



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2022, 25(1), 85-94

DOI 10.4467/2543859XPKG.22.006.15966

Otrzymano (Received): 01.12.2021

Otrzymano poprawioną wersję (Received in revised form): 17.05.2022

Zaakceptowano (Accepted): 18.05.2022

Opublikowano (Published): 30.05.2022

AWANSE NAUKOWE W POLSKIEJ GEOGRAFII TRANSPORTU W LATACH 2001-2021

Scientists' promotions in Polish transport geography in 2001-2021

Ariel Ciechański

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. St. Leszczyckiego PAN, Twarda 51/55, 00-818 Warszawa

e-mail: ariel@twarda.pan.pl



<https://orcid.org/0000-0002-4123-6533>

Cytacja:

Ciechański A., 2022, Awanse naukowe w polskiej geografii transportu w latach 2001-2021, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 25(1), 85-94.

Streszczenie: Pierwsze dwudziestolecie XXI w., a zwłaszcza jego druga dekada, to okres dynamicznego przyrostu liczby geografów transportu posiadających stopień doktora. Znacznie gorzej wyglądała sytuacja z samodzielnymi pracownikami naukowymi. W kontekście tej grupy nie było widać tak silnej dynamiki rozwoju nowych kadr, jak w przypadku zakończonych procedur doktryzacji. Spośród osób awansowanych w badanym okresie na doktorów habilitowanych obecnie tylko jedna pracuje na stanowisku profesora nadzwyczajnego, jedna opuściła polską naukę, a pozostali sukcesywnie uzyskiwali tytuły profesorskie. Widoczna była także silna polaryzacja przestrzenna miejsc, gdzie prowadzono procedury awansowe. Doktryzowaniem zajmowało się 11 instytucji, jednak blisko 4/5 doktoratów obroniono przed radami naukowymi sześciu z nich. Jednocześnie prawie 1/3 promocji doktorskich miała miejsce w Instytucie Geografii i Gospodarki Przestrzennej Wydziału Biologii i Nauk o Ziemi UJ oraz w Instytucie Geografii i Zagospodarowania Przestrzennego PAN. W tej ostatniej jednostce odbyły się wszystkie procedury habilitacyjne z zakresu geografii transportu. W artykule zwraca się uwagę, że obecna struktura wiekowa badaczy omawianej subdyscypliny jest dość korzystna, niepokoi natomiast jej wymiar pod względem stopni i tytułów naukowych. Małoliczna jest zwłaszcza grupa doktorów habilitowanych, co znacznie zniekształca kształt piramidy ją odzwierciedlającej. W przyszłości może to zaowocować problemami następstwa pokoleń.

Słowa kluczowe: polscy geografowie transportu, awanse naukowe, naukomertria

Abstract: The first twenty years of the 21st century, especially its second decade, was a period of dynamic growth in the number of transport geographers PhD promotions. The situation with independent academics (in Polish scientific system habilitated doctors and professors) was much worse. There was no such strong dynamics of the development of new staff as in the case of completed PhD procedures. Only one of habilitated doctors promoted in the analysed period is currently working as an associate professor, next one has quit Polish science, but the others have successively obtained professorships. A strong spatial polarization of the places where promotion procedures were carried out was also visible. The PhD processes were carried out by 11 institutions, but nearly 4/5 of them took place before the scientific councils of six of them. At the same time, almost 1/3 of the promotion took place at the Institute of Geography and Spatial Management of the Faculty of Biology and Earth Sciences of the Jagiellonian University and the Institute of Geography and Spatial Organisation of the Polish Academy of Sciences (IGSO PAS). Additionally all habilitation procedures in the field of transport geography were completed in IGSO PAS I. The article points out that the current age structure of researchers of the sub-discipline is quite favourable, while its distortion in terms of research degrees and titles is worrying, where the group of habilitated doctors is disturbingly small, which means that a significant distortion of the pyramid reflecting it is visible. In the future, this may result in problems of the succession of generations.

Keywords: Polish transport geographers, scientific promotions, scienceometry

Wprowadzenie

Dyscyplina naukowa, która się nie rozwija skazana jest na stopniową degradację. Nie chodzi tu jednak tylko o rozwój metodyczny, ale przede wszystkim o liczebność i jakość nowych kadr. Choć tradycyjny model wychowywania młodych pracowników naukowych, opierający się na relacji uczeń–mistrz, odchodzi niestety stopniowo do przeszłości, to kształcenie kolejnych pokoleń badaczy trwa nieustannie. Pierwsze dziesięć lat polskiej transformacji gospodarczo-ustrojowej było dla nauki bardzo trudnym okresem. Z jednej strony ograniczono zatrudnienie w instytucjach badawczych i akademickich, z drugiej zaś – szczególnie na początku lat 1990. – rynek pracy chłonał każdą ilość dobrze wykształconych i władających językami obcymi młodych ludzi. Doprowadziło to do widocznego po dzień dzisiejszy załamania systemu zastępowalności pokoleń. Nie dość, że nie przyjmowano do pracy w nauce świeżo wypromowanych absolwentów uczelni, to część z dotychczasowych pracowników naukowych rezygnowała z niej i realizowała swoje ambicje nie tylko w instytucjach prywatnych, ale i publicznych. Dotyczyło to także geografów transportu.

Szczęśliwie w kolejnej dekadzie te niekorzystne trendy stopniowo zaczęto wyhamowywać, a następnie odwracać. Dzięki temu początek XXI w. dla polskiej geografii transportu stał się czasem dynamicznego wzrostu liczby awansujących zawodowo naukowców. Taka zastępowalność kadr niewątpliwie stanowi korzystny proces.

Dotychczas brak jest w literaturze opracowań o charakterze naukometrycznym, obrazujących

przemiany zachodzące w ciągu ostatnich 20 lat w polskiej geografii transportu oraz prezentujących, przynajmniej pokrótce, jej nowych adeptów. Stąd inicjatywa niniejszego artykułu, którego celem jest wypełnienie wskazanych powyżej luk w wiedzy oraz przedstawienie w sposób syntetyczny zmian jakie dotknęły przedmiotową subdyscyplinę we wskazanym okresie w Polsce. W pracy podejmowana jest też próba oceny perspektyw kadrowych na najbliższe lata.

Na potrzeby badania stworzono bazę danych obejmującą wszystkie awanse naukowe w geografii transportu w latach 2001-2021. Jej podstawę stanowiły zasoby zawarte w portalu nauka-polska.pl, uzupełnione informacjami pochodzącymi ze stron internetowych poszczególnych jednostek naukowych. Podstawowym kryterium wyboru było tu uzyskanie stopnia lub tytułu w zakresie geografii ekonomicznej na podstawie dzieła lub dorobku, którego tematyka powinna koncentrować na zagadnieniach transportowych. Stąd w tabelach w dalszej części artykułu pominięto osoby, które choć parają się geografiami transportu, to jednak kolejne awanse naukowe uzyskiwały w ramach innych dziedzin lub subdyscyplin.

1. Postępowania doktorskie

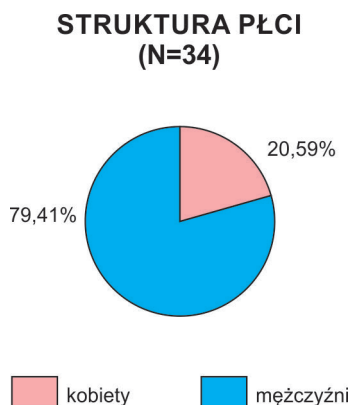
W trakcie przeprowadzonej kwerendy zidentyfikowano 34 osoby, które w okresie 2001-2021 uzyskały tytuły doktorskie. Ich zestawienie zawarto w tab. 1. Niestety tylko nieco ponad 20% ogółu doktorów stanowiły panie, co świadczy o wysokim stopniu maskulinizacji omawianej w artykule subdyscypliny (ryc. 1).

Tab. 1. Stopnie doktorskie uzyskane w latach 2001-2021 na podstawie prac z zakresu geografii transportu.

Lp.	Imię i nazwisko	Rok	Tytuł pracy	Instytucja przyznająca stopień
1.	Robert Guzik	2002	Przestrzenna dostępność szkolnictwa ponadpodstawowego w województwie małopolskim	WBiNoZ UJ
2.	Arkadiusz Kołoś	2002	Rozwój i funkcjonowanie miejskiego transportu szynowego w Polsce	WBiNoZ UJ
3.	Jarosław Ferenc	2002	Uwarunkowania i funkcjonowanie systemu transportu miejskiego w przestrzeni Łodzi	WNG UŁ
4.	Tomasz Kossowski	2004	Struktura sieci transportowej regionu wielkopolskiego	WNGiG UAM
5.	Hubert Rabant	2006	Zmiany sieci drogowej Ziemi Chełmińskiej w XIX i XX wieku	WBiNoZ UMK
6.	Witold Andrzejczak	2007	Ruch na sieci dróg krajowych regionu wielkopolskiego a koncepcja zrównoważonego rozwoju	WNGiG UAM
7.	Piotr Trzepacz	2008	Porty lotnicze jako czynnik oddziaływania na przestrzeń i sieć osadniczą w Polsce	WBiNoZ UJ
8.	Justyna Bagińska	2009	Europejska sieć transportu kolejowego – stan obecny i perspektywy jej rozwoju w kontekście rozszerzenia Unii Europejskiej	WNoZiKŚ UW.

9.	Anna Grzegorzcyk	2009	Poziom rozwoju społeczno-gospodarczego a przestrzenne zróżnicowanie sieci osadniczej i transportowej w wybranych krajach pozaeuropejskich	WGiSR UW
10.	Michał Niedzielski	2009	How far is too far? Spatial and socio-demographic determinants of "locked-in" commuting	OSU
11.	Grażyna Chaberek	2010	Transport i logistyka w teorii lokalizacji	WOiG UG
12.	Szymon Komusiński	2010	Przekształcenia przestrzenne sieci pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce w latach 1988-2008	WBiNoZ UJ
13.	Renata Anisiewicz	2011	Rozwój polsko-kaliningradzkich powiązań transgranicznych przed 1990 rokiem	WOiG UG
14.	Iwona Józefowicz	2011	Codzienna ruchliwość osób niepełnosprawnych w Bydgoszczy	IGiPZ PAN
15.	Ariel Ciechański	2012	Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce (1881-2010) w świetle materiałów archiwalnych	IGiPZ PAN
16.	Edyta Pijet-Migoń	2012	Zmiany rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej	WNoZiKŚ UW.
17.	Andrzej Soczówka	2012	Zróżnicowanie struktury przestrzennej komunikacji miejskiej w konurbacji katowickiej	WNoZ UŚ
18.	Radosław Bul	2013	Migracje wahałowe mieszkańców aglomeracji poznańskiej w okresie intensywnej suburbanizacji	WNGiG UAM
19.	Jędrzej Gadziński	2013	Funkcjonowanie lokalnego systemu transportowego na tle współczesnych procesów urbanizacyjnych w aglomeracji poznańskiej	WNGiG UAM
20.	Marcin Rechłowicz	2014	Dostępność sieci tramwajowych w zagłębiach węglowych Europy Środkowo-Wschodniej po 1990 roku	WNoZ UŚ
21.	Jakub Taczanowski	2014	Wpływ zróżnicowanych uwarunkowań politycznych i gospodarczych na rozwój sieci kolejowej wybranych krajów powstałych po rozpadzie Austro-Węgier	WBiNoZ UJ
22.	Szymon Wiśniewski	2014	Zróżnicowanie dostępności transportowej miast w województwie łódzkim	WNG UŁ
23.	Tadeusz Bocheński	2015	Przemiany towarowego transportu kolejowego w Polsce na przełomie XX i XXI wieku	WOiG UG
24.	Krzysztof Płatkiewicz	2015	Zróżnicowanie przestrzenne wypadków i kolizji drogowych w Krakowie oraz jego uwarunkowania	WBiNoZ UJ
25.	Jan Burdziej	2016	Dostępność przestrzenna wybranych usług na terenie Torunia. Studium problemu z wykorzystaniem analiz sieciowych i technologii GIS	WNoZ UMK
26.	Marcin Połom	2016	Przemiany funkcjonowania komunikacji trolejbusowej w Polsce w latach 1989-2013	WOiG UG
27.	Karol Kowalczyk	2017	Pasażerski transport kolejowy na obszarach aglomeracyjnych w Polsce a rozwiązania multimodalne w codziennych dojazdach do pracy	WNoZiGP UMSC
28.	Wojciech Pomianowski	2018	Wpływ struktury sieci transportowej na dostępność przestrzenną. Dynamiczne ujęcie grafowe	IGiPZ PAN
29.	Natalia Zdanowska	2018	Procesy włączania miast Europy Środkowo-Wschodniej do systemu gospodarka-świata w świetle badań międzynarodowych sieci handlu, transportu lotniczego i przedsiębiorstw po 1989 roku	IGiPZ PAN
30.	Wojciech Jurkowski	2019	Integracja zabudowy mieszkaniowej z infrastrukturą kolejową. Analiza porównawcza obszarów wiejskich w strefach podmiejskich Krakowa, Łodzi, Poznania i Wrocławia	WNoZiKŚ UW.
31.	Łukasz Lechowski	2019	Wpływ budowy autostrady A1 i A2 na zmiany zagospodarowania terenu w gminach powiatu zgierskiego w świetle metod GIS	WNG UŁ
32.	Piotr Kosmowski	2020	Przekształcenia przestrzenne i funkcjonalne czołowych dworców kolejowych w kontekście procesów demolowania i rewitalizacji. Studium wybranych przykładów w miastach europejskich	WNG UŁ
33.	Mateusz Smolarski	2020	Funkcjonowanie regionalnego pasażerskiego transportu kolejowego w województwie dolnośląskim	WNoZiKŚ UW.
34.	Sławomir Goliszek	2021	Znaczenie komponentów dostępności transportowej w Szczecinie ze szczególnym uwzględnieniem transportu zbiorowego w latach 2009-2018	IGiPZ PAN

Źródło: opracowanie własne na podstawie nauka-polska.pl.



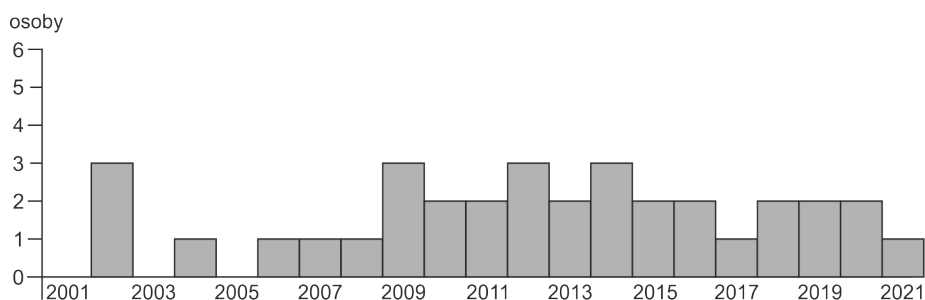
Ryc. 1. Struktura płci osób uzyskujących tytuły doktorskie w latach 2001-2021.

Źródło: opracowanie własne na podstawie nauka-polska.pl.

W badanym okresie roczna liczba nowych doktorów z zakresu geografii transportu sięgała maksymalnie trzech osób (ryc. 2). Pierwsza połowa opisywanego dwudziestolecia charakteryzowała się zdecydowanie mniejszą częstotliwością uzyskiwania tego stopnia. W 2001, 2003 i 2005 r. nie otrzymał go nikt, natomiast w 2004 r. oraz w latach 2006-2008 każdego roku sukcesem kończył się jeden przewód doktorski. Po trzy obrony odbyły się jedynie w 2002 i 2009 r., a dwie miały miejsce w 2010 r. W 2009 r. do grupy doktorów obecnie pracujących w polskich jednostkach naukowych dołączył M. Niedzielski, który jest jedyną osobą w analizowanym gronie, która obroniła się za granicą, na amerykańskim Ohio State University. W latach 2001-2010 grono doktorów zajmujących się geografią transportu powiększyło się więc tylko o 12 osób. Znacznie bardziej dynamiczny rozwój subdyscypliny obserwowany był w kolejnej dekadzie. W latach 2011-2021 przybyło 21 nowych doktorów (rocznie dwóch–trzech, oprócz 2017 r. i 2021 r., gdy stopień uzyskiwały pojedyncze osoby).

Interesująco przedstawia się rozkład przestrzeny jednostek, w których nadawano stopnie naukowe doktora na podstawie prac z zakresu geografii transportu (tab. 1, ryc. 3). Liderem był tu Wydział Biologii i Nauk o Ziemi Uniwersytetu Jagiellońskiego (WBi-NoZ UJ), gdzie w Instytucie Geografii i Gospodarki Przestrzennej obroniono w badanym okresie sześć prac. Jest to dość zaskakujące, gdyż w ośrodku tym brakuje samodzielnych pracowników naukowych specjalizujących się w opisywanej subdyscyplinie. W 2002 r. stopnie doktorskie uzyskali tu A. Kołoś (praca pt. *Rozwój i funkcjonowanie miejskiego transportu szynowego w Polsce*, promotor Z. Górka) oraz R. Guzik (praca pt. *Przestrzenna dostępność szkolnictwa ponadpodstawowego w województwie małopolskim*, promotor B. Domański). Kolejnym doktorem wypromowanym w Krakowie był w 2008 r. P. Trzepacz (praca pt. *Porty lotnicze jako czynnik oddziaływania na przestrzeń i sieć osadniczą w Polsce*, promotor Z. Górka). W 2010 r. do tego grona dołączył Sz. Komusiński. Jego interesująca dysertacja zatytułowana *Przekształcenia przestrzenne*

LICZBA UZYSKANYCH W LATACH 2001–2021 STOPNI DOKTORSKICH WEDŁUG ROKU OBRONY



Ryc. 2. Liczba stopni doktorskich uzyskanych w latach 2001-2021.

Źródło: opracowanie własne na podstawie nauka-polska.pl.

LICZBA STOPNI DOKTORSKICH NADANYCH W LATACH 2001–2021 WEDŁUG POSZCZEGÓLNYCH INSTYTUCJI



Ryc. 3. Liczba stopni doktorskich nadanych w poszczególnych ośrodkach akademickich w latach 2001-2021.

Źródło: opracowanie własne na podstawie nauka-polska.pl.

sieci pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce w latach 1988-2008, której promotorem był M. Paszkowski, znalazła szeroki oddźwięk w środowisku geografów, zwłaszcza ze względu na zawarte w niej mapy. Póki co kariera naukowa Sz. Komusińskiego została jednak przerwana. Pod kierunkiem M. Paszkowskiego w Krakowie powstała też obroniona w 2014 r. praca J. Taczanowskiego pt. *Wpływ zróżnicowanych uwarunkowań politycznych i gospodarczych na rozwój sieci kolejowej wybranych krajów powstałych po rozpadzie Austro-Węgier*. Autorem ostatniej, jak dotąd, obronionej w ośrodku krakowskim pracy był policjant K. Płatkiewicz. W 2015 r. uzyskał on doktorat na podstawie pracy pod tytułem *Zróżnicowanie przestrzenne wypadków i kolizji drogowych w Krakowie oraz jego uwarunkowania*. Jej promotorem był B. Domański, a promotorem pomocniczym – R. Guzik.

Drugim ośrodkiem co do liczby zakończonych w ostatnich 21 latach doktoratów z zakresu geografii transportu był warszawski Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN (IGiPZ PAN). W rozpatrywanym okresie powstało tu pięć rozpraw. Mimo, że w instytucji tej zawsze pracowało kilku samodzielnych pracowników specjalizujących się w geografii transportu, to pierwsza dekada XXI w. nie zakończyła się sfinalizowaniem żadnej dysertacji

z omawianej subdyscypliny. Ten impas udało się przełamać dopiero w dwóch pierwszych latach kolejnego dziesięciolecia. W 2011 r. i 2012 r. obronione zostały dwie prace, których promotorem był Z. Taylor. Pierwsza z nich została napisana przez I. Józefowicz z Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy i nosiła tytuł *Codzienna ruchliwość osób niepełnosprawnych w Bydgoszczy*. Drugim wypromowanym przez Z. Taylora doktorem był A. Ciechański, który uzyskał stopień na podstawie rozprawy zatytułowanej *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce (1881-2010) w świetle materiałów archiwalnych*. Kolejne przewody doktorskie zakończyły się w IGiPZ PAN dopiero w 2018 r. Pierwszy z nich dotyczył N. Zdanowskiej. Jej praca, zatytułowana *Procesy włączania miast Europy Środkowo-Wschodniej do systemu gospodarka-świata w świetle badań międzynarodowych sieci handlu, transportu lotniczego i przedsiębiorstw po 1989 roku (Intégration des villes d'Europe centrale et orientale dans l'économie-monde depuis 1989: une entrée par les réseaux internationaux de commerce, de transport aérien et de firmes)*, powstała w koopromotorstwie polsko-francuskim. IGiPZ PAN reprezentował G. Węclawowicz, a Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne – A. Bretagnolle. Drugą osobą, która uzyskała tu w 2018 r. stopień doktora był pracownik IGiPZ PAN W. Pomianowski. Jego dysertacja

nosiła tytuł *Wpływ struktury sieci transportowej na dostępność przestrzenną. Dynamiczne ujęcie grafowe*, a funkcję promotora pełnił T. Komornicki. Opiekunami obronionej w 2021 r. pracy innego pracownika instytutu S. Goliszka byli natomiast P. Rosik (promotor) i M. Stępnia (promotor pomocniczy). Podstawę do nadania stopnia doktora stanowiła praca pt. *Znaczenie komponentów dostępności transportowej w Szczecinie ze szczególnym uwzględnieniem transportu zbiorowego w latach 2009-2018*.

Osobną grupę jednostek naukowych tworzą wydziały czterech uniwersytetów, w których w latach 2001-2021 wypromowano po czterech doktorów. Były to Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego (WOiG UG), Wydział Nauk Geograficznych Uniwersytetu Łódzkiego (WNG UŁ), Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza (WNGiG UAM) oraz Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska Uniwersytetu Wrocławskiego (WNoZiKŚ UWr.).

W tym gronie nie zaskakuje obecność WOiG UG. Jest to silny ośrodek zajmujący się geografią transportu z kluczową postacią T. Palmowskiego, wspieranego także przez innych samodzielnych pracowników, jak J. Wendt i T. Michalski. Pierwszą osobą, której awans naukowy warto w tym miejscu odnotować jest G. Chaberek. W 2010 r. obroniła ona dysertację zatytułowaną *Transport i logistyka w teorii lokalizacji*, której promotorem był J. Wendt. W kolejnym roku stopień doktora uzyskała wieloletnia pracownica ośrodka trójmiejskiego R. Anisiewicz. Podstawą jej awansu naukowego stała się praca pt. *Rozwój polsko-kaliningradzkich powiązań transgranicznych przed 1990 rokiem*, napisana pod kierunkiem T. Palmowskiego. Następnym doktorem, który obronił dysertację przygotowaną pod opieką tego promotora był T. Bocheński. Omawiany stopień naukowy uzyskał on w 2015 r. na podstawie dysertacji pt. *Przemiany towarowego transportu kolejowego w Polsce na przełomie XX i XXI wieku*. W tym samym roku ten młody pracownik naukowy zasilił kadry szczecińskiego ośrodka geograficznego. T. Palmowski był także opiekunem naukowym obronionego w 2016 r. doktoratu M. Połoma, zatytułowanego *Przemiany funkcjonowania komunikacji trolejbusowej w Polsce w latach 1989-2013*.

Ośrodek Łódzki nie miał wcześniej silniejszych tradycji w zakresie geografii transportu. Wśród samodzielnych pracowników naukowych WNG UŁ próżno również szukać specjalistów z tej subdyscypliny. Jednak w 2002 r. miała tu miejsce obrona pracy doktorskiej J. Ferency zatytułowanej *Uwarunkowania i funkcjonowanie systemu transportu miejskiego w przestrzeni Łodzi*. Jej promotorem był T. Marszał. Ciekawostką jest, że wkrótce po wypromowaniu J. Ferenc porzucił naukę na rzecz pracy w samorządzie. Od 2016 r. jest on

prezydentem Radomska. Na kolejny doktorat z zakresu geografii transportu trzeba było poczekać w Łodzi aż 12 lat. W 2014 r. S. Wiśniewski obronił tu pracę pt. *Zróżnicowanie dostępności transportowej miast w województwie łódzkim*. Promotorem ponownie był T. Marszał. Z kolei pod opieką naukową I. Jażdżewskiej napisana została w 2019 r. dysertacja doktorska Ł. Lechowskiego. Otrzymał on stopień na podstawie pracy pt. *Wpływ budowy autostrady A1 i A2 na zmiany zagospodarowania terenu w gminach powiatu zgierskiego w świetle metod GIS*. Wymienieni dwaj doktorzy są pracownikami macierzystej *alma mater*. Na Uniwersytecie Wrocławskim (Zakład Zagospodarowania Przestrzennego WNoZiKŚ) pracuje natomiast wypromowany w Łodzi w 2020 r. P. Kosmowski. Opiekunem naukowym jego dysertacji, zatytułowanej *Przekształcenia przestrzenne i funkcjonalne czołowych dworców kolejowych w kontekście procesów demolowania i rewitalizacji. Studium wybranych przykładów w miastach europejskich*, była S. Kaczmarek.

Kolejną jednostkę rozwoju kadr naukowych geografii transportu, w której w ostatnich 20 latach wypromowano czterech doktorów stanowi Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych UAM. Szczególne predyspozycje ośrodka poznańskiego wynikają z jego długoletnich tradycji i dużego wkładu w rozwój geografii transportu. To z tego ośrodka wywodzą się kanoniczne postaci profesorów T. Lijewskiego, R. Domańskiego i Z. Taylora. Do chwili obecnej jest z nim związany W. Ratajczak. To właśnie pod kierunkiem tego naukowca powstała w 2004 r. praca doktorska T. Kossowskiego pt. *Struktura sieci transportowej regionu wielkopolskiego*. Jej autor jest zatrudniony na macierzystej uczelni po dzień dzisiejszy. Doktorantem W. Ratajczaka był także W. Andrzejczak, który w 2007 r. obronił dysertację zatytułowaną *Ruch na sieci dróg krajowych regionu wielkopolskiego a koncepcja zrównoważonego rozwoju*. Obecnie pracuje on poza środowiskiem naukowym. Szczególnie bogaty w awanse osób zawodowo związanych z jednostką, zainteresowanych tematyką transportową był rok 2013, kiedy to sukcesem zakończyły się dwa przewody doktorskie. Autorem pierwszej z obronionych rozpraw był R. Bul. Jego praca pt. *Migracje wahałowe mieszkańców aglomeracji poznańskiej w okresie intensywnej suburbanizacji* powstała pod kierunkiem T. Kaczmarka. Drugim doktorem, który uzyskał wówczas stopień był J. Gadziński. Podstawę do awansu naukowego stanowiła praca napisana pod kierunkiem T. Strykiewicza pt. *Funkcjonowanie lokalnego systemu transportowego na tle współczesnych procesów urbanizacyjnych w aglomeracji poznańskiej*. Niestety dalszą karierę tego świetnie zapowiadającego się geografa transportu przedwcześnie przerwała jego śmierć w 2020 r.

Ostatnim ośrodkiem, w którym między 2001 a 2021 r. przeprowadzono cztery postępowania doktorskie w interesującej nas subdyscyplinie był Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska UWr. Ten ośrodek kojarzy się co prawda bardziej z geografią łączności i pracami D. Ilnickiego, ale klasyczna geografia transportu pojawiła się tu także w pracach przygotowywanych na stopień doktora w XXI w. Pierwszą osobą, która obroniła swoją dysertację w badanych ramach czasowych była J. Bagińska (przez pewien czas występująca pod nazwiskiem J. Cieplik). Funkcję promotora jej dzieła obronionego w 2009 r., noszącego tytuł *Europejska sieć transportu kolejowego – stan obecny i perspektywy jej rozwoju w kontekście rozszerzenia Unii Europejskiej*, pełnił J. Łoboda. Po uzyskaniu stopnia doktora J. Bagińska pracowała w Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu, a obecnie zatrudniona jest w Wyższej Szkole Handlowej w Wrocławiu. Kolejną doktorantką, której postępowanie awansowe zakończyło się sukcesem była E. Pijet-Migoń, od wielu lat związana z Wyższą Szkołą Bankową we Wrocławiu. W 2012 r. została doktorem na podstawie opracowania zatytułowanego *Zmiany rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej*. Podobnie jak w przypadku J. Bagińskiej praca ta powstała pod kierunkiem J. Łobody. W 2019 r. we Wrocławiu pomyślnie zakończył się przewód doktorski W. Jurkowskiego, którego opiekunami byli S. Ciok (promotor) i K. Janc (promotor pomocniczy). Jego podstawę stanowiła praca pt. *Integracja zabudowy mieszkaniowej z infrastrukturą kolejową. Analiza porównawcza obszarów wiejskich w strefach podmiejskich Krakowa, Łodzi, Poznania i Wrocławia*. Ostatnim geografem transportu, który do tej pory uzyskał stopień doktora w ośrodku wrocławskim jest M. Smolarski. Promotorem dysertacji noszącej tytuł *Funkcjonowanie regionalnego pasażerskiego transportu kolejowego w województwie dolnośląskim* był A. Raczyk. Jej autor po awansie naukowym związał się z Uniwersytetem Opolskim.

W kolejnych polskich ośrodkach naukowych wypromowano zdecydowanie mniej doktorów zajmujących się problematyką geografii transportu. Po dwie osoby uzyskały stopień naukowy na Wydziale Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego (WNoZ UŚ) i na Wydziale Biologii i Nauk o Ziemi Uniwersytetu Mikołaja Kopernika (WBiNoZ UMK).

W ośrodku sosnowieckim (tam jest zlokalizowana geografia na Uniwersytecie Śląskim) promotorem obydwu prac była M. Tkocz. Jako pierwszy w 2012 r. obronił się A. Soczówka. Jego dysertacja nosiła tytuł *Zróżnicowanie struktury przestrzennej komunikacji miejskiej w konurbacji katowickiej*. Przez kilka lat związany był z macierzystą jednostką naukową, a obecnie kontynuuje karierę badawczą w Instytucie Kolejnictwa w Warszawie. Z kolei w 2014 r. doktorem został

M. Rechłowiec. Podstawę nadania stopnia stanowiła praca zatytułowana *Dostępność sieci tramwajowych w zagłębiach węglowych Europy Środkowo-Wschodniej po 1990 roku*. Jej autor zakończył jednak karierę naukową na rzecz praktyki w sektorze transportu kolejowego.

Pierwszym z dwóch doktorów promowanych w ośrodku toruńskim był H. Rabant. W 2006 r. obronił dysertację pt. *Zmiany sieci drogowej Ziemi Chełmińskiej w XIX i XX wieku*, której promotorstwa podjął się H. Rochnowski. W tym samym roku H. Rabant odszedł z UMK i stał się pracownikiem jednostki geograficznej Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy. Dokładnie 10 lat później w 2016 r. zakończył się przewód doktorski J. Burdzieja. Jego praca nosząca tytuł *Dostępność przestrzenna wybranych usług na terenie Torunia. Studium problemu z wykorzystaniem analiz sieciowych i technologii GIS* powstała pod kierunkiem Z. Kozieła. Ten młody jeszcze stażem doktor pracuje obecnie poza strukturami akademickimi.

Troje pozostałych doktorów obroniło swoje dysertacje w ośrodkach, w których w zakreślonym w artykule czasie byli jedynymi skłaniającymi się tematycznie do geografii transportu naukowcami. W 2009 r. na Wydziale Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego (WGiSR UW) doktorem została A. Grzegorzczak. Podstawę jej awansu stanowiła praca pt. *Poziom rozwój społeczno-gospodarczego a przestrzenne zróżnicowanie sieci osadniczej i transportowej w wybranych krajach pozaeuropejskich*, napisana pod kierunkiem M. Jędrusika. Autorka pracuje nadal w macierzystej jednostce geograficznej. Także K. Kowalczyk jest trwale związany ze swoim miejscem zatrudnienia na Wydziale Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej (WNoZiGP UMCS) w Lublinie. Tu w 2017 r. obronił dysertację noszącą tytuł *Pasażerski transport kolejowy na obszarach aglomeracyjnych w Polsce a rozwiązania multimodalne w codziennych dojazdach do pracy*. Jej promotorem był T. Komornicki z IGiPZ PAN. Na tle osób awansujących na stopień doktora w ośrodkach krajowych dość mocno wybija się osoba M. Niedzielskiego, obecnie zatrudnionego w IGiPZ PAN w Warszawie, który kolejno stopnie licencjata, magistra i doktora uzyskał w Stanach Zjednoczonych. Jego doktorat obroniony w 2009 r. na Ohio State University (OSU) nosił tytuł *How far is too far? Spatial and socio-demographic determinants of "locked-in" commuting*.

Optyzmem napawa fakt, że zdecydowana większość osób, które w ostatnim dwudziestolecu zrobiły doktoraty z zakresu geografii transportu wciąż pracuje w jednostkach badawczych i akademickich. Stwarza to przesłanki do oczekiwania, że wkrótce część z nich ponownie awansuje i zasili kadry samodzielnych pracowników naukowych, przyczyniając się do dalszego wzmocnienia omawianej subdyscypliny.

2. Postępowania habilitacyjne

Z punktu widzenia rozwoju kadr naukowych bardzo istotni są samodzielni pracownicy naukowcy. W tym aspekcie sytuacja geografii transportu wygląda znacznie mniej optymistycznie niż w przypadku awansów związanych z uzyskaniem stopnia doktora. W rozpatrywanym w artykule pierwszym dwudziestolecie XXI w. sukcesem zakończyło się pięć postępowań habilitacyjnych, w których podstawę stanowiły prace lub dorobek z zakresu geografii transportu (tab. 2). Wszystkie odbyły się przed radą naukową warszawskiego IGiPZ PAN i poza osobą T. Palmowskiego z Uniwersytetu Gdańskiego dotyczyły pracowników tej instytucji. Spośród nich jedynie M. Stępiak zmienił miejsce swego zatrudnienia.

w postępowaniu habilitacyjnym pełnili B. Domański, J. Parysek, B. Kostrubiec, W. Maik oraz S. Ciok. Warto wspomnieć, że doktorat habilitanta (*Granice Polski. Analiza stopnia przenikalności w warunkach zmieniającej się sytuacji geopolitycznej i wzrastającego ruchu granicznego (po 1990 r.)*) został obroniony w 1998 r.

Trzy kolejne osoby awansowały już tzw. nowym trybem, zgodnie z którym w celu uzyskania stopnia doktora habilitowanego przedstawiały do oceny jako główne dzieło naukowe zbiór publikacji typowych dla geografii transportu. Pierwszą osobą, która poszła tą drogą był P. Rosik – z pierwotnego wykształcenia ekonomista (praca doktorska z 2007 r. *Regionalne efekty społeczno-ekonomiczne rozwoju infrastruktury transportu w Hiszpanii i Polsce*). Recenzentem w osobach S. Koziarskiego, J. Burnewicza oraz D. Ilnickiego

Tab. 2. Stopnie doktora habilitowanego uzyskane z geografii transportu w latach 2001-2021.

Lp.	Imię i nazwisko	Rok	Tytuł pracy	Instytucja przyznająca stopień
1.	Tadeusz Palmowski	2001	Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej	IGiPZ PAN
2.	Tomasz Komornicki	2005	Przestrzenne zróżnicowanie międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych w Polsce	IGiPZ PAN
3.	Piotr Rosik	2015	Modelowanie i ewaluacja dostępności potencjałowej przestrzeni Polski z wykorzystaniem wielu wymiarów dostępności	IGiPZ PAN
4.	Marcin Stępiak	2018	Przestrzenne i czasowe zróżnicowane poziomu dostępności	IGiPZ PAN
5.	Michał Niedzielski	2019	Normatywne i pozytywne analizy długości dojazdów do pracy	IGiPZ PAN

Źródło: opracowanie własne na podstawie nauka-polska.pl.

Wspomniany wyżej T. Palmowski uzyskał stopień doktora habilitowanego na podstawie opracowania *Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej*. Recenzentami w postępowaniu byli J. Zaleski, L. Wojtasiewicz i M. Rościszewski. Choć nie jest to może typowa praca z omawianej subdyscypliny, to jednak ze względu na rolę habilitanta w środowisku geografów transportu należy ten awans odnotować. Zresztą taki sam charakter miała powstała w 1991 r. praca doktorska T. Palmowskiego (*Przestrzenne kształtowanie nadmorskich układów osadniczych ze szczególnym uwzględnieniem małych miast portowych*).

Kolejną osobą, która uzyskała stopień doktora habilitowanego był wieloletni pracownik IGiPZ PAN T. Komornicki. Podstawę awansu naukowego osiągniętego w 2005 r. stanowiła rozprawa nosząca tytuł *Przestrzenne zróżnicowanie międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych w Polsce*. Rolę recenzentów

przedstawił on do oceny cykl publikacji zatytułowany *Modelowanie i ewaluacja dostępności potencjałowej przestrzeni Polski z wykorzystaniem wielu wymiarów dostępności*. Na ich podstawie w 2015 r. stał się doktorem habilitowanym.

M. Stępiak z geografią transportu związał się mocniej dopiero po doktoracie obronionym w 2011 r., którego tematyka mieściła się zdecydowanie w zakresie geografii miast (*Przestrzenna dekoncentracja zasobów mieszkaniowych w Warszawie w latach 1945-2008*). Stopień doktora habilitowanego uzyskał on w 2018 r. na podstawie cyklu publikacji pt. *Przestrzenne i czasowe zróżnicowane poziomu dostępności*. Recenzentami w postępowaniu habilitacyjnym byli T. Kaczmarek, M. Szymczak i S. Koziarski. W trakcie procedury habilitacyjnej M. Stępiak wyjechał na staż naukowy do Hiszpanii (Complutense University of Madrid) i w 2020 r. zakończył pracę w IGiPZ PAN. Obecnie pracuje on

nadal w Madrycie, ale już dla Komisji Europejskiej (Joint Research Centre: Ispra, IT).

Najmłodszym stażem spośród samodzielnych pracowników naukowych parających się geografią transportu jest M. Niedzielski, o którym szerzej wspomniano przy omawianiu doktoratów. Procedura jego awansu naukowego na stopień doktora habilitowanego zakończyła się w 2019 r. i odbyła się na podstawie cyklu publikacji połączonych pod tytułem *Normatywne i pozytywne analizy długości dojazdów do pracy*. Recenzentami tego postępowania byli A. Szarata, M. Szymczak i P. Werner.

Według stanu na maj 2022 r. pośród geografów transportu znajdował się już tylko jeden doktor habilitowany bez nominacji profesorskiej. W bieżącym roku rozpoczęto jednak kolejne procedury habilitacyjne przedstawicieli przedmiotowej subdyscypliny, a następne zostaną wszczęte wkrótce. To rokuje, że na przełomie 2022 i 2023 r. niekorzystna obecnie struktura naukowców specjalizujących się w tej subdyscyplinie ulegnie poprawie, a grono profesorów nadzwyczajnych rychło się powiększy.

3. Procedury profesorskie

Dla awansów mających na celu uzyskanie tytułu profesorskiego obserwuje się sytuację podobną jak w przypadku habilitacji (tab. 3). W latach 2001-2021 sukcesem zakończyło się pięć postępowań dotyczących geografów transportu, a szóste sfinalizowało się wiosną 2022 r. Najliczniejszą grupę (trzy osoby) stanowili tu pracownicy IGiPZ PAN (Z. Taylor, T. Komornicki i P. Rosik). Po jednym nowym profesorze

subdyscypliny – Z. Taylor oraz S. Koziarski. W 2009 r. tytuł profesorski został przyznany pierwszemu z nich. Gwoli przypomnienia Z. Taylor doktoryzował się 1975 r. na obecnym poznańskim Uniwersytecie Ekonomicznym (ekonomia, praca pt. *Dostępność miejskiego systemu transportowego na przykładzie Poznania*), a habilitował się w 2000 r. w IGiPZ PAN na podstawie dzieła noszącego tytuł *Przestrzenna dostępność miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług a codzienna ruchliwość ludności wiejskiej*.

W 2014 r. nominację profesorską otrzymał drugi ze wspomnianych powyżej naukowców – S. Koziarski. Cała jego ścieżka kariery jest związana z geografią transportu. Poprzednie awanse naukowe odbyły się przed Radą Naukową IGiPZ PAN. W 1987 r. po przedłożeniu rozprawy noszącej tytuł *Funkcjonowanie sieci kolejowych w aglomeracjach miejsko-przemysłowych makroregionu południowego* uzyskał on stopień doktorski, a w 1998 r. na podstawie pracy *Przekształcenia struktury przestrzennej sieci kolejowej w Polsce i na świecie* – stopień doktora habilitowanego.

Również w 2014 r. nominację profesorską uzyskał T. Palmowski, którego sylwetkę naukową przybliżono powyżej.

Także kolejny rok przyniósł dwie nominacje profesorskie.

W 2015 r. pierwszym z nowych profesorów tytularnych został wspomniany już T. Komornicki, drugim zaś – W. Ratajczak z WNGiG UAM. Ponieważ jego sylwetka nie była prezentowana w niniejszym artykule warto wspomnieć, że cała ścieżka awansu naukowego W. Ratajczaka była także związana z geografią transportu. W 1978 r. obronił on na IGiPZ PAN pracę doktorską pt. *Analiza i modele wpływu czynników*

Tab. 3. Tytuły profesorskie uzyskane przez geografów transportu w latach 2001-2022.

Lp.	Imię i nazwisko	Rok nominacji profesorskiej
1.	Zbigniew Taylor	2009
2.	Stanisław Koziarski	2014
3.	Tadeusz Palmowski	2014
4.	Tomasz Komornicki	2015
5.	Waldemar Ratajczak	2015
6.	Piotr Rosik	2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie nauka-polska.pl.

specjalizującym się w geografii transportu zyskały WOiG UG (T. Palmowski), WNGiG UAM (W. Ratajczak) oraz Wydział Przyrodniczo-Techniczny Uniwersytetu Opolskiego (S. Koziarski).

Dwie pierwsze osoby, które uzyskały w analizowanym okresie nominacje profesorskie to bardzo ważne w ostatnich dziesięcioleciach postaci dla całej

społeczno-ekonomicznych i geograficznych na kształtowanie się sieci transportowej. Stopień doktora habilitowanego uzyskał w 1999 r. już na swojej macierzystej uczelni. Podstawę tego awansu stanowiła praca pt. *Modelowanie sieci transportowych*.

Wiosną 2022 r. dobiegło końca postępowanie awansowe dotyczące kolejnej osoby – P. Rosika. Jest

on najmłodszym stażem i zarazem wiekiem (42 lata) profesorem wśród geografów transportu.

Niestety obecna struktura wiekowa kadry profesorskiej może budzić niepokój. Współcześnie standardem zaczyna być uzyskiwanie tego tytułu jeszcze przed ukończeniem 50. roku życia. Tymczasem *gros* geografów transportu w tej grupie kadrowej weszło już w wiek emerytalny. Jedynie T. Komornicki jest znacznie młodszy, a nominacja R. Rosika obniżyła tę niekorzystną średnią wieku. Nie zmienia to faktu, że konieczne są tu kolejne awanse naukowe.

Podsumowanie

O ile pierwszą dekadę opisywanego okresu na polu awansu naukowego geografów transportu charakteryzowała pewna stagnacja, o tyle lata 2011-2021 były czasem znacznej dynamiki rozwoju jej kadr. Wzrost, zwłaszcza liczby nowych doktorów, pozwala optymistycznie patrzeć w przyszłość i mieć nadzieję, że wkrótce część z nich stanie się samodzielnymi pracownikami naukowymi, przyczyniając się do bardziej

zrównoważonej struktury stopni i tytułów naukowych w tej subdyscyplinie. Optymizm wzmacnia fakt, że tylko nieliczni młodzi doktorzy opuszczają szeregi pracowników nauki.

Z analizy płynie jednak też dość niepokojący wniosek. W przeciwieństwie do zachodnich trendów w Polsce obserwowana jest mała mobilność geografów transportu pomiędzy jednostkami naukowymi. O ile jeszcze zdarza się, że kończyli oni studia magisterskie w innym miejscu niż później się doktoryzowali, to tylko nieliczne osoby po doktoratach zmieniły miejsce zatrudnienia, często przenosząc się do jednostek, które same nie posiadają prawa do nadawania tytułów doktorskich.



© 2022 Ariel Ciechański – Artykuł o otwartym dostępie objęty licencją: Uznanie autorstwa. Międzynarodowa licencja 4.0 (CC BY 4.0)