



Dr hab. Szymon Wiśniewski, prof. UŁ

Łódź, dn. 26.05.2025 r.

Instytut Zagospodarowania Środowiska
i Polityki Przestrzennej
Wydział Nauk Geograficznych
Uniwersytet Łódzki

90-142 Łódź

ul. Kopcińskiego 31

szymon.wisniewski@geo.uni.lodz.pl

Recenzja
osiągnięć naukowych dra Tadeusza Bocheńskiego
w postępowaniu habilitacyjnym, w dziedzinie nauk społecznych,
w dyscyplinie geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna

1. Podstawy formalne

Recenzja została przygotowana w ramach realizacji zadania powierzonego przez Radę Naukową Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu Szczecińskiego (Uchwała nr 17/2025). W dniu 13 marca 2025 r., działając na podstawie art. 221 ust. 5 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2024 r. poz. 1571 ze zm.), § 128 ust. 1 i 2 Statutu Uniwersytetu Szczecińskiego, stanowiącego załącznik do uchwały nr 58/2019 Senatu Uniwersytetu Szczecińskiego z dnia 30 maja 2019 r. w sprawie przyjęcia Statutu Uniwersytetu Szczecińskiego (ze zm.) oraz § 50 ust. 8 uchwały nr 99/2023 Senatu Uniwersytetu Szczecińskiego z dnia 28 września 2023 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia postępowań w sprawie nadania stopni naukowych w Uniwersytecie Szczecińskim, Rada Naukowa Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu Szczecińskiego powołała mnie w skład Komisji habilitacyjnej w postępowaniu o nadanie stopnia doktora habilitowanego dr. Tadeuszowi Bocheńskiemu, wyznaczając mi rolę recenzenta. Zostałem o tym poinformowany przez Przewodniczącą Rady Naukowej Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu Szczecińskiego, dra hab. Przemysława Pluskota, prof. US, pismem z dnia 19 marca 2025 r.

Niniejsza recenzja stanowi analizę stopnia spełnienia przez Habilitanta wymagań formalnych i merytorycznych stawianych kandydatom do stopnia doktora habilitowanego, określonych w art. 219 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o

szkolnictwie wyższym i nauce. Zgodnie z brzmieniem tego przepisu, warunkiem koniecznym do nadania stopnia doktora habilitowanego jest: (1) posiadanie stopnia naukowego doktora, (2) posiadanie w dorobku osiągnięcia naukowego stanowiącego znaczny i oryginalny wkład w rozwój określonej dyscypliny naukowej – w tym przypadku geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej – oraz (3) wykazanie się istotną, systematyczną aktywnością naukową, prowadzoną w więcej niż jednej jednostce naukowej, w szczególności w ośrodkach zagranicznych. W niniejszej opinii poddano weryfikacji zarówno zawartość merytoryczną dorobku naukowego Habilitanta, jak i charakter oraz skalę Jego aktywności akademickiej w kontekście powyższych kryteriów.

Przedłożonym do oceny osiągnięciem naukowym (art. 219 ust. 1. pkt 2a ustawy), stanowiącym podstawę wniosku o nadanie stopnia doktora habilitowanego, jest autorska monografia pt. *Potencjał i perspektywy rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w Polsce w ujęciu przestrzennym* (Bocheński T., 2024, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin, ISBN: 978-83-7972-826-8). Habilitant określa przedłożone osiągnięcie naukowe jako *wyniki badań nad rozwojem transportu kolejowego w Polsce w odniesieniu do sieci osadniczej oraz obsługi ludności i przewozów towarowych*. Sformułowanie to, choć trafnie oddaje ogólny zakres tematyczny prowadzonych badań, może być uznane za mylące z perspektywy formalnej oceny dorobku habilitacyjnego. W opinii recenzenta trafniejsze byłoby przyjęcie tytułu opublikowanej monografii bądź jego zbliżonego wariantu jako oficjalnego określenia osiągnięcia naukowego. Tytuł ten – *Potencjał i perspektywy rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w Polsce w ujęciu przestrzennym* – w sposób bardziej jednoznaczny i adekwatny oddaje zarówno zakres, jak i charakter przeprowadzonych analiz oraz przyjętą perspektywę badawczą.

W Wykazie osiągnięć naukowych albo artystycznych, stanowiących znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny, Habilitant wskazuje również cykl powiązanych tematycznie artykułów naukowych, kwalifikowany – zgodnie z art. 219 ust. 1 pkt 2b ustawy – jako osiągnięcie o charakterze równoważnym z monografią. W skład tego zestawu publikacji wchodzi trzy artykuły:

- Bocheński T., 2019, *Przemysł w portach morskich Regionu Morza Bałtyckiego*, Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG, 33(4), s. 80–94.
- Bocheński T., 2020, *Industry in seaports in Poland*, Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG, 34(4), s. 22–37.

- Bocheński T., 2024, *Rozwój infrastruktury magazynowej na bliskim zapleczu portów morskich w Polsce na tle potencjału miast portowych i relacji port–miasto*, Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG, 38(1), s. 7–26.

W ocenie recenzenta wskazanie tego zestawu publikacji w wykazie osiągnięć naukowych może być interpretowane jako podkreślenie przez Habilitanta ich szczególnej roli w dorobku naukowym. Niemniej jednak, wzmianka o tym cyklu pojawia się wyłącznie we wspomnianym wykazie – Habilitant nie odnosi się do niego w autoreferacie. Z tego względu recenzent nie traktuje tego zestawu jako cyklu publikacji w rozumieniu art. 219 ust. 1 pkt 2b ustawy, a tym samym nie poddaje go szczegółowej analizie jako samodzielnego osiągnięcia habilitacyjnego.

2. Sylwetka kandydata

Dr Tadeusz Bocheński jest absolwentem jednolitych studiów magisterskich na kierunku geografia, realizowanych w latach 2004–2009 w Uniwersytecie Gdańskim, na Wydziale Oceanografii i Geografii. Tytuł magistra uzyskał na podstawie pracy pt. *Potencjał rozwojowy subregionu elbląskiego*, przygotowanej pod kierunkiem dra hab. Tadeusza Palmowskiego, prof. UG w Katedrze Geografii Rozwoju Regionalnego. Równolegle rozwijał swoje kompetencje w zakresie planowania przestrzennego, kończąc w latach 2009–2010 studia podyplomowe *Zarządzanie rozwojem przestrzennym miast* na Politechnice Gdańskiej. W ich ramach opracował, wspólnie z mgr Ewą Grzybowską, pracę pt. *Koncepcja rozwoju systemu transportu szynowego w Metropolii Trójmiejskiej – wybrane zagadnienia*.

W latach 2009–2015 dr Tadeusz Bocheński był uczestnikiem studiów doktoranckich w Instytucie Geografii Uniwersytetu Gdańskiego. Stopień doktora nauk o Ziemi w zakresie geografii uzyskał w dniu 16 stycznia 2015 r. na podstawie rozprawy doktorskiej pt. *Przemiany towarowego transportu kolejowego w Polsce na przełomie XX i XXI wieku*, napisanej pod kierunkiem prof. dra hab. Tadeusza Palmowskiego. Recenzentami rozprawy byli prof. dr hab. Stanisław Koziarski (Uniwersytet Opolski) oraz prof. dr hab. Zdzisław Kordel (Uniwersytet Gdański). W okresie studiów doktoranckich Habilitant prowadził badania naukowe w Katedrze Geografii Rozwoju Regionalnego oraz zajęcia dydaktyczne, przede wszystkim na kierunku gospodarka przestrzenna – zarówno w ramach obowiązkowego pensum, jak i na podstawie odrębnych umów, na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych.

Po uzyskaniu stopnia doktora Habilitant związał swoją działalność naukowo-dydaktyczną z Uniwersytetem Szczecińskim, gdzie od 27 lutego 2015 r. zatrudniony jest na stanowisku adiunkta. Do 30 września 2019 r. pracował na Wydziale Nauk o Ziemi, a następnie – w wyniku reorganizacji – w Instytucie Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej.

Dr Tadeusz Bocheński poszerzał także swoje kwalifikacje w zakresie logistyki i systemów transportowych, kończąc w latach 2016–2017 studia podyplomowe *Logistyka i spedycja w transporcie kolejowym* na Wydziale Nauk Stosowanych Wyższej Szkoły Biznesu w Dąbrowie Górniczej. Uwieńczeniem tych studiów była praca pt. *Rozwój transportu intermodalnego z wykorzystaniem kolei w Polsce*, napisana pod kierunkiem prof. dra hab. Marka Sitarza. W ramach tego samego programu ukończył również specjalistyczne szkolenie i uzyskał certyfikat audytora wewnętrznego systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), systemu zarządzania utrzymaniem (MMS) oraz standardu IRIS.

Dorobek publikacyjny dr. Tadeusza Bocheńskiego obejmuje łącznie 59 recenzowanych pozycji, z czego 12 zostało opublikowanych przed uzyskaniem stopnia doktora. Po 2015 r. Habilitant opublikował 5 monografii, 25 artykułów naukowych, 14 rozdziałów w monografiach oraz 3 teksty w materiałach konferencyjnych. Dorobek publikacyjny Habilitanta przedstawia się jako spójny i konsekwentnie rozwijany, a jego skala (głównie liczebna) – w perspektywie blisko dziesięciu lat od uzyskania stopnia doktora – wydaje się odpowiednia i proporcjonalna względem charakteru prowadzonych badań.

Publikacje Habilitanta ukazywały się zasadniczo wyłącznie w krajowych czasopismach geograficznych i branżowych, takich jak *Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG*, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, *Problemy Transportu i Logistyki* czy *Przegląd Komunikacyjny*. Tylko nieliczne prace opublikowano w czasopismach zagranicznych lub w języku angielskim – w tym m.in. w *Sustainability*. W opinii recenzenta istotnym ograniczeniem i słabością dorobku publikacyjnego jest brak umiędzynarodowienia – rozumianego zarówno jako otwarcie się na szersze grono odbiorców, jak i poddanie wyników badań szerszemu, międzynarodowemu procesowi recenzijnemu. Tego rodzaju działania mogłyby istotnie przyczynić się zarówno do rozwoju naukowego samego Habilitanta, jak i do podniesienia jakości Jego publikacji.

Z dokumentacji wynika, że Habilitant prowadził większość badań w sposób indywidualny. Choć świadczy to o Jego umiejętności samodzielnej i systematycznej pracy, nie sposób w pełni podzielić argumentacji przedstawionej przez Habilitanta, według której ograniczona współpraca badawcza wynikała głównie z braku osób zajmujących się podobną problematyką. W ocenie recenzenta, sytuację tę należałoby raczej potraktować jako impuls do poszukiwania szerszych form współpracy – zarówno interdyscyplinarnej, jak i międzyśrodowiskowej – niż jako uzasadnienie dla jej ograniczenia. Współdziałanie z badaczami reprezentującymi inne dziedziny, a także otwartość na dialog z ośrodkami zagranicznymi, często prowadzą do powstawania najbardziej wartościowych poznawczo i aplikacyjnie rezultatów, a zarazem zwiększają szanse na pozyskiwanie finansowania zewnętrznego. Samodzielna praca, choć niewątpliwie cenna i świadcząca o wysokim poziomie organizacji i zaangażowania, nie pozwala w pełni wykorzystać potencjału badawczego Habilitanta, który – w opinii recenzenta – mógłby zostać istotnie wzmocniony dzięki współpracy o charakterze sieciowym i interdyscyplinarnym.

Należy przy tym podkreślić, że rozwijanie tego typu współpracy – zwłaszcza o zasięgu międzynarodowym – w żaden sposób nie stoi w sprzeczności z docieraniem do krajowego odbiorcy. Przeciwnie, może sprzyjać szerszemu upowszechnianiu wyników badań w Polsce, oferując jednocześnie szerszy kontekst porównawczy, nowe perspektywy analityczne oraz wzbogacając debatę naukową o doświadczenia i metody wypracowane poza krajowym środowiskiem akademickim.

Warto podkreślić, że mimo wszystko po uzyskaniu stopnia doktora Habilitant podjął współpracę z innymi autorami – czego rezultatem było 13 współautorskich publikacji (23,6% całego dorobku). Współpracował zarówno z naukowcami z innych ośrodków (Uniwersytet Gdański, Uniwersytet Morski w Gdyni, IGiPZ PAN), jak i z przedstawicielami własnej jednostki oraz doktorantami i absolwentami Uniwersytetu Szczecińskiego.

Według danych bibliometrycznych (stan na listopad 2024 r.), publikacje dra Tadeusza Bocheńskiego były cytowane 204 razy w Google Scholar, 151 razy w ResearchGate, 21 razy w Web of Science i 11 razy w Scopusie. Indeks Hirscha wynosi odpowiednio 8 (GS), 7 (RG), 2 (WoS) i 1 (Scopus). Choć niektóre publikacje, takie jak artykuł w czasopiśmie Sustainability czy monografia dotycząca roli kolei w obsłudze portów, zostały dobrze zauważone, to jednak – biorąc pod uwagę czas trwania aktywności naukowej Habilitanta – wartości te należy uznać za niskie.

Warto zaznaczyć, że wspomniany artykuł opublikowany w *Sustainability* pozostaje jedyną publikacją Habilitanta w czasopiśmie posiadającym współczynnik wpływu (Impact Factor). Choć jest to osiągnięcie zasługujące na odnotowanie, należy jednocześnie zauważyć, że – w świetle dorobku obejmującego blisko 60 pozycji – skala obecności w czasopismach o zasięgu międzynarodowym i mierzalnym oddziaływaniu pozostaje wyraźnie ograniczona. W ocenie recenzenta, szersza aktywność publikacyjna w tego typu tytułach mogłaby znacząco przyczynić się do zwiększenia widoczności dorobku Habilitanta oraz jego naukowego oddziaływania.

3. Ocena osiągnięcia naukowego

Osiągnięcie naukowe przedstawione przez Habilitanta – monografia pt. *Potencjał i perspektywy rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w Polsce w ujęciu przestrzennym* – została opublikowana w 2024 roku przez Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego (ISBN 978-83-8227-358-4, ss. 316). Recenzentami wydawniczymi byli prof. dr hab. Piotr Rosik, prof. dr hab. Krystyna Wojewódzka-Król oraz prof. dr hab. Zbigniew Taylor.

Pomimo istotnego charakteru monografii w dorobku naukowym Habilitanta – dokument ten został wskazany jako osiągnięcie wiodące w dorobku habilitacyjnym – jego prezentacja w autoreferacie jest bardzo ograniczona objętościowo i merytorycznie. Na 40 stronach autoreferatu poświęcono jej niespełna trzy strony, bez wyraźnego przedstawienia struktury pracy, głównych wątków analitycznych czy sposobu, w jaki publikacja wpisuje się w szerszy kontekst prowadzonych badań. Brakuje również czytelnego ukazania powiązań tej pracy z pozostałymi wątkami zainteresowań badawczych Habilitanta, co zaburza strukturę autoreferatu jako dokumentu syntetyzującego dorobek naukowy.

Choć sama monografia stanowi wartościowe i obszerne opracowanie, w opinii recenzenta autoreferat powinien być dokumentem samodzielnym i pełnym – to właśnie on dołączany jest do dokumentacji postępowania habilitacyjnego i publikowany w przestrzeni publicznej. Z tego względu sposób zaprezentowania osiągnięcia, które ma kluczowe znaczenie w całym dorobku, powinien być wyczerpujący i odpowiednio umocowany w kontekście całokształtu działalności naukowej autora.

W dalszej części niniejszej recenzji przedstawione zostanie omówienie głównych części monografii, ze szczególnym uwzględnieniem wartości poznawczej, zastosowanego

warsztatu badawczego oraz oryginalności wkładu Habilitanta w rozwój badań nad infrastrukturą transportu kolejowego w Polsce.

Monografia składa się z sześciu części, które prowadzą czytelnika od zagadnień wprowadzających do szczegółowej analizy przestrzennej infrastruktury kolejowej. W części pierwszej autor przedstawia cele pracy oraz uzasadnia wybór tematu, wskazując jego znaczenie naukowe i praktyczne. Rozdział pierwszy zawiera przegląd literatury oraz podstawy teoretyczne i metodologiczne, stanowiące fundament dla dalszych analiz. Rozdział drugi poświęcony jest ogólnej charakterystyce infrastruktury kolejowej w Polsce, uwzględniającej m.in. jej rozwój i dostępność. W trzecim rozdziale autor koncentruje się na przestrzennym zróżnicowaniu dostępu do transportu kolejowego – zarówno w odniesieniu do jednostek osadniczych, jak i obiektów przemysłowych i logistycznych. Czwarty rozdział zawiera analizę natężenia i struktury ruchu kolejowego (pasażerskiego i towarowego), z wykorzystaniem niepublikowanych danych pozyskanych od zarządców infrastruktury. Ostatnia część stanowi podsumowanie całości pracy, zawiera syntetyczne wnioski oraz wskazania rozwojowe. Całość została opracowana w sposób metodyczny i przejrzysty, z wyraźnie zaznaczoną konsekwencją tematyczną i logiczną strukturą analizy.

Wstęp oraz część metodologiczna monografii zostały opracowane w sposób szczegółowy i uporządkowany. Autor wprowadza czytelnika w aktualny kontekst rozwoju transportu kolejowego w Polsce, podkreślając znaczenie zwiększenia jego udziału w systemie transportowym zarówno z perspektywy środowiskowej, jak i funkcjonalnej. Sformułowane hipotezy badawcze – dotyczące niedopasowania planów inwestycyjnych do rzeczywistych potrzeb oraz pozytywnego wpływu regionalizacji infrastruktury na jej dostępność – są klarowne i zasadne, a wyznaczone cele badawcze obejmują zarówno aspekt poznawczy, jak i aplikacyjny.

Zakres tematyczny i struktura pracy zostały precyzyjnie nakreślone – przedstawiono pięć głównych obszarów analitycznych, które łącznie tworzą spójny układ badania: od charakterystyki infrastruktury, przez analizę dostępności transportowej i połączeń międzymiastowych, aż po ocenę planowanych inwestycji. Odpowiednio dobrane pytania badawcze wskazują na celowość i głębokość planowanej analizy. Należy także podkreślić trafne zróżnicowanie części pracy na trzy powiązane ze sobą działy: uwarunkowania, potencjał i perspektywy, co zostało zilustrowane przejrzystym schematem graficznym.

W części metodologicznej autor sięga po różnorodne źródła danych, w tym niepublikowane dane zarządców infrastruktury, statystyki krajowe i europejskie oraz literaturę fachową i branżową. Oprócz standardowych wskaźników infrastrukturalnych zastosowano tu również wskaźnik wydłużenia trasy jako narzędzie do oceny jakości połączeń, co należy uznać za ciekawy, choć może nie nazbyt innowacyjny, zabieg analityczny. Uwzględniono również ocenę integracji różnych środków transportu zbiorowego, choć z zastrzeżeniem co do ograniczeń wynikających z dostępności danych.

Wprowadzenie zostało także wzbogacone o część definicyjną, w której autor precyzuje kluczowe pojęcia stosowane w dalszej części pracy, takie jak *sektor kolejowy*, *infrastruktura transportu kolejowego*, *koleje dużych prędkości* czy *sieć TEN-T*. Zdefiniowanie tych terminów stanowi przydatne uzupełnienie, zwłaszcza dla czytelnika spoza wąskiego grona specjalistów.

W sposób uporządkowany przedstawiona została także struktura pracy, której poszczególne rozdziały zawierają zarówno przegląd literatury i dokumentów strategicznych, jak i autorskie analizy diagnostyczne i rekomendacyjne. Wyróżnić należy również obecność syntetycznego podsumowania oraz załączników zawierających m.in. część danych źródłowych.

Rozdział pierwszy monografii Habilitanta stanowi przekrojowe wprowadzenie do analizy infrastruktury kolejowej w Polsce poprzez ukazanie jej w szerszym, europejskim kontekście. Otwierają go rozważania dotyczące transportu kolejowego w Europie – jego znaczenia, dynamiki rozwoju, struktury przewozów oraz podstaw polityki unijnej i instytucjonalnych uwarunkowań jego funkcjonowania. Przedstawiono również kluczowe elementy transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, ze szczególnym uwzględnieniem części kolejowej oraz jej przebiegu przez terytorium Polski. W dalszej części omówiono pozycję kolei w Polsce na tle państw europejskich, w tym długość sieci, stopień jej elektryfikacji oraz udział przewozów kolejowych w ogólnej strukturze transportu.

W kolejnym podrozdziale autor koncentruje się na uwarunkowaniach krajowych. Przedstawiono w nim zarys historyczny zmian sieci kolejowej na ziemiach polskich oraz syntetyczny przegląd literatury naukowej podejmującej temat rozwoju i regresu kolei w Polsce. Szczególną uwagę zwrócono na publikacje dotyczące sieci kolejowej w ujęciu regionalnym, a także na prace analizujące dostępność transportową i powiązania kolejowo-przemysłowe. W tym kontekście odnotowano także wcześniejsze badania samego autora.

Rozdział cechuje się szerokim zakresem tematycznym, starannością w doborze źródeł i uporządkowaną prezentacją treści. Wyróżnia się dbałość o przedstawienie zarówno aspektów infrastrukturalnych, jak i instytucjonalnych, co tworzy odpowiednie ramy dla dalszej, bardziej szczegółowej analizy. W sposób systematyczny nakreślono najważniejsze procesy i uwarunkowania kształtujące współczesną politykę kolejową w Europie i w Polsce. Warto podkreślić, że materiał ten dobrze przygotowuje czytelnika do zrozumienia kolejnych części monografii, ukazując znaczenie analizowanej problematyki w perspektywie ponadnarodowej oraz wskazując główne źródła inspiracji badawczych autora.

Rozdział drugi przedstawia szczegółową, kompleksową i dobrze udokumentowaną analizę potencjału infrastruktury kolejowej w Polsce. Praca opiera się na bogatym materiale źródłowym, a jej układ jest konsekwentny, co ułatwia lekturę. Autor koncentruje się najpierw na infrastrukturze liniowej, omawiając długość, gęstość i strukturę własnościową sieci kolejowej. Wskazuje na silne zróżnicowanie regionalne, którego przyczyny sięgają zarówno przeszłości zaborowej, jak i powojennych zniszczeń oraz decyzji podjętych po 1989 roku. Na uwagę zasługuje czytelna prezentacja danych tabelarycznych i kartograficznych, obrazujących m.in. stan techniczny infrastruktury, stopień elektryfikacji oraz występowanie linii wielotorowych.

Dруга część rozdziału dotyczy infrastruktury punktowej, obejmując szeroki katalog obiektów – od stacji towarowych i pasażerskich, przez terminale kontenerowe, po punkty ładunkowe. Zestawienie to uwzględnia ich funkcje, rozmieszczenie przestrzenne, wyposażenie techniczne oraz zmiany zachodzące w ostatnich latach. Przywołane dane liczbowe (np. długość torów postojowych, wielkość przeładunków, liczba obsługiwanych pasażerów) zostały w sposób umiejętny osadzone w szerszym kontekście funkcjonowania systemu kolejowego.

Istotnym elementem analizy jest próba oceny, na ile obecna sieć odpowiada rzeczywistym potrzebom transportowym kraju – zarówno w odniesieniu do przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Szczególnie interesujące są dane o dostępności transportu kolejowego dla mieszkańców poszczególnych gmin, uwzględniające także przypadki utraconej infrastruktury.

W tej obszernej i starannie przygotowanej części pracy na uznanie zasługuje kilka elementów: przede wszystkim skala zebranego materiału empirycznego, jego uporządkowanie i interpretacja w kontekście historycznym oraz funkcjonalnym. Autor

wyказuje się dobrą znajomością realiów polskiego systemu kolejowego, a sposób prezentacji treści – mimo rozbudowania – pozostaje przejrzysty. Cenna jest również perspektywa analizy, akcentująca nie tylko to, co istnieje, ale i to, czego brakuje – z punktu widzenia klientów i efektywnego działania systemu transportowego.

Rozdział trzeci poświęcony jest analizie perspektyw rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w Polsce i stanowi kontynuację poprzednich części pracy, podejmując refleksję nad przyszłością kolei jako kluczowego elementu zrównoważonego systemu transportowego. Autor rozpoczyna od przeglądu dokumentów strategicznych i polityk transportowych obowiązujących po 2020 roku, w których transport kolejowy zyskuje na znaczeniu jako środek niskoemisyjny i przyjazny środowisku. W części tej zwrócono uwagę na silne zakorzenienie kierunków rozwoju kolei w celach i założeniach *Europejskiego Zielonego Ładu*, przywołując m.in. *Białą Księgę Transportu* z 2011 roku oraz *Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności*. Podkreślono rolę kolei w dekarbonizacji transportu, zwiększaniu udziału przewozów szynowych w całkowitym wolumenie transportu oraz konieczność inwestowania w rozwój sieci kolejowej, w tym w linie dużych prędkości.

W dalszej części rozdziału autor skupia się na krajowym kontekście planowania i rozwoju kolei, przywołując najważniejsze dokumenty strategiczne, takie jak *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*, *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, dokumenty operacyjne związane z *Krajowym Planem Odbudowy* czy *Polski Ład*. Przedstawiono konkretne cele i wskaźniki odnoszące się do rozwoju pasażerskiego i towarowego transportu kolejowego, w tym zwiększenie dostępności kolei na obszarach peryferyjnych, poprawę jakości taboru i infrastruktury oraz rozwój transportu intermodalnego. Cennym elementem tej części rozdziału jest próba uporządkowania hierarchii dokumentów oraz powiązanie ich z europejskimi ramami strategicznymi.

W drugiej części rozdziału, dotyczącej planów rozwoju infrastruktury kolejowej, autor przedstawia syntetyczny przegląd projektów i koncepcji realizowanych oraz planowanych od lat 90. XX wieku aż po współczesność. Szczególną uwagę poświęcono projektom kolei dużych prędkości, w tym koncepcji linii „Y” łączącej Warszawę, Łódź, Poznań i Wrocław, a także aktualnie rozwijanemu projektowi *Centralnego Portu Komunikacyjnego*. Omówiono podstawowe założenia programu inwestycyjnego CPK w zakresie infrastruktury kolejowej, w tym budowę tzw. *szprych* – sieci połączeń regionalnych prowadzących do węzła centralnego. Autor wskazuje na skalę planowanych

inwestycji, oczekiwane efekty przestrzenne oraz potencjalne problemy, jakie mogą się pojawić w procesie ich realizacji, związane m.in. z kosztami, długofalową koordynacją czy ryzykiem niezrealizowania zakładanych celów. Uzupełnieniem tego fragmentu są informacje o innych dużych projektach infrastrukturalnych, takich jak Rail Baltica, linia E30 czy modernizacje korytarzy towarowych.

Cały rozdział cechuje się wysokim poziomem merytorycznym, dużą dbałością o spójność logiczną i starannością w doborze źródeł. Autor umiejętnie łączy analizę dokumentów z refleksją nad skutkami przestrzennymi i systemowymi planowanych działań. Na uznanie zasługuje zarówno klarowna struktura rozdziału, jak i przemyślany dobór treści, który pozwala czytelnikowi zorientować się w złożonym systemie planowania rozwoju kolei w Polsce w ujęciu wieloskalowym i wielosektorowym. Szczególnie wartościowa jest próba oceny potencjalnych konsekwencji realizacji projektów kolejowych, co dodaje opracowaniu wymiaru krytycznego.

Rozdział czwarty pracy stanowi konsekwentnie poprowadzoną analizę uwarunkowań, możliwości oraz kontrowersji związanych z rozwojem transportu kolejowego w Polsce – zarówno w aspekcie pasażerskim, jak i towarowym. Autor prezentuje pogłębioną refleksję nad polityką transportową państwa, zwracając uwagę na brak spójności między strategicznymi dokumentami a realnymi działaniami i inwestycjami. Szczególnie istotne są tu wskazania dotyczące rozdzwieniu między deklaracjami o wspieraniu kolei a prognozowanym dalszym uprzywilejowaniem transportu drogowego.

Cenną część stanowi autorska ocena zapisów SZRT 2030, w której autor krytycznie, lecz rzeczowo podchodzi do przyjętych wskaźników i celów polityki transportowej. Zwraca uwagę na konieczność bardziej kompleksowego ujęcia zagadnień dostępności, integracji oraz jakości oferty przewozowej. Autor słusznie podkreśla znaczenie samorządów wojewódzkich jako aktywnych aktorów w rozwoju kolei, zauważając ich rosnącą rolę i sprawczość w prowadzeniu inwestycji lepiej dostosowanych do lokalnych potrzeb.

Szczególnie rozbudowana i wielowymiarowa jest część poświęcona komponentowi kolejowemu *Centralnego Portu Komunikacyjnego*. Autor przedstawia szeroki przegląd głosów krytycznych, w tym m.in. stanowiska Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, licznych ekspertów oraz własne analizy. Zostały one usystematyzowane w sposób przejrzysty i rzeczowy. Autor podejmuje tematy

niewuwzględnione często w publicznych debatach – jak np. brak podejścia scenariuszowego czy pominięcie międzynarodowych połączeń kolejowych w koncepcji CPK. Zwraca również uwagę na aspekt militarno-strategiczny planowanych inwestycji, co stanowi interesujący i aktualny kontekst geopolityczny, poszerzający perspektywę analizy. Docenić należy również fragmenty poświęcone technicznym aspektom budowy linii KDP, uwarunkowaniom terenowym oraz wskazaniu kontrowersyjnych lub mało racjonalnych projektów. Autor argumentuje na rzecz bardziej rozproszonego, policentrycznego modelu rozwoju sieci kolejowej, prezentując alternatywne przebiegi oraz postulując racjonalizację kosztów inwestycyjnych.

Cennym dopełnieniem całości są omówienia roli przystanków osobowych, stacji i dworców, a także rozwoju sieci terminali intermodalnych i centrów logistycznych – z perspektywy zarówno potrzeb pasażerów, jak i użytkowników transportu towarowego. Z dużą starannością i znajomością praktyki transportowej omówiono także propozycje samorządowe, w tym koncepcje lokalne, często pomijane w krajowych dokumentach.

Rozdział końcowy stanowi syntetyczne i logiczne podsumowanie przeprowadzonych analiz, odniesione do postawionych pytań badawczych i hipotez. W odpowiedzi na pierwsze pytanie wskazano ograniczoną dostępność kolei w wielu gminach, a jako kluczowy czynnik jakości relacji uznano dopuszczalną prędkość na liniach. W części poświęconej integracji transportu przedstawiono stopień powiązań kolei z innymi środkami transportu – zarówno w wymiarze przestrzennym, jak i funkcjonalnym – akcentując potrzebę dalszych, pogłębionych badań.

Analiza planowanych inwestycji wykazała ich potencjalny wpływ na poprawę dostępności, ale też wskazała przypadki niespójności z potrzebami przewozowymi. Zwrócono uwagę na ryzyko realizacji projektów nieadekwatnych do rzeczywistych potrzeb. W kolejnej części wskazano dodatkowe rozwiązania infrastrukturalne, w tym budowę łącznic, modernizację układów torowych i rozwój terminali intermodalnych.

Weryfikacja hipotez przyniosła zróżnicowane wnioski: pierwszą – o niespójności planów inwestycyjnych – częściowo potwierdzono, drugą – dotyczącą pozytywnego wpływu decentralizacji – potwierdzono, wskazując dobre praktyki z Dolnego Śląska i Pomorza.

Docenić należy umiejętność klarownego podsumowania złożonych zagadnień, wyważone ujęcie kontrowersyjnych tematów oraz konstruktywne wskazania dla

dalszych badań. Autor zachowuje akademicką powściągliwość w ocenach i trafnie identyfikuje bariery oraz szanse rozwojowe, co stanowi mocny finał całej pracy.

Monografia pt. *Planowanie rozwoju kolejowego transportu pasażerskiego w Polsce w kontekście spójności terytorialnej* cechuje się przemyślaną strukturą, spójną logiką badawczą oraz konsekwentnym powiązaniem perspektywy teoretycznej z analizą uwarunkowań instytucjonalnych i przestrzennych. Autor z dużą biegłością łączy wielowymiarowe podejście metodologiczne z bogatym i aktualnym materiałem empirycznym, podejmując ważny i słabo dotąd rozpoznany problem wpływu transportu kolejowego na kształtowanie spójności terytorialnej. Praca wnosi istotny wkład do dyskusji naukowej nad planowaniem infrastruktury transportowej i jej relacjami z procesami rozwoju regionalnego i lokalnego. Osiągnięcie naukowe stanowi zatem wartościową i oryginalną pozycję w obszarze geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej.

W *Wykazie osiągnięć naukowych* Habilitant wskazuje także zestaw trzech jednoautorskich artykułów naukowych podejmujących spójną tematycznie problematykę przemian przestrzenno-funkcjonalnych portów morskich i ich zaplecza. Choć publikacje te nie zostały omówione w autoreferacie, ich wyraźne wskazanie w *Wykazie osiągnięć* może świadczyć o szczególnym znaczeniu, jakie Habilitant im przypisuje w kontekście własnego dorobku. W związku z tym, mimo że nie traktuje się ich jako samodzielnego osiągnięcia habilitacyjnego w rozumieniu ustawy, poniżej zostaną one uwzględnione i poddane przeglądowi jako tematycznie powiązana, trzyczęściowa całość.

W artykule z 2019 roku (*Przemysł w portach morskich Regionu Morza Bałtyckiego*) Habilitant podejmuje próbę typologii portów Regionu Morza Bałtyckiego pod kątem obecności i struktury przemysłu, wskazując zarówno znaczenie przemysłu morskiego, jak i jego powiązań z lokalnym i regionalnym zapleczem gospodarczym. Publikacja ta ma wyraźny walor komparatystyczny i dobrze wpisuje się w nurt badań nad przestrzenną organizacją przemysłu w kontekście infrastrukturalnym. Kolejna praca (2020) - *Industry in seaports in Poland* - zawęża perspektywę do portów morskich w Polsce i ukazuje zróżnicowanie ich funkcji przemysłowych – od portów silnie uprzemysłowionych, po ośrodki zanikającej aktywności gospodarczej tego typu. Artykuł bazuje na obszernej analizie danych statystycznych i uwzględnia specyfikę lokalizacji przedsiębiorstw względem infrastruktury portowej. Wyróżnia się trafnie dobranymi kryteriami klasyfikacyjnymi i dbałością o precyzyjne odwzorowanie przestrzenne badanych zjawisk.

Z kolei najnowsza publikacja z 2024 roku (*Rozwój infrastruktury magazynowej na bliskim zapleczu portów morskich w Polsce na tle potencjału miast portowych i relacji port-miasto*) koncentruje się na rozwoju infrastruktury magazynowej w bezpośrednim zapleczu portów morskich w Polsce. Autor analizuje zależność pomiędzy obecnością i rozmieszczeniem nowoczesnych obiektów magazynowych a potencjałem społeczno-gospodarczym portów oraz strukturą przeładunków. Interesującym elementem tej analizy jest powiązanie typów portów i ich zaplecza z różnymi modelami relacji port-miasto, co osadza badania w kontekście klasycznych i współczesnych teorii lokalizacji oraz urbanizacji funkcji transportowych.

Choć artykuły te nie zostały przez Habilitanta wprost powiązane z głównym osiągnięciem habilitacyjnym, można w nich odnaleźć istotne wątki infrastrukturalne – odnoszące się m.in. do dostępności przestrzennej, lokalizacji przemysłu i obsługi logistycznej – które pośrednio korespondują z problematyką poruszaną w monografii. Należy jednak wyraźnie zauważyć, że rozkład akcentów badawczych w tym krótkim cyklu artykułów jest odmienny niż w głównym osiągnięciu. Wszystkie trzy artykuły ukazały się w uznanym czasopiśmie *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego* (*Studies of the Industrial Geography Commission of the Polish Geographical Society*), które od lat pełni istotną rolę w rozwoju krajowej debaty naukowej w zakresie geografii przemysłu. Fakt ich publikacji w tym periodyku potwierdza solidny poziom merytoryczny i metodologiczny analiz. W perspektywie dalszego rozwoju dorobku naukowego oraz jego umiędzynarodowienia, wskazane byłoby jednak daleko idące uzupełnienie przyszłych cykli tematycznych o prace publikowane również na łamach wysoko punktowanych zagranicznych czasopism naukowych.

4. Ocena pozostałych osiągnięć naukowych

Zainteresowania badawcze Habilitanta mają charakter stosunkowo jasno zarysowany i koncentrują się przede wszystkim wokół problematyki geografii transportu. W ramach tej specjalizacji Habilitant podejmował zagadnienia związane zarówno z infrastrukturą, jak i funkcjonowaniem transportu kolejowego – towarowego, jak i pasażerskiego – a także z rolą portów morskich i ich powiązań z zapleczem gospodarczym. Uzupełnieniem tych wątków są badania dotyczące rozmieszczenia

infrastruktury logistycznej oraz roli ośrodków ponadlokalnych, zwłaszcza miast średnich, w strukturze osadniczej Polski.

Zasięg przestrzenny prowadzonych badań obejmuje przede wszystkim terytorium Polski, jednak w dokumentacji odnotowano również doświadczenia badawcze dotyczące wybranych krajów Europy Środkowo-Wschodniej i regionu Morza Bałtyckiego. Choć aktywność zagraniczna nie ma w dorobku Habilitanta charakteru dominującego, świadczy o zainteresowaniu szerszym kontekstem przestrzennym analizowanych zagadnień.

W ocenie recenzenta zainteresowania badawcze Habilitanta charakteryzują się spójnością i kontynuacją tematyczną, co należy uznać za mocną stronę Jego dorobku. Rozwijanie tych obszarów w szerszym, również międzynarodowym kontekście – zwłaszcza poprzez podejmowanie badań komparatywnych czy współpracę transgraniczną – mogłoby dodatkowo wzmocnić rozpoznawalność i potencjał aplikacyjny podejmowanych tematów.

Transport kolejowy stanowi najpełniej rozwinięty i najbardziej systematycznie eksplorowany obszar badawczy Habilitanta. Podejmowane przez Niego zagadnienia można podzielić na trzy uzupełniające się nurty: dostępność przestrzenną i integrację kolei z innymi środkami transportu, powiązania transportu kolejowego z sektorem przemysłowym oraz analizę struktury i natężenia ruchu pociągów na sieci kolejowej w Polsce.

Habilitant koncentruje się na analizach przestrzennych i statystycznych opartych na danych empirycznych, w tym również pozyskiwanych z trudno dostępnych źródeł instytucjonalnych, co świadczy o samodzielności i determinacji badawczej. Atutem Jego podejścia jest koncentracja na praktycznych aspektach funkcjonowania infrastruktury oraz powiązań transportowych w skali lokalnej i krajowej, a także podejmowanie zagadnień rzadziej analizowanych w krajowych badaniach geograficznych, jak np. relacje kolei z przemysłem czy produkcja taboru.

W ocenie recenzenta dorobek ten prezentuje się jako tematycznie spójny i dobrze osadzony w realiach przestrzennych, jednak jego dalszy rozwój mógłby zyskać na zastosowaniu bardziej zróżnicowanego i pogłębionego warsztatu metodologicznego. W szczególności warto byłoby uzupełniać dotychczasowe podejście analityczne o narzędzia badawcze wywodzące się z nauk społecznych (np. jakościowe metody badań nad mobilnością, postrzeganiem usług transportowych) oraz z obszaru nauk inżynierijno-

technicznych (np. modelowanie przepustowości, analiza scenariuszowa). Takie podejście mogłoby nie tylko pogłębić interpretację wyników, ale również poszerzyć grono potencjalnych odbiorców publikacji oraz zwiększyć ich zastosowalność w praktyce.

Porty morskie i ich zaplecze stanowią drugi istotny nurt badawczy rozwijany przez Habilitanta, komplementarny wobec tematyki transportu lądowego. Prowadzone analizy koncentrują się na identyfikacji powiązań funkcjonalnych pomiędzy portami a zapleczem gospodarczym – zarówno w ujęciu infrastrukturalnym, jak i instytucjonalno-organizacyjnym. Szczególny nacisk położono na zagadnienia uprzemysłowienia ośrodków portowych oraz rozmieszczenia infrastruktury magazynowej i logistycznej w ich bezpośrednim otoczeniu.

W dorobku Habilitanta znalazły się zarówno opracowania syntetyczne – obejmujące całokształt funkcjonowania portów morskich w Polsce – jak i publikacje o charakterze bardziej szczegółowym, w których analizowane były m.in. branżowa struktura zakładów przemysłowych działających w portach bałtyckich, rola terminali intermodalnych, a także czynniki wpływające na rozwój głównych polskich portów w kontekście polityki morskiej państwa. W tym zakresie Habilitant wykazywał się także umiejętnością pracy zespołowej, uczestnicząc w badaniach realizowanych wspólnie z naukowcami z Uniwersytetu Gdańskiego i Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.

Zaletą tych badań jest ich systematyczność oraz osadzenie w konkretnych realiach przestrzennych i instytucjonalnych. Część analiz została wzbogacona o dane pozyskane bezpośrednio w toku współpracy ze środowiskami praktyki (np. operatorami terminali), co wpłynęło pozytywnie na aplikacyjny wymiar prowadzonych prac.

Badania dra Tadeusza Bocheńskiego dotyczące infrastruktury przeładunkowo-magazynowej stanowią ważne uzupełnienie Jego dorobku w zakresie geografii transportu. Habilitant konsekwentnie analizował rozmieszczenie i funkcjonalność terminali intermodalnych, centrów logistycznych oraz infrastruktury magazynowej, zwracając uwagę na ich powiązania z siecią kolejową oraz znaczenie w kontekście rozwoju systemów logistycznych nowej generacji. Wyniki tych badań znalazły odzwierciedlenie w opracowaniach klasyfikacyjnych, opartych na danych z sektora prywatnego oraz źródłach niepublikowanych, co należy ocenić jako umiejętność pozyskiwania i wykorzystywania wartościowych danych operacyjnych. Zwraca uwagę dążenie Habilitanta do ukazania infrastruktury logistycznej nie tylko jako elementu przestrzennego, ale również jako komponentu systemowego – osadzonego w realiach

technicznych, organizacyjnych i rynkowych. Wartością dodaną analiz jest także ujęcie transgraniczne – w szczególności w odniesieniu do rejonów przeładunkowych funkcjonujących na styku europejskich systemów torowych. Takie podejście rozszerza perspektywę krajową na szerszy kontekst europejski, co może stanowić punkt wyjścia dla dalszych pogłębionych badań.

Jednocześnie, podobnie jak w innych częściach dorobku, zauważalny jest potencjał do dalszego rozwijania warsztatu metodologicznego – zwłaszcza w kierunku integracji podejść przestrzennych z narzędziami analizy inżynierskiej, ekonomicznej czy społecznej. Włączenie takich komponentów mogłoby wzmocnić aplikacyjność i komparatywny charakter badań prowadzonych przez Habilitanta.

Badania dra Tadeusza Bocheńskiego dotyczące ośrodków ponadlokalnych w Polsce stanowią uzupełnienie Jego głównych zainteresowań naukowych skoncentrowanych wokół transportu i logistyki. Choć tematyka ta nieco odbiega od dominującego nurtu dorobku Habilitanta, to wpisuje się w Jego zainteresowania przestrzenne – miasta są bowiem zarówno przestrzenią lokalizacji infrastruktury transportowej, jak i jej odbiorcą oraz użytkownikiem.

Podjęcie badań nad potencjałem instytucjonalnym, funkcjami i zasięgiem oddziaływania miast – zwłaszcza ośrodków średnich i subregionalnych – świadczy o chęci rozszerzenia pola badawczego w kierunku analiz o charakterze osadniczym. Warto przy tym zaznaczyć, że tematyka miast średnich, choć ważna i społecznie istotna, była już wcześniej podejmowana przez wielu badaczy w kraju, co sprawia, że w tym obszarze oryginalność wyników nie jest równie wyraźna, jak w badaniach transportowych.

W przeprowadzonych analizach Habilitant posługuje się szerokim zakresem wskaźników diagnostycznych, jednak używane pojęcia – takie jak sam „potencjał” – mogłyby zostać doprecyzowane, zwłaszcza w kontekście ich praktycznego zastosowania czy odniesienia do celów polityki przestrzennej. Niemniej, prace te wzbogacają dorobek Habilitanta o aspekt terytorialnej hierarchii i roli miast w systemie osadniczym kraju, pozostając jednocześnie w relacji z Jego wcześniejszymi badaniami, zwłaszcza w zakresie dostępności transportowej i regionalnego układu powiązań przestrzennych.

5. Ocena istotnej aktywności naukowej

Aktywność naukowa Habilitanta koncentrowała się zasadniczo w dwóch ośrodkach: Uniwersytecie Gdańskim, gdzie zrealizował studia doktoranckie oraz Uniwersytecie Szczecińskim, z którym związany jest zawodowo od 2015 roku. W okresie kształcenia doktoranckiego Habilitant prowadził samodzielne badania, których efektem była rozprawa doktorska oraz szereg publikacji naukowych, w tym monografie i artykuły dotyczące przemian w kolejowym transporcie towarowym. Działalność naukowa zapoczątkowana w Gdańsku była następnie rozwijana i kontynuowana w macierzystej jednostce w Szczecinie, przy czym część efektów wcześniejszych badań została opublikowana już z nową afiliacją. Na uwagę zasługuje także kontynuacja współpracy z badaczami z Uniwersytetu Gdańskiego, co zaowocowało wspólnymi publikacjami. Od momentu zatrudnienia na Uniwersytecie Szczecińskim Habilitant prowadził aktywność badawczą głównie w obrębie tej jednostki. W okresie 2015–2024 powstało 47 publikacji z jej afiliacją, z czego zdecydowana większość (w tym trzy monografie) była rezultatem badań realizowanych wyłącznie w tym ośrodku. Habilitant uczestniczył również w dwóch projektach badawczych, a w niektórych przypadkach prowadził badania we współpracy z innymi instytucjami. Charakter tej działalności można określić jako systematyczny i ukierunkowany tematycznie.

Na uwagę zasługuje także decyzja Habilitanta o kontynuacji kształcenia w formie studiów podyplomowych, ukierunkowanych na rozwój kompetencji w zakresie logistyki i transportu kolejowego. Tego typu aktywność – choć nie stanowi klasycznej formy działalności naukowej prowadzonej w jednostce akademickiej – świadczy o otwartości Habilitanta na poszerzanie warsztatu oraz o umiejętnym wykorzystaniu możliwości pozyskiwania cennych danych źródłowych, które zostały następnie wykorzystane w publikacjach naukowych.

Pozytywnie należy również ocenić odbycie przez Habilitanta dwutygodniowego stażu naukowego w Uniwersytecie Morskim w Gdyni (2023), który miał na celu poszerzenie wiedzy w zakresie logistyki i infrastruktury portowej oraz nawiązanie współpracy z badaczami z tej jednostki. Efektem stażu było nie tylko opublikowanie kolejnego artykułu naukowego, lecz także podjęcie nowych inicjatyw badawczych i kontaktów, co świadczy o wzroście aktywności w zakresie współpracy międzyinstytucjonalnej.

W tym kontekście warto zauważyć, że Habilitant nie realizował dotychczas zagranicznej mobilności naukowej i nie gościł w jednostkach badawczych poza granicami

kraju. W opinii recenzenta, tego rodzaju doświadczenia mogłyby w znaczący sposób poszerzyć Jego warsztat badawczy, wzmocnić kompetencje metodologiczne oraz ułatwić nawiązanie kontaktów naukowych, których brak Habilitant wskazuje jako istotną barierę dla rozwoju współpracy. Nawiązanie i rozwijanie kontaktów międzynarodowych mogłoby jednocześnie sprzyjać umiędzynarodowieniu dorobku naukowego oraz zwiększeniu jego rozpoznawalności i oddziaływania.

Aktywność naukowa Habilitanta ma charakter stabilny i tematycznie uporządkowany, z wyraźną koncentracją na wybranych wątkach badawczych. Uzupełniana jest przez działania o charakterze edukacyjnym i aplikacyjnym, które – choć nie są tożsame z działalnością stricte naukową – wnoszą cenny wkład w rozwój kompetencji badawczych Habilitanta. W ocenie recenzenta, dalsze otwarcie na współpracę z krajowymi i zagranicznymi ośrodkami badawczymi mogłoby stanowić istotny krok w kierunku pełniejszego wykorzystania potencjału naukowego Kandydata.

W dokumentacji przedłożonej w postępowaniu habilitacyjnym Habilitant wskazuje realizację sześciu projektów badawczych finansowanych ze środków dotacji celowej Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, przeznaczonych na rozwój młodych naukowców oraz uczestników studiów doktoranckich. Cztery z tych projektów zrealizowane zostały na Uniwersytecie Gdańskim w okresie studiów doktoranckich, natomiast dwa – już po uzyskaniu stopnia doktora – na Uniwersytecie Szczecińskim, w ramach wewnętrznych konkursów uczelnianych. Ich tematyka była spójna z profilem badań prowadzonych przez Habilitanta, obejmując zagadnienia towarowego transportu kolejowego oraz transportu intermodalnego w Polsce i w Europie Środkowo-Wschodniej. W jednym z projektów, realizowanym w 2018 r., Habilitant współpracował z doktorantem, co świadczy o Jego zaangażowaniu w akademickie relacje mentorskie.

Dodatkowo, w latach 2022–2024 Habilitant uczestniczył w wybranych działaniach badawczych w ramach projektów realizowanych z programu *Regionalna Inicjatywa Doskonałości*. Działania te miały charakter punktowy i obejmowały między innymi udział w konferencjach naukowych, przygotowanie publikacji oraz organizację międzynarodowego wydarzenia naukowego. W tym ostatnim przypadku Habilitant pełnił funkcję przewodniczącego komitetu organizacyjnego, co potwierdza Jego aktywność w zakresie organizacji życia naukowego.

Pomimo wskazanych zaangażowań, w ocenie recenzenta bardzo dużą słabością dorobku Habilitanta pozostaje brak doświadczenia w kierowaniu projektami

badawczymi finansowanymi w ramach otwartych konkursów krajowych lub międzynarodowych. Dotyczy to zarówno projektów o charakterze indywidualnym, jak i zespołowym. Nie odnotowano również udziału Habilitanta jako wykonawcy w tego typu inicjatywach. Tymczasem aktywność projektowa tego rodzaju stanowi istotny element działalności naukowej, świadczący nie tylko o kompetencjach merytorycznych, ale także o umiejętności formułowania problemów badawczych w sposób konkurencyjny na forum krajowym i międzynarodowym.

W ocenie recenzenta rozwijanie kompetencji w zakresie aplikowania o środki zewnętrzne – zarówno krajowe, jak i zagraniczne – mogłoby znacząco wzmocnić dorobek naukowy Habilitanta i przyczynić się do zwiększenia widoczności Jego badań. Jest to tym bardziej zasadne, że tematyka podejmowana przez Habilitanta ma wyraźny potencjał aplikacyjny i poznawczy, który może zostać skutecznie wykorzystany także w formule projektów interdyscyplinarnych i zespołowych.

W dokumentacji przedłożonej w postępowaniu habilitacyjnym Habilitant wykazał czynny udział w 38 konferencjach naukowych, w tym w 12 zrealizowanych przed uzyskaniem stopnia doktora. W przeważającej większości wystąpienia miały charakter indywidualny – Habilitant był autorem 36 referatów oraz współautorem 5, z których 2 wygłosił osobiście. Tego rodzaju zaangażowanie świadczy o systematycznej aktywności w krajowym życiu naukowym oraz o gotowości do prezentowania wyników własnych badań w środowisku akademickim.

Wśród wydarzeń, w których Habilitant brał udział, dominują cykliczne konferencje organizowane przez Polskie Towarzystwo Geograficzne oraz poszczególne ośrodki naukowe, takie jak Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Uniwersytet Śląski, Uniwersytet Łódzki czy Uniwersytet Pomorski w Słupsku. Szczególną uwagę zwracają regularne wystąpienia na konferencjach poświęconych geografii komunikacji oraz sektorowi przemysłu i usług – co potwierdza spójność tematyczną tej aktywności z ogólnym profilem badawczym Habilitanta. W wielu przypadkach referaty wygłoszone podczas konferencji stanowiły bezpośrednią podstawę dla późniejszych publikacji, co świadczy o skuteczności i konsekwencji w realizacji zamierzeń naukowych.

Choć aktywność konferencyjna Habilitanta zasługuje na uznanie – zarówno ze względu na liczbę wystąpień, jak i ich zgodność z zakresem prowadzonych badań – w opinii recenzenta warto byłoby w przyszłości poszerzyć tę formę działalności o uczestnictwo w większej liczbie wydarzeń międzynarodowych, zwłaszcza

organizowanych poza granicami kraju. Tego rodzaju konferencje nie tylko umożliwiają skonfrontowanie wyników własnych badań z szerokim audytorium, ale także pozwalają na poznanie aktualnych trendów badawczych w danej dziedzinie oraz inicjowanie współpracy naukowej o szerszym – także interdyscyplinarnym – charakterze. W kontekście wskazywanych wcześniej przez Habilitanta ograniczeń w zakresie kontaktów naukowych, udział w międzynarodowych forach mógłby stanowić jeden z naturalnych kierunków ich przełamania.

W dorobku Habilitanta widoczna jest systematyczna i konsekwentna współpraca z otoczeniem społecznym i instytucjonalnym, szczególnie w kontekście wykorzystania wiedzy geograficznej i planistycznej w działaniach praktycznych. Habilitant uczestniczył w pracach eksperckich i koncepcyjnych na rzecz samorządów lokalnych, instytucji planowania przestrzennego, środowisk eksperckich oraz organizacji pozarządowych. Współpraca ta przyjmowała różnorodne formy – od udziału w debatach publicznych i konsultacjach, przez przygotowanie ekspertyz i opinii, po uczestnictwo w opracowaniach strategicznych.

W ocenie recenzenta zaangażowanie Habilitanta w tego typu działania zasługuje na uznanie jako przykład świadomego łączenia pracy naukowej z praktyką oraz otwartości na realne potrzeby otoczenia. Jest to również przejaw odpowiedzialności społecznej badacza oraz dowód na to, że podejmowana tematyka badawcza znajduje zastosowanie poza środowiskiem akademickim.

Podsumowując, aktywność naukowa Habilitanta ma charakter spójny i systematyczny, koncentrując się na jasno określonym profilu badawczym. Na szczególne uznanie zasługuje Jego zaangażowanie w krajowe życie naukowe oraz współpraca z otoczeniem instytucjonalnym. Za niewątpliwie słabą stronę należy uznać brak doświadczenia w realizacji projektów badawczych finansowanych w trybie konkursowym oraz bardzo ograniczoną mobilność międzynarodową, co utrudnia szerszą konfrontację wyników badań i rozwój współpracy międzynarodowej.

6. Ocena działalności dydaktycznej, organizacyjnej i popularyzatorskiej

Działalność dydaktyczna Habilitanta jest dobrze udokumentowana i zróżnicowana, obejmuje prowadzenie zajęć z szerokiego zakresu przedmiotów na różnych kierunkach studiów, zarówno stacjonarnych, niestacjonarnych, jak i podyplomowych. Szczególnie zauważalna jest Jego aktywność dydaktyczna na

Uniwersytecie Szczecińskim, gdzie prowadził zajęcia z licznych przedmiotów, często w odpowiedzi na bieżące potrzeby programowe jednostki. Tego rodzaju zaangażowanie świadczy o elastyczności i gotowości Habilitanta do podejmowania nowych obowiązków dydaktycznych, choć – jak sam trafnie zauważa – mogło to wpływać na ograniczenie czasu przeznaczanego na działalność naukową. Habilitant sprawował opiekę promotorską nad kilkunastoma pracami dyplomowymi, z których część została wyróżniona lub posłużyła jako podstawa do publikacji naukowych. Wskazuje to na świadome podejście do pracy ze studentami, a także na próbę łączenia procesu dydaktycznego z elementami działalności badawczej. Działalność dydaktyczna Habilitanta ma charakter uporządkowany i merytorycznie powiązany z Jego zainteresowaniami naukowymi. W ocenie recenzenta stanowi ona istotny i pozytywnie oceniany element całokształtu Jego aktywności akademickiej.

Działalność organizacyjna Habilitanta stanowi uzupełnienie Jego aktywności naukowo-dydaktycznej. Już w okresie studiów doktoranckich wykazywał zaangażowanie w życie akademickie Uniwersytetu Gdańskiego, pełniąc funkcje przedstawiciela doktorantów w organach kolegialnych oraz współtworząc i przez dwie kadencje kierując *Kołem Naukowym Doktorantów Geografów*. Udział w organizacji warsztatów naukowych o charakterze ogólnopolskim potwierdza Jego inicjatywność i orientację na budowanie środowiskowego zaplecza współpracy młodych badaczy. Po zatrudnieniu na Uniwersytecie Szczecińskim Habilitant kontynuował działalność organizacyjną – zarówno w wymiarze instytucjonalnym, jak i środowiskowym. Był opiekunem roku, członkiem komisji i zespołów związanych z jakością kształcenia oraz wyborami uczelnianymi, a także przewodniczącym komitetu organizacyjnego międzynarodowej konferencji naukowej. Wyróżnia się również pełniona od 2020 roku funkcja redaktora naczelnego serii wydawniczej *Badania Miast*, co świadczy o zaangażowaniu w rozwój infrastruktury publikacyjnej uczelni.

Działalność popularyzatorska Habilitanta nie jest szczególnie rozbudowana, jednak obejmuje kilka wartościowych inicjatyw, które świadczą o Jego zaangażowaniu w upowszechnianie wiedzy geograficznej oraz wspieranie procesów edukacyjnych. Habilitant uczestniczył w organizacji wydarzeń w ramach festiwali nauki oraz obchodów *Dnia Geografa*, podejmując tematy związane z problematyką transportu, zgodnie z własnym profilem badawczym. Brał również udział w pracach komisji konkursowych, m.in. w ramach *Olimpiady Geograficznej* oraz przeglądów prac dyplomowych, co świadczy

o Jego włączeniu w działania wspierające proces kształcenia oraz ocenę efektów edukacyjnych. Dodatkowo, Habilitant współtworzył materiały dydaktyczne w ramach projektów edukacyjnych realizowanych z udziałem środków zewnętrznych, jak również uczestniczył w pracach nad rozwojem nowych kierunków studiów. Tego typu zaangażowanie, choć osadzone głównie w ramach uczelni, świadczy o gotowości do podejmowania działań na styku nauki i edukacji praktycznej.

Działalność dydaktyczna, organizacyjna i popularyzatorska Habilitanta ma charakter uporządkowany i spójny z profilem Jego aktywności naukowej. Choć nie we wszystkich obszarach jest szczególnie rozbudowana, stanowi ważne i pozytywnie oceniane uzupełnienie całości Jego dorobku akademickiego.

7. Wniosek ogólny

W świetle przeprowadzonej analizy dokumentacji habilitacyjnej dr. Tadeusza Bocheńskiego, na szczególne uznanie zasługuje zaprezentowana jako główne osiągnięcie naukowe monografia pt. *Potencjał i perspektywy rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w Polsce w ujęciu przestrzennym*. Praca ta, oparta na szerokim i zróżnicowanym materiale źródłowym, cechuje się spójną strukturą, przemyślanym układem treści oraz wyważonym podejściem badawczym, łączącym perspektywę infrastrukturalną z analizą przestrzenną i instytucjonalną. Stanowi ona wartościowy i oryginalny wkład w rozwój badań nad koleją w kontekście terytorialnym i systemowym.

Jednocześnie, w dokumentacji ujawniają się pewne ograniczenia, które osłabiają ogólną siłę oddziaływania dorobku. Zaliczyć do nich należy przede wszystkim niewielką skalę umiędzynarodowienia aktywności publikacyjnej oraz brak doświadczenia w realizacji projektów badawczych finansowanych w trybie konkursowym – zarówno krajowym, jak i zagranicznym. Pomimo dobrego poziomu merytorycznego analiz, większość publikacji ukazała się wyłącznie w krajowych periodykach. Dodatkowo, ograniczone zostały formy współpracy akademickiej, co skutkuje stosunkowo niewielką różnorodnością warsztatową podejmowanych badań. Te czynniki powinny być przedmiotem refleksji w kontekście dalszego rozwoju naukowego Kandydata.

Na podstawie całościowej oceny dorobku oraz przedstawionej dokumentacji należy stwierdzić, że dr Tadeusz Bocheński spełnił wymagania stawiane kandydatom w postępowaniu habilitacyjnym, zgodnie z przepisami obowiązującymi w systemie nauki i szkolnictwa wyższego (Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i

nauce, Dz. U. z 2021 r. poz. 478 z późniejszymi zmianami). W ocenie recenzenta Jego działalność naukowa, dydaktyczna, organizacyjna oraz współpraca z otoczeniem stanowią podstawę do uznania, że spełnia on ustawowe kryteria niezbędne do nadania stopnia doktora habilitowanego (w dyscyplinie geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna). Przedkładam, zatem komisji habilitacyjnej wniosek o dopuszczenie dr. Tadeusza Bocheńskiego do dalszych etapów postępowania habilitacyjnego.

Seymon Wisniewski