



## Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2021, 24(2), 5-6

---

## WPROWADZENIE

### Introduction

#### 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., 2021, Wprowadzenie, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 24(2), 5-6.

---

Drugi tegoroczny numer Prac Komisji Geografii Transportu dedykowany jest profesorowi doktorowi habilitowanemu Zbigniewowi Taylorowi z okazji 75. rocznicy Jego urodzin. Jubilat wniósł ogromny wkład do polskiej geografii transportu, nie tylko od strony empirycznej, ale także metodycznej. Jego podręcznik *Geografia transportu* nie doczekał się dotąd w Polsce godnego następcstwa i służy jako naukowy przewodnik młodym adeptom tej subdyscypliny dopiero wkraczającym na ścieżkę badawczą.

Wśród autorów publikowanych w numerze prac znajdują się zarówno młodzi, jak i doświadczeni naukowcy. Tematyka ich artykułów dotyczy przede wszystkim transportu kolejowego, nie brak jednak badań dotyczących transportu lotniczego czy też żeglugi morskiej. Uzupełnia je opracowanie z wykorzystaniem metod grafowych, których zastosowania Jubilat był w Polsce jednym z prekursorów.

Pierwszy z artykułów ma charakter nietypowy – jako uczeń i wieloletni ścisły współpracownik Profesora

przybliżam w nim sylwetkę Jubilata oraz przedstawiam szczegółowo jego obszerny dorobek publikacyjny.

Sekcję opracowań typowo naukowych otwierają dwa artykuły w języku angielskim. W pierwszym z nich uznany rosyjski geograf transportu Sergey Tarkhov podjął bardzo istotny problem wpływu pandemii COVID-19 na ruch pasażerski w portach lotniczych świata. Zauważa w nim, że na przeanalizowanych przez niego 517 lotniskach w różnych regionach nastąpił znaczący spadek liczby obsługiwanych pasażerów, przy czym proces ten nie miał charakteru równomiernego zarówno w skali globalnej, jak również poszczególnych krajów. Z przedstawionych w artykule badań wynika, że na kryzysie najbardziej ucierpiały największe międzynarodowe porty lotnicze z wysokim odsetkiem pasażerów w tranzycie międzynarodowym oraz porty lotnicze o wąskiej specjalizacji uzdrowskiej i turystycznej. Wskutek pandemii deformacji uległa też stabilna i ukształtowana struktura terytorialna światowego ruchu lotniczego oraz naruszona została

ustanowiona już hierarchia największych i większych lotnisk nie tylko na całym świecie, ale także w obrębie poszczególnych megaregionów i krajów.

Karol Kowalczyk z Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie sięga po dość specyficzną tematykę – dokonuje przeglądu atlasów kolejowych, które ukazały się na całym świecie w latach 1945-2021. Zidentyfikował on 253 (348 tomów) tego typu wydawnictw wspomagających kartograficzne przekazywanie informacji o aktualnym lub minionym stanie sieci kolejowej na określonym obszarze. Autor nie ogranicza się jednak do prostego zestawienia pozycji, ale także przeprowadza ich kategoryzację dzieląc je na pięć kategorii (ukazujące stan sieci: współczesny momentowi publikacji, historyczny, historyczny i obecny, reprints i kompilacje). Dane bibliograficzne, w odniesieniu do przyjętych typów, zaprezentowano w sześciu tabelach zgodnie z przyjętym podziałem geograficznym.

Tematyce kolejowej poświęconych zostało także kilka kolejnych prac. Pierwsza z nich jest klasycznym przykładem empirycznych studiów dotyczących zmian sieci połączeń kolejowych. Tadeusz Bocheński z Uniwersytetu Szczecińskiego zbadał różnice obciążenia sieci kolejowej w Polsce ruchem pociągów pasażerskich przyjmując dwa przekroje czasowe 2020 i 2010 r. Zwraca on uwagę, że dekada ta była okresem intensywnych inwestycji kolejowych i rozwoju rynku przewoźników regionalnych. Procesom tym towarzyszyło przez dłuższy czas kurczenie się sieci kolejowej. Paradoksalnie jednak przez niemal cały czas obserwowano wzrost wielkości przewozów pasażerskich i natężenia ruchu pociągów, szczególnie w ruchu regionalnym. Był to efekt inwestycji infrastrukturalnych i zaangażowania się samorządów w poprawę oferty kolei. Niestety, pozytywne efekty tych procesów nie obejmowały całego kraju.

W tematyce kolejowej, aczkolwiek ograniczonej do granic województwa dolnośląskiego, porusza się także Mateusz Smolarski z Uniwersytetu Opolskiego. Odnosi się on do obserwowanych w ostatnich kilku latach zmian strukturalnych w regionalnym transporcie kolejowym, zarówno w zakresie zarządzania nim, jak

i zasięgu obsługiwanej sieci kolejowej. Zauważa też odwrócenie negatywnego trendu zawieszania połączeń kolejowych i coraz liczniejsze ich reaktywacje w aglomeracjach miejskich, jak i poza nimi. Główny nurt jego rozważań skupia się jednak na procesach przemowienia niewykorzystywanych linii przez samorząd województwa dolnośląskiego. Zdaniem tego autora, całość działania samorządu powinna mieć nadrzędny cel w stworzeniu kompleksowego wojewódzkiego systemu regionalnego transportu publicznego.

Zespół z Uniwersytetu Gdańskiego sięga z kolei po wybrane zagadnienia rozwoju przestrzennego portu morskiego w Gdyni, w szczególności kwestie dotyczące jego uwarunkowań rozwojowych i relacji z miastem. S. Żukowska, T. Palmowski i M. Połom zauważają, że port morski i miasto Gdynia są wyjątkowym przypadkiem rozwoju jednostki portowo-miejskiej, w której odwrotnie niż w innych przypadkach najpierw powstał port, a następnie przy nim zaczęło rozwijać się miasto. Uwarunkowania te miały znaczący wpływ na rozwój struktury przestrzenno-gospodarczej zespołu portowo-miejskiego. Opracowanie uzupełniono syntetyczną analizą perspektyw oraz barier rozwojowych Portu Gdynia.

Artykuł zamykający niniejsze wydanie jest powrotem do klasycznych niegdyś w geografii transportu metod grafowych. Na kanwie analizy zmian sieci pozamiejskiego autobusowego publicznego transportu zbiorowego na obszarze Beskidu Niskiego i Bieszczad redaktor tego numeru przypomina w nim podstawowe wskaźniki grafowe, głównie autorstwa K.J. Kansky'ego, oraz przybliża wypracowany przez siebie wskaźnik  $G_{ns}$ . Wszystkie te miary wykorzystywane są do analizy bardziej rozbudowanych grafów o skomplikowanej strukturze, w tym często również z bardzo licznymi izolowanymi wierzchołkami. Niestety proponowany wskaźnik w przeciwieństwie do prostych i niespójnych sieci transportowych, dla których został skonstruowany, wykazuje tu znacznie gorszy poziom jednoznaczności.

Ariel Ciechański