponadpodstawowych i wyższych. Negatywnym skutkiem tych procesów była także motoryzacja wymuszona pośród turystów odwiedzających te obszary – co szerzej omawiam w opracowaniu O.6.

Cel CS.6. Identyfikacja wpływu procesów transformacji pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego na realizację podstawowych potrzeb młodzieży uczącej się [O.7.].

Po badaniach dotyczących przekształceń własnościowych w sektorze przedsiębiorstw pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego [O.1., O.2., O.3. i O.4.] oraz zmian sieci przez nie obsługiwanych [O.5.] naturalnym kolejnym krokiem było poznanie wpływu

tych procesów na jego użytkowników. W trakcie badań kwestionariuszowych prowadzonych w 2019 r. w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad udało się przebadać próby dogodne dla uczniów szkół ponadpodstawowych oraz studentów publicznych szkół wyższych. Pytania zawarte na formularzach dotyczyły m.in. wpływu ptz na szanse edukacyjne młodych ludzi. Podejmując badanie byłem świadom, że podejście ściśle ilościowe prowadzi często do marginalizacji istotnych informacji dotyczących konsekwencji regresu ptz w Polsce. Wszak problem braku opcji transportowych sprawiał, że komplikacje z przemieszczaniem się dotyczyły nie zagregowanych liczb, a konkretnych osób głównie z obszarów wiejskich, niemogących wrócić z pracy po godzinie 22 czy też dzieci i młodzieży niemających możliwości uczestniczenia w zajęciach pozalekcyjnych czy artystycznych, bądź też dopasowujących swoje aspiracje edukacyjne i życie osobiste do tego, co oferuje im pozamiejski publiczny transport zbiorowy.

Według R. Knowlesa (1993) jedno z głównych wyzwań badawczych geografii transportu ostatnich dekad miała stanowić problematyka rosnącej luki pomiędzy mobilnością osób o różnym statusie materialnym oraz nierówności w realizacji potrzeb transportowych (m.in. wskutek przesunięcia miejsc pracy i usług z obszarów wiejskich w lokalizacje podmiejskie). Z tym wiąże się kwestia wykluczenia transportowego, czyli procesu braku dostępności do wielu istotnych dla każdego człowieka aktywności społecznych spowodowanego niedostatkami możliwości przemieszczania się do nich (S. Kenyon, 2003; Currie i inni, 2010; Jaroš, 2017) oraz upośledzenia transportowego, czyli ograniczenia możliwości mobilności i wynikającego z nich braku dostępu do wielu podstawowych zasobów czy relacji międzyludzkich (Delbosc i Currie, 2011b; Schwanen i inni, 2015; Stanley i inni, 2019).

Przez wiele lat dorobek badawczy na ten temat kształtował się przede wszystkim poza granicami Polski, natomiast u nas ten temat był wciąż rzadko poruszany i pojawiał się przede wszystkim w mediach, ewentualnie w dyskursie politycznym. Natomiast moje badania na ten temat omówione poniżej mają w Polsce charakter prekursorski, zwłaszcza, że starały się łączyć i podejście ilościowe i podejście jakościowe.

Największymi przegranymi opisywanych powyżej niekorzystnych procesów transformacji systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego byli przede wszystkim mieszkańcy omawianego tu regionu. Nawet, jeśli pozornie wzrosła liczba połączeń ptz na badanym obszarze, to bardzo często ograniczeniu uległy terminy kursów do najbardziej popularnych godzin lub też szczególnie na obszarach słabiej zaludnionych znaczącemu pogorszeniu uległa oferta przewozowa w dni wolne od pracy czy nauki szkolnej

(łącznie z jej całkowitym brakiem we wskazanych obok terminach). Negatywny odbiór sytuacji pogłębiała zła jakość usług ptz, a w szczególności niski komfort taboru oraz dość swobodne podejście do realizacji ogłoszonego już rozkładu jazdy (Ciechański, 2023a).

Powyższe niekorzystne trendy w kształtowaniu się oferty przewozowej skutkowały spadkiem szans i możliwości edukacyjnych młodzieży. Uwidaczniało się to w licznych opiniach respondentów wskazujących silny wpływ oferty publicznego transportu zbiorowego na wybór miejsca dalszej edukacji w szkole ponadpodstawowej, policealnej lub wyższej. Działo się tak zwłaszcza tam, gdzie nastąpiło znaczące pogorszenie oferty przewoźników, zwłaszcza tych autobusowych. Najbardziej niepokojącym efektem braku lub ograniczonego dostępu do ptz była dość liczna reprezentacja osób deklarujących w swoim otoczeniu znajomych, którzy porzucili dalszą edukację z powodu braku możliwości przemieszczania się do szkół związanych z kolejnym etapem nauki (szczególnie to było zauważalne dla powiatów bieszczadzkiego i leskiego, ale także częściowo i sanockiego). Problem ten też dotyczył studentów, ale ta grupa była zależna od pociągu czy autobusu znacznie mniej niż uczniowie szkół ponadpodstawowych (Ciechański, 2023a).

Negatywnym wnioskiem z przeprowadzonych badań jest to, że dojeżdżający uczniowie, a zwłaszcza uczennice, bardzo źle oceniali częstotliwość ptz. Wynikało to przede z konieczności dopasowywania swoich planów do niekorzystnego rozkładu jazdy głównie autobusów oraz konieczności zakwaterowania w dniach nauki poza rodzinnym domem. Niska częstotliwość kursów oraz rozkład niedopasowany do zajęć szkolnych były głównym czynnikiem powodującym to, że korzystanie z autobusów stanowiło dla młodych ludzi smutną konieczność, od której pragnęli oni jak najszybciej uwolnić się. Nawet na obszarach, gdzie ilość połączeń była zadawalająca, dodatkowe rozgoryczenie powodował brak integracji biletowej pomiędzy konkurującymi ze sobą przewoźnikami, dlatego osoby posiadające prawo jazdy chętnie żegnały się z usługami ptz, zaś niedysponujących nim motywowało do uzyskania jego w pierwszym możliwym momencie (Ciechański, 2023a).

Sytuacja młodych ludzi ulegała pogorszeniu przy okazji aktywności realizowanych poza godzinami zajęć szkolnych, głównie zaś w dni wolne od pracy. W związku ze znacznym ograniczeniem liczby kursów autobusów w stosunku do dni roboczych oraz pozabawianiem w tym czasie licznych miejscowości dostępu do usług ptz gwałtownie rosła liczba osób uzależnionych od dowożenia przez innych na zakupy czy spotkania towarzyskie oraz wydarzenia kulturalne czy rozrywkowe. Przerażająca była jednak znaczna liczba deklarujących, że zasadniczo się nie przemieszczali we wspomnianych powyżej celach, bo nie mieli po prostu jak do nich dotrzeć. W dni wolne było też znacznie większe

zapotrzebowanie na dojścia pieszo i przejazdy rowerem, chociaż równie dobrze mogło to mieć charakter czysto rekreacyjny. Problemy te szczególnie uzewnętrzniały się pośród uczniów z gorzej skomunikowanych miejscowości, którzy uczęszczali do placówek w Nowym Żmigrodzie, Jaśle, Sanoku, Lesku i Ustrzykach Dolnych. Głównie widoczne było to w Bieszczadach, gdzie dość liczne grono uczniów tam zamieszkałych deklaroowało brak możliwości dotarcia do aktywności pozaszkolnych – być może wręcz część z nich decydowała się na zakwaterowanie w bursach i internatach by mieć dostęp do zajęć pozalekcyjnych oferowanych przez placówki, do których oni uczęszczali. Problem wykluczenia transportowego zresztą przede wszystkim dotyczył dziewcząt mających bardzo trudny dostęp uzyskania do prawa jazdy i jeszcze trudniejszy do samochodu na własny użytek. Brak właściwej obsługi transportowej powodował, że osoby bez prawa jazdy zmuszone były do zamieszkiwania w bursach czy internatach szkolnych, zaś w dojazdach do innych podstawowych aktywności – do korzystania z uprzejmości osób dysponujących samochodem. Nauka w placówkach edukacyjnych zlokalizowanych w małych miejscowościach pogłębiała niestety problem, odcinając młodych ludzi od możliwości uzyskania takiego dokumentu. (Ciechański, 2023a).

Brak dostępu do publicznego transportu zbiorowego prowadził do motoryzacji wymuszonej wśród uczniów starszych klas i studentów. Gdyby nie wykorzystanie samochodów, prawdopodobnie większość badanych studentów nie mogłaby zdobywać wykształcenia wyższego. Posiadanie prawa jazdy czy samochodu nie rozwiązywało wszystkich problemów – jednak dla zapewnienia większej swobody przemieszczania w dni wolne od nauki stawało się tu koniecznością. Co interesujące odróżnieniu od uczniów, głównym czynnikiem sprawiającym, że studenci nie korzystali z autobusów czy pociągów, była niezależność, jaką dawał im samochód (Ciechański, 2023a).

Sytuacja zaobserwowana w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad idealnie wpisowała się w koncepcję błędnego koła pozamiejskiego (bądź też wiejskiego) transportu publicznego, czyli w skrócie negatywnego sprzężenia, w którym spadek liczby pasażerów poza aglomeracjami wywołuje dalsze ograniczanie oferty przewozowej, co zaś prowadzi do ponownego zmniejszenia się liczby podróży – aż się do całkowitego zaprzestania przewozów rozkładowych (Nutley, 1992; Noack, 2012; Wolański, 2019).

Również badany obszar w ostatnich latach był w dużej mierze dotknięty napędzającymi się nawzajem procesami depopulacji (także miast) oraz znacznego ograniczania oferty transportu kolejowego i autobusowego poza aglomeracjami. Widoczny w 2019 r. brak interwencji publicznej groził pogłębianiem się tego zjawiska (Ciechański, 2023a).

Wspomniane powyżej negatywne procesy dotyczące pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego rodziły konkretne konsekwencje przede wszystkim dla konkretnych osób, a nie dla skumulowanych wartości. Oczywiście można przyjąć, że dla części ludzi rozwiązaniem były prywatne samochody czy też różne formy *car sharingu*. Należy jednak pamiętać, że dla pewnych grup zawsze będą one trudno- lub też wręcz niedostępne z przyczyn wiekowych, ekonomicznych, zdrowotnych, niektóre zaś, szczególnie wrażliwe, będą z nich rezygnować by uniknąć nadmiernego ryzyka (Ciechański, 2023a).

Sytuację zwłaszcza w powiatach sanockim, leskim i bieszczadzkim (ale też i częściowo gorlickim) niestety należy bezpośrednio łączyć z fiaskiem bezpośrednich inwestycji zagranicznych w miejscowe przedsiębiorstwa PKS. Szczególnie dotyczyło to dwóch powiatów na wschodzie badanego obszaru, gdzie istniała realna groźba pozbawienia ich mieszkańców dostępu do ptz, a co za tym idzie bardzo znacznego ograniczenia szans na rozwój edukacyjny miejscowej młodzieży.

Cel CS.7. Określenie na przykładzie Beskidu Niskiego i Bieszczad wpływu jakie zmiany sieci publicznego transportu zbiorowego w ostatnim 30-leciu wywarły na postawy transportowe turystów oraz diagnoza jak niwelować negatywne skutki stale rosnącego ruchu turystycznego na badanym obszarze [O.6.].

Sytuacja opisana w opracowaniu O.5. (Ciechański, 2021) oddziaływała nie tylko na mieszkańców analizowanego terenu, ale także na przybywających do niego turystów. Dlatego w trakcie badań kwestionariuszowych dotyczących wykluczenia transportowego w Bieszczadach i Beskidzie Niskim przeprowadzonych w 2019 r. zapytałem również turystów (głównie uprawiających turystykę pieszą) o wpływ sytuacji transportowej na przedmiotowym obszarze na wybór przez nich środków przemieszczania się na miejscu, jaki i dojazdu z miejscowości zamieszkania (Ciechański, Więckowski i Michniak, 2021).

Peryferyjne położenie Beskidu Niskiego i Bieszczad względem większości obszaru Polski sprawia, że ze względu na czas przejazdu publiczny transport zbiorowy nie jest tam w stanie konkurować z motoryzacją indywidualną. Dodatkowo negatywnie wpływa tu konieczność licznych przesiadek, także ze zmianą przewoźnika czy środka przemieszczania się. Dojazd prywatnym samochodem niewątpliwie sprzyjał wykorzystaniu go także na obszarze, na którym uprawia się turystykę, szczególnie przez osoby, które ceniły sobie pewną swobodę i niezależność jaką daje ten pojazd. Z przeprowadzonego badania wynika, że dla znacznej części turystów nie było innej alternatywy niż własny samochód. W Bieszczadach brak regularnych połączeń do licznych miejscowości, zbyt niska ich

częstotliwość oraz ich nieprzewidywalność poza godzinami największego ruchu na szlakach, wymuszały niejako na turystach decyzje o nieekonomicznym i nieekologicznym o wykorzystaniu także na miejscu własnego samochodu, a niekiedy nawet dwóch – by móc wrócić na początek trasy. Działo się to pomimo rosnącego od 30 lat zainteresowania turystów Bieszczadami i Beskidem Niskim (Ciechański, Więckowski i Michniak, 2021).

W krajach jak np. Czechy, Słowacja, Austria, Niemcy czy Szwajcaria obszary górskie znajdują się w centrum zainteresowania instytucji zajmujących się organizacją pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego. Często tworzyły one zintegrowane systemy transportowe oferujące turystom atrakcyjną ofertę skłaniającą ich do przesiadki na rozkładowe pociągi czy autobusy. W Polsce niestety tego typu rozwiązania, poza wciąż zbyt nielicznymi wyjątkami, nie przyjęły się. Klasycznym tego typu przykładem jest sytuacja na badanym obszarze. W 2019 r. jedynie samorząd powiatu jasielskiego wziął na siebie większą odpowiedzialność za organizację transportu autobusowego na podległym terenie, pewną aktywność wykazywał tu też powiat gorlicki, natomiast samorządy pozostałych jednostek tego stopnia pomimo ustawowego obowiązku, nie były tu zbyt aktywne. Prowadziło to m.in. wzrostu motoryzacji wymuszonej oraz większej emisji gazów cieplarnianych, a także wykorzystywania każdego wolnego skrawka ziemi do parkowania pojazdów w szczytach ruchu turystycznego, a także wykształcenia się „szarej strefy” w postaci przewoźników jeżdżących bez rozkładu i niewydających biletów. Wprowadzenie sprawnego ptz, oprócz zalet ekologicznych mogłoby się przyczynić do wydłużenia sezonu turystycznego na badanym obszarze (Ciechański, Więckowski i Michniak, 2021).

Podsumowanie

W toku badania potwierdziło się, że 30 lat polskiej transformacji gospodarczej i ustrojowej wpłynęło bardzo zróżnicowanie na polski system pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego. W pierwszych dwóch dekadach szczególnie silny kryzys dotknął kolei, którą wystawiono na ostrą konkurencję z innymi gałęziami transportu jednocześnie pozostawiając ją do początku lat 2000. praktycznie bez systemowego wsparcia. Zaowocowało to stopniowym ograniczaniem oferty przewozowej poza głównymi liniami, w tym również na liniach lokalnych wychodzących z stolic aglomeracji miejskich. Mimo to jednak, choć mocno osłabiony, podsystem kolejowy był nadal stosunkowo spójny, a przede wszystkim zintegrowany na poziomie rozkładowymi i taryfowym. Restrukturyzacja, a później i regionalizacja transportu kolejowego, niestety ten stan względnej równowagi dość mocno zaburzyła. Po pierwsze przeniesienie odpowiedzialności za dofinansowywa-

nie deficytowych pociągów regionalnych i lokalnych na samorządy wojewódzkie sprawiło, że kwestią sporną stało się finansowanie połączeń na stykach województw oraz takich, które na stosunkowo krótkim odcinku przebiegały przez obszar więcej niż dwóch takich jednostek podziału administracyjnego. Procesy dezintegracyjne pogłębiło stworzenie własnych przewoźników kolejowych przez część województw. Niekorzystnym standardem zaczęło też być funkcjonowanie w jednym regionie dwóch i więcej niezintegrowanych ze sobą taryfowo i rozkładowo podmiotów. W ten trend wpisało się także usamorządowanie spółki PKP Przewozy Regionalne i związane z tym przekazanie przewozów dalekobieżnych do spółki PKP Intercity. Negatywne reperkusje przyniosło też wejście w życie *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* (2011), której zapisy dały pretekst do odmowy dotowania przez samorządy wojewódzkie linii mieszczących się w granicach jednego powiatu. Ostatnie 30 lat to jednak nie tylko regres kolei regionalnych i lokalnych, ale także i ich stopniowy renesans w niektórych regionach. Niestety w badanym w pracach O.5., O.6. i O.7 powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad wciąż obowiązują dużo gorsze standardy obsługi niż w aglomeracji rzeszowskiej.

Inny przebieg miały procesy dotyczące pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego. Pierwotnie spójność i względną integralność taryfową zapewniały przedsiębiorstwa PKS. W dalszej kolejności zaczęli powstawać liczni i elastyczni mniejsi od nich niezależni prywatni przewoźnicy konkurujący przede wszystkim na obszarach przyległych do większych aglomeracji miejskich, nieco w mniejszym stopniu zaś w okolicach ośrodków miejskich średniej wielkości. Zapewnili oni niewątpliwie w takich regionach atrakcyjną ofertę przewozową, głównym jej mankamentem było jednak nakierowanie na obsługę szczytów przewozowych (polaryzacja czasowa) oraz dodatkowa kosztowność dla osób przemieszczających się na podstawie biletów okresowych (standardem jest tu brak wzajemnego honorowania biletów). Procesy dezintegracji taryfowej wyprzedziły mniej więcej o dekadę to samo zjawisko w podmiejskim transporcie kolejowym. W przeciwieństwie jednak do kolei, segment pozamiejskich przewozów autobusowych od początku polskiej transformacji gospodarczej, oparto na zasadach *stricte* rynkowych, co z jednej strony prowadziło do wspomnianej powyżej wysokiej częstotliwości kursów na obszarach silniej zurbanizowanych, ale zarazem jej obniżenia na obszarach słabo zaludnionych. Samoorganizacja rynku nie służyła też realizacji połączeń przez granice jednostek wojewódzkich czy powiatowych poza głównymi traktami transportowymi.

Przedsiębiorstwa PKS, póki były w stanie, w pewnym zakresie starały się pełnić funkcję organizatora transportu i utrzymywać siatkę połączeń nie tylko na liniach dochodowych, ale także tych generujących deficyt. Wykorzystywały do tego zyski pochodzące z działalności pozaprzewozowej oraz przewozów dalekobieżnych. Prywatyzacja w znacznym stopniu tego typu praktyki ograniczyła – pozwalały sobie na to dłużej spółki pracownicze, czy zwłaszcza PKS stanowiące własność komunalną. Do zmierzchu tego typu zachowań przyczyniła się częściowo też ostra konkurencja, na jaką wystawił PKS-y szkocki przewoźnik działający pod nazwą handlową PolskiBus.com. Dużym zaskoczeniem było fiasko prywatyzacji PKS z udziałem kapitału zagranicznego. Obecnie największe szanse na przetrwanie mają podmioty skomunalizowane, zwłaszcza zależne własnościowo od związków komunikacyjnych tworzonych przez jednostki różnych szczebli.

Obszar badanych w opracowaniach O.5, O.6 i O.7 powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad w dużej mierze był obsługiwany przez przedsiębiorstwa PKS z Gorlic, Sanoka (z placówką terenową z Ustrzykach Dolnych) i Brzozowa, sprywatyzowane z udziałem kapitału zagranicznego (Connex, następnie Veolia Transport i Arriva Bus Transport Polska). Stopniowo ten przewoźnik wycofał się z obsługi powiatów gorlickiego, brzozowskiego, sanockiego, leskiego i bieszczadzkiego. O ile w powiecie gorlickim na jego miejsce weszli poza nielicznymi wyjątkami inni przewoźnicy, to na terenie powiatów obejmujących swym zasięgiem Bieszczady sytuacja wyglądała znacznie gorzej – rynkiem tym podzieliły się właściwie tylko dwie firmy. Na badanym obszarze doszło też do zmiany kierunków przemieszczania na rzecz nowych miast powiatowych i wojewódzkich, skutkiem czego było przerwanie części dotychczasowych ciągów transportowych lub też konieczności dodatkowych przesiadek, tam gdzie połączenia pozostały „na zakładkę”. W momencie prowadzenia badania działania na rzecz integracji prowadził tylko powiat jasielski, a w 2021 r. podobne aktywności podjęły powiaty leski i bieszczadzki. Transport kolejowy został tu całkowicie zmarginalizowany i nie odgrywał żadnej roli (nawet w dojazdach do szkoły praktycznie nie był wykorzystywany).

Mieszkańcy obszarów słabo zaludnionych, wskutek procesów 30-lat polskiej transformacji gospodarczej, są zdecydowanie poszkodowani transportowo. Szczególnie dotyczy to wszelakich rejonów o charakterze pogranicznym i oddalonych od siedzib władz (głównie stopnia powiatowego) pozbawionych całkowicie dostępu do publicznego transportu zbiorowego, mających go tylko w godzinach dojazdów do szkół (ewentualnie pracy) lub też tylko wyłącznie w dni robocze lub nauki szkolnej. Wpływały na to niewątpliwie brak

faktycznej organizacji ptz przez samorządy (zwłaszcza powiatowe i wojewódzkie) i uzależnienie systemu od decyzji biznesowych przewoźników autobusowych. W momencie, gdy system oparty na samofinansowaniu ulega całkowitemu załamaniu, jak w powiatach leskim i bieszczadzkim po wycofaniu się firmy Arriva Bus Transport Polska z obsługi połączeń, istnieje ryzyko całkowitego pozbawienia mieszkańców możliwości przemieszczania się autobusami. Pomimo, że udało się tego uniknąć, oferta przewozowa na tym obszarze uległa w ostatnich latach niewątpliwemu pogorszeniu.

Skutki powyższego w postaci całkowitego i częściowego wykluczenia transportowego są selektywne i dotyczą przede wszystkim osoby niemogące korzystać z samochodów – młodzież szkolną oraz inne osoby nieposiadające prawa jazdy (niepełnosprawni, ale przede wszystkim kobiety). Zwłaszcza dla tej pierwszej grupy może to nieść dalekosiężne konsekwencje, ciągnące się nieraz przez całe życie choćby w postaci gorszego wykształcenia niż się planowało czy zdobycia zawodu, który był wynikiem możliwości dojazdu tylko do pobliskiej placówki edukacyjnej, a nie osobistych preferencji. Także zbyt długi czas spędzany poza domem wynikający z ubogiej siatki połączeń (ale też istnienia na danym połączeniu konkurencyjnych przewoźników i odrębnych systemów biletowych) rzutowały na możliwości wypoczynku młodych i ludzi, a pośrednio na wyniki ich nauki. Konsekwencją opisywanego powyżej ułomnego systemu transportowego było zmuszenie wielu młodych ludzi do zamieszkiwania w czasie nauki poza miejscem stałego zameldowania. Dotyczyło to nawet tych, którzy mieli względnie blisko z rodzinnego domu do miejsca nauki. Dla wielu z nich nie przyjemnością, a koniecznością było zrobienie jak najwcześniej prawa jazdy, przy czym jeżeli uczęszczali do szkoły w miejscowości słabo skomunikowanej z głównymi ośrodkami powiatu, często byli wykluczeni również z możliwości zdobycia tego dokumentu i odzyskania względnej swobody przemieszczania się.

Brak dostępu do ptz wraz z charakterystycznymi dla wielu rodzin rolniczych niskimi dochodami były okolicznościami sprzyjającymi zaprzestaniu dalszej edukacji. By m.in. temu zapobiegać powstała inicjatywa PWSZ w Sanoku w postaci studiów 26+ umożliwiających łączenie pracy zawodowej i bezpłatnego podwyższania kwalifikacji.

Piśmiennictwo:

- Abramowicz, A. (2015a). Pomoc publiczna dla Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej (PKS) w latach 2004-2013. *Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe*, 16 (4), 24-27.
- Abramowicz, A. (2015b). Efekty pomocy publicznej na restrukturyzację PKS w Staszowie. *Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe*, 16 (11), 24-29.
- Abramowicz, A. (2016). Efekty pomocy publicznej na restrukturyzację PKS w Ostrowcu Świętokrzyskim. *Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe*, 17 (11), 6-9.
- Abramowicz, A. (2017). Efekty pomocy publicznej na restrukturyzację Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Busko Zdroju S.A. *Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe*, 18 (1-2), 23-25.

- Abramowicz, A., Ziolkowska, K. (2018). Skutki opóźnionej restrukturyzacji Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Ostrowie Wielkopolskim. *Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe*, 19 (1-2), 38-42.
- Balcerowicz, L. (1997). *Socjalizm, kapitalizm, transformacja. Szkice z przełomu epok*. Warszawa: PWN.
- Baran, M., Augustyn, D. (2021). The Evaluation of Transport Exclusion in the Peripheral Cross-Border Areas of Central Europe in the Context of Applicability of Information-Based Carpooling. *Sustainability*, 13 (6), 3440.
- Bąkowski, W. (1996). Wizja rozwoju przedsiębiorstw PKS. *Przegląd Komunikacyjny*, 51 (10), 14-18.
- Bąkowski, W. (1999). Perspektywy przedsiębiorstw PKS w nowych warunkach administracyjnych. *Przegląd Komunikacyjny*, 38 (3), 1-4.
- Bell, P., Cloke, P. (1990a). Concepts of privatization and deregulation. W P. Bell, P. Cloke (red.), *Deregulation and Transport. Market Forces in the Modern World* (3-27). London: David Fulton Publishers.
- Bell, P., Cloke, P. (1990b). Deregulation: problems, warnings and a continuing case for regulation. W P. Bell, P. Cloke (red.), *Deregulation and Transport. Market Forces in the Modern World* (194-206). London: David Fulton Publishers.
- Bocheński, T. (2021). Analiza porównawcza ruchu pociągów pasażerskich w Polsce w latach 2010 i 2020. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 24 (2), 69-82.
- Ciechański, A. (2002). *Koleje przemysłowe na Górnym Śląsku w okresie transformacji gospodarczo-ustrojowej*. Praca magisterska – maszynopis powielony.
- Ciechański, A. (2017). Dzieje rozwoju kolei na tle historycznym z uwzględnieniem różnic występujących w trzech zaborach. W R. Broniek, M. Fudala, D. Leszczyńska, W. Rakiel-Czamecka (red.), *Rola samorządu w rozwoju komunikacji na przykładzie Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej oraz Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej w 100-lecie odzyskania niepodległości Polski oraz 20-lecie Samorządu Województwa Mazowieckiego* (8-12). Warszawa: Stacja Muzeum.
- Ciechański, A. (2019). Wyzwania w badaniach sieci pozamiejskiego transportu autobusowego na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 22 (2), 74-81.
- Ciechański, A. (2020a). Zmiany w sieci transportu publicznego na obszarach Beskidu Niskiego i Bieszczad 1990-2019 i ich konsekwencje. *Studia Regionalne i Lokalne*, 81 (3), 51-79.
- Ciechański, A. (2020b). Non-urban public bus transport against the COVID-19 pandemic – evidence from the Low Beskids and the Bieszczady counties. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 23 (2), 28-34.
- Ciechański, A. (2020c). Bariery w przemieszczaniu się osób dorosłych na obszarach wykluczonych transportowo – przykład rejonu Komańczy. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 23 (5), 34-52.
- Ciechański, A. (2021). 30 years of the transformation of non-urban public transport in Poland's peripheral areas – what went wrong? *Journal of Mountain Science*, 18 (11), 3025-3040.
- Ciechański, A. (2023a). Regres sieci transportu publicznego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad a wykluczenie transportowe młodzieży uczącej się. Warszawa: IGiPZ PAN, w druku.
- Ciechański, A. (2023b). Zmierzch czy koniec przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej? *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 26 (1), 69-87.
- Ciechański, A., Bebenow, F. (2017). Turystyka oparta na dziedzictwie kulturowym kolei – czy bariery formalne i finansowe skutecznie blokują jej rozwój? *Technika Transportu Szynowego*, 24 (7-8), 26-34.
- Ciechański, A., Taylor, Z. (2021). Transformacja własnościowa narodowych przewoźników autobusowych. W P. Śleszyński, K. Czapiewski (red.), *Atlas Wyszechradzki* (218-223). Warszawa: Instytut Współpracy Polsko-Węgierskiej im. Wacława Felczaka, Polskie Towarzystwo Geograficzne.
- Ciechański, A., Więckowski, M., Michniak, D. (2021). Czy regres publicznego transportu zbiorowego na obszarach górskich prowadzi do rozwoju nie zrównoważonego? Przykład z Beskidu Niskiego i Bieszczad. *Przegląd Geograficzny*, 93 (2), 207-231.
- Currie, G., Richardson, T., Smyth, P., Vella-Brodick, D., Hine J., Lucas, K., Stanley, J., Morris, L., Kinnear, R., Stanley, J. (2010). Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne—updated results. *Research in Transportation Economics*, 29 (1), 287-295.
- Delbosc, A., Currie, G. (2011b). Transport problems that matter—social and psychological links to transport disadvantage. *Journal of Transport Geography*, 19 (1), 170-178.
- Dłutowska, G., Perenc, J. (1994). Prywatyzacja przedsiębiorstw PKS. *Przegląd Komunikacyjny*, 49 (5), 11-14.
- Dulak, M., Jakubowski, B. (2018). *Publiczny transport zbiorowy w Polsce. Studium upadku*. <https://klubjagiellonski.pl/2018/04/17/publiczny-transport-zbiorowy-w-polsce-studium-upadku> (dostęp: 6.12.2021).
- Dyrektywa 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (1991). *Dziennik Ustaw Unii Europejskiej*, 237, poz. 25.
- Fullerton, B. (1990). Deregulation in a European context – the case of Sweden. W P. Bell, P. Cloke (red.), *Deregulation and Transport. Market Forces in the Modern World* (125-140). London: David Fulton Publishers.
- Gemra, S. (1997). Doświadczenia restrukturyzacji przedsiębiorstw PKS. *Problemy Ekonomiki Transportu*, 25 (3), 83-91.
- Graham, A. (2013). Understanding the low cost carrier and airport relationships: A critical analysis of the salient issues. *Tourism Management*, 36, 66-76.
- Gray, D., Farrington, J. H., Kagermeier, A. (2008). Geographies of rural transport. W. R. D. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (red.), *Transport geographies: mobilities, flows and spaces* (102-119). Malden-Oxford-Victoria: Blackwell Publishing.
- Guzik, R., Kołoś, A., Fiedor, Ł., Kocaj, A., Wiedermann, K. (2021a). *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie kujawsko-pomorskim*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.
- Guzik, R., Kołoś, A., Fiedor, Ł., Kocaj, A., Wiedermann, K. (2021b). *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie łódzkim*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.
- Guzik, R., Kołoś, A., Fiedor, Ł., Kocaj, A., Wiedermann, K. (2021c). *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie warmińsko-mazurskim*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.
- Guzik, R., Kołoś, A., Fiedor, Ł., Kocaj, A., Wiedermann, K. (2021d). *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie zachodniopomorskim*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.

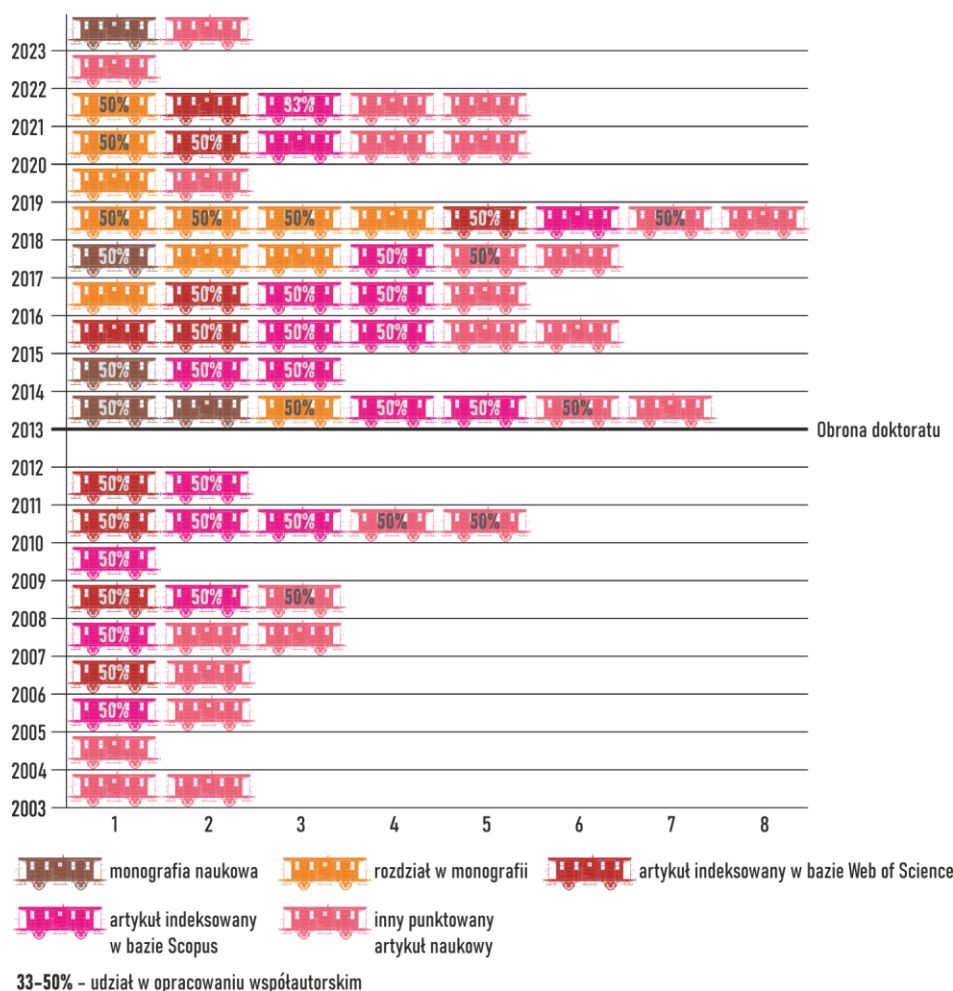
- Hebel, K., Kołodziejwski, H. (2003). Liberalizacja i prywatyzacja lokalnego transportu zbiorowego na przykładzie aglomeracji gdańskiej. W G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej* (73-99), *Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach*, Katowice: Akademia Ekonomiczna im. Karola Adamieckiego w Katowicach.
- Higginson, M. (1990). Introduction to international transport deregulation. W P. Bell, P. Cloke (red.), *Deregulation and Transport. Market Forces in the Modern World* (53-64). London: David Fulton Publishers.
- Hine, J. (2008). Transport and social justice. W R. D. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (red.), *Transport geographies: mobilities, flows and spaces* (49-61). Malden-Oxford-Victoria: Blackwell Publishing.
- Hoyle, B., Knowles, R. (red.) (1992). *Modern Transport Geography*. London-New York: Belhaven Press.
- Hoyle, B., Knowles, R. (red.) (1998). *Modern Transport Geography*. Chichester-New York-Weinheim-Brisbane-Singapore-Toronto. Wiley: 2 wyd.
- Jaroš, V. (2017). Social and transport exclusion. *Geographia Polonica*, 90 (3), 247-263.
- Keller, D. (red.) (2012). *Dzieje kolei w Polsce*. Rybnik: Eurosprinter.
- Kenyon, S. (2003). Understanding social exclusion and social inclusion. *Proceedings Municipal Engineer*, 156 (2), 97-104.
- Knowles, R. (1993). Research agendas in transport geography for the 1990s. *Journal of Transport Geography*, 1 (1), 3-11.
- Knowles, R. (1998). Passenger rail privatization in Great Britain and its implications, especially for urban areas. *Journal of Transport Geography*, 6 (2), 117-133.
- Knowles, R., Hall, D. (1998). Transport deregulation and privatization. W B. Hoyle, R. Knowles (red.), *Modern Transport Geography* (75-96). Chichester-New York-Weinheim-Brisbane-Singapore-Toronto: Wiley, 2 wyd.
- Knowles, R. D., Shaw, J., Docherty, I. (red.) (2008). *Transport geographies: mobilities, flows and spaces*. Malden-Oxford-Victoria: Blackwell Publishing.
- Kołodziejczyk, K. (2017a). Zmiany dostępności komunikacyjnej ziemi kłodzkiej wobec jej funkcji turystycznych – wybrane zagadnienia. *Transport Miejski i Regionalny*, (4), 18-25.
- Kołodziejczyk, K. (2017b). Wpływ zmian oferty komunikacji autobusowej na dostępność atrakcji turystycznych na ziemi kłodzkiej. *Transport Miejski i Regionalny*, (5), 5-11.
- Kołoś, A., Król, M., Taczanowski, J. (2017). Regionalizacja jako czynnik zmian w ofercie przewozowej kolei w Polsce na przykładzie czterech województw. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 20 (4), 37-50.
- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej (1997). *Dziennik Ustaw RP*, 78, poz. 483.
- Kościńska, J., Jarzynowski, M., Mencwel, J. (red.) (2021). *Wykluczenie transportowe w województwie mazowieckim. Raport z badań*. Warszawa: Miasto Jest Nasze.
- Król, M., Taczanowski, J. (2016a). *Regionalne przewozy kolejowe w Polsce. Czechach i na Słowacji*. Warszawa: Szkoła Główna Handlowa.
- Majchrzak, J. (2001). *Przekształcenia polskich przedsiębiorstw w świetle teorii zmian organizacyjnych*. Poznań: Akademia Ekonomiczna w Poznaniu.
- Majewski, J. (1998). Kierunki restrukturyzacji przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej. *Problemy Ekonomiki Transportu*, 26 (4), 55-62.
- Majewski, J., Szałucki, K. (1992). Zachowania przedsiębiorstw samochodowych w gospodarce rynkowej. *Przegląd Komunikacyjny*, 37 (7-8), 23-25.
- Menes, E. (2000). Publiczny pozamiejski transport pasażerski w Polsce – rozwój, upadek, pytanie o przyszłość. *Przegląd Komunikacyjny*, 49 (7-8), 11-18.
- Menes, E. (2002). Stan i perspektywy rozwoju pozamiejskiego transportu publicznego w Polsce. *Zeszyty Naukowe Instytutu Transportu Samochodowego*, 92, Warszawa: Instytut Transportu Samochodowego.
- Menes, M. (2016). *Implikacje ćwierćwiecza gospodarki rynkowej w Polsce w transporcie pasażerskim*. Warszawa: Instytut Transportu Samochodowego.
- Menes, M. (2017). Rozwój pozamiejskiego transportu autobusowego w Polsce w latach 1989–2015. *Transport Samochodowy*, 57 (3), 5-24.
- Noack, E. M. (2012). *Out and about or trapped at home? Transport-related accessibility in rural Europe. Qualitative studies on women in Scotland and elderly people in Germany, their mobility and perspectives on rural living*. Göttingen: Cuvillier Verlag.
- Nutley, S. (1992). Rural areas: the accessibility problem. W B. Hoyle, R. Knowles (red.) *Modern Transport Geography* (125-154). London, New York: Belhaven Press.
- Parol, A. R. (2021). Dostępność transportowa wybranych ośrodków miejskich Pomorza Środkowego z uwzględnieniem zjawiska wykluczenia komunikacyjnego. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 24 (3), 19-35.
- Polewska-Dorozik, H., Skala-Poźniak, A., Zalewski, D. (2000). Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej wobec liberalizacji rynku przewozów pasażerskich. *Problemy Ekonomiki Transportu*, 28 (4), 51-61.
- Poźniak, S. (1996). 50 – lat PKS i co dalej. *Przegląd Komunikacyjny*, 51 (4), 1-5.
- Prymš, D., 2013, *Význam dopravní obslužnosti hromadnou dopravou na venkově*, Brno: Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta. https://is.muni.cz/th/kh6bz/Seidenglanz_dizertace_.pdf
- Rydzkowski, W., Rolbiecki, R. (1996). Sytuacja przedsiębiorstw PKS po deregulacji samochodowego rynku transportowego. *Przegląd Komunikacyjny*, 51 (6), 16-20.
- Sapijaszka, Z. (1997). *Restrukturyzacja przedsiębiorstwa. Szanse i ograniczenia*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Schwanen, T., Lucas, K., Akyelkena, N., Solsona, D. C., Carrasco, J.-A., Neutens, T. (2015). Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 74, 123-135.
- Seidenglanz, D. (2007). *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru*. Brno: Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita. https://is.muni.cz/th/kh6bz/Seidenglanz_dizertace_.pdf
- Seidenglanz, D., Chvátal, F., Nedvěďová, K. (2014). Comparison of Urban and Suburban Rail Transport in Germany and in the Czech Republic. *Review of Economic Perspectives – Národohospodářský obzor*, 14 (2), 165-194.
- Shaw, J., Knowles, R. D., Docherty, I. (2008). Transport governance and ownership. W R. D. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (red.), *Transport geographies: mobilities, flows and spaces* (62-80). Malden-Oxford-Victoria: Blackwell Publishing.
- Taylor, Z. (2007). Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce. *Monografie*, 7. Warszawa: IGIPZ PAN.

- Taylor, Z., Ciechański, A. (2005). Deregulacja w polskim transporcie kolejowym. *Przegląd Geograficzny*, 77 (2), 139-169.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2006). Deregulation in Polish rail transport. *Transport Reviews*, 26 (3), 305-324.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2007). Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej. *Przegląd Geograficzny*, 79 (1), 5-44.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2008a). What happened to the national road carrier in a post-communist country? The case of Poland's State Road Transport. *Transport Reviews*, 28 (5), 619-640.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2008b). Transformacja własnościowa przedsiębiorstw PKS po roku 1990. *Przegląd Komunikacyjny*, 47 (4), 3-13.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2008c). Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu miejskiego w Polsce – część I. *Przegląd Geograficzny*, 80 (4), 495-513.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2009). Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu miejskiego w Polsce – część II. *Przegląd Geograficzny*, 81 (2), 205-236.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2010a). Przekształcenia organizacyjno-własnościowe pasażerskich przedsiębiorstw komunikacji samochodowej. *Transport Miejski i Regionalny*, (2), 19-25.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2010b). Przekształcenia organizacyjno-własnościowe polskich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej po 1990 r. *Przegląd Geograficzny*, 82 (2), 191-220.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2010c). Organizational and ownership transformation in Poland's urban-transport companies. *Transport Reviews*, 30 (4), 407-434.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2010d). Polskie przedsiębiorstwa publicznego transportu regionalnego i miejskiego w warunkach gospodarki rynkowej. *Przegląd Komunikacyjny*, 65 (7-8), 20-25.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2010e). Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część I. *Przegląd Geograficzny*, 82 (4), 549-571.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2011a). Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część II. *Przegląd Geograficzny*, 83 (2), 205-231.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2011b). Organizational restructuring and ownership transformation in Poland's inland shipping companies after 1990. *Geographia Polonica*, 84 (2), 77-92.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2013a). Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji – część I. *Przegląd Geograficzny*, 85 (2), 151-172.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2013b). Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji – część II. *Przegląd Geograficzny*, 85 (4), 516-547.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2013c). Transformacja systemowa a przekształcenia organizacyjno-własnościowe polskich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej. *Geography and Tourism*, 1 (1), 7-16.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2013d). Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w polskim transporcie. *Monografie*, 15. Warszawa: IGI PAN.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2014). Funkcje kontrolne wielkich miast Polski w świetle bezpośrednich inwestycji zagranicznych w transporcie. *Przegląd Geograficzny*, 86 (2), 141-170.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2015). Control functions within large cities and foreign direct investment in the transport sector: Empirical evidence from Poland. *Geographia Polonica* 88 (4), 557-573.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2016). Narodowi przewoźnicy drogowi w krajach Grupy Wyszehradzkiej – część I. *Przegląd Geograficzny*, 88 (4), 441-467.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2017a). Narodowi przewoźnicy drogowi w krajach Grupy Wyszehradzkiej – część II. *Przegląd Geograficzny*, 89 (2), 233-267.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2017b). Deregulacja i przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle polityki spójności UE. *Prace Geograficzne*, 257. Warszawa: IGI PAN.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2018). Systemic transformation and changes in surface transport companies in Poland: A synthesis after twenty-five years. *Journal of Transport Geography*, 70, 114-122.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2020). Ownership transformation and FDI among national carriers operating road passenger transport services in the Visegrád Group (V4) countries. *Geografický časopis*, 72 (1), 81-102.
- Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (1997). *Dziennik Ustaw RP*, 96 poz. 591.
- Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe (2000). *Dziennik Ustaw RP*, 84, poz. 948.
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (2003a). *Dziennik Ustaw RP*, 86, poz. 789.
- Ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (2003b). *Dziennik Ustaw RP*, 203 poz. 1966.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (2011). *Dziennik Ustaw RP*, 5, poz. 13.
- Winiarski, B. (red.) (2000). *Polityka gospodarcza*. Warszawa: PWN.
- Wolański, M. (2019). Zmiany w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. *Transport Miejski i Regionalny*, (4), 3-10.
- Zatti, A. (2011). *Organizational models in European local public transport: Is the new paradigm really dominant*. Milano: Department of Economics, Management and Quantitative Methods at Università degli Studi di Milano. https://www.researchgate.net/publication/241761606_Organizational_models_in_European_local_public_transport_is_the_new_paradigm_really_dominant (28.01.2023).

* * *

Podsumowując tę część *Autoreferatu* chciałbym w tym miejscu omówić zgromadzony przeze mnie dorobek publikacyjny od strony statystycznej. W ciągu ponad 20 lat pracy

naukowej byłem dotąd autorem lub współautorem **71 publikacji naukowych**. Na tę liczbę składały się **cztery monografie w języku polskim** (w tym **dwie**, których byłem **jedynym autorem**) oraz **jedna w języku angielskim**, **11 rozdziałów w monografiach polskojęzycznych** (w tym **pięć samodzielnych**) oraz **55 artykułów**, głównie współautor-
skich, opublikowanych w językach polskim, angielskim i francuskim. **Dziesięć** z nich jest podstawowo **indeksowanych w bazie Web of Science (WoS)**, a **19** w bazie **Scopus** (z wyłączeniem prac z WoS). **Przed obroną** doktoratu opublikowałem **21 artykułów**, z czego **cztery** są aktualnie indeksowane w **bazie WoS**, a **siedem** dodatkowo również w **Scopusie**. Po obronie doktoratu powstały wszystkie moje monografie oraz rozdziały w pozycjach zwartych oraz **34** artykuły, z których **sześć** indeksowane jest przez **WoS**, a **dwanaście** ponadto przez **Scopus**. **Łączna liczba moich cytacji** na koniec 2022 r. wynosiła odpowiednio **56 – WoS**, **167 – Scopus** i **605 – Google Scholar**.



Statystyczne zestawienie aktywności publikacyjnej w latach 2003-2023

Okres przed doktoratem (lata 2003-2012) dla mnie był czasem publikowania przede wszystkim artykułów w wysokiej klasy czasopismach krajowych (*Przegląd Geograficzny*

czy *Przegląd Komunikacyjny*) oraz renomowanych zagranicznych (*Transport Reviews*) – łącznie 31 pozycji. Od doktoratu (2013 r.) powstała większość mojego dorobku naukowego, ważniejsze zaczęły w nim być publikacje książkowe oraz w wydawnictwach zwartych. Niemniej jednak starałem się też więcej publikować w dobrych czasopismach z WoS. Wzrosła także liczba artykułów indeksowanych w bazie *Scopus*.

W moim dorobku naukowym dominowały prace dwuautorskie (44% ogółu) oraz samodzielne (42%). Z racji wspólnego prowadzenia badań dotyczących transformacji systemu transportowego Polski, głównie publikowałem z Z. Taylorem. Preferowałem współpracę w kameralnych zespołach, wychodząc z założenia, że jest najbardziej efektywny i transparentny sposób prezentacji wyników badań. Wynikało to również na koncentracji na problematyce, którą wówczas poza nami zajmowało się dość wąskie grono geografów. Nieliczni pozostali autorzy pochodzili przede wszystkim z IGiPZ PAN, aczkolwiek kilka prac powstało również we współpracy z mgr F. Bebenowem z Wydziału Geografii i Geologii UAM, mgr J. Kurowską-Ciechańską z Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei oraz dr. hab. D. Michniakiem reprezentującym *Geografický ústav Slovenskej akadémie vied (GU SAV)* – Instytut Geografii Słowackiej Akademii Nauk).

Wracając jednak do głównego przedmiotu niniejszego *Autoreferatu* – współautorem **czterech artykułów** wchodzących w skład **siedmiu powiązanych ze sobą publikacji** był prof. Z. Taylor, z którym wspólnie prowadziłem badania dotyczące transformacji systemu transportowego Polski. Do współpracy przy tworzeniu jednej publikacji zaprosiłem też dra hab. M. Więckowskiego z IGiPZ PAN i dra hab. D. Michniaka z bratysławskiego GU SAV. Pozostałe dwie prace są wyłącznie mojego autorstwa.

Podsumowując – moje działania publikacyjne dotyczyły szeroko pojętej problematyki geografii transportu. Większość z nich mieściła się w nurcie zagadnień związanych z tematyką transformacji systemu transportowego Polski, w tym także dotyczącej zagospodarowania turystycznego obiektów kolejowych zbędnych wskutek restrukturyzacji PKP. W ostatnich kilku latach moje zainteresowania naukowe zaczęły ewoluować i coraz mocniej kierować się także ku poznaniu konsekwencji zmian w polskim pozamiejskim publicznym transporcie zbiorowym m.in. w postaci procesów wykluczenia transportowego.

Syntetycznie tematykę moich prac powstałych po uzyskaniu stopnia doktora można podzielić gałęziowo (w nawiasach informacje o publikacjach zgodnie z załącznikiem 4 do wniosku) na związaną z:

- transformacją podsystemu transportu kolejowego – II.1.1 [O.7.], II.1.4, II.2.3, II.2.6, II.2.7, II.2.8, II.2.9, II.2.11, II.4.3 [O.5.], II.4.6 [O.6.], II.4.8, II.4.11, II.4.13, II.4.15, II.4.20, II.4.24, II.4.26, II.4.33;
- transformacją podsystemu transportu samochodowego – II.1.1 [O.7.], II.2.1, II.2.11, II.4.3 [O.5.], II.4.5, II.4.6 [O.6.], II.4.7 [O.4.], II.4.8, II.4.9, II.4.10, II.4.11, II.4.14, II.4.17, II.4.19, II.4.31, II.4.32;
- transformacją podsystemu żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej – 4.34;
- syntezą dotyczącą transformacji całego systemu transportu lądowego – II.1.2, II.1.5, II.4.12 [O.3.], II.4.23, II.4.30.

Ponadto podejmowałem się w tym okresie opracowań dotyczących również:

- związków transportu z turystyką – II.1.3, II.2.2, II.2.4, II.2.5, II.2.10, II.4.16, II.4.18, II.4.21, II.4.22, II.4.25, II.4.27, II.4.28, II.4.29;
- wykluczenia transportowego – II.1.1 [O.7.], II.4.3 [O.5.], II.5, II.4.6 [O.6.], II.4.8, II.4.12 [O.3.];
- biografii i naukometrii z zakresu polskiej geografii transportu – II.4.2 i II.4.4.

O ile przed uzyskaniem stopnia doktora bardziej skupiałem się na problematyce związanej transportem kolejowym, to po doktoracie moje zainteresowania wyewoluowały w kierunku całego systemu pozamiejskiego ptz. Z drugiej strony przed doktoratem pojawiała się w moich badaniach także żegluga śródlądowa i transport miejski. Odejście od nich było skutkiem koncentracji zainteresowań na kwestiach związanych z przestrzennymi aspektami procesów dotyczących pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego, a szczególnie ich wpływu na życie poszczególnych jednostek ludzkich.

5. Informacja o wykazywaniu się istotną aktywnością naukową albo artystyczną realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej.

W trakcie mojej dwudziestoletniej kariery działalność naukową realizowałem głównie w swoim macierzystym miejscu pracy, jednak nie tylko w nim. W dalszej części niniejszego *Autoreferatu* omówię ją syntetycznie według następującego schematu:

1. Kierowanie i udział w projektach badawczych.
2. Czynny udział w konferencjach naukowych.
3. Staże i wyjazdy naukowe oraz współpraca międzynarodowa.
4. Przygotowywanie recenzji.

Ad. 1. W trakcie swojej kariery kładłem zawsze nacisk na uczestnictwo i pełne zaangażowanie w wysokiej jakości projektach naukowych, finansowanych przede wszystkim z

polskich środków budżetowych – strategia taka została przeze mnie przyjęta w celu uzyskiwania najwyższej jakości wyników umożliwiających ich publikację w postaci recenzowanych monografii naukowych oraz artykułów w wiodących czasopismach krajowych i zagranicznych. Pochodną tej strategii jest liczba projektów badawczych, w których się angażowałem. Zazwyczaj były to działania typowo naukowe, realizowane przez grupy dwu-trzy osobowe, w których można było odgrywać istotną rolę, i co ważne w początkach mojej kariery, wiele się nauczyć od bardziej doświadczonego kierownika grantu.

Najważniejszym dla mnie projektem badawczym, były ten, którym sam kierowałem. Nosił on tytuł: *Empiryczne badania pilotażowe dotyczące problematyki wykluczenia transportowego na obszarach górskich na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad*, a sfinansowało go Narodowe Centrum Nauki w ramach programu Miniatura 2. Efektywnie zaplanowany jako pojedyncze działanie naukowe, umożliwił mi bardzo interesujące i wieloaspektowe badanie, dzięki któremu powstały trzy publikacje przedstawiane w ramach jednotematycznego cyklu (II.4.3 [O.5], II.4.5 [O.6], i II.1.1 [O.7], a także poza nim (II.4.6, II.4.8, II.4.9, II.4.10, II.4.11). Przy jego realizacji, w zakresie dystrybucji i odbioru kwestionariuszy ankietowych, miałem okazję współpracować z drem W. Krukarem z ówczesnej Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Sanoku oraz drem R. Dziekanem z Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Krośnie

Kolejnym bardzo istotnym dla mojego rozwoju naukowego projektem badawczym jest ten aktualnie realizowalny i zatytułowany *Polaryzacja przestrzenno-czasowa dostępności i wykluczenia społecznego związanego z transportem zbiorowym poza aglomeracjami miejskimi w ujęciu dynamicznym*. Sfinansowało go Narodowe Centrum Nauki w ramach konkursu OPUS 22, a kieruje nim dr hab., prof. IGiPZ PAN M. Niedzielski. Ja jestem współautorem koncepcji tego badania i jego współwykonawcą – z racji go zapoczątkowania we wrześniu 2022 r. nie ma on jeszcze upublicznionych efektów.

Ważne dla mojego rozwoju zawodowego były też projekty naukowe kierowane przez prof. dra hab. Z. Taylora. Brałem w nich udział w okresie poprzedzającym obronę mojego doktoratu oraz po niej. Pierwszy z nich pt. *Przestrzenne zróżnicowanie, uwarunkowania i następstwa bezpośrednich inwestycji zagranicznych w polskim transporcie po 1990 r.* finansowany był przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego (efektami były tu publikacje II.1.5, II.4.7, II.4.14, II.4.23, II.4.30). Drugi zatytułowany *Przedsiębiorstwa transportowe w obsłudze zorganizowanego ruchu turystycznego w Polsce* sfinansowało Narodowe Centrum Nauki w ramach konkursu OPUS 1 (rezultatami były tu opracowania:

II.1.4, II.4.21, II.4.22, II.4.27, II.4.28, II.4.29). Wykonałem w nich empiryczną część badań oraz obliczenia statystyczne, a także graficzną prezentację ich wyników.

Aktualnie wspieram także dra hab., prof. IGiPZ PAN M. Więckowskiego w realizacji projektu *Granice Polski jako zasoby – pomiędzy dziedzictwem a produktem turystycznym*. Sfinansowało go Narodowe Centrum Nauki w ramach konkursu OPUS 15, a współpracuje przy nim dr hab. D. Michniak z Instytutu Geografii Słowackiej Akademii Nauk.

W kilku badaniach, zwłaszcza angażujących naukowców z wielu ośrodków (w tym zagranicznych), brałem udział wykonując prace o charakterze techniczno-dokumentacyjnym. Należy wskazać tu m.in. projekty *Trendy Mazowsza – Społeczno-demograficzne uwarunkowania rozwoju Mazowsza* finansowany przez Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego oraz *Infrastrukturalne i organizacyjne możliwości poprawy dostępności przestrzennej jako czynnik rozwoju polsko-słowackich regionów turystycznych (INFRA-REGTUR)* finansowany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska–Republika Słowacka 2007-2013, a także *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce w nowych warunkach gospodarowania i integracji europejskiej* sfinansowany przez Komitet Badań Naukowych.

Ad. 2. W trakcie mojej kariery naukowej miałem blisko 35 wystąpień konferencyjnych, poza kilkoma wyjątkami miały one miejsce poza macierzystą jednostką – głównie w polskich wiodących ośrodkach naukowych. Blisko 80% z nich miało miejsce po uzyskaniu przeze mnie stopnia doktora. Najważniejszym z nich był referat *The growth and contraction of industrial railway networks in Poland (1881-2010)* wygłoszony na jednej z sesji *International Geographical Union Regional Conference „Changes, Challenges, Responsibility”* w sierpniu 2014 r. w Krakowie. Ponadto z konferencji o znaczącym zasięgu międzynarodowym brałem udział z referatami w wydarzeniach, których głównym organizatorem był IGiPZ PAN:

- *Warsaw Regional Forum „Space of flows”* (2017 r.) – referat we współautorstwie z prof. dr. hab. Z. Taylorem: *Foreign Direct Investments in non-urban public transport in Visegrad Group (V4) countries*;
- *Warsaw Regional Forum „Contemporary dilemmas of spatial development in Europe”* (2007 r.) – referat: *Privatization of Polish bus transport*;
- *II Warsaw Regional Forum Core and peripheral regions in Central and Eastern Europe* (2005 r.) – referat: *Deregulation in Polish rail freight traffic*.

Z pozostałych ważniejszych wydarzeń, które posiadały również zasięg międzynarodowy, a na których wygłaszałem referaty należy wskazać:

- Konferencję *Regional transborder co-operation in countries of Central and Eastern Europe – a balance of achievements* zorganizowaną w Arłamowie przez m.in. Wydział Ekonomii UR i Komisję Geografii Komunikacji PTG (2006 r);
- Międzynarodowe konferencje naukowe *Problemy i Wyzwania Geografii Komunikacji* w Gdańsku (2017 i 2018 r.), Łodzi (2019 r.) i Krakowie (on-line, 2021 r.);
- Konferencję: *Rivers in the lives of nations in their economy and politics* zorganizowaną w Kostrzynie nad Odrą w 2020 r. przez Katedrę Geografii Politycznej, Historycznej i Studiów Regionalnych UŁ, Komisję Geografii Politycznej i Historycznej PTG, Instytut Śląski w Opolu oraz Centrum B/ORDES IN MOTION Europejskiego Uniwersytetu Viadrina we Frankfurcie nad Odrą, (referat we współautorstwie z M. Więckowskim, D. Cericiem, A. Cyargeenką).

Ad. 3. Z racji moich zainteresowań naukowych w latach 2006-2009 korzystałem czterokrotnie z możliwości pobytu badawczego w Rosji w ramach wymiany bezdewizowej PAN-RAN w Instytucie Geografii Rosyjskiej Akademii Nauk w Moskwie. W momencie ukończenia doktoratu zamierzałem te wyjazdy kontynuować – niestety strona rosyjska z przyczyn politycznych zakończyła taką formę współpracy. Ponadto jednokrotnie zrealizowałem podobny wyjazd badawczy do Instytutu Geografii Bułgarskiej Akademii Nauk Sofii w ramach wymiany bezdewizowej z Bułgarską Akademią Nauk. W 2015 r. uczestniczyłem natomiast z referatem zamawianym w konferencji *Voyager en Europe Mediane* organizowanej przez Stację Naukową PAN w Paryżu.

Opiekowałem się również naukowcami zagranicznymi goszczonymi przez IGiPZ PAN – przede wszystkim w trakcie wielokrotnych wizyt dra hab. S. Tarchowa z Instytutu Geografii Rosyjskiej Akademii Nauk oraz dra hab. D. Michniaka z Instytutu Geografii Słowackiej Akademii Nauk. Również pod moją opieką znalazł się w 2006 r. mgr M. Damborský (*Národohospodářská fakulta, Vysoká škola ekonomická v Praze*).

Ad. 4. W przeciwieństwie do staży i wyjazdów bardzo duży nacisk w trakcie swojej dotychczasowej kariery naukowej kładłem na recenzowanie prac innych badaczy wychodząc z założenia, że jest to jeden z bardziej niedocenianych elementów aktywności naukowców, a przecie również stanowiący niezmiernie istotny wkład do rozwoju dyscypliny oraz kształtowania właściwych nawyków pośród jej nowych adeptów. Swoją aktywność na tym polu realizowałem niemal wyłącznie w czasopismach wydawanych poza macierzystą jednostką naukową. Ogółem wykonałem blisko ich 50.

Dziewięć recenzji zostało wykonanych dla czasopism o charakterze międzynarodowym. Ponad połowa z nich powstała kwartalnika naukowego *Bulletin of Geography*.

Socio-economic Series wydawanego na Uniwersytecie im. Mikołaja Kopernika. Ponadto jednokrotnie opiniowałem artykuły dla czasopism naukowych takich jak m.in.: *Geografický časopis* (Geografický ústav SAV), *Turyzm* (Uniwersytet Łódzki) czy *Quaestiones Geographicae* (Uniwersytet im. Adama Mickiewicza).

Wykonałem też **trzy recenzje wydawnicze monografii dla krajowych wydawnictw naukowych** – ich autorzy reprezentowali różne dyscypliny badawcze, ich cechą wspólną zaś było, że mieściły one się szerokim spektrum moich zainteresowań związanych z problematyką transportu publicznego w Polsce:

- z zakresu geografii turystyki i geografii transportu dla Wydawnictwa Naukowego Bogucki (2015 r.) – praca mgr F. Bebenowa pt. *Turystyka kolejowa w Polsce*;
- z zakresu ekonomii i geografii transportu dla Oficyny Wydawniczej Szkoły Głównej Handlowej (2015 r.) – praca zespołu pod kierunkiem dra M. Wolańskiego pt. *Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi*;
- z zakresu historii transportu kolejowego na potrzeby wydawnictw holdingu Marszałek Publishing Group (2020 r.) – praca mgr J. Przybyszewskiego 25. *Godzina - Katastrofa kolejowa pod Otłoczynem 1980*.

Wykonałem również **36 recenzji dla czasopism o znaczeniu przede wszystkim krajowym**: *Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG* (22), *Studiów Regionalnych i Lokalnych UW* (4), *Prac Geograficznych UJ* (4), *Przeglądu Komunikacyjnego* (3) oraz trzy pojedyncze dla innych tytułów. Ponadto w 2015 r. zrecenzowałem pracę magisterską na potrzeby XXXI Konkursu Prac Magisterskich Polskiego Towarzystwa Geograficznego.

6. Informacja o osiągnięciach dydaktycznych, organizacyjnych oraz popularyzujących naukę lub sztukę.

Od początku mojej kariery naukowej byłem ściśle nakierowany na prowadzenie badań, angażując się więc w pełni w ten rodzaj aktywności, nie szukałem dodatkowego zajęcia poza miejscem pracy, w tym i zatrudnienia w charakterze pracownika dydaktycznego. Staram się jednak wypełniać tę lukę chętnie recenzując prace i dając zwłaszcza wskazówki młodym badaczom jak ulepszyć ich pierwsze teksty naukowe. Z tych samych powodów nie wiązałem się też z towarzystwami naukowymi – aczkolwiek podobnego typu działania, w tym i naukowe, prowadziłem w ramach członkostwa w Polskim Stowarzyszeniu Miłośników Kolei, którego aktywnym działaczem jestem od blisko 30 lat.

Moja **działalność organizacyjna** to przede wszystkim uczestnictwo w komitetach organizacyjnych trzech konferencji z zakresu geografii transportu współorganizowanych przez macierzysty IGIPZ PAN. Ponadto wielokrotnie przewodniczyłem sesjom, tak na

wyżej wspomnianych konferencjach, jak również tych z cyklu *Problemy i wyzwania geografii komunikacji*, *A jednak kolej...* czy wcześniej *Rybnicka Konferencja o Historii Kolei*.

Po uzyskaniu stopnia doktora **zostałem zaproszony do prac radach redakcyjnych dwóch czasopism naukowych (70 pkt MEiN) wydawanych poza moim miejscem pracy**. Od listopada 2020 r. jestem redaktorem działu recenzje i kronika w wiodącym kwartalniku naukowym z zakresu geografii transportu *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG* wydawanym na Uniwersytecie Gdańskim. Natomiast od kwietnia 2021 r. jestem członkiem Rady Redakcyjnej kwartalnika naukowego *Czasopismo Geograficzne* wydawanego przez Polskie Towarzystwo Geograficzne przy wsparciu Wydziału Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM w Poznaniu.

Działalność popularyzatorską realizowałem w dwóch instytucjach. W warszawskiej **Stacji Muzeum** i jej oddziale **Muzeum Kolei Wąskotorowych w Sochaczewie**, gdzie w latach 2017-2019 wygłaszałem cztery referaty, w tym trzy zamawiane i jeden zwykajny. Ponadto popularyzacją nauki, w zakresie rozwoju i regresu sieci transportu szynowego, całą moją karierę zawodową, zajmuję się w Polskim Stowarzyszeniu Miłośników Kolei, zwłaszcza jako przewodnik po zabytkowej **Parowozowni Skierniewice**.

We współpracy z mgr J. Kurowską-Ciechańską popularyzowałem też walory turystyczne dawnych obiektów kolejowych. W wydawnictwie *Carta Blanca* ukazały się trzy wydania przewodnika tematycznego *Koleje* (2007, 2008 i 2009 r.) oraz jedno pokrewnej pracy *Technika* (2008 r., dodatkowo z mgr. M. Barszczem), a także opracowania o charakterze albumowym *Koleje* (2007 r.), *Zabytki Techniki* (2009 r, dodatkowo z mgr. M. Barszczem), *Koleje w Polsce* (2011 r.) i *Zabytki Kolejnictwa* (2012 r.). Z tego zakresu wiedzy prowadziłem również otwarte wykłady w warszawskiej *Klubokawiarni KEN54*.

Ponadto udzieliłem wielu wypowiedzi na temat swoich badań krajowym mediom.

7. Oprócz kwestii wymienionych w pkt. 1-6, wnioskodawca może podać inne informacje, ważne z jego punktu widzenia, dotyczące jego kariery zawodowej.

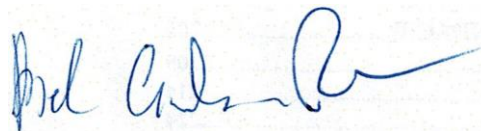
W trakcie swojej kariery naukowej starałem się też wnieść pewien czynnik praktyczny, brałem więc udział **w projektach i analizach realizowanych przez IGiPZ PAN** na rzecz instytucji publicznych jak **Ministerstwo Rozwoju** czy **Ministerstwo Infrastruktury**. Swoją wiedzą zakresu problematyki wykluczenia transportowego dzieliłem się z **Departamentem Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli**, a zagadnień wykorzystania turystycznego dziedzictwa kulturowego kolei – **Komisją Infrastruktury Senatu RP**.

Nie ograniczałem się też tylko do współpracy z sektorem publicznym. Wielokrotnie brałem udział w panelach eksperckich organizowanych przez firmy **Michał Wolański** i

Wolański sp. z o.o. realizującymi badania m.in. dla Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Ministerstwa Rozwoju i Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Na podobne spotkania zapraszała mnie również **Fundacja Warsaw Enterprise Institute**.

W trakcie mojej pracy naukowej kilkakrotnie byłem **nagradzany**. Przede wszystkim obrona mojej pracy doktorskiej zakończyła się wnioskiem Rady Naukowej IGiPZ PAN do Dyrektora IGiPZ PAN o wyróżnienie. Otrzymałem też nagrody za opublikowanie wysoko punktowanych artykułów indeksowanych przez *Web of Science*. Byłem także laureatem II miejsca Konkursu im. prof. Ludwika Straszewicza w 2022 r.

Obecnie współprowadzę z dr. hab., prof. IGiPZ PAN M. Niedzielskim stypendystkę M. Sydorów (zatrudnioną w ramach projektu badawczego z programu NCN OPUS 22 realizowanego przez nas wspólnie). Ponadto brałem wielokrotnie udział w komisjach IGiPZ PAN rekrutujących nowych pracowników i stypendystów (ze środków NCN).



.....
(podpis wnioskodawcy)