

Prof. dr hab. Marek Dutkowski
70-483 Szczecin
al. Wojska Polskiego 109 A/3
info@marekdutkowski.eu
+48 601 677 495

SEKRETARIAT
Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej
i Gospodarki Przestrzennej
Wpłynęło dnia 30.10.2025 r.
L.dz. 35/2025
Podpis h. d. d. d.

Recenzja pracy doktorskiej mgr. Sandry Żukowskiej
pt. „Koncepcja zielonego portu na wybranych przykładach z Polski”

Podstawa formalna recenzji

Niniejsza recenzja wykonana została na prośbę Pana dr. hab. Jana A. Wendta, prof.UG - Przewodniczącego Rady Dyscypliny Geografia Społeczno-Ekonomiczna i Gospodarka Przestrzenna Uniwersytetu Gdańskiego w Gdańsku z dnia 30 czerwca 2025 r. (nr dziennika W700/124/2025) na podstawie uchwały nr 14/RDNG/2025 Rady Naukowej Dyscypliny Geografia Społeczno-Ekonomiczna i Gospodarka Przestrzenna Uniwersytetu Gdańskiego w Gdańsku z dnia 30 czerwca 2025 r. podjętej na podstawie art. 178 ust. 1 pkt. 1 oraz art. 190 ust. ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o Szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. z 2020 r. poz. 85 z późn. zmianami), a także odpowiednich przepisów wewnętrznych Uniwersytetu Gdańskiego. Wydruk pracy wysłany został 18 sierpnia 2025 r. Otrzymałem go kilka dni później.

Charakterystyka pracy

Recenzowana dysertacja została napisana przez Panią mgr. Sandrę Żukowską – kierunek dyplomowania nie został ujawniony – (dalej Autorka) na Wydziale Nauk Społecznych, w Instytucie Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Gdańskiego w Gdańsku pod kierunkiem promotora prof. dr. hab. Tadeusza Palmowskiego oraz promotora pomocniczego dr. Macieja Tarkowskiego.

Przedłożony do recenzji wydruk komputerowy liczy 233 strony tekstu zasadniczego, 48 stron spisów, załączników i streszczenia, zawiera 1 załącznik, 28 tabele, 60 rycin. Spis literatury liczy (wg moich obliczeń) 257 pozycji, w tym 124 w języku angielskim oraz 184 wykorzystane źródła internetowe. Autorka wykazała się biegłą i wyróżniającą znajomością rozległej i wielodyscyplinarnej polskiej i zagranicznej literatury przedmiotu. Została ona również właściwie wykorzystana w pracy.

Pracę podzielono na osiem rozdziałów liczących od ok. 10 do ok. 30 stron, w tym podsumowanie, ale bez wstępu. Autorka stosuje uzasadniony treścią podział na rozdziały i podrozdziały. W podsumowaniu przyjęty został układ wniosków w formie obszernych odpowiedzi na postawione na wstępie hipotezy, zawierających także rekomendacje do praktyki polityki

publicznej. Struktura pracy jest generalnie właściwa i dostosowana do treści. Zwracam jednak uwagę, że aż połowę objętości pracy zajmują rozważania teoretyczne, co może być uzasadnione jej pionierskim charakterem, ale wydaje się, że mogłyby być ograniczone do 20-30 stron. Pozytywnie oceniam analizę bibliometryczną i przegląd wybranych prac, przedstawione w podrozdziałach 4.2.1. i 4.2.2.

Pracę kończą spisy literatury, wykorzystanych adresów internetowych, tabel i rycin. W załączniku Autorka przedstawia formularz kwestionariusza przeprowadzonej ankiety.

Recenzowana praca należy do dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna (dalej GSE) i gospodarka przestrzenna (dalej GP), ponieważ dotyczy wszystkich nurtów badań i obszarów wiedzy tworzących tę dyscyplinę – przestrzennego, ekologicznego, społecznego, terytorialnego oraz ich znaczenia dla GP rozumianej jako zbiór celowych i skoordynowanych działań służących zapewnieniu ładu ekologicznego, przestrzennego i społecznego w portach morskich i ich bezpośrednim otoczeniu. Obiektem badań są główne porty morskie Polski w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz ich otoczenie definiowane wg ustawy jako „porty o zasadniczym znaczeniu dla gospodarki narodowej” Jest to jeden z najbardziej aktualnych kierunków badań na styku geografii społeczno-ekonomicznej i nauk przyrodniczych oraz nauk o ochronie środowiska. Praca poprzez połączenie GSE z GP uzasadnia potrzebę istnienia naszej dyscypliny.

Uwagi, sugestie i komentarze

Zamieszczone niżej uwagi, sugestie i komentarze mają raczej charakter ogólny i mogą być dyskusyjne. Głównym celem ich przedstawienia jest udoskonalenie tekstu, zwłaszcza gdyby miał stanowić podstawę publikacji. Podzieliłem je na dwie części. W pierwszej prezentuję, wg mojej oceny, zalety i walory pracy, w drugiej słabości i braki, a także zauważone przeze mnie usterki natury technicznej i redakcyjnej.

Zalety i walory pracy

1. Nowatorska i istotna dla GP oraz publicznej polityki morskiej problematyka koncepcji „zielonego portu” (dalej ZP), co wiązało się z ryzykiem niepowodzenia przedsięwzięcia.
2. Solidne studium koncepcji ZP, oparte o bogatą literaturę i źródła internetowe, przy użyciu metod analizy bibliograficznej, co jest na razie stosunkowo rzadko spotykane w pracach na stopień naukowy.
3. Prawidłowo wykonane szeroko zakrojone, wieloprzedmiotowe badania empiryczne przy użyciu zróżnicowanych metod obserwacji i opracowania wyników: analizy prasy, kwestionariuszowych badań społecznych, krytycznej analizy dokumentów strategicznych, studiów przypadków, interpretacji wyników badań obserwacyjnych i monitoringu środowiska przyrodniczego, analizy kartograficznej technikami GIS, metody bonitacyjnej.

4. Uzupelnienie istniejącej wiedzy o głównych portach morskich Polski oraz ich ekologicznych i społecznych relacji z bezpośrednim otoczeniem.
5. Ambitna, choć na razie wstępna (o czym niżej) próba budowy modelu ZP.
6. Prawidłowa struktura tekstu (z drobną uwagą niżej), dobry język i staranna redakcja.
7. Obecne w pracy liczne impulsy do dalszych badań teoretycznych i empirycznych.

Słabości i braki pracy

Merytoryczne dotyczące treści

1. Moja pierwsza uwaga dotyczy samego pojęcia portu oraz jego granic stosowanego przez Autorkę. Czy jest to zbiór podmiotów, zagospodarowania przestrzennego oraz urządzeń na terytorium podlegającym władztwu Zarządów Portów, czy tylko tych spośród nich, którymi Zarząd Portu zarządza? Ważnym użytkownikiem są przecież stocznie. Można też zapytać, dlaczego Autorka przemilcza istnienie portów wojennych w Gdyni i Świnoujściu.
2. Hipotezy przyjęte w pracy są banalne i w tego typu projektach badawczych zbędne. Popperowski model falsyfikowalności hipotez przydatny jest głównie w naukach eksperymentalnych. W sytuacji licznych relacji pomiędzy badanymi obiektami oraz rozległych i nie rozpoznanych uwarunkowań ich istnienia, działania i zmian podejście takie nie daje pewnych rozstrzygnięć, co skłoniło Poppera do zaproponowania metody korelacji.
Wystarczyłoby wskazać lukę w wiedzy lub niedoskonałości metod, postawić pytania i udzielić odpowiedzi na podstawie badań empirycznych. Autorka czyni to, ale nie wprost, stawiając zasadnie następujące pytanie: Czy oraz w jakim stopniu i zakresie, a także w jaki sposób główne porty morskie Polski realizują koncepcję ZP. Praca udziela zadowalającej odpowiedzi na to pytanie.
3. Brak własnego stanowiska wobec koncepcji ZP i toczącej się w jej obrębie dyskusji.
4. Brak próby wskazania przyczyn zróżnicowania zaawansowania realizacji ZP w głównych portach morskich Polski.
5. Osobną kwestią jest model ZP, zaproponowany przez Autorkę. Otóż wg mnie nie jest on pełnym modelem wybranego fragmentu rzeczywistości, lecz jedynie wstępnym krokiem do budowy takiego modelu. Autorka prawidłowo identyfikuje cztery wymiary rzeczywistości, lecz nie definiuje ich ani w tekście o modelu, ani w rozdziale metodycznym. Ale też nie bardzo wiadomo, czy chodzi o koncepcję ZP, czy o konkretny port realizujący tę koncepcję. Mówiąc wprost, czy chodzi o model zbioru powiązanych myśli istniejących w głowach ludzi i w postaci zapisów, czy o model rzeczywistości empirycznie obserwowalnej.

Przy założeniu wariantu drugiego, co jest bardziej uzasadnione w kontekście całej pracy, należałoby lepiej zdefiniować owe wymiary. Element „człowiek” może oznaczać albo zbiór osób pracujących w porcie lub/i mieszkających w jego bezpośrednim otoczeniu, albo zbiór działań ludzi wpływających na realizację koncepcji ZP. Element „przestrzeń” może oznaczać obszar portu lub/i jego bezpośredniego otoczenia, ale także przestrzenne relacje (położenia, rozmiarów, sąsiedztwa, odległości itd.) pomiędzy obiektami na obszarze badań. Element „ochrona środowiska” może oznaczać zbiór działań instytucji służących owej ochronie, ale także zbiór urządzeń ograniczających negatywne skutki pracy portów dla środowiska przyrodniczego. Element „technologia” też jest zbyt ogólny i wieloznaczny.

W przypisie 15 na str. 92 Autorka pisze, że cyt. „dla potrzeb dysertacji przyjęto termin „model” jako określenie obejmujące układ wzajemnie powiązanych wymiarów”. No ale tych powiązań na ryc. 4.8. nie widać. To czyni ów model zaledwie pre-modelem. Sugeruję Autorce głębsze zastanowienie się nad jego rozwojem i udoskonaleniem. Wg mnie ZP to podmiot prowadzący działalność gospodarczą, korzystający na obszarze podległym jego władztwu z zagospodarowania przestrzennego i różnych technologii, starający się zmniejszyć negatywne oddziaływanie tej działalności na środowisko przyrodnicze i okolicznych mieszkańców. Relacje między elementami takiego modelu mają charakter przepływów materii (w tym energii) i informacji. Relacje te są ukierunkowane, co należy pokazać. Te dane w pracy są. Nie ma ich tylko w modelu. Ale to można uzupełnić w fazie przygotowania pracy do publikacji.

Chciałbym wyraźnie powiedzieć, że powyższe nie dyskredytuje ani Autorki, ani wyników pracy, ani samego pre-modelu. Niestety, większość graficznych obrazów rzeczywistości lub schematów koncepcji myślowych prezentowanych w pracach z dziedziny nauk społecznych, kryteriów modelu nie spełnia. Moje doświadczenie zawodowe wskazuje, że modelowanie jest jedną z najbardziej wymagających i trudnych przedsięwzięć naukowych. Dotyczy to również nauk ścisłych i modelowania matematycznego. I to jest główny argument, aby stale próbować. Co Autorka czyni i co bardzo pochwalam.

Retoryczne dotyczące formy

1. Praca jest zbyt obszerna, zawiera liczne powtórzenia i zbędne szczegóły. Wymaga konsolidacji na etapie przygotowania do publikacji.
2. Rozdział o metodach jest zbyt lakoniczny. Powinien obejmować szczegółowy opis wszystkich zastosowanych metod i technik badawczych oraz kryteria przyjęcia ich konkretnych wariantów, np. dlaczego przyjęto ekwidystanty kilometrowe od źródeł emisji.

3. Rozdział 5 jest w zasadzie zbędny, gdyż Autorka nie nawiązuje do jego treści w innych rozdziałach. Gdyby dane na temat emisji z portów do atmosfery zawarte w tab. 6.22 i 6.3 odnieść do wielkości przeładunków, liczby statków i in. w postaci np. wskaźnika tys. kg gazów na tonę przeładunku lub statek, to wnioski byłyby prawdopodobnie inne.
4. Podrozdział 5.4 o zazielenianiu powinien znaleźć się w rozdziale 6, który wymaga przebudowy i bardziej odpowiedniego tytułu. Najpierw należałoby przedstawić stan środowiska i pokrycia terenów, a następnie działania proekologiczne – formy ochrony przyrody, proces zazieleniania i może też działanie urządzeń ograniczenia emisji.
5. Liczne wnioski cząstkowe obecne w tekście, wartościowe i interesujące, nie zostały należyście wyeksponowane.
6. Podsumowanie powinno być zwarte, krótsze i zawierać wyraźne odpowiedzi na pytanie badawcze.

Usterki techniczne i redakcyjne w pracy

1. Liczne wykresy są słabo czytelne, niezrozumiałe, a nawet niewłaściwie dobrane do charakteru danych.
2. Spis literatury wymaga krytycznej weryfikacji, ograniczenia, korekt danych bibliograficznych, a także uzupełnień oraz usunięcia prac, których Autorka nie mogła mieć w ręku, zresztą często zbędnych.

Uzasadnienie pozytywnej końcowej oceny pracy

Głównym celem pracy jest opis, a także wyjaśnienie stopnia i zakresu oraz sposobów, jakimi główne porty morskie Polski realizują koncepcję ZP. Jest to cel ambitny, istotny pod względem poznawczym i aplikacyjnym. Został on osiągnięty i udokumentowany wynikami badań empirycznych wykorzystujących metodę wywiadów kwestionariuszowych, obserwacji terenowej, analizy dokumentów oraz analizy kartograficznej i bonitacji. Autorka uzyskała liczne wartościowe poznawcze wyniki, wykraczające poza stawiane cele. W polskich warunkach praca ma charakter pionierski. Prawidłowy, to znaczy odpowiedni do założonych celów jest dobór obszaru badań, obiektów badań oraz metod. W wyniku własnych badań empirycznych udzielone zostały odpowiedzi na wszystkie postawione zagadnienia. Wnioski zostały sformułowane niezbyt jasno, ale prawidłowo w oparciu o wyniki badań. Uzyskana nowa wiedza odniesiona została do aktualnej literatury przedmiotu. Przedstawiony pre-model ZP stanowi solidną bazę do dalszych prac w tym kierunku.

Konkluzja

Powyższa recenzja rozprawy doktorskiej, mimo przedstawionych wyżej uwag, sugestii i komentarzy, daje podstawę do stwierdzenia, że jej Autorka:

- posiada ogólną wiedzę teoretyczną i umiejętności z zakresu geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej, a zwłaszcza w ich nurtach ekologicznym i społecznym, pozwalające na prowadzenie samodzielnej pracy naukowej;
- potrafi prawidłowo wybrać i postawić problem badawczy (pytanie) oraz przedstawić jego oryginalne rozwiązanie;
- umie znaleźć właściwe metody badawcze i stosować je, a w szczególności opanowała metodę kwestionariuszową, krytycznej analizy dokumentów strategicznych oraz techniki GIS.
- potrafi wyciągać merytoryczne wnioski z własnych badań, prezentować je w zrozumiały sposób, a także formułować zalecenia do polityki morskiej i portowej.

Wobec powyższego stwierdzam, że w świetle art. 187. Ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o Szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. z 2020 r. poz. 85 z późn. zmianami) praca mgr. Sandry Żukowskiej pt. „Koncepcja zielonego portu na wybranych przykładach z Polski” może być przyjęta jako rozprawa doktorska w dyscyplinie geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna oraz dopuszczona do publicznej obrony w Instytucie Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Gdańskiego w Gdańsku.

Marek Żukowski

Szczecin, 27 października 2025 r.