

dnia 21. 05. 2025

W PŁY N Ę Ł O



RPW/8704/2025 P
Data: 2025-05-21

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

**Recenzja osiągnięcia naukowego (rozprawy habilitacyjnej)
dra Tadeusza Bocheńskiego
w zakresie wyników badań nad rozwojem transportu kolejowego w Polsce w odniesieniu
do sieci osadniczej oraz obsługi ludności i przewozów towarowych**

na podstawie jego autorskiej monografii
pt. „Potencjał i perspektywy rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w Polsce w
ujęciu przestrzennym”

Podstawą prawną niniejszej recenzji jest pismo dra hab. Przemysława Pluskoty, prof. US - Przewodniczącego Rady Naukowej Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu Szczecińskiego z dnia 19 marca 2025 r. o powołaniu mojej osoby w skład komisji habilitacyjnej na recenzenta w postępowaniu w sprawie nadania Panu dr Tadeuszowi Bocheńskiemu stopnia doktora habilitowanego w dyscyplinie geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna oraz Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2023 r. poz. 742 z późniejszymi zmianami). Materiałem źródłowym do sporządzenia niniejszej recenzji była dokumentacja przygotowana przez Habilitanta, zarówno w formie analogowej (papierowej), jak i w formie elektronicznej (na nośniku usb), przesłana pocztą na adres Uniwersytetu Opolskiego w dniu 31 marca 2025 r. W materiałach przesłanych pocztą znalazło się również wskazane powyżej pismo Przewodniczącego, jak i uchwała w tej sprawie nr 17/2025 Rady Naukowej Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu Szczecińskiego.

Informacje ogólne o habilitancie

Pan dr Tadeusz Franciszek Bocheński urodził się dnia [REDAKCYJA] w [REDAKCYJA]. Obecny miejscem jego pracy jest Instytut Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu Szczecińskiego. Pan Tadeusz Bocheński w 2009 r. ukończył jednolite studia magisterskie na kierunku Geografia na Wydziale Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego. Jego praca magisterska pt. „Potencjał rozwojowy subregionu elbląskiego” została napisana pod kierunkiem ówczesnego prof. UG dra hab. Tadeusza Palmowskiego w Katedrze Geografii Rozwoju Regionalnego Instytutu Geografii Uniwersytetu Gdańskiego i obroniona z wynikiem bardzo dobrym dnia 4 czerwca 2009 r. Zaraz po ukończeniu studiów w październiku 2009 r. podjął studia doktoranckie na

wspomnianym już Wydziale Oceanografii i Geografii UG. Na podstawie rozprawy doktorskiej pt. „Przemiany towarowego transportu kolejowego w Polsce na przełomie XX i XXI w.” napisanej pod kierunkiem prof. dr hab. Tadeusza Palmowskiego uzyskał w dniu 16 stycznia 2015 r. stopień doktora nauk o Ziemi w zakresie geografii.

Ponadto w 2010 r. ukończył jednoroczne studia podyplomowe z zakresu zarządzania rozwojem przestrzennym miast na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej. Jego praca dyplomowa napisana wspólnie z mgr Ewą Grzybowska nosiła tytuł „Koncepcja rozwoju systemu transportu szynowego w Metropolii Trójmiejskiej”. Natomiast w 2016 r. ukończył dodatkowo studia podyplomowe z zakresu Logistyki i spedycji w transporcie kolejowym w Wyższej Szkole Biznesu w Dąbrowie Górniczej. Pod kierunkiem prof. dr hab. Marka Sitarza w Katedrze Transportu Szynowego napisał tam pracę końcową pt. „Rozwój transportu intermodalnego z wykorzystaniem kolei w Polsce”.

Pan Tadeusz Bocheński, po uzyskaniu stopnia doktora, od dnia 27 lutego 2015 r. do chwili obecnej pracuje, jako adiunkt na Uniwersytecie Szczecińskim – do 30 września 2019 r. jego jednostką był Wydział Nauk o Ziemi, a później już Instytut Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej tegoż Uniwersytetu.

Merytoryczna ocena rozprawy habilitacyjnej

Jako podstawowy element osiągnięcia naukowego w przewodzie habilitacyjnym Pan dr Tadeusz Bocheński przedstawił do oceny autorską monografię pt. „Potencjał i perspektywy rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w Polsce w ujęciu przestrzennym”. Monografia liczy 316 stron druku, w tej liczbie zawiera się również 45, w większości autorskich rycin, 43 tabele zamieszczone w podstawowym tekście oraz dodatkowo 11 obszernych zestawień i wykazów tabelarycznych ulokowanych na końcu książki w formie załączników. Niestety numeracja rycin i tabel jest przypisana do rozdziałów, co jest oczywiście poprawne, lecz zaburza ich ciągłość i możliwość chociażby prostego ich zliczenia. Znakomite jest również grono recenzentów wydawniczych monografii w osobach specjalizujących się szeroko rozumianej problematyce geografii transportu; są to m.in. emerytowani profesorowie tytularni w osobach prof. Krystyny Wojewódzkiej-Król (Uniwersytet Gdański) oraz prof. Zbigniewa Taylora (IGiPZ PAN w Warszawie), a także prof. dr hab. Piotra Rosika nadal pracującego w strukturach IGiPZ PAN w Warszawie. Uwagi redakcyjne tak wybitnych znawców tematyki transportu w Polsce niewątpliwie miały wpływ na merytoryczną poprawność i jakość

opracowania Habilitanta. Monografia ukazała się w serii Rozprawy i Studia Uniwersytetu Szczecińskiego i sygnowana jest nr 1335.

Przechodząc do merytorycznej oceny monografii książkowej pełniącej funkcję, jak wspomniano - rozprawy habilitacyjnej, należy wskazać na jej w pełni naukowy i badawczy charakter. Świadczą o tym m.in. umieszczone we wstępie podstawowe dla dzieła naukowego elementy w postaci hipotez badawczych, celów opracowania i zakresu badań zamieszczonych w pierwszym jego podrozdziale. Drugi podrozdział wstępu zawiera opis zastosowanych w opracowaniu metod badawczych i przegląd materiałów źródłowych wykorzystanych podczas pisania monografii. Moim zdaniem dla przejrzystości istotnego dla całej pracy wstępu można było zwiększyć liczbę jego podrozdziałów przypisując im adekwatne treści, w porządkującym układzie, np.: 1. Cel pracy, 2. Zakres opracowania, 3. Hipotezy badawcze, 4. Metody badawcze, 5. Przegląd literatury, 6. Materiały źródłowe, 7. Układ pracy. Kolejność zastosowana przez Autora w mojej ocenie jest trochę przypadkowa i łączy czasami różne odległe od siebie tematycznie zagadnienia. Kolejny trzeci podrozdział wstępu zawiera definicje podstawowej dla transportu kolejowego terminologii. Tutaj Habilitant dokonał wyraźnie autorskiego doboru kilka pojęć z zakresu transportu kolejowego (m.in. sektor kolejowy, infrastruktura transportu kolejowego, koleje dużych prędkości (KDP), transeuropejska sieć transportowa (TEN-T), dostępność transportowa i dostęp do infrastruktury transportowej), które starał się następnie zdefiniować i wyjaśnić ich znaczenie czytelnikowi. Czwarty podrozdział wstępu przedstawia strukturę pracy, tutaj Autor poprawnie zarysował, jakie treści zostały zawarte w czterech zasadniczych rozdziałach merytorycznych rozprawy.

Ciekawym elementem wstępu dokonującym próby porządkowania badanych w pracy zagadnień transportu, takich jak uwarunkowania, potencjał i perspektywy jest schemat powiązań między nimi zamieszczony na rycinie W1 zlokalizowanej na 13 stronie wstępu. Zaraz po spisie treści, a przed wstępem do pracy, redakcja umieściła dwustronicowy wykaz skrótów. Moim zdaniem bardziej odpowiednim miejscem dla niego byłby jednakże koniec książki, a nie jej początek. Wymienione powyżej drobne uwagi redakcyjne odnoszą się do układu książki i nie mają wpływu na merytoryczną pozytywną ocenę rozprawy.

Książka jest napisana dobrym językiem, precyzyjnie odzwierciedlającym tok myśli Autora. W zasadzie w jej podstawowym tekście brak znaczących błędów stylistycznych i powtórzeń. Na uwagę zasługuje dobra umiejętność Autora operowania faktami i danymi w tekście, z odpowiednimi odniesieniami do literatury przedmiotu w postaci odwołań do nazwiska autora i daty jego publikacji. W wielu przypadkach niektóre zagadnienia zostały

dotatkowo wyjaśnione szczegółowymi przypisami zamieszczonymi u dołu strony. W monografii, w której zawarto dużą liczbę informacji faktograficznych, zdarzyły się Autorowi także drobne potknięcia i przeinaczenia; np. wśród krajów z rosyjskim rozstawem szyn (1520 mm) nie wymienia Rosji (s. 25), albo w charakterystyce trakcji elektrycznej krajów stosujących prąd zmienny 15 kV o obniżonej częstotliwości w miejsce zwyczajowego 16 2/3 Hz pojawia się 16,7 Hz (s. 26), pisownia jednostki częstotliwości raz jest poprawnie Hz, innym razem błędnie HZ (w przypisie 12 ze s. 26), itp.

Rozdział pierwszy monografii przedstawia uwarunkowania rozwoju transportu kolejowego w Europie i Polsce. Tutaj charakterystykę transportu kolejowego Europy przedstawiono, jako tło do rozważań nad siecią kolejową Polski. Rozdział jest dwuczęściowy. W pierwszej jego części przedstawiono transport kolejowy w Europie, w drugiej w Polsce. W części dotyczącej Europy zaprezentowano tam takie zagadnienia jak: zróżnicowanie infrastruktury kolei europejskich, rozwój kolei dużych prędkości, ramy organizacyjno-prawne funkcjonowania kolei, przewozy kolejowe i ich rola na rynku wspólnotowym. Ponadto przedstawiono tam także: funkcje linii kolejowych w transeuropejskiej sieci transportowej oraz zarysowano perspektywy dla kolei europejskich. W drugiej części jak wspomniano powyżej skoncentrowano się na zagadnieniach dotyczących uwarunkowań rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Przedstawiono tam m.in. dotychczasowe badania nad rozwojem sieci kolejowej w Polsce, proces kształtowania się sieci kolejowej, prowadzone przewozy kolejowe oraz funkcjonujące na rynku przedsiębiorstwa transportu kolejowego. O ile części dotyczącej kolei w Europie towarzyszą pojedyncza mapa, jedna tabela, jeden wykres i ciekawy schemat regulacji prawnych to w części dotyczącej Polski materiał ilustracyjny jest bardziej rozbudowany i interesujący dla czytelnika. Odnajdziemy tam, bowiem m.in. rycinę (1.4) obrazującą kolejowe inwestycje liniowe w Polsce w latach 2007-2022, szczególnie wartościową dla piszącego te słowa, gdyż także tym zagadnieniem zajmowałem się w mych publikacjach. Ponadto odnajdziemy w tej części serię 3 uogólniających wykresów ukazujących przewozy kolejowe w Polsce w latach 2000-2022. Syntetycznie omówiono również koncesje na prowadzenie działalności w zakresie transportu kolejowego i licencje na przewozy w tym zakresie. Jest to zagadnienie istotne dla charakterystyki współczesnego transportu kolejowego w Polsce i dobrze, że Autor znalazł dla niej miejsce w swej monografii.

Rozdział drugi monografii przedstawia w sposób całościowy potencjał infrastruktury transportu kolejowego w Polsce. W tej dogłębnej charakterystyce stanu infrastruktury transportu kolejowego Polski odnajdziemy takie elementy odnoszące się do linii kolejowych

jak: różnicowanie regionalne, strukturę własnościową, charakterystykę techniczną, podział na linie o znaczeniu międzynarodowym i państwowym, klasyfikacje linii, natężenie i strukturę ruchu pociągów. Tak jak dogłębnie przedstawiono infrastrukturę liniową podobnie uczyniono z kolejową infrastrukturą punktową. Precyzyjnie omówiono m.in. stacje towarowe, punkty ładunkowe, terminale przeładunkowe oraz stacje pasażerskie i dworce. Zwieńczeniem rozdziału 2 jest jego podrozdział trzeci, w którym przedstawiono sieć kolejową Polski w kontekście rozmieszczenia jej potencjalnych klientów. Ta część pracy jest szczególnie przestrzenna, gdyż ukazuje m.in. dostęp gmin do transportu kolejowego, relacje pomiędzy siecią kolejową a systemem osadniczym kraju, obsługę zakładów przemysłowych przez kolej, czy też powiązania kolejowe portów morskich z zapleczem gospodarczym. Nie pominięto również charakterystyki powiązań stacji kolejowych z pozostałymi rodzajami ponadlokalnego transportu zbiorowego. Tej w dużej mierze opisowej charakterystyce towarzyszą dobrze dobrane tabele, a zwłaszcza syntetyzujące mapy obrazujące prezentowane zjawisko dla całej sieci kolejowej Polski. Wszelkie przedstawiane opisowo fakty dotyczące sieci kolejowej są dodatkowo precyzyjnie udokumentowane szczegółowymi przypisami źródłowymi, na zasadzie skąd zaczerpnięto dany fakt i gdzie o nim pisano. Niewątpliwie proces pisania był w tym przypadku niezwykle pracochłonny i wymagał dokładności i twórczej cierpliwości Autora.

W rozdziale trzecim monografii Autor dokonał przeglądu najważniejszych dokumentów odnoszących się do polityki transportu kolejowego po 2020 r. – na poziomie europejskim i krajowym. Omówiono tam także z dużą szczegółowością plany rozwoju sieci kolejowej w Polsce. Przedstawiono tam m.in. koncepcję sieci Kolei Dużych Prędkości z 2011 r., komponent kolejowy Centralnego Portu Komunikacyjnego z 2020 r., program Kolej+ i inne plany rozbudowy sieci kolejowej. Szczególną uwagę zwrócono na koncepcje oraz plany budowy nowych i odbudowy zlikwidowanych linii kolejowych, natomiast linie istniejące, włączone do poszczególnych projektów i przewidziane do modernizacji lub rewitalizacji, zostały jedynie wymienione. Dokonano dogłębnej oceny planowanych nowych odcinków linii pod względem ich znaczenia dla obsługi połączeń międzymiastowych (np. skrócenia trasy i czasu przejazdu) i poprawy dostępu miast do transportu kolejowego. Opisano także plany inwestycji w infrastrukturę punktową, tj. stacje i dworce kolejowe. W końcowej części tegoż rozdziału przedstawiono efekty realizacji dotychczasowych planów rozbudowy sieci kolejowej oraz oceniono, jak planowane inwestycje mogą wpłynąć na poprawę dostępu miast i gmin do transportu kolejowego. Przedstawiono także możliwe źródła finansowania inwestycji.

W czwartym rozdziale monografii zawarto oceny i rekomendacje Autora dotyczące głównych założeń polityki wobec transportu kolejowego w Polsce, planowanych inwestycji liniowych i punktowych oraz autorskie propozycje rozbudowy sieci, w tym zwłaszcza budowy brakujących odcinków, sformułowane na podstawie analizy potoków ruchu i dążenia do rozdzielenia ruchu pasażerskiego i towarowego na głównych szlakach kolejowych. Przytoczono również krytykę komponentu kolejowego CPK sformułowaną przez Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju.

Duże zastrzeżenia nie formalne, lecz bardziej pragmatyczne, wynikające z realnej oceny polityki transportowej naszego kraju względem kolei, mam niestety do omówionych powyżej rozdziałów mówiących o perspektywach rozwoju transportu kolejowego w Polsce. O ile za wartościowy uznaję sam autorski przegląd i krytyczną analizę wszystkich projektów i programów proponowanych dla sieci kolejowej Polski zaprezentowany w rozdziale trzecim oraz celowość niektórych inwestycji liniowych prezentowaną w rozdziale czwartym monografii, to rozważania o możliwościach rozbudowy niektórych linii kolejowych w Polsce moim zdaniem są nie realne. Tutaj może dodam parę zdań wyjaśnienia, co do mego pesymizmu w sprawie budowy nowych linii kolejowych w Polsce. Pierwszym i podstawowym argumentem jest fakt, że w okresie minionych 35 lat w Polsce nie zbudowano w zasadzie od podstaw żadnej nowej linii kolejowej. Za pozytywne dla kolei można jedynie uznać, że dzięki środkom UE i tym pochodzącym z budżetu państwa przeprowadzono kilka udanych modernizacji ważnych linii magistralnych i pierwszorzędnych, z ich reelektryfikacją i dobudową drugich torów w nielicznych przypadkach (Warka – Radom). W tym samym czasie natomiast od podstaw zbudowano w Polsce już ponad 5000 km autostrad i dróg ekspresowych. Jeśli w latach 1990-2025 udałoby się wznieść minimum 500 km nowych linii kolejowych (10% tego, co w kilometrażu nowych dróg), to już by funkcjonowała chociażby kolej dużych prędkości na trasie „Y” Warszawa – Łódź – Sieradz – Wrocław / Poznań. W miejsce rzeczywistej budowy mamy, więc nowe plany, projekty i programy. W Polsce wzorem takich krajów Europy jak: Francja, Niemcy, Włochy i Hiszpania konieczna jest budowa kolei dużych prędkości tworzących połączenia pomiędzy najważniejszymi aglomeracjami miejskimi, a ich hierarchia pod względem potencjału ludnościowego przecież jest oczywista; są to, więc: Warszawa, Kraków, Wrocław, Łódź, Poznań oraz miasta Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) oraz Aglomeracji Trójmiasta. Czyli „trywializując” trzeba zbudować KDP na trasie „Y” Warszawa – Łódź – Wrocław / Poznań, wydłużyć CMK na północ w kierunku Gdańska i Gdyni, najlepiej przez Płock – Włocławek –

Toruń / Bydgoszcz oraz na południu dwa dalsze odcinki CMK w kierunku Krakowa i GZM. Reszta projektów i planów mogłaby już być tylko pochodną tego wielkiego zamierzenia. Może w miejsce tak szerokiej analizy planów warto było by Autor dokonać na łamach monografii porównywalnie szczegółowej i krytycznej analizy realizacji projektów modernizacji linii kolejowych w Polsce, takich jak np. czas ich trwania, zakres modernizacji, kolejność realizacji, efekty i koszty przebudowy, najbliższe zamierzenia itp., a tych zakończonych lub będących w końcowej fazie budowy było również wiele (np. Warszawa – Gdańsk, Warszawa – Opoczno (CMK) / Koluszki – Zawiercie z odgałęzieniem do Łodzi, Warszawa – Lublin, Warszawa – Poznań, Warszawa – Białystok, Warszawa – Radom, Legnica – Wrocław – Opole – Gliwice / Częstochowa, Jaworzno Szczakowa – Kraków – Tarnów – Rzeszów, Lublin – Tarnobrzeg – Rzeszów, Wrocław – Poznań – Szczecin, Poznań – Piła, Herby Nowe – Karsznice, Lębork – Słupsk, itd.).

Podstawowe cztery rozdziały merytoryczne rozprawy kończy dobrze skonstruowane, także dość obszerne, bo zawarte na stronach 233-246 – podsumowanie i wnioski końcowe. Tutaj Autor dokonał wewnętrznego podziału podsumowania wprowadzając pomocnicze śródtytuły. W pierwszej części są to, więc odpowiedzi na postawione w pracy pytania badawcze. Wyróżnione śródtytułami znalazły się tu odpowiedzi w zakresie takich tematów jak: 1. Istniejąca infrastruktura kolejowa a potrzeby przewozowe, 2. Integracja transportu kolejowego z innymi środkami transportu, 3. Efekty i ocena planowanych inwestycji i 4. Propozycje dalszej rozbudowy infrastruktury kolejowej. Kolejna część podsumowania zawiera weryfikację postawionych w pracy dwóch hipotez. Wspomniana weryfikacja dokonuje podziału inwestycji na 4 grupy projektów: 1. Zatwierdzonych, 2. Priorytetowych, 3. Perspektywicznych i 4. Nieuzasadnionych. Dalsze części tekstu podsumowania odnoszą się już do planów budowy nowych, odbudowy zlikwidowanych linii kolejowych oraz do krytycznej analizy komponentu kolejowego CPK. Część tekstowa odnosząca się do weryfikacji hipotezy pierwszej jest stosunkowo długa, bo prawie 6-stronicowa, natomiast kontrastowo bardzo krótkie, bo zaledwie 1-stronicowe jest już odniesienie do hipotezy drugiej. Podsumowanie kończą również wyróżnione śródtytułem krótkie rozważania na temat proponowanych kierunków dalszych badań.

Obszerna jest także bibliografia monografii zawarta na stronach 269-305 książki, z odmiennym trochę od standardu zapisem daty opublikowania umieszczonym w nawiasach. We wspomnianym zestawieniu literatury, Kandydat zamieścił w zasadzie wszystkie ważniejsze publikacje autorów zajmujących się problematyką transportu kolejowego w Polsce. Dobry jest także jej wewnętrzny podział, który zastosował Autor dzieląc ją na

specjalistycznie dobrane części. I tak w pierwszej części Autor zebrał literaturę przedmiotu, w drugiej umieścił artykuły i informacje prasowe, w trzeciej znalazły się akty prawne i dokumenty administracji publicznej, a w końcowej źródła internetowe. Taki układ bibliografii – ze wstępną selekcją doniesień literaturowych – jest prawidłowy, a zarazem przejrzysty i dogodny dla czytelnika.

Autor dla potrzeb monografii sporządził dobrze dobrany materiał kartograficzny w postaci mapek, częściowo kolorowych lub czarno-białych, w ogólnej ich liczbie 45 rycin. Wspomniane mapki są dobrze wykreślone, nieprzeładowane treściami graficznymi i precyzyjnie syntetyzują prezentowane w monografii w dużej ilości zgromadzone szczegóły przestrzenne i dane faktograficzne z zakresu transportu kolejowego w Polsce.

Podsumowując ocenę monografii spełniającej rolę rozprawy habilitacyjnej stwierdzam, że jest to bardzo dobra obszerna praca przeglądowo-faktograficzna, ze szczegółowo opracowanym materiałem źródłowym w postaci syntetycznych map, zestawień tabelarycznych i opisowego tekstu dotyczącego przekształceń transportu kolejowego w Polsce po 1990 r. Praca nie zawiera w zasadzie żadnej wysublimowanej metody matematyczno-statystycznej, a bazuje jedynie na opisie tekstowym, wspomnianych już dobrych zestawieniach tabelarycznych, wyróżniających ją syntetycznych rycinach oraz prostych wskaźnikach np. wydłużenia trasy (WZT) w stosunku do prostoliniowego połączenia. Jej podstawową wartością jest jednakże uchwycenie najważniejszych procesów, które zaszły w transporcie kolejowym Polski w minionym 35-leciu. Dyskusyjne – w mojej ocenie – jest poświęcenie nadmiernej uwagi perspektywom rozbudowy sieci kolejowej o nowe połączenia, dodatkowe tory, łącznice, odbudowy niektórych zlikwidowanych linii, itd., chociaż dobrze uzasadniane przez Autora, w zasadzie jednakże bez większych szans na realizację. Analiza tych zagadnień znalazła swój wyraz aż w dwóch zasadniczych końcowych rozdziałach monografii. Pominęto natomiast szerszą analizę zakrojonych na szeroką skalę w ostatnim 20-leciu prac modernizacyjnych prowadzonych na głównych liniach magistralnych i pierwszorzędnych sieci kolejowej Polski. Wymiana nawierzchni torowych, trakcji elektrycznej i systemów sterowania ruchem spowodowała podwyższenie prędkości na polskich liniach kolejowych i doprowadziła je w wielu przypadkach do standardu kolei europejskich, z prędkością 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla towarowych. Dzięki tym chociażby pracom na sieci PLK stał się m.in. możliwy w ostatnich 3 latach sukces przewozowy pociągów Intercity z roku na rok wzrastającą liczbą pasażerów.

Analiza i ocena pozostałego dorobku publikacyjnego

Pozostały dorobek publikacyjny dra Tadeusza Bocheńskiego należy uznać za znaczący. Opublikował łącznie 5 monografii naukowych, w tym 2 współautorskie; jedna z nich ukazała się jeszcze przed uzyskaniem stopnia doktora w styczniu 2016 r., druga to książkowa wersja dysertacji doktorskiej, a ostatnia autorska z 2024 r. wskazana została, jako rozprawa habilitacyjna. Drukiem ukazało się również łącznie 24 rozdziały w monografiach: przed doktoratem było to 9 pozycji, a po doktoracie już 15 tego typu publikacji. Liczba opublikowanych artykułów w czasopismach naukowych autorstwa Habilitanta obejmuje łącznie 28 pozycji, z tego aż 25 ukazało się już po uzyskaniu stopnia doktora w 2016 r. Większość artykułów, co warto podkreślić, jest autorskim dokonaniem Habilitanta, bowiem z łącznej ich liczby 25 aż 17 jest opublikowanym tylko pod jego nazwiskiem, a pozostałych 8 to opracowania współautorskie, najczęściej jednakże tylko z dwoma lub trzema współautorami. Z ogólnej liczby 25 artykułów większość, bo 18 pozycji opublikowano w języku polskim; pozostałych 7 ukazało się w języku angielskim. Jeśli chodzi o czasopisma naukowe, w których lokował własne publikacje Habilitant to najczęściej były to krajowe czasopisma w języku polskim np. „Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG” (oceniane na 40 punktów MEiN) – gdzie umieścił łącznie 8 artykułów, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” (70 punktów) – gdzie opublikował 5 artykułów; z obcojęzycznych czasopism był to dobrze punktowany (100 punktów) „European Research Studies Journal”, w którym w latach 2023-2024 zamieścił aż 3 własne artykuły autorskie oraz „Journal of Geography, Politics and Society” (40 punktów) oraz „Sustainable Maritime Policy and Management” (dla którego nie odnalazłem punktacji MEiN), w których zamieścił po jednym współautorskim artykule z jego autorskim udziałem szacowanym odpowiednio na 30 i 40%.

Na podstawie przeglądu tematyki publikacji należy stwierdzić, że zainteresowania naukowe Habilitanta ukierunkowane są głównie na transport kolejowy i wodny ze szczególnym uwzględnieniem portów morskich. Głównym obszarem Jego zainteresowań badawczych jest, więc geografia transportu, w tym szczególnie transport kolejowy, z takimi zagadnieniami szczegółowymi jak: infrastruktura, przewozy pasażerskie i towarowe. Ponadto zajmuje się również portamiorskimi i ich powiązaniem z zapleczem, poprzez infrastrukturę transportu kolejowego i w mniejszym stopniu drogowego. Poza zagadnieniami transportowymi, dodatkowym tematem badań Habilitanta były ośrodki ponadlokalne w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem ośrodków subregionalnych (tzw. miast średnich). Zakres zainteresowań badawczych dra T. Bocheńskiego w latach 2016-2024 dobrze ilustruje

rycina 1 zamieszczona na 9 stronie jego autoreferatu. Terytorialnie obszar Jego badań obejmuje przede wszystkim Polskę, a w mniejszym stopniu także inne państwa Europy środkowo-wschodniej i regionu Morza Bałtyckiego. Podsumowując, należy stwierdzić, że tematyka publikacji Habilitanta dokładnie wpisuje się w zakres zagadnień geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej.

Z danych naukometrycznych datowanych na koniec listopada 2024 r. dr Tadeusz Bocheński wykazuje wartość Impact Factor w wysokości 3,889 tylko dla jednej publikacji. Z dołączonej do dokumentacji skróconej analizy bibliometrycznej osiągnięć naukowych Habilitanta za lata 2015-2024 sporządzonej przez pełnomocnika Rektora US ds. ewaluacji i monitoringu naukowego wynika, że w bazie Web of Science, znalazło się 10 publikacji Kandydata, z liczbą cytowań – 13 i wskaźnikiem Hirscha – 2; natomiast w bazie Scopus już tylko 1 publikacja, z liczbą cytowań – 11 i wskaźnikiem Hirscha – 1.

Ocena udziału w konferencjach naukowych i programach badawczych

Dobry jest czynny udział Kandydata w konferencjach naukowych o zasięgu krajowym i regionalnym; łącznie po doktoracie wygłosił, jako autor 29 referatów na konferencjach, w tym większość z nich to niestety tylko wystąpienia krajowe (27) oraz nieliczne (2), referaty wygłoszone poza granicami naszego kraju (na konferencji w Kaliningradzie).

Dostatecznie oceniam dorobek Habilitanta w realizacji projektów badawczych, z których dwa wymienione w autoreferacie i dorobku to niestety wewnętrzne projekty uczelniane. Natomiast Kandydat pracował dodatkowo, jako wykonawca przy dwóch projektach współfinansowanych z funduszy europejskich. Ma również w swoim dorobku prace zlecone i ekspertyzy, jednakże aż 5 przed doktoratem i tylko jedna po tym awansie.

Niedostatecznie oceniam aktywność i współpracę międzynarodową Habilitanta, w autoreferacie i zestawieniach pomocniczych nie wykazuje, bowiem udziału w zagranicznych stażach i wyjazdach badawczych. Ze staży naukowych Kandydat zrealizował tylko jeden 12-dniowy pobyt w Katedrze Logistyki i Systemów Transportowych na Wydziale Zarządzania i Nauk o Jakości na Uniwersytecie Morskim w Gdyni. Dobrze oceniam natomiast jego aktywność redakcyjną i czynny udział w przygotowaniu organizacyjnym konferencji o zasięgu krajowym.

Ocena pozostałych osiągnięć dydaktycznych, organizacyjnych i popularyzatorskich wiedzy

Pan dr Tadeusz Bocheński ma bardzo dobre doświadczenie dydaktyczne, gdyż w czasie studiów doktoranckich na Uniwersytecie Gdańskim i podczas późniejszej pracy na Uniwersytecie Szczecińskim prowadził zajęcia łącznie z 33 przedmiotów, w różnych formach i na kilku kierunkach studiów. Będąc jeszcze na studiach doktoranckich na Uniwersytecie Gdańskim prowadził już zajęcia z przedmiotów takich jak: gospodarka przestrzenna, geografia, geoanalitika, turystyka i rekreacja. Pracując już w Uniwersytecie Szczecińskim w latach 2016-2024 prowadził zajęcia na 9 kierunkach studiów pierwszego i drugiego stopnia, także na studiach podyplomowych oraz indywidualnie dla studentów zagranicznych w ramach wymiany programu Erasmus. Do najważniejszych przedmiotów, w których był koordynatorem, należy zaliczyć m.in.: geografię gospodarczą, geografię społeczno-gospodarczą i geografię społeczno-ekonomiczną (gospodarczą) Polski oraz podstawy urbanistyki wraz z jej historią.

Podczas pracy na Uniwersytecie Szczecińskim Kandydat był także promotorem 8 prac licencjackich, w tym: 5 napisanych przez studentów kierunku geoanalitika i 3 napisanych przez studentów kierunku geografia oraz 4 prac magisterskich, w tym 3 napisanych przez studentów kierunku gospodarka przestrzenna i jednej przez studenta kierunku geografia. W roku akademickim 2024/2025, pod jego kierunkiem powstają kolejne prace – magisterska i licencjacka na kierunku geografia.

Poza pracą naukową i dydaktyczną Pan dr Tadeusz Bocheński brał czynny udział w pracach organów i komisji uczelnianych, a także koła naukowego i komitetów organizacyjnych konferencji, początkowo w Uniwersytecie Gdańskim, a później w Uniwersytecie Szczecińskim. Z ważniejszych jego dokonań na polu organizacyjnym warto wymienić: 1. Funkcję redaktora naczelnego serii „Badania Miast” wydawanej przez Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego od 2020 r.; 2. Rolę przewodniczącego Komitetu Organizacyjnego VIII Międzynarodowej Konferencji Naukowej „Problemy i wyzwania geografii komunikacji”, która odbyła się w dniach 24-26 maja 2023 r. w Szczecinie; 3. Pracę przewodniczącego komitetu organizacyjnego I. Konferencji Naukowo-Praktycznej Subregiony i Miasta Subregionalne w Polsce, Społeczeństwo-Gospodarka-Środowisko pt. „Impulsy rozwojowe miasta Elblągu i jego obszaru funkcjonalnego” – zaplanowanej na 26.05.2025 r. w Elblągu; 4. Był także współautorem skryptu dla nauczycieli geografii przygotowanego w ramach projektu Zachodniopomorska Szczecińska Szkoła Ćwiczeń, współfinansowanego z funduszy europejskich w ramach Programu Operacyjnego Wiedza – Edukacja – Rozwój.

Wniosek końcowy

W podsumowaniu mojej recenzji stwierdzam:

1. Pan dr Tadeusz Bocheński po uzyskaniu stopnia doktora nauk o Ziemi w zakresie geografii społeczno-ekonomicznej w 2016 r. znacznie powiększył swój dorobek naukowy zarówno w sferze poznawczej, metodycznej, jak i praktycznej geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej. Do realizacji badań w tej dwudzielnej dyscyplinie jest dobrze przygotowany również pod względem formalnym, kończąc wcześniej adekwatny kierunek studiów na Uniwersytecie Gdańskim, a później studia podyplomowe na Politechnice Gdańskiej i Wyższej Szkole Biznesu w Dąbrowie Górniczej.

2. Jako osiągnięcie naukowe (rozprawę habilitacyjną) Pan dr Tadeusz Bocheński wskazał autorską monografię faktograficzno-opisową pt. „Potencjał i perspektywy rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w Polsce w ujęciu przestrzennym”. Wspomniane powyżej osiągnięcie naukowe spełnia podstawowe warunki przypisane rozprawom habilitacyjnym, ponieważ zawiera wyniki własnych badań i stanowi znaczący wkład w rozwój dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna.

3. Pozytywnie oceniam również dorobek bibliometryczny Habilitanta zaprezentowany w osiągnięciu naukowym, gdzie Jego autorska monografia szacowana jest na 120 punktów MEiN. Również dobra jest liczba punktów MEiN (od 100, poprzez 70, po 40 i 20) przyznanych czasopismom, w których zamieszczono pozostałe artykuły Kandydata.

4. Oceniając pozostały dorobek naukowy Habilitanta stwierdzam, że Kandydat - już po uzyskaniu stopnia doktora - opublikował łącznie 44 publikacje, w tym 4 monografie (jedna z nich to wskazana w osiągnięciu autorska rozprawa habilitacyjna), 15 rozdziałów w monografiach (większość autorskich) i 25 artykułów naukowych (w tym również 18 autorskich). Ponadto jak dostrzegamy w zestawieniu większość tych publikacji to opracowania autorskie. Dorobek ten uznaję również za znaczący, gdyż jest stosunkowo spójny pod względem tematycznym i wartościowy pod względem merytorycznym. Dobry jest też czynny udział Kandydata w konferencjach naukowych o zasięgu krajowym i regionalnym; łącznie po doktoracie wygłosił, jako autor 29 referatów na konferencjach, w tym większość z nich to niestety wystąpienia tylko krajowe (27) oraz nieliczne (2), referaty wygłoszone poza granicami naszego kraju (w Kaliningradzie).

5. Dostatecznie oceniam dorobek Habilitanta w realizacji projektów badawczych, z których te dwa wymienione w autoreferacie i dorobku to niestety wewnętrzne projekty uczelniane.

Kandydat pracował dodatkowo, jako wykonawca przy 2 projektach współfinansowanych z funduszy europejskich. Ma również w swoim dorobku nieliczne prace zlecone i ekspertyzy.

6. Niedostatecznie oceniam aktywność i współpracę międzynarodową Habilitanta, w autoreferacie i zestawieniach pomocniczych nie wykazuje, bowiem udziału w zagranicznych stażach i wyjazdach badawczych. Dobrze oceniam natomiast jego aktywność organizacyjną, redakcyjną i popularyzatorską.

7. Dobrze oceniam działalność dydaktyczną pana dra Tadeusza Bocheńskiego, która – poza wynikającymi z obowiązków nauczyciela akademickiego, zajęciami ze studentami z przedmiotów takich jak geografia społeczno-ekonomiczna czy systemy transportowe i logistyczne – był m.in. promotorem: 4 prac magisterskich i 8 licencjackich; sporządził również kilka recenzji takich prac. Wszystkie te prace i zajęcia realizowane były w Instytucie Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu Szczecińskiego. Ustawicznie podnosił swoje kompetencje do prowadzenia zajęć dydaktycznych, kończąc jednoroczne studia podyplomowe m.in. z zarządzania rozwojem przestrzennym miast na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej, czy z zakresu logistyki i spedycji w transporcie kolejowym w Wyższej Szkole Biznesu w Dąbrowie Górniczej.

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

Opole, dnia 15 maja 2025 r.

Stanisław Koziarski