



prof. dr hab. Krzysztof Wach

profesor nauk społecznych

doktor habilitowany nauk ekonomicznych w dyscyplinie ekonomia

specjalizacja naukowa: biznes międzynarodowy, ekonomia międzynarodowa, przedsiębiorczość

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

Kolegium Ekonomii, Finansów i Prawa

Instytut Ekonomii

Katedra Handlu Zagranicznego

ul. Rakowicka 27, 31-510 Kraków

Recenzja rozprawy doktorskiej

Pana mgr. Tomasza Konewki

pt. „Budowa przewagi konkurencyjnej na europejskim rynku samochodów elektrycznych”

napisanej pod kierunkiem dr hab. Joanny Bednarz, prof. UG

w Uniwersytecie Gdańskim

w ramach dyscypliny ekonomia i finanse

1. OPINIA OGÓLNA

Podstawą sporządzenia recenzji jest w zakresie formalnym pismo z dnia 24 czerwca 2021 r. Przewodniczącego Rady Dyscypliny Ekonomia i Finanse Uniwersytetu Gdańskiego Pana prof. UG, dr hab. Przemysława Borkowskiego oraz uchwała nr E001/611/369770/2021 tamtejszej Rady Dyscypliny z tego samego dnia, a w zakresie merytorycznym ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2018 r. poz. 1668 z późn. zm.) oraz Uchwała nr 121/19 Senatu Uniwersytetu Gdańskiego z dnia 26 września 2019 roku określająca sposób postępowania w sprawie nadania stopnia naukowego doktora w Uniwersytecie Gdańskim oraz Uchwała nr 34/21 Senatu Uniwersytetu Gdańskiego z dnia 27 maja 2021 roku zmieniająca uchwałę nr 121/19 Senatu UG określającą sposób postępowania w sprawie nadania stopnia naukowego doktora w Uniwersytecie Gdańskim.

Przedłożona mi do recenzji dysertacja doktorska przygotowana przez Pana mgr. Tomasza Konewkę wpisuje się z jednej strony w nurt badań nad ekonomią międzynarodową (konkurencyjność międzynarodowa), a z drugiej zaś w nurt badań w zakresie badań branżowych (ekonomia branży). Recenzowana rozprawa doktorska Pana mgr. Konewki jest opracowaniem, które w mojej opinii należy ocenić **umiarkowanie pozytywnie**.

2. OCENA MERYTORYCZNA

Ocena merytoryczna dysertacji doktorskiej została sporządzona z uwzględnieniem sześciu kryteriów, tj.:

1. Znaczenie problematyki podjętej w recenzowanej rozprawie,
2. Zastosowana metodyka badawcza,
3. Wykorzystana literatura przedmiotu,
4. Struktura pracy,
5. Szczegółowa ocena poszczególnych części rozprawy,
6. Język i formalna strona rozprawy.

2.1. Tytuł i znaczenie problematyki podjętej w recenzowanej rozprawie

Bardzo pozytywnie oceniam tematykę badań podjętych w dysertacji doktorskiej z kilku powodów. Do głównych należy zaliczyć:

Po pierwsze, konkurencyjność podmiotów i branż w skali międzynarodowej jest rzadko podejmowana w badaniach. Na ogół badania w wymiarze międzynarodowym dotyczą skali makroekonomicznej – konkurencyjności gospodarek.

Po drugie, branża samochodów elektrycznych jest bardzo młoda i obecnie rozwija się dynamicznie, a to przekłada się na znikomą liczbę badań naukowych w tej tematyce, co sprawia, że podjęta tematyka jest bardzo aktualna, a Doktorant wręcz znalazł swoją niszę badawczą! To właśnie identyfikacja tej luki badawczej w ekonomii międzynarodowej jest jedną z głównych zalet (mocnych stron) recenzowanej dysertacji doktorskiej.

Po trzecie, w pracy mocno widoczne są aktualne wątki badawcze w zakresie zrównoważonego rozwoju (emisja gazów, Zielony Ład), nad którymi badania są podejmowane w ostatnich latach, a które z roku na rok nabierają na znaczeniu tak od strony pragmatycznej, jak i badawczej.

Podjęta przez Doktoranta problematyka badawcza jest bardzo ważna zarówno z teoriopoznawczej perspektywy, jak z perspektywy praktyki życia gospodarczego. Zatem trudno jest nie docenić próby podjęcia się przez mgr. Konewkę dalszych badań w tej tematyce. Co więcej tematyka ta ma bardzo duże znaczenie pragmatyczne, zwłaszcza dla codziennej praktyki życia biznesowego, osób zajmujących się konkurencyjnością

przedsiębiorstw w wymiarze międzynarodowym, ale także praktyków działających w branży samochodów elektrycznych, a tak *de facto* w tym segmencie branży sprzedaży samochodów.

Mam pewne zastrzeżenia co do tytułu, jak i zawartości dysertacji doktorskiej, a wynikają one z obranego problemu badawczego.

Po pierwsze, konkurencyjność może być rozpatrywana i badana w ekonomii na trzech poziomach: makro – konkurencyjność gospodarki, meso – konkurencyjność branży oraz mikro – konkurencyjność przedsiębiorstwa. Tytuł „Budowanie przewagi konkurencyjnej na europejskim rynku samochodów elektrycznych” nie precyzuje o jaką konkurencyjność chodzi – meso, czy mikro? Nie jest także jasne kto tę przewagę buduje – branża czy przedsiębiorstwa? A może polityka Unii Europejskiej, której w pracy poświęcono sporo miejsca (cel na s. 5 wskazywałby na makrokonkurencyjność)?

Tutaj pojawia się moje pierwsze **pytanie do Doktoranta**, które – w mojej opinii – wymaga wyjaśnienia i szerszej refleksji. Zasadnicze pytanie dotyczy części empirycznej, która *nota bene* w mojej opinii ma najwyższą wartość dodaną jest następujące:

- 1) Jaka jest relacja pomiędzy typowymi badaniami konsumenckimi (rozdz. 5) a tytułem dysertacji, który nie zawiera elementów marketingowego badania rynku i perspektywy klientów?

Konkluzja cząstkowa: Wybór tematyki należy uznać za ważny i uzasadniony, nadający się na problematykę badawczą pracy doktorskiej. Doktorant przeprowadził proces badawczy w sposób właściwy, choć z pewnymi zastrzeżeniami, o których w dalszej części recenzji.

2.2. Zastosowana metodyka badawcza (założenia, cele, hipotezy, metody)

W ocenie każdej pracy kwalifikacyjnej, w tym pracy doktorskiej, najważniejsze wydają się być kwestie metodologiczne (odnoszące się do ogólnej **metodologii nauk**) oraz metodyczne (odnoszące się do przyjętej **metodyki badawczej**). To one świadczą o warsztacie badawczym każdego doktoranta, czy habilitanta. To właśnie kwestie metodologiczne i metodyczne determinują, czy dana praca może być uznana za pracę naukową, oraz ukazują wartość każdej pracy, stąd ocena tych kwestii w każdej recenzji powinna być pogłębiona.

Cele dysertacji oraz pytania badawcze

Jak podano we wstępie (s. 5) **cel główny** ocenianej pracy doktorskiej jest następujący:

„Celem niniejszej pracy jest wykazanie, że Europa jest w stanie stworzyć odpowiednie warunki do uzyskania przewagi konkurencyjnej w rywalizacji z innymi regionami świata – głównie z Chinami i USA – w zakresie produkcji samochodów elektrycznych (EV), poprzez konsekwentnie wdrażane programy wsparcia dla branży oraz poprzez stworzenie odpowiednich warunków konkurencji dla całego łańcucha dostaw”.

W mojej ocenie cel jest ogólny, tak jak i tytuł i nie zawęża badań. Używa nieostrego sformułowania „Europa”, podczas gdy Doktorantowi chodzi o Unię Europejską. W moim jednak odczuciu po lekturze całości pracy można spokojnie przyjąć, że zakładany cel został osiągnięty.

Na następnej stronie (s. 6 oraz na s. 167) Doktorant określa **cztery cele szczegółowe**:

- Cel 1: „Jakie są aspekty wpływające na zakup samochodu EV?”
- Cel 2: „Jakie są obawy związane z samochodem EV jako nowym rodzajem napędu?”
- Cel 3: „Jakie są kryteria wpływające na wybór samochodu EV?”
- Cel 4: „Jakie są oczekiwania klientów względem infrastruktury do ładowania samochodów EV?”.

Osobiście ani nie jestem zwolennikiem, ani nie jestem przekonany o możliwości stawiania celów szczegółowych w formie pytań, zgodnie z ogólną metodologią nauk. Cele powinny być ustawione albo zgodnie z ugruntowaną zasadą ich podziału (cele poznawcze, cele metodologiczne, cele empiryczne), albo z zasadą co najmniej jeden cel do każdego z rozdziałów. Tutaj widzę pewne niedoskonałości, które należałoby uzupełnić. I w związku z tym pojawia się moje kolejne **pytanie do Doktoranta**:

- 2) Jak powinny brzmieć cele dla rozprawy doktorskiej (zgodnie z jedną z zasad przywołanych przeze mnie powyżej), tak, aby odzwierciedlały one zawartość tej dysertacji i całością procesu badawczego, a jednocześnie były zgodne z ogólną metodologią nauk?

Z kolei na s. 167 znajdujemy **inny cel szczegółowy** (niż wskazane powyżej w formie pytań we wstępie do dysertacji), który brzmi następująco:

“Głównym celem badania empirycznego przeprowadzonego w ramach rozprawy doktorskiej było zbadanie preferencji potencjalnych klientów w zakresie zakupu samochodu EV.”

Dodatkowo Doktorant stawia 3-4 pytania badawcze. Na s. 6-7 oraz s. 167-168 są zawarte trzy **pytania badawcze**:

PB1: “Czy jest możliwy zakup samochodu EV przez Internet?”

PB2: "Jaka powinna być różnica w cenie pomiędzy samochodem EV a konwencjonalnym pojazdem z silnikiem spalinowym (ICE)?"

PB3: "Jaki zasięg samochodu EV na jednym ładowaniu jest akceptowalny przez respondentów?"

Natomiast na s. 167 dodatkowo zawarto swoistego rodzaju główne pytanie badawcze, umieszczone zaraz po celu szczegółowym, które brzmi:

PB4: "Jaki jest stosunek potencjalnych konsumentów do zakupu samochodu EV?"

Stawianie pytań badawczych – poza celami – oceniam zawsze bardzo pozytywnie, gdyż jest to dopełnienie procesu badawczego. O ile pierwszym etapem jest wybór i identyfikacja problemu badawczego, o tyle właśnie drugim krokiem jest określenie pytań badawczych, w celu dookreślenia i sprofilowania problemu badawczego. A dopiero w kolejnych krokach następuje operacjonalizacja badań, czyli przyjęcie celów i hipotez badawczych, dobór danych, określenie zmiennych i ich miar itd., itp. Niestety *in minus* należy ocenić treść pytań badawczych, które mają charakter użyteczny (badania marketingowe na potrzeby korporacyjne).

Hipotezy badawcze

Doktorant postawił i statystycznie przetestował **7 hipotez badawczych**, choć w Tabeli 33 (s. 168-170) tych hipotez jest więcej 14 (a uwzględniając hipotezę zerową i alternatywną jest ich aż 28). Rozwiązanie to wynika z operacjonalizacji hipotez merytorycznych i ich przekształceniu na hipotezy statystyczne. Takie rozwiązanie jest właściwe, ale równie dobrze można było od razu postawić hipotezy statystyczne nadające się do testowania statystycznego. W mojej opinii generalnie są one pozytywnie sformułowane a brzmią następująco (s. 7 oraz s. 168):

Lp.	Treść hipotez
H1:	Na wybór zasięgu samochodu EV na jednym ładowaniu nie wpływają czynniki demograficzne.
H2:	Na wybór zasięgu samochodu EV na jednym ładowaniu nie wpływa stosunek do nowości/nowych technologii.
H3:	Na pokonywany samochodem przeciętny dystans nie wpływają czynniki demograficzne.
H4:	Na wybór samochodu EV nie wpływa różnica w cenie pomiędzy samochodem EV a analogicznym samochodem ICE.
H5:	Na wybór rodzaju silnika przy zakupie kolejnego samochodu nie wpływają czynniki demograficzne.
H6:	Na zakup samochodu EV przez Internet nie wpływają dane czynniki demograficzne.
H7:	Na zakup samochodu EV przez Internet nie wpływa stosunek respondentów do nowości/nowych technologii.

Hipotezy badawcze są dostosowane do rozdziału piątego oraz do celu empirycznego (s. 167). Są one zweryfikowane, można przyjąć, że są akceptowalne, choć z zastrzeżeniem co do metody.

Metody badawcze

Doktorant zastosował cztery główne metody badawcze, a mianowicie (i) analizę i krytykę piśmiennictwa naukowego; (ii) analizę dokumentów źródłowych, w tym wypadku unijnych aktów prawnych; (iii) analizę danych zastanych – wtórnych danych statystycznych oraz profesjonalnych raportów branżowych; oraz (iv) ankietyzację i statystyczne testowanie hipotez.

Główna oś badawcza całego procesu badawczego na potrzeby dysertacji jest w zasadzie przemyślana i rozbudowana. Badania empiryczne przebiegały w trzech etapach:

- 1) Badania *desk research*.
- 2) Badania pilotażowe.
- 3) Badania ankietowe właściwe (ankietyzacja: VII – VIII 2020).

Pilotaż był przeprowadzony aż na $n = 47$ respondentów. Badania właściwe na próbie $n = 3129$ respondentów. Ankietyzację przeprowadzono na losowej próbie na obszarze całego kraju z wykorzystaniem dwóch metod: **PAPI** (ankietyzacja tradycyjna przy pomocy wydrukowanego kwestionariusza) oraz **CAWI** (ankietyzacja internetowa wspomagana komputerowo). Do ankietyzacji i gromadzenia danych wykorzystano oprogramowanie LimeSurvey. Takie podejście świadczy o pełnej profesjonalizacji badań marketingowych.

Jeśli chodzi o kalkulacje statystyczne to do ich obliczeń wykorzystano dobrze znane oprogramowanie SPSS. Ze względu na charakter zmiennych można było w zasadzie zastosować tylko test niezależności χ^2 , jest to oczywiście dopuszczalne i poprawne, ale wnioski z takiego testowania hipotez są ściśle ograniczone. Do testowania hipotez mówiących o wpływie jednego czynnika na drugi należało zastosować regresję. Ale rozumiem, że nie każdy Doktorant ma pewną i pełną wiedzę statystyczną.

Konkluzja cząstkowa: Kwestie metodologiczne oraz metodyczne recenzowanej pracy doktorskiej w rozdziale piątym należy ocenić umiarkowanie pozytywnie. Doktorant wykazał się umiejętnością poprawnego formułowania hipotez. Należy przyjąć, że postawiony cel został zrealizowany, a hipotezy „robocze” zweryfikowane, co stanowi podstawę do

pozytywnej oceny całego procesu badawczego zaprezentowanego w raporcie z badań, czyli w ocenianej dysertacji doktorskiej.

2.4. Wykorzystana literatura przedmiotu

Końcowy wykaz bibliografii obejmuje 115 pozycji literaturowych (bez dokumentów źródłowych, raportów i witryn internetowych), co nie jest dużą liczbą dla prac doktorskich. Brakuje mi publikacji najnowszych wydanych w okresie ostatnich 5-6 lat (od 2015 roku), co w obecnie występującej wysokiej dynamice obiegu wiedzy w nauce jest wręcz wymagane. Pod względem jakościowym literatura jest dobrana w zasadzie prawidłowo, ale nie jest bogata i należałoby ją uzupełnić i rozbudować.

Konkluzja cząstkowa: Bibliografię można uznać za dobraną poprawnie, ale zdecydowanie zbyt mało rozbudowaną.

2.3. Struktura pracy

Recenzowana rozprawa łącznie z aneksami liczy 252 strony (w tym sam tekst dysertacji zawarto na 213 stronach tj. na s. 4-217 bez spisu treści, załączników oraz wykazu użytej bibliografii s. 235-252) i w zasadzie nie odbiega od przyjętych standardów (standardowa praca doktorska w języku polskim liczy od 180 do 220 stron).

Praca składa się z pięciu rozdziałów, wstępu i zakończenia. Pierwszy rozdział to swoistego rodzaju tło teoretyczne dla całości pracy. Z kolei kolejne cztery rozdziały zawierają wyniki analiz przedmiotowych. Struktura pracy w zasadzie jest konwencjonalna, choć nie jest całkowicie tradycyjna, nie odpowiada zwyczajowo przyjętej zasadzie „**teoria – metoda – empiria – dyskusja i wnioski**”, ze względu na zbyt mało uwagi poświęconej dotychczasowemu stanowi wiedzy naukowej w podjętej tematyce oraz ze względu na brak dyskusji naukowej, tj. porównania wyników własnych badań do wyników innych autorów.

W tym miejscu miałbym kolejne **pytanie do Doktoranta:**

- 3) Jak wyniki uzyskane w Pana pracy doktorskiej wpisują się w wyniki innych autorów i badaczy? W czym są podobne, a w czym są różne? Kto prowadził podobne badania w tym zakresie?

Konkluzja cząstkowa: Rozprawa ma charakter teoretyczno-empiryczny, a proporcje między obiema częściami są akceptowalne (choć rozdziały teoretyczne powinny być dwa). Wewnętrzna struktura pracy jest konwencjonalna, ale można ją zaakceptować.

2.5. Szczegółowa ocena poszczególnych części rozprawy

Pod względem merytorycznym praca zasługuje na pozytywną ocenę, niemniej jednak warto poczynić pewne szczegółowe zastrzeżenia, część z nich może mieć charakter dyskusyjny, mam nadzieję jednak, że te uwagi pomogą Doktorantowi odpowiednio ukierunkować swoje przyszłe badania i dopracować swój warsztat badawczy.

Rozdział 1. (*Konkurencyjność i przewaga konkurencyjna branży i przedsiębiorstwa*, s. 11-55) poświęcono teoretycznym rozważaniom nad konkurencyjnością przedsiębiorstw wychodząc od istoty konkurencji w teorii ekonomii, aby następnie wyjaśnić ramy teoretyczne konkurencyjności w gospodarce rynkowej. W rozdziale tym omówiono także mechanizm budowania przewagi konkurencyjnej przedsiębiorstwa oraz rolę innowacji w tym procesie. Nawiązaniem do tematyki doktoratu jest bezpośrednio ostatnia część tego rozdziału poświęcona konkurencyjności międzynarodowej. Zaprezentowano wybrane modele branży, ale całkowicie pominięto modele które występują w literaturze przedmiotu z zakresu konkurencyjności międzynarodowej przedsiębiorstwa¹. Doktorant skupił się na diamencie Portera, a pominał bardziej adekwatny model pięciu sił M.E. Portera, który ma zastosowanie bezpośrednio do określenia konkurencyjności przedsiębiorstw w danej branży. Należy zadać tutaj pytanie konkurencyjność czego jest przedmiotem badań? Branży czy przedsiębiorstw w danej branży? Rozdział ten jest co prawda poprawny, ale brakuje mi jednak szerszego odwołania się do wiodących autorów zagranicznych o międzynarodowej reputacji, bowiem Doktorant odwołuje się głównie do polskich autorów o ugruntowanej pozycji wśród badaczy konkurencyjności. Jest to w zasadzie jedyny rozdział teoretyczny i czytelnik ma prawo czuć niedosyt. W rozdziale tym brakuje mi przede wszystkim przeglądu dotychczasowych badań nad konkurencyjnością branży samochodów elektrycznych oraz przedsiębiorstw w niej funkcjonujących (na świecie, w UE, w Polsce). Z reguły taki przegląd ukazuje stan aktualnej wiedzy naukowej w podjętej tematyce badawczej i służy do wyprowadzenia hipotez.

¹ Szerzej zob. Wach, K. (2015). Modelowanie międzynarodowej konkurencyjności przedsiębiorstwa w naukach ekonomicznych (rozdział 1). W: K. Zieliński (red.), *Problemy konkurencyjności przedsiębiorstw*. Warszawa: PWN, s. 13-33; Wach, K. (2014). The Theoretical Modelling of the Firm-Level International Competitiveness in Business Studies (chapter 5) In: D. Kiendl-Wendner, K. Wach (Eds), *International Competitiveness in Visegrad Countries: Macro and Micro Perspectives*. Graz (Austria): Fachhochschule Joanneum, pp. 101-124.

W związku z moim niedosytem miałbym **pytania do Doktoranta**, o odpowiedź na które prosiłbym podczas publicznej obrony:

- 4) Jakie badania do tej pory prowadzono nad konkurencyjnością branży samochodów elektrycznych w Europie? Kto je prowadził? Jakie są wnioski płynące z tych badań?
- 5) W jakim zakresie problem konkurencyjności branży samochodów elektrycznych analizowany w pracy ma wymiar konkurencyjności międzynarodowej? Z czego wynika jego specyfika? Czy ma to wpływ na wnioskowanie?

Rozdział 2. (*Europejski rynek samochodów osobowych z uwzględnieniem uwarunkowań otoczenia zewnętrznego*, s. 56-82) to typowe opracowanie dotyczące otoczenia instytucjonalno- prawnego, czyli de facto przepisów branżowych. Wartością dodaną rozdziału w mojej opinii jest model diamentu przewagi konkurencyjnej M.E. Porter zaadaptowany przez Doktoranta do branży samochodów elektrycznych. Pozytywnie należy ocenić trendy proekologiczne, które sprzyjają rozwojowi omawianej branży, a którym Doktorant poświęcił sporo uwagi (chodzi m.in. o politykę emisji gazów cieplarnianych, czy Zielony Ład). Niestety rozdział ten jest bardzo praktyczny i ma typowo branżowy charakter (świadczą o tym między innymi źródła – są to głównie raporty i dokumenty legislacyjne), jego poziom odstaje od typowych prac naukowych. W tytule tego rozdziału pojawia się oksymoron „otoczenie zewnętrzne”. Jest to błędna kalka z języka angielskiego. Środowisko (*environment*) dzielimy na wewnętrzne oraz zewnętrzne. Środowisko zewnętrzne (*external environment*) to otoczenie².

Moim zdaniem rozdział ten powinien być zakorzeniony bardziej w teorii ekonomii, a prosto dało się to osiągnąć nawiązując do teorii ekonomii instytucjonalnej, koncepcji otoczenia dla przedsiębiorczości, czy wreszcie koncepcji zrównoważonego rozwoju w gospodarce światowej. Są to oczywiste ramy teoretyczne dla omawianych kwestii praktycznych w tym rozdziale.

Rozdział 3. (*Specyfika rynku samochodów elektrycznych*, s. 83-124) ma w zasadzie charakter techniczny ukazując samochód elektryczny jako nowe rozwiązanie technologiczne. Rozdział ten, podobnie jak poprzedni, ma bardzo pragmatyczny charakter, nie osadzono go praktycznie w żadnych ramach teoretycznych. Łatwo dostrzec jest tutaj związki omawianych zagadnień z teorią ekonomii, chodzi mi głównie o teorię innowacji i coraz częściej podejmowane w literaturze zagadnienie pojazdów autonomicznych jako rozszerzenia

² Szerzej zob. Wach, K. (2008). *Regionalne otoczenie małych i średnich przedsiębiorstw*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie (zwłaszcza s. 26 i nast.).

samochodów elektrycznych, a także o politykę gospodarczą (dopłaty) i jej wpływ na stronę podażową i popytową gospodarki. Obecnie w rozdziale tym brakuje odwołań do teorii, co sprawia, że ma on charakter raportu branżowego. Ponadto w moim odczuciu słabo widoczna jest delimitacja i alokacja zagadnień pomiędzy rozdziałem drugim i trzecim (np. czy polityka dopłat opisana w podrozdziale 3.3. nie należy do czynników zewnętrznych tkwiących w otoczeniu, któremu poświęcono cały rozdz. 2?).

Rozdział 4. (*Dostawcy baterii i surowców jako branże powiązane*, s. 125-166) ma analogiczny charakter co dwa poprzednie rozdziały, co oznacza że część raportowa z deskrypcją danych statystycznych dla branży zdecydowanie przeważa w ocenianej pracy doktorskiej. Niestety *gros* tego rozdziału prezentuje kwestie techniczne i ma charakter popularno-naukowy (np. podrozdział 4.1. Konstrukcja baterii litowo-jonowej), odbiegający od nauk ekonomicznych, czy badań naukowych. Należy też postawić dwa pytania: (i) Czy omówienie rynku baterii na świecie jest faktycznie niezbędne przy wybranym temacie tj. konkurencyjności europejskiego rynku samochodów elektrycznych? oraz (ii) Dlaczego wybrano tylko jedną branżę powiązaną, nie omawiając innych?

Jeśli chodzi o rozdziały 2-4 mam w zasadzie te same uwagi do nich. Po pierwsze, jak już wspominałem powyżej, mają one w swojej obecnej formie charakter branżowy, a nie naukowy. Po drugie, prezentują jedynie zastane statystyki z dostępnych raportów na temat omawianych branż. W pracy doktorskiej dla tego typu rozdziałów powinno zastosować się bardziej naukowe metody badawcze takie jak korelacja, regresja, modelowanie równań strukturalnych dla faktycznego wychwycenia zmian i wpływów w danej branży. Absolutnym minimum jest analiza trendów. Metody ilościowe pozwalają bowiem w sposób naukowy wychwycić to, czego nie widzi ludzkie oko jedynie na podstawie czystych danych. Po trzecie, dokonując autorskiej analizy branży warto także skorzystać z licznych narzędzi, które służą do tego celu, np. pięcioczynnikowa analiza branży M.E. Portera, czy macierz atrakcyjności branży Strategora. Wykorzystanie dostępnych danych wtórnych do przeprowadzenia takich analiz miałoby swoją wartość dodaną i pozwoliłoby w sposób kompleksowy zaprezentować sytuację w omawianej branży. W ten sposób nie pominięto by istotnych czynników ekonomicznych (np. substytucyjne produkty, czy bariery wejścia do branży). Po czwarte, rozważania na temat konkurencyjności branży z perspektywy ekonomii to przede wszystkim mikroekonomiczne teorie dotyczące struktur rynku (np. doskonała konkurencja, monopol itd.). Po piąte, problemem badawczym określonym w samym tytule dysertacji jest „budowanie przewagi konkurencyjnej”, a w żadnym z tych rozdziałów w zasadzie nie ma

bezpośredniej analizy ani procesu budowania przewagi konkurencyjnej w tej branży, ani analizy czynników kształtujących ową przewagę w tej branży.

Rozdział 5. (*Samochody elektryczne z punktu widzenia potencjalnych nabywców – wyniki badania empirycznego*, s. 167-207) jest raportem z typowego marketingowego badania rynku wśród konsumentów. Rozdział jest poprawny, a moje szczegółowe uwagi co do zastosowanej metodyki badawczej i obliczeń zawarłem już we wcześniejszej części recenzji.

Konkluzja cząstkowa: Pod względem merytorycznym praca zasługuje na umiarkowanie pozytywną ocenę, uwagi szczegółowe do poszczególnych rozdziałów nie przesłaniają mojego pozytywnego odbioru całości dysertacji pod względem poznawczym.

2.6. Język i formalna strona rozprawy

Od strony językowej i formalnej recenzowana dysertacja doktorska może zostać dobrze oceniona. Jak w każdym tego typu opracowaniu, również i w pracy przedstawionej przez mgr. T. Konewkę można znaleźć usterki. Z mojego jednak doświadczenia wynika, że usterki takie zdarzają się nawet w prestiżowych wydawnictwach po dwukrotnej profesjonalnej korekcie wydawniczej oraz korekcie autorskiej, stąd nie należy w moim osądzie przywiązywać do nich dużej wagi.

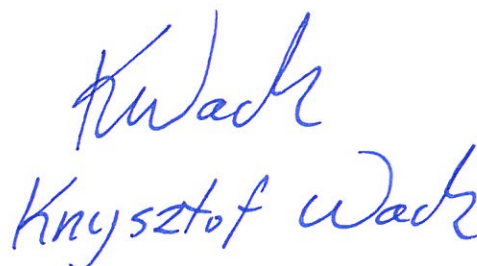
Konkluzja cząstkowa: Pod względem redakcyjnym i lingwistycznym, a także w zakresie stosowania poprawnych zasad dla odsyłaczy bibliograficznych, pracę oceniam dobrze.

3. WNIOSKI I KONKLUZJA KOŃCOWA

Rozprawę doktorską mgr. Tomasza Konewki należy uznać za pracę interesującą, o określonych walorach merytorycznych – zwłaszcza w aspekcie poznawczym (nowe badania na polskim rynku). Doktorant umiejętnie dostrzegł lukę badawczą. Po wnikliwej lekturze opracowania i zbilansowaniu słabych oraz mocnych stron rozprawy, mogę **stwierdzić**, że recenzowana dysertacja doktorska – pomimo niedociągnięć wskazanych w mojej recenzji, które mają oczywiście charakter dyskusyjny – **spełnia** ustawowe kryteria stawianych pracom

doktorskim w art. 187³ ust. 1-3 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2018 r. poz. 1668 z późn. zm.).

Reasumując, stwierdzam że recenzowana rozprawa doktorska mgr. Tomasza Konewki pt. „**Budowa przewagi konkurencyjnej na europejskim rynku samochodów elektrycznych**” spełnia wymogi stawiane rozprawom doktorskim w w/w ustawie i na tej podstawie wnioskuję do **Wysokiej Rady** Dyscypliny Ekonomia i Finanse Uniwersytetu Gdańskiego o jej **dopuszczenie do publicznej obrony.**



Krzysztof Wadk

Sporządzono w Krakowie dnia 15 października 2021 roku.

³ Art. 187. 1. Rozprawa doktorska prezentuje **ogólną wiedzę teoretyczną kandydata w dyscyplinie** albo dyscyplinach oraz **umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej lub artystycznej.**

2. Przedmiotem rozprawy doktorskiej jest **oryginalne rozwiązanie problemu naukowego**, oryginalne rozwiązanie w zakresie zastosowania wyników własnych badań naukowych w sferze gospodarczej lub społecznej albo oryginalne dokonanie artystyczne.

3. Rozprawę doktorską może stanowić **praca pisemna**, w tym monografia naukowa, zbiór opublikowanych i powiązanych tematycznie artykułów naukowych, praca projektowa, konstrukcyjna, technologiczna, wdrożeniowa lub artystyczna, a także samodzielna i wyodrębniona część pracy zbiorowej.