



Przyjmuję pod względem formalnym.
PRZEWODNICZĄCY
RADY NAUKOWEJ DYSCYPLINY
INŻYNIERIA LĄDOWA I TRANSPORT
dr hab. inż. Konrad Lewczuk, prof. uczelni

plk dr hab. Tadeusz Zieliński, prof. ASzWoj
Akademia Sztuki Wojennej

Warszawa, 3 stycznia 2023 r.

RECENZJA

osiągnięć naukowych i aktywności naukowej dr. inż. Piotra Adama Uchrońskiego przedstawionych do oceny w postępowaniu w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych w dyscyplinie inżynieria lądowa i transport

1. Podstawa prawna sporządzenia recenzji

Podstawę prawną oceny osiągnięć naukowych i aktywności naukowej kandydata do stopnia doktora habilitowanego stanowi:

- art. 219 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2022 poz. 574 z późn. zm.);
- Uchwała nr 212/L/ 2022 Senatu Politechniki Warszawskiej z dnia 25 maja 2022 r. w sprawie szczegółowego trybu postępowania w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego, zasad ustalania wysokości opłaty za postępowanie w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego oraz zwalniania z niej i sposobu wyznaczania członków komisji habilitacyjnej;
- Uchwała nr 566/2022 Rady Naukowej Dyscypliny Inżynieria Lądowa i Transport z dnia 08.11.2022 r. w sprawie powołania komisji habilitacyjnej w postępowaniu w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych w dyscyplinie inżynieria lądowa i transport wszczętym na wniosek Pana dra Piotra Adama Uchrońskiego, na podstawie której zostałem powołany na recenzenta;
- Umowa o dzieło na recenzję habilitacyjną Nr 1160/00181/2022.

2. Podstawowe informacje o kandydacie do stopnia doktora habilitowanego

Habilitant jest absolwentem Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach, gdzie w 2003 roku uzyskał tytuł magistra prawa. W 2016 roku, na podstawie Uchwały Rady Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej nr 309/VIII/2016 z dnia 23 czerwca 2016 roku (dyplom dołączony do dokumentacji postępowania), nadano mu stopień naukowy doktora nauk technicznych w dyscyplinie transport. Temat rozprawy doktorskiej – „Ocena skuteczności kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu” – nawiązuje bezpośrednio do późniejszej działalności naukowej kandydata do stopnia doktora habilitowanego. Przed doktoratem, w latach 2004–2014, Habilitant prowadził zajęcia dydaktyczne na studiach podyplomowych organizowanych przez Politechnikę Śląską, jako pracownik zatrudniony w Górnośląskim Towarzystwie Lotniczym S.A. na stanowisku kierownika Pionu Bezpieczeństwa – MPL Katowice w Pyrzowicach. Od 2016 roku był zatrudniony jako wykładowca w Wyższej Szkole Biznesu, a od następnego roku jako adiunkt w tej samej uczelni (aktualnie Akademia WSB w Dąbrowie Górniczej), gdzie pracuje do dzisiaj.

Z przedstawionej przez Habilitanta dokumentacji wynika, iż nie ubiegał się on dotychczas o nadanie stopnia doktora habilitowanego.

3. Ocena wskazanego przez Habilitanta osiągnięcia naukowego

Na wstępie należy zauważyć, że zgodnie z interpretacjami przedstawionymi przez Radę Doskonałości Naukowej w poradniku pt. „Postępowania dotyczące nadawania stopnia doktora habilitowanego” (zob. <https://www.rdn.gov.pl/dobre-praktyki.poradnik-postepowania-dotyczace-nadawania-stopnia-doktora-habilitowanego.html>) wskazuje się, „...że warunkiem nadania stopnia doktora habilitowanego jest przedłożenie do oceny co najmniej dwóch osiągnięć, które spełniają kryterium istotnego wkładu w rozwój określonej dyscypliny” (s. 12). Tymczasem kandydat do stopnia doktora habilitowanego wskazał do oceny jedno osiągnięcie, tj. monografię pt. „Modelowanie procesów oceny bezpieczeństwa i przepustowości na lotniskach cywilnych” (zob. Wniosek). Tym nie mniej, można założyć, że przedstawione do oceny pozostałe publikacje wyczerpują zapisy ustawowe, a wymóg co najmniej jednego osiągnięcia (w tym przypadku monografii) opublikowanego w wydawnictwie znajdującym się na wykazie ministerialnym został spełniony.

Habilitant, jako osiągnięcie naukowe stanowiące znaczny wkład w rozwój dyscypliny naukowej inżynieria lądowa i transport wskazał monografię pt. „Modelowanie procesów oceny bezpieczeństwa i przepustowości na lotniskach cywilnych”. Recenzentami wydawniczymi monografii są: prof. dr hab. inż. Bogusław Łazarz (Politechnika Śląska), dr hab. inż. Anna Stelmach, prof. PW (Politechnika Warszawska), dr hab. inż. Ján Piľa (University of Business in Prague). Monografia została wydana w 2021 roku przez Wydawnictwo Naukowe Akademii WSB w Dąbrowie Górniczej pod numerem ISBN: 978-83-66794-40-5. Powyższe wydawnictwo jest ujęte w załączniku do komunikatu Ministra Edukacji i Nauki z dnia 21 lipca 2021 roku w sprawie wykazu wydawnictw publikujących recenzowane monografie naukowe (poz. 38 wykazu). Tym samym spełniony został ustawowy wymóg opublikowania osiągnięcia naukowego (monografii) w wydawnictwie, które w roku jego opublikowania było ujęte w wykazie wydawnictw publikujących recenzowane monografie naukowe.

Recenzowana monografia liczy 262 strony i składa się z wprowadzenia, wstępu, dziewięciu rozdziałów merytorycznych, rozdziału zawierającego podsumowanie i wnioski, wykazu bibliografii, wykazu skrótów, wykazu rysunków oraz wykazu tabel.

Merytoryczne treści monografii zawarte w poszczególnych rozdziałach poprzedza Wprowadzenie oraz Wstęp. W mojej opinii, sam Wstęp byłby wystarczający przy zachowaniu jego klasycznego układu prezentującego wprowadzenie do monografii, cel jej opracowania oraz struktury samej publikacji – czego zabrakło zarówno we Wprowadzeniu jak i we Wstępie.

Pierwsze trzy rozdziały pracy („1. Elementy systemu ochrony lotnictwa cywilnego”; „2. Problem oceny skuteczności systemu kontroli bagażu i osób”; „3. Systemy wnioskowania rozmytego jako narzędzie służące do oceny skuteczności kontroli bezpieczeństwa”) stanowią wprowadzenie teoretyczne do dalszych rozważań. Autor prezentuje w nich system prawny odnoszący się do ochrony lotnictwa cywilnego,

podkreślając znaczenie czynnika ludzkiego w całym systemie, jak również systemy techniczne wspomagające proces kontroli bagażu, co jest podstawą do kolejnych rozważań naukowych. Treści te uznaję za właściwe, stanowiące wnioski z przeprowadzonej analizy literatury przedmiotu badań, w tym aktualnych aktów prawnych, chociaż niektóre zagadnienia Autor traktuje pobieżnie, bez głębszej analizy (np. podrozdział 1.8 „Kultura bezpieczeństwa”). Na uznanie zasługuje przeprowadzona analiza literatury odnosząca się do skuteczności kontroli bagażu i osób w kontekście przepustowości portu lotniczego. Jest ona pogłębiona, prezentująca różne nurty badawcze. Podobnie oceniam prezentację teorii zbiorów rozmytych, którą Autor opisał bazując na dostępnych pozycjach literatury.

Rozważania teoretyczne zawarte w pierwszych trzech rozdziałach monografii stanowiły dla Autora podstawę do wyciągnięcia wniosku „...brak [jest] skutecznych metod oceny stanu systemu kontroli osób i bagażu w porcie lotniczym, a zwłaszcza w połączeniu z jego skutecznością i przepustowością” (s. 54). W związku z powyższym za cel pracy Autor przyjął „opracowanie metody oceny skuteczności systemu kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu pod kątem możliwości wykrycia przedmiotów zabronionych do przewozu oraz przepustowości punktu kontroli bezpieczeństwa. Zakres badań obejmuje kontrolę bagażu rejestrowanego, kabinowego oraz kontrolę pasażerów” (s. 55). W konsekwencji Autor sformułował problem badawczy, który według niego „...polega na stworzeniu modelu rozmytego i systemu eksperckiego, który na podstawie subiektywnej, niepełnej i nieprecyzyjnej informacji o zależności parametrów wyjściowych od wejściowych pozwoli na ocenę skuteczności wybranych elementów systemu kontroli osób i bagażu w wykrywaniu przedmiotów zabronionych. System ten może być wykorzystany we wszystkich analizach wielokryterialnych, uwzględniających także przepustowość PKB czy satysfakcję pasażera” (s. 56). W mojej opinii Autor nie rozróżnił sformułowanego przez siebie problemu badawczego (sformułował go niewłaściwie) od celu przeprowadzonych badań – w zasadzie są one tożsame, co w kontekście metodologii badań naukowych jest błędem. Jako kandydat do stopnia doktora habilitowanego Autor powinien być bardziej uważny w tych kwestiach.

Oceniam, że przedstawione przez Autora w kolejnych trzech rozdziałach („4. Symulacyjna analiza przepustowości i skuteczności punktu kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym wykorzystującego WTMD i body skaner”; „5. Wielokryterialna grupowa ocena wariantów modernizacji systemu kontroli bagażu rejestrowanego w porcie lotniczym”; „6. System wspomagania wyboru wariantu organizacji kontroli bagażu rejestrowanego w porcie lotniczym”) treści stanowią istotne, merytorycznie uzasadnione wnioski z przeprowadzonych badań empirycznych stanowiące podstawę do formułowania uogólnień oraz łączenia teorii z praktyką w odniesieniu do budowy lub modernizacji systemu kontroli bagażu i osób na lotniskach. Przedstawiona przez Autora propozycja (modele) mogą stanowić istotny wkład w usprawnienie kontroli bagażu i osób, co z kolei będzie wpływać na zwiększenie przepustowości lotniska. Zaprezentowane rozwiązania poparte są metodami, technikami i narzędziami badawczymi, które mają zastosowanie w dyscyplinie naukowej inżynieria lądowa i transport.

Kolejne treści przedstawionego do oceny osiągnięcia naukowego (rozdziały: „7. Ocena skuteczności i przepustowości kontroli bagażu kabinowego w porcie lotniczym w kontekście przepustowości portu lotniczego”; „8. Analiza predyspozycji psychofizycznych osób wykonujących zadania operatorów kontroli bezpieczeństwa”) stanowią również wartościowe merytorycznie wnioski odnoszące się do oceny systemu kontroli bagażu podręcznego (bazującego na modelu rozmytym), jak również psychofizycznych predyspozycji osób wykonujących zadania operatorów kontroli bezpieczeństwa. Wnioski zawarte w tych rozdziałach stanowią podstawę do przedstawienia przez Autora metod planowania obsady kadrowej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego jak również zaproponowanie przez niego konfiguracji punktu kontroli bezpieczeństwa, metod planowania obsady w tych punktach oraz narzędzi do wspomagania procesu obsady. Oceniam, że przedstawione w tej części rozwiązania należy uznać za merytorycznie uzasadnione.

Ostatni z rozdziałów („10. Podsumowanie i wnioski”) zawiera podsumowania i szczegółowe wnioski. Stanowią one uogólnienia i bezpośrednio korespondują z treściami zawartymi w poprzednich rozdziałach monografii.

Zasadniczo układ monografii uznaję za spójny, czytelny i zaprezentowany z zachowaniem ciągu wynikowego. Treści poszczególnych rozdziałów publikacji są kontynuacją przyjętego przez Autora celu pracy. W mojej opinii, liczba zawartych w przedstawionym do oceny osiągnięciu naukowym rozdziałów (niektóre liczą zaledwie po kilkanaście stron) oraz podrozdziałów (te w niektórych przypadkach mają po kilka stron) jest zbyt duża, co utrudnia zapoznanie się z wywodem Autora. Część z nich można było połączyć ograniczając liczbę rozdziałów. W odniesieniu do przygotowania edycyjnego publikacji stwierdzam, że jest ona opracowana na dobrym poziomie. W niektórych częściach publikacji brakuje Autorowi konsekwencji (np. wypunktowania raz z małej, raz z dużej litery lub brak właściwych odniesień (hiperlinków) do źródeł w podpisach rysunków).

Poziom merytoryczny ocenianego osiągnięcia naukowego uznaję za co najmniej dobry. Prezentowane wywody opierają się na udokumentowanej literaturze, oraz przeprowadzonych badaniach empirycznych. Na uwagę zasługuje również baza źródłowa monografii, która jest obszerna, różnorodna i reprezentatywna dla podjętych zagadnień. Opiniowane osiągnięcie naukowe zawiera treści wykraczające poza standardowe podejście naukowców do problematyki ochrony lotnictwa cywilnego w kontekście kontroli bagażu i osób w odniesieniu do przepustowości portu lotniczego. Tym samym podjęta przez Autora problematyka badawcza stanowi wartościowy, merytoryczny, aktualny i istotny dla procesów transportowych w kontekście bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego głos w naukowym i praktycznym dyskursie na ten temat. Wydaje się, że w tym kontekście nie bez znaczenia są wcześniejsze wieloletnie zainteresowania badawcze dr. Piotra Uchrońskiego oraz jego doświadczenie zawodowe związane z pracą w portach lotniczych, co pozwala mu na umiejętne łączenie teorii z praktyką. Za szczególne osiągnięcia Habilitanta stanowiące wkład w rozwój dyscypliny naukowej inżynieria lądowa i transport uznaję:

- rozszerzenie obszaru zastosowań teorii zbiorów rozmytych na problematykę kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu oraz przepustowość w punkcie kontroli bezpieczeństwa;
- opracowanie metody integracji niepewnych, nieprecyzyjnych, niekompletnych, w dużym stopniu subiektywnych informacji pochodzących z wielu źródeł o różnym charakterze i różnym stopniu wiarygodności, w spójny system wnioskowania, który może dać w rezultacie oceny o charakterze ilościowym;
- opracowanie hierarchicznego modelu wnioskowania rozmytego opisującego badany system;
- opracowanie systemu eksperckiego do wspomagania zarządzania portu lotniczego w kontekście bezpieczeństwa i przepustowości;
- identyfikację procesów, zależności i relacji pomiędzy poszczególnymi elementami systemu kontroli bezpieczeństwa oraz określenie ich wpływu na praktyczną efektywność operacyjną lotniska;
- opracowanie metody badania predyspozycji psychofizycznych operatorów kontroli bezpieczeństwa i określenie ich wpływu na efektywność wykonywanych zadań oraz przepustowość w punkcie kontroli bezpieczeństwa;
- opracowanie narzędzi obliczeniowych, pozwalających na ocenę przepustowości oraz skuteczności wybranych elementów, struktur i procedur systemu kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym;
- ocenę istniejących oraz możliwych do implementacji rozwiązań techniczno-organizacyjnych stosowanych w MPL Katowice w Pyrzowicach;
- opracowanie koncepcji możliwych wariantów zmian istniejących rozwiązań wraz z ich oceną wykorzystującą opracowane modele i narzędzia komputerowe;
- ocenę wpływu zastosowania nowych technologii w procesie kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu na skuteczność kontroli oraz przepustowość w punkcie kontroli bezpieczeństwa.

Reasumując, przedstawione do oceny osiągnięcie naukowe, w mojej opinii, stanowi znaczny wkład kandydata do stopnia doktora habilitowanego w rozwój dyscypliny naukowej inżynieria lądowa i transport.

4. Ocena aktywności naukowej Habilitanta

a) autorstwo i współautorstwo publikacji naukowych

Na podstawie przedstawionej przez Habilitanta dokumentacji stwierdzam, że poza opiniowanym osiągnięciem naukowym jest on współautorem jednej pozycji, którą wskazał jako monografię, a która w świetle obowiązujących regulacji prawnych (zob. Obwieszczenie Ministra Edukacji i Nauki z dnia 23 lutego 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego w sprawie ewaluacji jakości działalności naukowej) nie może być traktowana jako monografia. Należy jednak zauważyć, że przedmiotowa publikacja (P. Uchroński i in. „Prawno-techniczny leksykon lotniczy z akronimami”) ukazała się przed doktoratem, wówczas leksykony były również traktowane jako wydawnictwa monograficzne. Ponadto,

kandydat do stopnia doktora jest autorem i współautorem po jednym rozdziale w monografii po doktoracie. Z kolei jego dorobek monograficzny przed doktoratem obejmuje autorstwo czterech oraz współautorstwo dwóch rozdziałów w monografii. W kontekście publikacji monograficznych widoczna jest zatem większa aktywność Habilitanta przed doktoratem. Jednocześnie tytuły publikacji związane są bezpośrednio z jego obszarem naukowego zainteresowania.

Zdecydowanie lepiej przedstawia się sytuacja w odniesieniu do opublikowanych przez Habilitanta artykułów w czasopismach naukowych. Jest on współautorem trzech artykułów naukowych przed doktoratem, autorem jednego oraz współautorem ośmiu artykułów po doktoracie – opublikowanych w czasopismach posiadających *Impact Factor*, wśród których znajdują się również czasopisma przypisane do dyscypliny naukowej inżynieria lądowa i transport (np. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, *Journal of Air Transport Management*, *Expert Systems with Applications*, *Energies*). Ponadto, Habilitant deklaruje autorstwo siedmiu i współautorstwo czterech artykułów po doktoracie oraz autorstwo dwóch i współautorstwo trzech artykułów przed doktoratem. Tematyka publikacji naukowych jest bezpośrednio związana z przedstawionymi do oceny osiągnięciami naukowymi i wpisuje się w rozwój dyscypliny naukowej. Łącznie Habilitant jest autorem lub współautorem ośmiu artykułów przed doktoratem oraz 20 artykułów po doktoracie. Sumaryczna punktacja publikacji znajdujących się na wykazach ministerialnych przedstawionego dorobku naukowego wynosi ok. 566 punktów – wynika to z faktu, iż większość publikacji ocenianego dorobku jest współautorska. Liczba łącznych cytowań dla publikacji autorstwa i współautorstwa Habilitanta wynosi: a) wg bazy Publish or Perish (Google Scholar) – indeksy cytowań – 292; H-indeks – 10; publikacje indeksowane – 44; b) wg bazy SCOPUS – indeksy cytowań – 175; H-indeks – 8; publikacje indeksowane – 18; wg Web of Science (w oparciu o Science Researcher ID Autora) – indeksy cytowań – 144; H-indeks – 8; publikacje indeksowane – 21.

Oceniam działalność wydawniczą Habilitanta (na podstawie przedstawionej dokumentacji), polegającą na publikowaniu wyników badań w uznanych czasopismach naukowych za znaczącą w kontekście rozwoju dyscypliny naukowej inżynieria lądowa i transport. Jednocześnie zwracam uwagę na trudności związane z realną oceną osiągnięć Habilitanta wynikające z braku przedłożenia w dokumentacji postępowania habilitacyjnego jego osobistego wkładu w postawienie poszczególnych publikacji. Tym samym dokładna ocena jego udziału i roli przy powstaniu poszczególnych prac jest utrudniona.

b) uczestnictwo w pracach zespołów badawczych

Habilitant był zaangażowany w jeden międzynarodowy projekt, w którym pełnił rolę konsultanta zewnętrznego. Ponadto, uczestniczył lub uczestniczył w pięciu projektach finansowanych przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, w których pełnił funkcje: specjalisty, kierownika zespołu badawczego, kierownika zespołu eksperckiego czy też mentora zespołu interdyscyplinarnego. Na podkreślenie zasługuje fakt, iż obszary badawcze rzeczonych projektów wpisują się w reprezentowaną przez kandydata do

stopnia doktora dyscyplinę naukową. Habilitant był także uczestnikiem czterech projektów finansowanych z subwencji ministra właściwego ds. nauki.

Ważnym elementem działalności Habilitanta w ocenianym obszarze jest jego zaangażowanie w prace badawcze i wdrożeniowe (11 aktywności) oraz ekspertyzy na potrzeby przemysłu, jak również występowanie w roli eksperta (recenzenta) w zespołach oceniających wnioski konkursowe.

c) staże w uczelniach i instytucjach naukowych

Kandydat do stopnia doktora habilitowanego wskazuje na przeprowadzenie cyklu wykładów na Politechnice Warszawskiej dotyczących bezpieczeństwa w transporcie lotniczym w październiku 2020. Niestety nie jest to typowy staż naukowy związany z działalnością naukową, a prowadzenie zajęć dydaktycznych. Jednocześnie w przedstawionej dokumentacji wskazuje na współpracę (nieudokumentowaną) z dziewięcioma uczelniami i jednym instytutem oraz podmiotami gospodarczymi.

d) uczestnictwo w konferencjach naukowych, w tym w komitetach naukowych i organizacyjnych

Habilitant aktywnie prezentował wyniki prowadzonych badań na wielu konferencjach naukowych o zasięgu międzynarodowym oraz krajowym. Z przedstawionej dokumentacji wynika, że uczestniczył on w 25 wydarzeniach naukowych poziomu międzynarodowego w formie aktywnego prezentera, członka komitetu organizacyjnego lub naukowego konferencji, z czego zdecydowana większość miała miejsce po doktoracie. Z kolei jego uczestnictwo w krajowych konferencjach naukowych obejmuje pięć aktywności. W co najmniej dwóch konferencjach Habilitant występował w roli eksperta w sesji plenarnej i panelu eksperckim. Tematyka przedmiotowych konferencji odnosiła się do obszaru naukowego zainteresowania Habilitanta – technologie transportowe w lotnictwie cywilnym. Oceniam, że zaangażowanie Habilitanta w prezentację wyników badań w krajowym i międzynarodowym środowisku naukowym jest znaczące.

Reasumując, stwierdzam na podstawie przedstawionej dokumentacji, że Habilitant wykazuje się istotną aktywnością naukową realizowaną w więcej niż jednej uczelni. Jednocześnie pewne zastrzeżenia budzi fakt (który jednak nie przeważa w ocenie końcowej) braku udokumentowania rzeczywistego wkładu Habilitanta zarówno w odniesieniu do współautorstwa publikacji naukowych, jak również wskazanych aktywności w pozostałych obszarach.

5. Ocena osiągnięć Habilitanta w zakresie działalności dydaktycznej, organizacyjnej i popularyzującej naukę

a) działalność dydaktyczna

Kandydat do stopnia doktora habilitowanego prowadził i prowadzi działalność dydaktyczną odpowiednio do zajmowanych stanowisk w uczelni. Realizuje zajęcia na studiach I i II stopnia oraz na studiach podyplomowych. Prowadzone przez niego przedmioty bezpośrednio nawiązują do obszaru jego naukowego zainteresowania – systemów transportowych. Warto podkreślić, że dr Piotr Uchroński jest praktykiem,

który umiejętnie łączy wiedzę specjalistyczną z prowadzeniem zajęć w uczelni. Jest on również opiekunem dydaktycznym na lotnisku, co jest związane z jego zawodowym doświadczeniem. Nie bez znaczenia pozostaje również fakt jego zaangażowania jako promotora prac inżynierskich i magisterskich oraz ich recenzowanie na uczelni. Kandydat do stopnia doktora habilitowanego sprawuje również opiekę naukową nad doktorantem w charakterze promotora pomocniczego.

b) działalność organizacyjna

Habilitant jest aktywnym członkiem w organizacjach związanych funkcjonowaniem portów lotniczych – Międzynarodowego Zespołu Ochrony Lotniska oraz Międzynarodowego Stowarzyszenia Portów Lotniczych (ACI). Jako ekspert brał udział w pracach zespołu koordynacyjnego działania na lotniskach, powołanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC), w związku z epidemią SARS-COVID-19. Ponadto, jest członkiem certyfikowanej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego grupy audytorów (Wewnętrzny Audytor Kontroli Jakości) i instruktorów (Wewnętrzny Instruktor Szkolenia) w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Znaczące jest również zaangażowanie Habilitanta w pracach w ramach międzynarodowych programów i organizacji transportowych, których podstawą uczestnictwa jest jego bogate doświadczenie zawodowe. Wyrazem jego zaangażowania organizacyjnego we współpracy z podmiotami zewnętrznymi jest medal Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji za zasługi dla Straży Granicznej otrzymany w 2017 roku.

c) działalność popularyzująca naukę

Habilitant w przedstawionej dokumentacji nie wskazał swoich dokonań popularyzujących naukę. Tym nie mniej, istotne pozostaje jego zaangażowanie w uczelni, gdzie bierze udział w Festiwalach Nauki popularyzując swój obszar naukowego zainteresowania.

Reasumując, aktywność Habilitanta w zakresie działalności dydaktycznej, organizacyjnej i popularyzującej naukę jest również znacząca. Podobnie, jak w poprzednim ocenianym obszarze, niedosyt budzi fakt braku dokumentów świadczących o zaistnieniu konkretnych aktywności.

6. Inne osiągnięcia Habilitanta

Na szczególne podkreślenie zasługuje długoletnia, ponadprzeciętna współpraca Habilitanta z sektorem gospodarczym w odniesieniu do funkcjonowania lotnictwa cywilnego. W tym kontekście kandydat do stopnia doktora habilitowanego występuje z reguły w roli eksperta, biorąc udział w sporządzaniu ekspertyz oraz w projektach, których celem było wdrożenie konkretnej technologii. Nie mniej istotne wydaje się również jego zaangażowanie w prace zespołu eksperckiego Centrum Zarządzania Kryzysowego Wojewody Śląskiego, przewodniczenie zespołowi eksperckiemu powołanemu do opracowania Planu Ochrony Infrastruktury Krytycznej zatwierdzonego przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa oraz szczególna aktywność na rzecz rozwoju Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach w zakresie technologii wspierających procesy transportowe, w tym ich bezpieczeństwo. Tym

samym wskazuję, że Habilitant właściwie łączy bogate doświadczenie zawodowe (praktykę) w sferze lotnictwa cywilnego z zagadnieniami naukowymi i dydaktycznymi realizowanymi na uczelni.

7. Wniosek końcowy

Stwierdzam, że dr Piotr Uchroński posiada osiągnięcia, których ocena pozwala na nadanie mu kolejnego stopnia naukowego. Osiągnięcia te są potwierdzeniem jego systematycznego rozwoju i stanowią znaczący wkład w rozwój dyscypliny naukowej inżynieria lądowa i transport.

Tym samym, w mojej opinii, ustawowe warunki formalne wynikające z treści art. 219 ust. ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2022 poz. 574 z późn. zm.) zostały spełnione. Habilitant posiada zatem: a) stopień doktora; b) osiągnięcia naukowe stanowiące znaczny wkład w rozwój dyscypliny naukowej inżynieria lądowa i transport; c) wykazuje się istotną aktywnością naukową realizowaną w więcej niż jednej uczelni. W związku z powyższym wnoszę o podjęcie uchwały o nadanie dr. Piotrowi Uchrońskiemu stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych w dyscyplinie naukowej inżynieria lądowa i transport.

Tadeusz Zieliński