

Prof. dr hab. Felicjan Byłok
Katedra Socjologii Stosowanej i Zarządzania Zasobami Ludzkimi
Wydział Zarządzania
Politechnika Częstochowska

Częstochowa 11.06.2024r.

Recenzja pracy doktorskiej mgr Krzysztofa Toboły nt. „Zmotoryzowanie gospodarstw domowych- między ideologią a konsumpcjonizmem w polskiej polityce społeczno-gospodarczej po roku 1945”

I. Przedmiot oceny

Przyjęta do recenzji praca doktorska Pana **Krzysztofa Toboły**. „Zmotoryzowanie gospodarstw domowych- między ideologią a konsumpcjonizmem w polskiej polityce społeczno-gospodarczej po roku 1945” napisana została pod kierunkiem dr hab. UŚ Mariana Mitreği prof. UŚ. Stanowi ona zwarte opracowanie naukowe liczące 370 stron wraz z załącznikami. Wyraźnie sformułowane założenia badawcze w postaci hipotez badawczych wskazują na ukierunkowanie zainteresowań badawczych w sferę problematyki nauk o polityce i administracji. Tytuł pracy został sprecyzowany trafnie i jest adekwatny do treści dysertacji doktorskiej.

II. Ocena podjętego problemu badawczego

Podjęta problematyka związków między motoryzacją a konsumpcją w polskiej polityce społeczno-gospodarczej jest warta szerszego badania ponieważ po pierwsze jest mało publikacji naukowych, których przedmiotem są te związki, występuje luka badawcza, po drugie samochód ogrywa ważną rolę w konsumpcji, jest elementem konsumpcji na pokaz, komunikuje innym ludziom posiadany status społeczny właściciela. W przez długi czas w Polsce samochód stanowił dobro luksusowe, które ludzie nabywali aby wywierać wrażenie na innych i w związku z tym musiał być widoczny dla tych, z którymi oni się porównywali. T. Veblen opisując fenomen klasy próżniaczej wskazał, że konsumpcja na pokaz jest związana z pojęciem bogactwa jako

wyznacznikiem pozycji społecznej.¹ Postrzeganie samochodu w perspektywie symbolicznej pozwala dostrzec, iż jest wyposażony w określone idee techniczne i społeczne. Chodzi zatem zarówno o zastosowanie nowych rozwiązań technologicznych, które wpływają na rozwój innych obszarów gospodarki jak i o rolę jaką odgrywa w życiu społecznym. Samochód jako obiekt zawiera w sobie zróżnicowaną symbolikę. Może być postrzegany jako symbol pożądania, wolności, przygody, emancypacji czy też rodzinności. Jednakże najważniejszy jest symbol autonomii. Właścicielowi pozwala poczuć się niezależnym. Umiejscowienie badania w dwóch okresach tj. od 1945 do 1989 i od 1989 do dzisiejszego dnia jest ciekawym przedsięwzięciem, ponieważ w okresie socjalizmu samochód stał się symbolem statusu społecznego konsumenta gdyż jego zasoby były społecznie relatywnie szczupłe, pożądane i widoczne, a więc poprzez wartość sygnalizacyjną zwracały na siebie uwagę i były przez członków społeczeństwa interpretowane i wysoko oceniane. Wraz z transformacją społeczno-gospodarczą skutkującą wzrostem dobrobytu i umasowieniem samochodów wystąpiła sytuacja demokratyzacji dostępu do niego. Samochód częściowo stracił charakter statusowy, chociaż przez wielu nadal jest postrzegany jako dobro luksusowe. Zatem podjęty problem badawczy jest wielowątkowy, można go badać z różnych perspektyw.

W tym kontekście przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska jest warta przeanalizowania, ponieważ przedmiotem badań uczyniono związki między rozwojem motoryzacji zmianami politycznymi i zachowaniami konsumpcyjnymi w okresie gospodarki centralnie planowanej i wolnego rynku.

Recenzowana rozprawa doktorska przybrała postać zarówno dyskusji konceptualnej jak i prezentacji empirycznej oraz wniosków. Ma ona charakter politologiczny, opisuje różne aspekty rozwoju motoryzacji w Polsce z perspektywy zmian politycznych i gospodarczych. Jest to ciekawa praca, która stawia interesujące i aktualne pytania badawcze. Autor wnikliwie analizuje problematykę rozwoju motoryzacji z różnych perspektyw: przemysłu motoryzacyjnego, polityki, konsumpcji. Powyższe aspekty

¹ Th. Veblen, *Teoria klasy próżniaczej*, PWN, Warszawa 1971, s. 88.

występują zarówno we wstępnych rozważaniach koncepcyjnych, jak również w części empirycznej rozprawy doktorskiej. Należy zaznaczyć, że Autor skupia się na analizie związków między rozwojem motoryzacji a konsumpcją gospodarstw domowych z perspektywy nauk o polityce, co należy uznać za właściwe podejście z punktu widzenia tematyki rozprawy doktorskiej.

III. Ocena celu, hipotez i struktury pracy

Mgr Krzysztof Tobała w recenzowanej pracy doktorskiej przyjął cel główny pracy, którym była analiza *„wpływu samochodu jako łatwo dostępnego środka transportu, przynajmniej w ostatnich latach, na przemiany w gospodarstwach domowych oraz odwróconą reakcję, czyli ciągle zwiększającego się popytu, przekładającego na rosnącą światową produkcję pojazdów samochodowych”* (str.5). Dyplomant cel główny uszczegółowił w postaci celu badań, którym była *„ocena opinii na temat zmotoryzowania gospodarstw domowych w kontekście ideologii i konsumpcjonizmu w polskiej polityce społeczno-gospodarczej po roku 1945”*. Aby zrealizować ten cel Doktorant sformułował 11 szczegółowych pytań badawczych. Stanowiły one podstawę do sformułowania trzech hipotez: *„hipoteza 1 – Motoryzacja w Polsce, z uwagi na uwarunkowania historyczno-polityczne, nie była jedynie elementem rozwoju społeczno-ekonomicznego; hipoteza 2 – Pomimo istotnej transformacji politycznej, samochód wciąż nie jest zwyczajnym przedmiotem konsumpcji w polskich gospodarstwach domowych; hipoteza 3 – Przemysł samochodowy jest znaczącym elementem rozwoju gospodarczego każdego kraju, w tym również i Polski”*(str.270). Oceniając dobór hipotez do badanego problemu należy stwierdzić w większości ich poprawność i możliwość empirycznej weryfikacji. Mam zastrzeżenia do hipotezy 1, która została sformułowana zbyt ogólnie ponieważ przyjęcie tezy iż motoryzacja nie była jedynie elementem rozwoju społeczno-ekonomicznego jest oczywiste. Zabrakło uszczegółowienia innych elementów rozwoju np. konsumpcji, itd.

W celu weryfikacji hipotez Autor przyjął, że w badaniach będzie wykorzystywał metody badań ilościowych i jakościowych. Jako podstawową technikę badań

[KSSiZZL >

**Katedra Socjologii Stosowanej i Zarządzania Zasobami Ludzkimi - Wydział
Zarządzania Politechnika Częstochowska**

al. Armii Krajowej 36 B, 42-201 Częstochowa

tel. +48 34 325 03 51, e-mail: wz_bok_4@wz.pcz.pl

www.wz.pcz.pl



ilościowych przyjął ankietę. Natomiast w badaniach jakościowych wykorzystał wywiad swobodny tzw. ekspercki i analizę dokumentów zastanych (desk research). Przyjęte metody umożliwiły zebrać materiał badawczy, którego analiza pozwoliła zweryfikować sformułowane hipotezy. Autor poddał analizie ilościowej zebrane w badaniu ankietowym dane, wykorzystując metody statystyczne tj. test niezależność χ^2 Pearsona i Test Kruksala-Wallisa.

W aspekcie formalnym struktura rozprawy nie budzi zastrzeżeń. Jest ona merytorycznie poprawna i logicznie spójna, ponieważ wszystkie jej części są uszeregowane w taki sposób, że stopniowo wprowadzają czytelnika w podjętą przez Autora problematykę. Całość pracy składa się z pięciu rozdziałów, wstępu, podsumowania, bibliografii, spisu tabel, rysunków oraz załączników w tym ankiety i kwestionariusza wywiadu. Dysertację domyka kwerenda bibliograficzna składająca się z 41 monografii, 33 artykułów w pracach zbiorowych, 11 artykułów, 11 archiwalnych dokumentów i 154 źródeł internetowych pozycji literaturowych. Praca doktorska zawiera również spis tabel, rysunków oraz załącznik tj. kwestionariusz ankiety, dyspozycje do wywiadu społecznego i wykaz epizodów użytych w badaniach jakościowych.

Analizując strukturę pracy dostrzegam niejednorodny podział treści w poszczególnych rozdziałach. Najobszerniejszy rozdział pierwszy liczy 100 strony, natomiast kolejne rozdziały teoretyczne mają mniejszą objętość tj. rozdział drugi 30 stron, trzeci 58 strony, czwarty 56 stron. Z kolei rozdział piąty, który jest prezentacją wyników badań własnych liczy 56 stron. Część teoretyczna stanowi $\frac{3}{4}$ całej pracy.

Pierwszy rozdział poświęcono opisowi przemysłu motoryzacyjnego jako istotnego zagadnienia w polityce państwa. W podrozdziale pierwszym Autor poddał analizie udział i znaczenie przemysłu motoryzacyjnego w gospodarce światowej. Wskazał, iż motoryzacja od początku dwudziestego wieku miała duży wpływ na rozwój gospodarek w krajach europejskich i w Stanach Zjednoczonych Ameryki. W dzisiejszym czasie rozwija się prawie na wszystkich kontynentach, stając się globalnym motorem rozwoju

[KSSiZZL >

**Katedra Socjologii Stosowanej i Zarządzania Zasobami Ludzkimi - Wydział
Zarządzania Politechnika Częstochowska**

al. Armii Krajowej 36 B, 42-201 Częstochowa

tel. +48 34 325 03 51, e-mail: wz_bok_4@wz.pcz.pl

www.wz.pcz.pl



gospodarki światowej. Autor opisując rozwój światowej motoryzacji oparł się na źródłach polskich i zagranicznych co podnosi wartość tego rozdziału. Szkoda, że nie przedstawił najnowszych danych dotyczących udziału koncernów samochodowych w sprzedaży pojazdów transportowych. Najnowsze opracowanie jest z 2010 roku. Od tego czasu wiele się zmieniło, ponieważ ekspansja samochodów, w szczególności elektrycznych produkowanych przez koncerny chińskie zmieniła obraz rynku motoryzacyjnego w świecie. W dalszej części rozdziału Autor opisał historię motoryzacji w Polsce. Szczegółowo omówił powstanie i rozwój przemysłu samochodowego od początku dwudziestego wieku do drugiej dekady dwudziestego pierwszego wieku, wskazując że główną siłą napędową jego rozwoju była produkcja samochodów oparta na licencjach. Istotne z perspektywy problemu badawczego było omówienie wpływu polityki na rozwój przemysłu związanego z produkcją samochodów. Ciekawym fragmentem tej części jest opis związków między polityką a rozwojem motoryzacji w Polsce w okresie międzywojennym. Autor poddał również szczegółowej analizie wpływ zmian politycznych po 1990 roku na kierunki rozwoju przemysłu samochodowego np. poprzez wspomaganie inwestycji zewnętrznych w sektor części samochodowych.

W rozdziale drugim skupiono się na przedstawieniu rozwoju motoryzacji w Polsce w latach 1945-199 w kontekście uwarunkowań politycznych. Rozdział podzielono na dwie części. W pierwszej Doktorant skupił się na przedstawieniu kontekstu politycznego rozwoju motoryzacji w Polsce. W oparciu o liczne źródła internetowe przeanalizował związki między decyzjami politycznymi a kierunkami rozwoju przemysłu samochodowego. Druga część rozdziału poświęcona została polityce reglamentacji samochodów. Opisano system reglamentowanej redystrybucji samochodów produkowanych w Polsce.

Rozdział trzeci poświęcono wpływom zmian politycznych, społecznych i gospodarczych po 1989 roku na rozwój motoryzacji w Polsce. Autor skupił się na opisie transformacji gospodarczej i jej wpływie na rozwój przemysłu samochodowego.

[KSSiZZL >

**Katedra Socjologii Stosowanej i Zarządzania Zasobami Ludzkimi - Wydział
Zarządzania Politechnika Częstochowska**

al. Armii Krajowej 36 B, 42-201 Częstochowa

tel. +48 34 325 03 51, e-mail: wz_bok_4@wz.pcz.pl

www.wz.pcz.pl



Kolejna część rozdziału została poświęcona zachowaniom konsumentów na rynku sprzedaży samochodów. Istotny wpływ na te zachowania miał proces deindustrializacji w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia, w wyniku którego zmienił się obraz przemysłu samochodowego. Część przedsiębiorstw zostało sprywatyzowanych a część upadło. Te zmiany w istotny sposób wpłynęły na kształt rynku samochodowego w Polsce. Ciekawą część tego rozdziału stanowi analiza zmian konsumenckich na rynku samochodowym. Autor wykazał na podstawie danych statystycznych dynamiczny wzrost sprzedaży samochodów jako skutek zmian gospodarczych. Samochód stał się powszechnie dostępnym dobrem konsumpcyjnym. Wartość tej części rozdziału byłaby większa, gdyby Autor więcej miejsca poświęcił zachowaniom konsumpcyjnym ponieważ samochód jest ważnym elementem wartości użytecznych i symbolicznych, które w istotny sposób wpływają na decyzje zakupowe samochodów. Dla Polaków posiadanie samochodu jest istotne ponieważ jest emblematem statusu społecznego, jak i przedmiotem codziennego użytku.

Rozdział czwarty poświęcono opisowi perspektyw rozwoju branży motoryzacyjnej w Polsce. Autor wykazał, iż dalszy rozwój tej branży gospodarki jest zależny w istotny sposób od umiejętności dostosowania się do zmieniających warunków rynkowych, np. wzrost popytu na samochody elektryczne. Równie istotnym czynnikiem jest trend ekologiczny w polityce, który wpływa na stymulowanie rozwoju tej branży gospodarki w określonym kierunku tj. elektromobilności. Ciekawym fragmentem tego rozdziału jest opis sytuacji w przemyśle samochodowym w województwie śląskim z perspektywy jego rozwoju i występujących barier.

Konkludując, część teoretyczną pracy stanowi podstawę do formułowania pytań badawczych i hipotez dotyczących związków między zachowaniami konsumenckimi na rynku motoryzacyjnym a ideologią w polskiej polityce społeczno-gospodarczej.

Zawartość rozdziału piątego można uznać za najistotniejszą z perspektywy głównego problemu rozprawy doktorskiej. Rozdział został podzielony na dwie części. W pierwszej Autor przedstawił szczegółowy opis zakresu i metodyki badań,

[KSSiZZL >]

**Katedra Socjologii Stosowanej i Zarządzania Zasobami Ludzkimi - Wydział
Zarządzania Politechnika Częstochowska**

al. Armii Krajowej 36 B, 42-201 Częstochowa

tel. +48 34 325 03 51, e-mail: wz_bok_4@wz.pcz.pl

www.wz.pcz.pl



sformułowane hipotezy i zastosowane metody i techniki badawcze. Wybór metod badawczych należy uznać za właściwy, ponieważ umożliwił zebranie materiału badawczego, dzięki któremu zweryfikowano postawione hipotezy. Kolejną część rozdziału poświęcono referowaniu wyników badań ilościowych tj. rozkład procentowy odpowiedzi na poszczególne pytania. Autor skupił się na analizie związków między czynnikami socjodemograficznymi a potencjalną skłonnością do krótkotrwałego wypożyczenia środka transportu, wykonywaniem pracy zawodowej jako czynnika warunkującego posiadanie samochodu w gospodarstwie domowym. W dalszej części rozdziału poddał analizie wpływ wykształcenia na opinie na temat zależności rozwoju motoryzacji od ustroju politycznego, wpływ aktywności zawodowej na opinie na temat zależności między sprawną komunikacją samochodową a posiadaniem własnego środka transportu, wpływ wieku na opinie na temat związków między posiadaniem własnego środka transportu a dostępem do usług telekomunikacyjnych, związek między potencjalnym wyborem zakupu pojazdu z silnikiem spalinowym lub elektrycznym a opiniami na temat wpływu motoryzacji na środowisko naturalne. Powyższe analizy stały się podstawą do weryfikacji sformułowanych hipotez.

Recenzowaną pracę kończy podsumowanie, w którym na podstawie zgromadzonego materiału badawczego sformułowano klarowne i przejrzyste wnioski końcowe i przedstawiono weryfikację hipotez z jej uzasadnieniem.

Przechodząc do szczegółowej oceny zawartości pracy warto podkreślić znajomość problematyki motoryzacji i jej uwarunkowań politycznych przez Autora. Metody prowadzenia rozważań naukowych są adekwatne do charakteru i rangi rozprawy doktorskiej. Konstrukcja pracy jest spójna i logiczna, a struktura merytorycznie poprawna. Wśród walorów pracy na uwagę zasługuje poprawność metodologiczna w rozstrzygnięciu poszczególnych kwestii i zagadnień prezentowanych w rozprawie, obejmująca wszystkie kolejne elementy wywodu: od formułowania celu, hipotez aż po jej właściwą weryfikację oraz proponowane rozwiązanie problemu badawczego. Sformułowanie hipotez należy uznać za prawidłowe i adekwatne do

tematu pracy. Świadczy to o dobrym rozpoznaniu przez Autora obszarów polityki rozwoju motoryzacji realizowanej od 1945 roku po dzisiejszy czas. W toku badań Doktorant konsekwentnie dążył do realizacji wyznaczonego celu. Cechuje go samodzielność myślenia i duża znajomość realiów związanych z motoryzacją

Za cenne i oryginalne w sensie poznawczym można uznać następujące elementy rozprawy:

- przygotowanie wnikliwego i kompetentnego studium rozwoju motoryzacji;
- zidentyfikowanie luki badawczej wynikającej z braku opracowań naukowych analizujących związek między motoryzacją, polityką i konsumpcją;
- zidentyfikowanie związków między ideologią polityczną a konsumpcją samochodów,
- zidentyfikowanie związków między uwarunkowaniami politycznymi wpływającymi na rozwój motoryzacji a zachowaniami konsumentów na rynku samochodowym

IV Uwagi dyskusyjne

Oceniając stronę językową przedłożonej pracy doktorskiej do oceny stwierdzam, że nie budzi większych zastrzeżeń. Chociaż drobnych mankamentów językowych i formalnych jest wiele, aczkolwiek ograniczę się do wskazania tylko niektórych przykładów, mianowicie: występują niekiedy błędy stylistyczne, np. „*Obywatele krajów Europy Środkowo-Wschodniej, zaczęły się uczyć nowych zachowań konsumenckich....*” (str. 148); „*Pierwszym pojazdem.*” (str.19), „*Przyjmuje się, że już w 1935 roku, nie będzie przyspieszenia produkcji środków transportu z napędem silnikowym*” (str.192). Stosuje niekiedy terminy, które nie dalej wyjaśnia np. na str. 123 Autor pisze: „*Zniszczenia wojenne, eksperyment związany z wprowadzeniem nowego ustroju oraz nieustanne błędy, wpłynęły na wprowadzenie nowego planu, który miał dotyczyć okresu dziesięcioletniego*”.

W recenzowanej pracy obok przedstawionych wyżej wielu zalet pojawiają się elementy dyskusyjne i krytyczne wymagające wyjaśnień. Odnosi się to przede wszystkim do takich kwestii, jak:

1. cel pracy na str.1 jest inny od celu głównego na str.5. Prawdopodobnie cel zatytułowany jako główny jest uszczegółowieniem celu ze str. 1
2. W pracy wystąpiły powtórzenia treści - fragment testu na stronie 74 rozpoczynający się od zdanie „ *Wszystkie Syreny posiadały dwoje drzwi, które w pierwszych modelach otwierały się dość nietypowo.....a kończy się na zdaniu: Dlatego bywało tak, że choć pojawiała się czasami możliwość na zakup nowego lub używanego pojazdu, to chętnych niejednokrotnie brakowało*” (str 75) został powtórzony na 128 i 129.
3. Brak cytowanej literatury w bibliografii np. autorzy z przypisu 27 i 28 nie są umieszczeni w bibliografii.
4. Na stronie 4 Autor pisze „ *Jedna dotyczyła podejścia państwa autokratycznego do przemysłu.....*”. Chyba Autorowi chodziło o państwo autorytarne. Ponieważ termin autokratyczny raczej odnosi się do stylu kierowania w teorii organizacji.
5. W analizie rozkładu danej zmiennej przedstawionych w tabelach części empirycznej niekiedy pojawiły się wartości, które trudno opisać za pomocą procentów ponieważ dotyczą zbyt małej grupy respondentów np. w tabeli 5BW jest liczba N-4, stanowiąca 26,67% całej zbiorowości.
6. We wnioskach Autor wyniki badań uogólnia na całą populację Polaków, ponieważ pisze np., „ *Polacy uważają zmiany cywilizacyjne za nieuchronne, bez możliwości odwrotu od nich*” s. 311. Jednakże zbyt mała próba badawcza i brak określenia jaka metoda doboru została wykorzystana nie może stanowić podstawy do uogólnień na całą populację Polaków.
7. Na str. 316 – 324 przedstawiła zapis dwóch wywiadów eksperckich bez ich szczegółowej analizy w kontekście badań ilościowych. Szkoda, że Autor opisując,

wyniki badań ankietowych nie odniósł się do wypowiedzi respondentów pozyskanych w wyniku przeprowadzenia dwóch wywiadów eksperckich.

8. Na str. 328 w opisie potwierdzającym hipotezę pierwszą Autor napisał, iż motoryzacja była elementem rozwoju społeczno-ekonomicznego, natomiast pominał inne czynniki, które w pracy częściowo opisał, takie jak, wzrost konsumpcji samochodów, zmiana stylów życia czy rozwój turystyki.

IV Konkluzja

Na gruncie absolutnego przekonania, wynikającego z rzetelnej lektury przedłożonej pracy doktorskiej, pragnę podkreślić, że poczynione krytyczne uwagi mają w dużej mierze charakter dyskusyjny i w niczym nie ujmują pozytywnej oceny i wartości całości przedstawionej rozprawy. Stwierdzam, że pomimo kilku uchybień Autorowi udało się w sposób należyty zrealizować podjęty projekt badawczy.

Rozprawa doktorska posiada szereg walorów natury teoriopoznawczej. Stanowi cenne kompendium wiedzy z zakresu wpływu uwarunkowań politycznych na rozwój motoryzacji w Polsce. Przedstawiona analiza wyników badań pozwoliła Autorowi zidentyfikować zmiany w podejściu i realizacji celów związanych z rozwojem motoryzacji w Polsce w okresie funkcjonowania gospodarki centralnie planowanej od 1945 do 1989 roku i w okresie wolnego rynku po 1989 roku.

Podsumowując, przedmiotem rozprawy doktorskiej jest oryginalne rozwiązanie problemu badawczego, którym był rozwój motoryzacji w kontekście uwarunkowań politycznych lat i jego wpływ na postawy konsumentów. Recenzowana rozprawa prezentuje ogólną wiedzę teoretyczną w dyscyplinie nauk o polityce i administracji. Biorąc pod uwagę zgromadzony przez Autora bogaty materiał empiryczny, dotyczący badań własnych stwierdzam, że Doktorant wykazał się umiejętnością samodzielnie prowadzonej pracy naukowej. W związku z tym przedłożona mi do recenzji rozprawa doktorska mgr Krzysztofa Toboły spełnia wymogi stawiane rozprawom doktorskim określone w Ustawie z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule

naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki oraz w związku z art. 179 ustawy z dnia 3 lipca 2018 roku Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i dlatego wnoszę o dopuszczenie jej do dalszego postępowania zmierzającego do nadania doktora nauk społecznych w dyscyplinie nauki o polityce i administracji.

Feliks Ryba