POTOMACC. Dostęp ludności do rynku (PKB, rynek pracy) a dostępność potencjałowa w kontekście konwergencji regionalnej i spójności terytorialnej

Termin: 2025-01-27 - 2029-01-26

Kierownik: Piotr Rosik

Wykonawcy: Patryk Duma, Sławomir Goliszek, Tomasz Komornicki, Marcin Mazur, Piotr Rosik, Barbara Szejgiec-Kolenda, Rafał Wiśniewski, Julia Wójcik

Instytucja zamawiająca: Narodowe Centrum Nauki
Numer projektu: 2024/53/B/HS4/00304

(projekt OPUS)

Infrastruktura transportowa łączy ludzi i zwiększa dostępność rynku. Ale czy zawsze jednocześnie zmniejsza dysproporcje w dostępności, prowadzi do spójności terytorialnej i tzw. konwergencji dostępnościowej? Jakie są relacje pomiędzy konwergencją dostępnościową a konwergencją dochodową na poziomie krajowym, a jakie na poziomie regionalnym? Model dostępności potencjałowej, wykorzystujący różnice w długości podróży (wg tzw. half-life), a także wskaźnik dyspersji dostępności potencjałowej (PAD), pozwala na wielokryterialne spojrzenie na długoterminowe skutki rozbudowy infrastruktury transportowej w dowolnej skali przestrzennej (np. regionalnej, krajowej, europejskiej). Jednak związki pomiędzy konwergencją dostępnościową a konwergencją dochodową są szczególnie złożone i zależą od szeregu czynników działających w dłuższej perspektywie w ramach powiązanych ze sobą faz rozwoju kraju i regionu w kontekście rozwoju infrastruktury, przestrzennego rozkładu potencjału gospodarczego i ludnościowego oraz udziału komponentów infrastrukturalnego i ludnościowego w zmianach dostępności dla poszczególnych dekad procesów inwestycyjnych. Głównym celem projektu „POTOMACC. Ludność, dostęp do rynku (PKB, rynek pracy) i dostępność potencjałowa w kontekście konwergencji regionalnej i spójności terytorialnej" jest wielokryterialna analiza powiązań pomiędzy procesami spójności gospodarczej i terytorialnej, a także wzajemnych relacji w układzie rdzeń-peryferie pomiędzy triadą agregatów, tj. 1) ludnością, 2) PKB (rynek) oraz 3) rozwojem infrastruktury transportowej (rozumianym jako zmiany dostępności) w długim okresie czasu w różnych skalach przestrzennych (Europa i Polska) z wykorzystaniem modelu potencjału, dla różnych długości podróży (half-lives), przy użyciu metod takich jak: iloraz potencjału, dekompozycja dostępności potencjałowej, konwergencja dostępnościowa beta i sigma; wskaźnik dyspersji dostępności potencjałowej i modelowanie ekonometryczne (konwergencja dochodowa vs konwergencja dostępnościowa).

W ostatnich dziesięcioleciach w Europie następuje silna polaryzacja wzrostu liczby ludności pomiędzy tzw. europejskim rdzeniem a peryferiami, a także pomiędzy biegunami wzrostu i peryferiami w obrębie poszczególnych krajów europejskich, przy czym dynamika PKB na mieszkańca jest znacznie bardziej zróżnicowana, zarówno na poziomie krajowym (silne zróżnicowanie na trzy prędkości w grupach krajów w Europie), jak i na poziomie regionalnym. W Polsce w ostatnich dziesięcioleciach procesom urbanizacji i przyrostu ludności w aglomeracjach, wyludnianiu się dawnych terenów przemysłowych (Górny Śląsk, Łódź itp.) oraz terenów byłego Królestwa Kongresowego towarzyszyło w miarę jednolity, pod względem kierunków w przestrzeni, choć jednocześnie wysoce policentryczny, wzrost regionalnego PKB na mieszkańca. Tym samym w Polsce zmiany potencjału demograficznego i gospodarczego (globalnego PKB) były podobne w ujęciu przestrzennym, co skutkowało niewielkimi przestrzennymi zmianami w ilorazie potencjałów, szczególnie w przypadku podróży długodystansowych.

Zmieniające się uwarunkowania przestrzennego rozkładu ilorazu potencjałów gospodarczego i ludnościowego, w tym nowe kluby konwergencji w Europie (Europa trzech prędkości) oraz dynamiczny rozwój infrastruktury transportowej w krajach, które przystąpiły do UE po 2004 roku, dają nowe podstawy do szacowania wzajemnych relacji pomiędzy konwergencją gospodarczą, spójnością terytorialną i konwergencją dostępnościową. W Polsce nie przeprowadzono dotychczas analizy empirycznej zależności pomiędzy zmianami liczby ludności a wzrostem dostępności wynikającym z rozbudowy infrastruktury

transportowej. Celem projektu POTOMACC jest wypełnienie tej luki w badaniach empirycznych, zarówno na poziomie kontynentalnym, jak i w Polsce. Innowacyjny charakter badań będzie dotyczył m.in. uwzględnienia różnych faz/trajektorii zależności pomiędzy spójnością gospodarczą a spójnością terytorialną w długim okresie na różnych poziomach przestrzennych z wykorzystaniem wielu alternatywnych metod badawczych.