



**prof. Arkadiusz Adameczyk – profesor Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach,  
kierownik Zakładu Stosunków Międzynarodowych UJK**

**Bronisin Dworski, 2023-01-09**

**Recenzja rozprawy doktorskiej mgr. Mirosława Czecha**

**nt. „Via Carpatia w polityce transportowej Unii Europejskiej”**

**napisanej pod kierunkiem. dra hab. Grzegorza Bonusiaka prof. UR,**

**Rzeszów 2022**

Wydawać by się mogło, iż kwestia infrastruktury transportowej winna stanowić raczej przestrzeń dociekań specjalistów od budownictwa lądowego, planowania przestrzennego, aniżeli politologów. Jednak już pierwsze słowa dysertacji mgr Mirosława Czecha wskazują, iż nawet pozornie oderwane od polityki obszary bądź podlegają polityzacji, już też stanowią element wybranych polityk obszarowych. W przypadku Via Carpatii można zaryzykować tezę, iż oba te dwa zjawiska konstytuują ją jako element politycznego bytu. Tym samym wyczerpane zostały przesłanki na rzecz argumentu, iż tenże fragment polskiego systemu transportowego spełnia kryteria przedmiotu badań nauk o polityce.

Nie tylko wyborem tematu mgr Mirosław Czech udowodnił umiejętności i predyspozycje badawcze. Wszelkie, wykorzystane przez Doktoranta, elementy warsztatu naukowego (o czym szerzej poniżej) również stanowią podbudowę tezy, iż przedstawiając rozprawę nt. „Via Carpatia w polityce transportowej Unii Europejskiej” jej Autor spełnił niezbędne warunki stawiane rozprawom doktorskim.

### **Uwagi ogólne.**

Autor udowodnił bardzo dobrą orientację w badanej materii od strony przedmiotowej i podmiotowej. Wychodząc z zasad naukoznawstwa należy podkreślić właściwą konstrukcję pracy. Zasadniczo umiejętnie skonstruowany wstęp dysertacji rozwiewa ewentualne recenzenckie wątpliwości co do trafności wyboru zagadnienia i naukowej motywacji badań. Doktorant prawidłowo przedstawił założenia badawcze na poziomie ogólnym i szczegółowym i równie prawidłowo zakreślił ramy metodyczne. Drobnymi nieścisłościami można dopatrzeć się w stosunku do użytych przez mgra Mirosława Czecha metod. Precyzja dyskursu naukowego nakazuje by nazwaną przez Doktoranta metodę historyczną nazwać właściwie metodą analizy historycznej. Zdziwienie budzi natomiast brak uwypuklenia (a co za tym idzie brak świadomości zastosowania) elementów metody systemowej. Przeprowadzony przez mgra Mirosława Czecha dowód naukowy nie pozostawia bowiem cienia wątpliwości, iż przedmiot jego badań (Via Carpatia) pozostaje podsystemowym elementem systemu komunikacyjnego Rzeczypospolitej (na poziomie krajowym), względnie – w obszarze powiązań międzynarodowych – systemu sieci komunikacyjnej Europy. Systemowość powiązań pojawia się w każdym rozdziale pracy, a szczególnie widoczna pozostaje w rozdziale trzecim, w której to części – jak zadeklarował we wstępie Autor – przedstawił przedmiot swych badań w konstrukcji trójpoziomowej, tj. w odniesieniu do uwarunkowań lokalnych, regionalnych i euroazjatyckich.

Większych wątpliwości nie wzbudza podstawowy element warsztatowy, tj. dobór i selekcja źródeł. Oparcie naukowej argumentacji w przeważającej mierze na dokumentach prawa stanowionego oraz stworzenie na tej podstawie analizy decyzyjności i analizy uwarunkowań przestrzenno-społecznych pozwoliła na stworzenie wartościowej narracji, dzięki której możliwe było przedstawienie problemu Via Carpatii nie tylko jako narzędzia polityki transportowej, ale również instrumentu wpływu politycznego na różnych poziomach od lokalnego do quasi-globalnego (wątek wykorzystania systemu transportowego Unii Europejskiej w dynamizacji obrotu towarowego z Chinami. Z kolei dokonany przez Autora przegląd literatury pozwala na uargumentowanie tezy, iż „niniejsze opracowanie [tj. dysertacja mgra Mirosława Czecha – A.A.] nie ma obecnie żadnego odpowiednika w Polsce czy innych państwach zainteresowanych projektem Via Carpatia.



**prof. Arkadiusz Adameczyk – profesor Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach,  
kierownik Zakładu Stosunków Międzynarodowych UJK**

Pierwszy rozdział poświęcony polityce transportowej Unii Europejskiej posiada przede wszystkim charakter porządkujący i stanowi punkt wyjścia do właściwych rozważań autorskich. Nie można jednak nie docenić zwartej i logicznej narracji, ukazującej niezwykle istotny obszar funkcjonowania Unii Europejskiej. Zasluga Doktoranta jest tym większa, iż polityka transportowa rzadko stanowi przedmiot badań samych w sobie i podejmowana bywa zazwyczaj w kontekście ekonomii i ekonomiki. Tymczasem należy zgodzić się przez przywoływany przez mgra Mirosława Czecha spostrzeżeniami i ustaleniami Andrzeja Grzelakowskiego wskazującego na regulacyjno-dostosowawczą, informacyjno-poznawczą, stymulacyjną, koordynacyjną i prawno-harmonizującą funkcję polityki transportowej. Jednymi z ważniejszych ustaleń autorskich, poczynionych w tym fragmencie stanowią tezy wskazujące na fakt, iż jest to obszar 1/ nie tylko regulujący ale również politycznie i ekonomicznie regulowany a podstaw tejsze regulacji należy upatrywać w odpowiednich aktach prawnych, 2/ jest politycznie aprobowany przez reprezentacje narodowe i wspólnotowe, 3/ polityka transportowa pozostaje obszarem konfliktogennym, co konstytuuje zabiegi podejmowane tejsze dziedzinie w teorii zachowań politycznych; 4/ w chwili obecnej najbardziej zapalnym punktem pozostaje zdefiniowanie zależności między użytecznością rozwiązań a ingerencją (bądź jej brakiem) w środowisko naturalne, rzutującą na proces zatrzymania procesu ocieplenia klimatu. 5/ Unia Europejska stara się być w tym obszarze liderem zmian wpływających na kształt światowego systemu transportowego.

W rozdziale drugim mgr Mirosław Czech omówił znaczenie korytarzy transportowych w polityce Unii Europejskiej. Wartością tego rozdziału pozostaje m.in. uchwycenie procesu tworzenia sieci transportowych, ze szczególnym uwzględnieniem systemu połączeń transportu kołowego. Autor trafnie wskazał na znaczenie usystematyzowania tej kwestii w postaci korytarzy sieci bazowych TEN-T (łącznie z

podkreśleniem powiązań z systemem kolejowym i „autostradami morskimi”), z wypukleniem dwóch, które przebiegają przez Polskę. Z uwagą należy pochylić się nad wnioskami konstytuującymi instytucjonalne zaangażowanie instytucji wspólnotowych w finansowanie wspólnej polityki transportowej.

Najciekawszym jednak fragmentem pozostaje część trzecia poświęcona omówieniu politycznych i ekonomicznych uwarunkowań rozwoju koncepcji Vii Carpatii. Choć w tym fragmencie analitykowi stosunków międzynarodowych mogłoby doskwierać minimalizacja analizy problemu uwarunkowań ponadnarodowych, musi jednak docenić prawidłowość dociekań dotyczących stymulującej roli Vii Carpatii jako szansy wzmocnienia powiązań regionalnych i rozwoju peryferii. Za istotne spostrzeżenie należy uznać argument pobudzenia rozwoju gospodarczego terenów położonych wzdłuż wschodniej granicy Unii Europejskiej jako jednej z przesłanek na rzecz budowy tegoż korytarza transportowego. Ważne pozostaje również wskazanie momentu aneksji Krymu jako czasu, w którym doszło do redefinicji znaczenia współpracy na rzecz kształtowania stabilności regionalnej. Ważne pozostają ustalenia autorskie w kontekście ekonomiki transportu w przestrzeni euroazjatyckiej z konstatacją, iż to jednak droga morska pozostaje szlakiem przerzutu głównej masy towarowej.

Zasadniczo nie budzi również zastrzeżeń osadzenie Vii Carpatii w systemie powiązań inicjatywy Trójmorza i Unii Europejskiej, co stanowi treść czwartego rozdziału. Oczywiście bezdyskusyjna pozostaje uwypuklona przez Doktoranta teza, w myśl której kluczowe znaczenie miało przyjęcie przez Parlament Europejski rezolucji dotyczącej budowy przedmiotowej trasy i włączenie jej do całości sieci bazowej TEN-T oraz wykorzystanie instrumentu „Łącząc Europę”. Choć z punktu widzenia analizy politologicznej ostatni fragment tegoż rozdziału ma mniejsze znaczenie od pozostałej części pracy, jednak zawarte w nim niezbędne technikalnia pozostają kluczowe dla uświadomienia czytelnikowi wagi i wielkości omawianego zagadnienia. Istotną wartością tej części dysertacji pozostaje zwrócenie uwagi na kompleksowość przyjętych rozwiązań i nieograniczanie się do obszaru Unii Europejskiej. Włączenie w „krwioobieg” transportowy Ukrainy i Turcji (a także Białorusi) dostarcza dodatkowych argumentów na rzecz tezy o polityczności badanego podmiotu.

Całość pozostaje zwieńczona zakończeniem, które – zgodnie z zasadami naukoznawstwa – stanowi naukowe podsumowanie przedmiotu i podmiotu badań. W tym

 **prof. Arkadiusz Adamczyk – profesor Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach,  
kierownik Zakładu Stosunków Międzynarodowych UJK**

obszarze należy zwrócić uwagę na konkluzję dotyczącą utrzymanie terytorium wspólnoty jako światowego węzła komunikacyjnego istotnego w wymianie międzynarodowej. Jak wskazał Doktorant, obwarowane jest to wprawdzie kilkoma warunkami, nie zmienia to jednak ogólnego przekonania o potrzebie stworzenia i udostępnienia tak skonstruowanych korytarzy transportowych, odpowiadających ambicjom politycznych decydentów. Nie sposób odmówić mgr Mirosławowi Czechowi racji, gdy pośrednio wskazuje, iż Via Carpatia ma szansę odegrać rolę takiego korytarza w pasie wschodniej granicy Wspólnoty.

Pracę bardzo wysoko należy ocenić za jej komunikatywność. Autor operuje trudną materią, posiadającą swoją specyfikę, terminologię etc. Natomiast wzorowo operując językiem udało mu się osadzić analizę tychże niełatwych zagadnień w ramach sprawnie przeprowadzonej narracji. Całości korzystnego wrażenia dopełnia właściwy dobór warstwy ilustracyjnej. Zwłaszcza dobór map i diagramów ilustrujących przebieg korytarzy komunikacyjnych stanowi nieocenioną pomoc we właściwym odbiorze tekstu.

#### **Uwagi krytyczne:**

Choć, jak już wspomniano, walory pracy są niewątpliwe, niemniej nasuwa się kilka spostrzeżeń nakazujących krytyczne ustosunkowanie się do przedmiotowej kwestii. Autor, wydaje się, iż dość świadomie ucieka od geopolitycznego ujęcia przedmiotu swych badań (choć niewątpliwie pewne elementy właściwe dla tej subdyscypliny – zwłaszcza jej ujęcia krytycznego w rozumieniu myśli Klausa Doddsa – Doktorant zawarł w swej dysertacji [s. 148 i nn.]). Biorąc pod uwagę, iż istnieją zarówno metodologiczne wzorce, jak i pozycje do których można się w tej materii odnieść w literaturze przede wszystkim z zakresu transportu surowców energetycznych (*vide inter aliam*: *Geopolityka rurociągów. Współzależność energetyczna a stosunki międzynarodowe na obszarze postsowieckim*, red. E Wyciszkievicz, Warszawa 2008; K. Smoleń, *Geostrategiczne położenie Turcji w XXI*

wieku, Lublin 2020) można pokusić się o odpowiedzenie na zasadnicze pytanie: tj. na ile Via Carpatia utrwaliła bądź zmieniła (jest w stanie zmienić) sieć istniejących politycznych powiązań. Mgr Mirosław Czech prawidłowo zauważył (s. 136), iż „od początku lat dziewięćdziesiątych można było mówić o dominacji także geograficznego kierunku zachodniego przy jednoczesnym zaniedbaniu kierunków pozostałych”. Doktorant w ten sposób dość enigmatycznie odniósł się do obecnej w literaturze przedmiotu tezy o panującej we Wspólnocie tendencji do równoleżnikowego kształtowania systemu komunikacyjnego, podyktowanego interesem kształtowania relacji gospodarczych z Rosją i Chinami. Tymczasem w przypadku Vii Carpatii mamy do czynienia z wyraźnie południkowym ukształtowaniem przestrzeni komunikacyjnych. Wypada zatem zadać pytanie, czy 1/ można w tym wypadku mówić o świadomej zmianie wektora oraz czy interes przeważał przy jego kształtowaniu? 2/ czy zmiana takiego wektora i wytyczenie szlaku komunikacyjnego w kształcie południkowym, przy jednoczesnym bardzo mocnym akcentowaniu przez niektóre państwa potrzeby zwiększonej integracji gospodarczej w obszarze Trójmorza (a więc *de facto* w oparciu o „osiowość” Vii Carpatii), może wpłynąć integrująco czy dezintegrująco na kształt całej Unii Europejskiej? Wszak sam Autor wskazuje na takie obawy (s. 149), analizując proces budowy inicjatywy Trójmorza. W moim przekonaniu publiczna obrona rozprawy doktorskiej, będzie doskonałą okazją do próby odpowiedzi na tak postawione kwestie.

Z uwag o mniejszym ciężarze gatunkowym które trzeba podnieść z recenzenckiego obowiązku wskazać należy fragment, w którym mgr Mirosław Czech odwołuje się do doświadczeń budowania powiązań poszczególnych regionów. Gwoli hiperpoprawności należy zakwestionować stwierdzenie, iż koncepcje federacji naddunajskiej wyrosły na gruncie dostrzeżenia potrzeby federalizacji państwa Habsburgów, względnie na gruzach Austro-Węgier. Przywoływany w tym miejscu artykuł Arkadiusza Indraszczyka pomija wyraźnie nośność koncepcji rumuńskich i wkładu intelektualnego emigrantów węgierskich po 1848 r. Podobnie zakwestionować należy twierdzenie o istnieniu jakiejś koncepcji „Międzyeuropy”, odsyłając do niekwestionowanego przez badaczy dorobku prof. Marka Kornata i Andrzeja Nowaka. Również nie przydawałbym zbyt wielkiej wagi przywoływanym ustaleniom prof. Sławomira Łukasiewicza. Dość wspomnieć, iż koncepcje tzw. federalistów, operujących przede wszystkim na terenie Stanów Zjednoczonych pod auspicjami Departamentu Stanu były to w znacznej mierze wtórne w stosunku do



**prof. Arkadiusz Adamczyk – profesor Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach,  
kierownik Zakładu Stosunków Międzynarodowych UJK**

propozycji sformułowanych w ciągu pierwszych miesięcy wojny przez Ignacego Matuszewskiego.

Wreszcie ostatni aspekt. Najbardziej zabrakło mi wyraźnego i zdecydowanego zaakcentowania znaczenia Vii Carpatii jako czynnika kształtującego, czy choćby wpływającego na bezpieczeństwo regionalne. Śmiem twierdzić, iż dla logistyki militarnej tak wytyczona trasa może mieć równie strategiczne jak lotnisko w Jasionce k/Rzeszowa. Zwłaszcza w obliczu konfliktu na Ukrainie jest to aspekt ważki, o którym politolog nie powinien zapomnieć.

Z punktu widzenia technik i metod badawczych zdecydowane votum separatum zmuszony jestem postawić wobec konstrukcji bibliografii. Eksponując jako pierwsze opracowania Doktorant złamał jedno z podstawowych praw naukowców, mówiących o prymarności źródeł nad interpretacjami. Tym bardziej iż i ze wstępu i z treści pracy wynika, iż to właśnie źródła stanowią główną podstawę Autorskiej analizy, natomiast opracowania mają za zadanie osadzić efekty dociekań we współczesnym stanie wiedzy.

### **Wnioski generalne.**

Zgodnie z art. 187 ust.1-3 ustawy *Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* z 20 lipca 2018 r. (Dz. U. 2018 poz. 1668), stwierdzam, że rozprawa napisana przez mgr Mirosława Czecha jest oryginalnym rozwiązaniem problemu naukowego z zakresu nauk o polityce. Autor wykazał się stosowną wiedzą teoretyczną oraz umiejętnością samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. Dlatego też, zgodnie z przedmiotową *Ustawą*, wnoszę o przyjęcie rozprawy doktorskiej mgr Mirosława Czecha i dopuszczenie jej do publicznej obrony – kolejnego etapu przewodu doktorskiego, przewidzianego prawem.