

KOMITET INŻYNIERII LĄDOWEJ I WODNEJ POLSKIEJ AKADEMII NAUK

Politechnika Warszawska, Instytut Dróg i Mostów, al. Armii Ludowej 16, 00-637 Warszawa
tel.: (0-22) 825 35 72; fax: (0-22) 825 89 46; e-mail: W.Radomski@il.pw.edu.pl; A.Lewandowska@il.pw.edu.pl

Warszawa, dnia 21 marca 2014 roku

STANOWISKO KOMITETU W SPRAWIE ROLI NAUKI WE WSPÓŁCZESNEJ INŻYNIERII LĄDOWEJ I WODNEJ

Inżynieria lądowa i wodna ma swoją reprezentację w Wydziale IV Nauk Technicznych Polskiej Akademii Nauk przez komitet naukowy (KILiW PAN), który należy do najstarszych, bo powstał wraz z Akademią w roku 1952, czyli istnieje nieprzerwanie już od 61 lat. Zakres jego działalności jest bardzo szeroki, obejmuje wiele różnych dyscyplin nauk technicznych i stosowanych. Społeczna rola inżynierii lądowej i wodnej polega przede wszystkim na tym, że od jakości uprawianych w jej ramach badań i aplikacji ich wyników w znacznym stopniu zależy po prostu standard życia ludzi. Rozwój nauki w tej dziedzinie jest w ostatnim półwieczu niezwykle szybki i wielostronny. Inżynieria lądowa i wodna, mimo swej bardzo długiej historii, nie jest dziedziną przestarzałą i nie może być postrzegana przez przedstawicieli innych, nowszych dyscyplin nauk technicznych, jak na przykład elektronika lub informatyka, jako mało naukowa. Stwierdzenie to wynika zarówno z poziomu prowadzonych badań teoretycznych i doświadczalnych, jak i realizacji obiektów budowlanych i inżynierskich.

Inżynieria lądowa i wodna jest niestety często postrzegana, zwłaszcza przez reprezentantów nowszych dyscyplin naukowych, jako domena tradycyjna, w małym stopniu rozwojowa. Znajduje to swe negatywne odbicie, choćby w wyborach członków Akademii, ocenie wniosków składanych do Narodowego Centrum Nauki oraz Narodowego Centrum Badań i Rozwoju oraz ewaluacji jednostek naukowych, a także w szerszym odbiorze społecznym.

Komitet Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN na specjalnym posiedzeniu w dniu 31 stycznia 2014 roku, z udziałem władz PAN i Centralnej Komisji ds. Stopni i Tytułów, Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, Narodowego Centrum Nauki oraz Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, podjął się przedstawienia zebranym roli nauki we współczesnej inżynierii lądowej i wodnej. Celem tego spotkania było poddanie dyskusji podstawowego problemu – jak uświadomić gremiom decydującym o rozwoju nauki w Polsce, że inżynieria lądowa i wodna zasługuje na docenianie jej znaczenia naukowego oraz właściwsze niż dotychczas uwzględnienie jej specyfiki w ocenie dorobku badawczego przedstawicieli tego działu nauk technicznych.

W wyniku wystąpień wprowadzających do dyskusji oraz samej dyskusji, a także dodatkowej wymiany uwag, przeprowadzonej na plenarnym posiedzeniu Komitetu w dniu 21 marca 2014 roku, sformułowano stwierdzenia i postulaty, które wyrażają stanowisko KILiW PAN w przedstawianej tu sprawie, skierowane do władz PAN oraz innych ośrodków kierujących nauką w Polsce.

1. Badania naukowe w zakresie inżynierii lądowej i wodnej mają swoją specyfikę, polegającą głównie na znacznie większym udziale badań o charakterze aplikacyjnym niż w przypadku innych działów nauk technicznych. Od poziomu uprawiania tych badań i wprowadzania ich do praktyki, w znacznym stopniu zależy standard życia społeczeństwa. Ponadto inżynieria ta ma ogromne znaczenie gospodarcze – na przykład same tylko drogi i mosty stanowią w Polsce około 30% majątku narodowego.

2. Ostatnie lata przyniosły wiele osiągnięć naukowych i aplikacyjnych - mimo stale dramatycznie niskiego poziomu finansowania nauki w Polsce, co szczególnie odczuwa inżynieria lądowa i wodna, uprawiane w jej ramach badania nie ustępują światowym, co ze względu na wspomniany aplikacyjny charakter tych badań, nie znajduje często odzwierciedlenia w „punktowym” systemie oceny osiągnięć badawczych, który preferuje jedynie same publikacje i ich cytowanie.

3. Aczkolwiek niektóre dyscypliny lub poddyscypliny naukowe uprawiane w ramach inżynierii lądowej i wodnej mają charakter na tyle ogólny, że mogą być przedmiotem zainteresowania w skali światowej (np. mechanika konstrukcji i materiałów, inżynieria materiałów budowlanych, fizyka budowli), to zdecydowana większość, mimo ich doniosłości i walorów poznawczych, ma znaczenie lokalne, co wynika z samej natury inżynierii lądowej i wodnej, która zależy od warunków geograficznych, geologicznych i klimatycznych kraju. To, co dla nas może mieć podstawowe znaczenie (np. specyfika ilów poznańskich, osuwiska we fliszu karpackim, modernizacja dróg, obudowa sieci drogowej, wykorzystanie popiołów lotnych z Bełchatowa, etc.), nie jest zwykle interesujące poza krajem. Stąd wynika błędność systemu ocen osiągnięć naukowych w zakresie inżynierii lądowej i wodnej, wyraźnie preferującego publikacje w określonych grupach czasopism międzynarodowych.

4. Obecny system punktowania publikacji sprawia, że nie ma – dotyczy to zwłaszcza młodych naukowców, budujących dopiero swą pozycję – żadnego sensu publikowania czegokolwiek wartościowego w kraju. Prowadzi to do obniżenia poziomu polskiego piśmiennictwa naukowego i naukowo-technicznego, a z czasem może doprowadzić do jego zaniku. Dlatego postulujemy, aby zrewidować i podnieść dotychczasową ministerialną punktację publikacji umieszczanych w recenzowanych krajowych czasopismach naukowych i naukowo-technicznych w zakresie inżynierii lądowej i wodnej, które w licznych przypadkach poziomem zamieszczanych prac nie odbiegają od wielu czasopism z tzw. listy filadelfijskiej. Obecnie punkty za publikacje krajowe są zawarte w granicach 4 ÷ 6 punktów, podczas gdy w analogicznych czasopismach zagranicznych – w granicach 20 ÷ 50 punktów. Nie znajduje to żadnego uzasadnienia merytorycznego.

5. Krytyka punktowego systemu oceny osiągnięć badawczych nie wpływa jedynie z naszego środowiska naukowego; jest ona wyrażana przez wiele innych środowisk w kraju i zagranicą. Jako najbardziej spektakularny przykład podać można Deklarację uchwaloną w grudniu 2012 roku w San Francisco na posiedzeniu Amerykańskiego Stowarzyszenia Biologów Molekularnych z udziałem laureatów Nagrody Nobla.

6. Niezrozumiałe jest i niesłuszne całkowite pomijanie dorobku konferencyjnego w ocenie osiągnięć naukowych. Dorobek ten w inżynierii lądowej i wodnej jest bardzo ważnym elementem całokształtu działalności badawczej. Referaty podlegające ostrym procedurom

recenzyjnym, a tak właśnie jest w przypadku konferencji organizowanych przez KILiW i jego Sekcję, powinny być „punktowane”, zwłaszcza, że materiały z wielu konferencji międzynarodowych są publikowane przez wydawnictwa światowej rangi. Obecna sytuacja prowadzi do patologii polegającej, między innymi na tym, że materiały konferencyjne wydawane są w kraju jako monografie, zwykle uczelniane, a zamieszczone w nich referaty traktowane jako rozdziały w monografiach, za co „jakieś tam punkty się należą”. Postulujemy więc, aby za publikowane referaty na konferencjach organizowanych pod bezpośrednim patronatem KILiW PAN i jego Sekcji punkty były przyznawane.

7. Wobec aplikacyjnego charakteru wielu zagadnień badawczych, na co zwracaliśmy już uwagę jako na znamiennej cechę inżynierii lądowej i wodnej, w ocenie dorobku naukowego należy też uwzględnić wdrożenia i wybitne, twórcze projekty i realizacje konstrukcji, będące przecież w znakomitej większości przypadków pokłosiem badań *stricto* naukowych, w tym także podstawowych. Obecnie ten dorobek aplikacyjny w ogóle nie jest „punktowany”.

8. Istotną rolę w kreowaniu rozwoju nauki w zakresie inżynierii lądowej i wodnej odgrywa KILiW PAN. Niestety jego aktywność zarówno na tym polu, jak i też w pełnieniu misji zbiorowego eksperta lub czynnika zajmującego stanowiska w ważnych sprawach społecznych, wchodzących w zakres jego kompetencji, jest hamowana brakiem jakichkolwiek uwarunkowań prawnych – władze państwowe lub samorządowe nie są niczym zobligowane, aby zasięgać opinii komitetów naukowych PAN, w tym i KILiW. Wszelkie działania na tym polu są podejmowane wyłącznie z inicjatywy KILiW i najczęściej przez władze ignorowane. Sytuacja ta wymaga pilnej zmiany. Ogromny potencjał intelektualny komitetów naukowych PAN musi znaleźć pole do działania na podstawie odpowiednich uregulowań prawnych. Należy wprowadzić obowiązek systematycznego konsultowania z KILiW PAN ważnych działań inwestycyjnych w dziedzinie infrastruktury, podejmowanych przez władze państwowe i samorządowe, a które leżą w kompetencji Komitetu.

W imieniu KILiW PAN

Sekretarz Naukowy



Anna Siemińska-Lewandowska

Przewodniczący



Wojciech Radomski

