



Sopot, 3 września 2021 r.

Dr hab. Henryk Woźniak,
emerytowany profesor UG
b. pracownik w Katedrze Logistyki
oraz Katedrze Bankowości i Finansów UG

RECENZJA
rozprawy doktorskiej
Stefana Schomakera

pt.

**Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung von
Nachhaltigkeitskriterien in ausgewählten deutschen Regionen**

*(Kształtowanie infrastruktury transportu przy uwzględnieniu kryteriów rozwoju
zrównoważonego w wybranych regionach Niemiec)*

Praca doktorska wykonana pod kierunkiem
dr hab. Tomasza Kwarciańskiego, prof. US

Promotor pomocniczy - dr Marta Mańkowska

Uwagi wstępne

Ocenę pracy doktorskiej Pana **Stefana Schomakera** wykonano na podstawie pisma Przewodniczącego Rady Naukowej Instytutu Ekonomii i Finansów Uniwersytetu Szczecińskiego, **Pana dr hab. Stanisława Hońko, prof. US**, z dnia 14 lipca 2021 roku, znak 81/21/EiF, który zwrócił się z prośbą o przyjęcie przeze mnie obowiązków recenzenta tej pracy. Praca została zakwalifikowana do dziedziny nauk ekonomicznych.

Recenzja została przygotowana w oparciu o postanowienia art. 11-15 *Ustawy o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki z dnia 14 marca 2013 roku (tekst jednolity z dnia 3 czerwca 2016)*, a przede wszystkim z uwzględnieniem treści art. 13 ust. 1 zawierającego wymóg, by rozprawa doktorska stanowiła oryginalne rozwiązanie problemu naukowego

 1

oraz dowodziła, że jej autor wykazuje się ogólną wiedzą teoretyczną w danej dyscyplinie naukowej i posiada umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej.

Na zawartość merytoryczną recenzji pracy doktorskiej Pana Stefana Schomakera składają się:

- 1) *opinia dotycząca trafności wyboru problematyki badawczej, stopnia oryginalności podjętego problemu badawczego a także naukowego charakteru dysertacji,*
- 2) *ocena sformułowania i realizacji celów badawczych, hipotez i doboru metod badawczych,*
- 3) *ocena struktury pracy i jej wartości merytorycznej,*
- 4) *opinia na temat wiedzy teoretycznej doktoranta w dyscyplinie naukowej, którą zajmował się w dysertacji,*
- 5) *szczegółowe uwagi i spostrzeżenia odnośnie do treści i redakcji pracy,*
- 6) *podsumowanie i konkluzja.*

1. **Opinia dotycząca trafności wyboru problematyki badawczej, stopnia oryginalności podjętego problemu badawczego, a także naukowego charakteru dysertacji**

W związku z tym, że przedłożona dysertacja dotyczy wybranych regionów Niemiec, zapoznałem się z trzema istotnymi opracowaniami dotyczącymi problematyki planowania infrastruktury drogowej Niemiec, a mianowicie; „**Bundesverkehrswegeplan 2030**” (2016), (*Federalny plan dróg transportowych 2030*), „**Grünbuch nachhaltige Planung der Verkehrsinfrastruktur. Zur Transformation des Bundesverkehrswegeplans 2030**” (2018) (*Zielona księga, zrównoważone planowanie infrastruktury transportu. Transformacja planu dróg federalnych*) i „**Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurfssfassung für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur**” (2016) (*Podręcznik metodologiczny dla potrzeb planowania sieci dróg federalnych. Projekt dla Federalnego Ministerstwa Transportu i Cyfrowej Infrastruktury*).

Federalny Plan Infrastruktury Transportowej (BVWP) 2030 został uchwalony przez niemiecki Bundestag 2 grudnia 2016 r. – prawie rok po uchwaleniu w Paryżu **Światowego Porozumienia Klimatycznego**. BVWP zakłada inwestycje w infrastrukturę drogową do 2030 roku, w rzeczywistości do 2050 roku, bo ekspansję i



nowe projekty budowlane za ponad 40 mld euro należy zrealizować dopiero po 2030 roku. **Rok 2050 jest rokiem dekarbonizacji Niemiec** i emisje CO₂ z ruchu muszą zostać zredukowane o co najmniej 95 %. Ruch pasażerski w Niemczech do 2030 r. wzrośnie o **12,2%** w porównaniu z 2010 r. (roczny wzrost o 0,6%). W tym samym okresie praca przewozowa w ruchu towarowym wzrośnie jeszcze bardziej - o **38%**. Dlatego w wielu punktach sieci istnieje konieczność rozbudowy i realizacji nowych inwestycji. Z łącznej kwoty **270 mld euro około 70 % zostanie przeznaczone na modernizację i remonty istniejących elementów infrastruktury transportu.**

Co ciekawe, **1300 projektów dróg i autostrad federalnych BVWP 2030 nie opierało się na koncepcji sieciowej, systemowej**, ale było listą życzeń lobby budowlanego i polityków z landów, miast i z okręgów wyborczych. Ponad jedna trzecia tych projektów drogowych to obwodnice, które, jak pokazują raporty urbanistyczne, rzadko w wystarczającym stopniu odciążają ruch tranzytowy. To się zmieni – element efektywności sieciowej zyska na znaczeniu.

Rozbudowa dróg może spowodować dalszy wzrost ruchu samochodów osobowych i ciężarowych, zamiast rozwiązywać problemy związane z jego zagęszczeniem. Oznacza to groźbę wzrostu emisji gazów cieplarnianych, zawłaszczania kolejnych obszarów ziemi, ingerencji w przyrodę i krajobraz. Przyjazne rozwiązania dla środowiska i korzystne kosztowo rozwiązania długo nie były popularne. **To spowodowało, że po raz pierwszy strategiczna ocena oddziaływania na środowisko (SEA) jest częścią BVWP 2030, której celem jest uwzględnienie kwestii środowiskowych na początkowym etapie.** Również po raz pierwszy umożliwiono wczesny udział społeczeństwa w tym procesie. Obok analizy korzyści i kosztów uwzględniono planowanie przestrzenne i wykorzystano ocenę rozwoju obszarów miejskich, które również promowały projekty o pilnym charakterze. **W programie BVWP 2030 oceniono ponad 2000 projektów transportowych, co ciekawe – wpłynęło około 40.000 opinii różnych środowisk.**

Zarówno na poziomie międzynarodowym, jak i europejskim Niemcy zobowiązały się do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju zgodnie z Agendą ONZ 2030 i z własną krajową strategią zrównoważonego rozwoju, przy wykorzystaniu zbioru wskaźników zrównoważonego rozwoju, opracowywanych i monitorowanych przez właściwe instytucje.

Federalny Plan Infrastruktury Transportowej 2030 zawiera cele, które odpowiadają zrównoważonemu rozwojowi i określają redukcję emisji oraz

ograniczenie zajmowania kolejnych obszarów gruntów. Strategie zrównoważonego rozwoju zostały również opracowane na poziomie krajów związkowych.

W kontekście przedstawionych informacji tematyka i zakres badań podjętych przez **Pana Stefana Schomakera są istotne, aktualne i mają znaczący charakter poznawczy jak również praktyczny.** Sformułowany główny cel w recenzowanej pracy odnosi się do konkretnych, realnych warunków ekonomiczno-społecznych Niemiec. Doświadczenia kraju o przestrzennie intensywnym „obciążeniu” infrastrukturą drogową dostarczają ponadto polskim pracownikom naukowym, ale również praktykom, ciekawego materiału poznawczego. W związku z powyższym dysertacja spełnia wartościowy postulat możliwości szerszego wykorzystania. **Trafność doboru tematu rozprawy i użyteczność prezentowanych w niej badań nie budzą zatem wątpliwości.**

2. Ocena sformułowania i realizacji celów badawczych, hipotez i doboru metod badawczych

Problematyka zrównoważonego rozwoju może być prezentowana zarówno na poziomie globalnym, europejskim, krajowym i **regionalnym**. Globalne, europejskie i krajowe cele zrównoważonego rozwoju wymagają postrzegania infrastruktury transportowej w kontekście zrównoważonego rozwoju i naukowego monitorowania. **Głównym celem pracy** jest analiza i prezentacja wpływu infrastruktury transportowej na zrównoważony rozwój regionu. Na podstawie tych wyników sformułowano warianty działań na rzecz realizacji zrównoważonego rozwoju regionu w powiązaniu z infrastrukturą transportową. Cel główny wymagał określenia warunków zrównoważonego rozwoju oraz wpływu infrastruktury transportowej na region. Wiąże się z tym istota zrównoważonego rozwoju oraz zrównoważenia ekologicznego, ekonomicznego i społecznego na poziomie regionalnym.

Określony przez Autora problem badawczy zmierzał do wyjaśnienia, jaki wpływ ma infrastruktura transportowa (drogowa) na **rozwój środowiska (aspekt ekologiczny) oraz na rozwój gospodarczy i społeczny regionu**. Ponadto należało odpowiedzieć na pytanie, **jakie działania w zakresie infrastruktury transportowej są niezbędne do promowania zrównoważonego rozwoju regionu.**

Dla potrzeb analizy Doktorant wykorzystał właściwie dobrane wskaźniki charakteryzujące odpowiednio poziom zrównoważenia ekologicznego, ekonomicznego i społecznego, aby zmierzyć poziom zrównoważenia rozwoju regionu. Wyboru regionów dla potrzeb analizy Doktorant dokonał za pomocą trzech kluczowych danych. Kraje związkowe porównywano na podstawie **gęstości zaludnienia, produktu krajowego brutto oraz odsetka zajętej powierzchni osadniczej i komunikacyjnej (drogowej) w całkowitej powierzchni kraju**. Okazuje się, że kraj związkowy **Meklemburgia-Pomorze Przednie** posiada najniższe wartości wymienionych charakterystyk, **Nadrenia Północna-Westfalia** najwyższe, a **Dolna Saksonia** plasuje się w średnim przedziale wartości w porównaniu do innych krajów związkowych. Taki dobór jednostek przestrzennych dla potrzeb przyjętej analizy wydaje się być logiczny, aczkolwiek na mapie projektów federalnych **Meklemburgia - Pomorze Przednie** robi wrażenie obszaru mniej istotnego, ze znanymi trendami rozwoju społeczno-gospodarczego. Ta uwaga ma oczywiście charakter dyskusyjny.

Z punktu widzenia oceny metodyki pracy naukowej, obok sformułowania celu badawczego, istotna jest także **prawidłowość postawionych hipotez badawczych**, jak również sposób i zakres ich weryfikacji dzięki wykorzystaniu odpowiednich metod.

Autor sformułował **hipotezę główną**, zgodnie z którą **INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA MA WPŁYW NA ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ REGIONÓW W NIEMCZECH**.

Ponieważ zrównoważony rozwój obejmuje trzy wymiary: środowisko, gospodarkę i kwestie społeczne, hipoteza główna stanowiła punkt wyjścia dla sformułowania **hipotez pomocniczych, uzupełniających**, które konkretyzują wybrane relacje i które podlegały również weryfikacji.

Biorąc za układ odniesienia równowagę środowiska naturalnego (aspekt ekologiczny), sformułowano **pierwszą hipotezę pomocniczą** w brzmieniu; **rozwój regionalnej infrastruktury transportowej jest zrównoważony ekologicznie.** Za wartość docelową, specyficzną dla każdego regionu, będącą środkiem do jego zrównoważonego rozwoju, Autor przyjął ograniczenie **dziennego przyrostu powierzchni zasiedlenia i komunikacji**. Wartość docelowa dla całej Republiki Federalnej Niemiec wynosi maksymalnie 30 ha dziennie i wywodzi się z niemieckiej strategii zrównoważonego rozwoju. Ta hipoteza pomocnicza została zweryfikowana przy wykorzystaniu wskaźnika, wykazującego bezpośredni, mierzalny związek między poziomem równowagi ekologicznej, a poziomem gęstości infrastruktury transportowej

odniesionej do hektara powierzchni. Analiza ekologiczna badanych regionów dotyczyła problemu, czy badany region osiągnie docelową wartość dziennego wzrostu powierzchni zasiedlenia i transportu w 2030 roku. Wiązała się z tym weryfikacja pierwszej **hipotezy uzupełniającej**, że rozwój regionalnej infrastruktury transportowej jest zrównoważony pod względem ekologicznym.

Inne wymiary zrównoważonego rozwoju zostały przeanalizowane z perspektywy społeczno-ekonomicznej. Wiąże się z tym **druga hipoteza pomocnicza**, że **duże zagęszczenie infrastruktury komunikacyjnej nie jest wystarczającym warunkiem pozytywnego rozwoju społeczno-gospodarczego regionu**. Aby zweryfikować tę hipotezę, wykorzystano odpowiedni zbiór wskaźników, które charakteryzują sytuację społeczno-gospodarczą regionu. Ta hipoteza określa również związek między zrównoważonym rozwojem regionu, a istniejącą infrastrukturą transportową.

Dwie wymienione hipotezy określają potencjalny wpływ regionalnej infrastruktury transportowej na zrównoważony rozwój regionu. W ten sposób uzupełniają główną hipotezę sformułowaną na wstępie.

Z uwagi na funkcje infrastruktury transportowej dokonano analizy zależności między gęstością zaludnienia regionu, a gęstością infrastruktury transportowej. W związku z tym sformułowano **trzecią hipotezę**, że **istnieje statystycznie dodatnia korelacja między gęstością zaludnienia, a gęstością infrastruktury transportowej regionu**.

Ta zależność jest istotna, ponieważ wysoka gęstość zaludnienia jest równoznaczna z dużym zapotrzebowaniem na mobilność (ruch osobowy), a tym samym na infrastrukturę drogową. Wraz ze wzrostem gęstości zaludnienia zmniejsza się jednak wzrost gęstości infrastruktury komunikacyjnej, ponieważ dodatkowa populacja może korzystać z istniejącej infrastruktury komunikacyjnej, zanim będzie konieczna rozbudowa. Chodziło jednocześnie o sprawdzenie hipotezy, że duże zagęszczenie infrastruktury komunikacyjnej nie jest wystarczającym warunkiem pozytywnego rozwoju społeczno-gospodarczego regionu

Do osiągnięcia zamierzenia badawczego Doktorant wykorzystał w pracy **analizę wtórną**, a dla potrzeb analizy istniejące, dostępne i bogate dane. Do analizy empirycznej wykorzystano bazy danych Urzędu Statystycznego Unii Europejskiej (Eurostat) oraz Federalnego Urzędu Statystycznego Republiki Federalnej Niemiec (Destatis). Wykorzystano również bazę danych Federalnego i Krajowego Urzędu Statystycznego (baza regionalna Niemcy) oraz bazę danych Federalnego Instytutu Badań Budowlanych, Urbanistycznych i Przestrzennych (BBSR).

W świetle przedstawionych wywodów można stwierdzić, że praca **S. Schomakera** odpowiada standardom i wymogom dysertacji naukowej. Autor w sposób jednoznaczny sformułował i zweryfikował hipotezę główną oraz trzy hipotezy pomocnicze.

3. Ocena struktury pracy i jej wartości merytorycznej

Rozprawa składa się z wstępu, pięciu rozdziałów i zakończenia, obejmujących łącznie 319 strony tekstu, bibliografia liczy 261 pozycji, spis rysunków 59 pozycji, a spis tabel – 53 pozycji. Bogatym uzupełnieniem jest 27 załączników. Struktura pracy jest logiczna, spójna merytorycznie i nie budzi zastrzeżeń.

W pierwszym rozdziale pracy szczegółowo zaprezentowano istotę, cechy, klasyfikację i funkcje infrastruktury transportowej, która w literaturze jest charakteryzowana najczęściej w kontekście funkcji ekonomicznych. Chodzi generalnie o wpływ infrastruktury transportowej na gospodarkę kraju jako całości i poszczególne regiony. Ponieważ infrastruktura transportowa przyczynia się do rozwoju regionów, oznacza to jej związek z różnymi aspektami rozwoju zrównoważonego.

Rozdział drugi prezentuje zróżnicowane aspekty zrównoważonego rozwoju, przy czym Autor pokazuje światowy i europejski kontekst tego problemu w aspekcie ewolucji koncepcji i stanowisk instytucji międzynarodowych i krajowych.

Globalny proces dalszego rozwoju celów zrównoważonego rozwoju zaowocował aktualną Agendą ONZ 2030, opublikowaną w 2015 r., która zawiera łącznie 17 sformułowanych celów. Globalne i europejskie wytyczne oraz rozumienie i koncepcje zrównoważonego rozwoju można znaleźć również w strategiach rozwoju Republiki Federalnej Niemiec. *Rozdział drugi stanowi zatem swojego rodzaju grunt teoretyczny dla analiz prezentowanych w dalszych częściach pracy.*

Rozdział trzeci objaśnia wpływ infrastruktury transportowej na zrównoważony rozwój regionu. W rozdziale tym zaprezentowano przegląd i wybrano do analizy empirycznej wskaźniki zrównoważonego rozwoju. To między innymi wskaźniki objaśniające istotę zrównoważonego rozwoju formułowane przez ONZ na poziomie globalnym oraz analogiczne wskaźniki na poziomie europejskim i krajowym. Z tego zbioru Doktorant wybrał do analizy empirycznej określony zbiór wskaźników odnoszących się do środowiska (ekologii) i służących do opisu sfery społeczno-

gospodarczej, które - w kontekście oddziaływania infrastruktury transportowej na środowisko - mogły posłużyć do analizy zrównoważonego rozwoju badanych regionów.

Rozdział czwarty zawiera analizę empiryczną i pokazuje wpływ infrastruktury transportowej na zrównoważony rozwój regionu przy zastosowaniu odpowiedniej metodologii badań. Celem jest wyjaśnienie hipotezy głównej, zgodnie z którą infrastruktura transportowa ma wpływ na zrównoważony rozwój regionów w Niemczech. *Wiąże się z tym zbadanie drugiej hipotezy, że rozwój regionalnej infrastruktury transportowej jest zrównoważony ekologicznie.*

Hipotezy pomocnicze uzupełniają hipotezę główną i są również weryfikowane w ramach analizy empirycznej. Wprowadzenie do analizy empirycznej oparto na podstawie modelu infrastruktury transportowej. W modelu analizowany jest problem, jakie konkretnie czynniki mają związek z infrastrukturą transportową. Sprawdzone to za pomocą analizy regresji.

Analiza środowiskowa (ekologiczna) wykorzystuje wskaźnik dziennego przyrostu powierzchni zasiedlenia i ruchu w połączeniu z wynikami prognozy w celu sprawdzenia, czy istnieje zrównoważenie ekologiczne badanych rejonów.

Analiza społeczno-ekonomiczna wykorzystuje łącznie 7 wskaźników i ocenia dane z jednostek administracyjno-przestrzennych wybranych regionów za okres od 2008 do 2015 roku. Do tych 7. wskaźników zaliczono; **rozwój populacji, całkowite saldo migracji, bilans osób dojeżdżających do pracy, stopa bezrobocia, wskaźnik zatrudnienia, przychody gospodarstw domowych, produkt krajowy brutto.** Kwalifikując konkretne dane do kwantyli lub grup przyporządkowano odpowiednio punkty jednostkom administracyjnym w regionach. Suma punktów dla wszystkich siedmiu wskaźników społeczno-ekonomicznych pozwoliła na objaśnienie sytuacji w tych jednostkach. Liczbę punktów uzyskanych we wszystkich siedmiu wskaźnikach powiązano z gęstością infrastruktury komunikacyjnej dostępnej w każdej jednostce administracyjnej, aby określić wpływ infrastruktury transportowej na sytuację społeczno-gospodarczą w badanym regionie. Wyniki uzupełnia analiza potrzeb transportowych regionów.

Na podstawie analizy empirycznej i uzyskanych z niej informacji Autor przedstawił w **rozdziale piątym** różne możliwości projektowania infrastruktury transportowej w kontekście zrównoważonego rozwoju wybranych regionów. W tym celu zaprezentowano długoterminowe plany rozbudowy infrastruktury transportowej

prezentowane w Federalnym Planie Infrastruktury Transportowej 2030. Autor skoncentrował się w szczególności na uwarunkowaniach rozbudowy infrastruktury transportowej, które wynikają z analizy empirycznej. Rozdział uzupełniają propozycje konkretnych działań w zakresie projektowania infrastruktury transportowej w analizowanych regionach.

4. Opinia na temat wiedzy teoretycznej doktoranta w dyscyplinie naukowej, którą zajmował się w dysertacji

Pan **Stefan Schomaker** wykazał się dobrą znajomością wiedzy teoretycznej, zarówno w bezpośrednim obszarze jego zainteresowań naukowych – , w tym zwłaszcza w zakresie wiedzy dotyczącej polityki zrównoważonego rozwoju, funkcjonowania transportu (ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury transportowej), czy złożonych aspektów rozwoju społeczno-ekonomicznego. Z uwagi na układ odniesienia, jakim są regiony, za oczywistą należy przyjąć niezbędną wiedzę Doktoranta z zakresu stosowania instrumentów polityki regionalnej. Doktorant umiejętnie stosuje narzędzia analizy statystycznej oraz formułuje właściwe wnioski w wyniku ich wykorzystania.

5. Szczegółowe uwagi i spostrzeżenia odnośnie do treści i redakcji pracy

Problemy poruszane w recenzowanej pracy zostały przedstawione w sposób rzeczowy i wyczerpujący. Cele, przedmiot i podmiot badania zdeterminowały treść i znaczącą objętość pracy (łącznie 250 stron tekstu). Korzystając, jako recenzent z możliwości prezentowania również uwag krytycznych, wskazuję na nie poniżej;

1. **Wybór Meklemburgii-Pomorza Przedniego** do analizy wydaje się być dyskusyjny, ponieważ bez weryfikacji przyjętych założeń można było przewidzieć wynik końcowy. Potwierdzają to wnioski końcowe na s. 212 pracy. Mapa infrastruktury drogowej, ubytek ludności po zjednoczeniu Niemiec, tempo wzrostu gospodarczego regionu – to fakty potwierdzające takie przypuszczenie. Wydaje się, że włączenie do analizy jednego z takich regionów, jak np. **Badenia Wirtembergia**, czy **Bawaria** - dało by również interesujący materiał porównawczy. *Wpływ infrastruktury transportu na środowisko naturalne wykazują przede wszystkim regiony o wysokim stopniu i tempie rozwoju.*



2. Na stronie 134 Doktorant dokonuje proporcjonalnego do powierzchni podziału docelowej wielkości 30 ha dziennego przyrostu powierzchni na potrzeby osadnictwa i transportu w Niemczech na analizowane regiony, co wydaje się być pewnym uproszczeniem. Wiadomo, jak to jest z przydatnością stosowania miar średnich. *Wydaje się, że lepszym rozwiązaniem były by konsultacje z ekspertami od transportu i środowiska o ich wyobrażeniu w tej kwestii w odniesieniu do tych trzech regionów.*

3. Miernik powierzchni transportowej „ukrywa” strukturę jakości infrastruktury, dokładniej - jej kategorii. Dla porównania; w **Nadrenii-Północnej Westfalii** długość autostrad wynosi **2.216 km**, w **Dolnej Saksonii – 1434 km** i w **Meklemburgii Pomorzu Przednim – 554 km**. (por.; *Die Bundesverkehrswege und deren Entwicklung bis 2030, März 27, 2020*).

Autostrady i drogi federalne pełnią rolę ponadregionalną, ale przyczyniają się do istotnej poprawy jakości ruchu w obrębie regionu. Ten problem został w zasadzie pominięty, gdy tymczasem program federalny koncentruje się przede wszystkim na modernizacji systemu autostrad. Sądzę, że uzupełniające pokazanie przykładów dobowej intensywności ruchu na wybranych, istotnych fragmentach autostrad, ew. miejsc z regularnymi zatorami (wąskie gardła), mogło by lepiej pokazać stan faktyczny, również z uwagi na obciążenie środowiska naturalnego.

6. Podsumowanie i konkluzja

Biorąc pod uwagę przedstawioną charakterystykę rozprawy, za jej pozytywną oceną przemawia fakt, że wpisuje się ona w ciąg aktualnych i potrzebnych badań nad wpływem istotnych elementów infrastruktury gospodarczej i społecznej na obciążenie środowiska naturalnego i dążenie do realizacji założeń polityki rozwoju zrównoważonego kraju i regionów. Próba kwantyfikacji określonych zależności przyczynowo – skutkowych, które mogą być wykorzystane do kreowania i oceny skuteczności takiej polityki, podkreśla znaczenie dysertacji.

Rozprawa spełnia zatem warunki określone w **Ustawie o stopniach naukowych i tytule naukowym**, w związku z czym opowiadam się za skierowaniem recenzowanej pracy do dalszego postępowania kwalifikacyjnego.

Sopot 03.09.2021 r.

Henryk Woźniak

