

Prof. dr hab. **Stanisław Koziarski**
Uniwersytet Opolski
stanislaw.koziarski@uni.opole.pl

Recenzja osiągnięcia naukowego (rozprawy habilitacyjnej)
dra Ariela Ciechańskiego
pt. „Konsekwencje transformacji systemu pozamiejskiego publicznego transportu
zbiorowego w Polsce”

Podstawą prawną niniejszej recenzji jest pismo dra hab. Michała Słowińskiego - dyrektora Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN w Warszawie z dnia 16 października 2023 r. o powołaniu mojej osoby przez Radę Naukową IGiPZ PAN w Warszawie na recenzenta w postępowaniu habilitacyjnym dra Ariela Ciechańskiego oraz Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2021 r. poz. 478 z późniejszymi zmianami). Materiałem źródłowym do sporządzenia niniejszej recenzji była dokumentacja przygotowana przez Habilitanta, w formie elektronicznej (na nośniku usb) przesłana pocztą na adres Uniwersytetu Opolskiego. W materiałach znalazły się również wskazane powyżej pismo przewodnie oraz dołączona do niego uchwała nr 17/2023 Rady Naukowej IGiPZ PAN w sprawie powołania komisji habilitacyjnej w postępowaniu o nadanie stopnia doktora habilitowanego dr Arielowi Ciechańskiemu, a także pismo Rady Doskonałości Naukowej w powyższej sprawie kierowane do Dyrektora IGiPZ PAN w Warszawie.

Informacje ogólne o habilitancie

Pan Ariel Ciechański urodzony w dniu 4 stycznia 1978 r. w Skierniewicach, w latach 1998-2002 odbył jednolite pięcioletnie studia magisterskie na Wydziale Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego realizując ich pełen cykl w cztery lata. Stopień magistra geografii o specjalności geografia społeczno-ekonomiczna uzyskał 27 czerwca 2002 r. na podstawie pracy magisterskiej pt. Kolejne przemysłowe na Górnym Śląsku w okresie transformacji gospodarczo-ustrojowej. Jej promotorem był dr hab. A. Wieloński prof. UW. Studia te ukończył z ogólną oceną bardzo dobrą.

Po ukończeniu studiów Pan Ariel Ciechański został zatrudniony od dnia 1 października 2002 r. w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN w Warszawie, początkowo na pół etatu na stanowisku młodszego dokumentalisty. Z dniem 1 stycznia 2004 r. przeszedł na stanowisko asystenta naukowego, na którym pracował do dnia 31 grudnia 2011 r. Niestety w autoreferacie nie odnalazłem w którym zakładzie merytorycznym Instytutu przypadł okres jego asystentury. Lata 2012-2013 to krótki okres jego pracy w IGiPZ PAN w Warszawie na podstawie umowy cywilnoprawnej, a później ponownie roczny czas pracy już na stanowisku dokumentalisty.

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, Pan A. Ciechański uzyskał tytuł doktora nauk o Ziemi w zakresie geografii. Promotorem rozprawy był prof. dr hab. Z. Taylor (IGiPZ PAN).

Po uzyskaniu stopnia doktora Pan Ariel Ciechański został z dniem 1 marca 2013 r. zatrudniony na stanowisku adiunkta w IGiPZ PAN, na którym pracuje do chwili obecnej (listopad 2023 r.). Kandydat w dokumentacji nie wskazał w którym merytorycznie zakładzie

IGiPZ PAN pracuje obecnie. Jak widać z powyżej przedstawionego przeglądu cała dotychczasowa droga kariery naukowej Habilitanta jest ściśle związana z Instytutem Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk w Warszawie.

Ocena osiągnięcia naukowego

Jako osiągnięcie naukowe stanowiące znaczny wkład w rozwój dyscypliny **geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna** dr Ariel Ciechański przedłożył cykl obejmujący sześć powiązanych ze sobą tematycznie artykułów naukowych, uzupełniony o znajdującą się w druku autorską monografię naukową, pod wspólnym tytułem: ***Konsekwencje transformacji systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce***. W skład wspomnianego cyklu wchodzi następujące publikacje:

[1] Taylor Z., Ciechański A., 2006, Deregulation in Polish Rail Transport, *Transport Reviews*, 26 (3), 305-324. (deklarowany 50% udział wnioskodawcy).

[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. (50%)

[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. (50%)

[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. (50%)

[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. (100%)

[6] Ciechański A., Więckowski M., Michniak D., 2021, Czy regres publicznego transportu zbiorowego na obszarach górskich prowadzi do rozwoju niezrównoważonego? Przykład z Beskidu Niskiego i Bieszczad, *Przegląd Geograficzny*, 93 (2), 207-231. (70-80%)

oraz uzupełniającą wymieniony powyżej cykl artykułów, znajdującą się w fazie „ostatecznego przygotowywania do druku” - jak ocenia Autor autoreferatu - monografia naukowa

[7] Ciechański A., 2023, Regres sieci transportu publicznego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad a wykluczenie transportowe młodzieży uczącej się, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 264.

Tutaj uwaga natury technicznej. Powyżej wskazana liczba porządkowa [1-7] publikacji nawiązuje do numeracji zastosowanej w autoreferacie osiągnięcia naukowego i zestawieniach przygotowanych przez Habilitanta i ma na celu wyeliminowanie w dalszej części tekstu recenzji zbędnych ich przywołań w postaci notek bibliograficznych.

Przedstawione do oceny osiągnięcie naukowe ma wyraźnie dwudzielny charakter zarówno w wymiarze czasowym, tematycznym, jak i autorskim. W wymiarze czasowym ta dwudzielność zaznacza się faktem, że dwie współautorskie publikacje z prof. Z. Taylorem (indeksowane

powyżej jako nr [1] i [2]) powstały i zostały opublikowane odpowiednio w 2006 i 2008 r., czyli jeszcze w trakcie asystentury i przed uzyskaniem przez Kandydata stopnia doktora. Ich wartość merytoryczna i formalna pod względem wskaźników naukowych jest największa w przedstawionym zestawieniu, gdyż obie zostały zamieszczone na łamach wiodącego w zakresie geografii transportu, wysoko indeksowanego czasopisma *Transport Reviews*. Wartość merytoryczna obu wspomnianych publikacji jest znacząca ze względu na ważność podnoszonej w nich tematyki. W przypadku publikacji [1] dotyczy ona problematyki procesów deregulacji zachodzących w polskich kolejach państwowych, a w przypadku publikacji [2] obejmuje przemiany państwowej komunikacji drogowej również w Polsce. Waga podnoszonej problematyki była znacząca i wówczas kiedy pisano obie publikacje i równie istotna jest w chwili obecnej. Pewna próbą odpowiedzi na współczesne przemiany w zakresie transportu w Polsce wraz z nawiązaniem do wspomnianych opracowań jest publikacja [3] z 2018 r. również autorstwa Z. Taylora i A. Ciechańskiego, która wprost w tytule wskazuje na próbę syntetycznej oceny transformacji przedsiębiorstw transportowych w Polsce z perspektywy minionych 25 lat, również zamieszczona na łamach prestiżowego czasopisma *Journal of Transport Geography*.

W wymiarze tematycznym wspomniana dwudzielnosc wyraża się, zwłaszcza po 2021 r., podjęciem problematyki regresu sieci transportu publicznego na szeroko rozumianych obszarach górskich. Publikacje tego kolejnego kierunku badań Kandydata to dwa autorskie opracowania w osiągnięciu numerowane jako [5] i [7] i jedno zespołu trzech autorów [6], gdzie Habilitant występuje już na pierwszym miejscu wśród współautorów.

Kandydat pokusił się również o własne - z pewnej perspektywy czasowej - autorskie spojrzenie na przemiany transportu w Polsce i dał temu wyraz we współczesnej publikacji (A. Ciechański, 2023) w *Pracach Geografii Komunikacji PTG*, jednakże nie ujętej w cyklu opracowań osiągnięcia naukowego. Publikacje współautorskie z prof. Z. Taylorem zawsze były niemal w całości – jak ocenia Habilitant – owocem wspólnych dyskusji i pracy zespołowej, dlatego określił w nich swój udział na 50%. Jednakże relacje "mistrz i uczeń" są na tyle skomplikowane, że trudno nie domniemywać, że za większością pomysłów i kierunkiem lokowania publikacji najczęściej jednakże stoi "mistrz", a nie "uczeń", ale są to już dylematy natury filozoficzno-psychologicznej poruszane na marginesie niniejszej recenzji.

Ponadto pewnym wskazaniem w ocenie dorobku jest fakt, że ta druga część osiągnięcia naukowego dotyka lokalnych problemów związanych z działalnością transportu zbiorowego, położonych na obszarach peryferyjnych (powiaty Beskidu Niskiego i Bieszczad). W tej tematyce Kandydat wyraźnie się odnajduje i jest mu bliska, zarówno poprzez przeprowadzone własne badania terenowe i ankietowe.

Znaczący dylemat w ocenie osiągnięcia naukowego dra Ariela Ciechańskiego ma Autor niniejszej recenzji z przypadkiem pozycji nr [7]. Jest to autorska monografia Kandydata w związku z tym istotna dla oceny jego dokonań naukowych. Dylemat wynika ze statusu formalnego monografii, gdyż jak deklaruje Autor znajduje się ona w fazie „ostatecznego przygotowania do druku”, czyli mówiąc praktycznie: jeszcze się nie ukazała. Wskazuje to na pewną niecierpliwość Kandydata w formułowaniu zbioru publikacji do osiągnięcia naukowego, przed uporządkowaniem ich statusu formalnego. Zadam w tym miejscu retoryczne pytanie: czy dużą trudnością był odczekanie miesiąca czy dwóch aż monografia ostatecznie ukaże się drukiem i nie stworzy sytuacji problemowej. Oczywiście dzieło to zostało recenzentowi zeprezentowane w wersji elektronicznej w dosłanym zestawie materiałów Habilitanta, jest także zawieszone w postaci pliku pdf na stronie internetowej IGiPZ PAN w Warszawie, lecz mam wątpliwości czy jest to wersja ostateczna (na dosłanym nośniku usb były dwie wersje omawianej monografii) i czy nie poczyni się w niej istotnych dla treści zmian, co będzie również rzutować na moją ocenę. Myślę, że tych dylematów formalnych nie jestem w stanie rozstrzygnąć i przedkładałam je Komisji Habilitacyjnej do rozważenia. Już po napisaniu większości tekstu recenzji, pozyskałem w dniu 14.12.2023 r. w IGiPZ PAN w Warszawie informację, że autorska monografia [7] Kandydata ukazała się już także w wersji papierowej.

Poniżej dokonam krytycznego przeglądu tez i wniosków zaprezentowanych w proponowanych jako osiągnięcie w wiodącym temacie ***Konsekwencje transformacji systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce.***

Rekonstrukcji początków deregulacji transportu kolejowego w Polsce dokonał Habilitant w oparciu o publikację nr [1]. Większość wniosków dotyczących przemian transportu kolejowego zwłaszcza po 1945 r. jest prawidłowa i dobrze uzasadniona. PKP w okresie PRL funkcjonowały jako monopol i zasadniczo dochodowe przewozy towarowe pokrywały deficyt w przewozach pasażerskich. Jak wskazuje Kandydat dopiero ustawa z 2003 r. dostosowała polski transport kolejowy do wymogów prawnych i technicznych UE. Zmiany w polskim kolejnictwie i to niekorzystne rozpoczęły się po 1990 r. Rozpoczął się postępujący regres sieci kolejowej, w pierwszej kolejności zawieszano ruch pasażerski zwłaszcza na liniach lokalnych i drugorzędnych, później wycofywano ruch towarowy. Ostatecznie linie z wycofanym ruchem ulegały technicznej dekapitalizacji, co w konsekwencji prowadziło do ich likwidacji. Tu habilitant wskazuje zwłaszcza na procesy tego typu zachodzące na liniach wąskotorowych uważając, że obsługiwały one lokalne społeczności w zakresie przewozów pasażerskich. Tutaj jednakże przez Autora przemawiają emocje i swoisty „sentymen” do tego typu linii. Bezsprzeczny fakt jest, że koleje wąskotorowe praktycznie zawsze miały marginalne znaczenie i w momencie zastosowania kryterium finansowego okazały się zdecydowanie deficytowe i w pierwszej kolejności ulegały likwidacji. Przyczyny tego procesu, zostały uzasadnione w publikacji nr [1] prawidłowo i celnie, a dalsze losy również wskazano zgodnie ze stanem faktycznym. Niektóre zachowane sieci kolei wąskotorowych przetrwały tylko dzięki ich przekształceniu w swoistego rodzaju atrakcje turystyczne. Wskazane w publikacji [1] procesy zachodzące na dominującej w Polsce sieci kolei normalnotorowych również zarysowano poprawnie. W opracowaniu [1] wskazano, że grupa PKP praktycznie do 2003 r. broniła się przed podziałem grupy i jakakolwiek konkurencją zarówno wewnętrzną i zewnętrzną. Początkowo w ramach przewozów pasażerskich pewne cechy niezależności od PKP występowały u takich przewoźników jak: trójmiejska SKM, podwarszawska WKD, dopiero później pojawiły się Przewozy Regionalne i jego następca Polregio odpowiedzialne za przewozy regionalne oraz Intercity obsługujące przewozy dalekobieżne. Dalsze zmiany w grupie przewoźników pasażerskich pojawiły się wraz z procesem przejmowania przewozów regionalnych przez samorządy w dużych województwach (m.in. powstały Koleje: Mazowieckie, Pomorskie, Wielkopolskie, Dolnośląskie, Śląskie, Małopolskie, Łódzka czy Szczecińska Kolej Aglomeracyjna i inne. Także te sygnalizowane zmiany zostały poddane prawidłowej analizie przez Habilitanta również we współautorskiej publikacji nr [3]. Dużo miejsca poświęcono w pozycji nr [3] przypadkowi obsługi regionalnego ruchu pasażerskiego w województwie kujawsko-pomorskim przez brytyjsko-niemieckie konsorcjum Arriva-PCC. W pozycjach zaproponowanych przez Habilitanta, a obejmujących lata 2006 (pozycja nr [1]) i 2018 (pozycja nr [3]) w osiągnięciu naukowym dostrzegam brak analizy regionalnych przewozów pasażerskich, zwłaszcza w latach 2019-2023, gdzie wspomniani powyżej przewoźnicy samorządowi z pomocą funduszy europejskich dokonali znaczących inwestycji taborowych (nowoczesne jednostki spalinowe, elektryczne lub hybrydowe zakupione od firm Newag, Pesa i Stadler) i liniowych (przykładowo nowa linia Pomorskiej Kolei Metropolitarnej, odbudowa niektórych połączeń Kolei Dolnośląskich jak: Wrocław – Trzebnica, Wrocław – Sobótka – Świdnica – Jedlina Zdrój).

W publikacji nr [2] osiągnięcia naukowego Habilitant dokonuje próby rekonstrukcji 15 lat przekształceń własnościowych państwowych Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej (PKS). Jest to dobór prawidłowy i konsekwentny, gdyż obejmuje drugi nie mniej istotny segment publicznego transportu zbiorowego. Podobnie jak PKP na rynku przewozów kolejowych, tak i PKS na rynku przewozów autobusowych był w czasach PRL monopolistą w zakresie przewozów pasażerskich. Procesy zmian własnościowych w PKS zaznaczyły się jak wskazuje Habilitant w autoreferacie dopiero po 2000 r. Dogłębną analizę przemian własnościowych PKS dokonano również we współautorskiej publikacji nr [2] opublikowanej w 2008 r. Właśnie na cezurze roku 2008 zatrzymuje się analiza komunikacji autobusowej w Polsce, a i tutaj - co dostrzega sam

Kandydat - zaszły istotne zmiany w rynku przewozów pasażerskich. Na wspomniany rynek weszli drobni operatorzy dysponujący niezbyt licznym i przestarzałym tabor, lecz umiejętnie i elastycznie dostosowujący się do potrzeb pasażerów. Podobnie jak w przypadku transportu kolejowego, tak i w transporcie autobusowym odczuwam brak całościowej oceny Habilitanta aktualnych, a obejmujących lata 2008-2023, procesów zachodzących w tym rodzaju komunikacji.

Szczególnie negatywnie – jak wskazuje Habilitant na s. 16 Autoreferatu – należy ocenić przyjęty w Polsce paradygmat samofinansowania się pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego – skutki jego stosowania zaczęły być szczególnie widoczne w latach 2010-2020. To uzasadnia jego zainteresowanie się problematyką wykluczenia transportowego. Konsekwencją zmiany zainteresowań Kandydata, są też cztery kolejne – różniące się treścią od poprzednich – publikacje wskazane w osiągnięciu naukowym.

Ze względu na fakt, że większość publikacji wskazanych w osiągnięciu naukowym jest opracowaniami zespołowymi, to w celu przeprowadzenia rzetelnej i dogłębnej oceny Habilitanta dla recenzenta istotne były jego publikacje autorskie. W zestawieniu osiągnięcia naukowego dwa takie opracowania autorskie odnajdziemy; we wskazanym wykazie są to odpowiednio: stosunkowo krótki, bo liczący 15 stron, anglojęzyczny artykuł z 2021 r. [5] oraz obszerna, bo licząca 264 stron, polskojęzyczna monografia [7]. Obie publikacje poruszają ważne zagadnienia transportowe z zakresu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego. Artykuł [5] podsumowuje bowiem 30 lat transformacji pozamiejskiego transportu publicznego na obszarach peryferyjnych Polski. Monografia [7] daje natomiast szczegółowy wgląd w zagadnienia regresu sieci transportu publicznego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad, ze szczególnym uwzględnieniem problemu wykluczenia transportowego młodzieży uczącej się. Zwłaszcza monografia [7] jest wynikiem badań prowadzonych przez Kandydata w ramach projektu finansowanego przez NCN (Miniatura) w latach 2018-2019. Ponadto szczególnie cennym materiałem dla przeprowadzenia oceny Habilitanta jest wspomniana monografia [7], gdyż daje wgląd w strukturę i konstrukcję opracowania, sposób prowadzenia badań, przegląd i dobór zastosowanych przez Autora metod badawczych, stopień jego znajomości literatury krajowej i światowej w zakresie poruszanej problematyki, itp. I tak w omawianej książce odnajdziemy wszystkie istotne dla dobrego opracowania naukowego elementy. Autor wskazał więc m.in. cel i zakres pracy, ważne podstawowe pojęcia, zaprezentował podstawowe hipotezy oraz objaśnił zastosowane postępowanie i metody badawcze. Kandydat wyczerpująco osadził własne badania i przedstawił je w kontekście badań krajowych i zagranicznych. Wyjaśnił również na podstawie wspomnianej literatury problemy transformacji systemu i wykluczenia transportowego. Zarysował także wyraźnie obszar badań, ograniczony do powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad. Dla tego obszaru przedstawił wyczerpująco zagadnienia rozwoju i regresu sieci kolejowej, charakterystykę sieci drogowej oraz zmiany na rynku przewoźników autobusowych, ze szczególnym uwzględnieniem przedsiębiorstw PKS. W części badawczej, posiłkując się własnymi badaniami ankietowymi dla których dobierając odpowiednią próbę badawczą, dokonał analizy dojazdów młodzieży do szkół ponadpodstawowych oraz w celach innej aktywności. W podobnym układzie dokonał również analitycznego przeglądu dojazdów w celu kontynuacji nauki na poziomie wyższym. Syntetyzując wspomniane badania wyprowadził interesujące wnioski wskazując m.in. na takie zagrożenia jak: wykluczenie transportowe, motoryzację wymuszoną, a w konsekwencji tych procesów zmniejszenie szans edukacyjnych młodzieży uczącej się, zarówno na poziomie szkół średnich, jak i wyższych. W końcowej części książki dokonał syntetycznego podsumowania prowadzonych badań, przeprowadził ich dyskusję i wskazał najważniejsze rekomendacje. W końcowej części książki Habilitant zamieścił również piśmiennictwo, fotografie z badań terenowych oraz wzory kwestionariusza ankietowego zarówno rozprowadzanego wśród uczniów szkół ponadpodstawowych, jak i studentów szkół wyższych; ponadto zamieścił tam punkty do prowadzonych wywiadów pogłębionych. Dokonany przegląd autorskiej monografii Kandydata dobrze dokumentuje jego umiejętności m.in. postawienia problemu badawczego, przeprowadzenia szczegółowych badań za pomocą trafnie dobranych metod, weryfikacji zakładanych hipotez oraz wskazywania rekomendacji na podstawie syntetycznych wyników.

Czasami tylko, czytający dostrzega drobne nieporadności językowe lub nadmierne przywiązanie do określeń medialnych w stylu „błędnego koła” (np. na s. 208) czy też skrótów jak ptz czy PKS z niepotrzebną odmianą tego ostatniego.

Obie omówione powyżej publikacje są osiowe dla tematu zarysowanego w tytule osiągnięcia naukowego, wypełniają treścią zaznaczone i zaprezentowane w autoreferacie cele, w tym cel główny i 7 celów szczegółowych oraz zbudowane dla tychże celów hipotezy badawcze. Ich wartość badawcza wynika również z faktu aktualności prezentowanych w tych pracach wyników. Również Habilitant ma świadomość znaczenia własnych badań w temacie wykluczenia transportowego, co odnajdujemy chociażby w akapicie ze s. 25, gdzie m.in. pisze: „omówione poniżej (w tym przypadku powyżej) badania mają w Polsce charakter prekursorski, zwłaszcza, że starały się łączyć i podejście ilościowe i podejście jakościowe”. Stwierdzenie to pośrednio odpowiada więc pozytywnie na pytanie, co osiągnięcie naukowe Habilitanta wnosi do teorii polskiej geografii transportu, w której specjalizuje się Kandydat.

W swych dokonaniach zaprezentowanych w postaci zespołu publikacji osiągnięcia naukowego Habilitant nie ogranicza się tylko do terytorium Polski, czy też obszarów peryferyjnych naszego kraju. W swych badaniach wybiega również w kierunku problemów pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w krajach sąsiednich. Przykładem tego typu poszerzenia obszaru badań jest anglojęzyczna publikacja z 2020 r. [4], napisana wspólnie z prof. Z. Taylorem, a dotycząca 4 krajów grupy wyszehradskiej.

Ocena pozostałych osiągnięć naukowo-badawczych

Warto podsumować dorobek publikacyjny Habilitanta, poza opracowaniami wskazanymi jako osiągnięcie naukowe, bo oceniam go jako znaczący. Poniżej przedstawię jego charakterystykę zarówno ilościową, jak i tematyczną. Już po uzyskaniu stopnia doktora w 2012 r. Kandydat opublikował 3 obszernie pod względem objętości monografie współautorskie. Wszystkie wydane zostały wspólnie z prof. Zbigniewem Taylorem, w seriach IGiPZ PAN w Warszawie. Ich tematyka jest istotna z punktu widzenia geografii transportu, bo dotyczyła m.in. 1. Deregulacji i przekształceń własnościowych przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle polityki spójności (2017, Prace Geograficzne IGiPZ PAN, s. 270); 2. Firm transportowych w obsłudze turystyki zorganizowanej w Polsce (wydanej w języku angielskim w 2014 r., w serii Monografie IGiPZ PAN, s. 226) oraz 3. Bezpośrednich inwestycji zagranicznych w polskim transporcie (wydana w 2013 r. w serii Monografie IGiPZ PAN, s. 278). Ze zwartych publikacji autorskich Kandydata wymienić należy jedną pozycję pt. „Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881-2010” opublikowaną w serii Monografie IGiPZ PAN w 2013 r., a liczącą 226 stron druku. Ta ostatnia książka to w zasadzie skrócona i zredagowana pod potrzeby monografii rozprawa doktorska Habilitanta. Wszystkie wspomniane pozycje książkowe uważam za znaczące pod względem naukowym, gdyż poruszają ważne i aktualne problemy transportu w Polsce. Książki te zawierają ponadto interesujący i dobrze udokumentowany licznymi mapami i tabelami materiał faktograficzny z zakresu problematyki transportu, zredagowany na wysokim poziomie edytorskim charakterystycznym dla wydawnictw IGiPZ PAN w Warszawie. W powyższym przeglądzie opublikowanych monografii współautorskich Kandydata dostrzegam spójność tematyczną, gdyż wszystkie są jednoznacznie osadzone w problematyce geografii transportu.

Bardziej zróżnicowane pod względem tematycznym, lecz nadal mieszczące się w głównym nurcie geografii transportu, są autorskie i współautorskie rozdziały napisane przez Habilitanta, a zamieszczone w monografiach. Tutaj wachlarz współautorów jest bardziej zróżnicowany, od prof. Z. Taylora (2021), poprzez prawdopodobnie małżonkę Kandydata Panią J. Kurowską-Ciechańską (2020, 2018 x 2), po F. Bebenowa (2018). Tematyka wspomnianych rozdziałów również ma charakter transportowy, lecz już bardziej pisana w kontekście historycznym lub turystycznym. Tematyka pozostałych rozdziałów zamieszczanych w monografiach, w którym jedynym autorem jest Kandydat mówi już nam np. o regresie kolei przemysłowych na Górnym Śląsku, roli

samorządów w kształtowaniu lub raczej likwidacji linii kolei wąskotorowych w Polsce, czy też dziedzictwie kulturowym transportu kolejowego w turystyce. Z ciekawszych pod względem naukowym - z powodu zawartego w nim elementu metodyczno-teoretycznego - współautorskich rozdziałów zamieszczonych w monografiach, należy wymienić wspólne z P. Rosikiem opracowanie z 2013 r. propozycji wskaźników infrastruktury transportu drogowego i kolejowego zamieszczone na łamach Biuletynu KPZK.

Dobry pod względem jakościowym i ilościowym jest również dorobek Habilitanta w zakresie artykułów zamieszczanych na łamach polskich czasopism. Łącznie po doktoracie, czyli w latach 2013-2023 Kandydat opublikował 34 artykuły, z tego 16 autorskich i 18 współautorskich. Ważniejsze ze wspomnianych artykułów zamieszczono w czasopismach o profilu geograficznym lub transportowym o zasięgu krajowym. Z ciekawszych i nawiązujących bezpośrednio do wiodącej tematyki osiągnięcia naukowego, warto wymienić trzy pozycje napisane przez Kandydata. Pierwsza to opublikowana w 2023 r. w Pracach Komisji Geografii Komunikacji PTG praca pod znamienym i dużo mówiącym tytułem: Zmierzch czy koniec przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej? Drugi anglojęzyczny artykuł również z tytułowym pytaniem: 30 lat transformacji pozamiejskiego transportu publicznego na peryferiach Polski – co poszło nie tak?, zamieszczony w numerze czasopisma *Journal of Mountain Science* z 2021 r. Trzeci artykuł o zmianach – w ujęciu topologicznym – w sieci pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego w Bieszczadach i Beskidzie Niskim zamieszczonym w Pracach Komisji Geografii Komunikacji PTG w zeszycie 2 z 2021 r. Dlaczego akurat te 3 pozycje uważam za cenne w dorobku Habilitanta, wskażę to w trzech punktach opisanych poniżej. Po pierwsze uzupełniają dorobek wskazany w osiągnięciu naukowym i gdzie tam właśnie wskazałem na brak takiego podsumowania w zakresie komunikacji samochodowej PKS. Po drugie wskazują na aktualne zainteresowania badawcze Autora, gdyż wszystkie są wydane po 2021 r. Po trzecie sygnalizują postęp badań w prowadzonym przez Kandydata projekcie badawczym nad regresem transportu zbiorowego na obszarach górskich.

Habilitant, po doktoracie czyli w okresie ostatnich 10 lat, wystąpił z referatami na 27 konferencjach. Większości tych konferencji miała zasięg krajowy, a ich pełny wykaz odnajdziemy w dorobku kandydata. Niektóre z nich, w dobie pandemii Covid, miały charakter wystąpień zdalnych (on line). Z wystąpień poza granicami kraju Kandydat wymienia jedynie udział w dwóch konferencjach: w Paryżu w stacji PAN oraz we Frankfurcie nad Odrą w Uniwersytecie Viadrina. Z ważniejszych wystąpień krajowych warto wymienić referaty Kandydata na konferencjach organizowanych przez instytucje naukowe (uniwersytety, instytuty, muzea itd.) w: Warszawie, Krakowie, Gdańsku, Lublinie, Łodzi, Katowicach i Sosnowcu. Z wystąpień krajowych część konferencji miała zasięg regionalny, a w niektórych przypadkach wręcz lokalny (Chorzów, Lubin, Rybnik, Sochaczew) i raczej miały charakter bardziej popularyzatorski niż naukowy. Kandydat był również organizatorem konferencji, głównie o tematyce transportowej. Nie była to znacząca liczba, gdyż w tej roli wystąpił dwa razy jeszcze przed doktoratem i już tylko raz po obronie rozprawy.

Habilitant w swoim dorobku ma również udział w pracach zespołów badawczych realizujących projekty finansowane w ramach konkursów krajowych. Z badań jeszcze trwających należy wymienić przede wszystkim jego udział projekcie finansowanym przez NCN (Opus 15) pt. „Polaryzacja przestrzenno-czasowa dostępności i wykluczenia społecznego związanego z transportem zbiorowym poza aglomeracjami miejskimi w ujęciu dynamicznym. Jest to 3-letni projekt obliczony na lata 2023-2026, a kierowany przez dr hab. M. Niedzielskiego, prof. IGiPZ PAN. W tym projekcie Kandydat swoją rolę określa się jako wykonawca i współautor koncepcji badania. Drugi projekt w którym Habilitant pracuje jako wykonawca części badań to również projekt finansowany przez NCN (Opus 15) pt. „Granice Polski jako zasoby – pomiędzy dziedzictwem a produktem turystycznym”. Projekt ten kierowany przez dr hab. M. Więckowskiego, prof. IGiPZ PAN realizowany był w latach 2018-2023. Szczególnie ważny w dorobku Habilitanta, jest projekt którym kierował i był wykonawcą całości prac. Ten jednoroczny projekt pt. „Empiryczne badania pilotażowe dotyczące problematyki wykluczenia

transportowego na obszarach górskich na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad” był finansowany przez NCN (Miniatura 2) i był realizowany na przełomie 2018/2019 r. W jego efekcie powstały również ważne publikacje naukowe Kandydata, a zwłaszcza wersja elektroniczna jego autorskiej monografii indeksowana jako pozycja [7] osiągnięcia naukowego. Pozostałe trzy uczestnictwa Kandydata w realizacji projektów badawczych polegały na wykonywaniu prac technicznych na podstawie umów cywilnoprawnych. Podsumowując trzeba stwierdzić, że Habilitant ma dobre doświadczenie w kierowaniu (1), również jako wykonawca (2) oraz realizator prac technicznych (3) w projektach badawczych.

Z zagranicznych staży naukowych w zasadzie wszystkie przypadły na okres przed uzyskaniem stopnia doktora. Były to 4 wyjazdy badawcze (o czasie trwania 7, 10 i 14 dni), do Instytutu Geografii Rosyjskiej Akademii Nauk w Moskwie w latach 2006-2009 i jeden wyjazd 6-dniowy w 2009 r. do Instytutu Bułgarskiej Akademii Nauk. Niepokojący jest jednakże całkowity brak staży lub chociażby zagranicznych wyjazdów studialnych Kandydata, już po uzyskaniu stopnia doktora.

Godna uwagi jest natomiast aktywność Habilitanta w komitetach redakcyjnych czasopism naukowych, m.in. od listopada 2020 r. jest bowiem redaktorem działu recenzje i kronika w kwartalniku „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG”, a od kwietnia 2021 r. jest także członkiem rady redakcyjnej kwartalnika naukowego „Czasopismo Geograficzne”. Kandydat był również w 8 przypadkach recenzentem artykułów do czasopism o zasięgu międzynarodowym, m.in. wydawanych przez Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu (4), Uniwersytet Łódzki (1) oraz Geografický Ústav SAV (1). Był również recenzentem 3 prac zwartych oraz aż 36 artykułów kierowanych do czasopism o zasięgu krajowym. Większość tych recenzji (22) było wykonywanych dla czasopisma „Prace Geografii Komunikacji PTG”, w którym był jak wspomniano redaktorem działu.

Habilitant ma natomiast stosunkowo niewielkie doświadczenie w pracy dydaktycznej. Warto w celu pełnego ukształtowania sylwetki naukowo-badawczej, aby zrealizował się również jako wykładowca – ze względu chociażby na swój dorobek naukowy i wiedzę z zakresu geografii transportu.

Najważniejsze wnioski płynące z prac przedstawionych przez Habilitanta jako osiągnięcie naukowe znalazły swój wyraz i dobre uzasadnienie w poprawnie skonstruowanym autoreferacie. Odnajdziemy tam również szczegółową dyskusję wyników osiągnięcia naukowego w konfrontacji do literatury przedmiotu, której Kandydat wykazuje się równie dobrą znajomością. Wskazane w autoreferacie wnioski osiągnięcia są prawidłowe i rzetelnie udokumentowane we wspomnianych publikacjach cyklu habilitacyjnego.

Tendencje jakie odnajdziemy w jego pracach zgłoszonych jako osiągnięcie naukowe mają charakter badań prowadzonych w układzie „od ogółu (np. problemy deregulacji w wymiarze krajowym we współautorskich pracach z Z. Taylorem) do szczegółu” (wykluczenie transportowe na obszarach górskich Beskidu Niskiego i Bieszczad w indywidualnych badaniach własnych i autorskich publikacjach). W autoreferacie, poza wskaźnikami cytowań i indeksu wpływu, brak natomiast aktualnej punktacji ministerialnej ważniejszych publikacji.

Pewne braki, w zakresie działalności dydaktycznej, czy też w zakresie stażów zagranicznych, już po zrobieniu doktoratu, nie wpływają na ogólnie dobrą moją ocenę osiągnięcia naukowego Habilitanta.

Wniosek końcowy

W podsumowaniu mojej recenzji stwierdzam:

1. Pan dr **Ariel Ciechański** po uzyskaniu stopnia doktora nauk o Ziemi w zakresie geografii w 2012 r. znacznie powiększył swój dorobek naukowy zarówno w sferze poznawczej, metodycznej, jak i praktycznej geografii transportu. W ostatnich latach rozszerzył swoje badania w kierunku pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego. W dużej mierze jego dorobek jest jednolity pod względem tematycznym i mieści się w szeroko rozumianej problematyce transportu.

2. Jako osiągnięcie naukowe (rozprawę habilitacyjną) pan dr Ariel Ciechański wskazał cykl 7 publikacji o zbiorczym tytule „**Konsekwencje transformacji systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce**”, na który składają się: jedna autorska monografia w języku polskim, pięć współautorskich artykułów (2 autorów), w tym trzy zamieszczone w prestiżowych czasopismach transportowych (*Transport Reviews* oraz *Journal of Transport Geography*), jeden autorski anglojęzyczny artykuł zamieszczony w czasopiśmie *Journal of Mountain Science* oraz jeden współautorski (3 autorów) artykuł zamieszczony w renomowanym krajowym *Przeglądzie Geograficznym*. Wybrane do osiągnięcia naukowego publikacje są spójne pod względem tematycznym i wszystkie mieszczą się w zakresie geografii transportu. Wspomniane powyżej osiągnięcie naukowe (zwłaszcza autorska monografia) spełnia podstawowe warunki przypisane rozprawom habilitacyjnym, ponieważ zawiera wyniki własnych badań i stanowi znaczący wkład w rozwój dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna.

3. Pozytywnie oceniam również dorobek bibliometryczny Habilitanta zaprezentowany w osiągnięciu naukowym, dwa pierwsze artykuły [1 i 2] mają Impact Factor czasopisma w którym zostały zamieszczone na poziomie ponad 10, trzeci [3] na poziomie ponad 5, a piąty na poziomie ponad 2. Również dobra jest liczba cytowań (bez autocytowań) publikacji jego osiągnięcia naukowego według bazy Web of Science, bo wynosi odpowiednio dla pozycji [1] – 15, [2] - 9, [3] - 6.

4. Oceniając pozostały dorobek naukowy Habilitanta stwierdzam, że Kandydat - już po uzyskaniu stopnia doktora - opublikował łącznie 50 publikacji, w tym 5 monografii (z których dwie są autorskie), 11 rozdziałów w monografiach (w tym 5 autorskich) i 34 artykuły naukowe (w tym 16 autorskich). W publikacjach współautorskich, sam zainteresowany określa najczęściej swój udział na poziomie ok. 50%. Dorobek ten uznaję również za znaczący, gdyż jest stosunkowo spójny pod względem tematycznym. Przeciętny jest natomiast jego czynny udział w międzynarodowych konferencjach naukowych, łącznie wygłosił jako autor 27 referatów na konferencjach, w tym większość z nich to jednakże wystąpienia krajowe (25).

5. Bardzo dobrze oceniam dorobek Habilitanta w realizacji projektów badawczych, których tematyka w przeważającej mierze jest zgodna z problematyką zaprezentowaną w jego osiągnięciu naukowym. Łącznie prowadził badania w 8 projektach; m.in. kierował 1 projektem badawczym w NCN i pracował jako wykonawca w 3 innych projektach NCN oraz dodatkowo w 4 innych projektach (m.in. dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego oraz Mazowieckiego Biura Planowania Przestrzennego).

6. Dostatecznie oceniam aktywność i współpracę międzynarodową Habilitanta, czego przejawem są niestety nieliczne zagraniczne staże i wizyty badawcze. Dobrze oceniam natomiast jego aktywność w redakcjach 2 krajowych czasopism naukowych; jest tam autorem m.in. 36 recenzji.

Biorąc pod uwagę wszystkie powyżej przedstawione aspekty oceny stwierdzam, że Pan **dr Ariel Ciechański** w pełni spełnia wymogi ustawowe (Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2021 r. poz. 478 z późniejszymi zmianami) stawiane kandydatom do stopnia doktora habilitowanego, w dyscyplinie geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna. Przedkładam, zatem komisji habilitacyjnej wniosek o dopuszczenie dra Ariela Ciechańskiego do dalszych etapów postępowania habilitacyjnego.

Opole, dnia 20 grudnia 2023 r.

Stanisław Koziarski