

Marek Ilnicki
orcid.org/
0000-0001-8443-5391

Tomasz Słomka
orcid.org/
0000-0002-9226-5828

Współczesny rozwój polityk sektorowych na przykładzie polityki transportowej jako pole dla badań politologicznych

Wstęp

Określenie politologii jako „nauki o polityce” jest w istocie tautologią. Główny problem leży w wewnętrznej treści pojęcia „polityka”. Jednym z aspektów tego problemu jest zdefiniowanie granic sfery politycznej w celu oddzielenia świata polityki od niepolitycznych zjawisk społecznych i przyrodniczych. Analiza tego aspektu stanowi głęboką i wieloaspektową problematykę dotyczącą teorii poznania i metodologii nauk politycznych¹.

Należy podkreślić, że niniejszy artykuł porusza wyłącznie kwestię granic sfery politycznej życia społecznego oraz określenia potencjalnie nowych pól dla badań politologicznych, a nie problem przedmiotu politologii w ogóle. Relatywnie rzecz ujmując, w przedmiocie politologii jako nauki można wyróżnić wymiary „pionowe” i „poziome”. Wymiar „pionowy” reprezentuje „głębnię” naukowego poznania polityki, w opozycji do nienaukowych sądów o zjawiskach politycznych (potocznych, religijnych, mitologicznych, propagandowych, publicystycznych i pozostałych, niespełniających wymogu kryterium naukowego). Wymiar ten rozpatrywany jest w kontekście szerszej dyskusji, zwanej „problemem demarkacji wiedzy naukowej”². Dyskusje te pojawiły się w związku z odrodzeniem pozytywizmu w latach 1920–1950 w postaci neopozytywizmu, a następnie postpozytywizmu³. Neopozytywiści jako pierwsi skupili się nie na rozszerzaniu wiedzy naukowej, ale na rozgraniczeniu poznania naukowego i nienaukowego, a także zaproponowali bardziej rygorystyczne kryteria naukowości. Właśnie w związku z tymi kryteriami rozgorzała dyskusja znana jako „problem demarkacji”.

¹ J.J. Wiatr, *Przywództwo polityczne. Studium politologiczne*, Łódź 2008, s. 11.

² C.A. Taylor, *Defining Science: A Rhetoric of Demarcation*, Madison 1996, s. 41.

³ S. Lutz, *On an Allegedly Essential Feature of Criteria for the Demarcation of Science*, “The Reasoner” 2011, nr 5 (8), s. 125–126.

Z wielu powodów dyskusja ta jest bardzo ważna dla współczesnej politologii, jednak tutaj rozważamy zupełnie inny wymiar granic nauk politycznych. „Pozio-my” wymiar przedmiotu politologii jest nierozzerwalnie związany z rozgraniczeniem kategorii „politycznych” i „niepolitycznych”, i dlatego problem zawężono do określenia granic sfery politycznej aktywności społecznej jako przedmiotu politologii.

Zmiany w rozumieniu przedmiotu politologii

Zainteresowanie politologią i naukowym ujęciem polityki znacznie wzrosło po II wojnie światowej. W 1948 r. UNESCO (Organizacja wyspecjalizowana ONZ do spraw Oświaty, Nauki i Kultury) rekomendowała wszystkim krajom członkowskim UNESCO wprowadzenie kierunku politologii do programu studiów wyższych jako obowiązkowego przedmiotu akademickiego⁴.

Takie zalecenie było niezwykle ważne nie tylko dla rozwoju edukacji i nauki, ale także dla zapewnienia globalnego bezpieczeństwa i pokoju na całym świecie. Wojna nabrała bezprecedensowo destrukcyjnego i krwawego charakteru, głównie w wyniku rozprzestrzenienia się ideologii totalitarnych, w tym przede wszystkim nazizmu, który – jak każda ideologia polityczna – głosił „naukową zasadność” i podbudowę swoich dogmatów.

Centralnym tematem nazistowskich opracowań humanistyczno-społecznych była kwestia władzy. Praca filozoficzna *Wola mocy*⁵ Friedricha Nietzschego, wydana po jego śmierci, stała się swoistą biblią niemieckiego nazizmu⁶. Swoistą kontynuacją tego podejścia było stworzenie źródeł konstytuujących współczesne spojrzenie na dogmaty ideologiczne – chodzi tutaj o *Mein Kampf* Adolfa Hitlera czy *Doktrynę faszystów* Benita Mussoliniego. Racjonalne postrzeganie kluczowych pojęć politologii, przede wszystkim tych związanych z władzą polityczną, niewątpliwie sprzyja przewyżczeniu nazistowskiej oraz każdej innej antynaukowej mistyfikacji tychże pojęć. Politologia jako dziedzina nauki w danym kontekście pełni ważną funkcję światopoglądową.

Prawdopodobnie taka ideologiczna funkcja politologii okazała się nie do zaakceptowania dla totalitarnej ideologii radzieckiego komunizmu. Zalecenia UNESCO przyjęły wszystkie państwa Europy Zachodniej, a także Polska, Czechosłowacja, Węgry i Jugosławia⁷. Związek Radziecki i niektóre państwa obozu socjalistycznego odrzuciły politologię zarówno jako przedmiot akademicki, jak i odręb-

⁴ Zob.: UNESCO, *International Conference on: Methods in Political Science*, 13 September 1948–16 September 1948. Statement issued by the members of the Conference, 16 September 1948, Paris, UNESCO, 28 April 1949.

⁵ Zob.: F. Nietzsche, *Wola mocy. Próba przemiany wszystkich wartości (studia i fragmenty)*, przekł. S. Frycz, K. Drzewiecki, Warszawa 1911.

⁶ G. Bataille, *Nietzsche i faszyci*, przekł. K. Matuszewski, w: *Nietzsche. 1900–2000*, red. A. Przybylski, Kraków 1997, s. 178.

⁷ *History – Prologue: Political Science, a Postwar Product (1947–1949)*, International Political Science Association, <https://www.ipsa.org/history/prologue> [dostęp: 16.07.2018].

ną gałąź nauki. Symptomatyczny jest fakt, że od 1 września 2015 r. w Uzbekistanie obowiązuje zakaz nauczania politologii, którą uznano tam za pseudonaukę⁸.

Odrzucenie nauk o polityce przez niedemokratyczne reżimy spowodowane jest przede wszystkim samym przedmiotem tej dziedziny wiedzy naukowej. Tradycyjnie za przedmiot nauk politycznych uważano władzę publiczną i porządek prawny, niezależnie od tego, jak rozumiano władzę: jako zjawisko posiadające swoją własną istotę (substancjalne ujęcie władzy), jako nieodłączną cechę instytucji lub innego podmiotu (atrybucyjne ujęcie władzy) czy jako relacje (relacyjne koncepcje władzy)⁹.

Jednak już w połowie XX w. badacze polityki zrozumieli, że politologii nie można sprowadzać do „kratologii”, to znaczy wyłącznie do doktryny władzy [od greckiego κρατος (kratos) – „siła, władza, potęga”]¹⁰. Przedmiotem politologii nie może być wyłącznie władza jako zjawisko i relacje władzy. Politologia zyskała szerszą interpretację jako nauka o „relacjach dotyczących władzy” lub „relacjach związanych z władzą”. Definicje tego rodzaju są zbyt ogólnikowe i rozmyte, ponieważ nie dają odpowiedzi na pytanie o to, jakie stosunki społeczne wpływają na władzę polityczną i w jakim stopniu muszą na nią wpływać, aby mogły zostać uznane za przedmiot politologii¹¹.

Międzynarodowe Towarzystwo Nauk Politycznych (ang. IPSA – *International Political Science Association*), powołane pod egidą UNESCO w 1949 r., określiło, że przedmiot nauk o polityce stanowią:

- 1) teoria polityczna (teoria polityczna i historia myśli politycznej);
- 2) instytucje polityczne (konstytucja, rząd centralny, władze regionalne i lokalne, administracja publiczna, analiza porównawcza instytucji politycznych);
- 3) partie, ugrupowania i opinia publiczna (partie polityczne, grupy i stowarzyszenia, udział obywateli w rządzeniu, opinia publiczna);
- 4) stosunki międzynarodowe (polityka międzynarodowa, polityka i organizacje międzynarodowe, prawo międzynarodowe)¹².

Oczywiście definicja ta obejmuje szereg pojęć i zjawisk związanych z władzą publiczną i prawną. Należy podkreślić, że w tradycyjnym podejściu do definicji przedmiotu politolodzy mieli na myśli jedynie władzę publiczną, czyli jawną i powszechną, obejmującą całe społeczeństwo, a nie jego poszczególne grupy, oraz władzę prawną, czyli opartą na ogólnie przyjętych normach, niekoniecznie zapisanych w formie oficjalnie uchwalonych aktów prawnych, ale nakazujących podporządkowanie się istniejącej władzy¹³.

⁸ *Uzbekistan: politologija objawlena lzenaukoj*, http://expert.ru/2015/09/7/uzbekistan-politologiya-ob_yavlena-lzhenaukoj/ [dostęp: 16.07.2018].

⁹ Zob.: N. Luhmann, *Trust and Power*, Chichester 1979.

¹⁰ M. Jänicke, *State Failure. The Impotence of Politics in Industrial Society*, Padstow 1990, s. 142.

¹¹ Tamże, s. 143.

¹² Zob.: UNESCO, *International Conference on: Methods in Political Science*, 13 September 1948–16 September 1948. Statement issued by the members of the Conference, 16 September 1948, Paris, UNESCO, 28 April 1949.

¹³ Zob.: A.J. Chodubski, *Wstęp do badań politologicznych*, Gdańsk 2013.

Z tego ograniczenia wynika fakt, że nie wszystkie zjawiska i relacje, które ludzie nazywają „polityką”, zawierają się w przedmiocie nauk o polityce. Na przykład „polityka przebiegłej żony wobec męża” nie wzbudza zainteresowania politologów, chyba że jest to żona prezydenta państwa, a jej „przebiegła polityka” ma wpływ na decyzje polityczne męża. Władza wewnątrz dużej korporacji również nie należy do przedmiotu badań politycznych, chociaż niektóre decyzje korporacyjne mogą znacząco wpływać na najwyższą władzę polityczną w jednym lub kilku państwach.

Trudno jest zatem rozgraniczyć przestrzeń polityki publicznej i prawnej od prywatnej. Ponadto studia nad władzą rodzinną, władzą w organizacjach, władzą korporacyjną i innymi rodzajami władzy prywatnej, niezależnie od stopnia wpływu na politykę publiczną, stanowią przedmiot zainteresowania politologii, przede wszystkim teorii polityki. Takie badania pozwalają dogłębnie zrozumieć charakter relacji władzy, w szczególności ich aspekty kulturowe i psychologiczne, a także poszczególne kategorie związane z relacjami władzy: dominację, podporządkowanie, wpływ, presję, zarządzanie, kontrolę i inne.

W latach 1980–1990 przedmiot politologii został w sposób istotny przeformułowany w ramach koncepcji poststrukturalizmu¹⁴. Szczególny wpływ na przeformułowanie podstawowych kategorii polityki wywarła koncepcja „genealogii władzy” Michela Foucaulta¹⁵ i koncepcja „przestrzeni społecznej” autorstwa Pierre’a Bourdieu¹⁶.

Foucault zauważa, że władza to nie tylko relacja podmiotów, ale także rodzaj modalności komunikacji, czyli „relacji relacji”, niespersonalizowanej i niematerializowanej, ponieważ jej podmioty znajdują się w ciągle zmieniających się liniach napięć energetycznych i wzajemnych zależnościach¹⁷.

Bourdieu uzasadnia własne pojęcie „władzy symbolicznej”, która sprowadza się według niego do sumy „kapitałów” (ekonomicznych, kulturowych i innych), rozdzielonych między graczy, zgodnie z ich pozycjami w „polu politycznym”, czyli w przestrzeni społecznej ukształtowanej przez hierarchię stosunków władzy¹⁸. Jednocześnie politologów interesują nie relacje społeczne jako takie, jak ma to miejsce w przypadku socjologów, lecz ich asymetria. W tej interpretacji przedmiot politologii stanowi całe społeczeństwo z różnorodnością relacji społecznych, które zazwyczaj mają charakter asymetryczny nawet w małych grupach i nawet na poziomie relacji międzyludzkich. Należy podkreślić, że określenie „asymetria” jest szersze i bardziej nieostrye w porównaniu do tradycyjnego dla politologii pojęcia „władzy”. Oczywiście definicja ta ma na celu uniknięcie zaciętych i często bezowocnych dyskusji politologów o istocie tego kluczowego dla nauk politycznych pojęcia.

¹⁴ Zob.: J. Angermuller, *Poststructuralist Discourse Analysis. Subjectivity in Enunciative Pragmatics*, Basingstoke 2014.

¹⁵ Zob.: M. Foucault, *Słowa i rzeczy. Archeologia nauk humanistycznych*, przekł. T. Komendant, t. 1–2, Gdańsk 2005.

¹⁶ Zob.: P. Bourdieu, *Co tworzy klasę społeczną? O teoretycznym i praktycznym istnieniu grup*, przekł. J. Maciejczyk, „Recykling Idei” 2008, nr 11.

¹⁷ M. Foucault, dz. cyt., t. 2, s. 83.

¹⁸ Zob.: P. Bourdieu, *Language & Symbolic Power*, Harvard 1991.

Innym trendem naukowym, który przyczynił się do rozszerzenia zakresu tematycznego politologii w latach 1970–1990, był neoinstytucjonalizm. Instytucje w paradygmatach neoinstytucjonalnych są postrzegane analogicznie do obowiązujących w sporcie reguł gry; przykłady takich ogólnych zasad są różnorakie: od konstytucji do zasad etykiety. Określają one system pozytywnych i negatywnych bodźców, kierując zachowanie ludzi na określone tory, przez co środowisko społeczne staje się bardziej określone.

Co za tym idzie, organizacje są traktowane analogicznie do drużyn sportowych: przykładami organizacji są firmy, partie polityczne, związki zawodowe, kościoły i inne. Do ogólnie przyjętych „reguł gry” dodają one własne wewnętrzne regulacje, których powinni przestrzegać ich członkowie.

Taka różnorodność przedmiotów badań prowadzi do tego, że neoinstytucjonalizm nie stanowi spójnego systemu teoretycznego, ale raczej zbiór podejść połączonych kilkoma kluczowymi ideami. W jednej grupie koncepcji przedmiotem badań jest środowisko instytucjonalne, czyli podstawowe zasady polityczne, społeczne i prawne, w ramach których zachodzą procesy produkcji i wymiany. Instytucje działające w sferze publicznej bada „teoria wyboru społecznego” (jej czołowi przedstawiciele to James Buchanan, Gordon Tullock¹⁹, Mancur Olson²⁰); instytucje działające w sferze prywatnej bada „teoria praw własności” (wśród jej twórców są Ronald Coase²¹, Armen Alchian²², Harold Demsetz²³).

Druga grupa koncepcji zajmuje się badaniem form organizacyjnych, które są tworzone przez jednostki na zasadzie umownej, z uwzględnieniem obowiązujących ogólnych „reguł gry”. Interakcji „przełożony–agent” poświęcona jest „teoria agencji” (ang. *agency theory*).

Jedna z jej wersji, zwana „teorią mechanizmów” (ang. *mechanism design*), bada, jakie schematy organizacyjne zapewniają optymalne rozłożenie ryzyka między przełożonym a agentem (za jej autora uważa się Leonida Hurwicza²⁴). Inna, tzw. pozytywna teoria stosunków agencyjnych, odnosi się do kwestii „oddzielenia własności od kontroli”. Wśród jej wiodących przedstawicieli są William Meckling, Michael Jensen²⁵, Eugene Fama²⁶.

¹⁹ Zob.: J. Buchanan, G. Tullock, *The Calculus of Consent. Logical Foundations of Constitutional Democracy*, Ann Arbor 1962.

²⁰ Zob.: M. Olson, *The Logic of Collective Action. Public Goods and the Theory of Groups*, Cambridge 1971.

²¹ Zob.: R.H. Coase, *The Firm, the Market and the Law*, Chicago 1988.

²² Zob.: A.A. Alchian, *Economic Forces at Work*, Indianapolis 1977.

²³ Zob.: H. Demsetz, *Efficiency, Competition, and Policy*, vol. I–II, Oxford 1988.

²⁴ Zob.: L. Hurwicz, *The Design of Mechanisms for Resource Allocation*, „American Economic Review” 1973, nr 63.

²⁵ Zob.: M.C. Jensen, W.H. Meckling, *Theory of the Firm: Managerial Behaviour, Agency Costs, and Ownership Structure*, „Journal of Financial Economics” 1973, nr 3; M. Jensen, *Organization Theory and Methodology*, „Accounting Review” 1983, nr 58.

²⁶ Zob.: E.F. Fama, *Agency Problem and the Theory of the Firm*, „Journal of Political Economy” 1980, nr 88; E.F. Fama, M.C. Jensen, *Separation of Ownership and Control*, „Journal of Law and Economics” 1983, nr 26.

Transakcyjne podejście do badania organizacji gospodarczych opiera się na idei Coase'a²⁷. W przeciwieństwie do teorii stosunków agencyjnych nacisk kładzie się tu nie na etapy zawarcia, ale realizacji kontraktów. W jednej z pochodnych tego podejścia główną kategorię objaśniającą stanowią koszty pomiaru ilości i jakości towarów i usług objętych transakcją. Tą problematyką zajmowali się Yoram Barzel²⁸, Douglass North²⁹ i Stephen Cheung³⁰. Liderem innej szkoły jest Oliver Williamson³¹.

W centrum uwagi tej szkoły znajduje się pojęcie „struktur zarządczych” (ang. *governance structure*) – specjalnych mechanizmów, które służą m.in. do oceny zachowania uczestników stosunków umownych, rozwiązywania powstałych sporów, adaptacji do nieoczekiwanych zmian czy nakładania kar na naruszających zasady. Każdej kategorii transakcji odpowiada specjalny rodzaj struktur zarządczych zapewniających ich realizację przy najniższych kosztach. Chociaż istnieją pewne różnice między poszczególnymi gałęziami neoinstytucjonalizmu, stanowią one nie wzajemnie wykluczające się, ale raczej komplementarne podejścia teoretyczne.

Podsumowując, neoinstytucjonalizm uzasadnił jedność instytucji gospodarczych i politycznych, a tym samym połączył w jedno gospodarczą i polityczną sferę aktywności społeczeństwa. Instytucje dzielą się na gospodarcze, społeczne i polityczne jedynie ze względu na swoje funkcje, chociaż są uniwersalne w kontekście teorii kosztów transakcyjnych, teorii agencji i kontraktacji. Teorie te tłumaczą nie tylko stosunki gospodarcze, ale także polityczne. Zatem, w świetle tego ujęcia, całe społeczeństwo i cała gospodarka, w tym makroekonomia i mikroekonomia, należą do dziedziny nauk o polityce.

Podstawy polityki sektorowej

Pomimo nowej, rozszerzonej interpretacji przedmiotu nauk o polityce, większość politologów, ośrodków badań politycznych i edukacji politologicznej woli skupiać się na kwestiach związanych z władzą publiczną i stosunkami władzy między państwowymi i niepaństwowymi podmiotami władzy politycznej. W centrum uwagi badań politologicznych pozostają instytucje władzy politycznej i inne podmioty polityczne wchodzące w skład systemu władzy publicznej i prawnej.

W światowej politologii XXI w. powstała dwoista sytuacja. Z jednej strony zakres przedmiotowy politologii jest uważany za właściwie nieograniczony, obejmujący przedmiot wszystkich nauk humanistycznych i społecznych. Z drugiej – nieroz-

²⁷ Zob. R.H. Coase, *The Firm, the Market and the Law*, Chicago 1988.

²⁸ Zob.: Y. Barzel, *Economic Analysis of Property Rights*, Cambridge 1989.

²⁹ Zob.: D.C. North, *Structure and Change in Economic History*, New York 1981; tenże, *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge 1990; D.C. North, R.P. Thomas, *The Rise of the Western World: a New Economic History*, Cambridge 1973.

³⁰ Zob.: S.N.S. Cheung, *The Contractual Nature of the Firm*, „Journal of Law and Economics” 1983, nr 26.

³¹ Zob.: O.E. Williamson, *The Economics of Organization: The Transaction Cost Approach*, „The American Journal of Sociology” 1981, nr 87 (3).

winięte pozostają politologiczne dyscypliny i subdyscypliny o tematyce odległej od kwestii władzy publicznej i prawnej wobec jednoczesnego szybkiego rozwoju innych obszarów wiedzy o człowieku i społeczeństwie.

Sytuacja ta stwarza możliwości pojawienia się nowych sektorowych dyscyplin nauk politycznych poświęconych zarówno zupełnie nowym zjawiskom życia społecznego (globalizacja, struktury sieciowe, media elektroniczne)³², jak i tradycyjnym, ale wymagającym nowego ujęcia, uznającego szczególne znaczenie czynników politycznych.

Należy zastrzec, że w związku z nowymi zjawiskami zmienia się sama istota władzy politycznej. Zmiany te prędzej czy później zmuszą „tradycyjnych” politologów do rewizji poglądów na temat przedmiotu politologii. Wynika to choćby z faktu, że władza w organizacji sieciowej różni się zasadniczo od władzy w organizacji hierarchicznej, o strukturze funkcjonalnej, takiej jak np. organy wykonawcze władzy państwowej i scentralizowane partie polityczne. W strukturze sieciowej brak jednego centrum decyzyjnego, a także personifikacji władzy w osobie głównego zwierzchnika takiej organizacji.

Jednocześnie organizacja sieciowa może mieć lidera poza nią, tzn. może on nie zarządzać taką organizacją, a nawet nie mieć z nią związku. Pełni rolę autorytetu moralnego i funkcję ideologiczną dla adeptów ideologii politycznej, którą sam uosabia. Takim liderem mógłby być na przykład znany działacz opozycyjny, który doświadczył represji ze strony reżimu politycznego i nawet nie zdaje sobie sprawy, że ma wielu zwolenników gotowych do aktywnych działań politycznych.

W takiej strukturze nie ma widocznej i namacalnej władzy w tradycyjnym znaczeniu tego słowa, w jakim większość ludzi zwykła je postrzegać. Niemniej jednak niektóre organizacje sieciowe mogą prowadzić mobilizację polityczną i zachęcać obywateli do podejmowania aktywnych, konwencjonalnych i niekonwencjonalnych działań politycznych o wiele bardziej skutecznie niż tradycyjne, „pionowo” zorganizowane organizacje. Jeśli uznamy polityczną mobilizację za funkcję władzy politycznej, to organizacja sieciowa powinna zostać uznana za podmiot tej władzy. Innowacje społeczne i polityczne stają się wyzwaniem dla zwolenników tradycyjnych poglądów na politykę i władzę polityczną.

Daleko idącym zainteresowaniem politologów cieszy się sfera gospodarcza życia społecznego. Nie ma nic nowego w tym, że polityka jest uwarunkowana przez stosunki ekonomiczne, ponieważ większość teorii politycznych wywodzi się z tego faktu i opiera się na teoriach ekonomicznych: liberalizmie, marksizmie, konserwatyzmie społecznym, klasycznym instytucjonalizmie, korporacjonizmie, neo-instytucjonalizmie, neokorporacjonizmie i wielu innych³³. Przy czym u podstaw większości politycznych ideologii leży klasyczna lub neoklasyczna teoria ekonomii, oparta na laborystycznej teorii wartości. Tylko niektóre ultrakonserwatywne i ultraprawicowe teorie ekonomiczne opierały się na teorii wartości ziemi, obecnie odrzucanej, podobnie jak te ideologie.

³² Zob.: A. Giddens, *Europe in the Global Age*, Cambridge 2007.

³³ Zob.: Cz. Mojsiewicz, *Od polityki do politologii*, Toruń 2004.

Na przestrzeni ostatnich 20 lat opublikowano wiele wyników badań politologicznych dotyczących polityki energetycznej, polityki transportowej, polityki handlowej, polityki morskiej, polityki zagospodarowania przestrzennego i innych poszczególnych sektorów działalności gospodarczej. Interesy ekonomiczne są tak ściśle powiązane ze stosunkami politycznymi i tak specyficzne dla poszczególnych branż, że wielu politologów uważa za uzasadnione wyodrębnienie tych kierunków badań jako osobnych subdyscyplin nauk o polityce: politologię transportu, politologię energetyki i inne.

Należy podkreślić, że podobna specjalizacja badań politologicznych jest charakterystyczna nie tylko dla gospodarki, ale także dla innych sfer aktywności społeczeństwa. Jako odrębne obszary politologii wyodrębnia się studia nad polityką społeczną³⁴, polityką informacyjną, polityką kulturalną, polityką sportową, polityką równości płci (gender), polityką migracyjną czy polityką ekologiczną. W jakim stopniu uzasadnione są próby swoistego ukonstytuowania polityki sportu, polityki kultury, polityki gender czy ekopolityki?

Sektorowa specjalizacja nauk o polityce wydaje się uzasadniona z uwagi na dynamiczny rozwój poszczególnych dyscyplin socjologicznych: socjologii pracy, socjologii kultury, socjologii transportu i innych kierunków tzw. socjologii sektorowej lub socjologii praktycznej. Potrzeba rozwiązywania praktycznych problemów w poszczególnych gałęziach działalności gospodarczej, w których powstaje specyficzny system stosunków społecznych, w sposób oczywisty uzasadnia wąską specjalizację branżową socjologii.

Na przykład kwestia, które grupy społeczne korzystają z poszczególnych rodzajów transportu, jak często korzystają z transportu i jakie mają preferencje w kwestii wyboru jego rodzaju, ma niewątpliwie praktyczne znaczenie nie tylko dla branży transportowej, ale także w szerszym zakresie: dla szerokiego kręgu nauk humanistycznych i społecznych, w tym dla nauk o polityce. Socjolodzy podkreślają, że w ciągu ostatniej dekady chęć nabycia własnego samochodu osobowego i jego częstego użytkowania ustąpiła praktyce tzw. *car sharing* – wspólnego korzystania z samochodu. Praktyki te dotyczą nie tylko jazdy po mieście, ale także przejazdów między miastami³⁵.

Ekonomiści postrzegają ten trend jako część szerszego zjawiska – rozwoju gospodarki wspólnego korzystania (*sharing economy*)³⁶. Interpretują go jako racjonalne dążenie ludzi do obniżenia kosztów związanych z posiadaniem samochodu lub z jego eksploatacją³⁷. Należy jednak wziąć pod uwagę także inne aspekty tego trendu. W niedawnej przeszłości kupno własnego samochodu stanowiło wymóg „statusu konsumenta”, niezależnie od ekonomicznej efektywności korzystania

³⁴ Zob.: P. Kennett, *Defining Comparative Social Policy*, Cheltenham 2013.

³⁵ Zob.: K. Belson, *Car Sharing: Ownership by the Hour*, „New York Times”, 10 September 2010.

³⁶ Zob.: J. Nanos, *The End of Ownership*, „Boston Magazine”, May 2013.

³⁷ S. Shaheen, E. Martin, J. Lidicker, *Impact of Carsharing Household Vehicle Holdings*, „Transportation Research Record” 2010, nr 2143, s. 150–158.

z samochodu osobowego³⁸. Zachodzące obecnie zmiany w zachowaniach konsumentów są nierozzerwalnie związane ze zmianami kulturowymi, utratą dużego znaczenia samochodu jako wyznacznika statusu społecznego jednostki, rozpowszechnieniem idei odpowiedzialności ekologicznej i społecznej lub z innymi pozaekonomicznymi czynnikami społecznymi.

Powoływanie się na specjalizację branżową socjologii jest analogizmem, „argumentem przez analogię” do socjologii, choć sfera nauk o polityce różni się znacznie od przedmiotu socjologii. Zatem ten analogizm nie może być uznany za ważny argument.

Niemniej jednak, biorąc pod uwagę tę analogię do socjologii, kwestia zasadności „polityki transportowej”, „polityki energetycznej” czy „polityki sportu” sprowadza się do tego, czy stosunki polityczne w tych sferach są na tyle specyficzne i systemowe, żeby wyodrębnić je jako oddzielne obszary wiedzy politologicznej. Należy również pamiętać, że socjologia sektorowa obejmuje empiryczne kierunki badań. Przedmiot takiej socjologii jest traktowany jako obiekt do badań socjologicznych w terenie, podczas gdy politologia nie może rozwijać się w oderwaniu od koncepcji teoretycznych i podejść dedukcyjnych.

Polityka transportowa: osobna dziedzina czy kierunek badań?

Jeżeli potraktujemy stosunki polityczne jako modalność stosunków społecznych, to polityka sektorowa będzie w rzeczywistości ograniczała się do socjologii polityki w swoich dziedzinach badań. Przy tak wąskiej interpretacji przedmiotu badań np. polityka transportowa ograniczałaby się do stosunków społecznych w branży transportowej. Jednak ta polityka obejmuje znacznie szerszy zakres zagadnień, wykraczający poza ramy instytucji społecznych, relacji i procesów.

Po pierwsze, transport jest szczególnie interesujący dla ekspertów w dziedzinie ekonomii politycznej. Przede wszystkim chodzi o polityczne zarządzanie branżą transportową i proces decyzyjny³⁹. Istnieją podstawy, aby sądzić, że motywacja takich decyzji często nie opiera się na bezstronnej analizie ekonomicznej możliwych alternatyw i wyborze tej najbardziej efektywnej ekonomicznie. Oczywista jest polityczna motywacja wielu decyzji. W analizie procesu decyzyjnego wykorzystuje się takie pojęcia, jak np. „ryzyka polityczne”⁴⁰, „kapitał symboliczny” czy „przewagi strategiczne”, które nie poddają się pomiarowi ekonometrycznemu. Ekonomści podejmowali próby ilościowego określenia ryzyka politycznego i opracowali szereg metod oceny finansowej ryzyka politycznego⁴¹.

³⁸ Zob.: A. de Botton, *Status Anxiety*, London 2004.

³⁹ Zob.: E.L. Glaeser, G.A.M. Ponzetto, *The Political Economy of Transportation Investment*, „Working Paper” August 2017, nr 23686.

⁴⁰ C.E. Sottillotta, *Concept and Measurement of Political Risk: From Theory to Practice*, <https://eprints.luiss.it/1279/1/20131217-sottillotta.pdf> [dostęp: 21.07.2018].

⁴¹ Zob.: J. Simpson, *Expert Political Risk Opinions and Banking System Returns: a Revised Banking Market Model*, „American Review of Political Economy” 2007, vol. 5, nr 1.

Jednak ogromna większość tych metod jest zawodna i przy praktycznym zastosowaniu nie przynosi rezultatu⁴².

Po drugie, polityka transportowa odgrywa szczególną rolę w teoriach i koncepcjach geopolityki. Po upadku reżimów komunistycznych w Europie geopolityka zyskała dużą popularność w Rosji i Chinach, a także w niektórych republikach poradzieckich i państwach Azji Wschodniej oraz Południowo-Wschodniej. W koncepcjach chińskiego geopolityka Zhanga Wenmu szczególne miejsce zajmuje rozwój połączeń morskich i lądowych. To właśnie stopień ich dostępności decyduje o potędze państwa⁴³.

Władimir Jakunin, profesor Moskiewskiego Uniwersytetu Państwowego (MGU) i były szef rosyjskiego państwowego przewoźnika kolejowego „OAO RZD”, postuluje wydzielenie polityki transportowej jako samodzielnej dyscypliny⁴⁴. Jednocześnie rozpatruje politykę transportową wyłącznie z punktu widzenia geopolityki, pomijając inne ważne aspekty dla nauk politycznych.

W Związku Radzieckim geopolitykę odrzucano jako „faszystowską pseudo-naukę”, a w poradzieckiej Rosji, jakby w opozycji do radzieckiego komunizmu, stała się ona modnym i atrakcyjnym kierunkiem badawczym, zyskując status obowiązkowego przedmiotu nauczania w systemie edukacji politologicznej. W Chinach geopolityka jest łączona z marksizmem, maoizmem, a nawet leninizmem. W szczególności Zhang Wenmu opowiada się za leninowską koncepcją „dyktatury proletariatu”, potępiając socjaldemokrację jako głównego ideologicznego wroga maoizmu i chińskiego socjalizmu⁴⁵. Zresztą maoizm w ten sam zadziwiający sposób łączył w sobie marksizm z tradycyjnym chińskim legalizmem. Jeśli uznamy geopolitykę za tradycyjną dla chińskiej myśli filozoficznej i politycznej, to taka kombinacja staje się zrozumiała, biorąc pod uwagę świętość i nienaruszalność tradycji dla chińskich uczonych.

Prawdopodobnie zwiększone zainteresowanie politologią transportu w kontekście geopolityki w Rosji i Chinach jest związane z doktrynami polityki zagranicznej, przyjętymi na szczeblu państwowym. Kluczową doktryną Chin jest „Jeden Pas i Jedna Droga”, łącząca w sobie dwie koncepcje: „Ekonomicznego Pasa Jedwabnego Szlaku”: „Lądowy Jedwabny Szlak” (przez Azję Środkową) i „Morski Jedwabny Szlak” (przez Pacyfik i Ocean Indyjski). Ostatnia doktryna do 2010 r. była nazywana „Sznurem Perel”⁴⁶, ponieważ zakładała stworzenie wzdłuż wybrzeża Oceanu Indyjskiego powiązanego łańcucha baz morskich i portów dogodnych dla chińskiej żeglugi.

⁴² Zob.: D. Jarvis, M. Griffiths, *Learning to Fly: the Evolution of Political Risk Analysis*, „Global Society”, January 2007, vol. 21, no. 1.

⁴³ Zob.: Z. Wenmu, *China's National Security Interests in the World Geo-Political System*, Beijing 2004.

⁴⁴ Zob.: W.I. Jakunin, *Politologija transporta. Politiczeskoje izmierienije transportnogo razwittija*, Moskwa 2006.

⁴⁵ Z. Wenmu, *Adhering to the Practical Character of Marxism*, „World Socialism Studies” 2016, nr 1, http://myy.cssn.cn/english/papers_digest/201802/t20180214_3851932.shtml [dostęp: 20.07.2018].

⁴⁶ Zob.: B. Gertz, *China Builds up Strategic Sea Lanes*, „The Washington Times”, 18.01.2005.

W Rosji po 2014 r. popularność zyskały geopolityczne doktryny rozwoju „transeurazjatyckich korytarzy transportowych” i „zwrotu na Wschód”, jako długoterminowego priorytetu rozwoju przestrzennego Rosji i jej polityki regionalnej. Dużo miejsca polityce transportowej poświęcono w *Koncepcji Strategii Prostranstwiennogo Razwitija Rossijskoj Fiedieracyi na period do 2030 goda*⁴⁷, która potwierdza nowe, wschodnioazjatyckie priorytety rozwoju kraju. Niepodbawiona podstaw jest opinia, że polityka „zwrotu na Wschód” ma dla Rosji tymczasowy, koniunkturalny charakter i wiąże się z gwałtownym pogorszeniem stosunków rosyjsko-amerykańskich i rosyjsko-europejskich z powodu aneksji Krymu.

Tak postrzega ją większość chińskich polityków i z tego względu Chiny są zdystansowane wobec proponowanych przez Rosję długoterminowych i kapitałochłonnych projektów w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej i energetycznej. Sama Rosja daje podstawy dla chińskich wątpliwości, ponieważ planuje połączyć w jeden spójny system europejską sieć gazociągową z budowaną na wschodzie siecią chińską. W praktyce taka ujednolicona sieć umożliwi Rosji szybkie przekierowywanie strumienia eksportu gazu ziemnego z zachodu na wschód i z powrotem w przypadku zmiany sytuacji politycznej.

Niewątpliwie rosyjskie i chińskie koncepcje geopolityczne wymagają krytycznego podejścia, podobnie jak ich geopolityczny stosunek do rozwoju polityki transportowej. Jednak nawet przeciwnicy geopolityki muszą zrozumieć teoretyczne i metodologiczne założenia rosyjskiej i chińskiej polityki, aby móc rozwiązywać praktyczne problemy.

Ponadto rosyjskie i chińskie podejścia geopolityczne zwracają uwagę na rolę transportu w polityce światowej i w stosunkach międzynarodowych. Handel światowy tworzy coraz większe przepływy kapitału, towarów i siły roboczej pomiędzy państwami, regionami i kontynentami, przy czym międzynarodowy transport obsługiwany jest przez narodowych przewoźników z różnych krajów, korzystających z własnego taboru, sieci transportowych i węzłów komunikacyjnych. W rezultacie środowisko transportowe w skali globalnej nabiera cech narodowych i regionalnych, a jednocześnie stanowi instrument wpływu gospodarczego i politycznego⁴⁸.

Pomijając zależność od geopolityki, polityczne aspekty rozwoju branży transportowej są nierozdzielnie związane z polityką rozwoju przestrzennego. Rozkład terytorialny obiektów infrastruktury transportowej, kierunki i orientacja geograficzna dróg i linii kolejowych, wskazują na strategiczne priorytety społeczeństwa czy państwa.

Ogólnie rzecz biorąc, zwolennicy wyodrębnienia polityki transportowej jako samodzielnego kierunku badań politologicznych sugerują, że rozwój tego obszaru przyczyni się do rozwiązania złożonych, systemowych zadań zarządzania branżą. Ich zdaniem tradycyjne podejście do rozwiązywania problemów polityki trans-

⁴⁷ *Koncepcja Strategii prostranstwiennogo razwitija Rossijskoj Fiedieracyi na period do 2030 goda*, Ministerstwo ekonomicznego razwitija Rossijskoj Fiedieracyi, Moskwa 2016, http://xn---7sbbhnbqial1ebd4mma.xn--p1ai/uploadedFiles/files/Kontseptsiya_SPR.pdf [dostęp: 20.07.2018].

⁴⁸ Zob.: W. Wolf, *Car Mania: A Critical History of Transport*, London 1996.

portowej z punktu widzenia rozgraniczonej branżowo i wysoce specjalistycznej wiedzy eksperckiej z zakresu prawa, ekonomii, inżynierii i logistyki, biorąc pod uwagę współczesne wymagania, nie może być skuteczne. Dostrzegają oni ważne intelektualne wyzwanie w konieczności kompleksowego badania współczesnych problemów rozwoju transportu i jego związku z procesem politycznym, problemami polityki wewnętrznej i zagranicznej, czynnikami mobilności społecznej i zróżnicowania, wsparcia konstytucyjnego i prawnego przez pryzmat analizy politologicznej⁴⁹.

Zapotrzebowanie na odpowiednie programy badawcze, podejścia i modele w ramach zintegrowanego wsparcia informacyjnego i analitycznego dla polityki transportowej jest bardzo wysokie i stale rośnie.

Co za tym idzie, aby wyszkolić wysoko wykwalifikowanych specjalistów w branży transportowej, konieczne jest wprowadzenie do programu ich nauczania politologii, koncentrującej się na stosunkach politycznych, instytucjach i procesach związanych z transportem lub polityki transportowej. Potrzeba ta wynika z faktu, że rozwój transportu w dużej mierze zależy od czynników zewnętrznych, w tym również politycznych⁵⁰.

Tę gałąź gospodarki można określić jako system otwarty albo nawet jako podsystem w innych systemach otwartych. Opierając się na „teorii systemów otwartych”, duże znaczenie w ich badaniu ma zewnętrzne otoczenie funkcjonowania takiego systemu. Tylko ten jeden fakt może być wystarczającym uzasadnieniem, aby specjaliści z branży transportowej studiowali politologię⁵¹.

Problem zaadaptowania politologii jako przedmiotu nauczania dla „niespecjalistów”, m.in. dla osób niebędących politologami, jest dyskutowany od dawna. Jest naturalne, że socjologowie zgłębiają politologię z punktu widzenia socjologii polityki, filozofowie – filozofii polityki, historycy – historii politycznej i historii doktryn politycznych, ekonomiści – ekonomii politycznej. Jednak z potrzeby dostosowania politologii dla osób niebędących specjalistami nie wynika jeszcze wyodrębnienie tych wyspecjalizowanych kierunków badań politycznych jako osobnych dziedzin.

Gdy omawia się problem rozszerzenia zakresu przedmiotu nauk o polityce i wyodrębnienia „polityk sektorowych”, należy mieć na uwadze, że różne sfery ludzkiej działalności w różnym stopniu zależą od czynników politycznych i mają różne konsekwencje polityczne. Na przykład, czy można mówić o „polityce przemysłu spożywczego” przez analogię do „polityki transportowej” i czy należy sformułować „własną politykę” dla każdej gałęzi gospodarki? Odpowiadając twierdząco na to pytanie, przeciwnicy specjalizacji nauk politycznych mogliby, w tak przejawionej formie, wykazać bezsensowność tworzenia nowych, wysoce wyspe-

⁴⁹ Zob.: M. Enoch, *Shifting Attitudes to Transport Politics*, „Environmental Politics” 1997, vol. 6, no. 3.

⁵⁰ J.M. Klopp, *Towards a Political Economy of Transportation Policy and Practice in Nairobi*, Urban Forum, 2012, nr 23, <http://www.columbia.edu/~jk2002/publications/Klopp12a.pdf> [dostęp: 22.07.2018].

⁵¹ Zob.: M. Enoch, *Shifting Attitudes to Transport Politics*, „Environmental Politics” 1997, vol. 6, no. 3.

cializowanych kierunków naukowych i dyscyplin akademickich. Opierając się na zasadach „brzytwy Ockhama”, należy odejść od zbędnych dyscyplin.

Niemniej jednak różnice między poszczególnymi sektorami gospodarki i sferami ludzkiej działalności są bardzo duże pod względem ich związku z polityką. Na przykład światowy handel gazem ziemnym przesyłanym gazociągami zasadniczo różni się od handlu ropą naftową. Gazociągów nie można szybko przebudować i przekierować gazu ziemnego na inne rynki w zależności od warunków rynkowych, podczas gdy handel ropą odbywa się głównie transportem morskim lub kolejowym⁵².

Budowa nowych gazociągów wymaga ogromnych inwestycji kapitałowych i nieuchronnie zależna jest od wielu czynników politycznych⁵³. Wszystkie podmioty gospodarcze zajmujące się handlem węglowodorami rozumieją „niesprawiedliwość” uzależnienia ceny gazu gazociągowego od ceny ropy, jednak nie jest możliwe stworzenie innego sposobu rynkowej wyceny gazu ziemnego⁵⁴.

Właśnie z tym problemem wiąże się dążenie wielu państw importujących gaz do przejścia na zakup gazu skroplonego, który nie jest obciążony przesyłem rurociągami⁵⁵. Z tego porównania wynika, że handel dwoma różnymi rodzajami surowców węglowodorowych różni się zasadniczo pod względem stopnia uzależnienia od czynników politycznych i narażenia na ryzyko polityczne. Tym bardziej różnią się w tym aspekcie poszczególne gałęzie gospodarki.

Rozwój systemu transportu jest w dużej mierze uzależniony od polityki. Obiekty infrastruktury transportowej (koleje, drogi, terminale, porty morskie i rzeczne, lotniska, dworce kolejowe itp.) nie mogą zostać szybko przeniesione w inne miejsca, w zależności od aktualnych warunków rynkowych. Decyzje o ich budowie są bardzo często decyzjami politycznymi w swej istocie. Nawet najbardziej liberalne państwo nieuchronnie wykazuje znaczący wpływ na rozwój infrastruktury transportowej, tak samo jak inne podmioty polityczne, wystarczająco wpływowe, aby uczestniczyć w podejmowaniu takich decyzji.

Przykładem bezpodstawności skrajnie liberalnych podejść do rozwoju infrastruktury transportowej może być budowa kolei w Stanach Zjednoczonych. Szerokość toru kolejowego została tu zunifikowana dopiero w 1881 r., po wybudowaniu dziesiątek tysięcy kilometrów linii kolejowych. Okazało się, że do tego czasu prywatne firmy stosowały aż sześć różnych szerokości torów, co poważnie utrudniało swobodny ruch pociągów po terytorium kraju⁵⁶. Sektor transportowy wymaga ujednolicenia i kompatybilności wszystkich obiektów infrastruktury transportowej.

⁵² L. Badalyan, *The Geopolitics of Pipeline Diplomacy*, 10.10.2012, <http://www.css.ethz.ch/en/services/digital-library/articles/article.html/153575/pdf> [dostęp: 21.07.2018].

⁵³ *Research: The Geopolitics of Natural Gas*, <https://www.bakerinstitute.org/center-for-energy-studies/research-geopolitics-natural-gas/> [dostęp: 21.07.2018].

⁵⁴ A. Blinick, *Pipeline Diplomacy. Russian Gas and Putin's Power*, The New Atlantis, <https://www.thenewatlantis.com/publications/pipeline-diplomacy> [dostęp: 21.07.2018].

⁵⁵ Tamże.

⁵⁶ Zob.: D.C. Nice, *Amtrak: The History and Politics of a National Railroad*, Boulder 1998.

Wiele sektorów gospodarki w znacznie mniejszym stopniu zależy od czynników politycznych, np. handel detaliczny dobrami konsumpcyjnymi. Nie wymagają one specjalnych dyscyplin politologicznych, choć nie są wolne od wpływów politycznych. Ale polityka gospodarcza w takich typowo rynkowych sektorach nie jest wystarczająco specyficzna, aby wyodrębnić ją jako osobny obszar wiedzy politologicznej. Ekonomia polityczna sama w sobie jest wystarczająca do zbadania sektorów gospodarki działających na zasadach rynkowych.

Podsumowanie

Nowe, „sektorowe” dyscypliny politologiczne mogą być słusznie wyodrębniane nie we wszystkich sferach ludzkiej działalności i sektorach gospodarki, a jedynie w tych spośród nich, które wymagają specjalnego systemu stosunków politycznych i społecznych, i które same w dużym stopniu podlegają wpływowi czynników politycznych bądź mają znaczący wpływ na procesy oraz relacje polityczne. W konsekwencji będą one nieuchronnie wywoływały zwiększone zainteresowanie ze strony polityków i politologów.

Definiując politologię jako naukę o całym społeczeństwie, o całej gospodarce i wszystkich bez wyjątku stosunkach społecznych, należy pamiętać, że politologia skupia się na tych obszarach, w których stosunki władzy i prawo-publiczne mają szczególne znaczenie. Obszary te są trudne do wyodrębnienia i dokładnego rozgraniczenia, biorąc pod uwagę dość synkretyczny charakter przedmiotu nauk politycznych, a także współczesną dynamikę rozwoju społecznego.

W wyniku gwałtownych zmian przeobrażeniom podlega nie tylko struktura gospodarki, ale także zacierają się granice między sferą produkcji materialnej a sferą nauki, edukacji i kultury. Pojęcia „inteligentnej gospodarki”, „gospodarki wiedzy” czy „gospodarki cyfrowej” opisują tę nową rzeczywistość ekonomiczną⁵⁷. Niewątpliwie wskazane zmiany dotyczą także systemu politycznego w całości lub jego poszczególnych elementów. Zgodnie z nimi będzie ulegał zmianom również przedmiot nauk o polityce, dziedziny niezwykle dynamicznej, elastycznie ulegającej nowym impulsom badawczym i stale poszerzającej granice swojej tożsamości.

Bibliografia

Dokumenty:

UNESCO, *International Conference on: Methods in Political Science*, 13 September 1948–16 September 1948. Statement issued by the members of the Conference, 16 September 1948. Paris, UNESCO, 28 April 1949.

⁵⁷ M. Graham, *Digital Work Marketplaces Impose a New Balance of Power*, New Internationalist, 25.05.2016, <https://newint.org/blog/2016/05/25/digital-work-marketplaces-impose-a-new-balance-of-power/> [dostęp: 20.07.2018].

Monografie:

- Alchian A.A., *Economic Forces at Work*, Indianapolis 1977.
- Angermuller J., *Poststructuralist Discourse Analysis. Subjectivity in Enunciative Pragmatics*, Houndmills, Basingstoke 2014.
- Barzel Y., *Economic Analysis of Property Rights*, Cambridge 1989.
- Bataille G., *Nietzsche i faszyści*, przekł. K. Matuszewski, w: *Nietzsche. 1900–2000*, red. A. Przybysławski, Kraków 1997.
- Botton A. de, *Status Anxiety*, London 2004.
- Bourdieu P., *Language & Symbolic Power*, Harvard 1991.
- Buchanan J., Tullock G., *The Calculus of Consent. Logical Foundations of Constitutional Democracy*, Ann Arbor 1962.
- Chodubski A.J., *Wstęp do badań politologicznych*, Gdańsk 2013.
- Coase R.H., *The Firm, the Market and the Law*, Chicago 1988.
- Demsetz H., *Efficiency, Competition, and Policy*, vol. I–II, Oxford 1988.
- Foucault M., *Słowa i rzeczy: Archeologia nauk humanistycznych*, przekł. T. Komendant, t. 1–2, Gdańsk 2005.
- Giddens A., *Europe in the Global Age*, Polity, Cambridge 2007.
- Jakunin W.I., *Politologija transporta. Politiczeskoje izmierienije transportnogo razwitiija*, Moskwa 2006.
- Jänicke M., *State Failure. The Impotence of Politics in Industrial Society*, Padstow 1990.
- Kennett P., *Defining Comparative Social Policy*, Cheltenham 2013.
- Luhmann N., *Trust and Power*, Chichester 1979.
- Mojsiewicz Cz., *Od polityki do politologii*, Toruń 2004.
- Nice D.C., *Amtrak: The History and Politics of a National Railroad*, Boulder 1998.
- Nietzsche F., *Wola mocy. Próba przemiany wszystkich wartości (studia i fragmenty)*, przekł. S. Frycz, K. Drzewiecki, Warszawa 1911.
- North D.C., *Structure and Change in Economic History*, New York 1981.
- North D.C. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge 1990.
- North D.C., Thomas R.P., *The Rise of the Western World: a New Economic History*, Cambridge 1973.
- Olson M., *The Logic of Collective Action. Public Goods and the Theory of Groups*, Cambridge 1971.
- Taylor C.A., *Defining Science: A Rhetoric of Demarcation*, Madison 1996.
- Wenmu Z., *China's National Security Interests in the World Geo-Political System*, Beijing 2004.
- Wiatr J.J., *Przywódtwo polityczne. Studium politologiczne*, Łódź 2008.
- Wolf W., *Car Mania: A Critical History of Transport*, London 1996.

Artykuły naukowe:

- Bourdieu P., *Co tworzy klasę społeczną? O teoretycznym i praktycznym istnieniu grup*, przeł. J. Maciejczyk, „Recykling Idei” 2008, nr 11.
- Cheung S.N.S., *The Contractual Nature of the Firm*, “Journal of Law and Economics” 1983, no. 26.
- Enoch M., *Shifting Attitudes to Transport Politics*, “Environmental Politics” 1997, vol. 6, no. 3.
- Fama E.F., *Agency Problem and the Theory of the Firm*, “Journal of Political Economy” 1980, no. 88.

- Fama E.F., Jensen M.C., *Separation of Ownership and Control*, "Journal of Law and Economics" 1983, no. 26.
- Glaeser E.L., Ponzetto G.A.M., *The Political Economy of Transportation Investment*, "Working Paper", August 2017, no. 23686.
- Hurwicz L., *The Design of Mechanisms for Resource Allocation*, "American Economic Review" 1973, no. 63.
- Jarvis D., Griffiths M., *Learning to Fly: the Evolution of Political Risk Analysis*, "Global Society", January 2007, vol. 21, no. 1.
- Jensen M.C., Meckling W.H., *Theory of the Firm: Managerial Behaviour, Agency Costs, and Ownership Structure*, "Journal of Financial Economics" 1973, no. 3.
- Jensen M., *Organization Theory and Methodology*, "Accounting Review" 1983, no. 58.
- Lutz S., *On an Allegedly Essential Feature of Criteria for the Demarcation of Science*, "The Reasoner" 2011, no. 5 (8).
- Shaheen S., Martin E., Lidicker J., *Impact of Carsharing Household Vehicle Holdings*, "Transportation Research Record" 2010, no. 2143.
- Simpson J., *Expert Political Risk Opinions and Banking System Returns: a Revised Banking Market Model*, "American Review of Political Economy" 2007, vol. 5, no. 1.
- Williamson O.E., *The Economics of Organization: The Transaction Cost Approach*, "The American Journal of Sociology" 1981, no. 87 (3).

Artykuły prasowe:

- Belson K., *Car Sharing: Ownership by the Hour*, "New York Times", 10.09.2010.
- Gertz B., *China Builds up Strategic Sea Lanes*, "The Washington Times", 18.01.2005.
- Nanos J., *The End of Ownership*, "Boston Magazine", May 2013.

Źródła internetowe:

- Badalyan L., *The Geopolitics of Pipeline Diplomacy*, 10.10.2012, <http://www.css.ethz.ch/en/services/digital-library/articles/article.html/153575/pdf>.
- Blinick A., *Pipeline Diplomacy. Russian Gas and Putin's Power*, The New Atlantis, <https://www.thenewatlantis.com/publications/pipeline-diplomacy>.
- Graham M., *Digital Work Marketplaces Impose a New Balance of Power*, New Internationalist, 25.05.2016, <https://newint.org/blog/2016/05/25/digital-work-marketplaces-impose-a-new-balance-of-power/>.
- History – Prologue: Political Science, a Postwar Product (1947–1949)*, <https://www.ipsoa.org/history/prologue>.
- Klopp J.M., *Towards a Political Economy of Transportation Policy and Practice in Nairobi*, Urban Forum, 2012, nr 23, <http://www.columbia.edu/~jk2002/publications/Klopp12a.pdf>.
- Koncepcja Strategii przestrzennego rozwoju Rosyjskiej Federacji na period do 2030 goda*, Ministerstwo ekonomicznego rozwoju Rosyjskiej Federacji, Moskwa 2016, http://xn----7sbbhnbqial1ebd4mma.xn--p1ai/uploaded Files/files/Kontsepsiya_SPR.pdf.
- Research: The Geopolitics of Natural Gas*, <https://www.bakerinstitute.org/center-for-energy-studies/research-geopolitics-natural-gas/>.
- Sotttilotta C.E., *Concept and Measurement of Political Risk: From Theory to Practice*, <https://eprints.luiss.it/1279/1/20131217-sotttilotta.pdf>.
- Uzbekistan: politologija objavljena lženaukoj*, http://expert.ru/2015/09/7/uzbekistan-politologiya-ob_yavlena-lzhenaukoj/.

Streszczenie:

W artykule poruszono kwestię przedmiotu politologii i zasadność jego szerszej interpretacji. W danym podejściu stosunki polityczne obejmują całe społeczeństwo i dotyczą wszystkich stosunków społecznych. Zauważyć można tendencję do rozwoju polityki sektorowej i wyodrębniania badań politologicznych w poszczególnych dziedzinach ekonomii i sferach ludzkiej działalności jako samodzielnych dyscyplin czy subdyscyplin politologicznych. Na przykładzie polityki transportowej wykazano, że dopuszczalne jest wyodrębnienie „sektorowych” dyscyplin politologicznych dla niektórych sfer aktywności społeczeństwa, ale wyłącznie dla tych, które stanowią szczególny system stosunków politycznych i społecznych oraz w znaczącym stopniu podlegają wpływowi czynników politycznych bądź same wykazują znaczący wpływ na procesy i stosunki polityczne.

Słowa kluczowe: polityka sektorowa, socjologia sektorowa, polityka transportowa, przedmiot politologii, problem demarkacji.

Contemporary Development of Sectoral Policies on the Example of Transport Policy as a Field for Political Science Research

Abstract:

The problem of the object for political sciences and validity of its broad interpretation are examined in the article. In this extended interpretation, political relations embrace the whole society and all kinds of social relations. The trend to the development of “sectoral political sciences” and differentiation of political researches into separate political scientific disciplines or sub-disciplines. It is evidenced by the example of political studies of transport that “sectoral” political disciplines may be distinguished from other political sciences not for all areas of social life, but only for those, which represent a peculiar system of political and social relations and which are especially exposed to any political factors, or could essentially influenced on political process and relations.

Keywords: sectoral political sciences, sectoral sociology, political studies of transport, object of political science, demarcation problem.