



Warszawa, 14 listopada 2024

**Recenzja rozprawy doktorskiej mgr. Macieja Chudkiewicza
pt.: „Związki zawodowe jako aktor w procesie
transformacji ustrojowej. Przykład Polskich Kolei
Państwowych”, napisanej pod kierunkiem dr. hab.
Sławomira Sowińskiego, prof. UKSW**

Przedłożona rozprawa doktorska liczy 429 stron, składa się ze *Wstępu*, czterech rozdziałów, *Zakończenia*, *Bibliografii* oraz obszernych załączników zawierających biogramy respondentów, scenariusz wywiadu oraz transkrypcje indywidualnych wywiadów pogłębionych.

Zgodnie z prawem o szkolnictwie wyższym kluczowa dla oceny rozprawy doktorskiej jest odpowiedź na pytanie, czy praca ta służy zidentyfikowaniu ważnego problemu naukowego i proponuje nowatorskie jego rozwiązanie (Art. 187. 1. *Rozprawa doktorska prezentuje ogólną wiedzę teoretyczną kandydata w dyscyplinie albo dyscyplinach oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej lub artystycznej. 2. Przedmiotem rozprawy doktorskiej jest oryginalne rozwiązanie problemu naukowego...*).

Niewątpliwie podjęty przez mgr. Chudkiewicza temat – znaczenie związków zawodowych w przemianach politycznych jest ważny. Wpisuje się on zresztą w szerszą dyskusję na temat roli związków zawodowych we współczesnym świecie, w którym procesy globalizacji stawiają nowe pytania o warunki pracy i prawa pracownicze. W krajach Północy debatuje się o przyczynach osłabienia ruchu związkowego, podczas gdy w krajach globalnego Południa zaczynają być one postrzegane jako narzędzie bardziej sprawiedliwego rozwoju społecznego.

A zatem zagadnienie, któremu poświęca swoją rozprawę mgr Chudkiewicz, z całą pewnością zasługuje na badawcze

Dr hab. Franciszek Kampka, prof. SGGW

Szkoła Główna Gospodarstwa
Wiejskiego w Warszawie

Institut Nauk Socjologicznych i Pedagogiki

Katedra Socjologii

ul. Nowoursynowska 166
bud. 4, pok. 15
02-787 Warszawa
franciszek_kampka@sggw.edu.pl



zainteresowanie, a analiza ta przynieść może znaczące korzyści poznawcze oraz przełożyć się na pogłębienie wiedzy społecznej.

We wstępie Autor przedstawia przedmiot badania i hipotezy, krótko zapowiada koncepcje teoretyczne, strukturę pracy i wykorzystane metody oraz motywy, jakie skłoniły go do podjęcia tego tematu.

Główne pytanie badawcze stawiane przez Autora brzmi: jaką rolę w procesie transformacji ustrojowej Polski po 1989 r. odegrały związki zawodowe działające w PKP? Zgodnie z przyjętą hipotezą, Autor traktuje związki zawodowe jako grupę interesu, która działa, stosując techniki właściwe dla polityki (s.9). Autor zakłada, że związki zawodowe, korzystając ze swojej siły (wynikającej m.in. z liczebności) doprowadziły do zmiany docelowego modelu funkcjonowania kolei w Polsce, wpływając tym samym na transformację systemu kolejowego, a pośrednio całego państwa.

Dalsze pytania i hipotezy szczegółowe, to założenia, że „istotną rolę w procesie restrukturyzacji i prywatyzacji PKP zajmowały nieformalne procesy podejmowania decyzji, na które wpływ miały związki zawodowe” (s. 10), „od początku transformacji ustrojowej rola związków zawodowych w procesie restrukturyzacji jest coraz mniejsza” (s. 11); „poprzez wpływ na restrukturyzację PKP związki zawodowe posiadały realny wpływ na utrzymanie własności państwowej w branży kolejowej oraz zapewnienie przywilejów pracowniczych” (s. 11).

W podsumowaniu Autor przekonująco dowodzi, że wszystkie hipotezy udało mu się potwierdzić. Zanim przejdę do krótkiego omówienia struktury pracy i głównych ustaleń mgr. Chudkiewicza, chciałbym odnieść się do materiału badawczego i metodologii.

Deklarowana na początku triangulacja metod jest uzasadniona. Wywiady, analiza dokumentów i obserwacja uczestnicząca to często wykorzystywany zestaw. Nie do końca zrozumiałe jest, dlaczego Autor ujawnia personalia osób, z którymi przeprowadza wywiady. Anonimizowanie fragmentów wypowiedzi, w sytuacji, gdy czytelnik dostaje imię, nazwisko, biogram i transkrypcję wywiadu nie zapewnia anonimowości badanych. Nie widzę żadnego uzasadnienia dla podania pełnych danych rozmówców. Ich biografie – istotne ze względu na wiedzę i doświadczenie związane z tematem pracy również można było przedstawić w formie uniemożliwiającej identyfikację.

Autor pisze: „Pierwszym etapem badań empirycznych, a jednocześnie momentem przygotowania i konceptualizacji tematu badawczego, był specyficzny rodzaj obserwacji uczestniczącej, czyli taka technika badań, w której [cyt. z Babbiego] *badacz włącza się w obserwowane zdarzenia i analizuje je od wewnątrz*”(s. 20). Autor nazywa obserwacją uczestniczącą, a na kolejnej stronie „specyficznym zwiadem badawczym” okres 2013-2016, gdy sam pracował w PKP. Powtórzenie przymiotnika „specyficzny” ma zapewne sygnalizować, że nie jest to zastosowanie danej metody



w pełni zgodne z normami badawczymi. Mam poważne wątpliwości, czy w ogóle można tu mówić o obserwacji uczestniczącej. Nie neguję istotności wiedzy, jaką zdobył Autor dzięki obserwacji badanej instytucji od wewnątrz, sam jednak przyznaje, że był to dopiero etap konceptualizacji tematu pracy, nie możemy zatem mówić o świadomie zaprojektowanym badaniu, pomijając już nawet etyczną kwestię, czy współpracownicy Autora mieli świadomość, że są uczestnikami badania.

Przechodząc do struktury pracy, należy zaznaczyć, że przyjęta przez Autora forma: „Struktura pracy mieć będzie charakter piętrowej konstrukcji, w której każdy kolejny rozdział stanowi spojrzenie na te same kwestie z nieco innego poziomu interpretacyjnego czy teoretycznego” jest rozwiązaniem dość ryzykownym. Niesie ze sobą bowiem konieczność powtórzeń, czasem zaś pozostawia pewne sprawy w zawieszeniu, by powrócić do nich w kolejnych rozdziałach. Odbija się to, niestety, na klarowności wyводу.

Rozdział I przedstawia historię przekształceń PKP w latach 1989-2015. Autor na podstawie literatury przedmiotu zwięźle omawia historię polskich kolei, skupiając się na wyzwaniach po 1989 roku. W wywodzie tym niekiedy pojawiają się opinie, które wymagałyby wyjaśnienia, np. na s. 29 czytamy: „kilkanaście lat po rozpoczęciu procesów transformacyjnych eksperci rządowi (*sic!*) wskazywali na brak konsekwentnej polityki transportowej Polski w latach dziewięćdziesiątych i później”. Dlaczego *sic!*? Co ma to sugerować? Na kolejnej stronie, po obszernym cytacie z dokumentu z 2008 roku, pada stwierdzenie: „Po wielu latach od przyjęcia master planu widać, że sytuacja na kolei uległa generalnej poprawie”. Takie stwierdzenie w pracy naukowej wymaga uzasadnienia. Wywód dotyczący zmian na kolei zasadniczo prowadzony jest w sposób chronologiczny, aczkolwiek w chronologii tej Autor wykorzystuje różne porządki – raz jest to kryterium gospodarcze, raz prawne, raz związane z działaniami rządu, raz z personalnymi zmianami we władzach PKP. Idąc tym tropem, można byłoby odnieść wrażenie, że np. w latach 90. tym, co decydowało o sytuacji kolei, były czynniki ekonomiczne, a w latach 2012-2015 osobiste poglądy prezesów spółek. Oczywiście Autor tego nie sugeruje, nie znajduję jednak w pełni uzasadnienia dla struktury rozdziału. Co więcej, z rozdziału tego nie wynika uzasadnienie dla przyjętej przez Autora cezury czasowej – dlaczego rok 2015 miałby zostać uznany za datę graniczną (kończącą?) i jakiego procesu?

Rozdział II poświęcony jest związkom zawodowym. W pierwszej części Autor omawia sytuację i przemianę związków zawodowych w ogóle, a następnie w Polsce po 1989 r., dalsze części skupione są na związkach zawodowych w PKP. Autor opisuje ich funkcjonowanie, obszary wpływów oraz kwestie sporne. Jednak mimo tego z założenia klarownego podziału nie udało się uniknąć pewnych niejasności lub powtórzeń i w efekcie kilkakrotnie czytamy o początkach ruchu związkowego w Polsce (s. 65, 81, 94) czy przynależności pracowników do związków zawodowych (s. 67, 85).



W podrozdziale dotyczącym obszarów wpływów związków zawodowych w PKP po 1989 roku Autor wspomina o grach prowadzonych przez związkowców z politykami (nieformalne rozmowy w czasie świątecznych spotkań, startowanie związkowców z partyjnych list wyborczych), a następnie wymienia obszary: restrukturyzacja i prywatyzacja, wydzielenie Przewozów Regionalnych i spółek samorządowych (czy nie był to element restrukturyzacji i prywatyzacji?), przywileje pracownicze, spory personalne i stanowiska, kwestie emerytalne. Nie jest do końca jasne, jak te obszary wpływów opisane na stronach 103-115, mają się do „obszarów wpływów na linii związku zawodowe – władze PKP i administracja rządowa” (s. 115-119). Podobnie nie w pełni uzasadnione jest powracanie do wcześniej omówionych spraw, tym razem w podrozdziale zatytułowanym Kwestie sporne (s. 119 i nast.). Zauważalna jest też pewna nieciągłość w wywodzie. Np. na s. 107 czytamy o pytaniach referendalnych przygotowanych przez związki, ale nie ma już informacji o tym, czy referendum się odbyło. W podrozdziale: przywileje pracownicze czytamy: „Zanim związkom zawodowym udało się wywalczyć pozostawienie systemu ulg przejazdowych w akceptowalnym przez nich kształcie przeszły one drogę, która na wiele lat zmieniła model funkcjonowania ich w polskim systemie politycznym” – następnie pojawia się jakiś krótki opis konfliktu wokół biletu sieciowego, jednak nie dowiadujemy się niczego o ulgach przejazdowych. Być może trudnością, z jaką mierzył się Autor w tym i innych przypadkach było tak głębokie zaangażowanie w badany temat i instytucję, że pewne rzeczy wydawały mu się oczywiste.

Rozdział III to analiza związków zawodowych jako grup interesu. To z pewnością kluczowy rozdział z punktu widzenia postawionych przez Autora hipotez badawczych. Przegląd literatury przedmiotu prowadzi Autora do refleksji na temat problemów definicyjnych i różnic w określaniu typów grup interesu. Szkoda jedynie, iż Autor poprzestał na zreferowaniu prac wybranych autorów, ale nie określił własnego stanowiska wobec nich. Nie chodzi o zaproponowanie nowej definicji, ale wskazanie, która z referowanych koncepcji jest mu najbliższa, a z którą się nie zgadza. Taka deklaracja pojawia się dopiero w odniesieniu do korporacjonizmu, który mgr Chudkiewicz uznaje za „najbardziej przydatne podejście do analizy działalności związków zawodowych i ich wpływu na system polityczny” (s. 142). Można jedynie zastanawiać się, dlaczego perspektywa ta nie pojawiła się wśród zasygnalizowanych we wstępie koncepcji teoretycznych.

Wśród narzędzi i technik działań Autor wyróżnia działania formalne i nieformalne. Wśród tych ostatnich wymienia: organizację i mobilizację działaczy, działania eksperckie, promocyjne i lobbingsowe (choć lobbying został omówiony wcześniej w odrębnym podrozdziale). Krótko opisuje także „działania na styku z polityką i politykami”, czyli próby wejścia działaczy związkowych do parlamentu oraz spotkania z politykami. Kluczowy jest podrozdział dotyczący próby oceny skuteczności działań związków. Autor zdecydował się na przyjęcie następującego kryterium oceny: „oceną skuteczności będą deklaracje badanych respondentów, ekspertów, polityków, członków zarządu spółek kolejowych oraz samych przedstawicieli związków zawodowych. Przy czym ocena



ta odbywać się będzie zarówno na poziomie dotyczącym generalnych przekształceń sektora kolejowego, jak i poszczególnych, konkretnych działań” (s. 166).

Przy takim założeniu, pojawia się u czytelnika pewna trudność w interpretacji stwierdzeń typu: „Choć w kolejnych latach po 1989 r. znaczenie związków zawodowych było marginalizowane, jednak ich wkład w obecny obraz PKP jest bezsprzeczny” (s. 168, zresztą niemalże identyczne zdanie zostaje powtórzone na s. 175). Czy jest to ocena respondentów? Czy jest to ocena Autora? Tym bardziej, że np. na s.174 czytamy: „Podsumowując, należy jasno ocenić, że związki zawodowe w interesującym nas okresie w PKP miały kluczowy wpływ na kształt i sposób oraz czas przekształceń w tej branży. Zwracają na to uwagę sami badani...”.

Autor stawia też tezę, że „siła związków zawodowych zaczęła wraz z upływem lat znacząco maleć. Można nawet zaryzykować twierdzenie, że związki przegrały walkę o własną podmiotowość i dziś pozostają cieniem własnej siły” (s. 187). Jako przyczyny tej sytuacji Doktorant wymienia brak odpowiednich środków na promocję i przedstawianie opinii publicznej przekonań, wartości, stanowisk i potrzeb związków, zmianę pokoleniową i kulturową, malejącą liczebność związków – dwa ostatnie zjawiska są często wskazywane w toczących się dziś dyskusjach na temat ruchu związkowego.

W podsumowaniu rozdziału Autor wraca do koncepcji korporacjonizmu, pokazując, dlaczego działanie związków wykraczało poza troskę o sytuację socjalną pracowników i odnosiło się do całości przekształceń sektora transportowego. Odwołanie do pluralizmu pozwala Autorowi pokazać przyczyny niepowodzeń niektórych akcji związków. Teoria grup interesu dostarcza zaś wyjaśnień, dlaczego siła związków słabnie.

W Rozdziale IV Autor ponownie pyta o rolę związków zawodowych w transformacji ustrojowej. Jeśli przez ustrój państwa rozumiemy sposób sprawowania władzy publicznej, strukturę i kompetencje organów państwa, można się zastanawiać, czy istotnie związki zawodowe miały (i czy w ogóle powinny mieć) udział w transformacji ustroju państwa po 1989 roku, czyli wdrożeniu instytucji i procedur demokratycznych. Wydaje się jednak, że Autor zamiennie stosuje dwa pojęcia: ustrój państwa i system polityczny, traktując je jako synonimy. System polityczny istotnie obejmuje relacje między różnymi aktorami społecznymi (w tym związkami zawodowymi) dotyczące spraw politycznych. Związki zawodowe mają do spełnienia ważną rolę w systemie politycznym i z całą pewnością w znaczący sposób oddziaływały na transformację systemu politycznego w Polsce. W moim przekonaniu wyjaśnienie podstawowych pojęć używanych w pracy byłoby bardzo korzystne.

Autor dowodzi, że związki zawodowe pozostają „istotnym aktorem gry politycznej, także w odniesieniu do polityki gospodarczej” (s. 218), odgrywają ważną rolę w procesach dialogu społecznego. Rozważając udział związków w procesie demokratyzacji, Autor stwierdza, że zasługą związków jest łagodzenie napięć między pracownikami a państwem w okresie transformacji,



podkreślając również niejednoznaczność ocen, jakie mogą być przypisywane działaniom związków w kontekście hamowania przemian.

Przy tak obszernym temacie, jakim są kwestie relacji między aktorami politycznymi, władzy rozumianej jako wpływ, grup interesu, transformacji itd. rzeczą zrozumiałą jest, że bibliografia, z jakiej korzystał Autor, jest wyborem. Przyjmuję w pełni prawo Autora do takiego wyboru.

Za błąd redakcyjny uznaję wprowadzenie dwukrotnie pozycji Olsona – polskiego tłumaczenia *Logiki działania zbiorowego* oraz oryginału (opatrzonego niewłaściwym opisem bibliograficznym). W bibliografii brakuje pracy Lukesa, którego koncepcja władzy służy Autorowi za teoretyczny punkt odniesienia. Brakuje przywoływanej w przypisie pracy Babbiego z zakresu metodologii. We fragmencie odnoszącym się do koncepcji teoretycznej Autor zacytował fragment mojej pracy dotyczącej etyki i polityki. Nie skorzystał jednak z mojej książki poświęconej bezpośrednio związkom zawodowym i to właśnie w okresie transformacji. Podobnie – Autor przywołuje dwa artykuły Richarda Hymana, ale nie odwołuje się do żadnej z jego przekrojowych prac, jak np. *Understanding European Trade Unionism: Between Market, Class and Society* czy *Trade Unions in Western Europe: Hard Times, Hard Choices*, które nawet jeśli nie dotyczą wprost Polski, mogłyby posłużyć jako ważny punkt odniesienia w interpretacji wyników analizy.

Konkluzje

W świetle przeprowadzonej analizy i oceny rozprawy doktorskiej Pana mgr. Macieja Chudkiewicza należy stwierdzić, że kryteria wymagane dla uzyskania stopnia naukowego zostały spełnione.

Przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska podejmuje istotny problem naukowy. Autor wskazał – na podstawie badań własnych – znaczenie związków zawodowych w PKP w procesie przemian polityczno-gospodarczych. Autor wykazał się umiejętnością sformułowania problemu badawczego, doboru metod, kompetencjami analitycznymi. Rozprawa przynosi nową wiedzę na temat wycinka życia publicznego, jakim w ostatnich kilkudziesięciu latach w Polsce była aktywność kolejowych związków zawodowych.

Powyższe stwierdzenia uzasadniają pozytywną konkluzję o uznaniu recenzowanej pracy za podstawę do nadania Doktorantowi stopnia doktora nauk społecznych w dyscyplinie nauki o polityce i administracji.

Franciszek Knapke