

**Recenzja w postępowaniu habilitacyjnym dr. Ariela Ciechańskiego
w dziedzinie nauk społecznych, w dyscyplinie
geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna**

Podstawy formalne recenzji

Podstawą do przygotowania recenzji była Uchwała nr 17/2023 Rady Naukowej Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN z dnia 4 października 2023 r. w sprawie powołania komisji habilitacyjnej w postępowaniu o nadanie stopnia doktora habilitowanego dr. Arielowi Ciechańskiemu.

Zawartość merytoryczna recenzji wynika z zapisów Ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2023 poz. 742 – tekst jednolity), w tym Art. 219. Ust. 1. określającego, iż stopień doktora habilitowanego nadaje się osobie, która: posiada stopień doktora; posiada w dorobku osiągnięcia naukowe albo artystyczne, stanowiące znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny; wykazuje się istotną aktywnością naukową albo artystyczną realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej. Ponadto uwzględnia zapisy Art. 221 Ust. 8 ww. Ustawy wskazujące, iż recenzenci oceniają, czy osiągnięcia naukowe osoby ubiegającej się o stopień doktora habilitowanego odpowiadają wymaganiom związanym z posiadaniem w dorobku osiągnięcia naukowego albo artystycznego, stanowiącego znaczny wkład w rozwój dyscypliny.

Recenzja składa się z czterech zasadniczych części obejmujących:

- przedstawienie podstawowych danych o Habilitancie,
- ocenę cyklu publikacji naukowych określonych w dokumentacji Wniosku habilitacyjnego jako osiągnięcie naukowe,
- ocenę pozostałych osiągnięć naukowych,
- ocenę dorobku dydaktycznego, organizacyjnego i popularyzatorskiego.

Podstawowe informacje o Habilitancie

Dr Ariel Ciechański jest absolwentem Uniwersytetu Warszawskiego. W roku 2002 ukończył jednolite pięcioletnie studia na Wydziale Geografii i Studiów Regionalnych i uzyskał tytuł magistra geografii o specjalności geografia społeczno-ekonomiczna (tytuł pracy magisterskiej: „Koleje przemysłowe na Górnym Śląsku w okresie transformacji gospodarczo-ustrojowej”).

W 2012 r. uchwałą Rady Naukowej Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego Polskiej Akademii Nauk (IGiPZ PAN) uzyskał tytuł doktora nauk o Ziemi

w zakresie geografii. Tytuł rozprawy doktorskiej („Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce (1881–2010) w świetle materiałów archiwalnych”) dość wyraźnie korespondował z tytułem ocenianej rozprawy habilitacyjnej, co świadczy o wcześniej ukształtowanych i niezmiennych zainteresowaniach naukowych. Okres około 11 lat między uzyskaniem stopnia doktora a wszczęciem postępowania o nadanie stopnia naukowego doktora habilitowanego można określić jako standardowy okres przejścia pomiędzy kolejnymi etapami kariery naukowej.

Cała ścieżka kariery naukowo-zawodowej Habilitanta była ściśle związana z Instytutem Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego Polskiej Akademii Nauk w Warszawie. W okresie 2002-2013 był w nim zatrudniony kolejno na stanowiskach młodszego dokumentalisty, asystenta naukowego i dokumentalisty, a także w ramach umów cywilno-prawnych. Po uzyskaniu stopnia doktora od roku 2013 jest zatrudniony na stanowisku adiunkta. W dokumentacji nie wskazano wcześniejszego ubiegania się o stopień doktora habilitowanego przez Habilitanta.

Ocena osiągnięcia naukowego będąca przedmiotem postępowania habilitacyjnego

Jako osiągnięcie naukowe stanowiące znaczny wkład w rozwój dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna, zgodnie z zapisami Art. 219. Ust. 1 Pkt 2. Ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2023 poz. 742 – tekst jednolity) przedłożono cykl publikacji pt. „Konsekwencje transformacji systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce”. Na cykl ten składa się sześć powiązanych ze sobą tematycznie artykułów naukowych oraz jedna monografia naukowa:

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

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

Wszystkie artykuły zostały opublikowane w czasopismach znajdujących się w momencie przedkładania Wniosku habilitacyjnego w wykazie czasopism naukowych opublikowanych przez Ministerstwo Edukacji i Nauki (por. Komunikat Ministra Edukacji i Nauki z dnia 17 lipca 2023 r. w sprawie wykazu czasopism naukowych i recenzowanych materiałów z konferencji międzynarodowych). Z kolei monografia została wydana w uznanym wydawnictwie krajowym znajdującym się w wykazie wydawnictw publikujących recenzowane monografie naukowe (jako wydawnictwo I poziomu) (por. Komunikat Ministra Edukacji i Nauki z dnia 22 lipca 2021 r. w sprawie wykazu wydawnictw publikujących recenzowane monografie naukowe). Tym samym powyższe publikacje spełniły formalny wymóg wynikający z zapisów Ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2023 poz. 742 – tekst jednolity), w tym Art. 219. Ust. 1. Pkt 2. Należy przy tym zaznaczyć, iż dwa artykuły cyklu zostały wydane w okresie przed uzyskaniem stopnia doktora.

Cztery artykuły zostały opublikowane w indeksowanych czasopismach zagranicznych (Scopus oraz Journal Citation Reports), w tym zaliczanych do topowych czasopism z zakresu geografii transportu (Transport geography, Transport Reviews). Również pozostałe czasopisma w których opublikowano prace Habilitanta (Journal of Mountain Science, Geografický časopis, Przegląd geograficzny) odgrywają znaczącą rolę w prowadzonej dysypcie naukowej. Pięć artykułów miało charakter wieloautorski (najczęściej było to dwóch autorów), a jeden artykuł oraz monografia miały jednego autora. Z uwagi na charakter prowadzonych badań oraz współczesne tendencje obserwowane w nauce istnienie w ocenianym cyklu pozycji wieloautorskich wydaje się zjawiskiem naturalnym. Należy podkreślić, iż oceniane prace posiadają szczegółową specyfikację wkładu autorskiego Habilitanta. We wszystkich przypadkach był on na poziomie przynajmniej 50% w odniesieniu do koncepcji badania, 100% - w zakresie empirycznym pracy oraz 50% - w opracowaniu treści artykułu. Z tego też względu rola Habilitanta we wszystkich ocenianych pracach może być uznana za wiodącą. Tym samym prace te należy traktować jako osiągnięcia naukowe Habilitanta i mogą one stanowić podstawę jego rozprawy habilitacyjnej.

Cel ogólny rozprawy dotyczył oceny 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. Do jego realizacji przyjęto 7 celów szczegółowych, korespondujących z poszczególnymi publikacjami naukowymi wchodzącymi w skład ocenianego cyklu.

Cel pierwszy jest realizowany przez pierwszy artykuł Habilitanta (Taylor, Ciechański 2006) i omawia problematykę deregulacji transportu kolejowego w Polsce. Jakkolwiek dorobek naukowy na temat deregulacji jest bogaty, a samo zjawisko doczekało się szeregu szczegółowych analiz, to jednak praca wnosi cenny wkład w literaturę przedmiotu. Wiąże się bowiem z pokazaniem specyfiki zjawiska deregulacji zachodzącego w warunkach gospodarek przechodzących okres transformacji systemowej (jak np. europejskich państw postsocjalistycznych, w tym Polski) oraz poszerzeniem możliwości badania i identyfikacji

skutków, jakie to zjawisko wywołuje. W szczególności istotne wydaje się uchwycenie przebiegu tego zjawiska w początkowej jej fazie, która, z uwagi na problemy z dostępem do źródeł lub ich rozproszeniem, doczekała się relatywnie niewielu ujęć syntetycznych.

W artykule analizie poddano zmiany legislacyjne oraz funkcjonowanie niezależnych przewoźników w ruchu towarowym, nowych przewoźników w ruchu pasażerskim, a także niezależnych operatorów na kolejach wąskotorowych. Przedstawiono przy tym różne aspekty związane z pojęciami deregulacji oraz liberalizacji transportu publicznego, w tym wzajemne zależności pomiędzy oboma pojęciami. Efektem rozważań o charakterze krytycznym było stwierdzenie, iż ze względu na istnienie szeregu argumentów wskazujących zarówno na potrzebę regulacji transportu publicznego, jak i jego deregulacji, ostateczny i docelowy model funkcjonowania tego transportu jest w ostateczności wyborem politycznym. Stanowi to niewątpliwie utrudnienie w wyborze preferowanych kierunków zmian i wpływa również na samo tempo przeobrażeń formalno-prawnych zachodzących w sferze transportu publicznego.

Przeprowadzone przez Habilitanta badania pozwoliły stwierdzić, iż w warunkach relatywnie słabo rozwiniętych sił rynkowych procesy deregulacji przebiegają powoli oraz wywołują szereg negatywnych skutków. W szczególności wiążą się one z silnymi preferencjami w zakresie korzystania z linii miejskich i linii głównych, przy niewielkim zainteresowaniu liniami drugorzędnymi i lokalnymi. Towarzyszy im dekapitalizacja majątku, a także duże zróżnicowanie tempa deregulacji w stosunku do badanych grup przewoźników, w tym w szczególności dużych problemów ze zmianami w obrębie transportu pasażerskiego. Powoduje to, iż całościowa ocena deregulacji jest bardzo złożona. Istotną zaletą pracy jest także uwzględnienie wymiaru przestrzennego analizowanych zmian, w tym jego różnicowań przestrzennych.

Cel drugi rozprawy stanowi rozwinięcie celu pierwszego i dotyczy rekonstrukcji pierwszych 15 lat przekształceń własnościowych Państwowych Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej na obszarze Polski. Jest realizowany poprzez kolejny artykuł (Taylor, Ciechański 2008), którego cel jest w pełni tożsamy z celem postawionym w rozprawie. Podstawą badania były dane pozyskane z bardzo wielu źródeł, przede wszystkim internetowych, przy czym należy zauważyć praktycznie brak przekrojowych danych z tego zakresu oraz fakt, iż ich pozyskanie wymagało bardzo dużego nakładu pracy.

Podobnie jak w wypadku transportu kolejowego praca w istotny sposób poszerza rozumienie procesów deregulacji publicznego transportu autobusowego, ponieważ uwzględnia specyfikę krajów Europy Środkowo-Wschodniej, związanej z dominacją jednej dużej organizacji przewozowej (PKS). W wypadku Polski skala tej dominacji w zasadzie nie miała swojego odpowiednika ani w krajach wysoko rozwiniętych, ani w rozwijających się i wiązała się z bardzo dużym poziomem scentralizowania, zwłaszcza w zakresie organizacji i sposobów zarządzania. Tłumaczy to wolniejsze tempo przebiegu procesów deregulacji i prywatyzacji w transporcie drogowym.

Przeprowadzone badania pozwoliły na określenie zarówno pozytywnych, jak i negatywnych skutków procesów prywatyzacji przedsiębiorstw PKS. Wśród tych pierwszych Habilitant wskazuje m.in. zwiększenie efektywności, dokapitalizowanie i wymiana taboru na nowocześniejszy. Wśród tych drugich z kolei – malejący rynek rozkładowych pozamiejskich przewozów autobusowych, spadający udział PKS-ów w rynku przewozów, pojawienie się

bardziej elastycznej lokalnej i regionalnej konkurencji prywatnej dysponującej znacznie mniejszymi pojazdami, czasami działającej na granicy uczciwej konkurencji. Jak trafnie zauważa Habilitant przyjęcie w tych warunkach paradygmatu samofinansowania się pozamiejskiego pasażerskiego transportu zbiorowego stanowiło istotny element sprzyjający zwiększaniu skali upośledzenia i wykluczenia transportowego.

Jako cenne należy uznać dokonanie analizy zakresu i charakteru przekształceń własnościowych spółek PKS na tle zmian w systemie prawnym oraz pokazanie jednocześnie ich wymiaru przestrzennego. Pozwala ona na identyfikację szeregu prawidłowości niesłyszanych ważnych dla pełnego zrozumienia kwestii wykluczenia transportowego, w tym poszukiwania przyczyn jego powstawania.

Cel trzeci rozprawy to całościowa rekonstrukcja przekształceń organizacyjnych i własnościowych, jakie nastąpiły po 1989 roku w polskich przedsiębiorstwach z branży kolejowej, drogowej, transportu miejskiego i żeglugi śródlądowej. Cel jest realizowany poprzez kolejny artykuł naukowy (Taylor, Ciechański 2018) w całości poświęcony tym zagadnieniom. W artykule dokonano syntezy kilkunastoletnich badań nad transformacją, jaka dokonała się w systemie transportowym Polski. W szczególności przeprowadzono szeroką i krytyczną dysputę nad pojęciami związanymi z transformacją systemu publicznego transportu zbiorowego, jak deregulacją, liberalizacją i prywatyzacją. Jak wskazano, niezależnie od sposobów ich definiowania, głównym celem deregulacji, liberalizacji i prywatyzacji powinno być dążenie do zwiększenia konkurencji, która jest najlepszym sposobem ochrony interesu publicznego.

W wymiarze empirycznym dokonano charakterystyki przekształceń organizacyjnych i własnościowych, którym podlegały przedsiębiorstwa państwowe w transporcie kolejowym i drogowym (PKS). Jakkolwiek na początku transformacji systemowej w Polsce startowały one z podobnych pozycji pod względem stosunków własnościowych, to jednak tempo i charakter zmian był dość odmienny. Jednym z najważniejszych osiągnięć pracy wydaje się pokazanie szeregu mechanizmów, w których zmiany organizacyjne i własnościowe nie osiągnęły zakładanego celu deregulacji (poprawa konkurencyjności) i spowodowały w istocie regres pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego, zarówno kolejowego, jak i autobusowego. Jego konsekwencją był brak integracji wewnątrzgałęziowej oraz międzygałęziowej, zarówno rozkładowej jak i biletowo-taryfowej, przyczyniający się do zmniejszenia się atrakcyjności transportu zbiorowego.

Cel czwarty rozprawy obejmował 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 uwzględnieniem pogranicza polsko-słowackiego. Był realizowany w całości poprzez kolejny artykuł naukowy (Taylor, Ciechański 2020).

Przeprowadzone w publikacji badania pozwoliły na dokonanie interesujących porównań przeobrażeń zachodzących w Polsce z innymi, wybranymi krajami Europy Środkowo-Wschodniej (kraje Grupy Wyszehradzkiej), a więc krajami posiadającymi podobne uwarunkowania przeobrażeń transportu autobusowego. W ich wyniku wyróżniono główne kierunki zmian będące efektem komercjalizacji, komunalizacji, prywatyzacji powszechnej, prywatyzacji z udziałem inwestorów krajowych i zagranicznych, a także likwidacji. Efektem

zmian było przekształcenie prawie wszystkie przedsiębiorstw państwowych, co nie oznaczało jednak pełnego powodzenia procesów prywatyzacyjnych.

Stosunkowo istotne w kontekście celu głównego rozprawy wydaje się stwierdzenie, iż jakkolwiek we wszystkich badanych krajach nastąpił dynamiczny wzrost prywatnej motoryzacji ograniczający potencjalny rynek publicznych przewozów zbiorowych, to jednak tylko w Polsce skala tego regresu była bardzo duża. Jako jedną z ważniejszych przyczyn wskazano w tym kontekście odpowiednią regulację rynku przewozów, która polega na tym, iż konkurencja odbywa się o zlecenia ze strony organizatorów transportu. Brak takich regulacji w Polsce w połączeniu z brakiem wsparcia świadczenia usług transportowych zasadnych społecznie na słabo zaludnionych i słabiej rozwiniętych obszarach kraju skutkował, zdaniem Habilitanta, problemem wykluczenia transportowego. W pracy wykazano więc, iż obserwowany model funkcjonowania rynku drogowych przewozów pasażerskich w Polsce jest efektem wieloletniego i skomplikowanego procesu przeobrażeń własnościowych oraz zakresu liberalizacji tego rynku.

Cel piąty rozprawy wiązał się z identyfikacją kierunków zmian w sieci publicznego transportu zbiorowego po 1989 r. na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad. W całości był realizowany poprzez kolejną publikację Habilitanta (Ciechański, 2021). Horyzont czasowy badania obejmował 30 lat od początku okresu transformacji.

W rozprawie przyjęto definicję pozamiejskiego transportu publicznego, będącego przedmiotem całej rozprawy, zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 Nr 5 poz. 13). Takie podejście wydaje się słuszne, ponieważ transport publiczny jest domeną działań organizacji publicznych, a otoczenie formalno-prawne stanowi istotny (lub wręcz główny) komponent jego funkcjonowania. Uzasadniony na potrzeby rozprawy wydaje się także wybór studium przypadku (powiaty Beskidu Niskiego i Bieszczad), ponieważ stanowią one obszary peryferyjne, najbardziej narażone na wystąpienie negatywnych zjawisk związanych z transformacją systemu transportowego. Przy czym peryferyjność ta ma nie tylko deklaracyjny, ale także dobrze uzasadniony merytoryczny charakter.

Podstawą badania była baza rozkładów jazdy obejmujących zarówno przejazdy pociągami, jak i autobusami/autokarami. Problemem w tego typu badaniach, zaznaczonym zresztą przez Habilitanta, jest stworzenie pełnej i rzetelnej bazy rozkładów jazdy autobusów. Zasadne byłoby jednak dokonanie nieco bardziej pogłębionej, krytycznej oceny jej kompletności.

Praca stanowi ważną pozycję w badaniach zmian zachodzących w sieci transportu publicznego transportu zbiorowego w Polsce. W szczególności poprzez wskazanie wielu, charakterystycznych kierunków tych zmian związanych m.in. z likwidacją szeregu połączeń kolejowych lub znacznym ograniczeniem ich liczby, polaryzacją sieci transportu autobusowego (wzrost liczby autobusów kursujących na najważniejszych ciągach transportowych oraz spadek na obszarach górzystych i mniej zaludnionych), utratą spójności sieci połączeń, spadkiem liczby kursów poza godzinami szczytów, a zwłaszcza w dni wolne od pracy (czasami wręcz brak takich połączeń), znaczącym pogorszeniem obsługi transportowej obszarów najbardziej atrakcyjnych turystycznie, obsługą szereg miejscowości (tym również turystycznych) wyłącznie w dni nauki szkolnej. Wśród potencjalnych skutków tych zjawisk wskazano ograniczony dostęp do edukacji w szkołach ponadpodstawowych i wyższych oraz wymuszoną motoryzację turystów odwiedzających badane obszary.

Cel szósty rozprawy polegał na identyfikacji wpływu procesów transformacji pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego na realizację podstawowych potrzeb młodzieży uczącej się. W całości był realizowany poprzez kolejną publikację Habilitanta (Ciechański 2023). Praca miała charakter studium przypadku Beskidu Niskiego i Bieszczad i była oparta o szeroko zakrojone badania ankietowe przeprowadzone w 2019 r.

Praca zawiera bogaty przegląd badań poświęconych zjawisku wykluczenia transportowego, ale ma głównie empiryczny charakter. Stanowi próbę uzupełnienia luki poznawczej w zakresie ujęcia kompleksowego, łączącego metody ilościowe i jakościowe, w tym ostatnim wypadku pozwalające pokazać punkt widzenia osób doświadczających upośledzenia transportowego. Identyfikuje także skutki wiążące się m.in. z wyborem określonych ścieżek edukacyjnych przez młodzież szkolną. Stwierdzona w pracy luka poznawcza w zakresie zjawiska wykluczenia transportowego wydaje się szczególnie ważna w Polsce ze względu na potencjalną jego skalę, której towarzyszy bardzo niska świadomość władz publicznych odnośnie jego uwarunkowań i następstw. Ma to olbrzymie konsekwencje w formułowanej oraz realizowanej przez te władze polityce rozwoju.

Podstawą przeprowadzonych w pracy badań były kwestionariusze ankiet rozprawiane wśród uczniów szkół ponadpodstawowych oraz szkół wyższych badanego obszaru. Jakkolwiek w pracy stosunkowo dużo miejsca poświęcono kwestii wielkości badanej próby, to nie zdefiniowano jednoznacznie jej charakteru. Stosunkowo niejasne były także stosowane kryteria doboru szkół do badania. Zasadne byłoby również przeprowadzenie krytycznej dyskusji odnośnie reprezentatywności badanej populacji. W tym kontekście mocno dyskusyjne wydaje się stosowanie pojęcia reprezentatywności do określenia udziału badanej populacji w populacji ogółem. Przy zachowaniu określonych zasad doboru próby losowej możliwe jest uzyskanie wysokiej reprezentatywności badań nawet dla niewielkiego odsetka badanej populacji. Jednocześnie relatywnie wyższy udział badanej populacji nie gwarantuje jej reprezentatywności. Oczywiście należy zdawać sobie sprawę z problemów z pozyskaniem stosownego materiału empirycznego. Z punktu widzenia niezbędnego nakładu pracy oraz czasochłonności badań ich zrealizowanie zasługuje na uznanie. Tym bardziej, iż ich analiza ze statystycznego punktu widzenia została przeprowadzona prawidłowo i nie wiązała się np. z nieuprawnioną ekstrapolacją uzyskanych wyników.

Jako niezwykle cenne wydaje się wykazanie, iż brak wystarczającej oferty transportowej skutkuje obniżeniem szans i możliwości edukacyjnych młodzieży. Ich przejawem było zjawisko m.in. rezygnacji z dalszej nauki zarówno na poziomie średnim, jak i wyższym, a także wyboru placówek mniej renomowanych, ale posiadających lepszą dostępność transportem publicznym. Praca pokazała także zjawisko upośledzenia życia społecznego uczniów szkół średnich, przejawiające się przymusową izolacją od rodziny i ograniczeniem kontaktów z rówieśnikami. Wydaje się to szczególnie ważne z uwagi na znaczenie socjalizacji młodzieży w kształtowaniu ich dalszych ścieżek życiowych, w tym także zawodowych. Opisane w pracy mechanizmy stanowią istotny element samonapędzającego się zjawiska upadku społeczno-ekonomicznego obszarów peryferyjnych. Tym bardziej, iż ich skutki mają wymiar długoterminowy. Powinny więc znaleźć swoje odzwierciedlenie w formułowanej oraz realizowanej polityce rozwoju.

Przeprowadzone badania pokazały także selektywność wykluczenia transportowego (m.in. było ono wyraźnie większe wśród kobiet oraz osób mniej zamożnych), a także powodowanie przez nie zjawiska motoryzacji wymuszonej.

Cel siódmy rozprawy wiązał się z określeniem wpływu, jaki zmiany sieci publicznego transportu zbiorowego w ostatnim 30-leciu wywarły na postawy transportowe turystów oraz sformułowaniem diagnozy, jak niwelować negatywne skutki stale rosnącego ruchu turystycznego. W całości był realizowany poprzez kolejną publikację Habilitanta (Ciechański, Więckowski, Michniak 2021). Praca miała charakter studium przypadku Beskidu Niskiego i Bieszczad i była oparta o badania ankietowe przeprowadzone w 2019 r.

Wydaje się, iż cel siódmy rozprawy jest sformułowany nieco nieprecyzyjnie, może bowiem sugerować, iż polega on na zbadaniu zmian sieci oraz zarazem zmian postaw transportowych turystów w dłuższym horyzoncie czasowym. Tymczasem analiza postaw była przeprowadzona tylko w roku 2019. Taki sposób sformułowania celu może również sugerować, iż postawy turystów są warunkowane np. ich percepcją zmian w sieci transportu, a nie stanem tej sieci w momencie podejmowania decyzji. W tekście artykułu nie zostało to jednak udowodnione i nie było szerzej dyskutowane co raczej wskazuje, iż nie było to intencją artykułu. Świadczy o tym zresztą formularz badania, a którym kwestie zmian sieci transportu nie były w ogóle poruszane.

Drugą dyskusyjną kwestią jest użycie w celu rozprawy sformułowania „postawy transportowe turystów”. Przeprowadzony sposób badania opartego o próbę celową (w mocno ograniczonym horyzoncie czasowym i zakresie przestrzennym, z uwzględnieniem tylko wąskiej grupy turystów) nie pozwala na uogólnianie ich wyników na całą populację turystów, a jedynie na analizę badanej populacji. Z tego też względu prezentowane wyniki mogą wprawdzie stanowić ważną przesłankę do identyfikacji szeregu prawidłowości i zjawisk występujących w całej populacji turystów, ale bezpośrednio nie mogą tej populacji w wymiarze całościowym charakteryzować. Zresztą w samym tekście artykułu zastosowano sformułowania podkreślające jego wstępny, pilotażowy wymiar (np. w przyjętym celu oraz we wnioskach). Wydaje się więc, iż powinno to być wyraźnie zaznaczone również w tekście Autoreferatu.

Oczywiście nie przekreśla to wynikających z badań ważnych wniosków dotyczących wyraźnych związków poziomu rozwoju publicznego transportu zbiorowego ze wzrostem motoryzacji wymuszonej, a także istnieniem szeregu negatywnych skutków tego zjawiska. Wśród nich wskazano m.in. nielegalne parkowanie pojazdów w szczytach ruchu turystycznego, funkcjonowanie „szarej strefy” przewoźników prywatnych kursujących bez rozkładu oraz biletów, prawdopodobne skrócenie czasu trwania sezonu turystycznego na badanym obszarze. Ten ostatni efekt wydaje się szczególnie ważny i prawdopodobnie pozostaje w ogóle poza świadomością władz samorządowych, które poprzez zaniedbania w zakresie publicznego transportu zbiorowego w istocie ograniczają możliwości wykorzystania istniejących potencjałów rozwojowych.

W ocenie celu siódmego należy także zwrócić uwagę na jego ostatnią, wyodrębniającą się przedmiotowo część („sformułowanie diagnozy, jak niwelować negatywne skutki stale rosnącego ruchu turystycznego”), która nie do końca znalazła swoje odzwierciedlenie w tekście Autoreferatu. Elementy takiej diagnozy zawarto natomiast w ocenianym artykule, m.in. w zakresie organizacji, planowania oraz promocji ruchu turystycznego. Wydaje się, iż zasadne byłoby pominięcie tej części celu w rozprawie.

W ocenie całościowej osiągnięcia naukowego należy wskazać, iż sposób przedstawienia go w Autoreferacie posiada wszystkie niezbędne elementy właściwe dla postępowania badawczego. Przedstawia uzasadnienie sformułowania problemu badawczego, zdefiniowany zakres przestrzenny oraz horyzont czasowy badań, a także opis zastosowanych metod badawczych. Formułuje cel główny oraz siedem celów szczegółowych, a także dwie hipotezy badawcze. W dalszej części dokonuje sprawozdania z wyników przeprowadzonych badań, ze wskazaniem najważniejszych wniosków z nich wynikających. Habilitant dokonuje w tym wypadku selekcji wniosków a także próby ich syntezy, z reguły ściśle dostosowując je do przyjętych celów. Wyjątkiem wydaje się w tym wypadku cel szczegółowy nr 7, który w części dotyczącej diagnozy niwelowania negatywnych skutków wykluczenia transportowego nie został odpowiednio rozwinięty – zgodnie z uwagami przedstawionym wcześniej. Przy tym nie wpłynęło to negatywnie na osiągnięcie celu głównego, zorientowanego na określenie wpływu procesów deregulacji, komercjalizacji i prywatyzacji na możliwości przemieszczania się mieszkańców obszarów peryferyjnych.

Przyjęcie w Autoreferacie prostego i czytelnego układu, w którym każdy cel szczegółowy rozprawy jest realizowany poprzez pojedyncze osiągnięcie naukowe z pewnością ułatwia percepcję tekstu. Wydaje się jednak mocno dyskusyjne, ponieważ w efekcie zakres przedmiotowy niektórych celów powieliła się. Cel trzeci zawiera w sobie w całości cel pierwszy i drugi, a przy uwzględnieniu kontekstu ponadkrajowego – także cel czwarty. W takim wypadku zasadne wydaje się dokonanie syntezy tych celów (w jeden, wspólny) i realizacja ich zakresu przez cztery wskazane w cyklu publikacje. Przy tym cel trzeci powinien mieć nieco bardziej naukowy charakter, np. „identyfikacja prawidłowości wpływu (...)” zamiast „podsumowanie wpływu (...)”.

Można by się zastanowić również nad nieznaczną modyfikacją tytułu rozprawy. Sformułowanie „Konsekwencje transformacji systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce” wskazuje na konsekwencje procesu transformacji jako główną oś badań. Tymczasem konsekwencje stanowią główny przedmiot badań trzech ostatnich publikacji, a cztery pierwsze ogniskują się na samej transformacji. Być może bardziej adekwatne byłoby przyjęcie tytułu: „Transformacja systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce oraz jej konsekwencje”. Uwaga ta nie podważa w żadnej mierze osiągnięcia naukowego oraz nie wskazuje na niezgodność tytułu rozprawy z treścią Autoreferatu, a tylko sugeruje na zasadność nieco innego rozłożenia akcentów.

Nieco dyskusyjne wydaje się także wskazanie w tytule rozprawy Polski jako obszaru badań. Wprawdzie sam przebieg transformacji zbadano bardzo szczegółowo w Polsce, jednakże jego konsekwencje zidentyfikowano tylko dla wybranych, specyficznych studiów przypadku (Beskid Niski i Bieszczady), będących reprezentantami terenów o bardzo silnych cechach peryferyjności. Jak wskazano we wcześniejszej części recenzji wszelkie uogólnienia mogą być w tym wypadku wyciągane bardzo ostrożnie, zresztą w samej rozprawie ich nie dokonywano, prawidłowo odnosząc wyniki tylko do obszaru badań (oraz do badanej populacji).

W rozprawie przyjęto również dwie hipotezy badawcze. Sposób ich sformułowania budzi jednak pewne wątpliwości. Hipoteza naukowa powinna stanowić element wyjaśnienia (zrozumienia) danego zjawiska i być względnie łatwa do sfalsyfikowania. Tymczasem określenie (HB.1) „Procesy transformacji (...) mogły sprzyjać polaryzacji i defragmentacji

(...)” jest dość nieprecyzyjne i bardzo trudne z punktu widzenia późniejszego zoperacjonalizowania procedur przyjęcia lub odrzucenia takiej hipotezy. W tekście rozprawy zresztą nie zawarto omówienia sposobów jej weryfikacji, nie została ona także wprost potwierdzona/odrzucona, jakkolwiek o jej pozytywnym zweryfikowaniu pośrednio świadczy tekst Podsumowania zawarty w Autoreferacie, a także szczegółowe omówienie wyników badań cyklu publikacji.

Również dyskusyjna jest treść hipotezy drugiej (HB.2). Uwzględnia ona bowiem mieszkańców obszarów silnie zurbanizowanych i wskazuje ich jako beneficjentów procesów związanych z transformacją. Tymczasem nie byli oni przedmiotem badań w rozprawie, ani na poziomie celu, ani na poziomie analizy zawartej w Autoreferacie. Stąd zasadna z punktu widzenia tytułu rozprawy wydaje się tylko część druga tej hipotezy, odnosząca się do mieszkańców obszarów peryferyjnych. I podobnie jak w wypadku hipotezy pierwszej wskazane byłoby przeformułowanie treści tej hipotezy z punktu widzenia łatwości jej sfalsyfikowania. Również w tym wypadku w Autoreferacie nie zawarto omówienia sposobów jej weryfikacji, a o jej pozytywnym zweryfikowaniu można wnioskować w sposób pośredni (omówienie wyników badań cyklu publikacji a także ich synteza zawarta w Podsumowaniu).

W ocenie osiągnięci naukowego należy zauważyć, iż jakkolwiek mieści się ono w geografii transportu, to ich wymiar praktyczny jest znacznie szerszy i dotyczy szeregu nurtów obecnych w dyscyplinie geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna. Badania Habilitanta stanowią, jak wykazano to wcześniej, ważne miejsce w zrozumieniu złożonych zjawisk zachodzących w ramach procesu transformacji systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego oraz identyfikacji konsekwencji tego procesu dotyczących sfery społecznej oraz ekonomicznej. Na docenienie zasługuje zresztą samo powiązanie badań systemu transportowego z jednoczesnymi badaniami skutków zmian tego systemu, stosunkowo rzadkie w literaturze. Jakkolwiek osiągnięcie naukowe odnosi się do obszaru Polski, to jednak wnosi istotny wkład do literatury światowej w postaci zrozumienia specyfiki przebiegu badanego procesu transformacji w odniesieniu do krajów Europy Środkowo-Wschodniej, których Polska jest dobrym przykładem. Również zidentyfikowane przez Habilitanta konsekwencje procesu transformacji wydają się mieć charakter uniwersalny i stanowią ważny komponent w obrębie czynników rozwoju lokalnego i regionalnego.

Osiągnięcie naukowe, na które składa się cykl publikacji, pokazuje logiczną ewolucję naukowych zainteresowań Habilitanta, jest przy tym spójne i powiązane ze sobą treściowo. Stosowane w rozprawie podejście badawcze łączące ze sobą zarówno metody ilościowe, jak i jakościowe stanowi dowód na dojrzałość naukową Habilitanta. Pomimo wskazanych w recenzji niedociągnięć oraz kwestii dyskusyjnych całościowa ocena osiągnięcia naukowego jest pozytywna.

Ocena pozostałych osiągnięć naukowych

Aktywność naukowa Habilitanta w zasadzie w całości dotyczy zagadnień wchodzących w skład geografii transportu. W tym najważniejsze nurty badań obejmowały: transformację systemu transportowego Polski, zagospodarowanie turystyczne obiektów pokolejowych, konsekwencje zmian w polskim pozamiejskim publicznym transporcie zbiorowym, w tym zjawisko

wykluczenia transportowego. W wymiarze ogólnym rozprawa habilitacyjna stanowi więc stosunkowo wierną reprezentację zainteresowań naukowych Habilitanta.

Dorobek publikacyjny dr. Ariela Ciechańskiego (zgodnie z dokumentacją rozprawy) obejmuje łącznie 71 publikacji naukowych, w tym cztery monografie w języku polskim (w tym dwie jednoautorskie), jedna monografia w języku angielskim, 11 rozdziałów w monografiach polskojęzycznych (w tym pięć jednoautorskich), 55 artykułów opublikowanych w językach polskim, angielskim i francuskim (w tym 21 przed doktoratem). Dziesięć publikacji jest indeksowanych w bazie Web of Science (WoS), 19 w bazie Scopus (z wyłączeniem prac z WoS). Wysoko należy ocenić wskaźniki naukometryczne Habilitanta – w bazie Web of Science liczba cytowań wynosi 56 (42 bez autocytowań), w Scopus 167 (92), w Google Scholar 605. Indeks Hirscha według Web of Science wynosi 5, według Scopus 7, a według Google Scholar 14. Sumaryczny 5-letni Impact Factor według Web of Science liczony dla wartości z 2021 r. wyniósł 46,2, wskaźnik Cite Score według Scopus (z 2021 r.) wyniósł 96,8, a wskaźnik SCImago Journal Rank (2021 r.) wyniósł 17,3. W dokumentacji nie podano sumarycznej punktacji ministerialnej. Wysoka wartość wskaźników naukometrycznych wynika z publikowania w czasopiśmie posiadających uznaną pozycję w środowisku naukowym, dotyczy to zarówno wydawnictw zagranicznych (m.in. *Transport Reviews*, *Journal of Transport Geography*, *Journal of Mountain Science*), jak i polskich (m.in. *Przegląd Geograficzny*, *Studia Regionalne i Lokalne*, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*). Należy również zauważyć istotne znaczenie monografii w budowaniu rozpoznawalności naukowej Habilitanta, czego przejawem są m.in. wskaźniki Google Scholar.

W ocenie aktywności grantowej należy wskazać, iż w ramach projektów finansowanych przez NCN Habilitant kierował jednym projektem oraz był wykonawcą w trzech kolejnych projektach badawczych. Ponadto wykonywał prace techniczne w projekcie naukowym KBN. Brał także udział (w różnej funkcji) w projekcie finansowanym ze środków UE (projekt w ramach programu współpracy transgranicznej), ze środków Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, a także samorządu regionalnego (Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego).

Habilitant jest również aktywnym uczestnikiem życia naukowego, wygłosił referaty łącznie na 34 konferencjach naukowych (w tym 27 po uzyskaniu stopnia doktora). Do najważniejszego zaliczył referat *The growth and contraction of industrial railway networks in Poland (1881-2010)* wygłoszony w trakcie konferencji *International Geographical Union Regional Conference „Changes, Challenges, Responsibility”* odbywającej się w 2014 r. w Krakowie. Habilitant wziął także udział w kilku wyjazdach badawczych w ramach współpracy z Rosyjską Akademią Nauk (4) oraz Bułgarską Akademią Nauk (1). Wykazywał się także bardzo dużą aktywnością recenzencką – wykonał łącznie 48 recenzji, w tym dziewięć dla czasopism międzynarodowych (m.in. *Bulletin of Geography*, *Geografický časopis*, *Quaestiones Geographicae*), 36 dla czasopism krajowych oraz trzy recenzje wydawnicze monografii krajowych wydawnictw naukowych.

W sumarycznej ocenie pozostałych osiągnięć naukowych należy stwierdzić, iż świadczą one pozytywnie o Jego aktywności publikacyjnej, pozycji naukowej i rozpoznawalności, a także o samodzielności naukowej. Tym samym spełniają one wymogi stawiane w postępowaniu o nadanie stopnia doktora habilitowanego.

Ocena dorobku dydaktycznego, organizacyjnego i popularyzatorskiego

Habilitant z racji zatrudnienia na stanowisku badawczym nie prowadził zajęć dydaktycznych. W ramach działalności organizacyjnej należy podkreślić uczestnictwo w komitetach organizacyjnych trzech konferencji z zakresu geografii transportu współorganizowanych przez IGiPZ PAN. Ponadto Habilitant jest członkiem rad redakcyjnych w dwóch krajowych i uznanych czasopismach naukowych (Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG oraz Czasopismo Geograficzne).

Działalność popularyzatorska Habilitanta obejmowała głównie referaty (4) wygłoszone w warszawskiej Stacji Muzeum i jej oddziale (Muzeum Kolei Wąskotorowych w Sochaczewie). Ponadto wiązała się z długoletnim członkostwem w Polskim Stowarzyszeniu Miłośników Kolei, w tym m.in. funkcją przewodnika po zabytkowej Parowozowni Skierniewice. W ramach aktywności popularyzatorskiej w Autoreferacie wskazano także trzy wydania przewodnika tematycznego Koleje (2007, 2008 i 2009 r.), czy opracowania o charakterze albumowym – Koleje (2007 r.), Zabytki Techniki (2009), Koleje w Polsce (2011 r.) i Zabytki Kolejnictwa (2012 r.). Mieściły się w niej również otwarte wykłady w warszawskiej Klubokawiarni KEN54 i aktywność medialna związana z prezentowaniem wyników badań naukowych.

W wymiarze ogólnym dorobek dydaktyczny, organizacyjny i popularyzatorski należy ocenić pozytywnie.

Konkluzja końcowa

W ocenie końcowej stwierdzam, iż osiągnięcie naukowe pt. „Konsekwencje transformacji systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce” przedstawione w formie cyklu siedmiu publikacji naukowych spełnia niezbędne wymogi formalne i merytoryczne określone w Art. 219. Ust. 1 Pkt 2. Ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2023 poz. 742 – tekst jednolity), tj.:

- artykuły wchodzące w skład cyklu były opublikowane w czasopismach ujętych w stosownych wykazach czasopism, zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- monografia naukowa była wydana przez wydawnictwo, które w roku opublikowania było ujęte w stosownym wykazie sporządzonym zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- cykl publikacji składających się na osiągnięcie naukowe był powiązany tematycznie,
- osiągnięcie naukowe stanowiło znaczny wkład w rozwój dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna.

Biorąc pod uwagę ocenę osiągnięcia naukowego, pozytywną ocenę pozostałych osiągnięć naukowych, a także pozytywną ocenę dorobku dydaktycznego, organizacyjnego i popularyzatorskiego stwierdzam, iż dr Ariel Ciechański spełnia wymogi określone w Art. 219. Ust. 1. Ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2023 poz. 742 – tekst jednolity).

Na tej podstawie wnioskuję do Rady Naukowej Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN o dopuszczenie dr. Ariela Ciechańskiego do dalszych etapów postępowania habilitacyjnego.

Wrocław, 17.12.2023

dr hab. Andrzej Raczyk