

dr hab. Waldemar Wilk
Katedra Geografii Miast i Planowania Przestrzennego
Wydział Geografii i Studiów Regionalnych
Uniwersytet Warszawski

**Ocena dorobku naukowo-badawczego,
dydaktycznego oraz popularyzatorskiego
dr. Ariela Ciechańskiego
mającego stanowić podstawę nadania stopnia doktora habilitowanego
w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie
geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna**

Podstawowe dane o kandydacie

Doktor Ariel Ciechański jest pracownikiem Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego Polskiej Akademii Nauk od 2003 roku do chwili złożenia wniosku, zajmując w ciągu dwóch dekad różne stanowiska, od młodszego dokumentalisty, przez asystenta naukowego i adiunkta.

W tej to jednostce (IGiPZ PAN) 14 grudnia 2012 r. uzyskał stopień doktora nauk o Ziemi w zakresie geografii. Podstawę nadania stanowiła praca *„Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce (1881–2010) w świetle materiałów archiwalnych”*.

Kandydat nie ubiegał się dotychczas o nadanie stopnia doktora habilitowanego.

Podstawa prawna sporządzenia oceny

Ocena została sporządzona na podstawie obowiązujących przepisów prawa, a w szczególności:

- ustawy o stopniach i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki, z dnia 14 marca 2003 roku (Dz. U. 2005, nr 164, poz. 1365 oraz Dz. U. z 2011 r. nr 84, poz. 455),
- ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce z dnia 20 lipca 2018 r. (Dz. U. 2018 poz. 1668),

- Rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego, z dnia 1 września 2011 r. w sprawie kryteriów oceny osiągnięć osoby ubiegającej się o nadanie stopnia doktora habilitowanego (Dz. U. 2011 nr 196, poz. 1165).

Aktualnie warunki nadania stopnia doktora habilitowanego określa art. 219 Ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce. Według tej Ustawy stopień doktora habilitowanego nadaje się osobie, która:

- 1) posiada stopień doktora;
- 2) posiada w dorobku osiągnięcia naukowe albo artystyczne, stanowiące znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny, w tym co najmniej:
 - a) 1 monografię naukową,
 - b) 1 cykl powiązanych tematycznie artykułów naukowych opublikowanych w czasopiśmie naukowym lub w recenzowanych materiałach z konferencji międzynarodowych,
- 3) wykazywała się istotną aktywnością naukową albo artystyczną realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej.

Dr Ariel Ciechański przedstawił do oceny dorobek naukowy spełniający pod względem formalnym wyżej wymienione kryteria, czyli posiada stopień doktora, poddaje pod ocenę sześć artykułów naukowych, stanowiących zdaniem Wnioskodawcy cykl spójny tematycznie oraz monografię.

Osiągnięcie naukowe pŁ. Konsekwencje transformacji systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce

Jako osiągnięcie naukowe stanowiące znaczny wkład w rozwój dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna Kandydat przedłożył cykl obejmujący sześć artykułów naukowych, który uzupełnia autorska monografia naukowa. Osiągnięcie nosi wspólny tytuł: Konsekwencje transformacji systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce. Sześć ujętych w cykl artykułów zostało opublikowanych w okresie od 2006 do 2021 roku, monografia ukazała się w 2023 r.

Przedstawione artykuły to w pięciu przypadkach publikacje angielskojęzyczne w czasopiśmie zagranicznych. Jeden artykuł

opublikowano w czasopiśmie krajowym w języku polskim, podobnie jak uzupełniającą cykl monografię. Należy podkreślić, że w większości artykuły publikowano w renomowanych czasopismach, istotnych z punktu widzenia prezentacji najnowszych znaczących osiągnięć w zakresie badań transportowych. Sumaryczny Impact Factor dla czterech czasopism (na 31.01.2024) wynosił 26,343. Każdy z sześciu artykułów ukazał się w czasopiśmie z listy ministerialnej, chociaż o zróżnicowanej punktacji (od 40 do 140 punktów). Sumaryczna punktacja dla cyklu to 600 punktów (według listy z 5 stycznia 2024 r.). W skład cyklu włączono dwa artykuły opublikowane przed uzyskaniem awansu (stopień doktora). Wzmiankowane wyżej wskaźniki dla dorobku po ostatnim awansie zawodowym (cztery artykuły po 2012 roku) wyniosły odpowiednio: IF - 7,057, lista ministerialna - 320 punktów. Widoczny jest więc wyraźny spadek wartości IF. Jeśli chodzi o liczbę cytowań artykułów z cyklu, to według Web of Science wynosi ona 31 (tylko 7 po doktoracie), w bazie Scopus znajdujemy zaś 42 przypadki (10 od awansu). Indeks Hirscha (według bazy Scopus) na koniec stycznia 2024 wyniósł 8.

Stanowiąca uzupełnienie cyklu artykułów monografia naukowa (pt. „*Regres sieci transportu publicznego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad a wykluczenie transportowe młodzieży uczącej się*”) ukazała się w 2023 roku w wydawnictwie (IGiPZ PAN) znajdującym się na odpowiedniej liście ministerialnej. W ten sposób cykl artykułów i monografia spełniają łącznie przesłanki formalne.

Dorobek publikacyjny dr. Ciechańskiego jest jednak znacznie szerszy niż przedstawione do oceny dzieło naukowe. Łączna lista publikacji obejmuje około 70 pozycji. Kandydat ma na koncie (jako autor lub współautor) cztery monografie, 11 rozdziałów w monografiach polskojęzycznych i ponad 50 artykułów. Dorobek po uzyskaniu stopnia doktora przeważa nad publikacjami sprzed awansu. W ostatnich 10 latach powstały wszystkie monografie oraz ponad 30 artykułów, co wskazuje na wyraźny rozwój aktywności naukowej.

Na liście czasopism, w których kandydat publikował swoje prace, mamy renomowane tytuły (indeksowane w bazie Web of Science), jak *Journal of Transport Geography*, *Transport Reviews*, czasopisma polskie z dziedziny

geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej (*Przegląd Geograficzny, Geographia Polonica* czy *Studia Regionalne i Lokalne*).

W przypadku wielu publikacji mamy do czynienia z kilkoma autorami, co nie dziwi we współczesnych badaniach naukowych, a może często świadczyć o zdolności kandydata do pracy w zespołach badawczych. W przypadku tekstów włączonych do cyklu głównego osiągnięcia naukowego można z przekonaniem stwierdzić, że udział Kandydata nie ograniczał się do badań empirycznych czy samej redakcji tekstu, ale we wszystkich przypadkach obejmował też przynajmniej równoprawny udział w konstrukcji samego badania czy samym pomysłem na prowadzenie badań.

Ocena merytoryczna osiągnięcia naukowego

Przedstawiony przez Kandydata dorobek zostanie oceniony z kilku punktów widzenia, w tym spójności dobranych tekstów, hipotez i celów badań, metod i technik badań oraz wnioskowania. W ten sposób próba oceny na ile dorobek ten jest znaczący dla geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej będzie bardziej przejrzysta.

Tytuł osiągnięcia i jego zakres treści – spójność tematyczna cyklu

Na przedstawione osiągnięcie naukowe składa się cykl sześciu artykułów, opublikowanych w ciągu 15 lat (2006-2021) i uzupełniającej monografii wydanej w 2023 roku. Już sama rozpiętość czasowa ukazywania się wskazanych pozycji rodzi pytanie o spójność całego cyklu, na ile mogło to być zamierzone z góry, zaplanowane długofalowo przedsięwzięcie badawcze Kandydata. Jeżeli nawet nie było to od początku zamierzone działanie, to w efekcie otrzymaliśmy spójny tematycznie zestaw opracowań. Wszystkie dotyczą zagadnień transportowych, poczynając od tak podstawowych procesów transformacji, jak zmiany reguł prawnych (deregulacja), zmiany struktur własnościowych (wraz z pojawieniem się BIZ), forma prawnych przedsiębiorstw ptz, przez skalę i zasięg przestrzenny obsługi transportowej, po próby podsumowania ogółu zmian, by zakończyć bardziej pełnym opisem badanych zagadnień, ale w odniesieniu do wybranego obszaru.

W analizowanych tekstach mamy do czynienia głównie z analizami dla całej Polski (kolejowy i autobusowy przewóz osób), czasem wykraczamy poza jej granice (porównania z państwami grupy Wyszehradzkiej), a na koniec autor przechodzi do badań w skali regionalnej. Ten wybór (Beskid Niski i Bieszczady) jest także spójny ze wskazaniem obszarów poza głównymi korytarzami komunikacyjnymi (cel główny badań według autoreferatu). Niemniej ważna wydaje się konstatacja, że we wszystkich tekstach znajdziemy odniesienia (z różnym rozłożeniem akcentów) i do procesów transformacji systemu publicznego transportu zbiorowego (ptz) i do ich następstw (obserwowanych lub przewidywanych). Z tej perspektywy zasadne i poprawne wydaje się samo sformułowanie tytułu osiągnięcia naukowego.

Cele i hipotezy badawcze

Celem głównym badań była – zdaniem Kandydata - 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. Tak określone zadanie nie budzi zastrzeżeń co do jasności sformułowania czy zakresu tematycznego. Nieco inaczej jest, gdy spojrzymy na sformułowane na tej kanwie cele szczegółowe. Są wśród tych celów takie (jest ich większość), które mieszczą się w pełni w powyżej wskazanym celu głównym, ale już ostatni z siedmiu nie spełnia tego wymogu, bo dotyczy nie mieszkańców Beskidu Niskiego i Bieszczad a turystów odwiedzających badany region. Wygląda to trochę jak dołączenie do spójnego zestawu jeszcze jednego fragmentu, tylko z samej chęci – skądinąd zrozumiałej u badaczy – podzielenia się kolejnymi wynikami badań.

Odrębnego komentarza wymagają dwie postawione przez Kandydata hipotezy badawcze, szczególnie w zakresie możliwości ich weryfikacji (potwierdzenia lub nie). W przypadku hipotezy pierwszej, wielokrotnie złożonej trudność weryfikacyjna pojawia się już przy określeniu, że procesy transformacji systemu transportu zbiorowego „mogły sprzyjać” (zamiast po prostu „sprzyjały”, „prowadziły do”) polaryzacji i defragmentacji sieci pozamiejskiego ptz. Inna

wątpliwość ma charakter terminologiczny, bowiem użyto tu pojęcia „defragmentacja” zamiast poprawniejszego „fragmentacja” (podział całości na odrębne części).

Druga hipoteza z kolei odnosi się w pierwszej części do tych użytkowników pttz, którzy mieszkają głównie poza wyznaczonym przez autora obszarem działania pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego (mówi się w niej o mieszkańcach obszarów silnie zurbanizowanych). Z punktu widzenia głównego celu pracy wydaje się to zbędne. Wystarczyłoby pozostawić drugą część hipotezy („obywatele obszarów słabo zaludnionych i pogranicznych, ponosili głównie negatywne konsekwencje badanych procesów”), szczególnie że w całym toku argumentacji Kandydata trudno znaleźć odniesienia do konsekwencji pozytywnych. Podsumowując ten wątek, takie sformułowanie hipotez mogło nieco utrudnić autorowi ich weryfikację.

Metody i techniki badań

Dobór metod i technik badawczych w analizowanych tekstach stanowiących elementy osiągnięcia naukowego nie budzi poważnych zastrzeżeń. Zrozumiałe, że tak szeroki zakres problemów wymaga zastosowania adekwatnych do każdego z zagadnień procedur badawczych. Dodatkowo wpływ na to ma też zakres czasowy analiz (w sumie około 30 lat), dostępność źródeł zastanych i często konieczność poszukiwania ich uzupełnienia czy rozszerzenia o np. opinie użytkowników transportu zbiorowego. Stąd pojawiające się w ostatnich (biorąc chronologicznie) tekstach z całego cyklu i w monografii badania kwestionariuszowe na wybranych grupach respondentów czy wywiady pogłębione. Wybór niektórych technik wydaje się też być zdeterminowany przez zakres przestrzenny analiz i specyfikę przedmiotu badań (np. analizy kartograficzne zmian zasięgu sieci komunikacyjnej, analiza topologiczna sieci).

Wnioski z badań

Analiza wniosków z badań wykonanych przez Kandydata nie budzi zastrzeżeń co do ich zasadności, w oparciu o przedstawioną procedurę

badawczą czy zakres wykorzystanych danych. Konieczna jest jednak odpowiedź na pytanie, na ile wnioski te prowadzą nas (zawierają odniesienia) do tytułowych konsekwencji transformacji systemu ptz. Wskazywane przez autora badań następstwa badanych procesów zmian odnoszą się do kilku zagadnień o charakterze gospodarczym czy społecznym. W pierwszej grupie mamy więc następstwa procesów deregulacji, komercjalizacji czy prywatyzacji przedsiębiorstw transportowych dla samego sektora ptz. Chodzi o kłopoty z jego finansowaniem (także przez słabe zaangażowanie kapitału zagranicznego), co przekładało się na ograniczanie oferty przewozowej. Innym następstwem jest pojawienie się konkurencji licznych prywatnych przewoźników (odejście od publicznego charakteru usługi). Te zmiany szczególnie wyraźnie pokazał autor na przykładzie analiz sieci transportu publicznego w Bieszczadach i w Beskidzie Niskim (monografia). Dla tego obszaru wyraźnie widoczne są też daleko idące konsekwencje społeczne transformacji. Wspomniane zmiany zasięgu sieci obsługi prowadzą w najlepszym wypadku do zmian w kierunkach przemieszczeń, w gorszym następstwie do ograniczenia możliwości rozwojowych (dostęp do usług edukacyjnych czy innych usług podstawowych), aż po wykluczenie z rynku pracy.

Zaletą tak przedstawionego cyklu tekstów jest więc bardziej całościowe spojrzenie na zależności przestrzenne, gospodarcze i społeczne. Wychodząc od niewątpliwie poprawnych analiz cząstkowych (cztery pierwsze z prezentowanych artykułów) dochodzimy w części uzupełniającej cykl (monografia) do spojrzenia na ciąg przyczynowo skutkowy o dużym znaczeniu społecznym, szczególnie w odniesieniu do obszarów peryferyjnych, pogranicznych, słabiej zaludnionych.

Aktywność naukowa oraz osiągnięcia dydaktyczne, organizacyjne i popularyzujące naukę

Nie sposób nie zauważyć, że przedstawione przez Kandydata osiągnięcia w postaci publikacji naukowych nie byłyby możliwe bez podejmowania szerzej zakrojonej działalności naukowej. Mowa tu szczególnie o projektach

naukowych, w których Kandydat brał (bierze) udział i które są realizowane według jego koncepcji. Początkowo były to projekty realizowane wspólnie z prof. Z. Taylorem (promotor pracy doktorskiej Kandydata), ale stopniowo obserwujemy coraz większą samodzielność w podejmowaniu aktywności projektowej. Warto zaznaczyć, że w części zespołów badawczych współpraca ma charakter międzynarodowy (projekty po stronie polskiej i słowackiej).

Udział w wymianie myśli naukowej dokumentuje Kandydat przez wskazanie ponad 30 konferencji naukowych z jego czynnym udziałem (wystąpienia). Co ważne, aktywność ta, także z przypadkami konferencji o zasięgu międzynarodowym, nasiliła się istotnie po uzyskaniu stopnia doktora.

Być może najwięcej do poprawy jest jeszcze w zakresie współpracy naukowej z ośrodkami zagranicznymi (poza krajami sąsiadującymi z Polską). Jednak specyfika systemów transportu (ciągłość przestrzenna) niejako z definicji zachęca do rozwiązywania problemów wspólnych dla danego regionu.

Kandydat nie posiada dużego doświadczenia dydaktycznego, co nie dziwi w przypadku pracowników badawczych instytutów naukowych, chociaż instytucjonalnie ten „niedobór” jest do nadrobienia (np. przez szkoły doktorskie w ramach IGiPZ PAN). W działalności pozanaukowej zauważamy sporą aktywność na polu popularyzacji osiągnięć naukowych, współpracując z instytucjami muzealnymi.

Podsumowanie i wniosek końcowy

Po zapoznaniu się z dorobkiem naukowym dr. Ariela Ciechańskiego, czyli osiągnięcia naukowego, na które składa się cykl sześciu artykułów naukowych i monografia naukowej, przedstawionych pod wspólnym tytułem „Konsekwencje transformacji systemu pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w Polsce” stwierdzam, że osiągnięcie to spełnia wymogi Ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce z 20 lipca 2018 r (Dz. U. 2018 poz. 1668) oraz stanowi znaczący wkład w rozwój geografii społeczno-ekonomicznej, a szczególnie geografii transportu. Wkład ten dotyczy zwłaszcza: (1) identyfikacji złożonego charakteru przyczyn przemian w zakresie

publicznego transportu zbiorowego; (2) bardziej całościowego ujęcia roli transportu zbiorowego w obszarach pozamiejskich; (3) próby weryfikacji empirycznej związku między ofertą ptz a mobilnością młodych mieszkańców obszarów słabo zaludnionych. Nie ulega wątpliwości, że całość przedstawionego do oceny osiągnięcia naukowego Kandydata wpisuje się w coraz szerzej rozwijany nurt badań geograficznych określanych pojęciem „zwrotu infrastrukturalnego”, łączy bowiem analizy przestrzenne zmian o charakterze technicznym z reakcjami społecznymi (zmiany mobilności).

Ocena pozostałej działalności naukowo-badawczej Kandydata pozwala również stwierdzić, że dr Ariel Ciechański wykazuje się dużą aktywnością naukową, szczególnie w zakresie kierowania i uczestnictwa w zespołach badawczych, czynnego udziału w konferencjach naukowych.

W mojej ocenie przedstawione osiągnięcie naukowe stanowi istotny wkład do współczesnej wiedzy na temat zmian w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz i ich konsekwencji dla funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa na obszarach poza miejskich w Polsce. Podobnie pozytywnie należy ocenić pozostały dorobek Habilitanta.

Biorąc pod uwagę wartość naukową recenzowanego osiągnięcia (cykl artykułów oraz monografia) oraz pozostałego dorobku naukowego, organizacyjnego uważam, że dr Ariel Ciechański spełnia wymagania określone w Ustawie o stopniach i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki, z dnia 14 marca 2003 roku (Dz. U. 2005, nr 164, poz. 1365 oraz Dz. U. z 2011 r. nr 84, poz. 455), w Ustawie Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce z dnia 20 lipca 2018 r. (Dz. U. 2018 poz. 1668) oraz w Rozporządzeniu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 3 października 2014 r., (Dz. U. 2014, poz. 1383) i wnoszę o dopuszczenie kandydata do dalszych etapów postępowania habilitacyjnego.

Warszawa, 31.01.2024 r.

