

Gdynia, 2022-02-20

Dr hab. Marek Grzybowski, prof. BSW
Bydgoska Szkoła Wyższa
Ul. Unii Lubelskiej 2
Bydgoszcz

RECENZJA ROZPRAWY DOKTORSKIEJ

Mgr *Beata Szymanowska*

pt. „**Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni**”

Dziedzina: **dziedzina nauk społecznych**

Dyscyplina: **ekonomia i finanse**

Promotor: **dr hab. Hanna Klimek**

Promotor pomocniczy: **dr Janusz Dąbrowski**

1. Formalna podstawa wykonania recenzji

Recenzję opracowano na podstawie uchwały Rady Dyscypliny Ekonomia i finanse Uniwersytetu Gdańskiego z 16 grudnia 2021 r. ws. powołania na recenzenta rozprawy doktorskiej autorstwa mgr Beaty Szymanowskiej pt. „Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni”, o czym poinformowany zostałem pismem prof. UG dr. hab. Przemysława Borkowskiego, Przewodniczącego Rady Dyscypliny Ekonomia i finanse Uniwersytetu Gdańskiego. Pracę dostarczono w języku polskim w formie wydawnictwa zwartej.

Pani Mgr Beata Szymanowska ma wszczęte postępowanie w sprawie nadania stopnia doktora w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse.

Podstawą prawną jest ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (tekst jedn.: dz. U. z 2021 r. poz. 478).

2. Cel recenzji

Celem recenzji jest udzielenie odpowiedzi na pytanie czy ww. rozprawa spełnia wymagania zapisane w art. 187 USTAWY z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. 2020 poz. 85), Rozdział 2. Stopień doktora, Oddział 1. Nadawanie stopnia doktora.

3. Przedmiot recenzji

Przy ocenie rozprawy doktorskiej rozpatrzone zostanie:

- Sformułowanie tematu rozprawy i uzasadnienie wyboru przedmiotu badań,
- Identyfikacja luki poznawczej, problemów, celu głównego i metody badań
- Analiza hipotez badawczych i ich weryfikacja

- Struktura i forma prezentacji wyników badań
- Analiza merytoryczna badań, metodyki badań i osiągniętych rezultatów badawczych
- Wyniki badań i wnioski z punktu widzenia nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse.
- Ocena rozprawy z punktu widzenia nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse.

4. Ocena tematu rozprawy oraz problemu naukowego

- Autorka wyniki swoich badań i propozycję rozwiązania problemu naukowego przedstawiła w opracowaniu zwartym pod tytułem: „Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni”. Doktoranta sugeruje więc, że innowacyjność jest czynnikiem, który ma istotne znaczenie w tworzeniu potencjału konkurencyjnego portu morskiego.
- Istotnym walorem podjętego tematu badań naukowych jest jego ściśle powiązanie z wymaganiami praktyki i podjęcie się naukowego opracowania tego zagadnienia z punktu widzenia portu morskiego jak organizacji zorientowanej marketingowo. Zbadanie tego obszaru aktywności jest więc uzasadnione, bowiem port morski jest nie tylko miejscem w łańcuchu logistycznym ale systemem społeczno-technicznym, w którym (jak w każdym systemie) jest co najmniej jedno wejście i jedno wyjście, przez które systemy kontaktuje się z otoczeniem i otoczenie wpływa na system.

Autorka w tytule informuje, że będzie odnosiła się do wszystkich aspektów innowacyjności i konkurencyjności portu morskiego, co jak widać po wynikach badań literaturowych oraz sondażowych zaprezentowanych w pracy okazało się zadaniem niezwykle złożonym. Ale wykonanym z powodzeniem, często przekraczającym ramy zakreślonego w tytule i wyodrębnionego we wstępie terenu badań.

5. Aktualność przedmiotu rozprawy – innowacyjność w porcie morskim i jej wpływ na konkurencyjność

- Rewolucja informatyczna w portach i biznesie morskim jest jednym z wiodących trendów, który wpłynął na logistykę morską wynika z najnowszego raportu opublikowanego przez Bank Światowy we współpracy z International Association of Ports and Harbors (IAPH). Praktycznie wszystkie innowacje wprowadzane w portach oparte są na narzędziach informatycznych wynika z projektów składanych przez firmy w projekcie Galatea w obszarze *smart port*, w którym partnerem ze strony polskiej jest Bałtycki Klaster Morski i Kosmiczny.

- Podjęty przez autorkę temat innowacji w porcie morskim jest więc na czasie. Tym bardziej, że w czasie panelu poświęconego portom w trakcie Forum Wizja Rozwoju Gdynia 2021, zaproszeni do dyskusji uczestnicy zgodnie przyznali, że porty morskie w Polsce są na etapie poszukiwań nowych dróg rozwoju.
- Digitalizacja i wykorzystanie technologii kosmicznych doprowadziły do integracji techniki, operatorów i procesów w zinformatyзовanych globalnych łańcuchach logistycznych. Wraz ze zwiększeniem powiązań między portami i operatorami logistycznymi w transporcie morskim powstał nowy ekosystem. Funkcjonowanie portów i terminali poza tym systemem sprawia, że port osłabia swoją pozycję konkurencyjną i traci miejsce na logistycznej mapie świata. Raport Banku Światowego: *Accelerating Digitalization: Critical Actions to Strengthen the Resilience of the Maritime Supply Chain* wskazuje na korzyści z wdrożenia technologii cyfrowych w transporcie morskim.
- Dodatkowym argumentem za wprowadzeniem innowacji w portach morskich, są zakłócenia spowodowane pandemią. Chińska polityka „zero tolerancji”, polegająca na podejmowaniu szybkich i szeroko zakrojonych blokad w odpowiedzi na nawet niewielkie epidemie wielokrotnie powstrzymywała rozprzestrzenianie się Covid-19 w kraju, porcie oraz jego otoczeniu. Te działania polegały najczęściej na wyłączeniu z operacji logistycznych w portach całych grup ludzi, a nawet terminali. W ten sposób, ratując życie powodowano zakłócenia w łańcuchach transportowych i zwiększano opóźnienia w transporcie między portami. W 2021 r. i w 2022 r. ponad połowa rozkładów rejsów połączeń oceanicznych uległa zakłóceniu. A to wywołało opóźnienia w żegludze feederowej i zakłócenia w portach docelowych i terminalach kontenerowych.
- W obliczu ryzyka wystąpienia kolejnych fal pandemii i możliwych zakłóceń w globalnych łańcuchach dostaw konieczne jest więc wprowadzanie innowacji organizacyjnych i marketingowych, a szczególnie procesowych. Niezbędna jest bowiem dalsza poprawa odporności biznesu morskiego na zawirowania na rynku transportu morskiego. Potrzebne jest więc przyspieszenie procesów digitalizacji w logistyce i jej istotnych węzłach – portach morskich. Szeroko zakrojona cyfryzacja usprawni handel transgraniczny i ograniczy udział ludzi

w procesach logistycznych. Porty morskie muszą włączyć się w te procesy jeśli nie chcą wypaść z globalnych łańcuchów logistycznych.

- Autorka wymienia kilka etapów rozwoju portów morskich w ujęciu historycznym odnosząc się do pakietu wprowadzanych rozwiązań innowacyjnych.
- Zdaniem recenzenta, dla polskich portów w aktualnych warunkach osiągalny jest Port 4.0. wsparty rozwiązaniami Przemysłu 4.0 oraz Marketingu 4.0. Port jest to przestrzeń wykorzystana efektywnie nie tylko na przeładunki ale również na produkcję i usługi. A wszystko to powinno rozwijać się w oparciu o pełną informatyzację, zintegrowany system logistyczny, wykorzystanie aktywności przemysłowej w porcie i jego najbliższym otoczeniu. Tak usytuowany w przestrzeni logistycznej zarząd portu musi stać się koordynatorem przepływu towarów i usług.
- Zarządzanie ruchem statków i lądowych środków transportu wydaje się już naturalne. A temu służyć powinno wykorzystanie najnowszych narzędzi stosowanych w logistyce. Digitalizacja procesów zarządczych, IoT, 5G, block chain, sztuczna inteligencja muszą iść w parze z podjętymi inwestycjami. Terminale samowystarczalne energetycznie to już niedaleka przyszłość, wpisująca się w bezpieczeństwo energetyczne regionów nadmorskich. Tylko kompleksowe podejście do portu jako przestrzeni logistycznej i przemysłowej oraz inwestowanie w obszary wspomagające zapewnić mogą silną pozycję polskich portów w światowej sieci logistycznej. A tu stawia się równie silnie na aktywne uczestnictwo w zmniejszeniu śladu węglowego w całym łańcuchu logistycznym, zapewnieniu bezpieczeństwa, w tym cyberbezpieczeństwa, zwiększenie odporności infrastruktury krytycznej na zagrożenia zewnętrzne, w tym kolejnymi falami pandemii.
- Ostatni raport Banku Światowego i Międzynarodowego Stowarzyszenia Portów i Portów (IAPH) wskazuje, że konieczne jest usprawnienie przepływu informacji przy pomocy narzędzi informatycznych między podmiotami prywatnymi i publicznymi w całym morskim łańcuchu dostaw. Zapewni to znaczny wzrost efektywności transportu, bezpieczniejsze przemieszczanie towarów i odporne na zakłócenia łańcuchy dostaw oraz przyczyni się do zmniejszenia emisji substancji szkodliwych do środowiska.

- Jeśli chodzi o cyfryzację, to kryzys związany z pandemią Covid-19 wykazał, że porty cechuje bardzo zróżnicowany poziom obsługi. Wielu portom daleko do kompleksowej obsługi operatorów i gestorów ładunków. Świadczą o tym sytuacje, gdy na kotwiczniskach przed portami, na wejście oczekują statki z ładunkiem. Spiętrzenie podaży towarów dostarczanych drogą morską powoduje zakłócenia i zwiększa nieuzasadnione koszty ponoszone przez uczestników globalnego łańcucha logistycznego. A więc opóźnienie we wprowadzaniu innowacji ma swój wymiar ekonomiczny.
- Zwiększenie konkurencyjności portu morskiego poprzez wdrażanie innowacji należy rozpatrywać w kontekście fuzji i przejęć w sektorze logistyki morskiej i oligopolizacji tego rynku. Biorąc pod uwagę doświadczenia ostatnich dwóch lat, w celu wzmocnienia odporności na sytuacje kryzysowe administracje portów i terminali, muszą postawić na kilka kluczowych rozwiązań. Podstawą jest ochrona zdrowia załóg statków, pracowników portów i pasażerów. Niezbędne jest także opanowanie zarządzania w warunkach sytuacji kryzysowych.
- Kolejnym krokiem jest zapewnienie wymagań określonych w FAL (IMO 1965). Chodzi o minimalizację kontaktów międzyludzkich w obsłudze statków i towarów przez ograniczenie do minimum dokumentacji papierowej. W dalszych krokach niezbędne jest usprawnienie zarządzania i obsługi klientów poprzez wdrożenie w portach systemów opartych na wykorzystaniu narzędzi informatycznych. Chodzi o eliminowanie wymiany dokumentów między ludźmi. Wśród najważniejszych wymienia się: *Port Community System*, *Port Management System*, *Maritime Single Window*, *Port Call Optimization*, *IoT*, *AI* oraz *VR*. Jednym z warunków sprawnego działania tych rozwiązań jest zapewnienie cyberbezpieczeństwa. Wdrożenie wymienionych systemów jest warunkiem koniecznym, by port był „innowacyjny” (smart) oraz przyjazny dla klientów i środowiska oraz otoczenia społecznego. A przez to konkurencyjny.

6. Identyfikacja luki poznawczej, problemów, celu głównego i metody badań

- Autorka na podstawie wstępnych badań poprawnie zidentyfikowała i zdefiniowała lukę poznawczą i na tej podstawie sformułowała właściwie główny problem badawczy, rozwijając je w logicznie powiązane pytania badawcze. Każde z sześciu pytań w sposób

istotny odnosi się do problemów i wyzwań stojących przed portem morskim działającym w dynamicznych warunkach otoczenia.

- Na tej bazie autorka poprawnie sformułowała cel dysertacji, który ukierunkowany był na „określenie zakresu i poziomu innowacji w portach morskich na świecie oraz ocena ich wpływu na konkurencyjność” i doniesienie tych ustaleń do portu w Gdyni.
- Osiągnięciu celu głównego rozprawy sprzyjały poprawnie sformułowane cele pomocnicze. Następnie wymieniono jeszcze cele poznawcze oraz cel praktyczny. Przy tej okazji autorka rozprawy wpłata informację, że cele poznawcze zidentyfikowano „metodą ankietową”, choć w rozdziale 5. wskazuje się, że podstawową metodą badawczą był benchmarking. Z informacji w innym miejscu wynika, że w celu identyfikacji poszukiwanych parametrów przeprowadzono sondaż diagnostyczny wykorzystując ankietowanie i korzystając z poprawnie opracowanego kwestionariusza ankiety zawierającego zestaw pytań zamkniętych i otwartych (s. 502).

7. Hipotezy badawcze i ich weryfikacja

- Autorka stwierdza, że „w pracy przyjęto hipotezę, którą było stwierdzenie, że innowacyjność jest ważnym czynnikiem konkurencyjności portów”, którą dzisiaj, około 20. lat po wydaniu „Oslo Manual”, możemy raczej traktować jak pewnik. Natomiast ciekawie zostały sformułowane kolejne szczegółowe hipotezy badawcze, które dobrze korespondują ze zidentyfikowanymi problemami badawczymi i postawionymi wcześniej celami badawczymi.
- Hipoteza 1. oraz H3 brzmią trochę jak tezy, a nawet pewniki. Jednak autorka w trakcie badań potraktowała te sformułowania jako podstawę do zebrania informacji i podjęcia procesu wnioskowania indukcyjnego. W czasie prowadzenia badań zdania sformułowane w H1 i H3 były więc traktowane już poprawnie jak zdania ogólnotwierdzące, przyjmując wykładnię Kazimierza Ajdukiewicza.
- Wszystkie postawione hipotezy zostały poprawnie zweryfikowane. W przypadku H1 wykorzystano współczynnik korelacji Pearsona, by ustalić, że „występują silne współzależności w obszarze innowacyjności i konkurencyjności państwa”, a w konkluzji stwierdza się, „że poziom innowacyjności państwa wpływa na innowacyjność funkcjonujących w nim portów”. Nie brzmi to zbyt optymistycznie, jeśli weźmiemy pod uwagę, że Polska jest w europejskim ogonie innowatorów, na miejscu 4. od końca (*European Innovation Scoreboard 2021, 28/06/2021*).
- H2 została zweryfikowana poprzez ustalenie na podstawie badań sondażowych trendów i projektów innowacyjnych. Ich przegląd zdaniem autorki potwierdza przypuszczenie, że „występują trendy innowacyjne...”.

- H3 również została zweryfikowana w oparciu badania sondażowe odnoszące się do trendów i projektów innowacyjnych. A konkretnie ustalono, „że porty w Szanghaju i Singapurze prowadzą działalność innowacyjną zgodnie z wszystkimi 18 zidentyfikowanymi ogólnościowymi trendami innowacyjnymi opisanymi w podrozdziale 4.2 oraz 5.2.
- H4 została zweryfikowana w oparciu o opinie respondentów, które w sposób przystępny zostały zaprezentowane na rysunkach od 11 do 15, z czego wynika, że „zamierzeniem portów morskich jest wdrażanie innowacji w zakresie technologii przyjaznych dla środowiska” i innych działań proekologicznych.
- H5 także została zweryfikowana pozytywnie. A w badaniach zaprezentowanych w podrozdziałach 4.3, 5.3, 5.4 potwierdzono, że „istnieje znacząca luka innowacyjna pomiędzy portem morskim w Gdyni a najbardziej innowacyjnymi portami w świecie”.
- H6 odnosi do już wdrożonych innowacji. Z badań wynika, że wdrożone w porcie morskim Gdynia innowacje „nie wpływają w znaczący sposób na jego konkurencyjność”. Autorka zwraca uwagę na brak kompleksowego podejścia do wdrażania innowacji.

8. Struktura i forma prezentacji wyników badań

- Wyniki badań autorka ujęła w rozprawie składającej się z 5 rozdziałów, które zostały poprzedzone wstępem, a zwieńczone zakończeniem, bibliografią, załącznikami oraz spisami rysunków i tabel.
- Bibliografia liczy ponad 620 pozycji zwartych i ciągłych oraz ponad 880 źródeł internetowych, głównie w języku polskim i angielskim, co jest uzasadnione wyborem przedmiotu i terenu badań. Wykorzystano również 10 aktów prawnych. Redakcja pracy jest wzorcowa.
- Dwa pierwsze rozdziały są 60-stronicowe, rozdział 3., 4. oraz 5. liczą po około 80 stron. W rozdziałach równomiernie rozmieszczono tabele i materiał ilustracyjny.
- Na uwagę zasługuje obszerny zestaw załączników z dużym pakietem informacji źródłowych.

9. Analiza merytoryczna badań, metodyki badań i osiągniętych rezultatów badawczych

- Autorka poprawnie skonstruowała wstęp dając solidne uzasadnienie podjęcia się badań dotyczących wdrażania innowacji w portach. Wstęp zawiera wszystkie istotne informacje uzasadniające podjęcie badań i ich podstawy metodyczne.

- **W rozdziale 1.** dokonano poprawnej systematyki konkurencji i konkurencyjności. Wskazano na najistotniejsze cechy tego procesu i zjawiska. W rozdziale jest również rozbudowana warstwa zagadnień związanych z identyfikacją czynników określających konkurencyjność podmiotów gospodarczych. Autorka sprawnie połączyła tu analizę literatury ekonomicznej z literaturą nauk o zarządzaniu i przeprowadziła poprawny wywód na temat konkurencyjności na poziomie makro, mezo i mikroekonomicznym
- **W rozdziale 2.** skoncentrowano się na opisanu problematyki innowacyjności podmiotów gospodarczych. Autorka porusza się tu głównie w przestrzeni ekonomii i nauk o zarządzaniu, a także marketingu. W poszczególnych podrozdziałach uwzględniono właściwie wszystkie istotne podejścia, łącznie z opracowaniami eksperckimi, jak np. *Regional Innovation Scorebord*, *Boosting Innovation: The Cluster Approach*, czy opracowanie *Oslo Manual*. Innowacyjność była przedmiotem rozważań takich ekonomistów jak Pigou, Wicksell, Marks i Ricardo oraz oczywiście Schumpeter, którego autorka kilkakrotnie cytuje. Ale jeśli poruszamy się w obszarze ekonomii warto może było na innowacje spojrzeć z punktu widzenia taksonomii i relacji kapitał – praca.
- A wtedy w systematyce innowacji bierzemy pod uwagę czas wdrożenia innowacji i efekt z jej wdrożenia, który w ekonomii opisał Langé. Wskazał on (w dużym uproszczeniu), że innowacja może być kapitałoszczędna, pracooszczędna lub neutralna. Ale te cechy innowacji również mogą się zmieniać. I gdy analizujemy sytuację wdrażania innowacji możemy odwołać tu do sugestii Higsza, który w *The theory of Wages* stwierdza istnienie innowacji indukowanych i innowacji autonomicznych.
- A więc teoria innowacji indukowanych wyjaśnia wprowadzanie innowacji przez porty, co zresztą potwierdzają wyniki badań autorki dysertacji. Ale to nie wszystko, w naukach o zarządzaniu zwracamy uwagę na innowacje procesowe i organizacyjne. Mogą one być kapitałoszczędne lub pracooszczędne.
- Najlepszym przykładem są tu praktyczne osiągnięcia i naukowe opracowania Karola Adamieckiego. Ich kwintesencją są uogólnienia naukowe w postaci zasad i praw organizacji. Napisał on w jednej ze swoich prac, że „jedyny cel nauki organizacji stanowi osiągnięcie największego skutku użytecznego przy najmniejszym nakładzie sił i środków potrzebnych do osiągnięcia tego skutku”. Można by stwierdzić za Adamieckim, że taki jest cel wprowadzania innowacji. Opracowana przez niego harmonizacja, to nic innego jak innowacja procesowa i organizacyjna w jednym. A harmonizacja w globalnych i lokalnych łańcuchach logistycznych to podstawa.
- I jeszcze spojrzenie z punktu widzenia marketingu. Szczególnie ważne w portach, które faktycznie funkcjonują na globalnym rynku. Jeśli na innowacje spojrzymy w kontekście

marketingu 7P i odpowiadającemu mu kryterium reakcji klienta 7C, to rozdział zawierający systematykę nabiera dodatkowych walorów poznawczych i prakseologicznych. Jedynym zgrzytem jest próba poszukiwania „oceny poziomu innowacyjności”. W rozdziale podano tyle rodzajów kryteriów oceny tego procesu, że poszukiwanie poziomów innowacyjności wystarczy ograniczyć do ustalonych wskaźników czy miar jak w 2.4.1. lub współczynników i indeksów jak w 2.4.2.

- **W rozdziale 3.** dokonano kompleksowej charakterystyki portów morskich, uwzględniając również te cechy i procesy, które decydują o ich innowacyjności i konkurencyjności. Trochę niefortunnie posłużono się w pierwszym podrozdziale terminem „obiekt”, bo w rzeczywistości autorka opisuje port morski jako organizację lub system. Przy czym na rys. 6. w którym port jest węzłem transportowym, jego schemat ma dwa wyjścia, a na innym rysunku port jako system społeczno-techniczny przedstawiany jest jako układ zamknięty. Czytając komentarz można przyjąć takie podejście, choć biorąc pod uwagę teorię systemów lub systemową teorię organizacji należałoby zaznaczyć wejścia i wyjścia. Port jest bowiem organizacją silnie wrośniętą w otoczenie gospodarcze, społeczne, geograficzne, logistyczne, a szczególnie otoczenie rynkowe. Zresztą autorka zaznacza to w wielu miejscach rozdziału.
- **Rozdział 4.** Zawiera dobrze zidentyfikowane informacje o trendach innowacyjnych w gospodarce światowej. Na pierwsze miejsce wybijają się tu szeroko pojęta informatyzacja, zastosowanie technologii kosmicznych oraz wdrażanie technologii czystych. Robotyzacja i automatyzacja wspierana postępem technicznym i organizacyjnym, w tym standaryzacja są dogłębnie opisane. Ergonomia rozwinęła się w innowacje w miejscu pracy, a miejsce pracy stało się w czasach pandemii miejscem pracy zdalnej (wirtualnym lub sieciowym). Tutaj już krok do innowacyjnych modeli biznesowych i organizacji wirtualnych oraz nadzorowania organizacji i procesów przy pomocy monitoringu, IoT, czy systemów śledzenia satelitarnego.
- Wszystkie te rozwiązania prowadzą do optymalizacji działania organizacji funkcjonujących w przestrzeni globalnej. W tym miejscu nie można pominąć innowacji społecznych. Należy bowiem brać pod uwagę, że organizacje są obecnie wielokulturowe, często rozproszone, działające na granicy entropii. Dzisiaj już wiemy, że nawet najbardziej zaawansowane łańcuchy logistyczne mogą ulec zakłóceniu. Autorka słusznie identyfikuje ekonomię współdzielenia jako ważną innowację społeczną.
- Rozwój recyklingu i logistyki zwrotnej, próba opanowania rosnącej w zawrotnym tempie ilości odpadów to kolejny obszar nastawiony na wdrażanie innowacji. Popyt na zdrową

żywność również wywołuje popyt na innowacje w obszarze logistyki. Do tego dodać by należy zauważalny dynamicznie rosnący popyt na leki i środki ochrony osobistej, zmiany w systemie przemieszczania się ludzi w portach morskich i lotniczych. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że tylko flota handlowa i offshore wymaga comiesięcznej wymiany około 220 tys. osób. To kolejne wyzwanie organizacyjne wymagające istotnych usprawnień. Ważną informacją wynikająca z badań autorki rozprawy jest to, że wśród identyfikowanych innowacji w portach głównie zwracano uwagę na innowacje organizacyjne, a w drugiej kolejności procesowe oraz marketingowe.

- Gruntownie przeprowadzone badanie empiryczne portów morskich wdrażających innowacje zostało znakomicie zilustrowane i skomentowane. Wszechstronnie przeprowadzona analiza innowacyjności w porcie Gdynia pozwoliła na określenie stopnia zaawansowania wdrażania innowacji i zidentyfikowania luki innowacyjnej w stosunku do portów odniesienia.
- **Rozdział 5.** zawiera prezentację wyników badań porównawczych portu Gdynia z wybranymi portami Dalekiego Wschodu (Szanghaj i Singapur). Autorka informuje, że jako metodę wykorzystuje benchmarking, jednak proces badania benchmarkingowego opiera na analizie porównawczej (rys. 26.).
- Warto tutaj zauważyć, że model benchmarkingu wprowadził XEROX i od tego czasu rozwinął on się pod wpływem globalizacji, marketingu i nowych technik zarządzania w metodę doskonalenia biznesu na różnych polach. Wyróżnia się kilka rodzajów benchmarkingu: strategiczny, procesowy, wewnętrzny, zewnętrzny, funkcjonalny, międzynarodowy, a także ogólny. Zaletą tego podejścia jest to, że można wykorzystać je przy analizie decyzji o wprowadzeniu każdego rodzaju innowacji. Istotą benchmarkingu nie jest jednak naśladownictwo, bo to jest w marketingu jeden z powszechnie stosowanych sposobów wchodzenia na rynki opanowane przez liderów, konkurentów lub innowatorów.
- Autorka badań wybrała benchmarking międzynarodowy i skoncentrowała się na identyfikacji najlepszych rozwiązań w portach Dalekiego Wschodu. W badaniu oparto się na opiniach ekspertów, co gwarantowało, że nie będzie ocen przypadkowych. Dlatego oceny w tabeli 21 i na rysunku 27 oraz wskaźniki zaawansowania technologicznego w tabeli 22 oraz na rysunku 28 oraz ocenę badanych portów w tabeli 23 należy uznać za wiarygodne.
- Doktorantka przeprowadziła wnikliwą analizę otoczenia konkurencyjnego portu morskiego w Gdyni i poprawnie zidentyfikowała najważniejsze szanse i zagrożenia, a

także silne i słabe strony. Charakterystyka portów azjatyckich jest również bardzo wnikliwa i dogłębna.

- **Zakończenie** pracy zawiera wszystkie najważniejsze spostrzeżenia i wnioski zawarte w poszczególnych rozdziałach rozprawy łącznie z informacją o realizacji celu rozprawy i weryfikacji postawionych hipotez.

10. Wyniki badań i wnioski z punktu widzenia nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse

- Doktorantka dobrze osadziła pracę w obszarze nauk ekonomicznych, a ze względu na specyfikę przedmiotu i terenu badań również w naukach o zarządzaniu i marketingu. Rozprawa może być pozycjonowana w mikroekonomii, a zdecydowanie bardziej w ekonomice szczegółowej – ekonomice transportu. Należy również podkreślić, że ze względu na analizę konkurencyjności w ujęciu globalnym i krajowym rozprawę można również sytuować w makroekonomii.
- Autorka przeprowadziła poprawnie i metodycznie obszernie badania związane z innowacjami w portach i wpływem wdrażania innowacji na konkurencyjność tych organizacji. W wyniku globalizacji gospodarki konkurencja między portami nabrała wymiaru międzynarodowego i jak wykazuje autorka rozprawy utrzymanie pozycji konkurencyjnej na rynku możliwe jest w znacznej mierze poprzez wprowadzanie innowacji.
- Praktyczne podejście autorki do zagadnienia wdrażania innowacyjności w portach morskich i konkurencyjności portów przewija się właściwie w każdym rozdziale pracy. Ważną zaletą rozprawy jest to, że rozważania teoretyczne są ilustrowane badaniami empirycznymi i licznymi przykładami.
- Istotnym walorem rozprawy jest także to, że zawarte uogólnienia i wnioski w efekcie mają wymiar prakseologiczny. Przegląd treści zawartych w załącznikach zapewnia pracy dodatkowy walor informacyjny. Ciągłe odwoływanie się do wymagań praktyki, realnych warunków funkcjonowania portów w wymiarze funkcjonalnym i gospodarczym, duży ładunek informacji zawartych w każdym z rozdziałów sprawił, że nieodparcie nasuwa się myśl o możliwości zaprezentowania wyników badań i ich zastosowania w ujęciu prakseologicznej szkoły zarządzania i ekonomii stosowanej, a szczególnie w ekonomice transportu.

11. Końcowa ocena rozprawy

- Podsumowując stwierdzam, że rozprawa doktorska pt. „Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni”, której autorką jest mgr Beata Szymanowska świadczy o umiejętności identyfikacji i sformułowania problemu naukowego oraz celu pracy badawczej, postawienia hipotez oraz zadań badawczych i ich samodzielnym rozwiązaniu.
- Autorka wykazała się dużym zasobem wiedzy praktycznej i teoretycznej z obszaru ekonomii, zarządzania, marketingu i ekonomiki transportu. Z prezentacji wyników badań i przetworzenia ich na modelowe rozwiązania wynika, że Doktoranta umie prowadzić badania naukowe, posiada umiejętność wykorzystania właściwych metod oraz narzędzi badawczych. Istotnym walorem rozprawy jest silne akcentowanie transferu wiedzy do praktyki.
- Autorka wykazała się również umiejętnością opracowania autorskich rozwiązań dających przesłanki do praktycznego wykorzystania wyników badań w działalności organizacyjnej portów morskich.
 - W związku z powyższym stwierdzam, że przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska pt. „Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni”, której autorką jest mgr Beata Szymanowska spełnia wymagania dotyczące prac doktorskich zawartych w Ustawie „Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce”.
- W związku z tym wnioskuję by mgr. Beata Szymanowska została dopuszczona do publicznej obrony rozprawy pt. „Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni”.

Dr hab. Marek Grzybowski, prof. BSW

