

Wpłynęło dnia 01.10.2025r.
L.dz. 32/2025
Podpis Saucha

Gdańsk, 15.09.2025.

Dr hab. inż. arch. Karolina A. Krośnicka, prof. uczelni
Katedra Planowania Przestrzennego
Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej
ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk

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

Podstawa prawna recenzji

Recenzja została wykonana na zlecenie Pana dr hab. Jana A. Wendta, prof. UG, Przewodniczącego Rady Dyscypliny Geografia Społeczno-Ekonomiczna i Gospodarka Przestrzenna Uniwersytetu Gdańskiego (pismo W700/125/2025 z dnia 30.06.2025., dostarczone pocztą tradycyjną w dniu 23.07.2025.). Recenzja została sporządzana zgodnie z Ustawą z dn. 20 lipca 2018 r. *Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* (Dz.U. poz.1668), Ustawą z dnia 14 marca 2023 r. o stopniach i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. Nr 65, poz. 595, z późn. zm.) oraz Rozporządzeniem Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 19 stycznia 2018 r. *W sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzania czynności w przewodzie doktorskim, postępowaniu habilitacyjnym oraz postępowaniu o nadanie tytułu profesora* (Dz. U. poz. 261).

Podstawa merytoryczna recenzji

Recenzja została sporządzona na podstawie zwanego wydruku komputerowego w formacie A4, oprawionego w sztywną oprawę. Rozprawa zawiera 282. strony ilustrowanego tekstu. W pracy zawarto 61. rycin posiadających formę zdjęć, schematów, wykresów i map, wykonanych w różnych technikach. Praca zawiera również 28 tabel. Bibliografia składa się z 268. pozycji literatury (artykułów, rozdziałów w monografiach, pozycji książkowych, dokumentów i raportów) oraz 183. stron internetowych zawierających głównie artykuły z prasy codziennej, raporty i dokumenty. Na końcu pracy załączono 1 załącznik oraz streszczenie w języku polskim i angielskim.

Recenzja pracy

1. Uwagi ogólne

Rozprawa doktorska będąca przedmiotem recenzji, sporządzona jest przez Panią mgr Sandrę Żukowską pod promotorstwem Prof. dr hab. Tadeusza Palmowskiego i dr Macieja Tarkowskiego (jako promotora pomocniczego).

2. Problematyka badawcza

Tytuł rozprawy nie jest w pełni precyzyjny. Autorka używa określenia „na wybranych przykładach z Polski” odnosząc się jedynie do polskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej.

Zdecydowanie lepiej byłoby ten fakt zapisać w pracy, przez co byłoby jednoznaczne, że badaniami objęte są porty Gdańsk, Gdynia i Zespół Portowy Szczecin-Świnoujście. Tytuł nie wyjaśnia też do końca w jakim zakresie rozpatrywana będzie w danym porcie koncepcja zielonego portu, czy będzie to np. analiza dotychczasowych wdrożeń w tym zakresie, czy może oryginalne propozycje nowych rozwiązań. Choć można uznać, że będzie to swego rodzaju kompendium wiedzy na temat koncepcji zielonego portu w polskich portach, co rzeczywiście w pewnym stopniu udało się Doktorantce osiągnąć. Należy stwierdzić, że mimo pewnych nieścisłości, zastosowany tytuł jest zwarty i pozwala zorientować się w tematyce badawczej pracy.

Autorka zauważa, że „pojęcie zazielenienia (ekologizacji), szczególnie w odniesieniu do działalności portów morskich, nie jest jeszcze wystarczająco ugruntowane w polskiej literaturze naukowej” (s. 6), i że „pomimo bogatej literatury dotyczącej transformacji portów w kierunku tzw. zielonych portów, nadal istnieje luka badawcza związana z identyfikacją czynników i barier wpływających na ten proces” (s. 7). Rzeczywiście, o ile można odnaleźć rozproszoną literaturę przedmiotu zajmującą się wybranymi aspektami ekologizacji portów np. w kontekście poszczególnych raportów oddziaływania na środowisko określonych inwestycji portowych, przepisów dotyczących redukcji uciążliwości działalności portowej, transformacji energetycznej, powierzchni biologicznie czynnej w planach zagospodarowania portów, oddziaływania społecznego portów itd., o tyle w większości przypadków zagadnienia te nie są opracowane w sposób kompleksowy i usystematyzowany i jak słusznie stwierdza autorka **koncepcja zielonego portu nie jest jeszcze w pełni dojrzała**. Zatem, problematyka wybrana przez Doktorantkę jest aktualna i posiada duży potencjał badawczy oraz szereg aspektów aplikacyjnych.

3. Cele, hipoteza badawcza i zakres pracy

Za cel pracy Doktorantka przyjęła „zidentyfikowanie najważniejszych uwarunkowań społeczno-gospodarczych, środowiskowych i przestrzennych rozwoju polskich portów morskich w świetle założeń koncepcji zielonego portu” (s.8). Jako cel teoretyczny określiła „pogłębioną analizę koncepcji zielonego portu, ze szczególnym uwzględnieniem społecznej odpowiedzialności portów” (s. 8), a jako cel metodologiczny „opracowanie autorskiego modelu zielonego portu”. Dodatkowo, Doktorantka wymienia cel empiryczno-diagnostyczny, nie definiując go jednak - pisze, że wynika on z badań nad rozwojem koncepcji zielonego portu na przykładzie polskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej (s. 9). Trudno zatem w toku recenzji ocenić poziom realizacji tego celu. Podaje także cele aplikacyjne rozprawy, które, jak pisze, „związane są z identyfikacją czynników i barier wdrażania koncepcji zielonego portu oraz przedstawienia stopnia zaawansowania poszczególnych portów w jego realizacji” (s. 9).

Można mieć pewne wątpliwości, czy cel ogólny pracy – zidentyfikowanie uwarunkowań – nie powinien posiadać dodatkowo komponentu oceny uwarunkowań – w przeciwnym przypadku byłby tylko zestawieniem danych a nie rozwiązaniem oryginalnego problemu badawczego. Na szczęście ten element wymieniony jest w celu szczegółowym: empiryczno-diagnostycznym. Doktorantka podchodzi krytycznie do analizowanych przez siebie analiz wykonanych dla Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia, które przedstawia w rozdziałach 5, 6, 7 i 8. Cel teoretyczny jest przedmiotem rozdziałów

3 i 4, gdzie Autorka podchodzi do tematu w sposób ewolucyjny, pokazując stopniowy rozwój koncepcji od zrównoważonego do portu. Najciekawszy z celów pracy – definicja modelu zielonego portu – jest zdaniem Recenzentki, jeszcze nie w pełni wyeksploatowany (podrozdział 4.4.) – brakuje tu nieco podania autorskiej definicji.

Główna hipoteza badawcza przyjęta przez Autorkę brzmi „polskie porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki kraju w zróżnicowanym stopniu spełniają wymagania zielonego portu, przy czym ich działania koncentrują się przede wszystkim na ochronie środowiska, natomiast w mniejszym zakresie obejmują kwestie interakcji z otoczeniem społecznym” (s. 9). Jej pierwsza część, mówiąca o tym, że każdy port w różnym stopniu realizuje założenia koncepcji zielonego portu, wydaje się zbyt oczywista. Druga część hipotezy jest już realnym pytaniem, które Autorka weryfikuje pozytywnie w toku przeprowadzonych badań. Część hipotez szczegółowych (H1, H3) jest nieprecyzyjna i znacząco uogólnia niektóre zagadnienia.

H1 – Autorka nigdzie w pracy nie weryfikuje czy działalność przeładunkowa portu powoduje większe uciążliwości niż np. działalność przemysłowa czy składowa;

H2 – trudno uznać za hipotezę. Stwierdzenie, że koncepcja zielonego portu przyczynia się do ograniczenia negatywnego wpływu portów na otoczenie to raczej założenie koncepcji oraz działań z nią związanych niż hipoteza badawcza;

H3 – praca nie weryfikuje czy sąsiedztwo portów zawsze (?) wpływa negatywnie na warunki życia mieszkańców, czy jedynie w określonych okolicznościach.

Jedynie hipoteza H4 wymaga rzeczywistej weryfikacji w toku badań.

Zakres przedmiotowy został określony jako obejmujący „procesy równoważenia rozwoju portów morskich” (s. 10). W opinii Recenzentki bardziej precyzyjnym sformułowaniem zakresu, niż procesy polegające na „zmniejszeniu ich presji na środowisko i otoczenie społeczne” (s. 10), byłoby stwierdzenie, że przedmiotem badań jest aktualny stan ochrony środowiska w polskich portach i działania jakie realizują ich zarządy (w ramach wymogów prawa i dobrych praktyk) w celu monitoringu, ochrony środowiska i ograniczania ich wpływu na otoczenie. Zakres przestrzenny objął porty polskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej oraz ich otoczenie bez doprecyzowania zasięgu otoczenia. Jest to podejście zrozumiałe przy badaniu różnych typów oddziaływań portu. Zakres czasowy określony został na lata 2004-2024 (i retrospektywnie od 1991).

4. Struktura rozprawy i jej ocena merytoryczna

Struktura pracy jest logiczna i kompletna a kolejne rozdziały ułożone są w kolejności wynikania. Proporcje między poszczególnymi rozdziałami są odpowiednio wyważone. **Rozdział 1.** ma charakter wprowadzający w tematykę i strukturę dysertacji; przedstawia stawiane cele i hipotezy. **Rozdział 2.** omawia rolę portów morskich oraz modele ich rozwoju przestrzennego – ten rozdział tylko w niewielkim stopniu nawiązuje do głównego tematu rozprawy. **Rozdział 3.** omawia historyczny proces kształtowania się koncepcji zielonego portu na bazie idei zrównoważonego rozwoju portów. Za trzon pracy Doktorantka uznaje rozdział 4., poświęcony definicji koncepcji zielonego portu (s. 13). Rozdziały 5, 6, 7 i 8 poświęcone są polskim portom o podstawowym znaczeniu dla gospodarki, będącym głównym przedmiotem badań. Całość rozprawy spięta jest Podsumowaniem.

Zaprezentowany w **rozdziale 2.** (podrozdział 2.1.) przegląd literatury naukowej dotyczącej portów morskich wykonany jest prawidłowo i odnosi się do aktualnych pozycji bibliograficznych. Autorka zwraca uwagę na „brak ukształtowanej tradycji badawczej w zakresie koncepcji zielonego portu” w literaturze polskiej (s. 20), zauważając tym samym pewną lukę badawczą. Można się jednak zastanowić, czy rzeczywiście wskazane 3 pozycje bibliograficzne (Oniszczyk-Jarząbek i in. (2018), Żukowska i in. (2021b) oraz Bielenia (2023)) są jedynymi publikacjami w tym zakresie, czy są pierwszymi wykorzystującymi sformułowanie „zielony port”?

Wydaje się, że zupełnie niepotrzebnie pojawia się w pracy podrozdział 2.2 „Klasyfikacja i funkcje portów morskich”. Zagadnienia te szczegółowo opisane są w Ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich i ponieważ są powszechnie znane nie wnoszą nic nowego do pracy. Podobnie podrozdział 2.4. „Modele rozwoju portów morskich”, choć ciekawy, w bardzo niewielkim stopniu nawiązuje do koncepcji zielonego portu. Z kolei podrozdział 2.3 „Port i jego otoczenie” wydaje się trochę niewykorzystaną szansą na krótki opis relacji port-miasto i jego mieszkańcy, którą Autorka szeroko zajmuje się w dalszej części pracy.

Rozdział 3. odnosi się do zrównoważonego rozwoju portów morskich. Autorka opisuje tu samo pojęcie zrównoważonego rozwoju, wskazując je jako podstawę późniejszego kształtowania koncepcji zielonych portów. Odnosi się do opracowanego przez ESPO w 2003 roku „Kodeksu Praktyk Środowiskowych”, który uwzględniał pojęcie zrównoważonego rozwoju wraz z pokazaniem priorytetów środowiskowych dla portów (różnych w poszczególnych latach – s. 47, tab. 3.2). Doktorantka pokazuje w tym rozdziale także związek między katastrofami żegludowymi a niektórymi konwencjami międzynarodowymi, mającymi na celu ochronę środowiska (s. 54-55). Z dużą korzyścią dla pracy byłoby wylistowanie wszystkich konwencji stosowanych w żegludze i portach związanych z ochroną środowiska – znacznie poszerzyłoby to informacje nt. wymogów międzynarodowych, do których muszą stosować się statki i porty.

W rozdziale 4. Doktorantka opisuje ewolucję pojęcia zielony port. Zestawia w porządku chronologicznym publikacje, w których poruszane są różne aspekty tej tematyki. Na skutek rozległości tematyki powiązanej z koncepcją zielonego portu (od emisji spalin, przez problemy pylenia, zanieczyszczeń wód, kongestii na konfliktach na linii mieszkańcy-zarząd portu kończąc) trudno widoczna jest przewodnia linia zmian rozumienia pojęcia. Autorka przytacza jednak kolejne definicje zielonego portu i wskazuje na fakt, że pojęcie to staje się coraz bardziej pojemne, włączając obecnie także kwestie społeczne. Przeprowadzona analiza jest prawidłowa. Niestety nie jest zakończona wnioskiem w postaci autorskiej definicji zielonego portu, a jedynie uwagami o charakterze ogólnym.

Rozdział 5. stanowi szczegółową charakterystykę portów pod względem ich struktury eksploatacyjnej – wymienia szczegółowo terminale portowe i określa ich działalność – nieco szkoda, że większa część tego rozdziału ma charakter opisowy zamiast stosować mapy prezentujące rozkład przestrzenny poszczególnych terminali i przedsiębiorstw portowych – znacznie ułatwiłoby to odbiór przekazywanych informacji i znacząco skróciłoby opis. Szczególnie ważną częścią rozdziału 5. jest analiza elementów koncepcji zielonego portu zawartych w strategiach rozwoju polskich portów. Autorka przeanalizowała powszechnie dostępne dokumenty na ten temat. Nie odniosła się jednak do bardzo ważnej kwestii jaką są: przepisy portowe, przepisy obowiązujące w poszczególnych

terminalach, wynikające z polityk poszczególnych operatorów, oraz przepisy, które obowiązują przewoźników (firmy żeglugowe) w zakresie ochrony środowiska. Brak odniesienia się do tych, co prawda zwykle trudno dostępnych dokumentów, sprawia, że obraz działań portu w zakresie ochrony środowiska (definiowanego nie jako zarządu, lecz jako swego rodzaju jednostki funkcjonalno-przestrzennej) nie jest pełen. Duża część ww. przepisów jest niezwykle restrykcyjna, monitorowana na bieżąco i bezwzględnie wymagana i znacząco wzmacnia realizację koncepcji zielonego portu.

W rozdziale 6., zatytułowanym „Ochrona środowiska w polskich portach”, Doktorantka opisuje aktualny stan środowiska przyrodniczego pod kątem różnych czynników związanych z presją środowiskową jaką wywierają porty (tj: emisja zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczenia wód powierzchniowych, hałas, formy ochrony przyrody).

Pierwszym analizowanym czynnikiem jest emisja zanieczyszczeń powietrza w następujących kategoriach: CO₂, PM, NO_x oraz SO₂. Autorka słusznie podaje za Corbett i in. (2022), że związki te należą do najczęściej monitorowanych substancji zanieczyszczających, pochodzących m.in. z działalności transportu morskiego. Nie jest to jednak jedyne źródło emisji z jakim możemy mieć do czynienia w portach morskich i ich otoczeniu (możliwe jest generowanie zanieczyszczeń przez przemysł, transport miejski i regionalny, ogrzewanie domów jednorodzinnych, spalarnie i elektrociepłownie itd.).

W tym kontekście w pełni zrozumiałe jest zrezygnowanie przez Doktorantkę z danych ze stacji pomiarowych jakości powietrza Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska na rzecz źródła TransStat (<https://transtat.stat.gov.pl/>). W żadnym stopniu dobór punktów pomiarowych (ryc. 6.1.) nie może właściwie odwzorować problemu zanieczyszczeń generowanych przez analizowane porty. Stacje pomiarowe umieszczone są w przypadku Gdańska i Szczecina w obrębie tkanki miejskiej i to po stronie nawietrznej w stosunku do portu. W tym przypadku niemożliwe jest zatem rozróżnienie emitenta zanieczyszczeń (miasta od portu). Stacja pomiarowa w Gdyni umieszczona jest na wierzchołku Kępy Oksywskiej o znacznej wysokości nad poziom morza i po stronie nawietrznej w stosunku do portu. W żaden sposób nie jest zatem reprezentować wyników zanieczyszczeń powietrza dla portu w Gdyni. Najlepiej dobranym punktem pomiarowym jest punkt w Świnoujściu. Tu można jednak mieć wątpliwości czy jeden punkt pomiarowy może być reprezentacyjny dla całego portu.

W dalszej części Doktorantka analizuje więc zanieczyszczenia powietrza z lat 2019–2024, nt. których informacje pozyskano z systemu TranStat dla portów w Gdańsku, Gdyni, Świnoujściu i Szczecinie. Dalsze szczegółowe analizy zaprezentowane na ryc. Ryc. 6.22. (Średnioroczny poziom emisji zanieczyszczeń powietrza w portach...) nie w pełni jednak opisuje same dane źródłowe jak i metodologię ich obróbki, przez co nie można w pełni odnieść się do policzonych przez Autorkę uśrednień. Doktorantka dokonuje w kilku miejscach interpretacji opracowanych przez siebie wyników, które można uznać za co najmniej dyskusyjne np. „(...) spadek emisji, odnotowany od 2023 r., można wiązać z uspokojeniem sytuacji geopolitycznej, stabilizacją tranzytu oraz wdrażaniem rozwiązań ograniczających emisje w portach, w tym uciążliwości związanych z przeładunkiem węgla” (s. 130). Autorka próbuje też zaklasyfikować dany udział średniorocznych emisji CO₂ do danej grupy ładunkowej statków zawijających do danego portu. Nie wiemy na jakiej podstawie Autorka dokonuje takiego podziału?

W kolejnych podrozdziałach Doktorantka analizowała zanieczyszczenia wód powierzchniowych w portach morskich (s. 133), wskazując źródła pomiarowe (odmienne dla każdego z portów) oraz charakteryzując wybrane dane z pomiarów. Jako wniosek podaje, że raportami badań dla poszczególnych portów, że stężenia analizowanych substancji w wybranych punktach pozostają zasadniczo w granicach dopuszczalnych wartości określonych przepisami prawa.

Kolejnym analizowanym zagadnieniem jest hałas. Tu, Doktorantka odnosi się do wykonywanych przez miasta portowe map hałasu i wskazuje dzielnice, w których pojawiają się przekroczenia hałasem dziennym lub nocnym w wyniku działalności portowej.

Ostatnim punktem jest analiza form ochrony przyrody na terenach portowych. Autorka wskazuje miejsca, gdzie znajdują się rezerваты przyrody, użytki ekologiczne, obszary sieci Natura 2000 i inne formy ochrony w granicach administracyjnych portów lub ich bezpośrednim sąsiedztwie. W konkluzjach pisze, że sąsiedztwo z obszarami chronionymi prawnie ze względu na ich walory przyrodnicze wymusza podejmowanie określonych działań pro środowiskowych.

Autorka podaje, że informacje nt. pokrycia terenu portów w latach 2014–2024 (tab. 6.7.) zgodnie z klasyfikacją form pokrycia terenu wg nomenklatury BDOT10. Wnioski z przeprowadzonej dla portów Gdańska, Gdyni, Szczecina, Świnoujścia analizy pokrycia terenu w badanym okresie są zgodne z założeniami planistycznymi dla tych obszarów – powierzchnia zurbanizowana rośnie w portach kosztem obszarów zielonych i uprawnych, co oznacza, że stopniowo, choć w różnym tempie dla każdego z portu, rezerwy terenowe wypełniane są inwestycjami związanymi z działalnością portową. W tym kontekście, prawdziwe skądinąd stwierdzenie Autorki, że „porty trójmiejskie cechują się wyraźnie silniejszą antropopresją w porównaniu do portów zlokalizowanych na Pomorzu Zachodnim” oznacza jednocześnie, że rozwój infrastrukturalny portów Trójmiasta przebiega szybciej niż zespołu portowego Szczecin-Świnoujście.

Po analizie rozdziału można stwierdzić, że niewątpliwą zaletą ocenianej pracy jest zestawienie obowiązujących przepisów i pochodzących z różnych źródeł danych, opisujących stan środowiska. Brakuje w nim jednak analizy przepisów portowych, terminalowych oraz przepisów poszczególnych operatorów, które dość rygorystyczny zwykle regulują szereg presji jakie żegluga i działalność portowa wpływają na środowisko.

Rozdział 7 dotyczy interakcji portów morskich z otoczeniem społecznym. Na potrzeby identyfikacji problemów społecznych występujących na styku portu i sąsiadujących obszarów zamieszkałych Doktorantka przyjęła ciekawą metodę polegającą na analizie jakościowej treści materiałów prasowych opublikowanych w mediach lokalnych i regionalnych (tab. 7.1.). Jak podaje Autorka za Mandes i Karlińską (2024) „metoda ta jest użyteczna wtedy, kiedy badaczowi zależy na zbadaniu konkretnego zjawiska oraz zidentyfikowaniu ukrytych znaczeń i stereotypów”. Rzeczywiście, jest to skuteczna metoda do zmapowania i sklasyfikowania uciążliwości i problemów na styku portu i miasta (np. występowanie w danym miejscu problemu z hałasem, pyleniem itd. w odbiorze społecznym o dużym/średnim/niskim natężeniu). Jednak trzeba zdawać sobie sprawę z tego, że tzw. fakty prasowe, które analizujemy nie koniecznie przedstawiają sytuację w sposób obiektywny. W rozdziale 6. Autorka, zdaniem Recenzentki, w niewystarczająco obiektywny sposób podchodzi do analizowanych zagadnień, ponieważ nie opatruje odpowiednimi komentarzami poszczególnych sformułowań prasowych. Na

przykład w przypadku opisu Terminalu Paliw PKN Orlen w Świnoujściu pisze (s. 165): „Od lat trujące opary powodowały pogorszenie odczuwanej jakości życia okolicznych mieszkańców oraz problemy zdrowotne, takie jak omdlenia, bóle głowy (Basałygo, 2016). Głosy społeczne wskazywały na to, że port przyczynia się do zwiększonej zachorowalności na nowotwory w mieście (Basałygo, 2016)”. Być może te wszystkie informacje są prawdziwe, ale nie wiemy czy stwierdzenia te oparte zostały na badaniach naukowych, potwierdzających zwiększenie zachorowalności na nowotwory i inne choroby w tym obszarze, czy są to wyłącznie tzw. „głosy społeczne”. Autorka dysertacji powinna jednoznacznie rozróżnić te dwa rodzaje źródeł w przypadku, gdy omawia dane zjawisko, a nie jedynie tworzy mapę występujących problemów. W rozdziale 7. Znalaziono jeszcze kilka nieścisłości dotyczących pewnych procesów np. zmiana granic administracyjnych portu Gdynia (s. 170), uogólnienie stwierdzające, że „kongestie towarzyszą działalności wszystkich portów” i określenie roli parkingów buforowych (s. 171). Nieco szkoda też, że Doktorantka nie naniosła obszarów konfliktów na mapę, a jedynie opisała ich lokalizację. Ostatnie uwagi mają jednak charakter drugorzędny.

W rozdziale 7.2 nt. zasięgu oddziaływań portu Autorka wyznaczyła strefy oddziaływania metodą „najbliższego sąsiedztwa (strefa I – zasięg 1 km, II- zasięg 2 km, III – zasięg 3km), określając jednocześnie za pomocą danych pochodzących z Narodowego Spisu Powszechnego z 2022 roku liczbę osób zamieszkujących te 3 strefy. To badanie, w bardzo przejrzysty sposób zilustrowany na mapach, dostarczyło informacji nt potencjału ludnościowego w kolejnych strefach. Na koniec jednak Doktorantka dokonała pewnego uproszczenia, przyjmując, że są to jednocześnie strefy „siły” oddziaływania portu na otaczające go strefy mieszkalne. Ogólnie rzecz biorąc, czym bliżej do strefy działalności portowej tym oddziaływanie powinny być silniejsze. W rzeczywistości jednak należałoby wziąć jednak pod uwagę szereg innych czynników warunkujących się pylenie, rozchodzenie się hałasu i wibracji (tj. np. przeważające kierunki wiatrów, ukształtowanie terenu, lokalny mikroklimat itp.). Taka analiza bardzo utrudniłoby realizację badań, więc zrozumiałe jest w tej kwestii uproszczone podejście Autorki. Warto byłoby opatrzyć jednak tą decyzję odpowiednim komentarzem.

W rozdziale 7.3 Doktorantka przedstawiła wyniki przeprowadzonej przez siebie ankiety (zgodnie z zasadami prowadzenie ankiet formularz ankiety załączyła w Załączniku 1). Jak pisze Autorka „kwestionariusz został skierowany do mieszkańców Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia (szczególnie do mieszkańców dzielnic i osiedli przyportowych), kierowany do respondentów techniką nielosowego doboru próby (snowball sampling), tak aby celować w grupę mieszkańców obszarów sąsiadujących z portem. Wyniki tej ankiety są jedną z największych wartości rozprawy. Potencjalnie wyniki ankiet mogłaby dać jeszcze ciekawsze rezultaty dotyczące odbioru uciążliwości przez mieszkańców, gdyby zostały przedstawione w sposób, z który ma charakter przestrzenny i pokazuje zależności przyczynowo-skutkowe (powinny prezentować wyniki na mapach). Np. badania dotyczące: częstotliwości i poziomu odczuwania emisji zapylenia z terenów portowych (Ryc. 7.9), częstotliwości i poziom odczuwania emisji odor/zapachu z terenów portowych (Ryc. 7.10., częstotliwości i poziomu odczuwania emisji hałasu z terenów portowych (Ryc. 7.11), byłoby bardzo ciekawe badanie, gdyby oprócz podania danych liczbowych pokazywało jeszcze przestrzenny rozkład odpowiedzi, czyli w których dzielnicach problem rysuje się w sposób najbardziej wyraźny. Można byłoby wówczas

wnioskować jakie obszary są emitentami uciążliwości. W przedstawieniu statystycznym problemu niestety tracimy ten kontekst.

W przypadku przeprowadzonych ankiet nasuwa się także myśl, że na potrzeby rzetelności naukowej warto by skomentować ich wyniki i wskazać wyraźnie rozdział między wypowiedziami mieszkańców, którzy wyrażają swoje opinie na dany temat, oraz stanowiskiem Badaczki – w chwili obecnej ta granica jest słabo czytelna. Warto by też zastanowić się dla równowagi nad przeprowadzeniem ankiety "w drugą stronę" – odpowiadająca jak władze portu widzą swoje relacje z otoczeniem (okazało by się wówczas m. in., że zarządy portów prowadzą szereg działań, nagradzanych nawet w skali międzynarodowej, w ramach współpracy z miastem i mieszkańcami). Ten brak równowagi Doktorantka w pewnym stopniu rekompensuje w kolejnym rozdziale (**rozdział 8.**), gdzie podała działania portów na rzecz społeczeństwa (Przegląd działań portu w Gdańsku, Gdyni i Zespole portowym Szczecin-Świnoujście- rozdziały 8.1., 8.2, 8.3). W zestawieniach tych warto by jednak wskazać źródła informacji. Niezwykle interesujące wyniki, w dużym stopniu niepokojące z punktu widzenia planowania przestrzennego, przedstawiono na ryc. 7.18, gdzie prawie połowa respondentów stwierdziła, że wadą portu jest jego „rozwój przestrzenny” (!). Taka odpowiedź oznacza niestety, że zrozumienie dla zależności gospodarczych między portem a miastem jest bardzo słabe wśród mieszkańców sąsiedztwa portu. Mimo, że wynik ten jest złagodzony odpowiedzią na temat chęci wyprowadzki (ryc. 7.20), pozostawia olbrzymie pole do współpracy na linii zarządy portów – władze miast – mieszkańcy i potwierdza stwierdzenie Autorki, że „przeprowadzona analiza ujawniła istotny problem, jakim jest brak trwałego osadzenia partycypacji społecznej w strukturach funkcjonowania portów morskich w Polsce” (s. 222). Niezwykle ciekawe są też odpowiedzi wskazujące, że mieszkańcy wskazują na zarządy portów jako na ciała, odpowiedzialne za poprawę przestrzeni publicznej wokół ich miejsca zamieszkania, mimo, że są to ewidentne kompetencje samorządów (Ryc. 7.23).

W tab. 8.4. Doktorantka przedstawiła zgodność analizowanych działań portów z modelem zielonego portu. Poziom zgodności określiła na zasadzie uznaniowej, nadając wybranym przez siebie cechom, które zdaniem Autorki charakteryzują zielony port, 3 stany: częściowo zgodny, zgodny w wysokim stopniu, brak danych. Nie wiemy jednak na jakiej podstawie (jakiego kryterium) określono poziom zgodności z modelem np. ile czynników było ocenionych pozytywnie/ile negatywnie, żeby uzyskać poziom wysokiego spełnienia zgodności z modelem.

Ze względu na uznaniowy i tym samym mocno uogólniający charakter oceny zgodności z modelem zielonego portu, nieco dyskusyjne jest zastosowanie w dalszym kroku metody bonitacji punktowej (Galiński i in., 2013), polegającej w tym przypadku na przypisaniu poszczególnym stopniom zgodności wartości liczbowych: wysoka zgodność – 2 pkt. częściowa zgodność – 1 pkt. oraz brak danych – 0 pkt. Stworzone na tej podstawie wynikowe zestawienie oceniające poziom realizacji koncepcji zielonego portu przez dany port (Ryc. 8.1.) przedstawia zatem również wynik uogólniony. Jest jednak jednocześnie pierwszą próbą w Polsce, a przynajmniej pierwszą znaną Recenzentce, takiej oceny.

Podsumowanie rozprawy jest nieco chaotyczne i w kilku miejscach przedstawia jako wnioski zdania, które nie były przedmiotem niniejszej rozprawy lub nie były wystarczająco udokumentowane np. *„Dynamiczny rozwój portów morskich, szczególnie w XX w. oraz na początku XXI w. spowodował, że wraz z ich rozbudową oraz wzrostem wielkości przeładunków, zaczęły one wywierać coraz silniejszy*

wpływ na otoczenie" (s. 226). W badaniach nie podano też np. ani jednego przypadku udokumentowanego zrzutu wód w portach morskich a jedynie 1 doniesienie prasowe nt. temat w odniesieniu do rzeki Odry (Autorka podaje: „W toku badań ustalono, że działalność portowa przyczynia się do degradacji środowiska morskiego m.in. poprzez bezpośredni zrzut ścieków do wód w wyniku spływu powierzchniowego lub świadomej działalności antropogenicznej, a także pośrednio przez systemy śródlądowe" (s. 226). Również fragment tekstu: „Na bezpośrednie oddziaływanie działalności portowej w Gdańsku narażeni są mieszkańcy dzielnic, takich jak: Nowy Port, Letnica, Przeróbka, Młyniska, Stogi, częściowo mieszkańcy północno-wschodniego fragmentu Śródmieścia oraz wschodniej części Brzeźna. W Gdyni natomiast na uciążliwości narażeni są szczególnie mieszkańcy południowo-zachodniej części Oksywie, południowej części Obduża, południowowschodniej części Pogórza, północno-wschodniego fragmentu Chyloni i Leszczynek, a także północnego krańca Grabówka" (s. 230), choć najprawdopodobniej prawdziwy, nie ma bezpośredniego poparcia w badaniach – Doktorantka przyjęła takie założenie przy badaniach ankietowych, że najbardziej narażone są dzielnice położone najbliżej portu, po czym do jej mieszkańców skierowała ankiety, których wyniki wyrażały niezadowolenie mieszkańców. W tym kontekście trudno się zgodzić w pełni z przeprowadzoną przez Autorkę weryfikacją postawionych wcześniej hipotez, choć bez wątpienia duża część z nich została zweryfikowana.

Zatem, w Podsumowaniu zaobserwowano szereg nieścisłości metodycznych i pewnych nadinterpretacji wyników. Jednocześnie jednak, Doktorantka w wielu przypadkach wykonała bardzo rozległe i ciekawe analizy, część z nich jako pierwsza w Polsce, które przyniosły wiele niezwykle ciekawych rezultatów. Uznać też należy, że w większości założone sobie cele zostały osiągnięte.

5. Uwagi redakcyjne

Praca jest ogólnie dobrze zredagowana, zarówno pod względem opracowania tekstu jak i zawartych w pracy rycin. Pracę czyta się bardzo dobrze – napisana jest dobrą polszczyzną z użyciem właściwej terminologii profesjonalnej. Autorka w stopniu bardzo dobrym opanowała słownictwo związane z gospodarką morską i działalnością portów morskich, wykazując się w tym zakresie znaczącą wiedzą. W pracy nie zaobserwowano istotnych błędów stylistycznych i literowych.

6. Podsumowanie i wniosek końcowy

Zgodnie z Art. 13. Ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki „rozprawa doktorska, przygotowywana pod opieką promotora, powinna stanowić oryginalne rozwiązanie problemu naukowego lub artystycznego oraz wykazywać ogólną wiedzę teoretyczną kandydata w danej dyscyplinie naukowej lub artystycznej, a także umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej lub artystycznej”.

Rozprawa Pani mgr Sandry Żukowskiej pt. „**Koncepcja zielonego portu na wybranych przykładach z Polski**” jest aktualnym zestawieniem wiedzy na temat działań polskich portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście w zakresie monitorowania i ochrony środowiska przyrodniczego oraz redukcji uciążliwości oddziałujących na społeczności sąsiadujące z portem w ujęciu założeń koncepcji zielonego portu.

Doktorantka sprawnie posługuje się narzędziami analitycznymi, wie skąd i jak pozyskiwać dane badawcze (np. GIS, BDOT, TransStat). Nieco gorzej należy ocenić umiejętności Doktorantki w zakresie interpretacji i syntezy wyników: tu pojawiają się pewne uproszczenia (np. założenie, że artykuły prasy codziennej prezentujące reakcje mieszkańców otoczenia portu, stanowią materiał obiektywnie przedstawiający rzeczywistość), niedoprecyzowania (np. brak informacji nt. sposobu opracowania danych pochodzących z TransStat, co uniemożliwia ocenę uzyskanych wyników) i nadinterpretacje (np. odnoszenie emisji spalin do globalnych zmian politycznych bez wskazania realnych zależności w tym zakresie). Są to pewne słabości metodologiczne, które sprawiają, że nie wszystkie elementy pracy są w tym samym stopniu wiarygodne, i które powinny być wyeliminowane poprzez zastosowanie odpowiedniego rygoru naukowego przed ewentualnym drukiem pracy.

Rozprawa stanowi zatem oryginalne rozwiązanie problemu naukowego i dowodzi umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej, choć jeszcze ciągle z pewnymi potknięciami.

Konkludując, stwierdzam, iż rozprawa doktorska Pani mgr Sandry Żukowskiej zatytułowana „**Koncepcja zielonego portu na wybranych przykładach z Polski**”, mimo zawartych w niej pewnych uchybień, ma charakter nowatorski i podejmuje ważny i słabo dotychczas rozpoznany badawczo temat i odpowiada standardom przyjętym dla prac doktorskich w naukach społecznych, w dyscyplinie naukowej Geografia Społeczno-Ekonomiczna i Gospodarka Przestrzenna. Przedstawiona do recenzji rozprawa spełnia wymogi zgodne z Ustawą o stopniach i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki. Niniejszym przedkładam Radzie Dyscypliny Geografia Społeczno-Ekonomiczna i Gospodarka Przestrzenna wniosek o przyjęcie rozprawy i o dopuszczenia do publicznej obrony.

