

dr hab. Ryszard Miler, prof. WSB
Wyższa Szkoła Bankowa w Gdańsku
Bałtycki Ośrodek Logistyki Stosowanej

Gdańsk, 2022-02-18

RECENZJA

rozprawy doktorskiej mgr Beaty Szymanowskiej

pt.

Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni

przygotowanej pod kierunkiem naukowym:

dr hab. Hanny Klimek, prof. UG

oraz (w charakterze promotora pomocniczego):

dr. Janusza Dąbrowskiego

1. Podstawa formalno-prawna wykonania recenzji

Recenzję opracowano na podstawie uchwały Rady Dyscypliny Ekonomia i finanse Uniwersytetu Gdańskiego (pismo Przewodniczącego Rady dr. hab. Przemysława Borkowskiego, prof. UG nr E000/405578/2021 z dnia 16.12.2021 r.) dotyczącej wyznaczenia na recenzenta rozprawy doktorskiej nt. *Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni* w postępowaniu o nadanie stopnia doktora w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse mgr Beacie Szymanowskiej.

2. Ocena aktualności przedmiotu rozprawy oraz przynależności tematyki do nauk o ekonomii i finansach

Współczesne łańcuchy dostaw oparte na procesach transportu morskiego stały się, mimo okresu pandemii (a może właśnie z uwagi na pandemię), jednym z najdynamiczniej



zmieniających się obszarów aktywności gospodarczej, o ogromnej skali wyzwań, w którym zastosowanie znajdują najnowsze rozwiązania ekonomiczne, techniczne i organizacyjne. Kluczową rolę w tak rozumianych procesach lądowo-morskich łańcuchów dostaw i ich architekturze odgrywają porty morskie, bowiem to od ich pozycji konkurencyjnej, ekonomiki działania i sprawności organizacyjnej zależy optymalizacja, synchronizacja oraz integracja procesów zachodzących w całym łańcuchu. Są one ośrodkami łączącymi podaż i popyt na różnorodne usługi (m.in. transportowe, przeładunkowe, logistyczne) oraz węzłowymi punktami infrastrukturalnymi determinującymi wiele z decyzji o zakresie znacznie wykraczającym poza ramy administracyjne samego portu i determinanty ekonomiki procesów (w tym technologii) portowych.

Istotnego znaczenia w tak rozumianej roli portów morskich nabiera ich konkurencyjność rozumiana jako zdolność do osiągnięcia przewagi rynkowej dzięki zidentyfikowanym i zaimplementowanym kluczowym czynnikom konkurencyjności. Należy zgodzić się z Doktorantką, iż jednym z najważniejszych czynników konkurencyjności *sensu largo* a także *stricte* w domenie działalności portów morskich staje się innowacyjność, przy czym ma ona charakter labilny (podlega szybkim procesom tzw. zużycia moralnego). Tę innowacyjność portów morskich należy przy tym widzieć niezwykle szeroko i holistycznie, mają tu bowiem zastosowanie wiązki problemów natury ekonomicznej, ale też techniczno-organizacyjnej, miastotwórczej, społecznej, logistycznej (z uwzględnieniem szerokiego *spectrum* procesów) i oczywiście ekologicznej (z uwagi na konieczność obniżenia antropopresji, emisji GHG i negatywnej roli środowiskowej aktywności portowej w kontekście wyzwań zrównoważonego rozwoju – np. przygotowanie do wymogów *Fit for 55*).

Z uwagi na szeroki zakres problematyki innowacyjności w portach morskich oraz tematyki zrównoważonego rozwoju (część wyzwań proekologicznych jest dopiero w fazie wstępnej identyfikacji) piśmiennictwo w tym zakresie jest rozproszone tematycznie i brak jest kompleksowych opracowań naukowo-badawczych wprowadzających porządek hierarchiczny celów, a także przejawów innowacyjności w portach morskich uwzględniających ich wpływ na konkurencyjność. Nie ma też szeroko dostępnych kompleksowych opracowań biznesowych dotyczących projektów innowacyjnych oraz ich implementacji a także ich ekonomizacji w portach morskich z uwagi na aspekty ochrony danych wrażliwych (biznesowo i strategicznie) tych podmiotów.

Jest to niewątpliwie luka badawcza, którą identyfikuje i eksploruje Doktorantka w recenzowanej rozprawie.



Biorąc pod uwagę powyższe stwierdzenia należy jednoznacznie skonstatować, iż przedstawiona do recenzji rozprawa zatytułowana *Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni* jest osadzona w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse, jej tematyka jest niezwykle aktualna a przedmiot rozprawy precyzyjnie wpisuje się w zidentyfikowaną lukę badawczą.

3. Ocena struktury pracy jako narzędzia dezagregacji tematu i obszaru badawczego

Rozprawa doktorska mgr Beaty Szymanowskiej składa się z pięciu rozdziałów, wstępu i zakończenia (z wnioskami końcowymi), bibliografii, stosownych spisów (rysunków i tabel), pięciu obszernych załączników (ss. 455-565) oraz streszczenia w j. polskim i angielskim (ss. 566-567). Rozprawa liczy łącznie 567 stron, z czego tekst zasadniczy stanowi 380 stron, rozbudowana bibliografia obejmuje 621 pozycji zwartych (w zdecydowanej większości monografie i artykuły naukowe wydane na przestrzeni lat 1984-2021 z dominującymi wydawnictwami z ostatnich 5 lat), aż 883 pozycje ze źródeł internetowych (niezwykle obszerna netografia!) i 10 aktów normatywno-prawnych.

Układ rozdziałów tworzy logicznie uporządkowaną całość przebiegającą od identyfikacji zjawisk konkurencyjności podmiotów gospodarczych, poprzez zdefiniowanie zakresu pojęciowego i pragmatycznego innowacyjności podmiotów gospodarczych, wejście w obszar specyfiki konkurencyjności oraz innowacyjności portów morskich (jako obszaru badawczego), kontynuując wywód poprzez prezentację wyników empirycznego badania implementacji innowacji w portach morskich jako narzędzia podnoszenia konkurencyjności portów morskich (badanie własne z wykorzystaniem kwestionariusza do badań ankietowych) a na budowie autorskiego oryginalnego benchmarku portu w Gdyni w odniesieniu do portów referencyjnych (Szanghaj, Singapur) wraz z rekomendacjami aplikacyjnymi kończąc.

Struktura odpowiada zatem podejściu dedukcyjnemu (*general ut de propria*), w której otrzymujemy logicznie uporządkowaną całość monograficzną, praca jest symetryczna a rozdziały tworzą spójny ciąg myślowy podporządkowany realizacji funkcji celu. Można przy tym zauważyć, iż rozdziały same w sobie (jako podporządkowana badaniu struktura pracy) stanowią dodatkowo swoistego rodzaju narzędzie służące ekspozycji przyjętych założeń i celów pomocniczych.

Biorąc pod uwagę powyższe ustalenia należy jednoznacznie stwierdzić, iż intytulacja przedstawionej do recenzji rozprawy *Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów*



morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni jest poprawna, struktura w sposób jednoznaczny odzwierciedla przyjęty tok rozumowania i realizacji zaplanowanego badania naukowego oraz stanowi element poprawnej dezagregacji funkcji celu recenzowanej rozprawy.

4. Ocena metodyki przyjętej w badaniu (dobór narzędzi i procedur badawczych)

Rozprawa doktorska mgr Beaty Szymanowskiej w warstwie pozyskiwania i przetwarzania danych opiera się na powszechnie dostępnych metodach poznawczych, od studium literaturowego, poprzez badanie własne Autorki wykonane metodą ankietową (z wykorzystaniem kwestionariusza do badań ankietowych wspartego elementami narzędzia LimeSurvey.com oraz e-mailingu, aplikacji typu komunikator np. LinkedIn, Messenger) a skończywszy na analizach opartych na metodach statystycznych (badanie korelacji i regresji) i zastosowaniu benchmarkingu.

Doktorantka formułuje problem badawczy, zdaniem Recenzenta, w sposób nieco zachowawczy: *czy innowacyjność portów morskich jest ważnym czynnikiem ich konkurencyjności* [s.5] i do tak postawionego problemu przedstawia sześć pytań badawczych [P1-P6, s. 5], które dopiero w pytaniu P6 (odnoszącym się do Portu Gdynia) *expressis verbis* przywołują relację innowacyjność a konkurencyjność (P6. *Czy innowacje wdrożone dotychczas w porcie morskim w Gdyni wpływają w znaczący sposób na jego konkurencyjność?*). Przy zestawieniu tych pytań z celem rozprawy, jakim stało się „[...] *określenie zakresu i poziomu innowacji w portach morskich na świecie oraz ocena ich wpływu na konkurencyjność portów morskich, ze szczególnym uwzględnieniem portu morskiego w Gdyni*” może to sugerować spłylenie problematyki relacji innowacyjność a konkurencyjność portów morskich. Wątpliwości te zostają wyjaśnione w dobrze, zdaniem Recenzenta, wyartykułowanych celach pomocniczych [C1-C8, s. 5-6], gdzie w celach C5, C7, C8 relacja innowacyjność a konkurencyjność jest wyraźnie podniesiona. Poprawność podejścia metodologicznego (w relacji innowacyjność-konkurencyjność) potwierdza hipoteza główna stanowiąca, iż „[...] *innowacyjność jest ważnym czynnikiem konkurencyjności portów*” [s.7], a dodatkowo wsparcie H0 hipotezami szczegółowymi (H1-H6) w sposób jednoznaczny osadza zależność innowacyjność a konkurencyjność portów morskich w głównym nurcie badawczym recenzowanej rozprawy.

Niezwykle cenne, z punktu widzenia Recenzenta, jest bardzo szczegółowe zaplanowanie i wykonanie badania (szkoda, że Doktorantka nie ukazała tego procesu w postaci harmonogramu np. Gantta w latach 2016-2021 tzn. w okresie, w którym prowadziła badania tak, jak



uczyniła to z harmonogramem prac nad kwestionariuszem do badania ankietowego, Tab. 13, s. 237).

Bogate (wieloletnie) studium literaturowe umożliwiło Doktorantce pogłębioną analizę teorii konkurencyjności i innowacyjności, zbadanie poziomu innowacyjności i konkurencyjności gospodarek narodowych oraz relacji pomiędzy nimi, a także zidentyfikowanie determinant innowacyjności portów morskich (z wykorzystaniem współczynnika korelacji liniowej Pearsona) oraz najbardziej kluczowych trendów i projektów innowacyjnych w światowej gospodarce (finalnie wybór 22 trendów i 64 *case study*, które podlegały dalszej analizie).

Należy uznać za poprawne przyjęcie przez Doktorantkę klasyfikacji trendów innowacyjnej gospodarki zaproponowanych przez Komisję Europejską a słowa uznania należą się za wyjątkowo obszerne przywołanie wielu innych klasyfikacji trendów innowacyjności w ramach wykonanego przez Autorkę studium literaturowego.

Tak przygotowana ewaluacja zakresu tematycznego umożliwiła w kolejnym kroku stworzenie kwestionariusza do badań ankietowych. Praca nad kwestionariuszem zawierała jego wstępne przygotowanie (faza preparacyjna wraz z odpowiednio przeprowadzoną procedurą doboru próby), wykonanie badania pilotażowego oraz badanie właściwe. Dobór respondentów do badania (w tym pilotażowego) należy uznać za właściwy (respondentami była grupa ekspertów z obszaru gospodarki morskiej – portowego łańcucha dostaw), uzasadnione obawy (zgłaszane również przez samą Autorkę) mógł wywoływać zakres pytań kwestionariuszowych (łącna ilość pytań wynosiła 661 – nr pytań 1-19 zgodnie z załącznikiem 4 do rozprawy). Doktorantka mając pełną tego świadomość znacznie ograniczyła konieczność udzielania odpowiedzi otwartych, wprowadziła metodę dyferencji semantycznej oraz pytania kafeterie znacząco obniżające czasochłonność udzielania odpowiedzi. Wprowadziła też szereg udogodnień dla potencjalnych respondentów związanych z przeprowadzoną oceną ryzyka zmęczenia i braku odpowiedzi a także podniosła potencjał zwielokrotnienia kanałów komunikacji poprzez nowe media/komunikatory społeczne (co należy ocenić wysoko zarówno jako narzędzie redukcji ryzyka jak i sposób na poszerzenie *spectrum* komunikacji w badaniu ankietowym).

Takie podejście pozwoliło na osiągnięcie sukcesu w postaci otrzymania zwrotnej odpowiedzi (wypełnionego kwestionariusza) od 203 respondentów, co mieściło się w przyjętych na wstępie założeniach reprezentatywności próby i wiarygodności naukowej przeprowadzonego badania (możliwość wnioskowania uogólniającego).

Ta część badania umożliwiła przejście do kolejnego, ostatniego, kroku jakim było badanie poziomu innowacyjności i jej wpływu na konkurencyjność Portu Morskiego w Gdyni z zasto-

sowaniem benchmarkingu (opartego na oryginalnie zidentyfikowanych i ustrukturalizowanych przez Doktorantkę miernikach cząstkowych i syntetycznych – z zastosowaniem indeksów WMIC Bloomburga, WCY, WDCREDBI i wielu innych). Procedura badania benchmarkingowego została przedstawiona na Rys. 26, s. 288 i, zdaniem Recenzenta, w warstwie proceduralnej nie budzi zastrzeżeń. Pewne wątpliwości budzi jednak fakt przyjęcia portów w Szanghaju i Singapurze jako portów typu benchmark dla Portu w Gdyni. Doktorantka słusznie wskazuje, że są to porty o najwyższym poziomie implementowanych innowacji (zarówno w warstwie ilościowej jak i jakościowej) a jednocześnie porty o jednym z największych na świecie wolumenów przeładunku [m.in. w TEU], podczas gdy Port w Gdyni do tego typu „gigantów” nie należy. Rodzi to wątpliwość natury polemicznej (oczywiście rozumiejąc ideę i zasady towarzyszące badaniom typu benchmark) czy nieporównywalnie niższa skala działalności Portu w Gdyni nie wprowadza naturalnej bariery w zakresie i potencjale wprowadzenia innowacyjności i czy nie stanowi to czynnika obniżającego skuteczność dalszego wnioskowania z przeprowadzonego porównania przy tak dużej skali dysproporcji (niewielka skala działania to zdecydowanie niższy poziom środków i ekonomicznego uzasadnienia wdrażania zaawansowanych technicznie ale i kosztownych finansowo innowacji). W tym miejscu prosiłbym Doktorantkę o przygotowanie polemicznej argumentacji na rzecz przyjętych przez Nią w rozprawie założeń do benchmarku i zaprezentowanie pogłębionego uzasadnienia swoich decyzji badawczych w tym zakresie.

Ostatnim etapem badań (wnioskowanie i rekomendacje dla Portu Gdynia), wykorzystującym wcześniejsze ustalenia z poprzedzających etapów prac badawczych stały się, przedstawione w rozdziale 5.4.3, zhierarchizowane rekomendacje dla Portu Gdynia i jego podmiotów zależnych zebrane w formie tabelarycznej (Tabela 26, s. 355-359). Jest to niewątpliwie atut przeprowadzonych badań o dużej wartości aplikacyjnej.

Autorka dokonuje swoistego podsumowania warstwy metodologicznej w *Zakończeniu*, gdzie odnosi się w sposób holistyczny do poziomu weryfikacji przyjętych hipotez szczegółowych oraz hipotezy głównej jak i do realizacji funkcji celu, czyli stopnia realizacji przyjętego celu głównego i celów szczegółowych, co w sposób jednoznaczny, zdaniem Recenzenta, domyka i spina (klamruje) warstwę metodologiczną całej rozprawy.

Biorąc pod uwagę powyższe ustalenia należy wskazać, że w warstwie metodologicznej Doktorantka wykazała się dużą poprawnością warsztatu. W przedstawionej do recenzji rozprawie *Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni* Doktorantka właściwie ujęła badany problem pod kątem „zasięgu i głębokości” badań, a materiał badawczy został zebrany, przeanalizowany i opracowa-



ny bez zarzutu. Podkreślić należy bardzo dobre zaplanowanie procesu badawczego oraz przestrzeganie dyscypliny badawczej podczas jego realizacji. Praca została napisana dojrzałym, a jednocześnie komunikatywnym językiem, tym samym, prowadzone przez Doktorantkę badania są przejrzyste oraz czytelne. Daje to jednocześnie asumpt do uogólnienia, że wykazała się Ona umiejętnością stosowania różnych metod i narzędzi badawczych oraz samodzielnego prowadzenia badań w celu rozwiązania konkretnego problemu naukowego co, zdaniem Recenzenta, jest warunkiem *sine qua non* wysokiej oceny warstwy metodologicznej recenzowanej rozprawy doktorskiej.

5. Ocena strony merytorycznej

Rozprawa doktorska mgr Beaty Szymanowskiej w warstwie merytorycznej bazuje na pięcirozdziałowej strukturze pracy, poprzedzonej *Wstępem* oraz skonkludowanej *Zakończeniem* zawierającym uogólnione wnioski i odniesienia do strony metodologicznej.

We *Wstępie* Autorka odnosi się do domeny, w której osadzona została zawartość merytoryczna rozprawy, czyli do obszarów konkurencyjności oraz innowacyjności kładąc szczególny nacisk na funkcjonowanie portów morskich w tak rozumianym dynamicznie zmieniającym się, aczkolwiek bardzo wymagającym (konkurencyjnym), otoczeniu. Wskazuje, iż wobec zidentyfikowanych współczesnych globalnych wyzwań konkurencyjności to właśnie innowacyjność staje się kluczową determinantą konkurencyjności portów morskich. Stanowi to zatem przyczynek do uzasadnienia wyboru tematu i podjęcia zadań badawczych. W dalszej części *Wstępu*, dedykowanej przedstawieniu strony metodologicznej rozprawy, w sposób przejrzysty i czytelny Doktorantka kreśli proces badawczy (od postawienia problemu badawczego i pytań szczegółowych, poprzez wskazanie celu głównego i celów pomocniczych, aż do postawienia hipotezy głównej wspieranej przez hipotezy szczegółowe). W kolejnej części *Wstępu* Doktorantka przedstawia kompletny schemat postępowania badawczego (z uwzględnieniem ram czasowych i zadań realizowanych w danym cezusie czasowym), co uwypukla złożoność, czaso- i pracochłonność całego badania, aby finalnie (jako element eksplanacyjny w stosunku do struktury pracy) przedstawić syntetyczne charakterystyki osiągnięć badawczych zawartych w kolejnych pięciu rozdziałach. Tak ujęty zakres tematyczny *Wstępu* należy uznać za właściwy.

W rozdziale pierwszym zatytułowanym *Konkurencyjność podmiotów gospodarczych* Doktorantka dokonuje, w opinii Recenzenta, bardzo wartościowego studium literaturowego i przeglądu głównego nurtu literatury przedmiotu, dając tym samym świadectwo zapoznania



się nie tylko z polskim, ale ze światowym piśmiennictwem na temat koncepcji i definicji konkurencji i konkurencyjności (na szczególną uwagę zasługuje tu synteza pojęć zawarta w Tabelach 1-3, s.17-25). Pozytywnie należy też ocenić identyfikację problematyki czynników (determinant) konkurencyjności oraz metod oceny konkurencyjności na poziomie podmiotów gospodarczych (wraz z tabelarycznym ujęciem mierników konkurencyjności na poziomie podmiotu gospodarującego – Tabela 5, s.52-53). Generalnie *Rozdział 1* nie budzi zastrzeżeń a jego zawartość jest przedstawiona w opinii Recenzenta na wysokim poziomie zaawansowania i poprawności merytorycznej.

Rozdział drugi *Innowacyjność podmiotów gospodarczych* stanowi kontynuację podbudowy teoretycznej rozważań Autorki tym razem nad koncepcją innowacyjności (na poziomie podmiotu gospodarującego), w którym przedstawia istotę oraz genezę innowacji i innowacyjności. Bazując na nieomal analogicznej w stosunku do rozdziału pierwszego strukturze tematycznej podrozdziałów, ukazuje uwarunkowania działalności innowacyjnej w kontekście podnoszenia konkurencyjności podmiotów. I tu na uwagę zasługuje synteza tego obszaru dociekań naukowych sporządzona w formie schematu blokowego (Rys. 3, s. 111).

Pozytywną ocenę Recenzenta budzi również fakt uporządkowanej formy przedstawienia zagadnień w podrozdziale dotyczącym metod oceny poziomu innowacyjności podmiotów gospodarczych (mierniki innowacyjności oraz wyniki badań nad innowacyjnością gospodarek, w tym indeksy).

Rozdział trzeci zatytułowany *Konkurencyjność i innowacyjność portów morskich* jest rozdziałem, w którym Doktorantka z dużą znajomością badanego obszaru dokonuje charakterystyki funkcjonowania portów morskich w odniesieniu do specyfiki działalności portowej jak i szerzej ujętej specyfiki rynku usług portowych. Tak wykonana podbudowa w połączeniu z ustaleniami poprzednich rozdziałów pozwala przejść do zagadnień konkurencyjności i innowacyjności sektora usług portowych i funkcjonowania portów morskich. Tu, z merytorycznego punktu widzenia, należy wyeksponować bardzo wartościowe ustalenia podrozdziału 3.4.2, w którym przy wykorzystaniu metod statystycznych Doktorantka wykazuje zależności pomiędzy innowacyjnością państwa (w którym funkcjonuje port morski) a innowacyjnością tego portu. Finalnie potwierdza zależność stanowiącą, iż im wyższy poziom innowacyjności państwa, tym wyższy również poziom innowacyjności portu morskiego w tym państwie ulokowanego. Pozwoliło to również Autorce na wyprowadzenie konkluzji odnośnie kontynuacji badania poszerzonego (ankietowego) i docelowo wykonania badania metodą benchmarku. W tym miejscu pojawia się w opinii Recenzenta drobne uchybienie - biorąc pod uwagę czytelność wyводу i zakres prezentacji wyników Rys.30 z Załącznika 3 (s. 478) powinien



jednak znajdować się w warstwie tekstu podstawowego tego podrozdziału, również fakt, że rysunek jest w odcieniach szarości podczas gdy odniesienia merytoryczne bazują na skali kolorów może utrudnić percepcję wyników. Uwaga ta w żadnym stopniu nie umniejsza wysokiego poziomu merytorycznego całego rozdziału trzeciego.

W rozdziale czwartym *Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań jako narzędzie podnoszenia konkurencyjności portów morskich na świecie* Doktorantka dokonuje analizy zachowań innowacyjnych w gospodarce światowej umożliwiającej docelowo zidentyfikowanie kluczowych trendów światowych w tym zakresie, co zostaje wykorzystane w dalszej procedurze badawczej (w oryginalnie zaprojektowanym i przeprowadzonym badaniu ankietowym z wykorzystaniem rozbudowanego kwestionariusza). Na szczególną uwagę i pozytywną ocenę zasługuje precyzyjne przedstawienie wyników badania poszczególnych trendów w ujęciu graficznym (Rys. 11, s. 241, technologie niskoemisyjne; Rys.12, s. 242, *smart port*; Rys.13, s. 243, zaawansowane materiały; Rys.14, s. 244, *traceability* w łańcuchu wartości, Rys. 15, s. 246, *advanced manufacturing*; Rys. 16, s. 247, *smart objects*; Rys.17, s. 248, Internet rzeczy, Rys. 18, s. 249, *big data*, Rys. 19, s. 250, *silver economy*, Rys. 20, s. 252, *social innovation*; Rys. 21, s. 253, innowacyjne modele biznesowe dla globalnej konkurencyjności; Rys. 22, s. 254, *sharing economy*; Rys.23, s. 255, partnerstwo publiczno-prywatne). Na tak zdefiniowanym tle w końcowej części rozdziału (podrozdział 4.3) Doktorantka przeprowadza analizę innowacyjności portu morskiego w Gdyni (przez pryzmat zidentyfikowanych i poddanych wcześniejszemu badaniu innowacyjnych trendów światowych). Całość warstwy merytorycznej *Rozdziału czwartego* jest logicznie uporządkowana, tworzy spójną całość i zasługuje na pozytywną ocenę.

Rozdział piąty o tytule *Badanie poziomu innowacyjności i jej wpływu na konkurencyjność Portu Morskiego w Gdyni* rozpoczyna przedstawienie metody i procedury badawczej (benchmark), po czym pojawia się podbudowany pogłębionym studium literaturowym opis przejawów innowacyjności portów wskazanych przez Autorkę w poprzednich etapach badania jako benchmark dla portu w Gdyni. Na szczególną pozytywną recenzję zasługuje podrozdział 5.3, w którym pojawia się kompleksowo ujęty wynik benchmarku oraz podrozdział 5.4 odnoszący się do ustaleń wpływu innowacyjności na konkurencyjność portu morskiego w Gdyni wraz z rekomendacjami (oryginalne brzmienie: „Wpływ innowacyjności na konkurencyjność portu morskiego w Gdyni oraz rekomendacje”). Tu pojawia się drobna uwaga formalna dotycząca intytulacji tego podrozdziału pod kątem tożsamości z zawartością merytoryczną, gdyż dopiero po zapoznaniu się z tytułem podrozdziału 5.4.3 staje

się jasne o jakie rekomendacje w tak brzmiącym tytule chodzi Autorce (oryginalne brzmienie: „Rekomendacje dla portu w Gdyni dotyczące innowacji”).

Całość rozprawy podsumowana jest w *Zakończeniu* stanowiącym swoistego rodzaju „rozliczenie” Doktorantki z wyników badań, weryfikacji celu pracy oraz hipotez. Ta część rozprawy pod kątem merytorycznym nie budzi zastrzeżeń Recenzenta.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, iż w recenzowanej rozprawie *Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni* Doktorantka wykazała się wiedzą merytoryczną z prezentowanego zakresu naukowego, umiejętnością podjęcia polemiki (podejście krytyczne) ze stwierdzeniami zawartymi w kluczowej literaturze przedmiotu a także rozwiniętą umiejętnością posługiwania się dostępnymi narzędziami prezentacji wyników. Pozwala to na jednoznaczną konkluzję, iż Autorka przedstawiła właściwy dla poziomu rozprawy doktorskiej zasób wiedzy merytorycznej.

6. Ocena strony formalnej i językowo-edytorskiej oraz uwagi o charakterze polemicznym

Zamieszczoną w rozprawie bibliografię (przywołaną w 1401[sic!] przypisach dolnych, w zdecydowanej większości sporządzonych poprawnie) należy ocenić jako aktualną i właściwą (reprezentatywną), związaną z tematem oraz zróżnicowaną pod względem wydawniczym. Na uwagę zasługuje prawidłowo przywołany materiał ikonograficzny (34 rysunki i 57 tabel uwzględniając załączniki), który bardzo dobrze ilustruje proces badawczy, a częściowo jest jego treścią (prezentacja wyników badań). Jakość warstwy ikonograficznej jest bardzo wysoka.

Rozprawa doktorska mgr Beaty Szymanowskiej w warstwie formalnej i językowo-edytorskiej została przygotowana z najwyższą starannością, choć z recenzenckiego obowiązku należałoby wskazać kilka, naprawdę drobnych, uchybień:

- mimo, iż Doktorantka generalnie bardzo przestrzega tej zasady, to pojawiają się w tekście pracy nieliczne fragmenty, w których przed pojawieniem się skrótu nie jest przywołana pełna nazwa, np. region RMB (wiersz 1, s. 332), (IoT wiersz 14 s. 217);
- niektóre zwroty obcojęzyczne nie zawsze zapisane są kursywą (w głównej mierze dotyczy to big data oraz blockchain, które wydaje się, że Autorka uznała za przejęte do j. polskiego bez tłumaczenia);

 10

- Rys.30 z Załącznika 3 (s. 478) jest zaprezentowany w odcieniach szarości co utrudnia jego percepcję;
- nielicznie w tekście pojawiają się błędy redakcyjne i tzw. literówki np. „od:” zamiast „kod:” wiersz 21 s. 276.

Jednakże te incydentalne przykłady drobnych niedociągnięć nie wpływają na bardzo wysoką ocenę strony formalnej recenzowanej rozprawy.

W tej części oceny pojawia się również konieczność przedstawienia generalnych uwag o charakterze polemicznym (dodatkowo do uwagi zgłoszonej w początkowej części recenzji):

- w opinii Recenzenta zamieszczenie „klamr tematycznych” pomiędzy podrozdziałami i syntetycznego podsumowania rozdziałów poprawiłyby percepcję sposobu uporządkowania i logiki następstw obszarów merytorycznych oraz kolejności zadań badawczych (co jest niezwykle istotne przy tak obszernej objętościowo rozprawie);
- w opinii Recenzenta wprowadzenie na początku rozprawy glosariusza terminów i wykazu podstawowych skrótów mogłoby podnieść „ergonomię” procesu zapoznawania się z rozprawą.

Biorąc powyższe ustalenia pod uwagę, można jednoznacznie stwierdzić, iż w rozprawie *Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni* Doktorantka wykazała się poziomem umiejętności formalnych i edytorskich właściwych dla poziomu rozprawy doktorskiej.

7. Podsumowanie ocen (ujęcie syntetyczne skwantyfikowane)

W celu dokonania kompleksowej oceny przedstawionej do recenzji rozprawy, Recenzent przyjął poniższą kwantyfikację oraz dokonał ocen w wyodrębnionych obszarach.

Obszar oceny	Maksymalna ilość punktów	Punktacja w opinii Recenzenta
Ocena aktualności przedmiotu rozprawy oraz przynależności tematyki do dziedziny nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse	10	10
Ocena struktury pracy jako narzędzia dezagregacji tematu i obszaru badawczego	10	10



Ocena metodyki przyjętej w badaniu (dobór narzędzi i procedur badawczych)	30	28
Ocena strony merytorycznej	40	38
Ocena strony formalnej i językowo-edytorskiej	10	9
Razem	100	95

8. Konkluzja finalna

Stwierdzam, że recenzowana rozprawa doktorska mgr Beaty Szymanowskiej zatytułowana *Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni* stanowi oryginalne opracowanie autorskie o zauważalnym znaczeniu dla badań w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse, która w aspekcie teoretycznym identyfikuje specyfikę innowacyjności w odniesieniu do konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem Portu Gdynia, natomiast w warstwie pragmatycznej tworzy rekomendacje dotyczące implementacji innowacyjnych rozwiązań dla tego portu.

Rozprawa zawiera w opinii Recenzenta walory poznawcze, metodologiczne i merytoryczne właściwe dla poziomu rozprawy doktorskiej (w znacznej mierze poziom ten przewyższając), a jej treść świadczy o bardzo dobrym przygotowaniu Autorki do prowadzenia pracy naukowej – badawczej, wykazując jednocześnie jej dociekliwość badawczą, doświadczenie zawodowe oraz erudycję.

Zatem można jednoznacznie stwierdzić, iż przedstawiona do recenzji rozprawa spełnia wymagania stawiane pracom kwalifikacyjnym w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse, zasługuje na pozytywną ocenę i w pełni spełnia wymagania określone w Ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (tekst jedn.: Dz. U. z 2021 r. poz. 478 z późn. zm.).

Mając powyższe na uwadze, wnoszę o dopuszczenie rozprawy doktorskiej mgr Beaty Szymanowskiej zatytułowanej *Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni* do publicznej obrony.

