

Toruń, 29 września 2022 roku

dr hab. Aleksandra Seklecka, prof. UMK

Katedra Komunikacji, Mediów i Dziennikarstwa

Instytut Badań Informacji i Komunikacji

Wydział Filozofii i Nauk Społecznych

Uniwersytet Mikołaja Kopernika

Recenzja pracy doktorskiej Sławomira Jerzego Bajki pt. „Systemy i poziomy komunikowania w polskim transporcie kolejowym”

Dyscyplina nauki o komunikacji społecznej i mediach jest bardzo różnorodna. Skupia naukowców z obszaru dziennikarstwa, public relations, kognitywistyki czy informatologii i bibliologii. Co więcej, tematy dotyczące komunikowania mogą być przedmiotem zainteresowania badaczy wielu innych dyscyplin czy nawet dziedzin nauki. Przykładem jest niniejsza rozprawa, która z jednej strony odnosi się do problemu komunikacji społecznej, z drugiej jednak mogłaby być przypisana do dziedziny nauk inżyniersko-technicznych (oczywiście po położeniu akcentu na inne aspekty kolejnictwa). To pokazuje interdyscyplinarny charakter wielu obszarów i problemów naukowych i z takim mamy do czynienia w tym przypadku.

1. Oryginalność problemu naukowego

Rozprawa doktorska mgr. Sławomira Jerzego Bajki pt. „Systemy i poziomy komunikowania w polskim transporcie kolejowym” napisana pod kierunkiem prof. UWr dr. hab. Andrzeja Łosia i dr. Marka Zimnaka dotyczy szeroko pojętej problematyki komunikacji społecznej w transporcie kolejowym. Jak sam Autor podkreśla, podjął się badania obszaru do tej pory niezbadanego (s. 13), co wpływa na oryginalność tematyki samej rozprawy. Jednakże brak jednoznacznie wskazanego problemu badawczego

sprawia, że Czytelnik przez większość pracy musi się domyślać, jaki problem naukowy jest rozwiązywany.

2. Metodologia

Jednym ze słabszych punktów recenzowanej rozprawy jest metodologia, a właściwie brak wielu podstawowych kategorii metodologicznych, takich jak problem badawczy (jest tylko przedmiot badań, choć sformułowany w sposób zawiły), populacji i metody doboru próby w przypadku badań ankietowych. Zagadnienia metodologiczne znajdują się w różnych częściach pracy, np. w rozdziale piątym i przede wszystkim w streszczeniu zamieszczonym na końcu pracy. Sprawia to wrażenie, że metodologia mogła być opracowywana na końcu całego procesu badawczego. Przydałby się osobny rozdział metodologiczny lub szersze odniesienie się do tych zagadnień już na samym wstępie, aby Czytelnik nie musiał się domyślać, jaki problem rozwiązuje Autor.

Jest to o tyle kluczowe, że obszar badań jest bardzo szeroki, od komunikacji interpersonalnej, zagadnienia wizerunku, po zarządzanie sytuacją kryzysową i sygnalizację w ruchu pociągów. Temat powinien być zawężony do konkretnego obszaru komunikacji, jak również określonego studium przypadku. Być może warto byłoby zawęzić również ramy czasowe niniejszej pracy. Ponadto wskazanie problemu badawczego ułatwiłoby Autorowi konceptualizację i operacjonalizację badanych kategorii, jak również dobranie próby badawczej. Natomiast Czytelnikowi łatwiej byłoby odczytać i zrozumieć prezentowane zagadnienia.

Przedmiot rozprawy sformułowany jest dość zawiły: „przedmiotem niniejszej rozprawy będzie przeszłość i teraźniejszość istoty oraz funkcji szeroko rozumianej komunikacji w polskim kolejnictwie, analizowane na tle istotnych procesów zachodzących w tej gałęzi transportu w Europie”. Wyrażenie „przeszłość i teraźniejszość istoty oraz funkcji szeroko rozumianej komunikacji” wydaje się mało zgrabnym sformułowaniem z punktu widzenia zasad języka polskiego. Warto też wspomnieć, że przedmiotem badań jest obiekt zainteresowań badacza, a problemem, którego tu brakuje jest działanie wykonywane na przedmiocie badań.

O celach badania Autor wspomina dopiero w zakończeniu pracy i wskazuje, iż celem jest „zbadanie wpływu rozwoju systemów komunikacyjnych w transporcie kolejowym na najważniejsze aspekty funkcjonowania całej branży” (s. 514). Jest to bardzo ambitne

zadanie, zważywszy na tak szeroki temat oraz okres badania. Domyślam się, że na funkcjonowanie całej branży kolejowej wpływa wiele czynników, nie tylko te związane z rozwojem systemów komunikacyjnych, dlatego kluczowe byłoby tu zoperacjonalizowanie badanych kategorii.

Autor postawił hipotezę (którą nazywa tezą): „Rozwój systemów komunikacyjnych w transporcie kolejowym miał zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo i efektywność ekonomiczną transportu kolejowego”. Jest ona trudna do zbadania, bo wymaga wykazania, że bezpieczeństwo czy efektywność ekonomiczna transportu kolejowego zależą właśnie od konkretnej zmiennej (rozwój systemów komunikacyjnych), a nie innych zmiennych. Autor nie dokonał operacjonalizacji badanych kategorii, stąd znów dopiero na podstawie analizy przeprowadzonej w rozdziale piątym, możemy się dowiedzieć co *de facto* było brane pod uwagę przy weryfikacji tej hipotezy. I tutaj pojawia się pytanie, czy na wypadki na kolei mają wpływ tylko systemy komunikacyjne stosowane na kolei czy też inne zmienne, np. czynniki atmosferyczne itd.? Podobne wątpliwości można mieć w przypadku badania relacji między rozwojem systemów komunikacji a efektywnością ekonomiczną. W tym miejscu brakuje pogłębionej analizy różnego rodzaju artefaktów. Ponadto warto też zwrócić uwagę, iż Autor operuje słowem „teza”, jednak w praktyce jest to hipoteza, gdyż mamy wskazane przynajmniej dwie zmienne, a sam Doktorant zadaje pytanie: „Czy jest ona prawdziwa? Niniejsza analiza pozwoli ją zweryfikować”. Tym samym Autor nie analizuje konkretnych przykładów na poparcie tezy, tylko stara się zweryfikować (potwierdzić/nie potwierdzić) postawioną hipotezę.

Doktorant w pracy wykorzystał ankietę do zbadania opinii podróżnych, jak i pracowników na temat technik komunikacji na kolei. Samo narzędzie jest bardzo skromne (pytania z kafeterią tak/nie), a tym samym analiza przeprowadzona na podstawie zebranych danych – dość powierzchowna (s. 431). W ankiecie skierowanej do osób korzystających z kolejowych usług transportowych nie ma zapewnienia o anonimowości i brakuje instrukcji. Ponadto wstępy w ankietach zawierają sformułowania sugerujące, np.: „jednak czy te przechwałki znajdują swe odzwierciedlenie w rzeczywistości?”. Pierwsze pytanie w ankiecie skierowanej do podróżnych (Czy uważa Pan/Pani, że postępujący w ostatniej dekadzie rozwój technologiczny w Polskich Kolejach Państwowych przyczynił się do zwiększenia bezpieczeństwa świadczonych usług transportowych) jest bardzo ogólne i można założyć, że respondenci mogli różnie rozumieć rozwój technologiczny czy bezpieczeństwo świadczonych usług. Takie zdanie

mogłoby być pytaniem badawczym, a nie pytaniem w ankiecie. W konsekwencji do wyników analiz opartych na odpowiedziach z tego pytania należałoby podchodzić z dużą rezerwą. Zresztą w przypisie 289 sam Autor wskazuje na wątpliwości co możliwości zbadania obiektywnych poglądów respondentów, tłumacząc to co prawda innymi przesłankami. W jednym z fragmentów pracy Autor używa sformułowania „metoda sondażu i badania opinii” (s. 522). Czy jest to jakaś nowa metoda? Autor nie wskazuje również wszystkich metod wykorzystanych do zebrania i analizy danych (wiemy o analizie dokumentów i ankiecie). Czasem Autor pisze o obserwacji (np. „Jak wynika z obserwacji spokój podczas realizacji usługi transportowej...”, s. 445), choć wydaje mi się, że nie ma on na myśli obserwacji jako metody badawczej.

W pracy brakuje również operacjonalizacji kategorii, które znajdują się w hipotezie. Gdyby Autor wskazał, co będzie brał pod uwagę przy weryfikacji poszczególnych jej części, analiza miałaby bardziej uporządkowany charakter. Bez operacjonalizacji Czytelnik nie wie na jakiej podstawie są prezentowane stwierdzenia i wnioski. Mam wrażenie, że wiele uwag (zresztą bardzo interesujących) jest pokłosiem pracy, a w konsekwencji doświadczenia zdobytego przez Autora w firmach kolejowych, co nie jest niczym złym. Jednakże w pracy naukowej warto oddzielać własne opinie od badań naukowych. W tym kontekście należałoby wskazać narzędzia i procedury, które zastosował Autor, by nie uchybić etyce w ramach prowadzonych badań naukowych. Należy zatem odnieść się do potencjalnych wątpliwości związanych z interpretatywnym oraz (do pewnego stopnia) zaangażowanym charakterem projektu.

3. Struktura i zawartość rozprawy

Rozprawa składa się z sześciu rozdziałów, wstępu, zakończenia, bibliografii, spisów oraz aneksu w postaci formularzy ankiet.

Rozdział pierwszy jest poświęcony teoretycznym podstawom komunikacji. Autor przedstawia teorie komunikacji, podstawowe zagadnienia związane z teorią public relations, a także ogólną charakterystykę sygnalizacji w ruchu pociągów. Tak różnorodna tematyka jest przedstawiona w sposób bardzo powierzchowny. W części teoretycznej zostało zaprezentowanych kilkadziesiąt pojęć z bardzo różnych dyscyplin naukowych (głównie nauki o komunikacji społecznej i mediach oraz socjologii), co z jednej strony pokazuje szeroki zakres wiedzy Autora, ale z drugiej wydaje się niepotrzebne.

Przynajmniej z części kategorii typowo socjologicznych można byłoby zrezygnować. Kluczowym pojęciem dla pracy jest „komunikacja” i właśnie ono wymagałoby pogłębionych analiz, np. przedstawienia rozumienia samego pojęcia przez różnych badaczy.

W rozdziale pierwszym Autor pisze, że „sygnały w procesie kolejowej komunikacji interpersonalnej odgrywają nieocenioną rolę” (s. 106). Moim zdaniem nie jest to komunikacja interpersonalna, gdyż ta wymaga interakcji obu stron w postaci komunikatów zwrotnych. Reakcja człowieka, np. na światło semafora jest komunikacją człowieka z maszyną i o ile mi wiadomo zignorowanie tego sygnału nie wywoła reakcji urzędnika. Gdyby było jednak inaczej, Autor powinien ten aspekt szerzej omówić w części teoretycznej i przedstawić teorie oraz koncepcje dotyczące tego wątku. Oczywiście komunikacja interpersonalna może być zapośredniczona, np. poprzez Messenger, jednak wydaje mi się, że mamy tu do czynienia z inną sytuacją niż w przypadku sygnałów świetlnych i dźwiękowych stosowanych na kolei. Co więcej, sam Autor przytacza w swojej pracy, iż komunikacja interpersonalna odnosi się do procesu komunikacji międzyludzkiej (s. 26-27).

Ponadto w sytuacji poruszania tak wielu wątków teoretycznych zbędny wydaje się podrozdział 1.2.6 prezentujący zarys historyczny public relations na świecie i w Polsce. W pierwszym rozdziale można zauważyć też brak konsekwencji w strukturze podrozdziałów: jedne zawierają podsumowanie (1.1.1), inne – nie (1.1.2).

Drugi rozdział jest poświęcony historii kolejnictwa i jest on na wysokim poziomie faktograficznym. Jednak część historyczna dotycząca rozwoju kolei jest zbyt szczegółowa. Rozumiem, że Autor starał się pokazać swoją wiedzę w tym obszarze, ale doktorat dotyczy dyscypliny nauki o komunikacji społecznej i mediach. Przy okazji, te nauki są dyscypliną, a nie dziedziną naukową (s. 122).

W trzecim rozdziale Doktorant opisuje formy komunikacji wykorzystywane w procesie przewozowym kolei. Autor przedstawia takie zagadnienia, jak: kolejowe akty prawne, systemy kodów stosowanych w kolejnictwie, media w służbie kolei oraz bezpieczeństwo we współczesnych systemach kierowania. Przedostatni podrozdział jest omówiony pobieżnie, co wynika z wielu wątków poruszonych w tym rozdziale, ale jest też kolejnym przykładem potwierdzającym konieczność ograniczenia pola badawczego.

Rozdział czwarty dotyczy komunikacji między przedsiębiorstwami kolejowymi a ich klientami i moim zdaniem powinien być bardziej empiryczny. Co prawda Autor przytacza

dwa badania ankietowe: ankietę skierowaną do osób korzystających z kolejowych usług transportowych i ankietę skierowaną do pracowników kolei (w załączniku w tytule tej drugiej ankiety chyba jest błąd), jednak ten wątek powinien być omówiony szerzej, szczególnie w kontekście wewnętrznej i zewnętrznej komunikacji public relations. Tym bardziej, że jako pracownik przedsiębiorstw kolejowych Autor zapewne ma szerszy dostęp do respondentów, ale też różnych materiałów wewnętrznych (raportów, dokumentów). Niektóre stwierdzenia Autora nie są poparte dowodami (statystykami, badaniami własnymi, literaturą), np.: „W połączeniu z wypaleniem zawodowym i strachem przed zmianami powoduje, że są oni niezadowoleni i sfutrowani, co bezpośrednio rzutuje na jakość świadczonych przez nich pracy” (s. 353). Ta sama uwaga dotyczy przypisu 212, w którym Autor pisze o nastawieniu młodego pokolenia do pracy w sektorze kolejowym. Również część zatytułowana „Techniki internal PR” (s. 354-355) zawiera stwierdzenia Doktoranta nie poparte żadnymi danymi.

W części teoretycznej Autor prawidłowo konceptualizuje pojęcie kryzysu i sytuacji kryzysowej, jednak w podrozdziałach 4.3.1, 4.3.2 bardziej odnosi się do sytuacji kryzysowych charakterystycznych dla nauk o bezpieczeństwie niż nauk o komunikacji społecznej i mediach, w których to zarządzanie sytuacją kryzysową jest nieco inaczej rozumiane. W przypadku tych pierwszych nacisk jest kładziony na zapewnienie bezpieczeństwa, a w przypadku tych drugich na – działania komunikacyjne (informacyjne, wizerunkowe). W podrozdziale 4.3.2 Autor niewiele pisze o tych drugich. Tutaj należałoby przedstawić konkretne przykłady kryzysów i zarządzania sytuacją kryzysową na kolei.

W rozdziale piątym pt. „Rozważania nad dysfunkcjami w systemie przepływu informacji w przedsiębiorstwach kolejowych oraz ich konsekwencjami” Autor przedstawia swoje refleksje na temat dysfunkcji i zmian, jakie powinny nastąpić w komunikacji na kolei. Te rozważania to część analityczna pracy, a nie tylko opisowa, co jest jej atutem. Dzięki temu Doktorant pokazuje nie tylko swoją szeroką wiedzę na temat badanego problemu, ale również heurystyczne umiejętności. Autor ujął tu badany problem w sposób analityczny i interpretacyjny.

Rozdział szósty to bardzo interesujące i wydaje mi się istotne rozważania o przyszłości komunikacji w kolejnictwie. Poprzez formułowanie prognoz Czytelnik może dostrzec analityczne, heurystyczne i interpretacyjne umiejętności Doktoranta. Ponadto rozdział ten stanowi swoiste domknięcie badanej problematyki.

4. Styl i aspekty techniczne

Autor opanował technikę pisania pracy doktorskiej i posługuje się poprawnym językiem. Zdarzają się błędy stylistyczne (np. „dnia dzisiejszego” – s. 399), interpunkcyjne (np. s. 30, 73) czy literówki (np. s. 31, 67, 69, s. 437), jednak nie wpływają one na proces dekodowania treści przez Czytelnika. Warto zwrócić też uwagę, że nie stosuje się podwójnego zapisu <tw. „dobrego wychowania”> (s. 36), gdyż cudzysłów oznacza to samo co <tw.>. Podobnie jest w przypadku cytatów. Czasem Autor używa cudzysłówów i kursyw (np. s. 73), a w innym miejscu – kursyw (s. 73). Wystarczy stosowanie tylko jednej formy. Tym samym brakuje tu konsekwencji w zapisie, podobnie jak w wyrażeniu public relations (s. 80), „Public Relations” (s. 80, 343) i Public Relations (343). Ponadto Autor nadużywa przymiotnika „ogromny”, hiperbolizując w ten sposób prezentowane wypowiedzi.

5. Przypisy i literatura

Na dwudziestu ośmiu stronach bibliografii znajdują się bardzo różne pozycje: dokumenty, literatura z obszaru kolejnictwa, komunikacji, socjologii i public relations. W moim przekonaniu bibliografia zawiera podstawowe prace z obszaru komunikacji, choć z uwagi na szerokie pole badawcze nie sposób ująć wszystkich prac. W niektórych miejscach brakuje przypisów, np. w przypadku cytowania czy parafrazowania dokumentów wewnętrznych. Ponadto Autor powołuje się na klasyfikację Ekmana i Friesena (s. 32), nie przytaczając źródła pierwotnego (jest tylko książka Stewarda). W przypisie 208 Autor wspomina o książce Karola Trammera – warto podać pełny zapis bibliograficzny według standardów przyjętych w pracy. W przypadku prezentowania aktów prawnych, np. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa dnia 16 marca 2016 r. należałoby wziąć w cudzysłów cytowane fragmenty rozporządzenia i wskazać numer artykułów. Ułatwiłoby to Czytelnikowi odnalezienie określonego fragmentu wypowiedzi w przytaczanym dokumencie.

Podsumowanie

Ocena rozprawy nie jest łatwa, gdyż praca jest nierówna. Z jednej strony Autor popełnił wiele błędów natury metodologicznej, takich jak: brak jasno postawionego

problemu badawczego, zbyt szerokie pole badań, brak operacjonalizacji badanych kategorii i brak wskazania metody doboru próby. Natomiast w postawionej hipotezie, wybranej metodzie czy w konceptualizacji widać pewne braki.

Z drugiej strony sama tematyka komunikacji w polskim kolejnictwie jest – jak to nazywa Autor – *terra incognita*. Moim zdaniem jest to interesujące opracowanie, wnoszące nowe spojrzenie w proces komunikacji społecznej. Należy także docenić Autora za implementację teorii modelu Shannona i Weavera do procesu komunikacji w systemie sygnalizacji przytorowej (s. 98). Przykład ten wskazuje, że Autor potrafi wykorzystać oraz przełożyć teorie i pojęcia na bardziej praktyczne aspekty badanego problemu. Ponadto w rozdziałach piątym i szóstym Autor, spoglądając krytycznie na analizowane zagadnienia i podając propozycje usprawnień systemu zarządzania przepływem informacji i przyszłe formy komunikacji w transporcie kolejowym, pokazuje, że ma szeroką wiedzę i umiejętności analityczne, heurystyczne i interpretacyjne.

Podsumowując stwierdzam, że praca mgr. Sławomira Jerzego Bajki porusza problematykę z obszaru dyscypliny nauki o komunikacji społecznej i mediach. Praca, choć niepozbawiona mankamentów wymienionych w niemiejszej recenzji, spełnia warunki określone w art. 13 ust. 1 Ustawy z 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki. Autor posiada szeroką (choć w części teoretycznej ze względu na wielość wątków powierzchownie przedstawioną) wiedzę z obszaru dyscypliny nauki o komunikacji społecznej i mediach. Na tej podstawie wnioskuję o dopuszczenie mgr. Sławomira Jerzego Bajki do publicznej obrony rozprawy doktorskiej oraz dalszych etapów postępowania.

Aleksandro Selichev