

prof. dr hab. Elżbieta Załoga  
Katedra Zarządzania Transportem  
Wydział Ekonomii, Finansów i Zarządzania  
Uniwersytetu Szczecińskiego

## RECENZJA

pracy doktorskiej Pani Beaty Szymanowskiej pt. *„Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni”*, napisanej w 2021 roku na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego pod kierunkiem dr hab. Hanny Klimek, prof. UG oraz dr Janusza Dąbrowskiego – promotora pomocniczego

### I. Ogólna bibliograficzna charakterystyka pracy

1. Objętość pracy obejmuje 570 stron (łącznie z 5 obszernymi załącznikami, 2 oświadczeniami oraz streszczeniem pracy w języku polskim i angielskim). Faktografię, syntezę rozważań oraz wyniki badań przedstawiono w 57 tabelach oraz zilustrowano na 37 rysunkach. Wiele tabel i rysunków, będących istotną częścią pracy umieszczono w załącznikach (s.455-565). I tak w załączniku 1: tabele 27-29, załącznik 2: tabele 30-37, załącznik 3: tabele 38-39 oraz rys. 30, załącznik 4: tabela 48 oraz rysunki 31-34, załącznik 5: tabele 49-57.
2. Praca składa się z pięciu merytorycznie powiązanych rozdziałów (s.13-360), Wstępu (s. 3-12) oraz Zakończenia (s.361-380).
3. Zestawienie bibliograficzne obejmuje łącznie 1514 pozycji, w tym 621 w zbiorze Pozycje zwarte i ciągłe, 883-Źródła internetowe oraz 10- Akty prawne. Większość wykorzystanej w dysertacji literatury opublikowana jest w języku angielskim (w zbiorze Pozycje zwarte i ciągłe jej udział wynosi 40%).

### II. Ocena trafności i oryginalności problematyki badawczej

Współcześnie, w dobie trwającej czwartej rewolucji przemysłowej (era 4.0) innowacyjność jest wyzwaniem dla każdego obszaru gospodarowania. Podmioty gospodarcze mogą biernie (jako biorcy) i czynnie (jako dawcy) uczestniczyć w kreowaniu i wdrażaniu innowacji, zawsze z myślą o kształtowaniu swojej pozycji konkurencyjnej na rynku. Wybór portu morskiego za przedmiot badań tej pracy, gdzie innowacyjność postrzegana jest jako czynnik konkurencyjności, jest dużym

wyzwaniem, gdyż trudno znaleźć w sektorze usług transportowych inny „podmiot” o bardziej złożonej strukturze niż port morski odnośnie do: przedmiotu działalności, zachodzących procesów, relacji, stosunków własnościowych, czy sfery zarządczej. Wielopłaszczyznowy profil działalności portu morskiego czyni go organizmem naczyń połączonych, co, zwłaszcza w dobie rozwoju globalnych łańcuchów wartości, podkreśla istotność każdego podmiotu portowego wraz z jego potencjałem innowacyjnym w procesie kształtowania pozycji konkurencyjnej danego portu jako obszaru gospodarowania. Stąd problematykę badawczą przedstawionej mi do oceny dysertacji uważam za oryginalną i trafną, a wybór portu Gdynia na studium przypadku, bazę odniesienia, przedmiotu porównań i cel rekomendacji jest uzasadniony, zwłaszcza w obliczu potrzeby zdefiniowania roli polskich portów morskich na światowym i bałtyckim rynku usług portowych.

### III. Ocena hipotez i celów badawczych pracy

Autorka dysertacji we Wstępie przekonująco omówiła przesłanki wyboru obszaru badań. Główny problem badawczy pracy ujęła w pytaniu „*czy innowacyjność portów morskich jest ważnym czynnikiem ich konkurencyjności?*” i pogłębiła je w sześciu pytaniach badawczych, które nakreśliły ramy szczegółowości rozważań pracy. Stały się także podstawą sformułowania głównego celu dysertacji: „*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*”. Cel główny pracy został wzmocniony ośmioma celami pomocniczymi, które wspierają założony przez Autorkę cel poznawczy dysertacji: „*określenie i identyfikacja poziomu innowacyjności portów morskich, a także identyfikacja luki innowacyjności występującej między portem morskim w Gdyni a portami uznanymi za wzorcowe*”.

Podstawowe założenie dysertacji ujęto w głównej hipotezie badawczej i sześciu hipotezach szczegółowych. Hipoteza główna (niewłaściwie nazwana w pracy stwierdzeniem) zakłada, że „*innowacyjność jest ważnym czynnikiem konkurencyjności portów morskich*”. Hipotezy są poprawnie sformułowane, z zastrzeżeniem do treści H4, która nie ma cechy hipotezy, oraz H2, w której sformułowanie „... w trakcie eksploatacji zasobów” nie brzmi dobrze.

W ocenie ogólnej cele pracy właściwie korespondują z przyjętymi hipotezami i są ambitne. Jeżeli chodzi o ocenę wielości celów i hipotez w pracach doktorskich - są

różne „szkoły” w tym względzie i zapewne podejście badacza determinowane jest wymaganą lub oczekiwaną szczegółowością poznania obszaru badawczego.

#### **IV. Ocena zawartości merytorycznej rozprawy i metod badawczych**

Struktura pracy obejmuje pięć rozdziałów, właściwie podporządkowanych przyjętym założeniom badawczym. Wyróżnić w niej można dwie zasadnicze części: pierwszą o charakterze teoretyczno-poznawczym (rozdziały 1 i 2 i część rozdz.3), opartą na gruntownej analizie krajowej oraz światowej literatury przedmiotu oraz drugą – koncentrującą się na empirycznej weryfikacji założeń badawczych dysertacji (część rozdz. 3, rozdział 4 i 5).

Przechodząc do szczegółowej oceny treści i zawartości rozprawy pragnę zauważyć, że jest ona w pełni zgodna z tytułem pracy, zaś struktura pracy oraz tytuły rozdziałów i podrozdziałów nie budzą zastrzeżeń.

Rozdział pierwszy pt. „*Konkurencyjność podmiotów gospodarczych*” jest udaną próbą prezentacji dorobku teoretycznego w zakresie konkurencyjności- jednego z dwóch (obok innowacyjności) zasadniczych obszarów badawczych dysertacji. Prezentując ten dorobek w trzech podrozdziałach (w niektórych ujęciach nazbyt szczegółowo) Autorka wykazała się dwojaką umiejętnością. Po pierwsze- zdolnością dobrej syntezy krajowej i światowej myśli ekonomicznej w zakresie pojęcia konkurencji i konkurencyjności, czynników konkurencyjności oraz metod pomiaru poziomu konkurencyjności podmiotów gospodarczych, po drugie- porządkowania dorobku literatury w wymienionych obszarach. Przejawem tego jest bogactwo treści wielu spośród 288 przypisów tego rozdziału oraz tabele 1-5 porządkujące wcześniej prezentowaną treść w różne ujęcia klasyfikacyjne. Ponadto poszczególne teorie i szkoły konkurencji i konkurencyjności zostały uporządkowane w przekazie zawartym w tabeli 27 (załącznik 1), zaś metody badania i miary konkurencyjności dla różnych poziomów rozpatrywania (makro, mezo, mikro) uporządkowano w tabeli 29 tego załącznika, co zauważam jako dorobek Autorki pracy.

Rozdział drugi pt. „*Innowacyjność podmiotów gospodarczych*” (s. 63-130) prezentuje dorobek teoretyczny drugiego zasadniczego obszaru dysertacji, którym jest innowacyjność. W ujęciu strukturalnym czterech podrozdziałów Autorka- w podobnym schemacie jak w rozdziale pierwszym, przedstawiła wykładnię teorii innowacji i innowacyjności oraz metody oceny poziomu innowacyjności podmiotów

gospodarczych. Autorka uporządkowała podstawową terminologię z tego zakresu w tabelach 6-8, eksponując te wątki, które dla dalszego procesu Jej badań są najważniejsze. Dokonując szerokiego przeglądu literatury na temat klasyfikacji innowacji Autorka nie zauważyła zmiany jaka dokonała się w ostatnich latach w klasyfikacji rodzajowej innowacji według Oslo Manual, międzynarodowego standardu odniesienia do definiowania i pomiaru innowacyjności. Odwołując się do wcześniejszej edycji Oslo Manual (wyd. 3) Autorka przywołała cztery rodzaje innowacji (produktowe, procesowe, organizacyjne i marketingowe). Najnowsze wydanie Oslo Manual, pochodzące z 2018 r. (polskie wydanie: *Podręcznik OSLO 2018. Zalecenia dotyczące pozyskiwania, prezentowania i wykorzystywania danych z zakresu innowacji. Pomiar działalności naukowo-technicznej i innowacyjnej*, GUS, Warszawa 2020, wyd. 4.) wyróżniło dwa typy: innowacje produktowe oraz innowacje w procesie biznesowym. Stąd zaproponowane przez Autorkę przypisanie dotychczasowym typom innowacji charakteru technologicznego i nietechnologicznego nie jest już takie jednoznaczne. W kontekście osiągnięć tego rozdziału należy zwrócić uwagę na podrozdział 2.3, w którym eksponowane są treści bardzo istotne dla pracy, w tym wskazujące na zależność pomiędzy innowacyjnością a konkurencyjnością podmiotów, a udaną próbą ich syntezy jest rysunek 3. Duży walor poznawczy ma podrozdział 2.4. prezentujący metody i mierniki oceny innowacyjności podmiotów gospodarczych, rozpatrywane na poziomie makro, mezo i mikroekonomicznym, a szczególnie poszukiwanie, za pomocą różnorodnych globalnych, europejskich, polskich indeksów innowacyjności, wiedzy na temat korelacji pomiędzy innowacyjnością a konkurencyjnością podmiotów gospodarczych.

Rozdział trzeci pt. „*Konkurencyjność i innowacyjność portów morskich*” właściwie wykorzystuje dorobek dwóch poprzednich rozdziałów w odniesieniu do portów morskich. Przedmiot badań - port morski, został przedstawiony w wielu przekrojach: jako obiekt gospodarczy (podrozdział 3.1), uczestnik rynku usług (podrozdział 3.2), konkurent na rynku usług portowych (podrozdział 3.3), a także w aspekcie innowacyjnych uwarunkowań jego rozwoju (podrozdział 3.4). To bardzo dojrzała część pracy pod względem zakresu, ujęcia i prezentacji złożoności zagadnienia w ujęciu schematycznym (rys. 6, 8, 9). Z punktu widzenia tematu pracy bardzo istotne jest zwrócenie uwagi na znaczenie, jakie dla innowacyjności portu morskiego mają poszczególne rodzaje podmiotów portowych (Autorka wyróżniła cztery typy podmiotów) oraz obowiązujące systemy zarządzania (zarządzanie portem oraz

zarządzanie w porcie), będące źródłem wielorakich relacji, właściwie odzwierciedlonych na rys. 9. Doktorantka swobodnie porusza się w problematyce funkcjonowania rynku usług portowych, znajduje argumenty do przekonania o specyficznych cechach portów morskich jako podmiotów rynku usług sektora TSL, właściwie postrzega rynek usług portowych w przestrzeni przedpola i zaplecza (jakkolwiek na rys. 10 nie ujęto transportu rurociągowego), ze znanstwem rozważa zagadnienia konkurencji na rynku usług portowych, systematyzuje czynniki konkurencyjności według różnych przekrojów i kryteriów (efekt - tabela 10) oraz wyróżnia właściwe z punktu widzenia celów pracy wskaźniki oceny pozycji konkurencyjnej portu morskiego. Ostatnia część tego rozdziału koncentruje się na uwarunkowaniach innowacyjności w sektorze usług portowych (podrozdział 3.4) z wykorzystaniem wiedzy uporządkowanej w rozdziale 2. Autorka zaproponowała własną definicję innowacyjności portu morskiego (s. 192), portowego systemu innowacyjnego (s. 192), oraz systemu innowacyjności podmiotu portowego (s. 193). Miała ku temu podstawy w literaturze przedmiotu, mnie jednak określenie i zawartość definicji systemu innowacyjności nie przekonuje (preferuję określenie system innowacyjny). W celu sprawdzenia istotności hipotezy szczegółowej H1, Doktorantka przeprowadziła, złożone w założeniach i wymagające w zakresie danych, badanie (z wykorzystaniem metod jakościowych) wpływu innowacyjności gospodarki narodowej na innowacyjność funkcjonujących w niej portów morskich (podrozdział 3.4.2). W efekcie badania (według ośmiu kryteriów oceny) Doktorantka uzyskała podstawy do określenia światowych potęg innowacyjności (Singapur, Chiny) i pozycji Polski na ich tle.

Rozdział czwarty pt. „*Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań jako narzędzie podnoszenia konkurencyjności portów morskich w świecie*” jest kolejnym ważnym wyzwaniem badawczym. Doktorantka z dużą wnikliwością, w oparciu o studia literaturowe zidentyfikowała i scharakteryzowała 22 światowe trendy innowacyjne z różnych branż, z myślą o możliwości ich wdrażania w portach morskich. W celu potwierdzenia hipotez, w oparciu o właściwie zdefiniowane przesłanki oraz bardzo żmudny i wymagający wieloetapowy proces badawczy (łącznie z oceną ryzyka badań), Doktorantka zidentyfikowała i opisała światowe trendy innowacyjne w portach morskich. Respondentami badania (za pomocą kwestionariusza ankiety elektronicznej) byli menadżerowie przedsiębiorstw portowych świata. Wyniki badań pozwoliły na przyporządkowanie badanych portów do jednej z pięciu klas generacji.

Dużą wartość poznawczą wniósł do pracy podrozdział 4.6, w którym Doktorantka dokonała oceny innowacyjności portu morskiego w Gdyni w kontekście zidentyfikowanych trendów światowych, a tym samym dostarczyła wiedzy o luce innowacyjnej tego portu w odniesieniu do portów europejskich i dalekowschodnich. Wypełniając cele pracy zrealizowała kolejne bardzo pracochłonne zadanie badawcze, którego efektem były: identyfikacja projektów innowacyjnych zrealizowanych w porcie Gdynia w latach 2000-2020, ocena 19 grup podmiotów portu Gdynia w kontekście ich wpływu na funkcjonalność i konkurencyjność portu oraz ocena innowacyjności tych grup podmiotów. Przedstawiona analiza i ocena stanowią dużą wartość poznawczą, z uwagi na zawartą w nich wiedzę praktyczną.

Rozdział piąty pt. „*Badanie poziomu innowacyjności i jej wpływu na konkurencyjność portu morskiego w Gdyni*” (s. 285-360) ma charakter analityczno-badawczy, dający podstawy do sformułowania rekomendacji, jako jednego z celów pracy. Autorka świadomie wybrała benchmarking jako metodę wyznaczania kierunku racjonalizacji działania portu w Gdyni, po uprzednim określeniu luki innowacyjnej dla tego portu. Dzięki żmudnej, ale celowej procedurze badawczej Doktorantka znalazła wzorce dla gdyńskiego portu w portach morskich Singapur oraz Szanghaj- uznanych za najbardziej innowacyjne i konkurencyjne porty świata, opisała dobre praktyki innowacyjne tych portów i skonfrontowała z osiągnięciami portu Gdynia w tym zakresie. Podjęła też próbę wytłumaczenia, jakby przewidując możliwe pytanie, dlaczego nie odniosła badań do portów, które są rzeczywistymi konkurentami gdyńskiego portu. Dalsze poszukiwania badawcze Autorki skupiły się na określeniu modelowych cech portów konkurencyjnych i skonfrontowanie ich ze zidentyfikowanymi obszarami innowacyjnymi w trzech badanych portach, co pozwoliło na wskazanie obszarów koniecznej poprawy w porcie Gdynia. Doktorantka pogłębiała swoją dociekliwość badawczą w kolejnych badaniach z udziałem ekspertów by ustalić poziom konkurencyjności portu morskiego w Gdyni oraz zarekomendować stosowne innowacje (oceniła konkurencyjność portu Gdynia względem portów polskich i bałtyckich, przeprowadziła analizę SWOT dla tego portu, podjęła próbę analizy korzyści/koszty w oparciu o zrealizowane i obecnie wdrażane w porcie gdyńskim dwa projekty innowacyjne - niestety nie powiązane bezpośrednio z usługami portowymi). Rekomendowanym przez Doktorantkę rozwiązaniem jest przekształcenie portu gdyńskiego w „inteligentny port morski” - w myśl współczesnego rozumienia tego określenia. Autorka zaproponowała stosowne rozwiązania służące realizacji tej idei.

W części kończącej pracę Doktorantka w dojrzałym wywodzie wymieniła osiągnięcia pracy w kontekście przyjętych założeń metodycznych.

Podsumowując, praca odznacza się wysokim poziomem merytorycznym. Przyjęte cele i założenia badawcze oraz troska o ich wypełnienie pozwoliły Autorce dysertacji znaleźć dla siebie pola badawcze, które zapewniły Jej dorobkowi wymaganą oryginalność. Natomiast zbyt duża obszerność pracy oraz jej szczegółowość, czego wyrazem są liczne elementy pracy (tabele, rysunki) zamieszczone w załącznikach na ponad stu stronach, 1225 odnośników do treści nie mającej jedynie natury bibliograficznej, czynią niekiedy tę pracę trudną do ogarnięcia i oceny całościowego wkładu Autorki. Uwaga ta nie zmniejsza mojego podziwu dla zaangażowania Doktorantki, która jest konsekwentna w dążeniu do osiągnięcia uprzednio zdefiniowanych celów badawczych, poprzez wyjaśnianie wielu istotnych teoretycznych i praktycznych treści przedmiotu badań (ponad 1500 źródeł bibliograficznych), tworzenie autorskich definicji i bardzo pracowity proces badawczy.

**W kontekście uzyskanych wyników badań oraz propozycji Autorki odnośnie do pożądaných innowacji w porcie Gdynia pojawia się pytanie o preferencje innowacyjne w myśl typologii Oslo Manual 2018, a mianowicie: który typ innowacji (przykłady) jest zasadniczy dla poprawy pozycji konkurencyjnej portu Gdynia jako organizmu gospodarczego? Czy oczekiwane zaliczenie portu Gdynia do wyższej klasy generacji portów morskich zmieni pozycję konkurencyjną tego portu na bałtyckim rynku usług portowych? Może uda się Doktorantce odpowiedzieć na te pytania w trakcie publicznej obrony.**

## **V. Ocena doboru metod i narzędzi badawczych**

Schemat badawczy pracy oraz metody i narzędzia badawcze zostały szczegółowo przedstawione we Wstępie, a także były elementem treści poszczególnych rozdziałów badawczych. W celu osiągnięcia celów badawczych dysertacji Autorka posłużyła się triangulacją metodologiczną, umiejętnie łącząc metody ilościowe (analiza regresji i korelacji) oraz jakościowe (identyfikacja kluczowych trendów innowacyjnych istotnych dla portów morskich, hierarchizacja światowych trendów innowacyjnych dla portów piątej generacji, odniesienie do wzorca i inne).

Zrealizowany proces badawczy charakteryzuje się dużą pracowitością, skutecznością i wyraża bardzo dobrą znajomość przedmiotu badań przez Autorkę pracy. W różnych okresach 2020 i 2021 roku Doktorantka przeprowadziła własne badania empiryczne (z wykorzystaniem kwestionariusza internetowego) dotyczące trendów istotnych dla działalności innowacyjnej portów morskich, wzmocniła je indywidualnymi pogłębionymi wywiadami niestandardyzowanymi z grupą ekspertów, przeprowadziła badanie innowacyjności portu Gdynia, a także wykorzystwała w celach poznawczych dostępne wzorce metodyczne (zestaw kryteriów do oceny działalności innowacyjnej M. Jarmusza i G. Kołodziejskiego oraz analiza kluczowych czynników sukcesu J. Dabrowskiego). Zastosowane metody i narzędzia badawcze okazały się skuteczne wobec metodycznych wymagań oraz merytorycznych wyzwań pracy. Stwierdzam, że cele pracy zostały osiągnięte a przyjęte hipotezy potwierdzone.

## **VI. Ocena umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej**

Treść rozprawy oraz przyjęte założenia metodyczne, a zwłaszcza przebieg procesu badawczego potwierdzają znajomość metodologii pracy naukowej przez Doktorantkę oraz wskazują na zaawansowany stopień rozwoju Jej warsztatu naukowego.

Proces badawczy oparto na obszernej wykładni dorobku teoretycznego myśli ekonomicznej w zakresie teorii konkurencji i innowacji, analizie różnorodnych zjawisk praktyki gospodarczej portów morskich, gromadzeniu danych i informacji pochodzących ze źródeł wtórnych oraz wykorzystaniu wyników własnych badań.

Treść dysertacji potwierdza zdolność Doktorantki do przeprowadzenia złożonego procesu badawczego oraz formułowania własnych sądów. Na uwagę zasługuje też ekspercka wiedza Doktorantki w przedmiocie badań, przez co Jej praca wnosi do ekonomiki transportu wiele cennych podpowiedzi w obszarze innowacyjności usług transportowych.

## **VII. Uwagi szczegółowe**

Opiniowaną pracę generalnie cechuje staranność redakcji oraz poprawność terminologiczna. Zauważono pojedyncze potknięcia (nieuprawniona terminologia), które z obowiązku recenzenta przedstawiam: „krytyczne publikacje” (s. 7), „konkurencyjność należy rozumieć jako system złożony...” (s. 38), „wytworzenie



przewagi innowacyjnej” (s. 91), „podaż efektywna” (s. 169), „system innowacyjności” (s. 192),

### **VIII. Konkluzja**

Opiniowana rozprawa doktorska mgr **Beaty Szymanowskiej** jest oryginalnym rozwiązaniem zaprezentowanego w niej zagadnienia naukowego z dziedziny nauk społecznych, dyscypliny ekonomia i finanse. Praca posiada cenne walory naukowe i pragmatyczne, przez co wzbogaca istniejący dorobek ekonomiki transportu oraz ekonomiki portów morskich.

Autorka dowiodła znajomości ogólnej wiedzy teoretycznej w dyscyplinie ekonomia i finanse oraz umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. Cele badawcze pracy zostały osiągnięte, a jej treść potwierdza istotność podjętej problematyki oraz słuszność przyjętych założeń metodycznych.

**Stwierdzam, że recenzowana rozprawa doktorska mgr Beaty Szymanowskiej 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) i wnoszę do Rady Dyscypliny Ekonomia i Finanse Uniwersytetu Gdańskiego o jej przyjęcie i dopuszczenie do publicznej obrony.**

Szczecin, 28 lutego 2022 r.

Elżbieta Załoga

