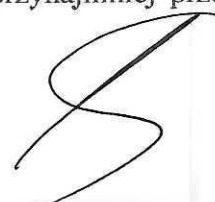


**Recenzja rozprawy doktorskiej**  
**mgr Krzysztofa Toboły**  
**p.t. „Zmotoryzowanie gospodarstw domowych - między ideologią a konsumpcjonizmem w polskiej polityce społeczno-gospodarczej po roku 1945”**  
**napisanej pod kierunkiem dr hab. prof. UŚ. Mariana Mitręgi**  
**Katowice 2024**

**1. Uwagi ogólne – uzasadnienie podjęcia problematyki**

Już sam tytuł recenzowanej rozprawy stanowi zapowiedź rozległego, interdyscyplinarnego wywodu - i to ze względu na przyjętą niemal siedemdziesięcioletnią przestrzeń czasową analizy, kierunek i przedmiot poszukiwań, jak i z uwagi na kontekst dla planowanej prezentacji porównawczej. Autor podjął się niezmiernie trudnego zadania wymagającego wiedzy z zakresu nauk historycznych, socjologicznych, ekonomicznych, z zakresu statystyki, metodologii, nauk o polityce, wiedzy o motoryzacji. W zasadzie każdy człon tytułu rozprawy należy uznać za zasadny dla działań eksploracyjnych, choć już poszukiwanie statystycznie zweryfikowanych zależności między nimi - raczej za wielce ryzykowne. Bo za równie trudne z naukowego punktu widzenia należy uznać poszukiwanie zależności między ideologią, a poziomem zmotoryzowania gospodarstw, co i wskazywanie pozarozwojowych wyznaczników konsumpcjonizmu. Konsumpcjonizmu, który w wymiarze jednostkowym kształtuje poziom życia i dobrostanu psychicznego, a w wymiarze społecznym, globalnym niesie wiele zagrożeń. W literaturze przedmiotu synonimy konsumpcjonizmu z reguły mają wymiar pejoratywny. To: żądza posiadania, materializm, przemożna potrzeba dysponowania coraz większymi zasobami wszelkich dóbr. Można przyjąć, że u podstaw zjawiska leży snobizm, sposób na zaznaczanie swojego miejsca w społeczeństwie, a rosnącej popularności towarzyszy naturalna potrzeba wygody, komfortu i coraz wyższa cywilizacyjna norma życia.

W Polsce posiadanie pojazdu mechanicznego, w tym głównie samochodu, w socjalistycznych realiach ściśle związane było ze statusem ekonomicznym, wykształceniem i pozycją społeczną. W kolejnych powojennych dekadach zmieniał się dostęp do pojazdów mechanicznych, ich realna wartość i motywacje posiadania, ale poziom zmotoryzowania gospodarstw domowych, relatywnie do standardów zachodnioeuropejskich, przynajmniej przez 5



dekad był niewielki. Obecnie jest najwyższy w Europie, a Polska postrzegana jest jako kraj cierpiący na tzw. "samochodozę", czyli nadal niesłabnącego zapotrzebowania na ten towar. O ile np. w roku 2004 na 1 tys. mieszkańców kraju przypadało 293 samochody, to w 2023 roku już ponad 700. Według badań GUS w 2022 roku więcej gospodarstw (78,4%) dysponowało samochodem osobowym, niż tak podstawowym elementem wyposażenia jak zmywarka do naczyń (62%)<sup>1</sup> i co dziwne - gospodarstwa wiejskie były w tych badaniach lepiej wyposażone w sprzęt nowej generacji i wszelkie pojazdy (motocykle, rowery, skutery, samochody osobowe), niż gospodarstwa miejskie. Np. samochód osobowy posiadało 84,4% mieszkańców wsi i 67,2% mieszkańców miast<sup>2</sup>. Każda analiza statystyczna rodzi nowe pytania o źródła, zakres i skutki zachodzących zmian. To ideologia, wyższy status ekonomiczny, czy wzrost podaży? Rosnące potrzeby, nowe preferencje, czy też efekty polityki społeczno-gospodarczej?

Wobec takich pytań, wyzwania i zależności, zamysł badawczy Pana mgr Krzysztofa Tobiły należy uznać za odpowiadający aktualnym potrzebom społecznym, ambitny i zasługujący na uznanie.

## 2. Cel i problematyka pracy

Autor podjął interesujący i słabo dotychczas zdiagnozowany problem zmotoryzowania polskich gospodarstw domowych, z uwzględnieniem ideologii i konsumpcjonizmu w polityce społeczno-gospodarczej po roku 1945.

Główny cel pracy sformułował dość zawile, jako "zaprezentowanie wpływu konstrukcji samochodowych jako stosunkowo dostępnego środka transportu, przynajmniej w ostatnich latach, na przemiany w gospodarstwach domowych oraz odwróconą reakcję, czyli ciągle zwiększającego się popytu, przekładającego się na rosnącą światową produkcję pojazdów samochodowych" (s. 5-6 rozprawy), a cel badań jako "ocenę opinii na temat zmotoryzowania gospodarstw domowych w kontekście ideologii i konsumpcjonizmu w polskiej polityce społeczno-gospodarczej" (s. 273). Mimo trudnego w odbiorze stylu wypowiedzi, zastosowane tu rozróżnienie odpowiada strukturze i układowi treści pracy: od celu poznawczego (porównawcza analiza historyczna zawarta w części teoretycznej pracy) - do celu aplikacyjnego (ilościowa i jakościowa analiza własnych badań empirycznych z wnioskami).

---

<sup>1</sup> *Sytuacja gospodarstw domowych w 2022 roku w świetle badania budżetów gospodarstw domowych*, GUS, Warszawa 2022, s. 10.

<sup>2</sup> Tamże, s. 11 i n.



Problemy badawcze Autor sprecyzował w pytaniach o ocenę, wyznaczniki i wzajemne związki zmian cywilizacyjnych, postępu gospodarczego i konsumpcjonizmu motoryzacyjnego (s. 273), a przyjęte hipotezy (s. 327), zweryfikował w oparciu o analizę literatury przedmiotu i wyniki badań własnych. Weryfikacje statystyczne przeprowadził z wykorzystaniem testu niezależności chi-kwadrat Pearsona oraz testu Kruskala Wallisa (s. 275). Czytelnie, w postaci 20 zestawień tabelarycznych i 40 wykresów (s. 276-310) zaprezentował wyniki badań oraz zależności między zmiennymi.

### 3. Struktura i układ treści rozprawy

Recenzowana praca obejmuje 370 stron starannie przygotowanego wydruku komputerowego, z czego 334 strony to tekst rozprawy uzupełniony bibliografią (335-356), wykazem tabel, rysunków (357-358) i aneksem z dwoma załącznikami – narzędziami badawczym (359-367). Aneks obejmuje kwestionariusz ankiety zawierającej 27 pytań z odpowiedziami jednokrotnego wyboru oraz zestaw zagadnień dla wywiadów określonych przez Kandydata mianem "eksperckich". Całość pracy wieńczy streszczenie w języku polskim i angielskim (367-370).

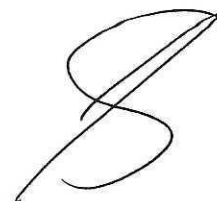
Całość, poprawna pod względem treści i kolejności prowadzonego wywodu, podzielona na 5 rozdziałów: w tym 4 teoretyczne i 1 prezentujący wyniki badań własnych. Ramy wywodu zawarto we *Wprowadzeniu i metodologii badań oraz Podsumowaniu*.

Tytuły i treść poszczególnych rozdziałów wymieniono w Autoreferacie. Uwaga jaka tu się nasuwa to brak proporcji objętości między rozdziałem I i II: od ponad 100 do 30 stron. Pozostałe rozdziały mieszczą się w granicach 60 stron wydruku.

Metodologiczne założenia rozprawy Autor umieścił w dwóch miejscach: we *Wprowadzeniu i metodologii badań* (s. 3-14) oraz w Rozdziale V *Badania własne. Analiza statystyczna, ocena opinii...* (s. 269-324). Ich prezentacja rodzi obawy, że nie dla każdego odbiorcy są one czytelne i spójne, chociażby w zakresie rozumienia pojęć, definicji i klasyfikacji. Brak też wyraźnego wskazania na jakiej, czyjego autorstwa metodologii Autor oparł swoją koncepcję badawczą. Za wskazane zatem wydaje się, aby **przebieg procesu badawczego w naukach społecznych (wybranej szkoły, opracowania<sup>3</sup>) Kandydat omówił w trakcie obrony pracy doktorskiej.**

---

<sup>3</sup> Autor nie wskazuje w wykorzystanej literaturze, na jakim opracowaniu z zakresu metodologii nauk społecznych się opiera, czyje definicje traktuje jako podstawę klasyfikacyjno-interpretacyjną. A tzw. „szkół metodologicznych” w naukach społecznych jest wiele – choćby *Wstęp do metod i technik badań społecznych* autorstwa Janusza Sztumskiego, *Metodologia badań socjologicznych* Ryszarda Podgórskiego, czy *Metody badań socjologicznych* Stefana Nowaka.



#### 4. Uwagi szczegółowe

Rozprawa składa się z dwóch części: teoretycznej (rozdz. I-IV) i badawczej (rozdz. V), z czego na szczególną uwagę zasługuje ta pierwsza - pod względem jakości, rzetelności, wielostronności przeprowadzonego wywodu oraz wyczerpania treści zapowiedzianych w tytule. To najważniejsza i cenna analiza źródeł, aktów prawnych i licznych pozycji literatury przedmiotu, zwieńczona prezentacją perspektyw rozwoju przemysłu motoryzacyjnego i konsumpcjonizmu, z przywołaniem przykładu woj. śląskiego (s. 243-268). To autorski wywód, udana próba uporządkowania opracowań socjologicznych, politologicznych, z zakresu genezy i historii motoryzacji, oparta na czasochłonnych studiach literaturowych i sieciowych. I w zasadzie materiał tu zaprezentowany stanowi wystarczającą postawę do dopuszczenia pracy do obrony.

Autor ambitnie podjął jednak badania empiryczne nakierowane na rejestrację opinii Polaków na temat motoryzacji, choć szczegółowa analiza treści rozdz. V uprawnia do wnioskowania o braku doświadczenia w posługiwaniu się metodologią. Zapewne także braku praktyki eksploracyjnej. Badania z zastosowaniem kwestionariusza ankiety Kandydat przeprowadził metodą sondażu diagnostycznego, ale dopiero dokładna lektura rozprawy pozwala na przyjęcie, że dobór próby miał charakter celowy, a w trzech hipotezach sformułowanych na s. 270 mieści się próba uzyskania odpowiedzi na pytania-problemy badawcze i pytania z narzędzi badawczych. Wszystkie wyniki badań ze 100 ankiet bardzo starannie zaprezentował w formie graficznej i poddał weryfikacji statystycznej - kolejno odpowiadając na pytania zawarte w problemach szczegółowych (s. 273), choć ostatecznie nie odniósł ich ani do wcześniejszych rozważań, ani do dostępnych badań GUS, czy CBOS na temat konsumpcji, czy motoryzacji.

Rozległa *Bibliografia* rozprawy (s. 335-356) nie została ponumerowana, a przy pracach dostępnych w sieci nie podano ich tytułów. W przypisach, mimo zastosowania numeracji ciągłej, nie zastosowano odniesień typu "Ibidem", czy "op.cit.", zawsze podając pełne brzmienie przywoływanej pozycji. Recenzowana praca nie jest też wolna od usterek warsztatowych. To, między innymi: interpunkcja, styl wypowiedzi, pomieszany czas, forma, liczba, liczne powtórzenia z upodobaniem do pewnych słów, jak "również" - (s. 4-7; 10-11), czy "aspekt" (s. 4,5,6).

Wskazane niedoskonałości konstrukcyjne pracy świadczą o braku doświadczenia publikacyjnego, dydaktycznego, badawczego i naukowego, ale wyraziście dokumentują też aspiracje, pracowitość, determinację Kandydata w osiąganiu celów życiowych. Kandydat wykazał w pracy świetną znajomość przedmiotu: o historii i rozwoju wszelkich pojazdów

mechanicznych, tak w Polsce, jak i na świecie - wie bardzo dużo. W toku zaprezentowanego wywodu wykazał rangę motoryzacji we współczesnym świecie - jej znaczącą rolę w gospodarce, w zachowaniach, postawach, w szeroko rozumianym życiu społecznym. Widać praktyka i pasjonata motoryzacji, a to wielka zaleta. Do rzadkości obecnie należą humanistyczne aspiracje naukowe profesjonalistów i praktyków motoryzacji. Takie postawy we współczesnej rzeczywistości warto nagradzać i promować.

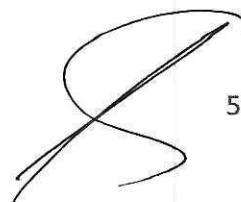
Wymienione usterki powinny być zatem traktowane jedynie jako sugestie dotyczące dalszej aktywności naukowej mgr Krzysztofa Toboły i nie wpływają na pozytywną końcową ocenę merytorycznych, poznawczych i aplikacyjnych walorów recenzowanej rozprawy. Przed ewentualną publikacją opracowania winny być jednak usunięte, bowiem o walorach każdej publikacji decyduje tak treść, jak i poprawna pod każdym względem jej prezentacja.

## 5. Konkluzje

Wybrany przez Autora temat rozprawy nie należy do popularnych, choćby z uwagi na zakres mieszczących się w nim problemów i interdyscyplinarny wymiar koniecznych do przeprowadzenia analiz.

Praca spełnia kryteria poprawności opracowania rozpraw doktorskich, wnosi elementy nowatorstwa do dziedziny nauk społecznych, w tym do dyscypliny nauki o polityce i administracji. Spełnia też podstawowe cele aktywności eksploracyjnej w obszarze nauk społecznych, jako że zawiera zarówno walory poznawcze, jak i aplikacyjne. To nowatorskie opracowanie łączące, w sposób dotąd niespotykany w literaturze przedmiotu, wiedzę teoretyczną z pasją motoryzacyjną Kandydata.

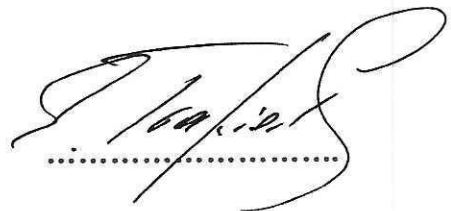
W poszukiwaniu odpowiedzi na sformułowane problemy badawcze – Autor stosuje zarówno ilościowe, jak i jakościowe metody badawcze. Posługuje się metodą analizy dokumentów zastanych oraz ankietą audytoryjną (kwestionariusz ankiety). Korzysta z kilku rodzajów źródeł: aktów prawnych obowiązujących po roku 1945 w przestrzeni międzynarodowej, europejskiej i krajowej; z dokumentów archiwalnych, stron internetowych oraz z wyników własnych badań empirycznych.



5

## 6. Wnioski końcowe

Podsumowując, stwierdzam, że recenzowana rozprawa Pana **mgr Krzysztofa Toboły**, której promotorem jest Pan dr hab. Marian Mitreęga prof. UŚ - spełnia wymagania stawiane **pracom doktorskim**. Jest pracą nowatorską i zawiera oryginalną prezentację podjętego tematu. Dokumentuje przedmiotową wiedzę teoretyczną Kandydata oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. Zgodnie z najnowszymi wymogami ustawowymi zawiera streszczenie w języku angielskim. Zatem na podstawie art. 13 ust.1 Ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. nr 2017, poz. 1789); art. 187 Ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2018, poz. 1669; art. 187 Dz. U. 2023.742 obow. od 7 marca 2024 do 30 września 2024) oraz § 6 ust. 4 Rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 19 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego trybu przeprowadzania czynności w przewodzie doktorskim, w postępowaniu habilitacyjnym oraz w postępowaniu o nadanie tytułu profesora (Dz. U. z 2018 poz. 261) - **wnoszę o dopuszczenie mgr Krzysztofa Toboły do dalszych etapów postępowania o nadanie stopnia doktora w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie nauki o polityce i administracji.**



Kielce, 23 maja, 2024 r.