

dr Arkadiusz Kołodziej
Instytut Socjologii
Wydział Nauk Społecznych
Uniwersytet Szczeciński

Autoreferat

1. Imię i nazwisko: Arkadiusz Kołodziej

2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe

- doktor nauk humanistycznych w zakresie socjologii.

Uniwersytet Śląski w Katowicach, Wydział Nauk Społecznych (stopień naukowy nadany uchwałą Rady Wydziału Nauk Społecznych z dnia 14 lipca 2009 roku).

Tytułu rozprawy doktorskiej: Źródła sceptycyzmu przewidystycznego w obrębie nauk społecznych – w stronę alternatywnej funkcji prognozowania.

Podmiot nadający stopień: Uniwersytet Śląski w Katowicach, Wydział Nauk Społecznych.

Promotor w przewodzie doktorskim: prof. US dr hab. Bogdan Gębski.

Recenzenci w przewodzie doktorskim: prof. dr hab. Andrzej Sakson, dr hab. Leszek A. Gruszczyński.

- magister socjologii, Uniwersytet Szczeciński.

Wydział Humanistyczny - tytuł uzyskany w dniu 20 czerwca 2001 roku.

3. Informacja o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych lub artystycznych

2002 – 2009 - stanowisko asystenta na Wydziale Humanistycznym Uniwersytetu Szczecińskiego, Instytut Socjologii.

2009 – 2019 - stanowisko adiunkta na Wydziale Humanistycznym Uniwersytetu Szczecińskiego, Instytut Socjologii.

2019 - do chwili obecnej - stanowisko adiunkta na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu Szczecińskiego, Instytut Socjologii.

4. Omówienie osiągnięć, o których mowa w art. 219 ust. 1 pkt. 2 Ustawy.

Monografia pt.: **Marynarze floty transportowej w świetle studiów nad strukturą społeczną**

Autor: **Arkadiusz Kołodziej**

Wydawca: **Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego**

Miejsce i rok wydania: **Szczecin 2019**

ISBN: **978-83-7972-314-0**

Liczba stron: **402**

Recenzenci wydawniczy:

prof. dr hab. Danuta Walczak-Duraj

prof. dr hab. Stanisław Kosiński

Przedstawiona przeze mnie monografia zatytułowana *Marynarze floty transportowej w świetle studiów nad strukturą społeczną* stanowi zwieńczenie moich dotychczasowych studiów naukowych. Studia te, prowadzone przeze mnie zarówno w wymiarze teoretycznym jak i empirycznym, obejmowały problematykę z zakresu: socjologii morskiej (ze szczególnym uwzględnieniem kategorii ludzi morza), teorii struktury społecznej i systemu społecznego oraz metodologii nauk społecznych. Wszystkie moje publikacje i wystąpienia, po uzyskaniu stopnia doktora, dotyczyły wskazanych zagadnień. Prezentowana monografia łączy te obszary problemowe zestawiając socjologiczną kategorię ludzi morza (marynarzy) z kluczowym dla teorii socjologicznej pojęciem struktury społecznej oraz z wyjątkowo złożonym, metodologicznym problemem wykorzystania kategorii zawodu w studiach nad strukturą społeczną. Zestawienie to pozwoliło mi pokazać kategorię marynarzy floty transportowej w socjologicznym ujęciu nawiązującym zarówno do tradycji badawczej socjologii morskiej, jak i do ogólniejszych studiów naukowych nad kategorią zawodu.

Istotnym czynnikiem motywującym mnie do podjęcia takiej właśnie problematyki było przekonanie o zasadności kontynuowania tradycji badawczych socjologii w Szczecinie, które w znacznej mierze obejmowały problematykę ludzi morza (ze szczególnym uwzględnieniem kategorii rybaków dalekomorskich). Nie bez znaczenia dla podjęcia się wskazanej problematyki był także, obserwowany w ostatnich latach, wzrost zainteresowania badaczy z różnych krajów problemami wpisującymi się w szeroko rozumianą socjologię morską. Empiryczne studia nad kategorią marynarzy, poza wglądem w obecną sytuację ludzi morza, co już samo w sobie stanowi o socjologicznej wartości prezentowanej problematyki, dały także możliwość zastanowienia się nad szerszym problemem funkcjonalności systemu stratyfikacji. Wykorzystanie pojęcia struktury społecznej dało mi możliwość przyjrzenia się efektywności mechanizmów gratyfikacji (dystrybucji „nagród uogólnionych”) we współczesnym

społeczeństwie. Analizy te wpisują się w ogólną debatę nad rolą i znaczeniem pracy w życiu jednostki. Namysł nad stosunkowo szczegółowym zagadnieniem dał mi tu zatem możliwość sformułowania ogólniejszych wniosków, które mogą zainteresować także tych socjologów, którzy nie są związani z badaniami zawodów morskich.

Nadrzędnym celem przeprowadzonych przeze mnie badań była socjologiczna charakterystyka kategorii społecznozawodowej marynarzy floty transportowej. Cel ten realizowany był z wykorzystaniem pojęcia struktury społecznej. Konsekwentne stosowanie tego pojęcia doprowadziło mnie do analitycznego rozróżnienia dystrybucyjnego i relacyjnego aspektu struktury społecznej. Przyjęcie obu perspektyw, na potrzebę studiów nad badaną kategorią ludzi morza, zaowocowało dwiema względnie niezależnymi charakterystykami: opisem statusu marynarzy w społeczeństwie polskim (aspekt dystrybucyjny) oraz analizą struktury społecznej statku (aspekt relacyjny). Kierunek przeprowadzonych przeze mnie studiów, poza pojęciem struktury społecznej, wyznaczała także dotychczasowa tradycja socjologicznych badań nad zawodami nautycznymi. W swoich studiach nawiązywałem do wcześniejszych ustaleń empirycznych starając się zaktualizować i poszerzyć dotychczasową wiedzę o interesującej mnie kategorii społecznozawodowej.

Struktura monografii

Przedmiotowa monografia składa się z wprowadzenia, sześciu rozdziałów, zakończenia, aneksu zawierającego narzędzia badawcze, bibliografii, spisu rysunków i tabel oraz z informacji o książce napisanej w języku angielskim. W rozprawie wyodrębnić można dwie nadrzędne części, a mianowicie część teoretyczną, na którą składają się trzy pierwsze rozdziały oraz część empiryczną zawierającą opis, prezentację i interpretację wyników przeprowadzonych badań empirycznych (rozdziały IV-VI). Bardziej szczegółowy (merytoryczny) podział treści monografii każe wyróżnić: dwa pierwsze rozdziały poświęcone studiom nad strukturą społeczną i samemu pojęciu struktury społecznej (a więc zagadnieniom z zakresu socjologii ogólnej), rozdział trzeci, prezentujący tradycję badań nad ludźmi morza (socjologię morską), rozdział czwarty, w którym opisuję metodologię przeprowadzonych badań, oraz dwa ostatnie rozdziały (piąty i szósty), w których prezentuję wyniki swoich badań nad marynarzami.

W rozdziale pierwszym przedstawiam pojęcie struktury społecznej, którego rozumienie wyznacza dalszy tok studiów zaprezentowanych w omawianej monografii. Namysł nad wskazanym pojęciem, które charakteryzuje się w socjologii zarówno wieloznacznością jak i w wielu przypadkach niejasnością, ukierunkowany jest na znalezienie wspólnego mianownika dla różnych sposobów rozumienia struktury społecznej. Pokazuję, że pojęcie to, jako termin „centralny, bazowy” może być kluczem dla kategoryzacji teorii socjologicznej, która w większym, bądź mniejszym stopniu zorientowana jest na analizę świata społecznego z wykorzystaniem tego właśnie pojęcia. Już w tym „klasyfikacyjnym” wymiarze objawia się podstawowy charakter pojęcia struktury w socjologii.

Moje dalsze analizy prezentują różne sposoby rozumienia struktury. Rozważania te prowadzą do wyróżnienia dwóch nadrzędnych, najbardziej ogólnych kategorii teoretycznych.

Odróżniam tu koncepcję głębokich struktur (*deep structure*) charakterystyczną przede wszystkim dla tradycji strukturalistycznej, od różnych definicji struktur powierzchniowych (*surface structure*)¹. Takie właśnie „powierzchniowe” rozumienie struktury, powiązane z pojęciami stosunku społecznego, roli społecznej, zależności, więzi społecznej, a także systemu społecznego należy uznać za podstawowe i nadrzędne w kontekście badań socjologicznych. Przyjęcie tej szerokiej perspektywy skutkowało koniecznością dokonania dalszej analitycznej kategoryzacji. Wyróżniam w tym kontekście relacyjny oraz dystrybucyjny aspekt struktury społecznej². Podział ten będzie podstawowy dla prowadzonych dalej studiów nad kategorią ludzi morza. W praktyce oznacza to, że status marynarzy będę analizował dwutorowo, to jest z naświetleniem relacyjnego i dystrybucyjnego wymiaru rzeczywistości społecznej.

Mimo, że omawiany rozdział poświęcony jest przede wszystkim stworzeniu właściwej ramy teoretycznej dla dalszych studiów empirycznych, znajdują się w nim także rozważania dotyczące (dotykające), bardziej szczegółowej, z punktu widzenia socjologii, problematyki morskiej. Wskazuję tu na pewne napięcie (niedostosowanie) pojawiające się na linii: struktura organizacyjna statku (system organizacji) – struktura społeczna (system społeczny). Napięcie to wyrasta z rozbieżności między definicją stosunków społecznych w obrębie tradycyjnych struktur organizacyjnych statku, a dynamicznie zmieniającymi się oczekiwaniami jednostek w społeczeństwie (redefinicją aspiracji i stylu interakcji w szerszych strukturach społecznych). Specyfika pracy na morzu (w szczególności związane z nią ryzyko) skutecznie przeciwstawia się części zmian zachodzących na lądzie. Z drugiej jednak strony branża transportu morskiego (sektora wysoko zglobalizowanego) implementuje na statku szereg nowoczesnych rozwiązań. Fakt ten tworzy ciekawą i swoiście morską sytuację społeczną, w której tradycyjne rozwiązania organizacyjne współegzystują z elementami innowacyjnych strategii zarządzania ludźmi. Już na tym etapie analiz można zatem wskazywać na pewną swoistość badanych układów społecznych.

Podjęte w niniejszym rozdziale rozważania pozwoliły mi także nakreślić dystrybucyjny kontekst pracy na morzu. Także w tym przypadku wyraźnie zarysowuje się związek między lądową i morską sferą pracy. Nadrzędny proces „otwierania struktury społecznej” (ograniczenie barier pionowej ruchliwości międzypokoleniowej) wraz z polepszaniem się sytuacji zawodowej na lądzie, deprecjonuje pracę na morzu. W tym miejscu kategoria struktury społecznej (w aspekcie alokacyjnym) prowadzi do szerokiego i istotnego zagadnienia atrakcyjności pracy na morzu.

Rozdział pierwszy kończą rozważania dotyczące sprawiedliwej organizacji życia ludzkiego. Zarówno w relacyjny, jak i dystrybucyjny aspekt struktury społecznej wpisanych jest szereg rozwiązań, które mogą być i są, poddawane ciągłej ewaluacji społecznej. Jednym z kryteriów badania ich wartości (zasadności występowania) jest właśnie kategoria sprawiedliwości. W ten sposób kategoria struktury społecznej i problematyka sprawiedliwości zostają ze sobą nierozzerwalnie związane. Czy układ relacji w danym stosunku społecznym

¹ Por. A. Giddens (2003), *Stanowienie społeczeństwa. Zarys teorii strukturacji*, Poznań: Zysk i S-ka, s. 55.

² Por. B.W. Mach, W. Wesołowski (1982), *Ruchliwość a teoria struktury społecznej*, Warszawa: PWN, s. 48; H. Domański (1985), *Rola klasyfikacji zawodów w analizie struktury społecznej*, Wrocław: Ossolineum, s. 11; E. Wnuk-Lipiński (2008), *Socjologia życia publicznego*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar, s. 56; D. Walczak-Duraj (2010), *Socjologia dla ekonomistów*, Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, s. 172.

można uznać za sprawiedliwy? Czy uczciwa jest dana struktura płac (zróznicowanie w obszarze płac)? To wybrane pytania właściwe dla tego obszaru problemowego. Pytania te pojawiają się także w analizach poświęconych pracy na morzu. Powracam więc do nich w dalszych rozdziałach monografii.

Drugi rozdział monografii poświęcam analizie metodologii badań nad strukturą społeczną. Szczególnie istotna we wskazanym kontekście jest kategoria zawodu. Mimo, że społeczne znaczenie pozycji zawodowej, ze względu na szereg zachodzących obecnie procesów, może ulegać deprecjacji, sama metodologia badań socjologicznych bazuje nadal na tej informacji. W początkowej części tego rozdziału omawiam potencjał i ograniczenia tego typu strategii badawczych.

W dalszej części rozdziału przedstawiam różne schematy badania struktury społecznej, wybrane klasyfikacje i skale, wraz z logiką ich budowy. W analizach tych uwzględniam: Międzynarodowy Standard Klasyfikacji Zawodów ISCO-08 (*International Standard Classification of Occupations 2008*), Społeczną Klasyfikację Zawodów-2007 (SKZ-2007), wskaźnik przynależności klasowej EGP, schemat struktury klasowej Erika O. Wrighta, skalę prestiżu zawodów oraz skalę socjoekonomiczną ISEI (*International Socio-Economic Index*). Jako przykład badań nad atrakcyjnością zawodów przedstawiam ranking *Careercast* wraz z jego złożoną metodologią. Skala CAMSIS (skala dystansu interakcyjnego) daje mi natomiast możliwość zwrócenia uwagi na alternatywne podejście do badania struktury społecznej. Rozważania te pozwalają zidentyfikować podstawowe kryteria wykorzystywane w procesie naukowego odtwarzania (badania) struktury społecznej. Kryteria te uznaję zatem za „strukturalnie” istotne. Będę z nich korzystał w prezentowanych dalej studiach nad statusem marynarzy.

Kolejne istotne zagadnienie podejmowane w tym rozdziale dotyczy „dwóch paradygmatów nierówności”³. Prześledzenie sposobów badania struktury społecznej wskazuje na dominację „pozytywnych strategii badawczych”. Strategie te skupiają się na alokacji dóbr (wartości), pomijając dystrybucję ciężarów (zagrożeń, niepewności, obszarów wykluczenia). Takie podejście wydaje się być niewystarczające w przypadku socjologicznej charakterystyki kategorii marynarzy, której właściwy opis musi uwzględniać także drugi (negatywny) paradygmat badawczy.

Opisywany tu rozdział kończę analizą studiów nad relacyjnym wymiarem struktury społecznej. Rozważania te prowadzą mnie ostatecznie do kategorii struktury organizacyjnej (statku). W analizach tych poszukuję ponownie takich kategorii (tu parametrów struktury organizacyjnej), których zastosowanie może poszerzyć wiedzę o kategorii marynarzy.

Omówione powyżej rozdziały tworzą ramę teoretyczną dla dalszych studiów empirycznych. W takim też kontekście mają one charakter instrumentalny. Traktowane odrębnie stanowią one jednak kompleksową (teoretyczną i metodologiczną) charakterystykę socjologicznych studiów nad strukturą społeczną.

³ Por. U. Beck (2004), *Społeczeństwo ryzyka. W drodze do innej nowoczesności*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar, s. 28, 31–32.

Trzeci rozdział monografii poświęcam tradycji badań nad ludźmi morza. Kategoria ludzi morza cieszyła się w przeszłości stosunkowo sporym zainteresowaniem badaczy życia społecznego. Szczególnie „uprzywilejowana” była tu kategoria rybaków dalekomorskich. Wśród dostępnych publikacji nie brakuje jednak także studiów nad interesującym mnie zawodem marynarza. Badania te, wraz z ukształtowaną socjologiczną tradycją studiów nad ludźmi morza, należało w oczywisty sposób uwzględnić, tak aby mogły stanowić punkt wyjścia dla dalszych studiów empirycznych.

Rozdział ten rozpoczynam od charakterystyki socjologii morskiej. Zwracam tu uwagę na koncepcję marynizacji Ludwika Janiszewskiego, która odegrała niebagatelną rolę w formowaniu się tej subdyscypliny. Przedstawiam tu także podstawowe tradycje teoretyczne (socjologię krytyczną, tradycję poststrukturalistyczną, podejście wieloparadygmatyczne oraz teorię systemu), na gruncie których rozważa się problematykę właściwą dla socjologii morskiej. Szczególnie interesująca jest tu tradycja strukturalistyczna (strukturalizm o korzeniach lingwistycznych). Podejście to stanowi bowiem dogodny punkt wyjścia do dyskusji nad swoistością (odrębnością) rzeczywistości nautycznej.

W dalszej części rozdziału przedstawiam charakterystykę pracy na morzu redefiniowaną przez proces globalizacji. Opisuję tu szereg zjawisk, takich jak: proces rezygnacji z bander narodowych na rzecz tanich bander, kształtowanie się globalnego rynku pracy, zmiany w strukturze zatrudnienia marynarzy oraz konsekwencję tych zmian dla życia i pracy ludzi morza.

W obrębie studiów nad ludźmi morza istotną część rozważań stanowiły także próby właściwego zdefiniowania kategorii i zawodu marynarza. Wskazane rozstrzygnięcia definicyjne wymagają pewnej arbitralności. Zawód marynarza może być rozumiany szeroko, tak jak na gruncie legislacji bądź też tradycji badań socjologii morskiej. Może on być jednak także rozumiany wąsko, zgodnie z definicjami zawodu przyjmowanymi w socjologii ogólnej oraz metodologią badań nad strukturą społeczną (w bazowych klasyfikacjach zawodów). Rozwiązując wskazany dylemat opowiadam się (i dalej konsekwentnie stosuję) szerokie rozumienie zawodu marynarza nawiązujące do tradycji badawczej socjologii morskiej. Podejście takie, agregujące załogę na bazie wspólnego (nautycznego) środowiska pracy, pozwala analizować całą załogę statku morskiego.

Rozważania te prowadzą mnie do charakterystyki dotychczasowych osiągnięć badawczych socjologii w zakresie studiów nad marynarzami. Podkreślam, że namysł nad społecznym kontekstem pracy na morzu ogniskuje się często na zagadnieniach praktycznych, w szczególności kwestiach bezpieczeństwa pracy na morzu oraz problemach zarządzania wielokulturowym zespołem. Proponowane w niniejszej monografii studia, mimo że nawiązują do tych problemów, stanowią po części próbę wyjścia poza taki (dominujący), organizacyjny i szczegółowy wymiar studiów nad marynarzami.

Istotną część tego rozdziału stanowi przegląd socjologicznych koncepcji statku morskiego. Dominują w tym zakresie dwa kierunkowe dla badań empirycznych podejścia teoretyczne, a mianowicie koncepcja instytucji totalnej i perspektywa systemowa (koncepcja systemu społecznego). Mimo, że statek morski częściowo tylko wpisuje się w klasyczną koncepcję

Ervinga Goffmana⁴, to jednak aplikacja tego modelu, w licznych studiach socjologicznych, przynosiła pozytywne efekty poznawcze. W tym też kontekście okazała się być strategią efektywną. Nie mniej owocne były badania bazujące na pojęciu systemu społecznego. Wyróżniam w tej tradycji teorię Niklasa Luhmanna, poruszającą problem „redukcji kompleksowości środowiska”⁵. Statek traktowany jako system społeczny w sposób szczególnie efektywny rozwiązuje ten problem zarówno na poziomie systemu interakcyjnego jak i systemu organizacji. Skuteczność ta oddziałuje na samych marynarzy. Zredukowany społeczny świat nautyczny ogranicza ryzyko rozczarowania. Wskazana zdolność systemu może być (z perspektywy jednostki) traktowana w kategoriach pozytywnych, może leżeć u podstaw motywacji do „powrotu na morze”.

Rozdział ten kończę analizą struktury społecznej statku. Opisuję tu problematykę wysokiej fluktuacji załogi (cykliczną wymienną członków załogi), „wysmukłą” strukturę organizacyjną, wysoką specjalizację pracy oraz szereg innych cech charakteryzujących statek dalekomorski.

W rozdziale czwartym prezentuję metodologię przeprowadzonych przeze mnie badań. Przedstawiam tu także strukturę prób wykorzystanych w obu badaniach ilościowych.

Rozdział piąty i szósty poświęcam prezentacji badań własnych. W rozdziale piątym skupiam się na społecznej strukturze statku morskiego. Podstawowy staje się tu więc relacyjny aspekt struktury. Charakteryzuję tu marynarzy za pomocą kategorii ról i stosunków społecznych konstytuujących formalne i nieformalne struktury społeczne statku. Zawód marynarza jest tu więc charakteryzowany z perspektywy systemu organizacji. W rozdziale szóstym opisuję pozycję marynarzy z perspektywy systemu społecznego (status marynarzy w społeczeństwie polskim). Analizuję tu różne czynniki statusu; ich pozycję w różnych hierarchiach społecznych. W części tej przedstawiam zarówno autoocenę marynarzy (np. ocenę prestiżu wykonywanego przez nich zawodu) jak i ocenę społeczną (zewnętrzną) pracy na morzu. W rozdziale tym odwołuję się do przedstawionych wcześniej narzędzi badania struktury społecznej wykorzystując je do charakterystyki zawodu marynarza.

W zakończeniu prezentowanej monografii stawiam pytanie o przyszłość polskich marynarzy. Szereg zmian obserwowanych nie tylko w sektorze transportu morskiego, ale także w sferze kultury (definicji ról społecznych, oczekiwań, aspiracji), gospodarki (możliwości znalezienia atrakcyjnej pracy na lądzie) i technologii (innowacji skutkujących podniesieniem tempa pracy, redukcją liczebności załóg) ogranicza gotowość podejmowania się wymagającej pracy na morzu. Kluczowe w tym kontekście stają się pytania o atrakcyjność pracy na morzu, o możliwości jej intencjonalnego kształtowania (budowania). Pytania te w bardziej ogólnym ujęciu przekładają się na czysto socjologiczny problem efektywności (funkcjonalności) systemu stratyfikacji.

⁴ Por. E. Goffman (2011), *Instytucje totalne. O pacjentach szpitali psychiatrycznych i mieszkańcach innych instytucji totalnych*, Sopot: Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, s. 15.

⁵ Por. N. Luhmann (1970), *Soziologische Aufklärung. Aufsätze zur Theorie sozialer Systeme*, Köln–Opladen: Westdeutscher Verlag, s. 115–117.

Najważniejsze wnioski

a. Struktura organizacyjna statku morskiego a sytuacja marynarzy

Strukturę organizacyjną statku morskiego definiują przede wszystkim dwie linie podziału. W wymiarze pionowym strukturę statku dzieli się na 3 poziomy zarządzania (poziomy odpowiedzialności), w poziomym zaś wyróżnia się trzy działy statku (funkcjonalnie wyróżnione komórki organizacyjne: dział maszynowy, pokład i dział hotelowy). W praktyce badań społecznych wyraźna jest tendencja do redukcji pionowego wymiaru zróżnicowania stanowisk morskich. Zamiast wyszczególniania trzech poziomów odpowiedzialności (poziom zarządzania – stanowiska kierownicze, poziom operacyjny – stanowiska specjalistyczne, poziom pomocniczy – stanowiska wykwalifikowanych i niewykwalifikowanych pracowników fizycznych), w praktyce badań społecznych mówi się zwykle o oficerach i załodze szeregowej. Redukcję tę należy uznać za nadmiernie upraszczającą.

Na tak skonstruowaną macierz (różnicującą marynarzy w pionowym i poziomym wymiarze struktury organizacyjnej statku) nakładają się kolejne kryteria w sposób istotny kształtujące relacje między członkami załogi. Są to mianowicie: organizacja czasu pracy, data zamustrowania, narodowość marynarzy. Zróżnicowanie to sprawia, że załoga statku, której liczba (przy obecnej organizacji pracy) będzie często sprowadzać się do kilkunastu osób, stanowi wysoce heterogeniczną całość. Sytuacja ta tworzy układ społeczny, który w znacznej mierze eliminuje styczności osobiste. Relacje na statku przyjmują przede wszystkim kontekst zawodowy, co eliminuje szereg pól pozazawodowych konfliktów. Takie zubożenie środowiska społecznego statku można więc traktować, z perspektywy zarządzania załogą, w kategoriach funkcjonalnych. Powszechnie uznaje się, że zróżnicowane (w wymiarze kulturowym) załogi stanowią efektywne rozwiązanie organizacyjne. Stąd jest to obecnie, także z perspektywy zatrudniania polskich marynarzy, rozwiązanie typowe.

Mimo wskazanej organizacji pracy (wyraźnej i wielowymiarowej segmentacji załogi) polscy marynarze stosunkowo pozytywnie oceniają relacje z innymi. Wskazują oni, że w obrębie załogi statku mogą zwykle liczyć na „wsparcie społeczne” ze strony innych marynarzy. Deklaracje te należy uznać za ważne i pozytywne w kontekście długotrwałej izolacji związanej z pracą na morzu.

Szereg zmian w organizacji pracy na morzu w wyraźny sposób zredefiniowały sytuację ludzi morza. Najważniejsze z nich to:

- proces automatyzacji i związany z nim proces redukcji liczebności załogi,
- proces konteneryzacji rozumiany jako szereg innowacji w technologii transportu i związanych z nimi zmian w organizacji pracy marynarzy,
- proces umiędzynarodowienia załóg.

Zmiany te, możliwe w dużej mierze dzięki postępowi technologicznemu, kojarzonemu zwykle z poprawą warunków pracy, obniżają atrakcyjność pracy na morzu. Automatyzacja redukuje liczebność załogi, co podnosi poziom stresu, odpowiedzialności, przeciążenia pracą i zmęczenia. Problem ten zauważany jest przez samych marynarzy. Większość z nich wskazuje na niedostateczną liczebność załogi. Proces konteneryzacji ogranicza zaś, do nowego

„technologicznego minimum”, czas pozostawiania statku w porcie, co redukuje możliwość wypoczynku marynarzy na lądzie. Izolacja wynikająca z natury omawianego zawodu wzmocniana jest w ten sposób o „izolację technologiczną”. Nowe rozwiązania podnosząc efektywność nie przyczyniają się jednocześnie do podniesienia jakości życia marynarzy.

Mimo licznych zmian organizacyjnych część aspektów struktury organizacyjnej statku wyraźnie opiera się tendencjom obserwowanym na lądzie. Specyfika pracy na morzu konserwuje (w pewnych obszarach) tradycyjne rozwiązania organizacyjne związane z pracą marynarzy. Hasłowo wyróżnić tu można: wysoki poziom specjalizacji, stosunkowo dużą liczbę szczebli zarządzania, wysoki poziom centralizacji władzy, wysoki poziom formalizacji (opisu roli zawodowej), jasno wyznaczoną strukturę podległości i ścieżkę przepływu informacji. Marynarze częściowo przystają na takie rozwiązania organizacyjne uznając np., że kapitan statku winien posiadać większą władzę nad pracownikami niż dyrektor w zakładzie lądowym. Inne rozwiązania organizacyjne, jak np. różnicowanie standardu kabin na bazie pozycji w strukturze organizacyjnej (przełożenie struktury społecznej na strukturę fizyczną statku), spotykają się ze zróżnicowanym przyjęciem. Widoczne jest tu zatem oddziaływanie lądowych rozwiązań (i oczekiwań społecznych), w których eliminuje się sferę zawodowego uprzywilejowania.

Zarysowana wyżej charakterystyka stanowi odzwierciedlenie tradycyjnego modelu organizacji. W tych wymiarach struktura organizacyjna statku ściera się z tendencjami (trendami) obserwowanymi na lądzie. Zauważa się tu np. potrzebę partycypacji w podejmowaniu decyzji oraz potrzebę samorealizacji w obrębie pracy pracowników. Potrzeby te mają być zaspokajane poprzez konsultacyjny styl zarządzania oraz znaczną dozę elastycznych rozwiązań implementowanych na gruncie nowoczesnych organizacji. Mimo, że rozwiązań tych brakuje na morzu marynarze (generalnie) uznają swoją pracę za rozwijającą. Przyczynia się do tego stosunkowo długa, mimo niewielkich liczebnie załóg, ścieżka awansu. Zwieńczeniem tej ścieżki, dla marynarzy działu pokładowego jest stanowisko kapitana; w dziale maszynowym jest to pozycja starszego oficera mechanika. Nie bez znaczenia są tu także częste szkolenia i związane z nimi certyfikaty, niezbędne do uzyskania i utrzymania danej pozycji zawodowej.

Mimo wskazanego potencjału rozwojowego specyfika pracy na morzu stwarza także pewne ograniczenia. Tradycyjna forma organizacji z precyzyjnie określonymi i sztywnymi zakresami obowiązków, jednoznacznie zdefiniowanymi rolami i stosunkami społecznymi zdominowanymi przez relacje zawodowe, odstaje od nowoczesnych rozwiązań organizacyjnych. Nie współgra ona także (zgodnie ze współczesną teorią zarządzania) z istotnymi potrzebami człowieka. W tym miejscu następuje rozdźwięk między oczekiwaniami (perspektywa lądowa), a organizacją pracy na morzu. W wyniku tych rozbieżności (system społeczny vs. system organizacyjny) praca na morzu stanowi „jedynie” formę materialnego przygotowania do właściwego życia na lądzie. Stąd, jak pokazują przeprowadzone przeze mnie badania, większość marynarzy nie pracowałoby na morzu, gdyby dysponowali oni wystarczającym zapleczem materialnym. Praca na morzu podnosi znaczenie czynnika finansowego w motywowaniu jednostek. Perspektywa ludzi morza znacząco odbiega od „lądowej interpretacji pracy”, w której aktywność zawodowa stanowi integralną część

właściwego życia, a motywacja finansowa ustępuje często pola zaspokajaniu innych potrzeb (np. rozwoju, uznania, pracy w dobrym zespole, możliwości łączenia życia zawodowego z rodzinnym itd.).

b. Status społeczny marynarzy

Załoga transportowego statku morskiego charakteryzuje się wysoką heterogenicznością. Marynarze w zależności od zajmowanej pozycji w strukturze organizacyjnej statku różnią się między sobą poziomem odpowiedzialności (od bardzo wysokiego do elementarnego), poziomem kwalifikacji i wykształcenia, poziomem otrzymywanego wynagrodzenia (od stanowisk bardzo dobrze płatnych do stosunkowo nisko wynagradzanych) oraz w wielu innych istotnych wymiarach zróżnicowania społecznego. Fakt ten komplikuje ocenę statusu badanej przeze mnie kategorii ludzi morza.

Rozpatrując tę kwestię w kategoriach historycznych, należy stwierdzić, że zawód marynarza nie cieszył się zwykle wysokim poważaniem społecznym. Szereg czynników redukowało nie tylko zainteresowanie pracą na morzu, ale i sam status społeczny marynarzy. Do czynników tych zaliczyć należy: prosty i fizyczny charakter pracy na morzu (konieczność wykonywania ciężkiej pracy fizycznej), związek pracy na morzu z niewolnictwem (bądź inną formą pracy z przymusu), ryzyko łączące się z wykonywaniem tego zawodu (wysokie statystyki śmiertelności), problem długotrwałej izolacji skutkujący między innymi (wyobrażoną bądź rzeczywistą) nieobyczajnością marynarzy (problem kulturowego niedostosowania marynarzy). Przeciwwagą dla tych „negatywnych” czynników statusu był męski charakter zawodu; prace typowo męskie cieszyły się bowiem zwykle w różnych społeczeństwach większą estymą społeczną.

Współczesna sytuacja marynarzy w znacznym stopniu dezaktualizuje powyższą charakterystykę. Mimo, że praca na morzu nadal uznawana jest za ciężką fizycznie (tego zdania była większość biorących udział w moim badaniu marynarzy), to jednak na większości stanowisk (na poziomie zarządzania i poziomie operacyjnym) wymaga ona wysokich kompetencji. Zredukowane zostało także w sposób znaczący ryzyko pracy na morzu, a (względnie) stały kontakt z lądem (rozwój nowoczesnych technologii – dostęp do internetu), zredukował groźbę kulturowego wyobcowania.

Wszystko to zaowocowało zmianami w percepcji marynarzy, którzy z perspektywy „ludzi lądu” jawią się obecnie pozytywnie - przede wszystkim jako osoby odważne i silne. Zawód marynarza kojarzony jest także z możliwością zwiedzania świata. To dodatkowy atut, którym cieszyć się mają marynarze. Charakterystykę tę należy uzupełnić o dystrybucję prestiżu społecznego. Zarówno w perspektywie marynarzy, jak i w szerszej opinii społecznej, marynarze cieszą się stosunkowo wysokim prestiżem społecznym. Według samych marynarzy zawód ich plasuje się, na tak zdefiniowanej subiektywnej hierarchii społecznej, na miejscu trzecim (skala obejmowała 13 zawodów). Z perspektywy lądowej zaś na miejscu ósmym (na 30 sklasyfikowanych zawodów). W obu badaniach są to zatem wskazania znacznie przewyższające poziom przeciętnego uznania społecznego. Nieco gorzej wypada ocena zmian w omawianym zakresie. Marynarze uważają bowiem, że ich „profesja” w ostatnich dwóch

dekadach utraciła część wcześniejszego prestiżu. Mimo takiego przekonania, ocena uznania społecznego marynarzy wypada pomyślnie.

Pozytywnie przedstawia się także ocena materialnej gratyfikacji ludzi morza. Z wyłączeniem stanowisk szeregowych (poziomu pomocniczego) zarobki marynarzy należy uznać za wysokie, trudne do osiągnięcia na lądzie. Na stanowiskach szeregowych ocena ta wypada nieco inaczej. Mimo, że nadal są to zarobki stosunkowo wysokie, to jednak nie ma tu już (między pracą na lądzie, a pracą na morzu), tak znaczących różnic. Trud pracy na morzu (w tym rozłąki z rodziną) nie znajduje tu zatem aż tak wyraźnego uzasadnienia materialnego. Wzrost wysokości płac na lądzie, wraz z rozwojem globalnego rynku zatrudnienia, wyraźnie redukuje poziom finansowej atrakcyjności tego typu stanowisk. Presja ta modyfikuje strukturę zatrudnienia polskich marynarzy, w kierunku wzrostu częstości względnej oficerów (w ogóle zatrudnionych). Gorsza sytuacja marynarzy szeregowych będzie także „zachęcać ich” do dłuższego przebywania na morzu. Mimo tych uwag nie tylko marynarze wyższych szczebli zarządzania, ale także szeregowi członkowie załóg pozytywnie oceniają poziom uzyskiwanych wynagrodzeń. Prowadzi to do konkluzji, że praca na morzu nadal charakteryzuje się wysoką gratyfikacją finansową.

Wszystkie omówione zjawiska kreują wysoką pozycję społeczną (status społeczny) marynarzy w społeczeństwie polskim. Marynarze to zwykle dobrze opłacani fachowcy zatrudnieni albo na stanowiskach kierowniczych (poziom zarządzania), albo na stanowiskach specjalistycznych (poziom operacyjny). Jak wskazują wyniki przeprowadzonych przez mnie badań, cieszą się oni także uznaniem i pozytywnym odbiorem społecznym. Praca na morzu – przy tak zarysowanej charakterystyce – winna być zatem atrakcyjna. Nie jest to jednak wniosek w pełni uprawniony.

c. Efektywność systemu stratyfikacji

Przyjmując, że system stratyfikacji społecznej bazuje na dwóch podstawowych nagrodach uogólnionych (uznaniu społecznym i gratyfikacji materialnej), należałoby się spodziewać, że praca na morzu będzie się cieszyć znacznym zainteresowaniem⁶. W klasycznych koncepcjach funkcjonalnych akcentuje się, że w społeczeństwie muszą istnieć pewne efektywne mechanizmy zachęcające uzdolnione jednostki do podejmowania się ważnych społecznie zadań. W tle pobrzmiewa tu zatem przekonanie o deficycie predyspozycji w społeczeństwie (rzadkości społecznie istotnych uzdolnień), co *notabene* nie przez wszystkich badaczy życia społecznego jest podzielane⁷.

W funkcjonalnej koncepcji stratyfikacji podkreśla się jednak znaczenie omawianego mechanizmu, w ramach którego, na bazie stosownej gratyfikacji trudne i wymagające role zawodowe zostają ostatecznie obsadzone przez właściwe (to jest uzdolnione i odpowiednio przygotowane) osoby. Do ról tych zaliczyć należy np. (wymagające długotrwałej edukacji)

⁶ Por. B. Barber (1957), *Social Stratification: A Comparative Analysis of Structure and Process*, New York: Harcourt, Brace and Company, s. 20; G.C. Homans (2005), *Zachowanie społeczne – jego formy elementarne*, w: P. Sztompka, M. Kucia (red.), *Socjologia lektury*, Kraków: Znak, s. 40–41.

⁷ Por. G. Simmel (2005), *Socjologia*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN, s. 221–223.

tradycyjne profesje, bądź też, te zawody, do wykonywania których, wymagane są określone predyspozycje. Kategorią tą należą także objąć „profesje” morskie, profesje obciążone ryzykiem pracy i szeregiem niedogodności. Problemy te identyfikują sami marynarze, którzy przyznają, że ich praca jest niebezpieczna, szkodliwa dla zdrowia (także psychicznego), nierozzerwalnie związana z długotrwałą rozłąką i izolacją.

Uciążliwość pracy na morzu właściwie identyfikuje system stratyfikacji wysoko pozycjonując marynarzy w różnych hierarchiach społecznych (szczególnie w wymiarze prestiżu i dochodów). Reakcja ta nie skutkuje jednak wystarczającym zainteresowaniem młodzieży pracą na morzu. W ten sposób praca na morzu jest jednocześnie dobrze płatna, stosunkowo prestiżowa i niewystarczająco atrakcyjna. Taka niejednoznaczna charakterystyka stawia pytanie o efektywność systemu stratyfikacji w rozwiniętych społeczeństwach w kontekście rekrutacji do zawodów trudnych i wymagających. W przypadku marynarzy proces doboru do zawodu ma szczególne znaczenie. Łatwo tu bowiem o rozczarowanie (falsyfikację romantycznej wizji pracy na morzu) i rezygnację z jego wykonywania. Właściwa selekcja do zawodu wymaga jednak dostatecznej liczby kandydatów chcących szkolić się na morskich kierunkach. Powraca tu zatem szeroki problem atrakcyjności pracy na morzu.

Wyróżniona dysfunkcjonalność systemu stratyfikacji stawia pytanie o rolę pracy (miejsce pracy, etos pracy) we współczesnym społeczeństwie. Wraz z rozwojem nowoczesnego społeczeństwa przemysłowego (na bazie procesów agregacji, różnicowania i racjonalizacji) zawód zdobywa szczególną rolę w ocenie pozycji jednostki⁸. Zjawisko to obserwowalne jest zarówno w systemach interakcyjnych, jak i w szerszych strukturach świata społecznego. Wraz z rozwojem nowoczesnych technologii ocena pozycji jednostki może się jednak dokonywać ponownie (tzn. tak jak w społeczeństwach tradycyjnych) na bazie analizy jej osobistych dokonań. W ten sposób dochodzi do deprecjacji zagregowanej w postaci zawodu informacji. Ocena jednostki może bowiem kształtować się bezpośrednio na bazie dostępnych komunikatów-informacji za pośrednictwem mediów społecznościowych. Szczególnie istotne, z punktu widzenia oceny jednostki, stają się tu styl konsumpcji i wzory uczestnictwa w kulturze. Struktura w tak zarysowanym kontekście ustępuje pola kulturze. Obniżenie społecznej rangi zawodu ogranicza możliwości motywowania jednostek do wkraczania na trudną drogę morskiej kariery zawodowej.

Mimo, że postęp w wielu dziedzinach życia winien podnosić jakość pracy na morzu, sytuacja marynarzy nie ulega poprawie. Szereg czynników, jak np. zmiany w obrębie ról rodzinnych, zmiany pokoleniowe (inne aspiracje i mniejsza gotowość do podporządkowania się wyrazistym, silnie zhierarchizowanym strukturom), oczekiwanie stałego dostępu do internetu, świadomość zasad zdrowego trybu życia sprawiają, że praca na morzu staje się coraz bardziej wymagająca. Zauważają to także sami marynarze przyznając, że praca na morzu wymaga ludzi o szczególnych charakterach.

Celem przeprowadzonych przeze mnie badań była charakterystyka polskich marynarzy floty transportowej. Studia te, dzięki wykorzystaniu pojęcia struktury społecznej, miały charakter ściśle socjologiczny. Poza współczesną, socjologiczną charakterystyką ludzi morza

⁸ Por. T. Caplow (1964), *The Sociology of Work*, New York: McGraw-Hill, s. 19–31.

w omawianej monografii poruszone zostały także problemy natury praktycznej (związane z bezpieczeństwem i zarządzaniem załogą statku) oraz zagadnienia teoretyczne wpisujące się w ramy socjologii ogólnej. Mimo, że przeprowadzone przeze mnie badania dotyczyły marynarzy w społeczeństwie polskim, szereg zaprezentowanych w monografii wniosków (dzięki zglobalizowaniu omawianej branży) ma charakter szerszy – wpisują się one w obszar ogólnej problematyki pracy na morzu.

5. Informacja o wykazywaniu się istotną aktywnością naukową albo artystyczną realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej

Moją zagraniczną aktywność naukową po uzyskaniu stopnia doktora nauk humanistycznych w zakresie socjologii rozpoczęły trzy wystąpienia na międzynarodowych konferencjach socjologicznych w Genewie⁹ (10th Conference of the European Sociological Association – 2011 rok), w Reykjavíku¹⁰ (26 konferencja Nordic Sociological Association – 2012 rok) i w Turynie¹¹ (11th Conference of the European Sociological Association – 2013 rok). Wskazane wystąpienia poświęcone były problematyce pracy ludzi morza. Prezentowane przeze mnie wyniki badań własnych (zarówno ilościowych jak i jakościowych) wpisywały się w szeroką problematykę organizacji pracy na morzu oraz, z racji przyjętej perspektywy badawczej, w obszar socjologii morskiej.

Podjęta aktywność naukowa (w zakresie socjologii morskiej) zaowocowała otrzymaniem grantu dydaktycznego (CEI GRANTS to TEACHING STAFF) i wzięcia udziału, w roli nauczyciela akademickiego, w szkole letniej zatytułowanej: SSAS — SOCIAL SCIENCE AND THE SEA, Joint Seminar on Sustainable Development in European Maritime Regions (Department of Sociology, University of Zadar, 24.09 — 2.10.2013). Poza prowadzeniem zajęć dla studentów pochodzących z różnych krajów Europy (zajęcia poświęciłem omówieniu wybranych technik jakościowej i ilościowej analizy danych społecznych na przykładzie badań nad marynarzami) w ramach wskazanego projektu pełniłem funkcję koordynatora odpowiedzialnego za udział polskich studentów we wskazanym seminarium.

W ramach seminarium SSAS, poza szkołą lenią dla studentów, zorganizowana została także konferencja naukowa - SOCIOLOGY AT SEA „Culture, Economy and Society in a Maritime Perspective”, w trakcie której wygłosiłem referat poświęcony sytuacji marynarzy w wielokulturowym środowisku pracy.

Problematykę socjologii morskiej jako subdyscypliny socjologicznej, ze szczególnym uwzględnieniem jej metodologicznego kontekstu, przedstawiałem następnie w Trewirze w 2014 roku (The 37th Congress of the German Sociological Association (GSA)) oraz w Pradze w 2015 roku (12th Conference of the European Sociological Association – 2015). Warto podkreślić w tym miejscu tematykę referatu, który wygłosiłem w trakcie 37 Kongresu

⁹ Tytuł referatu: Social Bonds on a Ship - Between Ordinary Place of Work and Total Institution. With Special Attention to Changes Induced by Modern Technology.

¹⁰ Tytuł referatu: Trust and the Problem of Organizing Work of Deep-Sea Vessels Crews.

¹¹ Tytuł referatu: Cultural and Structural Aspects of the Work at Sea - Qualitative versus Quantitative Research.

Niemieckiego Towarzystwa Socjologicznego. W ramach wskazanej konferencji miałem możliwość przedstawić zagranicznym socjologom koncepcję marynizacji Ludwika Janiszewskiego uznawaną za podstawę teoretyczną polskiej socjologii morskiej. Problematyka ta będzie od tej pory stanowić istotny element mojej zagranicznej aktywności naukowej.

W maju 2015 roku wziąłem udział w szkoleniu STT (Staff Training Mobility) - pracownicy naukowo-dydaktyczni - w ramach programu Erasmus+, Akcja Kluczowa 1 - Mobilność Edukacyjna, rok akademicki 2015/16. Instytucją przyjmującą był Christian-Albrechts-Universität zu Kiel. W trakcie wyjazdu poza możliwość kształcenia kompetencji dydaktycznych właściwych dla nauczyciela akademickiego, miałem także okazję przedstawić rozwój socjologii morskiej oraz wziąć udział w przedmiotowej dyskusji z pracownikami podejmującego mnie uniwersytetu.

Uczestnictwo w seminarium SOCIOLOGY AT SEA (na Uniwersytecie w Zadarze) zaowocowało dalszymi kontaktami naukowymi. W roku 2015 byłem członkiem komitetu organizacyjnego SSASEA — SOCIAL SCIENCE AND THE SEA. MARITIME RESEARCH IN A COMPARATIVE PERSPECTIVE International workshop (Szczecin, 1-2.10.2015). W trakcie konferencji przedstawiłem różne aspekty wdrażania i sposoby rozumienia wychowania morskiego w Polsce.

Kolejną możliwość zaprezentowania problematyki socjologicznych studiów nad ludźmi morza dało mi uczestnictwo w zjeździe ESA w Atenach (13th Conference of the European Sociological Association – 2017 rok).

W tym samym roku na zaproszenie Prezydenta Koreańskiego Towarzystwa Socjologii Środowiska (pobyt finansowany przez: Kumi City Government i National Research Foundation of Korea (NRF)) miałem możliwość zaprezentowania swoich studiów nad marynarzami w Korei Południowej (miasto Kumi). Tekst wygłoszonego referatu, którego byłem współautorem, został opublikowany w języku angielskim i koreańskim w materiałach konferencyjnych. Uczestnictwo we wskazanej konferencji dało możliwość wymiany poglądów i nawiązania kontaktów naukowych z badaczami z europejskich i pozaeuropejskich uniwersytetów. Jednym z efektów wskazanej konferencji był późniejszy artykuł naukowy „The Social Position of Fishers: South Korea and Poland Compared”, napisany wspólnie z Agnieszką Kołodziej-Durnaś i koreańską socjolożką Shin-Ock Chang.

Kolejną możliwość dyskusji z badaczami wschodnioazjatyckimi przyniosła konferencja zorganizowana przez IFiS PAN oraz Korea Foundation w Warszawie: “Public Diplomacy, Social Remittances in Korean Peninsula and Social Change in Asia and Europe” w 2018 roku. W trakcie konferencji przedstawiłem dwa referaty (współautor referatów) ponownie mieszczące się w ramach socjologii morskiej.

Nawiązane kontakty (z przedstawicielami socjologii chińskiej, koreańskiej i japońskiej) zaowocowały możliwością zaprezentowania polskiej socjologii morskiej na kongresie naukowym w Tokio (The Inaugural Congress of East Asian Sociological Association, Chuo University - 09.03.2019) oraz w trakcie międzynarodowego seminarium w Pusan (Pusan International Seminar of Maritime Sociology - 12.03.2019) zorganizowanym w ramach Pukyung National University. Duże zainteresowanie zaprezentowaną przeze mnie koncepcją

marynizacji Ludwika Janiszewskiego stworzyło możliwość opublikowania w prestiżowym koreańskim czasopiśmie naukowym „Cultural Interaction Studies of Sea Port Cities” tekstu *The Concept of Marinization by Ludwik Janiszewski - To Understand the Influence of the Sea*. Artykuł ten daje możliwość zapoznania się anglojęzycznym badaczom świata społecznego z kluczową dla socjologii morskiej w Polsce koncepcją marynizacji.

Poza wskazaną działalnością naukową, ukierunkowaną na problematykę socjologii morskiej, moje kontakty naukowe ogniskowały się na zagadnieniu struktur społecznych i kategorii systemu społecznego. Przejawem tych działań, łączących środowiska naukowe uniwersytetów różnych krajów, było zaangażowanie w organizację kolejnych edycji międzynarodowej konferencji naukowej „Narody, Regiony, Organizacje”. Szczególnie istotny był w tym kontekście rok 2016, w którym to pełniłem funkcję przewodniczącego komitetu organizacyjnego IV Międzynarodowej Konferencji Naukowej „Narody, Regiony, Organizacje - Płynne struktury i kultury” (25-26 października 2016, Szczecin). Konferencja ta stała się platformą międzynarodowej debaty nad strukturą społeczną, która wyznacza, po socjologii morskiej, drugi obszar moich zainteresowań naukowych. W trakcie prowadzonych rozmów utrwaliło się przekonanie o konieczności dedykowania odrębnej monografii poświęconej problematyce „płynnej struktury i kultury”. Idea ta zrealizowana została rok później, kiedy to w anglojęzycznej monografii zatytułowanej „Liquid Structures and Cultures” (Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 2017) udało się zebrać szereg tekstów badaczy z różnych krajów poświęconych wskazanej problematyce. Byłem zarówno współredaktorem, jak i autorem jednego z tekstów naukowych we wskazanej publikacji.

Trzeci aspekt moich zainteresowań ogniskował się na problematyce metodologii nauk społecznych. Zainteresowania te pozwoliły mi dwukrotnie zorganizować i poprowadzić (wraz z badaczami z innych uczelni) grupy tematyczne w ramach ogólnopolskich zjazdów (XV i XVI) Polskiego Towarzystwa Socjologicznego. Pracę grupy tematycznej zatytułowanej „Prognoza, interwencja i ewaluacja w naukach społecznych - Teoria socjologiczna i praktyka badawcza” podjęte w trakcie XV Ogólnopolskiego Zjazdu Socjologicznego w Szczecinie (14.09.2013) podsumowała publikacja naukowa „Prognoza, interwencja i ewaluacja w naukach społecznych. Teoria socjologiczna i praktyka badawcza”, (Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2015, s. 163), której byłem współredaktorem i autorem jednego z tekstów.

W trakcie XV Ogólnopolskiego Zjazdu Socjologicznego, pełniłem ponadto funkcję członka komitetu organizacyjnego wskazanego wydarzenia naukowego.

6. Informacja o osiągnięciach dydaktycznych, organizacyjnych oraz popularyzujących naukę lub sztukę.

Do głównych osiągnięć dydaktycznych, poza samym kilkunastoletnim doświadczeniem pracy ze studentami na Uniwersytecie Szczecińskim, zaliczam:

a. Publikację książki: *Statystyka opisowa dla studentów kierunków humanistycznych*, Szczecin 2011, *Economicus*, s. 139, stanowiącej podręcznik/skrypt akademicki. Problematykę ilościowej analizy danych kontynuowałem w monografii naukowej *Teoria estymacji w praktyce badań*

społecznych, Warszawa 2013, Difin, s. 183. Zagadnienia ilościowej analizy danych (z wykorzystaniem programów komputerowych) stanowią ważną część problematyki poruszanej na prowadzonych przeze mnie zajęciach.

b. W roku 2012 otrzymałem Nagrodę Rektora: Nagroda indywidualna stopnia drugiego za szczególne osiągnięcia dydaktyczne, Szczecin 14.10.2012.

c. W latach 2012-2015 byłem opiekunem Koła Naukowego studentów Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Szczecińskiego *Visual Sociology*. W ramach prac koła odbywały się spotkania studentów zainteresowanych fotografią oraz możliwościami jej wykorzystania w obrębie nauk społecznych.

d. Prowadzenie konwersatoriów dla studentów pochodzących z różnych krajów w ramach szkoły letniej: SSAS — SOCIAL SCIENCE AND THE SEA (więcej informacji w punkcie 5. autoreferatu).

e. Promotorstwo i opieka naukowa nad słuchaczami seminariów licencjackich na kierunku Mediacja międzykulturowa (Uniwersytet Szczeciński - promotor sześciu prac), recenzja pracy magisterskiej (studia magisterskie uzupełniające na kierunku Socjologia, US).

Do głównych osiągnięć organizacyjnych zaliczam:

a. Organizację międzynarodowej konferencji naukowej: „Narody, Regiony, Organizacje - Płynne struktury i kultury”, 2016 r. (przewodniczący komitetu organizacyjnego).

b. Uczestnictwo w Komitecie organizacyjnym XV Ogólnopolskiego Zjazdu Socjologicznego, 2013 r.

c. Pracę koordynatora (koordynacja uczestnictwa polskich studentów) w projekcie dydaktycznym „Social Science and the Sea” (SSAS), 2013 r. (więcej informacji w wykazie osiągnięć naukowych).

d. Pracę w Wydziałowej Komisji ds. oceny nauczycieli akademickich Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Szczecińskiego oraz członkostwo w Wydziałowej Komisji ds. opracowania nowej ankiety oceny pracownika (2017 i 2018 rok).

e. Członkostwo w Radzie Wydziału (Wydział Humanistyczny US) w latach 2012-2016.

f. Członkostwo w Radzie Instytutu Socjologii (2016-2019) i Radzie Naukowej Instytutu Socjologii (obecnie).

g. Członkostwo w Zespole ds. Kierunku Socjologia (2019-2020).

Popularyzacja nauki:

a. Zaangażowanie w organizację ogólnopolskiego konkursu fotograficznego dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych w latach 2014-2019 (konkurs wspierany finansowo przez Polskie Towarzystwo Socjologiczne). Celem konkursu „Społeczeństwo w obiektywie” jest zainteresowanie uczniów szkół ponadgimnazjalnych szeroko rozumianą problematyką

społeczną. Konkurs spotkał się z dużym zainteresowaniem młodzieży z całej Polski (w VI edycji konkursu ocenianych było 487 prac).

b. Wykład wygłoszony na zaproszenie studentów Uniwersytetu Trzeciego Wieku w Stargardzie. Tytuł wykładu: O problemach demograficznych współczesnego społeczeństwa polskiego (Stargard 2017).

c. Prowadzenie zajęć dla dzieci w ramach Szczecińskiego Humanistycznego Uniwersytetu Młodych (2015, 2016).

d. Prowadzenie zajęć dla dzieci oraz pomoc w organizacji Dziecięcego Festiwalu Nauki na Uniwersytecie Szczecińskim (2013, 2015).

e. Prowadzenie warsztatów dla seniorów - studentów Szczecińskiego Humanistycznego Uniwersytetu Seniora (2014 r.).

f. Organizacja (w ramach koła naukowego studentów *Visual Sociology*) otwartych warsztatów fotograficznych obejmujących problematykę: historii fotografii, fotografię reportażową i fotografię studyjną (2014 r.).

g. Publikacja artykułu w *Przeglądzie Uniwersyteckim* 1-3 (2018). Tytuł artykułu: IV Ogólnopolski Konkurs Fotograficzny "Społeczeństwo w obiektywie", s. 68-69.

7. Informacje dotyczące rozwoju naukowego

Przed uzyskaniem stopnia doktora nauk humanistycznych w zakresie socjologii opublikowałem dwanaście tekstów naukowych (artykułów, rozdziałów monografii oraz artykułów zamieszczonych w materiałach pokonferencyjnych). Tematyka wskazanych prac dotyczyła przede wszystkim zagadnień praktycznych związanych z problemami zarządzania zasobami ludzkimi.

Po uzyskaniu w 2009 roku stopnia doktora, zgodnie z załączonym wykazem osiągnięć naukowych, poza monografią „Marynarze floty transportowej w świetle studiów nad strukturą społeczną” opublikowałem: dwadzieścia sześć artykułów naukowych, trzy rozdziały w monografiach, monografię oraz skrypt akademicki (obie książki dedykowane ilościowej analizie danych). Byłem także współredaktorem dwóch monografii, z których jedna ukazała się w języku angielskim. Opublikowałem ponadto referat w materiałach pokonferencyjnych, który ukazał się w dwóch językach (w języku angielskim i koreańskim).

Wskazane publikacje mieszczą się w trzech obszarach tematycznych dotyczących:

- metodologii badań społecznych (ilościowej analizy danych, prognozowania zjawisk społecznych, klasyfikacji nauk i problematyki wyodrębniania subdyscyplin socjologicznych)¹²,

¹² Wyróżnić tu warto następujące publikacje: Kołodziej A. *Statystyka opisowa dla studentów kierunków humanistycznych*, Szczecin 2011, *Economicus*, s. 139; Kołodziej A. *Teoria estymacji w praktyce badań społecznych*, Warszawa 2013, *Difin*, s. 183; Kołodziej A. (2015), *O problemie wyodrębniania subdyscyplin socjologicznych. Status naukowy socjologii morskiej*, „*Studia Maritima*”, Volume 28, s. 275-293; Kołodziej A. (2015), *Prognozowanie zjawisk społecznych w obrębie socjologii – nadzieje, możliwości, ocena trafności*, w:

- socjologii morskiej (wyróżnić tu należy empiryczne studia nad marynarzami i teoretyczne studia nad koncepcją marynizacji)¹³,

- teorii struktury i systemu społecznego (studia nad kategorią systemu i struktury w socjologii)¹⁴.

Prowadzone przeze mnie badania empiryczne (w zakresie studiów nad marynarzami) wspierane były przez instytucje morskie: Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego w Szczecinie oraz Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Szczecinie (stosowne zaświadczenia załączam do wniosku). Prezentacja wyników prowadzonych przeze mnie badań wspierana była ze środków badań statutowych Uniwersytetu Szczecińskiego. Uczestniczyłem także w realizacji zadań badawczych zespołu badawczego Zakładu Socjologii Kultury Instytutu Socjologii (badania statutowe - *Kultura we współczesnym społeczeństwie: dyferencjacja i integracja*).

Prowadzone kilkakrotnie badania nad marynarzami pozwoliły mi zdobyć specjalistyczną wiedzę z zakresu problemów pracy na morzu. Podejmowana przeze mnie aktywność badawcza oraz wcześniejsze dziewięcioletnie doświadczenie zawodowe (praca w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi) zaowocowały możliwością poprowadzenia specjalistycznych szkoleń dla marynarzy różnych poziomów zarządzania i różnych działów statku¹⁵. Prowadzone przez mnie szkolenia poświęcone są wymaganym obecnie na morzu kluczowym kompetencjom społecznym (tematyka szkoleń stanowi odpowiedź na stosowne wymagania dotyczące kompetencji marynarzy zawarte w dokumencie: Manila Amendments to the STCW Convention 2010)¹⁶. Prowadzenie zajęć w obrębie kursów specjalistycznych: Dowodzenie siłownią okrętową, Nautyczne dowodzenie statkiem, HELM (Human Element, Leadership and

Prognoza, interwencja i ewaluacja w naukach społecznych. Teoria socjologiczna i praktyka badawcza, red. I. Sobieraj, A. Kołodziej, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2015, s. 11-27; Kołodziej A. (2017), *Problemy metodologiczne futurologii jako „dyscypliny naukowej”*, Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Sociologica, s. 99-112.

¹³ Wybrane publikacje z tego zakresu to: Kołodziej A., Kołodziej-Durnaś A. (2015), *Diversity and Social Trust. Polish seafarers in multicultural crews*, „European Societies”, Volume 17, Issue 2, s. 158-175; Kołodziej A. (2017), *Elastyczne formy zarządzania a problemy organizacji pracy na statkach dalekomorskich*, Miscellanea Anthropologica et Sociologica, 18(4): s. 41-52; Kołodziej A., Kołodziej-Durnaś A. (2018), *Labour Milieu of Merchant Seamen's Crews - Economization versus Human Relations*, Transformations in Business & Economics (TIBE) 17, 1(43), s. 64-82; Kołodziej A. (2019), *The Concept of Marinization by Ludwik Janiszewski - To Understand the Influence of the Sea*, „Cultural Interaction Studies of Sea Port Cities” (Vol. 20), s. 159-179; Kołodziej A. (2019), *Miejsce kultury bezpieczeństwa w organizacji pracy na morzu – perspektywa marynarzy*, Zarządzanie Zasobami Ludzkimi 3-4, s. 11-27.

¹⁴ Wybrane publikacje z tego obszaru problemowego to: Kołodziej A. (2012), *Choroba jako dewiacja i „profesjonalna” rola lekarza; relacja pacjent - lekarz w funkcjonalnej teorii Talcotta Parsons*, „Hygeia Public Health” 47(4), s. 398-402; Kołodziej A. (2013), *Sprawiedliwość i struktura społeczna - jak uzasadnić nierówność*, „Folia Sociologica” 46, s. 63-73; Kołodziej A. (2013), *Kryzys a system społeczny i jego struktura*, „Roczniki Nauk Społecznych” 5(41), s. 5-22; Kołodziej A. (2014), *Savoir-vivre w ujęciu funkcjonalnym – dobre maniere w otwartej strukturze społecznej*, „Normy, Dewiacje i Kontrola Społeczna” 15, s. 189-207; Kołodziej A. (2015), *Poza pracą, poza strukturą – o problemie określania pozycji seniorów w strukturze społecznej*, „Społeczeństwo i Edukacja”, 17 (2), s. 299-310; Kołodziej A. (2017), *The problem of “surplus people” in the light of contemporary social structure*, w: Liquid Structures and Cultures, red. O. Kozlova, A. Kołodziej, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2017, s. 55-64.

¹⁵ W 2017 roku przeszedłem właściwe szkolenie i uzyskałem: Świadectwo przeszkolenia dydaktycznego dla instruktora - szkolenie zgodne z wymaganiami Prawidła I/6 Konwencji STCW stosownie do zaleceń kursu modelowego IMO 6.09, Szczecin 06.09.2017.

¹⁶ STCW - Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

Management) daje mi możliwość ciągłej aktualizacji wiedzy z zakresu problemów pracy na morzu. Aktywność ta jest także szansą na przekazanie wiedzy z zakresu nauk społecznych ludziom morza. W tym też kontekście wiedza ta znajduje swoje praktyczne zastosowanie.

.....Arkadiusz Kotodziej.....

(podpis wnioskodawcy)