

Elżbieta Marciszewska, Jana Pieriegud

Procesy konwergencji a rozwój infrastruktury transportowej

Ekonomiczne Problemy Usług nr 60, 154-164

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

ELŻBIETA MARCISZEWSKA
JANA PIERIEGUD¹

PROCESY KONWERCENCJI A ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

STRESZCZENIE

Konwergencja w ekonomii oznacza efekt doganiania (*catch-up effect*). Konwergencja realna to zdolność gospodarek słabiej rozwiniętych do szybszego wzrostu gospodarczego, w rezultacie którego początkowa różnica w poziomie rozwoju w stosunku do krajów bogatszych z czasem zanika, choć wszystkie kraje czy regiony jednocześnie się rozwijają, ale w różnym tempie. Szczególną rolę w procesie realnej i regionalnej konwergencji przypisuje się transportowi, a przede wszystkim rozwojowi infrastruktury transportowej, dzięki której wzrasta dostępność regionów i kraju.

W prezentowanym tekście podjęto próbę wskazania na relacje pomiędzy konwergencją realną a rozwojem infrastruktury transportowej.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej przyniosło nowe możliwości w zakresie wykorzystania funduszy unijnych do współfinansowania projektów infrastrukturalnych, co pozytywnie wpływa na przyśpieszenie rozwoju infrastruktury drogowej, kolejowej i lotniczej. Fundusze strukturalne przyczynią się zapewne do wzrostu konwergencji polskich regionów.

Należy podkreślić, że na razie nie osiągnięto znaczącej poprawy jakości infrastruktury transportowej oraz jej dostępności. Niedorozwój infrastruktury transportowej hamuje istotnie proces „doganiania” przez Polskę (i jej regiony) gospodarki europejskiej.

KONWERCENCJA REALNA W ŚWIETLE TEORII EKONOMII

Konwergencja (łac. *convergere*, zbierać się, upodabniać się) w ekonomii oznacza efekt doganiania (*catch-up effect*). Konwergencja realna to zdolność gospodarki słabiej rozwiniętej do szybszego wzrostu gospodarczego, w rezultacie

¹ dr hab. prof. SGH Elżbieta Marciszewska – Katedra Transportu, Kolegium Zarządzania i Finansów Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie,

dr Jana Pieriegud – Katedra Transportu, Kolegium Zarządzania i Finansów Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie

którego początkowa różnica w poziomie PKB w przeliczeniu na mieszkańca w stosunku do krajów bogatszych z czasem zanika².

Współczesne rozważania nad konwergencją osadzone są głównie w ekonomii wzrostu gospodarczego (*economic growth theory*)³. Do połowy lat 50. ubiegłego wieku kapitał fizyczny (maszyny, urządzenia, infrastruktura) postrzegano z jednej strony jako kluczowy czynnik, a z drugiej – główną barierę wzrostu i rozwoju ekonomicznego. W najbardziej rozpowszechnionym do lat 80. XX w. modelu Solowa (*exogenous or neoclassical growth model*) wzrost nie zależał od inwestycji w kapitał rzeczowy lub ludzki; mogły one przyspieszyć tempo wzrostu jedynie w krótkim okresie⁴. W dłuższej perspektywie wzrost zależał od zewnętrznie danego, egzogenicznego postępu technicznego.

Przedstawiciele teorii wzrostu endogenicznego (*endogenous growth theory*) uchylają prawo malejących przychodów z zastosowanego kapitału, gdyż przy zastosowaniu szerszej definicji kapitału i rozszerzeniu jej również na kapitał ludzki i wiedzę przychody z jego zastosowania nie powinny być malejące. Znajduje się tu obszar działań państwa, polegających na promowaniu inwestycji i pobudzaniu skłonności do oszczędzania⁵. Inwestycje w technologie i wiedzę powodują powstawanie pozytywnych efektów zewnętrznych. W teorii wzrostu endogenicznego to one przede wszystkim są źródłem zjawiska konwergencji⁶.

Teorie wzrostu endogenicznego umożliwiają również zrozumienie, dlaczego w niektórych wypadkach konwergencja nie następuje, a różnice między krajami lub regionami zwiększają się. Zgodnie z hipotezą dywergencji (polaryzacji) im bogatszy jest region, tym szybciej może się rozwijać. Im większe jest techniczne uzbrojenie pracy, a więc ilość kapitału przypadająca na jednego zatrudnionego, tym większy jest przychód z inwestycji. Kraje i regiony dysponujące dużymi zasobami kapitału ludzkiego mogą zwiększać dystans do mniej zamożnych regionów (krajów), gdyż są w stanie szybciej i efektywniej wdrażać nowe technologie (*technological catch-up*)⁷. Według J. G. Williamsona do zwiększania się różnic między regionami dochodzi w początkowych stadiach

² Słownik ekonomiczny NBP, <http://www.nbportal.pl>.

³ Zob. Ł. Jabłoński, Teorie rozwoju gospodarczego a konwergencja ekonomiczna, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Rzeszowskiego nr 13, s. 163.

⁴ A. Wojtyna, Polityka ekonomiczna a wzrost gospodarczy, „Gospodarka Narodowa”, nr 6/1995, s. 3.

⁵ Ibidem.

⁶ T. Geodecki, Procesy konwergencji i polaryzacji w regionach Unii Europejskiej, Zeszyty Naukowe nr 714, AE w Krakowie, 2006, s. 76.

⁷ K. Gawlikowska-Hueckel, Procesy rozwoju regionalnego w Unii Europejskiej. Konwergencja czy polaryzacja, Wyd. UG, Gdańsk 2002, s. 104.

rozwoju kraju ze względu na szybszy wzrost ośrodków dobrze prosperujących; w dalszych etapach następuje międzyregionalna konwergencja⁸.

Z różnych modeli wzrostu wynikają odmienne typy konwergencji. W modelu wzrostu Solowa zakłada się podobieństwo podstawowych parametrów opisujących różne gospodarki. Z później opracowanych modeli wynika, że w rzeczywistości różnią się one znacznie, zatem konwergencja, o ile zachodzi, powoduje zbliżanie się przez każdą z gospodarek do stanu równowagi, różnego dla każdej z nich. Zbliżanie się do różnych stanów równowagi nie jest równoznaczne ze zmniejszaniem się różnic w dochodzie *per capita* między krajami i regionami, mimo że konwergencja następuje. Zatem dysproporcje w stopniu ich rozwoju mogą się utrzymywać. Jest to konwergencja warunkowa. Jako absolutną konwergencję określa się tendencję biedniejszych gospodarek do szybszego wzrostu, bez względu na stan równowagi charakterystyczny dla każdej z nich. Parametr obydwu typów konwergencji opisuje się literą β (konwergencja beta)⁹.

Wyróżnia się także typ σ -konwergencji (konwergencja sigma). Opisuje on zmniejszanie się rozproszenia dochodów *per capita* w czasie. Jeżeli dyspersja PKB się zmniejsza i następuje konwergencja sigma, to dzieje się tak w wyniku szybszego rozwoju państw biedniejszych i występowania konwergencji typu beta. Jednak następująca konwergencja beta (ujemny współczynnik kierunkowy funkcji regresji) nie musi zapewniać zmniejszania dyspersji poziomów PKB, jest zatem warunkiem koniecznym, lecz niewystarczającym do zaistnienia konwergencji sigma. β -konwergencja może natomiast występować bez σ -konwergencji i objawiać się prześcignięciem przez regiony biedne regionów bogatych z zachowaniem poprzedniego rozproszenia dochodów (zmieniają się tylko miejsca w rankingu). Może też się okazać, że mimo szybszego wzrostu regionów biedniejszych rozproszenie dochodów nie zmniejsza się lub powiększa¹⁰.

W Unii Europejskiej od początku lat 90. XX w. obserwuje się występowanie procesów konwergencji realnej, chociaż ich tempo było w poszczególnych krajach różne. W przypadku Irlandii realna konwergencja doprowadziła do nadrobienia wielowiekowych zaniedbań i do przegonienia w stosunkowo krótkim czasie innych krajów UE pod względem poziomu PKB na mieszkańca. Nieco wolniejsza, ale również wyraźna tendencja do szybkiej konwergencji wystąpiła w Hiszpanii i Portugalii¹¹.

⁸ T. Kudłacz, Zróżnicowanie rozwoju regionalnego w Polsce na tle sytuacji w Unii Europejskiej, w: Konkurencyjność miast i regionów, pod red. Z. Szymła, Materiały konferencyjne, AE w Krakowie, Kraków 2001, s. 12.

⁹ Cyt. za: T. Geodecki, op. cit., s. 77.

¹⁰ R.J. Barro, X. Sala-I-Martin, Convergence, „Journal of Political Economy”, vol. 100, nr 2 (April), 1992; cyt. za: T. Geodecki, op. cit., s. 77.

¹¹ Najwolniej proces ten (w ówczesnej UE-15) następował w Grecji, głównie na skutek popełnionych przez ten kraj błędów w polityce gospodarczej.

Wymieniane są cztery główne zjawiska, które pozwalają wyjaśnić proces konwergencji pomiędzy państwami UE¹²:

1. konwergencja wynika z neoklasycznej teorii wzrostu, a mianowicie wyższej produktywności krańcowej kapitału w krajach biedniejszych;
2. konwergencja ma miejsce, ponieważ słabiej rozwinięte kraje nadrabiają zapóźnienie technologiczne;
3. kraje biedniejsze przyłączając się do wspólnego rynku, miały relatywnie większe przyrosty korzyści płynących z handlu międzynarodowego, co powodowało konwergencję;
4. proces wzrostu związany jest z transformacją strukturalną, tj. przenoszeniem zasobów z sektorów mniej produktywnych do tych charakteryzujących się wysoką produktywnością.

Z kolei konwergencja nominalna to zbieżność zmiennych charakteryzujących politykę pieniężną w gospodarce krajów, które w wysokim stopniu skoordynowały swoją politykę gospodarczą. Wystąpienie zjawisk nominalnej konwergencji w zasadzie wymaga wprowadzenia wspólnej waluty, a co najmniej ścisłego powiązania kursów walutowych poszczególnych krajów, przy wysiłku na rzecz skoordynowania polityki budżetowej. W pełni zjawisko to występuje w przypadku przystąpienia kraju do unii ekonomicznej i walutowej.

W Unii Europejskiej proces konwergencji nominalnej jest bezpośrednio związany z procesem tworzenia Unii Gospodarczej i Walutowej (UGW). Warunkiem koniecznym do wejścia do tzw. strefy euro jest spełnienie wszystkich kryteriów zbieżności (konwergencji) nominalnej, a mianowicie pieniężnych (inflacja, stopa procentowa, kurs walutowy) oraz fiskalnych (deficyt budżetowy, dług publiczny)¹³.

W Unii Europejskiej zjawiska nominalnej konwergencji wystąpiły pod koniec lat 90. ubiegłego wieku, kiedy zdecydowano wprowadzić wspólną walutę – euro. Mimo że między krajami występowały ogromne różnice w zakresie stosowanej polityki makroekonomicznej, skali nierównowagi i wyników gospodarczych, w ciągu kilku lat nastąpiła nominalna konwergencja: spadła inflacja i stopy procentowe, a kurs walutowy nabrał cech stabilności. Uważa się, że było to przede wszystkim efektem przekonania uczestników rynku finansowego, że wszystkie te kraje wypełnią kryteria konwergencji i wprowadzą euro. W Grecji, która przystąpiła do strefy euro w roku 2001, opóźniona była również realna konwergencja.

¹² F. Caselli, S. Tenreyro, Is Poland the Next Spain, NBER Working Papers 11045, 2005; cyt. za: Źródła i perspektywy wzrostu produktywności w Polsce, IBS, Warszawa, grudzień 2006, s.13.

¹³ Dodatkowym warunkiem jakościowym udziałem w UGW jest również niezależność banku centralnego (funkcjonalna, finansowa, osobista).

KONWERGENCJA REGIONALNA A ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

Polityka regionalna to jeden z priorytetów Unii Europejskiej. Pośród jej celów jest wzrost konwergencji regionów (bez zakłócania rozwoju gospodarczego). Często dowodzi się, że w pierwszych stadiach konwergencji wewnętrzne różnice pod względem poziomu PKB *per capita* pomiędzy regionami rosną, gdy wzrost na poziomie ogólnokrajowym osiąga relatywnie wysoki poziom, czyli dochodzi do swego rodzaju konfliktu konwergencji ogólnokrajowej i regionalnej.

O atrakcyjności regionu we współczesnej gospodarce decyduje w dużej mierze dostępność transportowa¹⁴. W poszczególnych teoriach rozwoju regionalnego i wzrostu gospodarczego (zob. tabela 1) podkreśla się rolę połączeń komunikacyjnych w generowaniu dochodu (strategie rozwoju zrównoważonego i niezrównoważonego) lub jego międzyregionalnej redystrybucji (teorie polaryzacji oraz nowa geografia ekonomiczna), a także wskazuje się na inwestycje infrastrukturalne jako potencjalne źródło „wypychania” (teorie klasyczne) lub niezbędny do pobudzania wzrostu gospodarczego wydatek publiczny (teoria keynesowska), umożliwiający uzyskanie „efektów zewnętrznych” (nowa teoria wzrostu)¹⁵.

¹⁴ Różne podejścia do problematyki dostępności transportowej zostały szeroko zaprezentowane w: Dostępność transportowa. Aspekty teoretyczne i praktyczne, red. naukowa E. Załoga, Zeszyty Naukowe nr 538, Ekonomiczne Problemy Usług nr 33, Szczecin 2009.

¹⁵ P. Rosik, M. Szuster, Rozbudowa infrastruktury transportowej a gospodarka regionów, Wyd. Politechniki Poznańskiej, Poznań 2008, s. 48.

Tabela 1

Rola infrastruktury transportu w teoriach rozwoju regionalnego i wzrostu gospodarczego

Teoria	Autorzy	Rola infrastruktury transportowej
Klasyczne teorie lokalizacji i aglomeracji	Weber, Lösch, Marshall, Hoover, Isard, Thünen, Predohl	Rola punktów węzłowych jako głównego czynnika lokalizacyjnego.
Teorie polaryzacji	Perroux, Myrdal, Hirschmann, Pottier, Lasuèn	Inwestycja infrastrukturalna jako jednostka motoryczna prowadząca do procesu kumulatywnego i efektów regresywnych (dalsza polaryzacja); z drugiej strony – możliwa szybsza dyfuzja innowacji; „efekt osiowy” a „efekt tunelu”.
Strategie rozwoju zrównoważonego i niezrównoważonego	Nurkse, Rosenstein-Rodan, Nijkamp, Hirschman	Strategia rozwoju przez infrastrukturę (w skrajnym przypadku „wielkie pchnięcie” infrastrukturalne) kontra strategia rozwoju akceptująca przejściowy niedostatek urządzeń infrastrukturalnych.
Modele keynesowskie	Keynes, Harrod, Domar	Akceptowanie popytowych efektów inwestycji infrastrukturalnych w krótkim okresie; konieczność interwencji państwa.
Neoklasyczny model Solowa	Solow	Infrastruktura jako potencjalne źródło „wypychania” kapitału prywatnego.
Nowa teoria wzrostu	Barro, Aschauer	Infrastruktura (edukacja, instytuty badawcze, ochrona zdrowia) jako pośredni czynnik wzrostu lub (w modelach akcentujących rolę kapitału publicznego) infrastruktura jako bezpośredni czynnik wzrostu.
Nowa geografia ekonomiczna	Krugman, Baldwin, Fujita, Ottaviano, Martin	Obniżenie kosztów transakcyjnych i dalsza polaryzacja regionalna wynikająca z delokalizacji firm w kierunku bogatych regionów; potencjalne efekty różniące się

Teoria	Autorzy	Rola infrastruktury transportowej
		w zależności od charakteru inwestycji (infrastruktura wewnątrzregionalna kontra międzyregionalna)

Źródło: P. Rosik, M. Szuster, op. cit., s. 48 oraz opracowanie własne.

Najczęściej stosowanymi metodami badania związków między inwestycjami infrastrukturalnymi w transporcie a rozwojem regionalnym są¹⁶:

1. badania wpływu dostępności transportowej na rozwój regionalny za pomocą wskaźników prostych (np. gęstość sieci drogowej i kolejowej) oraz złożonych (np. z wykorzystaniem metod taksonomicznych);
2. ekonometryczne estymacje produktywności infrastruktury;
3. analiza wpływu inwestycji infrastrukturalnych na decyzje lokalizacyjne przedsiębiorstw.

Rozwój regionów w Polsce charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem¹⁷. Wyróżnia się województwo mazowieckie, które jest ponad dwa razy bogatsze (PKB *per capita*) niż najuboższe. Jak pokazała analiza procesu konwergencji w 16 polskich województwach oraz 45 polskich podregionach, przeprowadzona w latach 1995–2005 na podstawie kształtowania się wskaźnika wartości dodanej brutto (GVA) *per capita*, województwo mazowieckie było najszybciej rozwijającym się regionem (tzw. zwycięzca); bardzo dynamicznie rozwijały także województwa wielkopolskie i łódzkie („doganiające”). Wśród regionów „tracących” znalazły się województwa: dolnośląskie, pomorskie, śląskie i zachodniopomorskie; pozostałe znalazły się w grupie „przeigranych”¹⁸.

W procesie konwergencji regionów ważną rolę odgrywają fundusze unijne. Pomoc strukturalna w niektórych przypadkach faworyzuje konwergencję krajową (Irlandia), podczas gdy w innych wydaje się dążyć do zwalczania efektów polaryzacji aktywności gospodarczej (Hiszpania). Doświadczenia wskazują jednak, iż poziom, jaki osiąga wymiennie konwergencja regionalna i krajowa, częściowo zależy od przestrzennej struktury działalności gospodarczej i zasiedlenia danego kraju¹⁹. Z kolei system administracyjno-osadniczy kraju determinuje zróżnicowanie dochodu w przestrzeni, co wpływa na wielkość popytu na usługi

¹⁶ P. Rosik, M. Szuster, op. cit., s. 49.

¹⁷ Zob. K. Malaga, P. Kliber, Konwergencja i nierówności regionalne w Polsce w świetle neoklasycznych modeli wzrostu, AE w Poznaniu, Poznań 2007.

¹⁸ P. Rosik, M. Szuster, op. cit., s. 91-96.

¹⁹ Nowe partnerstwo dla spójności – konwergencja, konkurencyjność, współpraca, Komisja Europejska, Bruksela 2004, s. 148-149.

transportowe oraz na potrzeby w zakresie budowy i modernizacji sieci infrastruktury transportowej²⁰.

Fundusze strukturalne (m.in. Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego – EFRR, Fundusz Spójności – FS) przyczyniły się istotnie do rozwoju infrastruktury transportowej w wielu krajach członkowskich, m.in. w Hiszpanii, gdzie rozbudowano i zmodernizowano sieć drogową, kolejową, a także główne porty morskie i lotnicze²¹.

Największym beneficjentem polityki regionalnej UE stała się w bieżącym dziesięcioleciu Polska. Łączna wartość środków Funduszu Spójności (wraz z ISPA) przyznanych Polsce na lata 2000–2006 to ponad 5,6 mld euro. Środki te zostały rozdysponowane w 130 projektów, w tym w 111 przedsięwzięciach inwestycyjnych. W sektorze transportu ze wsparcia FS korzysta 38 projektów²².

W ramach Sektorowego Programu Operacyjnego „Transport” w latach 2004–2006 na realizację 1377 projektów przeznaczono 28,2 mld zł, z czego 18,4 mld zł pochodziło z budżetu unijnego. W nowej perspektywie budżetowej 2007–2013 w ramach PO „Infrastruktura i Środowisko” na realizację projektów transportowych przewidziano 19,07 mld euro, w tym 16,13 mld euro z FS oraz 2,94 mld euro z EFRR. Głównymi beneficjentami są dwaj najwięksi zarządcy infrastruktury w Polsce: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) oraz PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK).

Wyniki analizy przeprowadzonej przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (MRR) (m.in. za pomocą modelu HERMIN) pokazały, że fundusze unijne w latach 2004–2007 miały pozytywny wpływ na regionalną konwergencję w Polsce²³. Wraz z absorpcją unijnych funduszy w latach 2007–2013 Polska powinna osiągnąć prawie 70% poziomu EU-25 w 2020 r. Uboższe regiony podniosą swój rozwój, przekraczając próg 80% średniej krajowej (z wyjątkiem regionu podkarpackiego), jednakże luka pomiędzy najbogatszymi województwami (mazowieckim, śląskim i dolnośląskim) a średnią krajową (i resztą regionów) powiększy się²⁴.

²⁰ T. Komornicki, P. Śleszyński, G. Węclawowicz, O potrzebie nowej wizji rozwoju sieci infrastruktury transportowej w Polsce, „Przegląd Komunikacyjny” nr 6/2006, s. 17.

²¹ W latach 1989-2005 z funduszy europejskich Hiszpania otrzymała 97,7 mld EUR, z czego 87% stanowiły środki EFRR oraz 13% środków pochodziło z FS. Prawie 50 mld euro z tej kwoty przeznaczono na finansowanie projektów infrastrukturalnych. Zob. więcej: J. Piecuch, Wykorzystanie funduszy strukturalnych i funduszu spójności w Hiszpanii, Materiały konferencyjne, AE w Krakowie, 15-16 maja 2003, s. 17.

²² Zgodnie z zasadami wdrażania FS projekty mogą być realizowane do roku 2010 włącznie.

²³ Ocena postępów Polski w konwergencji z krajami UE oraz wpływ funduszy unijnych na gospodarkę w latach 2004-2007, MRR, Warszawa, lipiec 2008.

²⁴ K. Piech, Konwergencja regionów w Polsce – wpływ funduszy unijnych, w: Fundusze unijne i przedsiębiorstwa w rozwoju nauki i gospodarki, Materiały konferencyjne, Uniwersytet Jagielloński, 17-18 stycznia 2008 r., s. 16.

DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA POLSKICH REGIONÓW

Analiza dostępności infrastruktury transportowej na poziomie polskich regionów (województw) wskazuje na jej zróżnicowany poziom. Na przykład średnia gęstość sieci kolejowej w Polsce w końcu 2008 r. wynosiła 5,7 km na 100 km², zaś gęstość dróg kołowych o nawierzchni twardej wyniosła 83,5 km na 100 km². Największą gęstością sieci kolejowej – która jest w Polsce uwarunkowana historycznie – charakteryzują się województwa śląskie, opolskie, lubuskie i dolnośląskie. Natomiast do najlepiej wyposażonych w sieć drogową należą województwa położone w centralnej i południowej Polsce, przede wszystkim świętokrzyskie i małopolskie, a także opolskie i śląskie. Najlepszą dostępnością drogową i kolejową charakteryzowały się regiony i podregiony relatywnie bogate, położone w centrum i na południu Polski.

Wyniki analiz wpływu infrastruktury drogowej w Polsce na wielkość produkcji i efektywność kapitału rzeczowego przeprowadzone dla Polski na poziomie powiatów są podobne do wyników badań w innych krajach. Współczynnik przy zmiennej „gęstość dróg” jest dodatni i przyrost długości dróg o 1% przynosi zwiększenie wartości produkcji sprzedanej o 0,056% na poziomie powiatów. Z kolei „wzrost nakładów infrastruktury drogowej (długość dróg w km) na jednostkę majątku produkcyjnego” przynosi wzrost efektywności tego majątku o 0,31%²⁵.

W 2008 r., na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, opracowana została metodologia obliczania wskaźnika międzygałęziowej dostępności transportowej Polski. Ma ona służyć m.in. ocenie skutków budowy i modernizacji sieci transportowej, ujętej w programach operacyjnych. W modelu założono, iż dostępność transportowa jest miarą ogólną i powinna być opisana poprzez dwie kategorie miar²⁶:

1. dostępność do sieci transportowych, która określona została na podstawie identyfikacji w regionie danego rodzaju infrastruktury, w sensie ilościowym i jakościowym;
2. rzeczywistą dostępność przestrzenną, która ma zasadniczy wpływ na porównania międzyregionalne, mierzoną faktycznym czasem przejazdu w poszczególnych sieciach transportowych, z uwzględnieniem znaczenia poszczególnych relacji pomiędzy ośrodkami osadniczymi.

Otrzymany wskaźnik dostępności jest syntetyczną miarą wzajemnej potencjalnej dostępności czasowej najważniejszych krajowych ośrodków

²⁵ A. Domańska, Wpływ infrastruktury na rozwój regionalny, PWN, Warszawa 2006, s. 194-195.

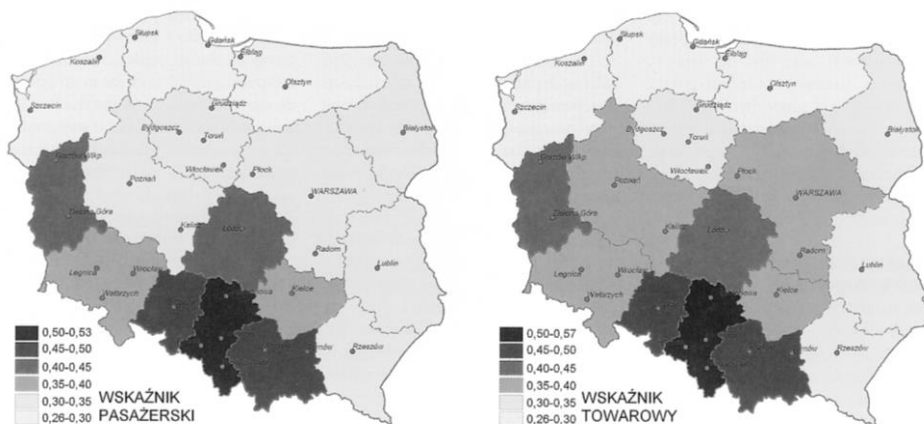
²⁶ T. Komornicki, W. Pomianowski, P. Rosik, P. Śleszyński, Co z tą infrastrukturą? Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej obszaru Polski, „Infrastruktura Transportu” nr 5/2009, s. 22-24.

osadniczych, uwzględniający wszystkie podstawowe gałęzie transportu (drogowy, kolejowy, lotniczy i żegluga śródlądowa w proporcji do ich udziału w pracy przewozowej) oraz jest ważony poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego. Miara może być obliczona oddzielnie dla przewozów towarowych i pasażerskich, a ponadto w podziale na 16 województw.

Wyniki obliczeń oraz interpretację graficzną wskaźnika międzygałęziowej dostępności transportowej przedstawiono na rysunku 1. Może on przybierać wartości od 0 do 1, przy czym najwyższa wartość obrazuje sytuację, w której wszystkie drogi mają najwyższe parametry techniczno-funkcjonalne i przebiegają w linii prostej pomiędzy poszczególnymi ośrodkami²⁷.

Rysunek 1

Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej Polski w 2008 r.



Źródło: T. Komornicki, W. Pomianowski, P. Rosik, P. Śleszyński, op. cit., s. 24.

Najwyższe wartości wskaźnika osiągnęło województwo śląskie, a następnie opolskie i małopolskie, natomiast najniższe wartości osiągnęły województwa położone na północy kraju (zachodniopomorskie, pomorskie i warmińsko-mazurskie).

²⁷ Ibidem.

PODSUMOWANIE

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej przyniosło nowe możliwości w zakresie wykorzystania funduszy unijnych do współfinansowania projektów infrastrukturalnych, co pozytywnie wpływa na przyspieszenie rozwoju infrastruktury drogowej, kolejowej i lotniczej. Oczekuje się, że fundusze strukturalne przyczynią się do wzrostu konwergencji polskich regionów.

Należy stwierdzić, że na razie nie osiągnięto znaczącej poprawy jakości infrastruktury transportowej oraz jej dostępności²⁸. Niedorozwój infrastruktury transportowej hamuje istotnie proces „doganiania” przez Polskę gospodarki europejskiej. Dotyczy to zarówno całego kraju, jak i poszczególnych jego regionów.

SUMMARY

RELATIONS BETWEEN THE CONVERGENCES PROCESSES AND THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE

The theory of convergence, also called as the „catch-up effect”, generally states that poorer economies (regions) tend to grow at faster rates than the richer ones. Economic convergence assumes that all countries or regions are growing, but at different speeds. The significant role in real and regional convergence processes belongs to transport, especially transport infrastructure development.

The paper presents relations between economic convergence and transport infrastructure development. The accession of Poland to the European Union creates new possibilities through the EU structural funds, which has a positive influence on acceleration transport infrastructure development in Poland. Even though poor quality of transport infrastructure slows down economic convergence between Poland and the EU-27.

Translated by Jana Pieriegud

²⁸ W ostatnim Global Competitiveness Report 2009-2010 według indeksu syntetycznego infrastruktury (tzw. drugi filar) Polskę umieszczono na 103 miejscu wśród 134 krajów objętych badaniem przy ogólnej 46 pozycji w rankingu konkurencyjności. Najgorzej Polska wypadła pod względem jakości infrastruktury drogowej (127 miejsce).