

Wrocław 10.10.2022

dr hab. Tomasz Głowiński prof. UW r.
Uniwersytet Wrocławski
Instytut Historyczny

Recenzja rozprawy doktorskiej mgra Sławomira Jerzego Bajki pt. Systemy i poziomy komunikowania w polskim transporcie kolejowym.

Przedmiotem niniejszej recenzji jest wyżej wymieniona dysertacja przygotowana w Dolnośląskiej Szkole Wyższej pod kierunkiem profesora Uniwersytetu Wrocławskiego dra hab. Andrzeja Łosia i przedłożona do oceny w 2022.

Praca mgra Bajki, o objętości 565 stron, składa się ze Wstępu, sześciu rozdziałów merytorycznych podzielonych (poza rozdziałem szóstym) na podrozdziały (Autor nazywa je blokami), a w nich jeszcze na podpunkty, zamyka ją Zakończenie. Pracę poprzedza obszerny (i bardzo przydatny, wykaz skrótów), a na końcu jej umieszczono Streszczenie, Bibliografię, Wykazy: fotografii, map, rysunków i tabel (takowe znajdują się w treści właściwej pracy), a także dwa załączniki, w których znajdują się ankiety przygotowane przez Autora. Całość została starannie przygotowana edytorsko, nie tylko w warstwie tekstowej (choć zdarzają się błędy edycyjne – głównie literowe), ale, co ważne ze względu na jej temat, także w obszarze ilustracji, zdjęć, map i tabel.

Recenzowana praca jest pracą interdyscyplinarną, co stanowi jej wartość dodaną, choć, co trzeba przyznać, nie ułatwia jej oceny. Składają się na nią w głównej mierze elementy kolejnictwa (rozumianego tu jako nauka), komunikologii (czyli nauki o komunikowaniu), historii gospodarczej i społecznej, medioznawstwa, marketingu, czy wreszcie nauk prawnych. Trudno doprawdy o specjalistę, który dysponowałby szerokimi kompetencjami we wszystkich tych dziedzinach. Piszący te słowa z pewnością takim „kompletem” nie dysponuje, co siłą rzeczy skłania do pokory.

Co do tytułu pracy, który, dla przypomnienia, brzmi „Systemy i poziomy komunikowania w polskim transporcie kolejowym”, stwierdzić należy, że jest on w zasadzie zgodny z treścią przedłożonej dysertacji, choć podkreślić bym tu chciał słowo „w zasadzie”. Z przyczyn omówionych w dalszej części recenzji sugerowałbym w przyszłości, np. gdyby jakaś wersja pracy miała się ukazać drukiem, rozważenie czy nie lepszym byłby tytuł „Systemy i poziomy

komunikowania w polskim kolejnictwie”. Sądzę, że byłby to tytuł jeszcze ściślej oddający zawartość opracowania mgra Bajki.

Konstrukcja omawianej pracy jest, siłą rzeczy, problemowa i trudno nie uznać jej za jedynie właściwą dla tak podjętego tematu. Rozdział pierwszy jest swoistym wprowadzeniem, w którym Autor najpierw przedstawia rudymenta teorii komunikacji, a następnie, w dwóch kolejnych podrozdziałach, omawia zasady komunikacji w przedsiębiorstwach (również w ujęciu historycznym) i w ruchu pociągów. Rozdział ten jest niewątpliwie potrzebny, a zwłaszcza wyjaśnienie samego pojęcia komunikacji i wskazanie, że z perspektywy różnych dyscyplin ma ono różne znaczenie. Ważne także jest zarysowanie, w pierwszym podrozdziale, przez Autora ewolucji i rozwoju form komunikacji interpersonalnej. Nie budzi też wątpliwości zasadność zamieszczenia trzeciego z podrozdziałów, bezpośrednio odnoszącego się do problematyki stanowiącej główną treść pracy. Pokazanie ogólnego modelu struktury systemu sterowania ruchem kolejowym jest niewątpliwie niezbędne dla rozumienia jak istotna jest kwestia komunikacji trzema zasadniczymi grupami urządzeń srk, a zwłaszcza między urządzeniami stacyjnymi i liniowymi.

Natomiast pewien niepokój wywołał podrozdział drugi tego rozdziału, zatytułowany „Komunikacja w przedsiębiorstwie”. Jest on wprawdzie poprawny merytorycznie, ale wątpliwości budzi zasadność umieszczenia go w tym kształcie i w tym miejscu. Jest on w zasadniczej mierze poświęcony problematyce *public relations* w teorii i praktyce, co wydaje się dość istotnym odejściem od sygnalizowanej tytułem problematyki pracy. Oczywiście PR to także komunikacja, ale przecież Autor wyjaśnił już we „Wstępie”, że praca traktuje o „sposobach przekazywania wiadomości pomiędzy co dwoma uczestnikami procesu komunikacyjnego”, co rozszerzone zostało w przypisie o stwierdzenie, że „w języku polskim terminem „komunikacja” określa się też ruch polegający na utrzymywaniu łączności między odległymi od siebie miejscami. Do tego sądzą, że „polski transport kolejowy” nie może zajmować się PR-em, choć ten mogą prowadzić firmy funkcjonujące w obszarze polskiego transportu kolejowego. Dla porządku, wg definicji ze Słownika Języka Polskiego PWN „public relations – część działalności organizacji lub firmy polegająca na tworzeniu i utrzymywaniu jej pozytywnego wizerunku na zewnątrz”.

Dlatego też wcześniej sugerowałem korektę tytułu pracy, a w tym miejscu, idąc dalej, uważam, że podrozdział drugi rozdziału pierwszego recenzowanej pracy, powinien się znaleźć w rozdziale czwartym. Oczywiście na tym etapie jest to nie możliwe, ale może w przyszłości...

Drugi rozdział ocenianej pracy mgra Bajki odnosi się do sfery historycznej – do historii kolejnictwa w Europie, na świecie i, w osobnym podrozdziale – w Polsce. Rozdział ten niewątpliwie pełni pomocniczą rolę w całości opracowania, co oczywiście nie zwalniało Autora ze staranności badawczej. Tej jednak nieco brakło, choć podstawą do prowadzenia narracji była tu przecież tylko literatura przedmiotu. Ta, w głębokim przekonaniu piszącego te słowa, mogła być wykorzystana szerzej i staranniej. Nie sięgnął Autor po żadne opracowanie dotyczące historii gospodarczej świata czy Polski, a takowych nie brakuje – i starszych i nowszych. Zamiast tego przyjął doktorant manierę pisania całych fragmentów narracji za jedną pozyskaną pozycją. Tak jest np. na stronach 128-133, gdy praca B. Orłowskiego przywoływana jest w odwołaniach 18 razy (inne prace na tych stronach – 7 razy). Podobnie jest na stronach 165-167, gdzie praca S. Koziarskiego przywoływana jest 5 razy, a inne tylko raz. I do tego, trzeba jeszcze dodać, że opracowanie B. Orłowskiego „Jak kolej zdobyła świat” wydane przez Krajową Agencję Wydawniczą jest nie dość, że książką bardzo wiekową (wydaną w 1978 r.), ale też ma charakter wyłącznie popularnonaukowy i nie powinno być cytowane jako wiarygodne w pracy naukowej.

Rozdział trzeci „Formy komunikacji wykorzystywane w procesie przewozowym kolei” otwiera zasadniczą część pracy, tę zapowiedzianą jej tytułem. Jest to w mojej ocenie też „najmocniejszy” i najwartościowszy poznawczo rozdział (co w niczym nie ujmuje wartości kolejnych rozdziałów). Można się w nim zapoznać ze stanem prawnym komunikowania się w przestrzeni kolejowej i zgłębić relacje między mediami (masowymi), a światem kolei. Ale nade wszystko poznać systemy kodów stosownych w kolejnictwie (bogato zilustrowany) i podążyć za Autorem analizującym kwestie bezpieczeństwa we współczesnych systemach sterowania ruchem kolejowym. Główna wartość tego rozdziału tkwi w szeroko tu wykorzystanych materiałach źródłowych, analizach i interpretacjach. Pewna słabość, jeśli takowej tu szukać, w przemieszaniu wiedzy fachowej z zakresu kolejnictwa, z medioznawstwem i podstawami nauk o bezpieczeństwie.

Rozdział czwarty pracy można by scharakteryzować w podobny sposób. Ma on dwa wyraźne komponenty: jeden można by nazwać PR-owsko medialny, drugi zaś antykryzysowy. Do pierwszego z nich należą bez wątpienia podrozdziały „Sposoby komunikowania się spółek kolejowych z klientami”, „Budowa wizerunku kolei w oczach społeczeństwa” i „System identyfikacji wizualnej”. Między nimi zaś tkwi podrozdział z zakresu zarządzania antykryzysowego zatytułowany „System zarządzania kryzysowego w kolejnictwie”. Byłoby z wszech miar lepiej, gdyby rozdziały pracy stanowiły grupy

jednorodnych zagadnień, tak, by jej odbiorca nie musiał „przeskakiwać” od kwestii stricte technicznych, kolejowych czy związanych z zarządzaniem przedsiębiorstwami, do sfery medialnej, marketingowej czy wręcz PR-owej. To wyraźnie zaburza odbiór wartościowego poznawczo fragmentu pracy.

Kolejny z rozdziałów przedłożonej do oceny pracy, zatytułowany rozwlekle „Rozważania nad dysfunkcjami w systemie przepływu informacji w przedsiębiorstwach kolejowych oraz ich konsekwencjami” też wykazuje pewną niespójność merytoryczną, tj. wymieszanie różnorodnej materii problemowej. Do tego określenie „rozważania” wyraźnie sugeruje, że Autor nie czuje się na tym gruncie zupełnie pewnie, a jego opracowanie może tu nie nosić charakteru monograficznego. Jak sam zaznaczył - „zjawiska dysfunkcji przepływu informacji w polskich przedsiębiorstwach kolejowych stanowią problem, który jak dotąd nie znalazł większego zainteresowania wśród środowisk naukowych”. Stąd rozdział ten ma charakter w dużej mierze pionierski badawczo i oparty, jak sam Autor zaznaczył, na „dużej praktycznej wiedzy o mechanizmach funkcjonowania całej kolejowej branży, którą trudno jest zdobyć bez wieloletniego doświadczenia w pracy kolejarskiej”, co stanowi jego mocną stronę. Z drugiej jednak strony, przy braku możliwości szerokiej konfrontacji z literaturą przedmiotu, czyni go trudno weryfikowalnym z punktu widzenia naukowego.

Ostatni z zamieszczonych w pracy rozdziałów – rozdział szósty, to jak sam Autor przyznaje, „rozważania o przyszłości komunikacji w kolejnictwie [...] i więcej jest w nich obserwacji o charakterze futurologicznym aniżeli odniesień do konkretnych rozwiązań”. Trudno jest więc recenzentowi, który nie jest „praktykującym” kolejarem, odnieść się do ich wartości. Tym bardziej, że w mojej ocenie futurologia, choć czerpie z warsztatu nauk historycznych i socjologicznych, wciąż jeszcze nie jest nauką o przekonująco zobiektywizowanych cechach i udowodnionych rezultatach badawczych. Niemniej trudno tu z tego powodu czynić Autorowi recenzowanej pracy zarzut, wręcz przeciwnie. Analiza zastanego stanu rzeczy, bez zarysowania perspektyw dalszej ewolucji systemu komunikacji w kolejnictwie, byłaby niepełna.

Niezrozumiałym tylko jest w rozdziale szóstym, dlaczego nagle Autor zarzucił konstrukcyjny szkielet swego dzieła i rozdział ten nie ma podrozdziałów. Nie ma ich zresztą nie tyle faktycznie, co formalnie, bo Autor nie wykazał ich w spisie treści i nie ponumerował, choć faktycznie w tekście one występują. Przyznam, że jest to dla mnie zabieg niezrozumiały i niepotrzebny. Nawet jeśli rozdział ten w istotnej mierze ma charakter szerokich rozważań o

charakterze eseistycznym. Jak wskazałem wyżej, i rozdział piąty też ma w dużej mierze taki charakter.

Zakończenie pracy, zważywszy, że każdy z rozdziałów kończy się osobnym podsumowaniem, jest w dużej mierze powtórzeniem wniosków już pojawiających się wcześniej. Nie jest to w tym wypadku w żadnym stopniu zarzut do Autora, a konsekwencją przyjętego układu. Szkoda tylko, że w Zakończeniu panuje „pewne materii wymieszanie”, co utrudnia czytelnikowi skoncentrowanie się na narracji i wydobyć z niej wartościowych wniosków. Jest to jednak, jak wskazano, właściwe dla całej pracy i wpisuje się w jej naturę.

Zamieszczona w końcowej części recenzowanej dysertacji Bibliografia wymaga poważniejszego pochylenia się nad nią. W mojej ocenie jest ona już w założeniu źle „skrojona”. Autor podzielił ją na Źródła i Literaturę, co w świetle tego co napiszę dalej, zupełnie się nie broni. Chodzi tu zwłaszcza o kategorię Źródła, w której są przeróżne pozycje, często krańcowo od siebie odległe, a więc wymagające od piszącego bardzo różnej krytyki naukowej. W kategorii tej są, by wyliczyć w pierwszej kolejności, artykuły prasowe jak np. Borowicz, R., 2015, *Komunikacja przedsiębiorstwa to wielowątkowy, nieustanny dialog z otoczeniem*, „Wprost”; Gryżewski, M., 2020, *Rodzaje transportu kolejowego i ich charakterystyka*, <https://magazynfakty.pl> czy Koper, A., 2019, *Dyrektywa*, „Gazeta Prawna”. Są tu też opracowania monograficzne, jak np. Ciemnoczułowski, T., 1998, *Z kart historii LHS*; Dwornik, M., 2017, *Historia public relations. Od starożytności do Złotych Spinaczy* czy Solarski, A., 2001, *Historia powstania. Związek Pracodawców Kolejowych PKP*. Nie brak audycji radiowych, stron internetowych czy filmów video. Wszystkie te pozycje nie są w żadnej mierze źródłami w rozumieniu warsztatu naukowego historii i nie powinny się znajdować w tym miejscu.

Nawet jednak, gdyby upierać się, że artykuł prasowy sprzed kilku lat, albo opracowanie sprzed kilkunastu lat, nabrały już waloru źródłowego (choć przecież tak się może stać tylko w pewnym kontekście), to przecież nie powinny być „w jednym worku” z aktami normatywnymi, rocznikami statystycznymi, czy opracowaniami fachowymi z zakresu kolejnictwa. Wszystkie te kategorie powinny być wyodrębnione, a podstawowym kryterium takiego zabiegu powinny być różne zestawy narzędzi krytyki naukowej, jakich każda z tych kategorii indywidualnie wymaga.

Dział Literatura w Bibliografii też nie jest wolny od pewnych mankamentów. Są w nim razem opracowania monograficzne, prace popularnonaukowe, artykuły z czasopism i opracowania ze stron internetowych. Nie ułatwia to krytyki naukowej tak przygotowanego

wykazu, a co trzeba podkreślić – Bibliografię zestawia Autor nie dla siebie, a dla krytycznego czytelnika, tak, by możliwie skutecznie ułatwić mu kontakt naukowy z pracą. Jeśli takimi względami kierował się doktorant, to muszę przyznać, że nie do końca mu się to udało.

Kończąc ocenę merytorycznej wartości przedłożonej do recenzji pracy, warto zwrócić jeszcze uwagę na pewien element aparatu naukowego zastosowanego w pracy, a mianowicie na odwołania do literatury i źródeł. Nie na miejscu będzie tu odnoszenie się do wybranego „systemu” odwołań, który każdy piszący dobiera adekwatnie do własnych doświadczeń i obyczaju panującego w danym środowisku naukowym. Natomiast liczy się w tym przypadku konsekwencja, a z tą był w pracy pewien kłopot. Otóż Autor starał się, przy kolejnych powtarzających się odwołaniach do tej samej pozycji, stosować skrót „Tamże”. Niestety nie było to działanie konsekwentne i na niejednej stronie przywoływana praca jest najpierw w podstawowym zapisie, później w skrócie, a później znów w podstawowym zapisie. Nie jest to oczywiście błąd dyskwalifikujący i zdaje się świadczyć o tym, że niektóre partie tekstu były dodawane później lub uzupełniane i nie przejrano pod kątem ujednolicenia całości pracy na koniec.

Konkluzja:

Recenzowana praca mgra Sławomira Jerzego Bajki, choć nie wolna od pewnych wskazanych błędów, stanowi samodzielny dorobek naukowy doktoranta, który wpisuje się we wspomnianą rozprawą w szersze ramy dociekań nad historią i teraźniejszością polskiego kolejnictwa w XIX, XX i na początku XXI w. Zwrócił on uwagę na nie dość jeszcze rozpoznaną problematykę komunikacji w kolejnictwie, tak w wymiarze wewnętrznym kolei jako pewnego kompletnego świata, jak i w jej wymiarze zewnętrznym i komunikowania się ze społeczeństwem, innymi podmiotami gospodarczymi i prawnymi. Uważam, że omawiana dysertacja spełnia wymagania stawiane rozprawom doktorskim przez Ustawę o stopniach naukowych i tytule naukowym z 14 marca 2003 r. i wnoszę o dopuszczenie mgra Sławomira Jerzego Bajkę do dalszych etapów przewodu doktorskiego.

Tomasz Głowiński

