

Prof. zw. dr hab. Zbigniew Czachór  
Zakład Badań nad Integracją Europejską  
Ośrodek Badań i Edukacji Europejskiej  
Wydział Nauk Politycznych i Dziennikarstwa  
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza  
Poznań

**Recenzja rozprawy doktorskiej mgr Mirosława Czecha pt. *Via Carpatia*  
w polityce transportowej Unii Europejskiej, napisanej pod kierunkiem naukowym prof.  
UR dr hab. Grzegorza Bonusiaka.**

Przewód doktorski z zakresu nauk społecznych, nauki o polityce i administracji

### **I. Uwagi generalne w zakresie stopnia oryginalności problemu naukowego**

Recenzowana rozprawa doktorska przygotowana została w ramach Kolegium Nauk Społecznych Uniwersytetu Rzeszowskiego. Praca liczy 264 stron tekstu podzielonego na 4 rozdziały, wstęp, zakończenie, bibliografię oraz inne uzupełnienia (głównie spisy).

W polskiej literaturze naukowej obejmującej problematykę integracji europejskiej, a zwłaszcza europejskiej polityki transportowej jak dotychczas widoczny był brak kompleksowych, specjalistycznych, a co najważniejsze pogłębionych opracowań naukowych. Truizmem byłoby stwierdzenie, że podjęcie się takiego zadania badawczego (szczególnie w ujęciu transgranicznym/transnarodowym) wymagało niemałej erudycji pisarskiej, a także rozległej i uporządkowanej wiedzy.

W recenzowanej rozprawie doktorskiej mamy do czynienia z bardzo interesującym w polskiej literaturze naukowej spojrzeniem na:

- uwarunkowania pozycji polskiej polityki transportowej w systemie integracyjnym Unii Europejskiej (transeuropejskie sieci transportowe – TEN-T/Trans-European Transport Networks);
- powiązanie koordynacji integracji i członkostwa Polski w UE z problematyką transportu;
- podmiotowość państwa (i państwowych/publicznych podmiotów) w jednoczącej się transportowo Europie;

- udział w systemie narodowej i europejskiej polityki transportowej poprzez realizację projektu Via Carpatia.

W tym miejscu warto podkreślić, że znaczna ilość analizowanych w pracy koncepcji, aktów i dokumentów, a także działań instytucjonalnych (regulacyjnych i politycznych) prowadzonych przez podmioty legitymizujące system polityki transportowej w UE i w Polsce nie przyczyniła się, co jest godne uwagi, do skomplikowania pola badawczego i uczynienia z pracy dzieła mało czytelnego i naukowo nieprzekonywującego.

## **II. Temat pracy**

Podjęty przez Autora temat jest ważny ze względu na:

- udaną próbę powiązania aktywności 7 zainteresowanych państw z czynnikami i podmiotami (głównie instytucjami UE) wpływającymi na system polskiej i europejskiej polityki transportowej;
- ukazanie potencjału systemu narodowej polityki transportowej w zakresie kształtowania europejskiej integracji transportowej;
- słuszny zamiar, co do precyzyjnego przedstawienia miejsca i roli transeuropejskiej sieci transportowej w systemie polskiej polityki transportowej;
- potrzebę zaprezentowania skuteczności państw i UE w ramach systemu europejskiej polityki transportowej.

Temat pracy jest właściwie sformułowany i odpowiada treści dysertacji.

## **III. Konstrukcja (struktura) pracy a ogólny stan przygotowania (wiedzy) Doktoranta do uzyskania stopnia naukowego**

Konstrukcja pracy przygotowanej przez mgr Mirosława Czecha jest uzasadniona – generalnie rzecz ujmując. Jest przejrzysta redakcyjnie i treściowo, co pozwoliło jej Autorowi dobrze przygotować się do weryfikacji postawionych w pracy hipotez, które zdaniem Recenzenta nie należą do specjalnie odkrywczych (s. 8 pracy). To główna słabość tej rozprawy – banalizacja procesu formułowania hipotez. W końcu hipotezy nazywają się „badawcze”, a nie „publicystyczne”.

Spis treści recenzowanej pracy doktorskiej – jak należy wnioskować – wynika ze słusznego zamierzenia Autora opartego na rozdzieleniu kilku poziomów analizy:

- pierwszej, dotyczącej systemu europejskiej polityki transportowej z punktu widzenia celów, funkcji, podmiotów i mechanizmów działania;

- drugiej, związanej z problematyką transeuropejskich sieci transportowych;
- trzeciej, odwołującej się do realizacji narodowej (polskiej) polityki transportowej na przykładzie Via Carpatia.

Ten zabieg metodyczny - metodologiczny uznać należy za uzasadniony, przede wszystkim ze względu na przejrzystość wyводу, konieczność oddzielenia sfery uniwersalnej - transportowej od sfery empirycznej - praktycznej, związanej z próbą ukazania systemu kształtowania i koordynacji polityki transportowej w przestrzeni współpracy państw UE w zakresie Inicjatywy Trójmorza – na przykładzie realizacji projektu Via Carpatia.

Tak skonstruowana praca wywołuje jednak określone problemy merytoryczne, na które należy zwrócić szczególną uwagę. Wstęp recenzowanej pracy jest szczególnie ważny, gdyż zawiera opis podstaw przygotowanej pracy doktorskiej. Bez wątpienia zaletami narracji zawartej w treści Wstępu są/jest:

- wyjaśnienia dotyczące uzasadnienia wyboru tematu pracy, celów pracy oraz pytań badawczych;
- ekspozycja „hipotez” rozprawy doktorskiej;
- dobrze sformułowane pytania badawcze;
- przekonanie Autora, że brak rozbudowanego rozdziału teoretycznego i pojęciowego nie stanowi przeszkody w utrzymaniu konsekwencji i spójności całej pracy doktorskiej;
- prezentacja etapów badawczych;
- przedstawienie zawartości pracy doktorskiej i literatury przedmiotu.

Z drugiej strony do wad Wstępu zaliczyć można zbyt syntetyczny (ogólny/skromny) charakter rozważań tam prowadzonych, skutkujący:

- brakiem pogłębionych hipotez badawczych, które mogłyby dotyczyć np. sensu badawczego/politologicznego i politycznego peryferyzacji i europeizacji polityki transportowej (sama europeizacja projektu Via Carpatia to temat na oddzielny podrozdział);
- brakiem spójnego powiązania hipotez z pytaniami badawczymi;
- deficytem precyzyjnych i rozbudowanych odniesień dotyczących teorii i paradygmatów badawczych, na których Autor opiera swe badania i analizę;
- bardzo oszczędnym odwołaniem się do metodologicznego aspektu przygotowanej rozprawy doktorskiej /słabym uzasadnieniem wybranych metod badawczych, ze szczególnym uwzględnieniem metody historycznej (co to jest metoda historyczna???)

- brakiem pogłębionego odwołania i krytycznego odniesienia do literatury naukowej z zakresu przedmiotu badawczego zaprezentowanego w pracy doktorskiej.

Rozdział nr 1 zasadnie zawiera interesujące poznawczo zagadnienia badawcze takie jak: - cele i funkcje państwowej i europejskiej polityki transportowej, - zasady i cele wspólnotowej polityki transportowej; - mechanizmy polityki transportowej w układzie sfer relacyjnych. W tak skonstruowanym rozdziale mgr Mirosław Czech zwraca szczególną uwagę na wnikliwą i rozległą analizę instytucjonalizacji systemu polityki transportowej w UE i w Polsce.

Jeżeli chodzi o zawartość rozdziału 2 rozprawy należy wyrazić uznanie, że Doktorant bardzo dociekliwie analizuje problematykę korytarzy transportowych w polityce Unii Europejskiej. Nie można jednak nie zauważyć, że jest to klasyczny opis (deskrypcja) z unijnych dokumentów (aktów prawnych), a nie pogłębiona analiza naukowa.

Na szczęście dla Autora napisał on rozdział 3, a w nim podrozdział pt. „Via Carpatia jako szansa rozwoju obszarów peryferyjnych”. I byłaby to rozprawa wyróżniająca, gdyby mgr Mirosław Czech cały doktorat oparł na tym założeniu badawczym (łącznie z hipotezami badawczymi). Podobnie jak kategoria „peryferyjność” tak pojęcia „współzależności” i „instytucjonalizacja” nie zostało w pracy (niestety) właściwie naukowo wykorzystane.

Teraz o rozdziale 4. To, co napisano na stronach 188 - 189 rozprawy, aż się prosi, aby zostało uczynione bazą badawczą dla całej pracy. Ta część rozprawy doktorskiej zawiera w pełni uzasadnioną i pogłębioną analizę transeuropejskiego korytarza transportowego Via Carpatia. Mocną stroną jest tu udanie przeprowadzony przez mgr M. Czecha wywód dotyczący skuteczności współpracy państw UE na rzecz wspólnotowej polityki transportowej. Na szczególną uwagę zasługuje także podział zastosowany przez Autora, a dotyczący procesu decydowania, opiniowania i innych form integracyjnych, unijnej i polskiej polityki transportowej. Cenne są tu również rozważania o:

- uwarunkowaniach powstawania Via Carpatia (aspekt polityczny i finansowy);
- zapewnieniu skuteczności polityki transportowej UE poprzez przeniesienie jej w projekt Inicjatywy Trójmorza;
- koordynacji multilateralnej polityki transportowej w kontekście procesu decyzyjnego UE na przykładzie Via Carpatia;
- roli władz państw (w tym rządów) w systemie koordynacji polityki transportowej UE;
- znaczeniu regionów w zarządzaniu polityką transportową w Europie.

Zabrakło tu jednak rozwinięcia rozważań na temat procesu europeizacji polskiej polityki transportowej.

W Zakończeniu kandydat do stopnia naukowego doktora (a to zobowiązuje) zasadnie odwołuje się do celów i „hipotez” zaprezentowanych we Wstępie. Z drugiej strony jest tu sporo zdań/wypowiedzi badawczych, które nie pasują do Zakończenia, a raczej do Wstępu rozprawy.

#### **IV. Umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej przez Kandydata**

Problemem a zarazem celem badawczym recenzowanej rozprawy doktorskiej w ujęciu generalnym jest bez wątpienia próba wykazania determinant - głównie natury politycznej i instytucjonalno-prawnej (co najprostsze) – unijnej i polskiej polityki transportowej na przykładzie projektu Via Carpatia. Postawione w pracy cele i pytania badawcze wydają się być uzasadnione. Autor z powodzeniem, przekonywująco odpowiada na nie w toku prowadzonych przez siebie rozważań. Zagadnienia badawcze zaproponowane przez Autora w jego rozprawie dostatecznie odpowiadają założonym celom i przedmiotowi badań.

Doktorant konsekwentnie i logicznie przeprowadził dowody opisowe (nie teorio-poznawcze) mające na celu wykazanie wzajemnych oddziaływań na siebie elementów wewnętrznych i zewnętrznych polityki transportowej UE, a także wpływu na jej konceptualizację i realizację poprzez korytarz transportowy Via Carpatia. Mgr M. Czech z zaangażowaniem udowadnia, że akcesja do UE dokonała przededefiniowania sposobu realizacji podmiotowości transportowej Polski (to byłaby bardzo dobra hipoteza pracy, ale niestety nie jest).

Autor w recenzowanej rozprawie zdecydował się na wykorzystanie metody badawczej opartej na analizie instytucjonalno-prawnej. Dominuje jednak analiza deskryptywna służąca opisowi najważniejszych faktów, instytucji i decyzji, które bezpośrednio oddziaływały na rozwój integracji transportowej i funkcjonowanie polityki transportowej. Poza tym zdaniem Recenzenta Autor poddając analizie i krytyce źródłowej dokumenty i akty normodawcze wyeksponował to co najważniejsze dla zbadania regulacji i podstaw programowania i realizacji polityki transportowej Polski i UE, w kontekście Via Carpatia.

Tak zastosowane metody badawcze, mimo wszystko pozwoliły Autorowi na uznanie, że transportowa polityka europejska ulegała i nadal ulega zmianom. Zatem przyjęte w rozprawie doktorskiej pytania badawcze (ale nie hipotezy) i konsekwentny sposób odpowiedzi na nie wydają się interesujące i twórcze. Autorowi, co do zasady udało się zapanować nad złożoną materią zarówno polityczno-formalnych i instytucjonalnych aspektów badanego problemu. Praca w ujęciu faktograficznym zasługuje na duże uznanie.

Z treści Zakończenia rozprawy doktorskiej domniemywać można, że przyjęte przez Autora pracy doktorskiej samodzielnie w rozumieniu naukowym przesłanki, potwierdzone w analizowanym materiale badawczym prowadzą do pozytywnej weryfikacji założonych przez niego celów pracy, co należy bez wątpienia uznać. W Zakończeniu brakuje jednak bardziej pogłębionej, odautorskiej krytyki podjętego tematu oraz bardziej bezpośredniego rozwinięcia założeń badawczych przedstawionych we Wstępie rozprawy.

To oczywiste, że państwa członkowskie UE - także Polska - dążą do współpracy dla maksymalizacji swej podmiotowości transportowej rozumianej jako wzrost pozycji systemowej oraz wzrostu wpływu krajowego na politykę transportową UE. Z drugiej jednak strony należy zapytać Doktoranta:

- w jakim zakresie Via Carpatia zredukowała/redukuje peryferyjny charakter tej części Europy/UE?
- w jaki sposób polska determinacja w realizacji projektu Via Carpatia wpływa na unijną politykę transportową oraz jej transgraniczne priorytety?
- czy w istocie system polskiej polityki transportowej nadal wymaga wsparcia finansowego UE;
- w jaki sposób Via Carpatia przyczynia się do niwelowania czy też wzrostu konkurencyjności regionów i dalszej ekspansji ekonomicznej państw partnerów wspólnego projektu?

W recenzowanej pracy doktorskiej nie do końca można na te pytania uzyskać wyczerpujące odpowiedzi.

Odwołując się do całości pracy doktorskiej mgr Mirosława Czecha należy jednak stwierdzić, że rozprawa ta mimo ww. mankamentów przygotowana została z uwzględnieniem wymogów metodycznych i analitycznych dysertacji doktorskich. Na szczególne uznanie zasługuje także dociekliwość badawcza Doktoranta, co przesądza o pozytywnym odbiorze jego starań o uzyskanie stopnia naukowego.

#### **V. Źródła prowadzonych badań**

Rozprawa doktorska mgr Mirosława Czecha została opracowana z wykorzystaniem bibliografii, zawierającej rozbudowany zbiór dokumentów i dużą ilość monografii i innych opracowań naukowych, co zasługuje na uwagę i uznanie. Jest to z pewnością efekt erudycji i dobrego przygotowania Autora recenzowanej pracy. Źródła te dla całości pracy,

założeń/pytań badawczych i zastosowanej analizy okazały się bardzo istotne, a szczególnie dla próby odpowiedzi na pytania badawcze.

W recenzowanej pracy z punktu widzenia źródłowej zawartości poszczególnych punktów/rozdziałów Autor stara się być bardzo konkretny. Doktorant dość dobrze porusza się po współczesnych dokonaniach badawczych zawartych w literaturze, na którą się powołuje. Czyni to nie zawsze przekonująco, ale generalnie jego warsztat badawczy wydaje się być wystarczający.

Dodać tu trzeba, że mgr Mirosław Czech w swej bibliografii zbyt mało miejsca poświęcił teorii i metodologii, ze szczególnym uwzględnieniem analizy naukowej. Pozytywnie świadczy o nim jednak fakt, iż bardzo dobrze porusza się w analizie faktografii i instytucjonalno-decyzyjnych aspektach badanego tematu.

## **VI. Konkluzje**

Realizując dość dobrze przemyślaną koncepcję pracy Autor udanie zrealizował założenia badawcze. Dostatecznie zdefiniował cele badań, przedstawił oczywiste „hipotezy”, a następnie podjął próbę przeprowadzenia ich weryfikacji. Wykorzystał do tego specjalistyczną wiedzę w zakresie wewnętrznego funkcjonowania systemu integracji transportowej oraz polskiej polityki transportowej. W wyniku tego przygotował poznawcze ujęcie problematyki unijnej polityki transportowej oraz projektu Via Carpatia.

Autor niniejszej recenzji stwierdza, że mgr Mirosław Czech w jego rozprawie doktorskiej dokonał usystematyzowania wiedzy w zakresie pozycjonowania Polski w Unii Europejskiej z punktu widzenia jej wewnętrznych i zewnętrznych procesów transgranicznej integracji transportowej. Dlatego wkład jego rozprawy do nauk społecznych/nauk o polityce i administracji polega na zaproponowaniu ciekawej analizy politologicznej, która może być bardzo pomocna w całościowym zrozumieniu relacji (interakcji) pomiędzy:

- elementami polskiego systemu kształtowania polityki transportowej;
- UE a systemem polskiej polityki transportowej;
- UE a państwami stronami projektu Via Carpatia.

Oceniając pozytywnie dorobek naukowy mgr Mirosława Czecha oraz zasługujący na uznanie poziom jego rozprawy doktorskiej należy stwierdzić, iż jest on dostatecznie przygotowany do uzyskania stopnia naukowego doktora. Przekonanie to stanowi podstawę do stwierdzenia, iż rozprawa doktorska mgr Mirosława Czecha spełnia ustawowe wymogi

stawiane rozprawom doktorskim i stanowi podstawę mego wniosku o dopuszczenie  
Doktoranta do dalszych etapów przewodu doktorskiego.



Poznań, 20.12. 2022 r.

prof. zw. dr hab. Zbigniew Czachór