dr hab. prof. AM Mariusz Jedliński
Zakład Logistyki
Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu
Akademia Morska w Szczecinie

RECENZJA

rozprawy doktorskiej mgr Agnieszki Szmelter

pt. „Determinanty kształtowania strategii logistycznych w światowym przemyśle motoryzacyjnym" napisanej pod kierownictwem naukowym Promotora - prof. UG dr. hab. Henryka Woźniaka.

1. Uwagi wstępne

Podstawą sporządzenia niniejszej recenzji jest Uchwała Rady Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego z dnia 19 października 2017 r., o czym stanowi pismo Pani Dziekan Wydziału Ekonomicznego prof. UG dr hab. Moniki Bąk z dnia 23 października 2017 r., na mocy której powierzono mi obowiązki recenzenta wymienionej pracy doktorskiej.

Przesłana mi do recenzji praca doktorska obejmuje łącznie 344 stron maszynopisu formatu A-4, z czego 282 strony są o treści zasadniczej (nie licząc wstępu i zakończenia) oraz zawiera 1 załącznik, zintegrowany numerycznie z całością pracy (s.344).

Dysertacja w swojej klasycznej strukturze, zawiera wstęp prezentujący: uzasadnienie wyboru przedmiotu badań, przedmiot, podmiot i ich zakres, cele i hipotezy badawcze, przyjętą procedurę i metody badawcze zastosowane w pracy (s.4-15), rozdział pierwszy (s.16-56), drugi (s.57-112), trzeci (s.113-153), czwarty (s.154-195) piąty (s.196-238) i szósty (s.239-298) oraz podsumowanie (s. 299-302). W tekście rozprawy zamieszczono też stosownie do uwidocznionych spisów, odpowiednio: 75 rysunków (s. 338-340) i 70 tabel (s.341-343). Wszystkie zaprezentowane rysunki są poglądowo dobrze wkomponowane w tekst, podobnie jak poprawnie zostały skonstruowane (często wynikowe) i zaprezentowane tabele.

Wszystkie części rozprawy doktorskiej stanowią logiczną i merytorycznie zwartą całość, podporządkowaną realizacji celu głównego (C.1.), którego osiągnięcie wspiera 8 celów szczegółowych (od C.1.1. do C.1.8.), który został postawiony we wstępie pracy.

Treść pracy została też udokumentowana stosownymi przypisami bibliograficznymi oraz odsyłaczami do danych źródłowych. Autorka wykorzystała łącznie imponującą liczbę 645 (530 + 1+114) pozycji bibliograficznych (zwartych, ciągłych oraz źródeł internetowych), w tym 386 angielsko- (oraz 68 źródeł internetowych) i 46 niemieckojęzycznych (oraz 24 źródła internetowe), przywołano też dokumenty i akty prawne oraz branżowe raporty, analizy i inne opracowania. Przekrój oraz stopień wykorzystania źródeł literaturowych uznać można za ponadprzeciętnie dobry dla wykazania się przez Doktorantkę ogólną wiedzą teoretyczną w

dziedzinie nauk ekonomicznych, w zakresie ekonomii (część jest przy tym właściwa także dyscyplinie naukowej nauki o zarządzaniu). To stanowisko należy dodatkowo uwypuklić z uwagi na wysoce przekrojowy charakter rozważań podjętych w rozprawie, opierający się na przemyślanym autorskim doborze argumentów i sformułowaniu wiązki determinant o dużym walorze poznawczym ale też i nie bagatelnym znaczeniu dla gospodarki.

W ocenie przekazanej mi do recenzji pracy doktorskiej przyjąłem następujące kluczowe kryteria jej oceny:

- wybór przedmiotu badań i tematu pracy,
- istotność naukowa problemu, cel, postawiona hipoteza badawcza i charakterystyka pracy,
- przydatność naukowa/praktyczna pracy.

Dodatkowo, uwzględniono też takie aspekty, jak jakość pracy z punktu widzenia warsztatu naukowego oraz poziomu edytorskiego, w tym zwłaszcza poprawności formalnej i językowej rozprawy.

2. Wybór przedmiotu badań i tematu pracy

Wybór przez Autorkę tematu w brzmieniu: „Determinanty kształtowania strategii logistycznych w światowym przemyśle motoryzacyjnym" należy uznać za interesujący i potrzebny z naukowego punktu widzenia, a samo jego sformułowanie za trafne, przez to że oddaje najistotniejsze treści poznawcze. Przedstawione w tytule, a dające się wyodrębnić trzy główne punkty ciężkości podejmowanych rozważań, jakie stanowią determinanty, które kształtują strategie logistyczne, w światowym przemyśle motoryzacyjnym, dobrze oddają najważniejsze elementy treściowe struktury i przyjętej przez Autorkę logiki, a dodatkowo, dotyczą ważnej dla nowoczesnej gospodarki problematyki.

Takie podejście, świadczy niewątpliwie o autorskiej umiejętności inteligentnego określenia przedmiotu i zakresu pracy oraz należytym wyeksponowaniu omawianych w treści rozprawy głównych zagadnień badawczych. Obrany zatem przez Autorkę temat jest bez wątpienia aktualnym i ważnym zagadnieniem badawczym w zakresie analizy funkcjonowania światowego rynku motoryzacyjnego oraz analizy jego wzrostu, rozwoju i występujących wahań koniunkturalnych. Z oczywistych względów, jest też ważnym i dla samych przedsiębiorstw branży motoryzacyjnej, jak i dla samej gospodarki światowej, ponieważ drzemie w nim ogromny potencjał benchmarkingowy i optymalizacyjny w zakresie uwarunkowań i zmian w kształtowaniu strategii logistycznych, stąd z całym przekonaniem należy uznać za jak najbardziej celowe podjęcie się tej problematyki.

Tym samym, biorąc pod uwagę przytoczone powyżej argumenty należy uznać, że postawiony problem badawczy jest nie tylko ważnym z uwagi na ekspozycję racjonalności branżowych zachowań w formułowaniu strategii logistycznych, jak i wynikową optymalność tych decyzji w aspekcie ogólnoekonomicznym, ale też został poprawnie określony w tytule rozprawy przez co może zostać uznany za w pełni uzasadniony i odpowiedni dla rangi rozprawy doktorskiej. Z pewnością też, wnioski i konkluzje mogą posłużyć do lepszego zrozumienia zjawisk związanych z kształtowaniem strategii logistycznych.

3. Ocena istotności naukowej problemu, celu, postawionej hipotezy badawczej i charakterystyki formalnego układu rozprawy

Autorka rozprawy doktorskiej w sposób ogólnie poprawny sformułowała główny cel pracy (C.1.) w brzmieniu: „...stworzenie pełnej klasyfikacji grup determinant wpływających na formułowanie, modyfikację i doskonalenie strategii logistycznych w światowym przemyśle motoryzacyjnym.".

Dodatkowo też, Autorka postawiła sobie w związku z tak sformułowanym celem głównym, aż osiem pomocniczych celów cząstkowych, które w założeniu miały wspierać realizację celu głównego, tj.:

- C. 1.1. Zbadanie i ocena dotychczasowego stanu wiedzy z zakresu kształtowania strategii logistycznych
- C. 1.2. Wyjaśnienie mechanizmu kształtowania tych strategii
- C. 1.3. Analiza relacji między poszczególnymi czynnikami wpływającymi na proces ich kształtowania
- C. 1.4. Przedstawienie zmian w strategiach logistycznych w branży motoryzacyjnej w ujęciu ewolucyjnym
- C. 1.5. Odkrycie związków przyczynowo - skutkowych pomiędzy zjawiskami gospodarczymi a kształtem strategii logistycznych w analizowanej branży
- C. 1.6. Udowodnienie malejącej skuteczności stosowania tradycyjnych strategii logistycznych w przemyśle motoryzacyjnym, natomiast rosnącej w przypadku strategii mieszanych (hybrydowych)
- C. 1.7. Zaprezentowanie szczególnego znaczenia zarządzania złożonością w kształtowaniu strategii logistycznych w łańcuchach dostaw w przemyśle motoryzacyjnym
- C. 1.8. Identyfikacja czynników wpływających na kształtowanie się tych strategii.

Należy zgodzić się z Autorką, iż charakter celu głównego i celów szczegółowych ma charakter sekwencyjny, jednak należy zaznaczyć, że w pierwszym odbiorze, Autorka nie dochowała staranności zasadom systematyki, a zwłaszcza dychotomicznemu podejściu w strukturyzowaniu podejścia badawczego. W swojej istocie, należało bowiem oznaczyć cel główny badań raczej jako (Cg) a cele pomocnicze jako kolejne (Cp.1., ..., Cp.8.). Oczywiście, skuteczna realizacja celów cząstkowych wspiera realizację celu głównego, ale mimo wszytko, rozdzieliłbym systematykę od metodyki postepowania. Dodatkowo, wydaje się też, iż zapis „... stworzenie pełnej klasyfikacji grup determinant..." (C.1.) jest obarczony ryzykiem, gdyż najprościej rzecz ujmując jest nazbyt ambitny poprzez jeden wyraz - „pełnej", a dodatkowo etap formułowania strategii wynika z przeglądu jej dotychczasowego brzmienia oraz oceny adekwatności do potrzeb i uwarunkowań, co powoduje konieczność jej modyfikacji lub pełnej zmiany koncepcyjnej.

Stąd można wywieść pierwsze pytanie (**P1**), w brzmieniu: *„Czy w odczuciu Autorki, udało się stworzyć pełną klasyfikację grup determinant i jaka wobec tego jest percepcja wynikowa realizacji celu głównego"*?

Dodatkowo, wyzwania jakie sformułowano w celu nr 6 (C.1.6.) mają w mojej ocenie charakter hipotezy, bowiem zakładają istnienie zależności pomiędzy skutecznością a charakterem strategii logistycznej.

Na podstawie tak brzmiącego celu głównego i celów szczegółowych (cząstkowych), w pracy zostały sformułowane przez Autorkę następujące hipotezy badawcze, w postaci: „Czynniki determinujące formułowanie nowych strategii logistycznych w branży są silnie powiązane z globalnymi zjawiskami gospodarczymi (H.1.)", „Branża motoryzacyjna znacznie silniej odczuwa kryzysy gospodarcze i zmiany otoczenia, niż inne branże gospodarki globalnej, co częściej prowadzi do kryzysów (np. kryzysu nadpodaży), a w związku z tym – do wypracowania nowych koncepcji logistycznych, wobec czego można ją nazwać prekursorem nowych koncepcji (H.2.)", „W łańcuchach dostaw branży motoryzacyjnej dochodzi do rekonfiguracji podmiotowej i funkcjonalnej łańcuchów tworzenia wartości (H.3.)" wraz z trzema pod-hipotezami: „Zmiany te dotyczą relacji producenta z dostawcami I rzędu (H.3.1.)", „Zmiany te dotyczą roli operatora logistycznego 3PL w obsłudze przepływów zasobów w łańcuchu dostaw (H.3.2.) oraz „Zmiany te są związane z pojawieniem się orkiestratorów (inaczej 4PL) w łańcuchach dostaw (H.3.3.)", „Tradycyjne strategie logistyczne nie przyczyniają się już samodzielnie do wzrostu konkurencyjności globalnych łańcuchów dostaw w tej branży. Konieczna jest ich modyfikacja i uzupełnienie do postaci strategii hybrydowych (H.4.)", „Rosnąca złożoność systemów gospodarczych przyczynia się do tworzenia nowych rozwiązań w zakresie strategii logistycznych w globalnych łańcuchach dostaw (H.5.)", czy wreszcie „Czynniki wpływające na kształtowanie strategii logistycznych w sektorze motoryzacyjnym można podzielić na makro, mezo i mikroekonomiczne (H.6.)".

I znowu, analizując wielość sformułowanych hipotez (od H.1. do H.6.) można zadać fundamentalne pytanie o powód tego stanu rzeczy. Które z nich należy traktować równorzędnie, a które wynikowo czy dopełniająco? O ile hipoteza nr 1 (H.1.) zakłada intencjonalnie, że oprócz tradycyjnych i hybrydowych (mieszanych?) – tu warto zwrócić uwagę na istotę hybrydowości, która dotyczy nie mieszanej, a więc możliwej do rozdzielenia identyfikowalnych części struktury, ale wynikowej będącej trwałym połączeniem elementów pierwotnych, występują jeszcze „nowe strategie", czyli jakie jeszcze? W dalszej części pracy, pojawia się jednak rekomendacja „dualnych hybrydowych strategii", jednak jest to tylko wzmianka, która w żaden sposób nie została rozwinięta. W hipotezie nr 2 (H.2.), która w swojej istocie dotyczy podatności (wrażliwości) branży motoryzacyjnej na kryzysy gospodarcze i zmiany otoczenia, niepotrzebnie zastosowano zwrot „silniej" jak i całe zbędne wyjaśnienie (po zwrocie „co częściej..."). Hipoteza nr 3 (H.3.) chociaż z trzema pod-hipotezami doprecyzowuje istotę rekonfiguracji podmiotowo-funkcjonalnej, a hipoteza nr 4 (H.4.) zawiera uchybienie logiczne, bowiem zakłada „modyfikację i uzupełnienie tradycyjnych strategii logistycznych do postaci hybrydowej", a przecież to postać hybrydowa strategii logistycznych jest wypadkową przemyślanego i intencjonalnego połączenia tradycyjnych strategii. W tym kontekście, hipoteza nr 5 (H.5.) w swojej istocie powtarza zasadność hipotezy nr 4. Wreszcie, brzmienie hipotezy nr 6 (H.6.) niczego nie wnosi, bowiem jest to swoisty paradygmat klasyfikacyjny stosowany powszechnie w ekonomii.

Jednak intencjonalny (odautorski) przekaz tych hipotez jest czytelny, więc i samo ich

sformułowanie należy uznać za prawidłowe, poza poczynionymi uwagami krytycznymi. Hipoteza powinna bowiem posiadać uproszczoną formułę, która zachowuje przy tym, wszystkie istotne immanentne treści merytoryczne, gdyż jest to stwierdzenie, w którym wskazuje się, jak według Autorki, powiązane są ze sobą badane zjawiska. Hipoteza jest więc pewnym przypuszczeniem Autorki (ale opartym na posiadanych przez Nią informacjach), które pozwala przedstawić proponowane wyjaśnienie jakiegoś zjawiska i które określa jak zmienna niezależna wpływa na zmienną zależną lub jak ją zmienia. Ponieważ hipoteza badawcza jest zwyczajowo sformułowana tak, że odpowiada ona sposobowi, w jaki badacz ma zamiar ją testować, to należy uznać że zachowano ogólną poprawność tak sformułowanych w rozprawie doktorskiej hipotez. Tym samym, analizując treść całej rozprawy należy z całym przekonaniem stwierdzić, iż tak zaprezentowane hipotezy dobrze porządkują realizowany przez Autorkę tok postępowania badawczego. Dodatkowo, wydaje się, że takie rozbicie podstawowej hipotezy badawczej na szereg założeń szczegółowych umożliwiło Autorce poprawne metodycznie rozplanowanie procesu twórczego, sprzyjało lepszemu opracowaniu narzędzi badawczych, a także uchroniło Ją przed pominięciem ważnych aspektów badanego problemu, bądź zabrnięciu w obszary niezwiązane ściśle z przedmiotem badań. Zwłaszcza, że na s.10 w tabeli nr II zaprezentowano rozwiązania badawcze zastosowane przez Autorkę w pracy doktorskiej, a opis procedury badawczej i zastosowanych metod badawczych, potwierdza wyróżniające się przygotowanie warsztatowe do pracy naukowej. Dzięki temu, w pracy z powodzeniem zrealizowano wszystkie etapy procesu badawczego, a zwłaszcza precyzyjnie określono problem badawczy, sformułowano hipotezy, opracowano plan badawczy, zebrano oraz poddano analizie dane i wreszcie, dokonano uogólnienia (tzw. generalizowanie). Na szczególną uwagę zasługuje niezwykle metodyczne podejście do weryfikacji przyjętych w pracy hipotez badawczych, przez co Doktorantka w pełni poprawny sposób zrealizowała założone cele swej rozprawy, prezentując rozwinięte opracowanie naukowo-badawcze o trudnych do przecenienia walorach merytorycznych i poszukiwawczych, a przez to w pełni odpowiadających wymogom stawianym rozprawom doktorskim.

4. Ocena struktury pracy i uwagi do poszczególnych rozdziałów rozprawy z punktu widzenia osiągnięć badawczych

Analizując układ i strukturę rozprawy doktorskiej to już na wstępie należy podkreślić, iż w ogólnej ocenie ma ona poprawny, logiczny, narastający i w zasadzie proporcjonalny układ. Tworząc jej układ przyjęto zasadę „od ogółu do szczegółu". Doktorantka podejmuje bowiem najpierw kwestie najbardziej ogólne – najsłabiej związane z tematyką rozprawy – by kolejno przejść do zagadnień bezpośrednio odnoszących się do tematyki, celów i hipotez badawczych.

We „Wstępie" (liczącym 12 stron) Autorka zaprezentowała w syntetycznej ale w wyróżnionej formie poprzez bloki akapitowe, następującą sekwencję postępowania: tło badań, przedmiot, podmiot i zakres badań, cel badań, hipotezy i procedury oraz metody badawcze, z cennym zastrzeżeniem, że „...zdaje sobie sprawę z ryzyka związanego z

eklektyzmem metodologicznym...", chociaż przy zastosowaniu „triangulacji" zostało one oszacowane „jako niskie".

Jak już wspomniano, rozprawa składa się z 6 rozdziałów merytorycznych o łącznej objętości 287 stron, które można syntetycznie ująć w cztery zasadnicze części, tj. pierwszą (rozdział 1), drugą (rozdział 2 i 3), trzecią (rozdział 4 i 5) oraz czwartą (rozdział 6).

W rozdziale pierwszym, zatytułowanym: „Miejsce strategii logistycznej w strategii organizacji", Autorka zgodnie z deklaracją zawarła klasycznie wymagane elementy w rozprawach doktorskich, tj. zaprezentowała istotę, rodzaje i narzędzia kształtowania strategii organizacji oraz z odpowiednim uwypukleniem – strategii logistycznych, w kontekście globalizacji łańcuchów dostaw. Jest to jak najbardziej właściwe ze względu na tematykę pracy, a dodatkowo, w udany sposób zostały zidentyfikowane w oparciu o analizę literatury, czynniki determinujące wybór i kształtowanie strategii logistycznych. Oczywiście, można mieć uwagę co do tabeli nr 1.1., bowiem zamiast wymieniać jako czynnik „upadek systemu socjalistycznego w ZSRR", który chociaż ważny można by było potraktować jako „zmiany geopolityczne w Europie Środkowo-Wschodniej". Do tego rozdziału nie wnoszę jednak uwag o charakterze merytorycznym.

W rozdziale drugim zatytułowanym: „Cechy strukturalne przemysłu motoryzacyjnego", Autorka w poprawny i przystępny sposób dokonała syntezy w zakresie istoty i historii rozwiązań logistycznych w przemyśle motoryzacyjnym. W świetle nielicznych prac dotyczących tak przekrojowego spojrzenia należy uznać go za wysoce oryginalny i wartościowy. Chociaż analizując głębiej jego logikę, chyba właściwiej byłoby rozważania rozpocząć od charakterystyki przemysłu motoryzacyjnego (wraz z łańcuchami dostaw – 2.2.1.), zwłaszcza że podpunkt 2.2.2. dotyczy przemysłu motoryzacyjnego w krajach Triady, a 2.2.3. krajów BRIC i Afryki, czy wreszcie 2.2.4. charakteru prognozowanych zmian) by dopiero potem wyodrębnić samą logistykę (rozwiązania logistyczne – to co stanowi obecną treść 2.1.). Wydaje się to zasadne, jeśli weźmie się pod uwagę, że podrozdział 2.3. dotyczy specyfiki produkcji. Z kolei w podrozdziale 2.4. opisano relacje producentów z dostawcami, nie wspominając czy chodzi w nim o uwypuklenie tradycyjnego spojrzenia, a przecież tabela nr 2.9. o tym stanowi. Wówczas, naturalnym stawałby się podrozdział 2.5. traktujący o strategiach hybrydowych, a dodatkowo Autorka uwypukla konieczność zdefiniowania „podwójnych strategii hybrydowych", które niestety nie zostały rozwinięte w rozdziale 6.

Rozdział trzeci zatytułowany: „Złożoność systemów w przemyśle motoryzacyjnym", wskazuje na problematykę istoty i aspektów zarządzania złożonością eksponując tę problematykę (szczególnie konektywności i rozmaitości) w naukach ekonomicznych. Należy szczególnie docenić syntezę zaprezentowaną w tabeli nr 3.2., stanowiącą prezentację klasyfikacji czynników złożoności jako determinant kształtowania strategii, bowiem tworzy ona bardzo solidną i przemyślaną podstawę do prowadzenia dalszych analiz. Podobnie jest z tabelą nr 3.4. zawartą w podpunkcie nr 3.2.2., która strukturyzuje z kolei skutki złożoności wariantowej produktów, które są istotne ze względu na powstawanie kluczowej kategorii ekonomicznej, jaką są koszty złożoności. Dopełnieniem ogólnych rozważań jest problematyka zarządzania złożoności, podjęta w podrozdziale 3.3., która prowadzi do przeniesienia i analizy tej problematyki na gruncie przemysłu motoryzacyjnego (3.4.).

W rozdziale czwartym zatytułowanym: „Tradycyjne koncepcje logistyczne w przemyśle motoryzacyjnym", następuje wydaje się kluczowe dla całości pracy skoncentrowanie rozważań na problematyce tradycyjnych koncepcji logistycznych. Jednak tytuł i zawartość podrozdziału 4.1. wskazują, że ciążą one bardziej do rozdziału nr 2, zwłaszcza że w końcowym akapicie, autorka pisząc o „szeregu nowych koncepcji logistycznych" w kolejnym zdaniu pisze, że są one „...powszechnie znane i stosowane w niemal wszystkich sektorach...". Skąd taka niekonsekwencja w logice narracji? Przecież, podrozdział 4.2. to przecież Lean Management. Wydaje się też, że wyeksponowanie dla filozofii E.Deminga sformułowania „nie możesz zarządzać czymś, czego nie możesz zmierzyć", trochę jest krzywdzące ponieważ, stał on na stanowisku, że „zarządzanie przez cele" jest „zarządzaniem przez zastraszanie". Logiczne jest jednak rozszerzanie rozważań w oparciu o „Leagille" czy „Lean and Green" (4.2.4.), opisie JiT czy wyodrębnieniu zjawiska „Mass Customization" czy problematyki „Outsourcingu". Są to poprawne syntezy omawianych zagadnień, a ich lektura wskazuje na swobodne poruszanie się przez Autorkę po tej problematyce.

W rozdziale piątym zatytułowanym: „Nowe koncepcje logistyczne w przemyśle motoryzacyjnym", Autorka wskazuje na tzw. nowe koncepcje logistyczne i znaczenie strategii „Postponement", „Modular" czy „Commonality". Takie postępowanie wydaje się być naturalną konsekwencją, przejścia z rozdziału czwartego. Ale już potraktowanie „Build-to-Order" jako nowej strategii, nakazuje poddać w pewna wątpliwość przyjętą logikę systematyzującą, jako obarczoną niekonsekwencją.

W ostatnim, rozdziale szóstym zatytułowanym: „Zbiór determinant kształtowania strategii logistycznych w przemyśle motoryzacyjnym w warunkach cyfryzacji gospodarki", który w świetle poczynionych deklaracji we wstępie, ma być finalizacją rozważań, budzi niestety pewne zastrzeżenia recenzenta. Autorka prezentuje oddziaływanie megatrendów na kształtowanie strategii logistycznych, co w swojej istocie jest właściwe i pożądane, ale brakuje tak pożądanej autorskiej systematyki determinant i ewentualnych relacji przyczynowo-skutkowych w tworzeniu nowych strategii, a w tym zależności np. z dualnymi strategiami hybrydowymi. Oczywiście, można przyjąć założenie że oczekiwana systematyka wynika już z samej struktury rozdziału szóstego, a każdy z jego podrozdziałów zawiera w sobie bardzo dobrze opracowane wewnętrzne systematyki, ale te bazują na źródłach zewnętrznych, nie podkreślając istoty wkładu własnego Autorki. Dodatkowo, ten rozdział w swojej istocie stanowi o megatrendach, więc i tak można mówić tylko o ujęciu egzogenicznym wpływu. W tym rozdziale zostaje też opisane zagadnienie samosterowalności, a Autorka traktuje ją jako paradygmat (s.252).

W tym miejscu pojawia się więc kolejne pytanie, czy zatem - samosterowalność jest ugruntowanym paradygmatem i ewentualnie obok jakich jeszcze innych, które występują w nowoczesnej optyce logistycznej (**P2**)?

Lektura tego rozdziału w pewien jednak sposób rozczarowuje lecz nie chodzi tu o wartość merytoryczną bo ta jest niezaprzeczalna, gdyż dobrze oddaje najważniejsze trendy wpływu na przemysł motoryzacyjny cyfryzacji gospodarki, to jednak w kontekście konsekwencji w realizacji celów rozprawy, w której przecież zasygnalizowano nacisk na systematykę (wg jakich kryteriów?), koniecznym staje się sformułowanie kolejnego pytania, które wiąże się z

zasadnością zaprezentowania kryteriów wyodrębnienia i systematyki determinant we wspomnianych już płaszczyznach makro-, mezo- i mikroekonomicznej. *Wg zatem jakich kryteriów i przy jakich uwarunkowaniach możliwe jest to wyodrębnienie i czy Autorka stawia znak równości pomiędzy megatrendami a determinantami? Co w takim razie z determinantami endogenicznymi?* (**P3**).

Szkoda więc, że Autorka nie zdecydowała się na wypracowanie takiej systematyki w postaci np. diagramu drzewa z zaznaczonymi kategoriami czy ważnością wpływu na strategie logistyczne. Podsumowując, chociaż z jednej strony należy docenić i uznać za pozytywny fakt opracowania i zaprezentowania takiego zbioru megatrendów i dokonaniu ich analizy w grupach rodzajowych (poszczególnych podrozdziałach), to jednak z drugiej strony, Doktorantka nie dokonała finalizacji wspominanej systematyki w wynikową zwizualizowaną postać. Znamienny jest przy tym zapis zawarty w Podsumowaniu (s.300), iż „...zidentyfikowano determinanty kształtowania strategii logistycznych w przemyśle motoryzacyjnym...", co w istocie nastąpiło, ale cel główny pracy zakładał przecież dodatkowo: „...stworzenie pełnej klasyfikacji grup determinant...".

Mimo tych wszystkich, chociaż przecież z reguły drobnych zastrzeżeń, wysoko oceniam przedstawioną do recenzji rozprawę doktorską. Niewątpliwie, arcybogata literatura przedmiotu oraz widoczny duży nakład pracy własnej związany z pozyskaniem informacji źródłowych i wtórnych wskazują na dojrzałość Autorki w zakresie Jej własnego warsztatu badawczego. Reprezentowana przez Nią weryfikacyjna postawa wobec faktów i opinii, połączona ze swobodą posługiwania się metodami naukowymi w pełni podkreśla dobry warsztat naukowy Doktorantki.

W ogólnej zatem ocenie należy uznać pracę za interesującą i wnoszącą trudne do pominięcia, elementy poznawcze do omawianej problematyki dowodząc istotnej przydatności naukowej pracy dla wzbogacenia dorobku teorii ekonomii w kontekście identyfikacji prawidłowości występujących w światowym przemyśle motoryzacyjnym i optymalności decyzji w formułowaniu strategii logistycznych, a dodatkowo ogromnego potencjału aplikacyjnego w praktyce gospodarczej.

5. Ocena poprawności formalnej i językowej rozprawy

Po wnikliwej lekturze, w stosunku do recenzowanej pracy doktorskiej pod kątem jej poprawności formalnej i językowej, pojawiają się jedna ale o zasadniczym charakterze konstatacja. To nad wyraz staranne i schludne opracowanie, rzadko spotykane a dowodzące ogromnej wnikliwości, staranności i pracowitości Autorki. Stąd, poniższe uwagi o charakterze jakości edytorskiej mają skrajnie incydentalny charakter, ale ich wyartykułowanie jest oczywiście potrzebne na potrzeby recenzji, chociaż Autorka finalnie dochowała w każdym względzie oczekiwanej staranności w zakresie standaryzacji formy pracy. Generalnie, można więc wytknąć tylko brak konsekwencji w notach bibliograficznych przywołując pozycje obcojęzyczne, w których zamiast „stron – s." powinniśmy konsekwentnie stosować „pages – p." i sporadyczne braki w krokach kończących zapis bibliograficzny lub dotyczący źródła.

Do pracy wnoszę więc m.in. następujące acz nieliczne uwagi szczegółowe:

- na s.4 zawarto zapis „...kształtowanie się strategii logistycznych...", co ma wymiar bierny, podczas gdy w pracy chodzi o aktywne i intencjonalne kształtowanie tych strategii
- również na tej stronie (s.4) warto doprecyzować wyjaśnienie „czynników" jako „warunkujących"
- z kolei na s.51 w tabeli nr 1.12 niepotrzebnie użyto (automatyka „Word") dużych liter w wyrazach: „energetycznych" i „dokumentacji"
- na s.57 błędnie zapisano wiek „XIX" w postaci „XXI", jak i nie zastosowano kropki po „80"
- a na s.64 pojawił się zwrot „upusty cenowe", podczas gdy poprawnie należy stosować sformułowanie „opusty cenowe", gdyż opuszcza się z ceny
- na s.78 na rysunku nr 2.6. brakuje fragmentu tekstu w polu „Usługi mobilności dla..."
- a na s. 179 nie zastosowano kropek tak w drugim wierszu drugiej kolumny, jak i w podanym źródle
- z kolei na s.220 pojawia się sformułowanie „opartego o strategię BTO", a przecież „budowa systemu" oparta jest „na strategii"
- na s.221 trudno jest odebrać w sposób jednoznaczny logikę zawartą w zdaniu: „jeśli musi zatrudniać personel w okresie zintensyfikowanego popytu /.../, wówczas zatrudnienie jest niższe, kiedy popyt jest niski...". Jest to z pewnością niezamierzony skrót myślowy
- wreszcie na s.236 zawarty potoczne sformułowanie „pod tym samym dachem"
- a na s.301 pojawił się niepoprawny zapis koncepcji „agile management".

Nieliczne drobniejsze uchybienia, a zwłaszcza interpunkcyjne, mimo że zostały zaznaczone w maszynopisie pracy, nie zostały już zasygnalizowane w niniejszym punkcie, z uwagi na fakt, iż albo miały charakter generalny i zostały uwzględnione w uwagach ogólnych lub też nie wpływają w istotny sposób na jej końcową pozytywną ocenę. Bardzo dobrze odbieram każdorazowe zastosowanie odpowiedniego motta inicjującego kolejną strukturalna grupę rozważań.

6. Konkluzja recenzji

Pomimo poczynionych uwag i zastrzeżeń, podsumowując niniejszą recenzję podkreślam, iż w moim odczuciu przedstawiona do recenzji praca doktorska posiada wyraźnie określone i widoczne walory naukowe, przede wszystkim biorąc pod uwagę następujące fakty, iż:

- charakteryzuje się starannym przeglądem i krytyczną analizą dostępnej literatury przedmiotu
- posługuje się w dużym stopniu kategoriami syntetycznymi i abstrakcyjnymi, by w syntetycznym wnioskowaniu uwypuklić podejście logiczne
- wyróżnia się ekspozycją podejścia teoretycznego, w celu formułowania prawidłowości i uwarunkowań dotyczących omawianego segmentu rynku, przez co posiada duży potencjał naukowy a także udowodnioną wartość poznawczą

- sformułowana autorsko syntetyka, mimo że w wynikowej postaci pozostawiająca z pewnością jeszcze pole do dyskusji naukowej, niewątpliwie wnosi pewien niezaprzeczalny wkład do teorii ekonomii: jako diagnoza i koncepcja, ale też sformułowane rekomendacje o ważnym charakterze aplikacyjnym
- Autorka wykazała się przy tym bardzo dobrą znajomością problematyki, a oprócz posługiwania się prawem cytatu sama praca zawiera liczne wartościowe sformułowania Autorki, stanowiące Jej własny i niezaprzeczalny dorobek, a zastosowana w pracy terminologia w pełni odpowiada rozpowszechnieniu i normom zwyczajowym przyjętym zwłaszcza dla obszaru ekonomii i logistyki
- Autorka pracy wykazała się także wysoką poprawną znajomością i praktyczną umiejętnością wykorzystania instrumentów pracy naukowej (zwłaszcza metod i technik badawczych), przez co wyznaczone cele rozprawy zostały w pełni zrealizowane, a przyjęta na wstępie hipoteza badawcza (poprzez pozytywną weryfikację hipotez pomocniczych) została udowodniona.

Opiniowana rozprawa w całości jest więc bardzo ciekawa, ważna i aktualna. Zawiera przy tym wiele elementów twórczego wkładu do nauki ekonomii, szczególnie w zakresie ekonomii, a merytorycznie i metodologicznie wykazuje bardzo wysoki poziom naukowy. Przyjęty bowiem przez Autorkę zakres badań teoretyczno-empirycznych jest złożony i wieloaspektowy, dlatego chciałbym podkreślić, że prezentowana rozprawa posiada charakter poważnej, konceptualnie i empirycznie ugruntowanej monografii. Jest to zatem w moim odczuciu, dysertacja o relatywnie rzadko spotykanej pracochłonności i bardzo wysokim stopniu uporządkowania metodologiczno-formalnego.

Uwzględniając zatem przedstawione w niniejszej recenzji szczegółowe wnioski z przeprowadzonej oceny stwierdzam, że praca doktorska mgr Agnieszki Szmelter pt. „Determinanty kształtowania strategii logistycznych w światowym przemyśle motoryzacyjnym" odpowiada wymogom ustawy o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki z dnia 14 marca 2003 r. (Dz.U. Nr 65, poz.595 ze zm.). Może tym samym, stanowić podstawę do nadania jej Autorce stopnia doktora nauk ekonomicznych w zakresie ekonomii, dlatego wnoszę o jej przyjęcie i dopuszczenie do publicznej obrony.

Podczas zaś samej obrony oprócz trzech pytań zawartych w niniejszej recenzji zostaną sformułowane pytania dodatkowe kierowane do Doktorantki.

Jednocześnie, biorąc pod uwagę niezaprzeczalny wkład naukowy uwidaczniający się w rozprawie w poznanie mechanizmów i uwarunkowań tworzenia strategii logistycznych w branży motoryzacyjnej, zwłaszcza w obszarze teorii podejmowania decyzji, udanej i oryginalnej identyfikacji kluczowych megatrendów w tworzeniu cyfrowej gospodarki przyszłości, znakomity warsztat naukowy udowodniony koncepcyjnie w konstrukcie wstępu i udowodniony w postepowaniu badawczym oraz szczególną staranność formalną, pozwalam sobie na sformułowanie wniosku o wyróżnienie tej rozprawy doktorskiej.

Mariusz Jedliński

Szczecin, dnia 07.12.2017 r.