

## Streszczenie

Dynamiczny rozwój portów morskich, szczególnie w XX i na początku XXI w. spowodował, że wraz z ich rozwojem i wzrostem wolumenu ładunków zaczęły one wywierać coraz większy negatywny wpływ na otoczenie. Głównym wyzwaniem stała się potrzeba zrównoważenia ich rozwoju gospodarczego z rozwojem społecznym przy możliwie najmniejszej ingerencji w stan środowiska. Prowadzi to do rozwoju inicjatyw proekologicznych w portach.

Koncepcja zielonego portu stanowi współczesną odpowiedź branży portowej na nowe wyzwania, niekiedy utożsamiana jest z nowym modelem rozwoju portów. Proces transformacji w kierunku zielonych portów łączy implementacje zrównoważonych praktyk biznesowo-technologicznych z odpowiedzialnością środowiskową i społeczną, zachowując równowagę między efektami środowiskowymi a korzyściami ekonomicznymi.

Problematyka badawcza pracy obejmuje rozwój koncepcji zielonego portu na przykładzie portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Polsce tj. w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Zasadniczym celem dysertacji była identyfikacja i weryfikacja tej koncepcji na gruncie nauki i praktyki. Dotychczasowe badania w tym kierunku zorientowane były na aspekcie środowiskowym. W dysertacji został on poszerzony o autorską perspektywę społeczno-przestrzenną.

W pracy zidentyfikowano główne uciążliwości związane z działalnością eksploatacyjną i inwestycyjną portów, wskazano, że sąsiedztwo portów poprzez zwiększoną ekspozycję na hałas i zanieczyszczenia powietrza wpływa na pogorszenie jakości życia mieszkańców dzielnic przyportowych. Badanie kwestionariuszowe skierowane do mieszkańców tych dzielnic wykazało, że uciążliwości związane z działalnością portową stanowią dla mieszkańców codzienny problem, a podejmowane przez porty działania są postrzegane jako mało efektywne. Mimo otwartości na dialog i współpracę z portami poziom zaufania mieszkańców do tych instytucji pozostaje niski.

W ramach badań przeprowadzono pogłębione analizy literaturowe oraz wykorzystano modelowanie GIS, pozwalając na kompleksową ocenę stanu środowiskowego, społecznego i gospodarczego portów. Autorka opracowała narzędzie analityczne w postaci matrycy zielonego portu. Matryca ta posłużyła do oceny wdrażania działań związanych z realizacją koncepcji zielonego portu w polskich portach objętych badaniem. Dzięki niej wykonano ocenę poszczególnych portów z uwzględnieniem zagadnień społecznych, środowiskowych i gospodarczych.

Badania wykazały wysoką aktywność portów w zakresie realizacji działań zgodnych z założeniami koncepcji zielonego portu, szczególnie w komponencie środowiskowym. Koncepcja zielonego portu, pomimo obecności w polityce rozwoju portów, nie jest jednak dostatecznie osadzona w ich w dokumentach strategicznych. Zdaniem przedstawicieli portów działania prośrodowiskowe wynikają głównie z motywacji ekonomicznych oraz wizerunkowych.

Na podstawie przeprowadzonych badań zidentyfikowano dwie główne grupy problemów, które utrudniają wdrożenie koncepcji zielonych portów. Pierwsza z nich ma charakter finansowo-technologiczny. Zaliczają się do niej wysokie koszty inwestycji i modernizacji wyposażenia portowego, przestarzałą infrastrukturę i suprastrukturę, brak nowych (bardziej ekologicznych) technologii. Druga z nich o charakterze organizacyjno-społecznym dotyczy skoncentrowania uwagi portów na innych priorytetach, braku strategicznego planowania, niedoboru wykwalifikowanej w tym zakresie kadry, niskiej świadomości wpływu portów na środowisko, braku wytycznych dotyczących wdrażania koncepcji zielonych portów (co utrudnia zapewnienie spójności i porównywalności działań), opór wśród partnerów biznesowych przed wdrażaniem nowych rozwiązań generujących dodatkowe koszty oraz brak zainteresowania społecznego wspieraniem zielonych inicjatyw realizowanych przez porty.

Na sukces wdrażania koncepcji zielonych portów wpływają zwiększone możliwości finansowe i organizacyjne portów, a także szeroka dostępność do innowacji technologicznych.

Polskie porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej wykazują zróżnicowany poziom zaawansowania we wdrażaniu koncepcji zielonego portu. Liderami w działaniach prośrodowiskowych okazały się porty trójmiejskie – w Gdyni i Gdańsku. Zespół portowy Szczecin-Świnoujście, mimo niższej oceny, również podejmuje znaczące kroki w kierunku wdrażania rozwiązań prośrodowiskowych, koncentrując się na modernizacji infrastruktury oraz poprawie efektywności energetycznej. Badania wykazały, że najwyższe wartości uzyskał komponent środowiskowy i gospodarczy, a najniższy społeczny. W przypadku komponentu społecznego najwyższy wynik osiągnął port gdański, natomiast w odniesieniu do komponentu środowiskowego i gospodarczego najwyżżej ocenione zostały porty w Gdyni i Gdańsku.

Polskie porty stoją przed wieloma wyzwaniami społeczno-gospodarczymi, technologicznymi, polityczno-prawnymi i środowiskowymi, a koncepcja zielonego portu postrzegana jest jako współczesny kierunek ich rozwoju. Z przeprowadzonych badań wynika, że polskie porty znajdują się na obiecującej ścieżce transformacji w kierunku zielonych portów, jednak konieczne są dalsze intensywne działania, aby w pełni mogły ten status osiągnąć.