

Kraków, 15 stycznia 2023 r.



UNIwersytet
JAGIELLOŃSKI
W KRAKOWIE

Dr hab. Krzysztof Koźbiał, prof. UJ

Zakład Studiów nad Europą Środkową
Instytut Studiów Europejskich
Uniwersytet Jagielloński w Krakowie

Recenzja rozprawy doktorskiej pana mgra Mirosława Czecha
Via Carpatia w polityce transportowej Unii Europejskiej, Rzeszów
2022, ss. 264,

przygotowanej pod kierunkiem promotora
dra hab. Grzegorza Bonusiaka, prof. UR

Wydział Studiów
Międzynarodowych
i Politycznych

Instytut Studiów
Europejskich

Niniejsza recenzja została przygotowana w związku z powołaniem mnie na recenzenta w/w rozprawy doktorskiej przez Radę Naukową Kolegium Nauk Społecznych Uniwersytetu Rzeszowskiego w dniu 19 października 2022 roku.

Zgodnie z obowiązującym *Prawem o szkolnictwie wyższym i nauce* celem recenzji jest stwierdzenie czy w pracy kandydat/doktorant zaprezentował wiedzę teoretyczną i umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej oraz czy przedmiotem pracy jest oryginalne rozwiązanie problemu naukowego.

Każdy z nas stosunkowo często przemieszcza się, korzysta zatem z różnych form transportu: w postaci samochodu, autobusu, kolei czy połączeń lotniczych. W dzisiejszych czasach przemieszczanie stało się wręcz banalne (banalnie proste), gdyż polityka każdego państwa nastawiona jest na ułatwienia w tym zakresie. Tym bardziej, że tego oczekują przecież obywatele. Nie możemy zapomnieć, że nie chodzi tylko o przemieszczanie się osób, ale i towarów, co obecnie jest niezwykle istotne z punktu widzenia gospodarki. Sprowadza nas to do konstatacji, że wśród polityk publicznych należy wydzielić także politykę transportową, jako istotny dla każdego fragment funkcjonowania

ul. Władysława Reymonta 4
30-059 Kraków
tel. 12 663 29 88
12 663 29 80
12 663 29 70
www.europeistyka.uj.edu.pl





UNIWERSYTET
JAGIELLOŃSKI
W KRAKOWIE

współczesnego rozwiniętego społeczeństwa, dotyczący praktycznie każdego człowieka.

Dobrze się zatem stało, iż przyjrzenie się polityce transportowej stało się również tematem pracy doktorskiej przedstawionej przez mgra Mirosława Czecha. Autor skupił się na polityce transportowej Unii Europejskiej na konkretnym przykładzie, którym stała się Via Carpatia. Tym bardziej warto to docenić, ponieważ trudno byłoby stwierdzić, że zagadnienie to dotychczas było często podejmowane przez naukowców zajmujących się dziedziną nauk społecznych. Nie było, zatem mamy pod tym względem w pewnym sensie z pewnego rodzaju nowością. Jeśli tematyka ta była przybliżana społeczeństwu to najczęściej w formie audycji telewizyjnych, rzadziej radiowych, bądź artykułów prasowych, zwracających uwagę na istotę/potrzebę budowy drogi w tej części Polski. Okazuje się, iż nic nie stoi na przeszkodzie, aby zająć się tą tematyką ze strony naukowej. Tę próbę oceniam jako udaną.

W mojej ocenie przedstawiona do recenzji praca spełnia dwa podstawowe warunki: 1) dotyczy stosunkowo nowej tematyki, podjętej w tym przypadku na gruncie dyscypliny nauk o polityce i administracji; 2) dotyczy istotnego zagadnienia związanego z funkcjonowaniem i dalszym rozwojem Unii Europejskiej (nie wdając się w dyskusję, czy przedstawiony tu kierunek jest prawidłowy i logiczny) lub przynajmniej jej części. Przedstawione przez Autora spojrzenie jest ważne nie tylko z punktu widzenia konkretnej dyscypliny naukowej, ale i praktyki funkcjonowania transportu w określonym miejscu UE.

1. Konceptualizacja problematyki badawczej

Wybór tematyki należy docenić biorąc pod uwagę zarówno nowatorskość, jak i Autorskie podejście do zagadnienia, owocujące w praktyce interesującym opracowaniem. Co ważne, nie jest to powielenie żadnego opracowania, które dotyczyłoby problemu unijnej polityki transportowej, jest bez wątpienia Autorskie i oryginalne.

Autor określił, iż głównym jego celem miało być zbadanie i wyjaśnienie zakresu realizacji postulatów zawartych w 2006 r. w tzw. „deklaracji z

Wydział Studiów
Międzynarodowych
i Politycznych

Instytut Studiów
Europejskich

ul. Władysława Reymonta 4
30-059 Kraków
tel. 12 663 29 88

12 663 29 80

12 663 29 70

www.europeistyka.uj.edu.pl



UNIwersytet
JAGIELLOŃSKI
W KRAKOWIE

Łańcuta" (jest ona zresztą przywołana w pracy kilka razy), która dotyczyła współpracy określonych państw w zakresie konkretnej inwestycji (Via Carpatia) i wpisywała się w Transeuropejską Sieć Transportową. Tak nakreślony cel dysertacji został – wg mojej oceny – zrealizowany w zadowalający sposób.

Realizując określony cele badawczy Autor postawił dwa główne pytania badawcze (s. 6), które uzupełnił – i słusznie - o liczne dodatkowe pytania (s. 7). Z kolei na str. 8 postawił dwie hipotezy pracy. Odpowiada na nie w zakończeniu (s. 232) stwierdzając, że „*obie hipotezy postawione na początku badań okazały się prawdziwe*”, co należy zresztą potwierdzić po wnikliwej lekturze pracy. Doszło tu jednak moim zdaniem do pewnego pomieszania pojęć: czym innym jest bowiem hipoteza (postawiona na s. 8) a czym innym pytanie badawcze (s. 6), na co we wstępie wyraźnie nie wskazano. W dodatku główne pytania są de facto takie same, jak hipotezy pracy, co nie powinno mieć miejsca. W przyszłości należałoby zadbać o wyraźne, czytelne, rozdzielenie tych pojęć, bowiem dowodziłoby to dojrzałości badawczej Autora pod względem umiejętności właściwego postawienia problemu pracy. Warto docenić stosunkowo szeroki wachlarz dodatkowych pytań badawczych, które bez wątpienia były pomocne w dalszym procesie badawczym prowadzonym przez Autora. Był to zabieg prawidłowy i udany.

W pracy określono także końcową cezurę rozważań, którą stał się 31 grudnia 2021 r. Jest to moment mało dyskusyjny, bowiem podejmując tematykę współczesną należy, z jednej strony, zdecydować o konkretnej cezurze czasowej, z drugiej zaś należy podjąć decyzję, która będzie mało kontrowersyjna (lub w ogóle niekontrowersyjna). Przyjęta data końcowa rozważań porządkuje pracę, jest prawidłowa, bowiem zasadniczo mamy tu do czynienia z zagadnieniem ciągle trwającym, współczesnym, co nie zawsze musi być korzystne dla badacza.

Autor wykazał się wystarczającą wiedzą teoretyczną aby móc sformułować przedmiot badań w dyscyplinie nauki o polityce i administracji. Sformułował problem badawczy, który oceniam jako oryginalny.

Wydział Studiów
Międzynarodowych
i Politycznych

Instytut Studiów
Europejskich

ul. Władysława Reymonta 4

30-059 Kraków

tel. 12 663 29 88

12 663 29 80

12 663 29 70

www.europeistyka.uj.edu.pl



UNIwersytet
JAGIELLOŃSKI
W KRAKOWIE

2. Założenia metodologiczne pracy

Metodologia badań jest bardzo ważnym elementem zarówno samego postępowania badawczego, jak i oceny końcowego efektu przez recenzenta (recenzentów). Prawidłowo dobrana w dużej mierze decyduje o powodzeniu procesu badawczego. Schemat ten został zastosowany w pracy p. Mirosława Czecha, zasadniczo z powodzeniem. Autor opisał stosowane przez siebie metody badawczej w sposób niezwykle oszczędny (s. 8-9), wskazując, że stosował 1) metodę instytucjonalno-prawną w celu analizy licznych dokumentów (źródeł), 2) metodę decyzyjną aby pokazać przebieg politycznego procesu związanego z korytarzem transportowym i swoistą „walką” o jego powstaniem, a także 3) metodę historyczną, aby przedstawić rozwój polityki transportowej Unii Europejskiej odnosząc się w zasadzie do chronologii zdarzeń. Sam dobór wymienionych metod jest prawidłowy, choć oczekiwałbym ich szerszego opisu. Jest to – w mojej opinii – konieczne na tym etapie studiów nad danym zagadnieniem i rozbudowane spojrzenie byłoby tu mile widziane. Pokazywało by ono również, że Autor posiada orientację pod tym względem. Ten aspekt pozostawia, jak wspomniałem, pewien niedosyt. Na przyszłość należałoby unikać takich niedociągnięć.

Wydział Studiów
Międzynarodowych
i Politycznych

Instytut Studiów
Europejskich

3. Struktura pracy i jej treść

Przedstawiona praca doktorska składa się ze: wstępu, czterech rozdziałów problemowych, zakończenia, bibliografii oraz sporządzonych spisów („rysunków” jak nazywa to Autor, choć nie są to rysunki, lecz mapy oraz tabel). Układ całości jest prawidłowy, nie budzi on żadnych zastrzeżeń, tym bardziej, że długość poszczególnych części także jest dobrana w sposób przemyślany. Autor przechodzi „od ogółu do szczegółu”. Praca liczy 264 strony, jest wystarczająco obszerna, aby przedstawić podjęty problem w sposób wystarczająco dogłębny. Udało się w niej uniknąć zbędnych powtórzeń, co pozytywnie świadczy o umiejętności prowadzenia narracji.

ul. Władysława Reymonta 4
30-059 Kraków
tel. 12 663 29 88
12 663 29 80
12 663 29 70
www.europeistyka.uj.edu.pl



UNIWERSYTET
JAGIELLOŃSKI
W KRAKOWIE

W czterech rozdziałach problemowych autor odnosi się do:

- 1) polityki transportowej Unii Europejskiej,
- 2) korytarzy transportowych w polityce UE,
- 3) uwarunkowań rozwoju koncepcji Via Carpatia.
- 4) transeuropejskiego korytarza transportowego Via Carpatia.

Części te są podzielone na mniej obszerne podrozdziały w sposób czytelny i logiczny, odnoszą się do kwestii jeszcze bardziej szczegółowych, co jest zabiegiem prawidłowym. W analizie problemu widoczne są wątki polityczne, ekonomiczne i ekologiczne, zatem jest to podejście szerokie, można je nazwać interdyscyplinarnym, ponieważ wykorzystuje dorobek wielu nauk. W wielu miejscach przewija się także wątek strategiczny, choć akurat z nim można dyskutować i dopatrywanie się konieczności podkreślania go być może mija się z celem.

Praca ma charakter chronologiczno-problemowy, bowiem najpierw nakreślono czym jest polityka transportowa Unii (także definiując ją), następnie przedstawiono kwestię korytarzy transportowych w polityce transportowej UE. Wreszcie (rozdział 3 i 4) mamy do czynienia z właściwym tematem interesującym Autora pracy, który najpierw dokonał analizy uwarunkowań prowadzących do rozwoju koncepcji Via Carpatii a w ostatnim rozdziale skupił na tymże korytarzu transeuropejskim. Konstrukcja pracy jest jak najbardziej logiczna i prawidłowo dobrana.

Całość jest przejrzysta dla odbiorcy, narracja prowadzona jest językiem zrozumiałym i nieomal pozbawionym błędów. Równocześnie jest to język fachowy i w przeważającej mierze naukowy (pewien zarzut pod tym względem sformułowałem poniżej), co jest połączeniem prawidłowym i oczekiwanym. Narracja jest dobra w odbiorze także dla tych, którzy nie reprezentują odbiorców ze świata, lecz chcieliby po prostu zapoznać się z analizowaną tematyką.

Doceniam także wartość edytorską pracy, która jest pod tym względem zadbana. Praca zawiera wiele map, lecz nie jest to z mojej strony zarzut, ale raczej pozytywna cecha całości, tym bardziej, że przykładowo samo tylko wymienienie korytarzy transportowych nie byłoby zbyt owocne. Jeśli połączy się to natomiast z przedstawieniem tegoż na mapie, to uzyskujemy obraz komplementarny. Przypisy sporządzono prawidłowo,

Wydział Studiów
Międzynarodowych
i Politycznych

Instytut Studiów
Europejskich

ul. Władysława Reymonta 4
30-059 Kraków

tel. 12 663 29 88

12 663 29 80

12 663 29 70

www.europeistyka.uj.edu.pl



UNIWERSYTET
JAGIELLOŃSKI
W KRAKOWIE

wręcz drobiazgowo, są one równocześnie wskaźnikiem dla dalszych poszukiwań dla odbiorców tekstu.

Wskazując na ewentualne braki uzupełniłbym pracę (pod względem struktury) o wykaz skrótów, ponieważ wstępują one w pracy, zatem można było się oto pokusić.

Jako fragment całości widziałbym także rozważania dotyczące przyszłości analizowanego projektu (w postaci przynajmniej podrozdziału do rozdziału 4) i próbę oceny, odpowiedzi na pytania czy Via Carpatia jest faktycznie potrzebna i jaki powinien być jej przebieg. Funkcja probabilistyczna jest w naukach o polityce i administracji ważna, nie należy jej unikać, szczególnie tam, gdzie podjęte zagadnienie „aż prosi się” o tego rodzaju dyskusję. Powinniśmy, jako naukowcy, rzecz jasna, zajmować się analizą przyczyn zastanego stanu rzeczy, ale należy również wskazać (przynajmniej próbować) to, co nastąpi w przyszłości. W tej pracy wskazanie choćby, iż droga na linii północ-południe de facto nie jest budowana na Słowacji (Autor niestety nie pogłębił swoich refleksji na ten temat) może prowadzić do konstatacji, że między innymi z tego powodu będzie to wpływało na znaczące opóźnienia w realizacji całego projektu.

Wydział Studiów
Międzynarodowych
i Politycznych

Instytut Studiów
Europejskich

4. Baza źródłowa dysertacji

Przedstawiony problem badawczy został oparty na stosunkowo szerokiej bazie bibliograficznej. Nie ulega wątpliwości, że jest ona w zupełności wystarczająca dla analizy tytułowego zagadnienia.

Autor wykorzystał przede wszystkim bardzo liczne akty prawne wytworzone przez organizacje międzynarodowe (ONZ) jak i poszczególne instytucje Unii Europejskiej (jak Parlament Europejski, Rada UE czy Komisja Europejska). Takí dobór cechuje się rozległością i jest jak najbardziej prawidłowy. Nie zabrakło także dokumentów powstałych w wyniku spotkań w różnych formatach międzynarodowej kooperacji (np. tzw. Inicjatywa Trójmorza). Szeroko sięgnięto również do zasobów sieci internet, która bezsprzecznie była bardzo pomocna w powstawaniu pracy na tak aktualny temat.

ul. Władysława Reymonta 4
30-059 Kraków
tel. 12 663 29 88
12 663 29 80
12 663 29 70
www.europeistyka.uj.edu.pl



UNIWERSYTET
JAGIELLOŃSKI
W KRAKOWIE

Wydział Studiów
Międzynarodowych
i Politycznych

Instytut Studiów
Europejskich

W pracy skorzystano z monografii, choć ich liczba nie imponuje (lecz wystarcza), niektóre z nich (podobnie jak i artykuły) są w języku angielskim. Pomocne były również artykuły naukowe z uznanych periodyków świata nauk o polityce i administracji jak i z periodyków specjalistycznych (np. „Logistyka” czy „Infrastruktura transportu”). Dobór wykorzystanych materiałów był podyktowany podjętym tematem i pod tym względem zasadniczo nie formułuję żadnych negatywnych ocen. Bibliografia jest aktualna i oddaje współczesny stan wiedzy na temat zagadnień transportu na kontynencie europejskim. Gdyby Autor chciał jeszcze pogłębić swe badania (wydając na przykład pracę doktorską w formie książkowej – do czego zachęcam), wówczas musiałby nieco uzupełnić ją o pozycje książkowe i artykuły w języku angielskim. Z tych wprowadzić korzysta w pracy, ale jest to zbyt rzadkie.

Moją wątpliwość budzi natomiast sam sposób sporządzenia bibliografii (s. 233-261), który jest chaotyczny, nieprzejrzyisty i w zasadzie nieprawidłowy. Na początku bibliografii powinny się bowiem znaleźć wykorzystane akty prawne i inne dokumenty, następnie monografie, artykuły naukowe, artykuły prasowe (jeśli takie są) i dalej źródła internetowe. Tymczasem Autor w jednym podpunkcie łączy – nie wiadomo dlaczego – artykuły z monografiami, co sprawia, że staje się to nieprzejrzyiste dla odbiorcy. Na przyszłość Autor powinien unikać tego rodzaju błędów, gdyż świadczą one o pewnych niedociągnięciach o charakterze warsztatowym i nie powinny mieć miejsca.

5. Uwagi szczegółowe

Autorowi pracy należy zwrócić uwagę na pewne, na szczęście nieliczne, niedociągnięcia o charakterze rzeczowym, językowym, stylistycznym i edytorskim. Mogą one wynikać z przeoczenia szczegółów, a formułowane są po to, aby były pomocne w momencie podjęcia decyzji o publikacji pracy, albo w całości, albo we fragmentach. Moje uwagi nie mają wpływu negatywnego na końcową oceną pracy, powinny też stanowić punkt wyjścia do dyskusji. Są one następujące:

ul. Władysława Reymonta 4

30-059 Kraków

tel. 12 663 29 88

12 663 29 80

12 663 29 70

www.europeistyka.uj.edu.pl



UNIwersytet
JAGIELLOŃSKI
W KRAKOWIE

- we wstępie pracy Autor pisze o „podniosłym wydarzeniu” (s. 4) dotyczącym otwarcia kolejnego fragmentu analizowanej drogi. Jest to język potoczny, w opracowaniach naukowych należy unikać podobnych sformułowań,
- we wszystkich przypisach, licznych zresztą, Autor podaje, iż miał dostęp do wszystkich materiałów zaczerpniętych z Internetu (dokumenty, opracowania itd.) w dniu 31 grudnia 2021 r. Jest to zabieg nieprawidłowy, ponieważ powinien wskazać na datę rzeczywistego dostępu do stron. Wskazanie, że miało to miejsce jednego dnia jest po prostu niewykonalne fizycznie,
- nie wiem dlaczego Autor w wielu miejscach ucieka od oceny określonych wydarzeń/planów/zamierzeń. Przykładowo dość enigmatycznie odnosi się do słynnego „sporu o dolinę Rospudy”, choć w tym wypadku ocena wydaje się stosunkowo jednoznaczna,
- podobnie, brakuje w tekście oceny zamierzeń dotyczących tytułowego korytarza Via Carpatia: czy jest to pomysł realny? (np. 10 celów Komisji Europejskiej z 2011 roku – aż prosi się o ich ocenę) Czy jest potrzebny? Czy proponowany przebieg ma sens? Czy istnieją środki umożliwiające budowę tegoż korytarza? Zasadniczo brakuje mi w tekście odpowiedzi na te pytania, istotne z punktu widzenia całego projektu,
- obawiam się, że Autor założył, że przebieg ten jest najlepszy z możliwych (jeśli chodzi o obszar UE) i z jego przebiegiem nie należy w ogóle dyskutować. Tymczasem, według mojej opinii, przebieg korytarza jest dyskusyjny od Budapesztu na południe. Od Budapesztu istnieje już bowiem, od 2-3 lat, połączenie autostradowe prowadzące przez Belgrad, Nisz, Skopje w kierunku Grecji (do Salonik i dalej do Aten). Logika nakazywała by zatem (w obliczu planowanego przecież rozszerzenia UE o państwa tzw. Bałkanów Zachodnich) poprowadzenie zatem korytarza transeuropejskiego właśnie tą trasą – już istniejącą, z ewentualnym uwzględnieniem odnóg w kierunku Rumunii i

Wydział Studiów

Międzynarodowych

i Politycznych

Instytut Studiów

Europejskich

ul. Władysława Reymonta 4

20-059 Kraków

tel. 12 663 29 98

12 663 29 80

12 663 29 70

www.europeistyka.uj.edu.pl



UNIWERSYTET
JAGIELLOŃSKI
W KRAKOWIE

Bułgarii. Zresztą istnieje już autostrada prowadząca od Niszu do granicy bułgarskiej i dalej do Sofii (ta w części jest budowana). Czy Autor naprawdę nie chce podjąć dyskusji na temat przebiegu analizowanego korytarza? Szkoda, bo było na to miejsce w pracy.

- porównując PKB w poszczególnych regionach UE odwołano się do danych z 2014 roku? Czy faktycznie nie ma nowych danych na ten temat? Wszak od tego momentu minęło 7 lat (biorąc moment zakończenia pisania pracy przez Autora),
- w tekście brakuje mi nieco odwołania się do opinii środowisk lokalnych na temat przebiegu korytarza, przynajmniej na terytorium Polski. Czy w każdym miejscu droga ta jest entuzjastycznie witana, jako sztandarowa inwestycja we wschodniej Polsce? Tego z tekstu się nie dowiedziałem,
- na s. 133 Autor formułuje tezę jakoby to właśnie rozwój tzw. ściany wschodniej powinien „leżeć wśród priorytetów Prawa i Sprawiedliwości i jej koalicjantów”, gdyż obszar ten „jest tradycyjnie przyjazny tej części polskiej senny politycznej”. Z punktu widzenia naukowego podejścia jest to założenie przynajmniej dziwne, z punktu widzenia interesów państwa absurdałne, bowiem ugrupowania rządzące powinny brać pod uwagę rozwój całego państwa, a nie tylko jego poszczególnych regionów.

Wydział Studiów

Międzynarodowych

i Politycznych

Instytut Studiów

Europejskich

6. Podsumowanie

Biorąc pod uwagę odpowiednie przepisy, tj. Ustawę z dnia 20 lipca 2018 r. *Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* - w obowiązującym brzmieniu zamieszczonym w Obwieszczeniu Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 3 marca 2022 r. (Dziennik Ustaw 2022, poz. 574) - **wnioskuję o dopuszczenie pana mgra Mirosława Czecha do dalszych etapów przewodu doktorskiego.**

ul. Władysława Reymonta 4

30-059 Kraków

tel. 12 663 29 88

12 663 29 80

12 663 29 70

www.europeistyka.uj.edu.pl



UNIwersytet
Jagielloński
w Krakowie

Autor, mgr Mirosław Czech:

- wykazał się w wymaganym stopniu ogólną wiedzą teoretyczną w dziedzinie nauk społecznych, w dyscyplinie nauki o polityce i administracji,
- dysponuje umiejętnością samodzielnego prowadzenia pracy naukowej na dany, wybrany przez siebie, temat,
- prowadzi badania naukowe w sposób wystarczająco dojrzały.

Podjęte przez Autora badania stanowią oryginalne i nowatorskie na gruncie nauki polskiej rozwiązanie problemu badawczego, są oparte na bazie wyników przeprowadzonych badań własnych.

Podsumowując, recenzowana praca p. Mirosława Czecha spełnia wszystkie kryteria dotyczące rozpraw doktorskich. Opowiadam się zatem za dopuszczeniem jej do publicznej obrony.

Dr hab. Krzysztof Koźbiał, prof. UJ

Instytut Studiów Europejskich

Uniwersytet Jagielloński w Krakowie

Wydział Studiów

Międzynarodowych

i Politycznych

Instytut Studiów

Europejskich

ul. Władysława Reymonta 4

30-059 Kraków

tel. 12 663 29 88

12 663 29 80

12 663 29 70

www.europeistyka.uj.edu.pl