



prof. dr hab. Barbara Jankowska
Katedra Konkurencyjności Międzynarodowej
Instytut Gospodarki Międzynarodowej
Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

RECENZJA

rozprawy doktorskiej mgr. Tomasza Konewki pt. „Budowanie przewagi konkurencyjnej na europejskim rynku samochodów elektrycznych”,

**Uniwersytet Gdański,
Wydział Ekonomiczny,
2021 rok, 252 strony**

Przedmiotem recenzji jest praca doktorska mgr. Tomasza Konewki pod tytułem „Budowanie przewagi konkurencyjnej na europejskim rynku samochodów elektrycznych” przygotowana pod kierunkiem dr hab. Joanny Bednarz, prof. UG. Podstawą przygotowania recenzji jest uchwała Rady Dyscypliny Ekonomia i Finanse UG z dnia 24 czerwca 2021 roku o powołaniu niżej podpisanej na recenzentkę w postępowaniu o nadanie stopnia doktora mgr. Tomasza Konewki.

W recenzji odnoszę się do tematyki rozprawy, celów i hipotez badawczych, metodyki badawczej, struktury dysertacji, rezultatów badawczych oraz strony formalnej rozprawy. Wnoszę uwagi odnośnie do treści pracy i formułuję konkluzję końcową.

1. Tematyka rozprawy

Wyeksponowane w tytule zagadnienie budowania przewagi konkurencyjnej nie jest wątkiem nowym i oryginalnym w literaturze przedmiotu. Jest szeroko omawiane i dyskutowane przez wielu autorów. Niemniej jednak, jego osadzenie w problematyce europejskiego rynku samochodów elektrycznych pozwala uznać prezentowaną tematykę rozprawy za nowatorską.

Rozważania Doktoranta zorientowane właśnie na ten rynek wpisują się w ważną i niezwykle aktualną ogólnoswiatową debatę nad wyzwaniem środowiskowymi, które wyłoniły się dla społeczeństw i gospodarek. Jednym z katalizatorów tych wyzwań jest proces globalizacji i fragmentacji produkcji, który przejawia się w funkcjonowaniu globalnych łańcuchów wartości (*global value chains*). Szacuje się, że globalne łańcuchy wartości będąc między innymi wyrazem dążenia podmiotów gospodarczych do budowania swoich przewag

kosztowych i różniczkowych, zwiększając odległość jaka dzieli producenta i konsumenta, generują około 20-33% światowej emisji CO₂ (Wiedmann i Lenzen, 2018). Wskazuje się, że emisje generowane przez import Unii Europejskiej (UE) stanowią jedną trzecią śladu węglowego UE (Wood i in., 2020).

Pandemia covid-19 doprowadziła jedynie do nieznacznej redukcji stężenia CO₂ (WMO, 2020). Wywołane przez nią reakcje rządów, mające na celu ożywienie gospodarek mogą stać się szansą na dalszą dekarbonizację gospodarek. Reakcje te są podporządkowane priorytetowi podniesienia odporności systemów gospodarczych i co się z tym wiąże podejmowania działań deglobalizacyjnych, zachęcających do lokowania produkcji w pobliżu konsumentów i powrotu podmiotów gospodarczych na rynki macierzyste. Choć niektóre badania (m.in. Ortiz i in., 2020) sygnalizują ryzyko wzrostu globalnej emisji CO₂. Nie przesądzając, w którym kierunku będą zmierzały procesy dekarbonizacji gospodarki globalnej, można stwierdzić, że tym co już ma miejsce i będzie dalej kontynuowane są procesy restrukturyzacji globalnych łańcuchów wartości mające na celu podniesienie odporności gospodarki na kryzys, co w jakiś sposób przełoży się na aspekty środowiska naturalnego.

Ambitny cel osiągnięcia przez UE neutralności klimatycznej do 2050 roku, ma bez wątpienia znaczenie dla organizacji globalnych łańcuchów wartości i tego, jak będą funkcjonowały branże odpowiedzialne za emisję CO₂, w tym m. in. branża motoryzacyjna. W realizacji wspomnianego celu ważną rolę odegra elektryfikacja transportu, zatem rozpoznanie jak funkcjonuje europejski rynek samochodów elektrycznych oraz na ile Europa może osiągać przewagę w tej branży w relacji do np. Chin czy Stanów Zjednoczonych Ameryki jest ważne nie tylko z perspektywy samej branży motoryzacyjnej, ale całej gospodarki UE.

Konkludując stwierdzam, że tematyka podjęta w pracy doktorskiej mgr. Tomasza Konewki jest ważna i aktualna.

2. Cele, hipotezy i pytania badawcze w rozprawie

Na stronie 5 Autor zadeklarował, że celem rozprawy 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.”* Tak sformułowanemu celowi, który Autor dalej określa mianem celu głównego, towarzyszą cele szczegółowe, którym nadano formę pytań:

„ – *Jakie są aspekty wpływające na zakup samochodu EV?*

- Jakie są obawy związane z samochodem EV jako nowym rodzajem napędu?
- Jakie są kryteria wpływające na wybór samochodu EV?
- Jakie są oczekiwania klientów względem infrastruktury do ładowania samochodów EV?''.

W rozprawie zawarto także siedem hipotez badawczych, które jak sam Doktorant stwierdza sformułowano w kontekście głównego celu badań i którym nadano następujące brzmienie (strona 7):

„ 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.”

Sposób sformułowania celu głównego nie budzi zastrzeżeń. Cel koresponduje z treścią rozdziałów 1, 2, 3 i 4. Choć według mnie nie do końca wpisuje się w rozważania zamieszczone w rozdziale piątym rozprawy. Moje zastrzeżenia budzi także dość słaba korespondencja między celem głównym rozprawy i zdefiniowanymi trzema celami szczegółowymi. Cele te same w sobie są zasadne, ważne, choć czy można je uznać za cele wspomagające realizację celu głównego – nie jestem odnośnie do tego przekonana. Nieco podobna uwaga odnosi się do hipotez badawczych i ich korespondencji z głównym celem rozprawy. Hipotezy te zdecydowanie odnoszą się do samego produktu – jakim jest samochód elektryczny i czynników determinujących decyzje zakupowe, natomiast trudno wprost dostrzec związek z bardzo ambitnym i szeroko zakrojonym głównym celem rozprawy. Natomiast daje się zauważyć korespondencję między przyjętymi przez Autora hipotezami i celami szczegółowymi.

3. Metodyka badawcza

Dysertacja ma charakter teoretyczno-empiryczny, co znalazło swoje odbicie w postępowaniu badawczym Doktoranta. Studiów literaturowym towarzyszyły badania empiryczne. Autor wykorzystał pierwotne i wtórne źródła danych i informacji. Badania

literaturowe mgr. Tomasza Konewki służyły wypracowaniu podłoża konceptualnego dla badań empirycznych.

Studia literaturowe zorientowano na kluczowe dla rozprawy pojęcia i na wtórne źródła danych prezentujące cechy europejskiego rynku samochodów osobowych, specyfikę rynku samochodów elektrycznych oraz determinanty międzynarodowej przewagi konkurencyjnej europejskiego rynku samochodów elektrycznych. Wykorzystane dane wtórne pochodzą z adekwatnych źródeł i są to dane aktualne.

Jeśli chodzi o pierwotne badania empiryczne stanowią one wartość dodaną pracy. Autor przeprowadził je metodą PAPI/CAWI z zastosowaniem oprogramowania LimeSurvey. Badania przeprowadzono na dużej próbie badawczej i dobór osób do badania był przypadkowy. Doktorant nie wskazuje w pracy, czy jego próba jest reprezentatywna. Otrzymane wyniki badań empirycznych poddano obróbce statystycznej i odwołano się do miar statystyki opisowej oraz testu Chi2. Zastosowane podejście w ramach analizy statystycznej jest przejrzyste i proste co z jednej strony stanowi o silnej stronie przeprowadzonych badań. Z drugiej strony, mając tak dużą próbę badawczą i odpowiednio dużą liczbę obserwacji szkoda, że Autor nie odwołał się do nieco bardziej zaawansowanych metod statystycznych, nie pogłębił nieco analizy.

4. Struktura rozprawy oraz uwagi odnośnie do treści dysertacji

Rozprawa liczy 252 strony i składa się ze wstępu, pięciu rozdziałów merytorycznych, zakończenia, zestawu 6 załączników prezentujących m. in. kwestionariusz ankiety, z wykazu wykorzystanej literatury, źródeł internetowych, aktów prawnych i spisu obiektów w pracy. Praca zawiera również streszczenie w języku polskim i w języku angielskim.

Struktura pracy jest poprawna. Rozmiar pracy jest właściwy. Doktorant zadbał o dobre proporcje między poszczególnymi rozdziałami.

We wstępie Doktorant zamieścił uzasadnienie dla podejmowanych badań, hipotezy i pytania badawcze, cele badania, nakreślił strukturę pracy i metodykę badania. Wstęp ma klasyczną konstrukcję. Tym, co warto byłoby zasygnalizować we wstępie jest definicja rynku samochodów elektrycznych i relacja tego pojęcia do branży samochodów elektrycznych. Czy Autor celowo zastosował pojęcie rynku zamiast branży?

W pierwszym rozdziale zaprezentowano teoretyczne podstawy koncepcji konkurencyjności. Doktorant w sposób podręcznikowy, ale poprawny i rzetelny zrelacjonował przeprowadzony w literaturze dyskurs w tym zakresie. Autor odwołał się do właściwych źródeł literaturowych, które pozwoliły poprawnie i wyczerpująco zaprezentować wymiary konkurencyjności. Ważny fragment tego rozdziału stanowi część poświęcona

modelowi diamentu narodowej przewagi konkurencyjnej M.E. Portera. Doktorant scharakteryzował ten model i przytoczył polemikę, jaka toczyła się w literaturze przedmiotu w odniesieniu do tej koncepcji M.E. Portera.

Rozdział drugi poświęcono europejskiemu rynkowi samochodów osobowych. Najpierw przedstawiono modyfikację modelu diamentu Portera związaną, jak podkreśla sam Autor ze specyfiką uwarunkowań branżowych. Kolejne części tego rozdziału odnoszą się już bezpośrednio do zagadnień ważnych z perspektywy europejskiego rynku samochodów osobowych – poziomu emisji gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej, polityki UE wobec branży motoryzacyjnej w ramach Europejskiego Zielonego Ładu. Rozdział drugi wieńczy prezentacja europejskiego rynku samochodów osobowych jako ważnego regionu światowego przemysłu motoryzacyjnego. Rozdział drugi jest ciekawym i potrzebnym fragmentem pracy, choć mam kilka uwag krytycznych w odniesieniu do zaproponowanej modyfikacji diamentu M.E. Portera. W zmodyfikowanym modelu Doktorant wyróżnił dodatkowe trzy elementy: wpływ korporacji ponadnarodowych na branżę samochodów elektrycznych, wejście na rynek nowych podmiotów – głównie start-upów produkujących EV, siłę oddziaływania dostawców baterii litowo-jonowych. Obecna w literaturze krytyka diamentu M.E. Portera wskazywała na konieczność uwzględniania w badaniach specyficznego wpływu korporacji międzynarodowych na przewagę konkurencyjną danego kraju w skali określonej branży. Niemniej jednak warto postawić pytanie, czy w badanym przypadku wyróżnianie korporacji międzynarodowych i nadawanie im statusu odrębnej determinanty jest uzasadnione? Czy jednak nie można by tych podmiotów objąć już obecną w diamencie determinantą – Strategia, struktura i rywalizacja – dodając stosowne wyjaśnienie? Podobnie mam zastrzeżenia odnośnie do wyróżniania start-upów. Dlaczego nie możemy tej kategorii podmiotów rozpatrywać w ramach już istniejącego elementu Strategia, struktura i rywalizacja? Wreszcie dostawcy baterii litowo-jonowych mogą z powodzeniem według mnie zostać objęci determinantą – Branże pokrewne i wspierające – można w ramach charakterystyki tej determinanty wprowadzić potrzebne wyjaśnienia. Dlaczego Autor nadaje im status odrębnego elementu? Przeprowadzona przez Doktoranta bardzo krótka dyskusja nad koniecznością wprowadzenia tychże determinant niestety nie przekonuje mnie do przyjętego postępowania badawczego w warstwie konceptualnej. Nie widzę uzasadnienia dla rozbudowywania modelu narodowej przewagi konkurencyjnej M.E. Portera o wskazane elementy. Uważam, że koniecznie należało je objąć badaniami, zwrócić na nie uwagę i je eksponować, ale w ramach już wypracowanych determinant.

W rozdziale trzecim czytelnik może zapoznać się z technologicznymi aspektami związanymi z nowym produktem, jakim jest samochód elektryczny. Autor umiejętnie charakteryzuje wspomniane aspekty technologiczne i nawiązuje także do aspektów ekonomicznych, jak np. koszty produkcji takiego samochodu, znaczenie współpracy między producentami takich samochodów, zachęty i wsparcie finansowe na zakup samochodu elektrycznego.

Rozdział czwarty poświęcono charakterystyce rynku baterii litowo-jonowych i odniesiono się do kwestii surowców naturalnych ważnych z perspektywy tego rynku. Rozdział prezentuje ważne z punktu widzenia celu pracy dane i rozważania Autora pozwalają zauważyć, jak istotna jest konkurencyjność branży baterii litowo-jonowych w Europie z perspektywy konkurencyjności europejskiej branży samochodów elektrycznych.

W rozdziale piątym czytelnik ma szansę zapoznać się wynikami autorskich badań empirycznych dotyczących obecnej sytuacji klientów w zakresie użytkowania samochodu, preferencji i obaw potencjalnych klientów związanych z zakupem samochodu elektrycznego. Badania w prosty, przejrzysty sposób pokazują czynniki, które mają wpływ na podjęcie decyzji o zakupie samochodu elektrycznego. Otrzymane wyniki mogą zostać wykorzystane przez oferentów samochodów elektrycznych. Niemniej jednak, nie deprecjonując silnych stron przeprowadzonych badań, nie do końca potrafię dostrzec związek badanych kwestii z głównym celem pracy. Związek taki zapewne zachodzi, ale Autor powinien go w sposób wyraźny i jednoznaczny nakreślić i scharakteryzować, tak aby wykazać zasadność badań empirycznych skupionych na aspektach związanych z zakupami samochodów elektrycznych.

5. Rezultaty badawcze – silne i słabe strony pracy

Rozprawa doktorska mgr. Tomasza Konewki jest opracowaniem prezentującym w sposób ciekawy aspekty związane z konkurencyjnością europejskiej branży samochodów elektrycznych. Autorowi udało się wskazać czynniki, które determinują zakup samochodów elektrycznych, co bezpośrednio wiąże się z realizacją celu przeprowadzonych badań empirycznych. Natomiast jeśli chodzi o realizację głównego celu rozprawy należy stwierdzić, że on został osiągnięty, choć niedosyt budzi brak jednoznacznej deklaracji Autora w tym zakresie choćby w zakończeniu pracy. W tymże zakończeniu Autor odnosi się tylko do celu badań empirycznych, który był inny aniżeli główny cel pracy. Doktorant podjął próbę – jak sam określa zweryfikowania postawionych hipotez badawczych. Dwie z siedmiu hipotez zostały potwierdzone.

Słabością pracy jest według mnie nieprecyzyjne ujęcie tytułu – próbujemy domyślać się, że chodzi o budowanie przewagi konkurencyjnej europejskiego rynku samochodów

elektrycznych, choć Autor pisze o budowaniu przewagi na rynku... - zatem czy chodzi o przewagę firm na tym rynku? O czyją przewagę chodziło Doktorantowi? I czy rzeczywiście zamierzone jest tutaj użycie określenia rynku – czy może raczej powinno pojawić się określenie branży, o tym wspomniałam już wcześniej w recenzji? W pracy Autor używa jeszcze określenia przemysł. Zatem rodzi się pytanie – czy chodzi o rynek czy o branżę i jak do tych pojęć odnosi się określenie przemysłu? Przywołany i zmodyfikowany w drugim rozdziale pracy model diamentu M.E. Portera nie został wykorzystany w toku badań empirycznych, nie daje się także dostrzec, aby stanowił swego rodzaju ramę konceptualną prowadzonych badań i znalazł odbicie w logice postępowania badawczego.

Silną stroną pracy jest bez wątpienia podjęty problem badawczy i wytyczony ambitny cel badań. Rozprawa prezentuje także ciekawe dane empiryczne – ze źródeł wtórnych – dzięki którym łatwiej zrozumieć specyfikę branży samochodów elektrycznych, zapoznać się z wyzwaniem, jakie przed nią stoją. Dane te są aktualne. Kwestia na pozór szczegółowa, ale według mnie ważna – Autor odwołał się do najnowszej wersji Podręcznika Oslo (2020) podejmując aspekty innowacji (strona 38), co zasługuje na pochwałę. Mocną stroną pracy są także autorskie badania empiryczne, dzięki którym Autor zebrał dane pierwotne.

6. Strona formalna rozprawy

W pracy zdarzają się potknięcia językowe, które jednakże można łatwo wyeliminować poprzez uważną lekturę dysertacji.

7. Konkluzja końcowa

Przedstawiona praca doktorska spełnia wymogi stawiane rozprawom doktorskim. Zamieszczone uwagi mają charakter polemiczny. Liczę, że podczas obrony będę miała możliwość podjąć naukową dyskusję z Doktorantem. Autor podjął temat aktualny i ważny zarówno z naukowego, jak i z praktycznego punktu widzenia.

Podsumowując, wnoszę o dopuszczenie mgr. Tomasza Konewki do publicznej obrony.

Poznań, 06.09.2021



