

Dr hab. Marek Furmankiewicz, profesor uczelni
Wydział Gospodarki Przestrzennej i Architektury Krajobrazu
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu

RECENZJA

osiągnięcia naukowego dr. Bartłomieja Kołsuta pt.:

Wymiar przestrzenny rewolucji motoryzacyjnej w Polsce

stanowiącego podstawę jego wniosku z dnia 10.11.2025 r. o przeprowadzenie postępowania w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych, w dyscyplinie geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna.

Uwagi wstępne

Na podstawie uchwały nr 011/2025/2026 Rady Naukowej Dyscypliny Geografia Społeczno-Ekonomiczna i Gospodarka Przestrzenna z dnia 16 grudnia 2025 roku w sprawie powołania komisji habilitacyjnej w postępowaniu w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego dr. Bartłomiejowi Kołsutowi w dziedzinie nauk społecznych, w dyscyplinie geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna, wszczętym w dniu 10 listopada 2025 r., zostałem wyznaczony do oceny osiągnięć oraz aktywności naukowej Habilitanta. Dr Bartłomiej Kołsut jako główne osiągnięcie naukowe wskazał cykl publikacji pt.: ***Wymiar przestrzenny rewolucji motoryzacyjnej w Polsce***, (zgodnie z pkt 2b, art. 219 Ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. *Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce*, Dz. U. 2018 poz. 1668 z późniejszymi zmianami, tekst jednolity Dz. U. z 2024 r. poz. 1571 z późn. zm.), omawiając je szczegółowo w dokumencie pt. ***Autoreferat przedstawiający opis dorobku i osiągnięć naukowych*** wraz z załącznikami, które pobrałem 7 stycznia 2026 r. z Biura Obsługi Wydziału Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.

Dr Bartłomiej Kołsut jest od 2015 r. zatrudniony jako adiunkt na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, obecnie na Wydziale Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej (do 2020 r. na Wydziale Nauk Geograficznych i Geologicznych). Zgodnie z podanymi informacjami, nie ubiegał się wcześniej o nadanie stopnia doktora habilitowanego.

Biorąc pod uwagę akty prawne i zalecenia Rady Doskonałości Naukowej, poniżej przedstawiam swoją autorską opinię, czy dr Bartłomiejowi Kołsut spełnia warunki ww. Ustawy pozwalające na otrzymanie stopnia doktora habilitowanego.

1) Ocena spełnienia warunku z pkt 1 art. 219 przedmiotowej Ustawy

Pan dr Bartłomiej Kotsut spełnia warunek pkt 1 wspomnianego artykułu ustawy, tzn. posiada stopień doktora nauk o Ziemi w zakresie geografii nadany 30.06.2015 roku przez Radę Wydziału Nauk Geograficznych i Geologicznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu na podstawie rozprawy doktorskiej pt. *Zinstytucjonalizowane sieci współdziałania międzygminnego w Polsce*; (promotor: prof. dr hab. Tadeusz Stryjakiewicz). Praca doktorska uzyskała wyróżnienie decyzją komisji i rady wydziału, a wyniki badań – co zasługuje na uznanie – zostały opublikowane w interesującej monografii naukowej: Kotsut, B. (2015). *Zinstytucjonalizowane sieci współdziałania międzygminnego*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.

2) Ocena znacznego wkładu osiągnięcia naukowego w rozwój dyscypliny – warunku z pkt 2 art. 219 przedmiotowej Ustawy.

Dr Bartłomiej Kotsut jako główne osiągnięcie naukowe wskazał cykl publikacji pt.: ***Wymiar przestrzenny rewolucji motoryzacyjnej w Polsce***, obejmujący 6 artykułów naukowych w recenzowanych czasopismach naukowych, w tym 5 przygotowanych ze współautorami i jeden samodzielny, oraz współredakcję dwóch monografii naukowych (przy czym w jednej habilitant był współredaktorem całości i współautorem 6 dokładnie wymienionych rozdziałów, w drugiej jego udział określono jedynie ogólnie na 30 procent całej monografii).

Celem głównym badań przedstawionych w cyklu publikacji była *rekonstrukcja przemian rynku motoryzacji indywidualnej w Polsce w okresie transformacji systemowej i integracji europejskiej, a w szczególności ich przestrzennego zróżnicowania oraz specyfiki na tle innych krajów*. Realizacja tego celu opierała się na czterech celach szczegółowych i dziesięciu pytaniach badawczych.

Rekonstrukcja w tym kontekście to proces odtwarzania zjawisk lub informacji na podstawie zachowanych źródeł i dokumentacji. W przypadku badań naukowych w zakresie geografii społeczno-ekonomicznej samą „rekonstrukcją” zmian i określenie ich „przestrzennego zróżnicowania” uważam za cel sformułowany w sposób uproszczony – moim zdaniem, celem badań na poziomie habilitacji powinien być raczej rozwój lub weryfikacja teorii i koncepcji naukowych, w tym zbadanie uwarunkowań stwierdzonych zjawisk.

W autoreferacie, a często także w artykułach, nie jest dla mnie jasne, jakie dokładnie pojazdy były brane pod uwagę w analizach. A więc czy brano pod uwagę samochody o kategoriach homologacji M1 i N1? Czy tylko M1?. Autor często mówi ogólnie o samochodach lub o samochodach „osobowych”, tymczasem małe auta z „kratką” były często rejestrowane jako ciężarowe (N1) na potrzeby firm, ale z autem ciężarowym niewiele miały wspólnego. O tym problemie autorzy piszą w pracy Kotsut et al. 2022, wskazując, że statystyki nie zawierają informacji o liczbie „aut z kratką” (czyli czy nie ma w statystykach danych o kategorii N1?). W publikacjach (np. Stryjakiewicz i Kotsut (red.) 2023;

Stryjakiewicz i Kołsut (red.), 2024) współautorzy wspominają o wykorzystaniu Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP), będącej częścią systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK), zawierającej informacje cyt. „o wszystkich pojazdach zarejestrowanych w latach 2004–2021”. Podobnie praca Kudłak i Kołsut (2025) w metodyce mówi o „wszystkich” zarejestrowanych pojazdach, ale w latach 2017-2021. „Wszystkie” pojazdy oznacza także pojazdy z kodami O, L, R, T, S, które nawet nie są samochodami osobowymi. Z kolei praca Kołsut et al. 2022 mówi wyraźnie o analizie „samochodów osobowych”, wyróżniając ich 4 główne typy. Dodatkowo, skoro baza zawiera pojazdy rejestrowane od 2004 r., to jak ujednolicono te dane ze starszymi, dla lat do 2003 r.? W dostępnych analizach brakuje precyzyjnych wyjaśnień jak metodologicznie poradzono sobie z tymi problemami, mogącymi mieć wpływ na porównywalność danych wieloletnich. Chciałbym poprosić o dokładniejsze wyjaśnienie przedmiotu badań i metodologii ujednolicania danych z różnych historycznych źródeł.

Pierwszym celem szczegółowym Habilitanta było wzmocnienie podstaw metodologicznych badań rynku samochodów osobowych w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem identyfikacji ograniczeń oficjalnych statystyk oraz opracowania narzędzi ich korekty. W tym zakresie wskazano, że oficjalne statystyki dotyczące parku samochodowego zawierają zniekształcenia wynikające między innymi z obecności pojazdów zarejestrowanych, które jednak nie są faktycznie użytkowane. Zjawisko to powoduje systemowe zawyżenia wskaźników motoryzacji i wprowadza istotne błędy do analiz przestrzennych oraz porównań międzynarodowych. Problematyka ta była dotychczas rozproszona i nieuporządkowana, a prace badawcze Habilitanta posłużyły do określenia zakresu ułomności tych danych oraz wskazania konsekwencji wynikających z błędów rejestracyjnych dla interpretacji zjawisk motoryzacyjnych.

Drugim celem była analiza dynamiki i wyodrębnienie kluczowych etapów rozwoju rynku samochodów osobowych w Polsce po 1989 roku oraz osadzenie tych procesów w szerszym kontekście porównawczym, zwłaszcza względem krajów Europy Środkowo-Wschodniej i państw rozwiniętych. W badaniach zidentyfikowano sześć etapów rozwoju tego rynku. Pierwszy etap, określony jako chaotyczny start, obejmował lata 1989-1992 i charakteryzował się gwałtownym napływem samochodów używanych, możliwym dzięki liberalizacji handlu i stopniowej redukcji ceł. Następny etap to dominacja rynku pierwotnego (1993-1999), kiedy wysokie cła ograniczały import samochodów używanych i zwiększały znaczenie sprzedaży aut nowych. Kolejne fazy wynikały ze zmian w regulacjach i koniunkturze gospodarczej: załamanie rynku pierwotnego, gwałtowny wzrost znaczenia importu samochodów używanych po wejściu Polski do Unii Europejskiej, potem okres spowolnienia i kolejna faza skumulowanego wzrostu. Obserwowano relatywnie szybki rozwój infrastruktury drogowej oraz zwiększenie mobilności indywidualnej. Przebieg tych procesów w Polsce w dyskusjach porównano do podobnych procesów w innych krajach, wskazując na specyficzny charakter rozwoju polskiego rynku motoryzacyjnego, silnie opartego na imporcie używanych pojazdów z krajów wysoko rozwiniętych i efekcie peryferyjności rynku polskiego.

Trzecim celem było zidentyfikowanie prawidłowości przestrzennych przemian rynku samochodowego w różnych skalach – *międzynarodowej, regionalnej i lokalnej*. Moim zdaniem ten cel nie został precyzyjnie zdefiniowany albo nie został w pełni zrealizowany, bo przedstawione publikacje praktycznie nie zawierają własnych analiz rynków w skali międzynarodowej, a jedynie przegląd literatury w tym zakresie. Opublikowane analizy własne koncentrują się na Polsce, na kierunkach importu aut z zagranicy, ale to nie jest analiza rynku międzynarodowego, a jedynie rynku polskiego i jego powiązań handlowych. Zdaniem Habilitanta handel samochodami używanymi wpisuje się w model przepływu dóbr wzdłuż osi centrum-peryferie, gdzie kraje o wysokim nasyceniu parkiem samochodowym są dostawcami pojazdów dla krajów rozwijających się, charakteryzujących się niższym poziomem motoryzacji. Ważną rolę odgrywa efekt bliskości geograficznej, który minimalizuje koszty transportu i ułatwia wymianę, często wspieraną więziami społecznymi i kulturowymi. W przypadku Polski największe znaczenie mają przepływy samochodów używanych z Niemiec. Na poziomie krajowym struktura parku samochodowego oraz importu wykazuje zjawiska koncentracji przestrzennej, regionalizacji i specjalizacji funkcjonalnej poszczególnych obszarów. Ponadto procesy suburbanizacji, rozproszenia zabudowy i peryferyjności mają wyraźny wpływ na dynamikę i strukturę rozwoju motoryzacji indywidualnej, kształtując wzorce mobilności i zapotrzebowanie na środki transportu osobistego.

Czwartym celem była analiza wpływu uwarunkowań instytucjonalnych na przebieg i zróżnicowanie przestrzenne rewolucji motoryzacyjnej w Polsce. Szczególną rolę przypisano trzem punktom krytycznym: upadkowi „żelaznej kurtyny”, akcesji Polski do Unii Europejskiej oraz globalnemu kryzysowi finansowemu. Upadek „żelaznej kurtyny” otworzył polski rynek na import używanych samochodów, co stanowiło impuls do dynamicznych przemian. Akcesja do UE była natomiast momentem przelomowym, który radykalnie zwiększył skalę importu pojazdów używanych poprzez zniesienie ceł i innych barier handlowych oraz umożliwił rozwój infrastruktury drogowej, co z kolei wzmocniło użytkowanie transportu indywidualnego. Choć kryzys finansowy z lat 2008-2009 miał znaczenie dla rynku motoryzacyjnego, to jego wpływ był relatywnie krótkotrwały i nie odwrócił długoterminowego trendu wzrostowego.

Analizy Habilitanta pokazały także, że państwo odegrało znaczącą rolę w kształtowaniu rynku samochodów osobowych, zwłaszcza poprzez regulacje handlowe, politykę transportową i w mniejszym stopniu przez politykę przestrzenną. Z kolei rola instytucji nieformalnych, w tym wzorców społecznych i praktyk funkcjonujących poza oficjalnymi regulacjami, także nie jest pomijana przez Habilitanta i jego zdaniem oddziaływała na wzorce użytkowania i nabywania samochodów, wpływając przede wszystkim na rozwój motoryzacji indywidualnej.

Pod względem metodologicznym w przedstawionych pracach zastosowano szeroki wachlarz narzędzi analitycznych, od klasycznych metod ilościowych i wskaźnikowych, przez mierniki koncentracji i nierówności (takie jak krzywa Lorenza i współczynnik Giniego), aż po zaawansowane techniki analizy

przestrzennej, w tym statystykę autokorelacji przestrzennej (Moran's I oraz LISA). Niektóre badania opierały się też na analizach korelacji i regresji, które pozwoliły na ocenę związków między rozwojem motoryzacji a innymi zjawiskami społeczno-ekonomicznymi, takimi jak jak suburbanizacja czy peryferyjność. Wizualizacje w postaci wykresów i kartogramów umożliwiły zobrazowanie przestrzennych wzorców rozwoju rynku. Zastosowany układ badawczy umożliwił uchwycenie zarazem długookresowej dynamiki rozwoju rynku samochodowego, jak i jego szczegółowych cech przestrzennych na poziomie regionalnym i lokalnym.

Jakkolwiek większość prac (z wyjątkiem artykułu *The import of used cars to Poland after EU accession*) jest wieloautorska, to jednak zwykle Habilitant miał wiodącą rolę w przygotowaniu założeń metodologicznych badań, baz danych i analiz. Jeden artykuł w czasopiśmie naukowym Habilitant przygotował samodzielnie, w dwóch jego wkład w przygotowanie pracy wyniósł 65%, w dwóch wynosił 50%, w jednym – 30%. W monografii w j. angielskim pod redakcją Habilitanta i prof. T. Strykiewicza był on współautorem 6 rozdziałów, w tym w dwóch jego wkład wyniósł około 65%, w pozostałych 50%, 40% i dwukrotnie 30%. Dodatkowo był współredaktorem i współautorem monografii *Polska Rzeczpospolita Samochodowa. Geografia samochodów osobowych w Polsce*.

Zaprezentowany cykl publikacji Habilitanta można uznać za spójny pod względem naukowym. Cykl pozwolił przybliżyć nas do odpowiedzi na istotne pytania dotyczące przestrzennych charakterystyk rozwoju rynku motoryzacyjnego w Polsce, pozwalając uchwycić wieloaspektowe zależności i mechanizmy rządzące tym rynkiem w badanym okresie. Analizy pokazały, że polska transformacja motoryzacyjna różniła się od wzorców z krajów wysoko rozwiniętych oraz od innych państw Europy Środkowo-Wschodniej, będąc procesem silnie zależnym od czynników zewnętrznych oraz specyfiki instytucjonalnej i przestrzennej kraju. Badania podkreśliły także potrzebę poprawy jakości danych statystycznych dot. motoryzacji oraz rozwijania narzędzi do ich korygowania, co umożliwiłoby bardziej wiarygodną interpretację procesów motoryzacyjnych i ich skutków dla rozwoju gospodarczego oraz przestrzennego Polski. Wyniki badań mają istotne znaczenie dla rozwoju dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna, wnosząc nową jakość do analizy przestrzennej rynków motoryzacyjnych. Badania wnoszą istotny wkład szczególnie w zakres geografii transportu i motoryzacji w zakresie samochodów osobowych (od strony popytowej).

Osobiście zmiany ilościowe i przestrzenne rynku motoryzacyjnego w Polsce (wzrost liczby samochodów i relatywne odnowienie ich wieku), mimo znaczących zmian, nie nazwałbym „rewolucją”. Dla mnie „rewolucją” byłaby np. znacząca lub całkowita jakościowa (technologiczna) transformacja transportu polegająca na wymianie środków transportu ze spalinowych (opartych głównie na produktach ropopochodnych) na transport innego typu np. wodorowy lub całkowicie bezemisyjny elektryczny. Tak jak w czasie pierwszego etapu rewolucji transportowej wprowadzono transport parowy zastępujący transport konny i żaglowce w połączeniach dalekodystansowych, a w czasie drugiego etapu transport parowy został zastąpiony transportem spalinowym (opartym na produktach

ropopochodnych). To były „rewolucje”. Nowa rewolucja transportowa moim zdaniem jeszcze nie nastąpiła, choć być może powoli się rozpoczyna.

Moim zdaniem ostatnia publikacja na liście osiągnięć Habilitanta pt.: *Polska Rzeczpospolita Samochodowa. Geografia samochodów osobowych w Polsce*, jakkolwiek bardzo interesująca i atrakcyjna graficznie, ma w wysokim stopniu charakter zaawansowanego raportu i popularno-naukowy (liczne ciekawostki), ale poza prostymi opisami zróżnicowania przestrzennego zjawisk dot. rejestracji aut w Polsce, nie rozwija żadnych teorii naukowych, ani nawet do nich się w poważniejszy sposób nie odnosi.

Poza wyżej omówionym, głównym osiągnięciem, Habilitant realizował także inne badania związane z takimi tematami jak: (1) powiązania funkcjonalno-przestrzenne i współpraca jednostek samorządu terytorialnego (od czasów pracy magisterskiej, kontynuowane na poziomie pracy doktorskiej i później), (2) rozwoju lokalnego, w tym rewitalizacji miast i planowania strategicznego jednostek samorządu terytorialnego oraz (3) struktury i uwarunkowań poziomu motoryzacji i rynku nowych samochodów osobowych (zagadnienia powiązane z głównym osiągnięciem naukowym, ale które nie zostały do niego włączone). Były to wartościowe badania, które przyczyniają się do zwiększenia stanu wiedzy w zakresie ww. analizowanych tematów.

W czasie składania wniosku Habilitant w bazie SCOPUS miał zindeksowanych łącznie 14 prac naukowych, cytowanych łącznie 76 razy (63 bez autocytowań). Indeks Hirscha wynosił 5 (w momencie pisania recenzji wzrósł do 6). W bazie Web of Science (WoS) zindeksowano 16 prac naukowych, cytowanych 67 razy (55 razy bez autocytowań) a indeks Hirscha wyniósł 6 (w momencie pisania recenzji wzrósł do 7). Wszystkie zindeksowane w bazach WoS i SCOPUS prace zostały opublikowane po uzyskaniu stopnia doktora. Niedoskonała i zawierająca mnóstwo błędów baza Google Scholar wskazywała na około 360 cytowań prac z udziałem Habilitanta i indeks Hirscha 12. Wśród artykułów zgłoszonych jako osiągnięcie naukowe, wg bazy WoS, największe zainteresowanie innych badaczy wzbudził artykuł *The import of used cars to Poland after EU accession* (Koisut, 2020) i *Spatio-temporal Analysis of the Market for New Personal Cars in Poland* (Stryjakiewicz et al. 2017). Artykuły publikowane były w znanych, recenzowanych czasopismach naukowych wysokiej jakości, takich jak np.: *GeoJournal*, *European Urban and Regional Studies*, *European Urban and Regional Studies*, *Quaestiones Geographicae*, *European Transport Research Review*, *European Planning Studies*, *Ekonomista*, *Przegląd Geograficzny*, *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego* i inne. Są one także urzędowo zakwalifikowane w Polsce do dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna w wykazie czasopism naukowych.

We wniosku Habilitant wykazał łączny Impact Factor czasopism z roku publikacji swoich artykułów w wysokości 17,918 tj. 620 pkt MNiSW dla tego samego zestawu artykułów (do podania tego typu danych statystycznych zostałem zobowiązany w umowie, ale uważam że takie sumy punktacji nie odzwierciedlają ani jakości publikacji, ani nawet jakości czasopism).

Aktywność naukową Habilitanta i jego wpływ na dyskurs naukowy mierzony tego typu danymi naukometrycznymi (bibliometrycznymi) oceniam jako wystarczające na tym etapie rozwoju naukowego, w zakresie geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej.

Podsumowując:

Moce strony osiągnięcia naukowego:

Bardzo szczegółowa analiza przestrzennych aspektów rozwoju rynku motoryzacyjnego (samochodów osobowych) w Polsce z wykorzystaniem zaawansowanych naukowych metod analizy danych, określenie głównych etapów rozwoju tego rynku i rozwój analiz pokazujących dysfunkcje podstawowych wskaźników motoryzacji opartych na niedoskonałych danych statystycznych pochodzących z rejestrów urzędowych.

Słabe strony osiągnięcia naukowego:

Moim zdaniem w autoreferacie i w publikacjach w niewystarczający sposób opisano metodykę zestawienia danych z różnych lat i nieprecyzyjnie określono przedmiot badań – określenie „samochody” jest zbyt ogólne z punktu widzenia zasad rejestracji pojazdów. W operacjonalizacji pomiaru zjawisk w badaniach naukowych wymaga się, aby wskaźniki statystyczne były replikowalne w czasie – a to wymaga bardzo dokładnego opisu metod przygotowywania i korekty danych statystycznych, tak aby kolejni badacze mogli powtarzać procedurę i weryfikować wyniki.

Prace stanowiące osiągnięcie naukowe nie zachowują spójności czasowej badanych okresów. Np. artykuł Kudlak i Kołsut (2025) przedstawia część danych porównawczych dla lat 1989-2021, część dla lat 2005-2021, a w metodyce koncentruje się na latach 2017-2021. Praca Kołsut i Kudlak (2023) koncentruje się na latach 2004-2019. Preferowałbym spójność czasową danych dla porównań.

Główną słabością większości analiz jest ich zbyt idiograficzny charakter. Habilitant opisuje czasowe, strukturalne i przestrzenne zróżnicowanie badanego zjawiska z punktu widzenia popytu indywidualnego i podmiotów gospodarczych, ale w niewystarczający sposób odnosi się do teorii naukowych (np. można było analizy odnieść do założeń ekonomii behawioralnej, teorii racjonalnego wyboru, teorii dyfuzji innowacji, teorii instytucjonalnych i regulacyjnych, teorii konsumpcji symbolicznej i socjologii stylu życia – możliwości jest wiele w zależności od zainteresowań badacza i od wyboru analizowanych procesów społeczno-ekonomicznych). W autoreferacie dwóch zdaniach wspomniano o teorii zależności od ścieżki (*path dependence*). Wzmianki o niej pojawiają się w pracach Kołsut i Kudlak (2023) oraz Strykiewicz i Kołsut (202), ale nie jest ona w żaden sposób rozwijana ani weryfikowana. Publikacje mają moim zdaniem bardziej charakter eksploracyjny (poznanie zjawisk) niż budowanie i weryfikacja teorii lub koncepcji naukowych. Prawdopodobnie z tego powodu brakuje w

autoreferacie hipotez badawczych, które potwierdzałyby lub obalały założenia przyjętej teorii. Określono tylko pytania (problemy) badawcze.

W analizie uwarunkowań Habilitant skoncentrował się na ocenie wpływu suburbanizacji, rozproszenia zabudowy i peryferyjności gmin, w których rejestrowano auta osobowe. Uwzględniono także powiązania historyczno-kulturowe mieszkańców regionów Polski. Moim zdaniem należało w większym stopniu zwrócić także uwagę na cechy społeczno-ekonomiczne ludności (struktury demograficzne, dochody ludności). Nie jest dla mnie jasne, dlaczego Habilitant wyłączył te zagadnienia z grupy prac przedstawionych do osiągnięcia naukowego i potraktował jedynie jako odrębne, poboczne zagadnienie (sekcja 5. autoreferatu). Moim zdaniem ograniczenie w głównym osiągnięciu analiz uwarunkowań związanych z cechami społeczno-ekonomicznymi ludności (która dominuje na runku aut używanych) jest słabą stroną osiągnięcia naukowego.

Inne uwagi:

Ryc. 2. w autoreferacie (ryc. 6. w publikacji Kołsut et al. 2022): „zmiany” w legendzie sugerują zmianę w czasie, tymczasem, jak rozumiem, jest to różnica współczynników motoryzacji w dniu 21.12.2018 obliczonych na podstawie dwóch odrębnych źródeł danych. Uważam zatem, że opis jest nieprecyzyjny. Dodatkowo w autoreferacie nie wyjaśniono dokładnie regionalnych przyczyn tych różnic (są ogólnie opisane wcześniej, ale nie jest to precyzyjny opis ilustracji). Podobnie w ww. artykule są to zaledwie 3 zdania słabo wyjaśniające regionalną koncentrację różnic.

Ryc. 7. w autoreferacie: wg mnie źle podano źródło – ilustracja pochodzi nie z Kołsut i in. (2023), a z pracy Kudlak i Kołsut 2025 (s. 8).

3) Ocena istotnej aktywności naukowej realizowanej w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej – warunku z pkt 3 art. 219 przedmiotowej Ustawy.

Aktywność naukowa Habilitanta obejmowała współpracę z ośrodkami akademickimi, głównie w kraju, w mniejszym stopniu za granicą. Szczególne znaczenie miała współpraca z Uniwersytetem Ekonomicznym w Poznaniu. Obejmowała ona udział we wspólnych projektach i publikacje dotyczące geografii rynku samochodowego oraz przestrzennych aspektów rozwoju motoryzacji, łącząc perspektywę geografii ekonomicznej i ekonomii. W przygotowanych dotychczas publikacjach naukowych Habilitant nie podjął współpracy międzynarodowej (wg mnie brak w bazach SCOPUS i Web of Science artykułów przygotowanych wspólnie z naukowcami afiliowanymi za granicą, dopiero pierwszy jest planowany we współpracy z badaczami ze Słowacji).

Habilitant brał udział w krajowych i międzynarodowych projektach badawczych. W międzynarodowym projekcie RurAction (Horizon 2020, 2016–2021) uczestniczył jako wykonawca w badaniach nad rozwojem obszarów peryferyjnych i współtworzył publikację w czasopiśmie *European*

Planning Studies (Stryjakiewicz et. al. 2018). W projekcie RE-CITY (Horizon 2020, 2018-2022) analizował uwarunkowania kurczenia się miast w Polsce, uczestnicząc w pracach zespołu i seminariach międzynarodowych. Habilitant był także wykonawcą w projekcie NCN *Wymiar przestrzenny (r)ewolucji na rynku samochodowym w Polsce* (2017–2022). Współtworzył jego koncepcję, koordynował budowę bazy danych CEPiK oraz realizował badania społeczne dotyczące postaw kierowców. Powstała baza umożliwiła pogłębione analizy struktury i dynamiki rynku samochodowego. Był współautorem syntezy wyników i współredaktorem monografii przygotowanej na bazie tego projektu.

Habilitant jest kierownikiem tylko w jednym, obecnie realizowanym projekcie krajowym NCN *Miniatura 9* (2025–2026). Projekt dotyczy sieci transakcyjnych w międzynarodowym handlu samochodami używanymi i wykorzystuje metody jakościowe, w tym wywiady i obserwację uczestniczącą.

Habilitant wygłosił około 35 referatów na konferencjach, w tym 18 na konferencjach międzynarodowych, głównie po doktoracie. Jego wystąpienia dotyczyły przemian rynku samochodowego, polityki publicznej, suburbanizacji i mobilności. W 2024 roku odbył krótki (praktycznie tygodniowy) staż badawczy na uniwersytecie w Bratysławie, prowadząc analizy porównawcze dotyczące rozwoju motoryzacji w Polsce i na Słowacji. Jest to słaba strona rozwoju Habilitanta – zaledwie jedna zagraniczna, tygodniowa wizyta akademicka o charakterze stażu w ciągu 10 lat pracy po doktoracie.

Habilitant napisał 18 recenzji artykułów i monografii dla czasopism krajowych i międzynarodowych.

Zajęcia dydaktyczne Habilitant prowadzi nieprzerwanie od 2010 roku, początkowo jako doktorant, a od 2015 roku jako adiunkt. W latach 2010–2025 zrealizował ponad 4500 godzin wykładów, ćwiczeń, seminariów i zajęć terenowych. Prowadził przedmioty podstawowe i specjalistyczne z zakresu gospodarki przestrzennej, planowania strategicznego, rozwoju lokalnego i regionalnego oraz geografii motoryzacji, w tym kursy autorskie i zajęcia w języku angielskim. Habilitant łączy perspektywę badawczą z praktyką samorządową, rozwijając u studentów kompetencje analityczne i projektowe. Prowadził także zajęcia na innych uczelniach. Był promotorem 15 prac licencjackich, 39 inżynierskich i 3 magisterskich oraz recenzentem 11 tego typu prac dyplomowych. Pełnił funkcję promotora pomocniczego w przewodzie doktorskim zakończonym w 2024 roku, a także opiekuna sześciu projektów studenckich finansowanych z IDUB. Od 2021 roku opiekuje się Kołem Naukowym Zintegrowanego Planowania Rozwoju.

Habilitant razem z zespołem koordynował projekt dydaktyczny pt. *Geocentrum Doskonałości*, w którym wspierano łącznie 133 studentów i zrealizował łącznie ponad 2200 godzin zajęć. Organizował projekty strategiczne dla gmin, angażując studentów w badania i warsztaty partycypacyjne. Otrzymał nagrody dydaktyczne Rektora UAM, w tym *Praeceptor Laureatus* jako wynik wysokiej oceny uzyskanej

u studentów. Pełnił funkcje organizacyjne, uczestniczył w zespołach strategicznych i komitetach konferencji naukowych oraz popularyzował naukę podczas festiwali i targów motoryzacyjnych.

Na tej podstawie stwierdzam, że Habilitant spełnił wymóg *istotnej aktywności naukowej realizowanej w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej*, choć w przypadku współpracy zagranicznej – w stopniu minimalnym.

Osobiście chciałbym zasugerować, by w przyszłych badaniach Habilitant zwrócił większą uwagę na rozwój i weryfikację wybranych teorii naukowych i koncepcji teoretycznych (a nie tylko na wybrane uwarunkowania analizowanych zjawisk społeczno-ekonomicznych) oraz na rozwój międzynarodowej współpracy naukowej (szczególnie w Europie, co współcześnie jest szczególnie łatwe).

Wniosek końcowy

W mojej opinii Habilitant posiada w dorobku osiągnięcia naukowe stanowiące znaczący wkład w rozwój dyscypliny *geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna* oraz wykazał się istotną aktywnością naukową *realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej* (pozytywna ocena osiągnięcia i aktywności naukowej). W związku z powyższym wyrażam przekonanie, że osiągnięcia Pana dr. Bartłomieja Kołsuta spełniają minimalne kryteria określone w Ustawie *Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* z dn. 20.07.2018 r. (Dz. U. 2018; poz. 1668 z późniejszymi zmianami, tekst jednolity Dz. U. z 2024 r. poz. 1571 z późn. zm.). Popieram zatem wniosek Pana dr. Bartłomieja Kołsuta z dnia 10.11.2025 r. o nadanie mu stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie *geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna* i wnoszę o dalsze procedowanie postępowania habilitacyjnego.

dr hab. Marek Furmankiewicz, profesor uczelni

Wrocław 4.03.2026