



Dr hab. Maciej Smętkowski, prof. ucz.

Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG)

Uniwersytet Warszawski

Uniwersytet Szczeciński
ul. Adama Mickiewicza 64
PUNKT KANCELARYJNY NR 5

dnia 16. 06. 2025

W P Ł Y N Ę Ł O

RECENZJA OSIĄGNIĘĆ NAUKOWO-BADAWCZYCH DR TADEUSZA BOCHEŃSKIEGO

1) Sylwetka kandydata

Dr Tadeusz Bocheński uzyskał tytuł zawodowy magistra w 2009 roku w Katedrze Geografii Rozwoju Regionalnego Instytutu Geografii Uniwersytetu Gdańskiego. Stopień naukowy doktora nauk o Ziemi w zakresie geografii otrzymał w 2015 roku, również na Uniwersytecie Gdańskim, na podstawie rozprawy doktorskiej pt. „Przemiany towarowego transportu kolejowego w Polsce na przełomie XX i XXI wieku”, przygotowanej pod kierunkiem prof. dr. hab. Tadeusza Palmowskiego.

Habilitant 2015 roku jest zatrudniony na Uniwersytecie Szczecińskim jako adiunkt, początkowo na Wydziale Nauk o Ziemi, a następnie w Instytucie Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej tej uczelni.

Dorobek naukowy dr. Tadeusza Bocheńskiego obejmuje 59 publikacji, z czego 47 powstało po uzyskaniu stopnia doktora. Wśród nich znajduje się 5 monografii, 25 artykułów naukowych, 9 rozdziałów w monografiach zbiorowych oraz 3 prace opublikowane w materiałach pokonferencyjnych. Jedną z tych monografii, zatytułowaną „**Potencjał i perspektywy rozwoju transportu kolejowego w Polsce w ujęciu przestrzennym**”, dr Bocheński wskazuje jako osiągnięcie w rozumieniu art. 219 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce.

2) Ocena osiągnięcia naukowego

Ocenę - na podstawie Art. 219 ust 1. ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. *Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* - rozpocznę od recenzji przedstawionego przez dr Bocheńskiego osiągnięcia naukowego, czyli monografii wydanej przez Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego - wymienione w wykazie wydawnictw publikujących recenzowane monografie naukowe ogłoszonym przez MNiSW.

Monografia zatytułowana „*Potencjał i perspektywy rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w Polsce ujęciu przestrzennym*” liczy 316 stron, w tym 64 stron aneksów i spisów. Jej celem poznawczym była ocena obecnego stanu infrastruktury kolejowej oraz planów jej

rozbudowy na tle dostępu miast i gmin do transportu kolejowego oraz połączeń między nimi. Ponadto autor sformułował cel aplikacyjny dotyczący wskazania działań służących zapewnieniu jak największej liczbie mieszkańców dostępu do transportu kolejowego oraz pogodzenia potrzeb przewozów towarowych i pasażerskich. Taki dobór celów łączących aspekty badawcze i wdrożeniowe uważam za właściwy, gdyż pozwala wykorzystać w praktyce wnioski płynące z diagnozy potencjału transportu kolejowego w Polsce.

Cele opracowania zostały zoperacjonalizowane przez habilitanta przy pomocy następujących pytań badawczych:

- 1) W jakim stopniu istniejąca infrastruktura kolejowa jest dostosowana do współczesnych potrzeb przewozowych osób i towarów?
- 2) W jaki stopniu istniejące pasażerskie stacje kolejowe są zintegrowane z dworcami autobusowymi, portami lotniczymi i terminalami promowymi?
- 3) Czy i w jakim stopniu planowane inwestycje kolejowe przyczyniają się do poprawy dostępu miast i gmin do transportu kolejowego oraz połączeń międzymiastowych?
- 4) Gdzie jeszcze występują braki w infrastrukturze kolejowej?

Choć pytania te stanowią użyteczną podstawę analizy, w niektórych aspektach są – w mojej ocenie - one zbyt ogólne i niedostatecznie precyzyjne. Ponadto przy braku jasno sformułowanych hipotez badawczych może to utrudniać udzielenie na nie jednoznacznych odpowiedzi. Dotyczy to m.in. pytania pierwszego, w którym nie doprecyzowano, co autor rozumie przez „współczesne potrzeby przewozowe”, oraz pytania czwartego, w którym nie zdefiniowano, czym są „braki” w infrastrukturze. Natomiast sformułowana hipoteza badawcza *„w planowanych nowych liniach kolejowych są odcinki, które nie mają uzasadnienie w kontekście zapewnienia optymalnych połączeń między miastami, nie planuje się natomiast rozbudowy linii kolejowych lub ich odcinków zagrożonych kongestią”* odnosi się wyłącznie do pytania trzeciego. Z kolei sformułowana przez kandydata hipoteza pomocnicza, dotycząca skutków regionalizacji infrastruktury kolejowej, nie jest wprost powiązana z którymkolwiek z postawionych pytań.

Choć powyższe zastrzeżenia nie przekreślają wartości naukowej pracy, to jednak wskazują na brak precyzji w formułowaniu problematyki badawczej, co nie w pełni odpowiada standardom, jakim powinno sprostać opracowanie naukowe w postępowaniu na stopień doktora habilitowanego.

Zakres tematyczny monografii został zaprezentowany w formie modelu (s. 13), który ilustruje zależności pomiędzy uwarunkowaniami, potencjałem a perspektywami rozwoju transportu kolejowego w Polsce. W mojej ocenie stanowi to istotny atut opracowania, który pozytywnie wpływa na jego przejrzystość i ułatwia lekturę. Z drugiej strony, pewne wątpliwości może budzić kompletność tego modelu – przykładowo, brak zależności (strzałki) między stanem infrastruktury kolejowej a analizą porównawczą regionów, co było jednak przedmiotem badań

przedstawionych w monografii. Tego typu niespójność może sugerować, że model nie w pełni odzwierciedla rzeczywisty zakres przeprowadzonych analiz.

Praca składa się z czterech rozdziałów, które dotyczą kolejno: uwarunkowań rozwoju transportu kolejowego, potencjału infrastruktury kolejowej w Polsce, perspektyw jej rozwoju oraz wniosków i rekomendacji. Dodatkowo zawiera osobną część zatytułowaną „Podsumowanie i wnioski końcowe”. Taki układ treści można uznać za logiczny, z wyjątkiem relacji pomiędzy rozdziałem czwartym a częścią końcową, co zostanie ukazane poniżej. Proporcje treści pomiędzy poszczególnymi częściami monografii są dobrze dobrane i adekwatne do celów opracowania.

Rozdział pierwszy pełni rolę wprowadzenia ukazując między innymi europejski kontekst rozwoju transportu kolejowego w Polsce istotny szczególnie ze względu na członkostwo Polski w Unii Europejskiej. Stanowi on także podstawę do przeprowadzenia międzynarodowej analizy porównawczej infrastruktury kolejowej przedstawionej w Załączniku 1. W rozdziale omówiono również zagadnienia dotyczące kolei dużych prędkości, ram prawno-organizacyjnych funkcjonowania kolei, a także europejskich sieci transportowych. Przedstawiono przegląd dotychczasowego stanu wiedzy na temat infrastruktury i przewozów kolejowych w Polsce, wskazując na brak kompleksowych opracowań dotyczących najnowszego okresu. Tymczasem jak pokazano jest to okres, w którym udało się przełamać, w tym dzięki funduszom unijnym, regres tego sektora, co było przedmiotem licznych opracowań. Dr Bocheński w tym rozdziale zwraca również uwagę na zmiany instytucjonalne, związane z odejściem od modelu zintegrowanego przedsiębiorstwa PKP na rzecz systemu spółek niezależnych, oraz na liberalizację rynku przewozów – szczególnie towarowych.

Drugi rozdział poświęcony został infrastrukturze kolejowej, przedstawionej w podziale na obiekty liniowe i punktowe. W części dotyczącej obiektów liniowych opisano sieć kolejową z perspektywy zróżnicowania regionalnego, klasyfikacji linii kolejowych oraz natężenia ruchu pociągów pasażerskich i towarowych. W części dotyczącej infrastruktury punktowej ukazano stacje i terminale towarowe, a także pasażerskie. Najistotniejszym elementem rozdziału jest analiza dopasowania sieci kolejowej do rozmieszczenia potencjalnych użytkowników. Autor przeprowadził analizę dostępu do transportu kolejowego na poziomie gminnym – zarówno w kontekście ruchu towarowego, jak i pasażerskiego – uwzględniając okres powstania infrastruktury, częstotliwość kursowania pociągów oraz istnienie odpowiednich obiektów punktowych. Dodatkowo ocenił dostęp do kolei z punktu widzenia pozycji poszczególnych jednostek w sieci osadniczej, koncentrując się na ich minimalnej wielkości i pełnionych funkcjach administracyjnych. W mojej ocenie jest to najbardziej wartościowa część opracowania, ale trochę brakuje mi w nim oceny dostępu do infrastruktury nie tylko pod względem jej lokalizacji w danej gminie, ale odległości np. czasowej do infrastruktury punktowej (również w przypadku sąsiednich gmin), w tym przy uwzględnieniu jej znaczenia mierzonego przykładowo natężeniem ruchu pociągów.

Ponadto autor dla poszczególnych województw obliczył wskaźniki wydłużenia trasy pomiędzy miastami wojewódzkimi a powiatowymi, co pozwoliło wskazać potencjalne lokalizacje nowych inwestycji kolejowych o znaczeniu regionalnym. W tym przypadku zasadne moim zdaniem byłoby również uwzględnienie czasów przejazdu między tymi ośrodkami. Pewne wątpliwości budzi też przyjęcie województwa jako niejako odrębnego systemu transportowego bez uwzględnienia powiązań między ośrodkami z różnych województw (z wyłączeniem ukazanych w kolejnej części monografii relacji między ośrodkami stołecznymi regionów). Choć takie podejście może być uzasadnione z punktu widzenia administracyjnego, w tym funkcjonowania samorządowych spółek kolejowych, a priori pomija ono jednak rzeczywiste i potencjalne relacje lokalne przekraczające granice administracyjne np. w relacji Elbląg-Gdańsk.

Na tle powyższych analizy dopasowanie kolei do potrzeb przedsiębiorstw przemysłowych i portów morskich przedstawione są w monografii dość pobieżnie koncentrując się głównie na kwestii istnienia linii i stacji kolejowych oraz bocznic. Cennym elementem tej części pracy jest natomiast analiza potencjału integracji transportu kolejowego z innymi środkami transportu m.in. dzięki ocenie odległości pomiędzy stacją kolejową a dworcem autobusowym dla miastach liczących powyżej 10 tys. mieszkańców.

Rozdział trzeci dotyczy perspektyw rozwoju infrastruktury kolejowej. Rozpoczyna się od omówienia jej znaczenia w kontekście europejskiej i krajowej polityki transportowej. Dla Polski zaprezentowano plany rozwoju sieci kolejowej, w szczególności w odniesieniu do koncepcji kolei dużych prędkości (KDP), Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) oraz programu Kolej+. Wskazano także na inicjatywy samorządów wojewódzkich, z których część – co istotne w kontekście wcześniejszej uwagi – obejmuje również rozwój lokalnych połączeń międzywojewódzkich. Uwzględniono również plany zarządcy infrastruktury (PKP PLK). Podsumowując autor przeprowadził w tym rozdziale wartościową ocenę planowanych inwestycji pod kątem ich wpływu na poprawę dostępności transportu kolejowego – zarówno na poziomie gmin, jak i miast powyżej 10 tys. mieszkańców.

Czwarty rozdział „Wnioski i rekomendacje” ma eklektyczny charakter. Zawiera podsumowanie polityki transportowej oraz kwestii zarządzania infrastrukturą kolejową, odnosi się do stanowiska KPZK w sprawie strategicznego studium lokalizacyjnego CPK, ocenia plany inwestycyjne w transporcie kolejowym i przedstawia autorskie propozycje rozwiązań, m.in. dotyczące powiązania KDP z portami lotniczymi oraz ich integracji z istniejącą siecią konwencjonalną. Znajduje się tu również część zatytułowana „Klasyfikacja analizowanych planów i efekty ich realizacji”, która ze względu na swój charakter powinna być raczej umieszczona w rozdziale trzecim monografii.

Po tym rozdziale następuje część zatytułowana „Podsumowanie i wnioski końcowe”. W mojej ocenie niezasadne było jej oddzielenie od rozdziału 4. Bardziej logiczne byłoby przedstawienie najpierw wniosków, a dopiero następnie rekomendacji. Przyjęcie przez autora innej kolejności

zaburza bowiem związek przyczynowo skutkowy między nimi. Dodatkowo w tej części zawarto treści analityczne (np. Ryc. P1 i P2), które w mojej ocenie powinny znaleźć się w empirycznej części pracy. Trudno również jednoznacznie odnieść się do przedstawionej przez autora weryfikacji hipotez badawczych. Jedna z nich dotycząca modelu zarządzania infrastrukturą kolejową nie była bowiem bezpośrednio powiązana z pytaniami badawczymi, natomiast weryfikacja drugiej związanej z efektywnością planowanych inwestycji została w dużej mierze przeprowadzona w rozdziale „Wnioski i rekomendacje”.

Podsumowując powyższą ocenę można wskazać następujące silne i słabe strony przedstawionego osiągnięcia naukowego dr Tadeusza Bocheńskiego:

Mocne strony:

- kompleksowość przedstawienia dostępu do infrastruktury kolejowej na poziomie lokalnym,
- rzetelność oceny kolejowych planów inwestycyjnych i autorskie propozycje rozwiązań w tym zakresie,
- wysoka aplikacyjność wyników przeprowadzonych badań

Słabe strony:

- ułomności we właściwym powiązaniu pytań i hipotez badawczych,
- dość ograniczony zestaw metod badawczych, nieuwzględniający m.in. kwestii dostępności potencjałowej oraz buforów czasu dojazdu do stacji kolejowych,
- brak wykorzystania kartogramów tematycznych do przedstawienia porównań międzyregionalnych, na rzecz nieuporządkowanych monotonicznie wykresów słupkowych, co utrudnia ocenę przestrzenną analizowanych zjawisk.

Należy jednocześnie stwierdzić, że mimo krytycznych uwag monografia wnosi istotny wkład do rozwoju dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna m.in. pod względem wielowymiarowej analizy dostępu gmin do transportu kolejowego, a także oceny połączeń kolejowych między wybranymi miastami.

3) Ocena aktywności naukowej, dydaktycznej, organizacyjnej oraz współpracy międzynarodowej

Na pozostały dorobek dr Bocheńskiego po doktoracie składa się 47 prac, w tym 5 monografii i 14 rozdziałów w monografiach oraz 25 artykułów naukowych. Te ostatnie były publikowane głównie w czasopiśmie polskich, a w szczególności w Pracach Komisji Geografii Komunikacji PTG (70 pkt) (6 artykułów) oraz Geografii Przemysłu (40 pkt) (9 artykułów). Pozostałe teksty w języku polskim opublikowano w czasopiśmie niżej punktowanych takich jak Przegląd Komunikacyjny (20 pkt) oraz spoza listy takich jak Problemy Transportu i Logistyki. W języku angielskim habilitant opublikował natomiast współautorski artykuł w Sustainability (40%) (100

pkt) oraz w Journal of Geography, Politics and Society (30%) (40 pkt), a także w European Journal of Service Management, które nie figuruje jednak na liście ministerialnej. Ponadto w jego dorobku znalazły się trzy artykuły w budzącym kontrowersję i usuniętym ze bazy SCOPUS czasopiśmie European Research Studies Journal, do których jednak nie odnosi się w autoreferacie.

Wśród monografii – poza przedstawioną do oceny publikacją - jedna wydana również przez Wydawnictwa Uniwersytetu Szczecińskiego przedstawiała wyniki badań przeprowadzonych przez niego w ramach doktoratu „Przemiany towarowego transportu kolejowego w Polsce na przełomie XX i XXI wieku”. Należy przy tym zwrócić uwagę, że pewne aspekty poruszone w tym opracowaniu zostały też uwzględnione – choć po ich aktualizacji – również w osiągnięciu habilitacyjnym. Kolejne dwie monografie, w tym jedna współautorska weszły w skład zapoczątkowanej przez habilitanta serii „Badania Miast” publikowanej przez wydawnictwo naukowe macierzystej uczelni, ale nie zostały dołączone do wniosku habilitacyjnego. Istotną pozycją jest też współautorska (90%) praca „Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze”, którą wydało Wydawnictwo Bernardinum.

Na podstawie tego dorobku można wskazać, że obszar zainteresowań naukowych dr Bocheńskiego dotyczy poza transportem kolejowym również innych subdyscyplin geografii komunikacji, w tym portów morskich oraz logistyki, a także geografii miast w zakresie funkcji, potencjału instytucjonalnego i powiązań transportowych ośrodków miejskich oraz zasięgu ich oddziaływania, a także wybranych elementów (np. obsługa transportem kolejowym zakładów przemysłowych) związanych z geografiami przemysłu.

Wskaźniki bibliograficzne dorobku naukowego kandydata wynosiły odpowiednio dla Google Scholar (H=8, 204 cytowania), a dla Web of Science (H=2, 21 cytowania). Te stosunkowo niskie wartości są pochodną publikacji dorobku naukowego głównie w czasopiśmie o stosunkowo wąskim „branżowym” zakresie oddziaływania. Najczęściej cytowanymi pozycjami według Google Scholar były przywołana wyżej współautorska monografia wydana przez Bernardinum oraz artykuł w czasopiśmie Sustainability (MDPI).

Ogólna skala współpracy naukowej kandydata była stosunkowo niewielka. Zdecydowana większość publikacji dr Bocheńskiego była jednoautorska, w współpraca publikacyjna w dużej mierze ograniczała się do pracowników i doktorantów Uniwersytetu Szczecińskiego. Jedynie cztery prace powstały we współautorstwie z badaczami spoza tej uczelni, w tym m.in. z prof. Tadeuszem Palmowskim. Na korzyść habilitanta można wskazać, że podjął działania na rzecz rozwoju tej współpracy w trakcie krótkiego stażu naukowego w Katedrze Logistyki i Systemów Transportowych Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.

Wymiar międzynarodowy działalności naukowej habilitanta był jeszcze bardziej ograniczony. Poza udziałem w dwóch konferencjach odbywających się w Obwodzie Królewieckim poświęconych współpracy w makroregionie bałtyckim i współautorstwie referatu

prezentowanego w Dortmundzie, kandydat po doktoracie nie uczestniczył w zagranicznych konferencjach naukowych. Ogółem dr Bocheński brał udział w 38 konferencjach, z czego 12 miało miejsce przed uzyskaniem stopnia doktora. Wyniki swoich badań prezentował głównie podczas konferencji organizowanych przez Komisję Komunikacji oraz Komisję Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego. Wziął również udział w 10 konferencjach branżowych, w tym raz jako zaproszony panelista.

Doświadczenia w realizacji projektów badawczych kandydata są ograniczone do grantów uczelnianych udzielanych w ramach dotacji celowej MNiSW w latach 2011-2018, które ustały wraz zakończeniem tej formy wsparcia uczelni wyższych. Dr Bocheński wykazuje się natomiast aktywnością we współpracy z sektorem publicznym i organizacjami gospodarczymi. Wykonywał opracowania na rzecz Urzędu Miejskiego w Elblągu, Miasta i Gminy Gryfice oraz angażował się w prace dotyczące rozwoju Szczecina i Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Podsumowując działalność naukową kandydata, należy zwrócić uwagę na kilka pozytywnych aspektów, takich jak jasno zdefiniowane i konsekwentnie rozwijane zainteresowania badawcze w zakresie geografii transportu, w tym zwłaszcza kolejowego. Na uznanie zasługuje również aplikacyjny charakter prowadzonych badań. Z drugiej strony, wąski zakres tematyczny oraz brak wyraźnego odniesienia do szerszych zagadnień rozwoju społeczno-gospodarczego układów terytorialnych skutkują ograniczoną problemowością jego analiz, co przekłada się na relatywnie niską cytowalność jego dorobku. W konsekwencji rozpoznawalność naukowa kandydata jest stosunkowo niewielka, zwłaszcza w ujęciu międzynarodowym. Wskazuje to jednoznacznie na potrzebę poszerzenia zakresu tematycznego badań oraz umiędzynarodowienia działalności naukowej, co umożliwiłoby lepsze wpisanie się w główne nurty badań geografii społeczno-ekonomicznej.

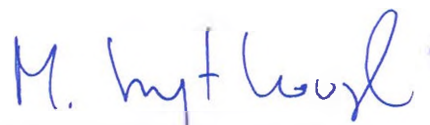
Działalność dydaktyczna habilitanta obejmuje przede wszystkim liczne wykłady, ćwiczenia i laboratoria realizowane w macierzystej uczelni na studiach licencjackich, magisterskich oraz podyplomowych. Kandydat ma też doświadczenie w opiece nad pracami licencjackimi i magisterskimi, a także uczestniczy w programach służących poprawie jakości kształcenia i tworzeniu nowych kierunków studiów. Jedna z prac magisterskich przygotowana pod jego kierunkiem została wyróżniona w konkursie na najlepszą pracę magisterską z zakresu Geografii Komunikacji. Habilitant pełni również funkcje promotora pomocniczego w jednym przewodzie doktorskim.

Działalność organizacyjna dr Bocheńskiego koncentruje się na pracach w organach i komisjach uczelnianych, początkowo na Uniwersytecie Gdańskim, a potem na Uniwersytecie Szczecińskim. Kandydat jest też pomysłodawcą i redaktorem naczelnym serii *Badania Miast* wydawanej przez Wydawnictwa Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ponadto przewodniczył Komitetowi Organizacyjnemu VIII międzynarodowej konferencji naukowej „Problemy i wyzwania geografii komunikacji” zorganizowanej w 2023 roku w Szczecinie.

4) Konkluzja

Całokształt aktywności naukowo-badawczej, dydaktycznej, organizacyjnej oraz współpracy międzynarodowej dr Tadeusza Bocheńskiego należy ocenić jak przecięty. Dorobek publikacyjny kandydata i jego upowszechnienie są stosunkowo niewielkie, co wynika z wąskiego pola badawczego i małego umiędzynarodowienia jego działalności naukowej. Niemniej jednak **aktywność naukową kandydata w zakresie geografii transportu należy uznać za istotną**, a potencjalną aplikacyjność jego badań ocenić jako wysoką. Z kolei **wkład przedstawionej monografii w rozwój stanu wiedzy w zakresie geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej należy - mimo uwag krytycznych - uznać za wystarczający** do otrzymania stopnia doktora habilitowanego.

W związku z powyższym, zgodnie z art. 219 ustawy *Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1571 ze zm.) wnioskuję o dopuszczenie dr Tadeusza Bocheńskiego do dalszego etapu postępowania habilitacyjnego.



Dr hab. Maciej Smętkowski, prof. UW

Warszawa, 31 maja 2025 r.