

Elżbieta Kryńska

Uniwersytet Łódzki

IMPLIKACJE ROZWOJU INFRASTRUKTURY DROGOWEJ DLA RYNKU PRACY – TEORIA I RZECZYWISTOŚĆ (NA PRZYKŁADZIE WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO)

1. Wstęp

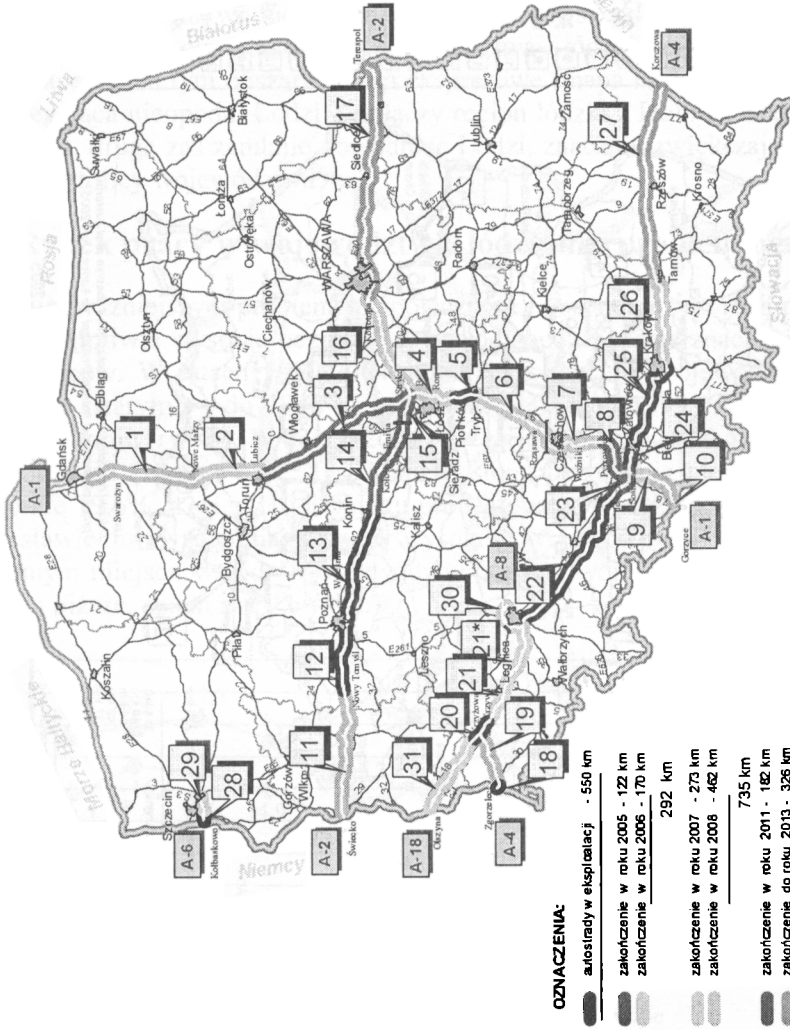
Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej stworzyło nowe perspektywy dla regionów w różnych dziedzinach. Jedną z nich jest niewątpliwie rozwój infrastruktury drogowej. Dokonuje się on już i będzie się dokonywać w przyszłości dzięki m.in. możliwościom wykorzystania środków Funduszu Spójności, przeznaczonych – jak wiadomo – dla słabiej rozwiniętych krajów UE na rozwój i modernizację infrastruktury transportowej i środowiskowej. Z Funduszu Spójności mogą być wspomagane szczególnie nakłady ponoszone na budowę i modernizację dróg lokalnych, regionalnych, krajowych i ekspresowych oraz autostrad [*Strategia...* 2003, s. 5]. Nie ulega wątpliwości, iż poprawa stanu infrastruktury drogowej przyniesie wiele znaczących skutków dla wielu dziedzin życia gospodarczego w skali całego kraju i jego poszczególnych regionów. Celem opracowania jest ocena implikacji rozwoju infrastruktury drogowej w odniesieniu do regionalnego rynku pracy w świetle ustaleń teoretycznych i sytuacji wybranego regionu – województwa łódzkiego.

2. Infrastruktura drogowa w województwie łódzkim – stan i rozwój

Województwo łódzkie położone jest w środku Polski – przez jego obszar przebiegają szlaki komunikacyjne o znaczeniu międzynarodowym i krajowym. Zlokalizowane są tu ciągi krajowej infrastruktury technicznej: drogowej, kolejowej, elektroenergetycznej, gazowniczej, telekomunikacyjnej i inne. Ocenia się jednak, iż stan i poziom rozwoju infrastruktury technicznej, a szczególnie drogowej, jest niedostateczny z punktu widzenia obecnego i przyszłego znaczenia gospodarczego regionu i prowadzi do ograniczenia zarówno napływu kapitału zewnętrznego, jak i tworzenia nowych miejsc pracy.



AUTOSTRADY - lata realizacji inwestycji



OZNACZENIA:

- autostrady w eksploatacji - 550 km
- zakończenie w roku 2005 - 122 km
- zakończenie w roku 2006 - 170 km
- 292 km
- zakończenie w roku 2007 - 273 km
- zakończenie w roku 2008 - 462 km
- 735 km
- zakończenie w roku 2011 - 182 km
- zakończenie do roku 2013 - 326 km

Razem autostrady w budowie i modernizacji: 1 535 km

Razem sieć autostrad w roku 2013 2 085 km

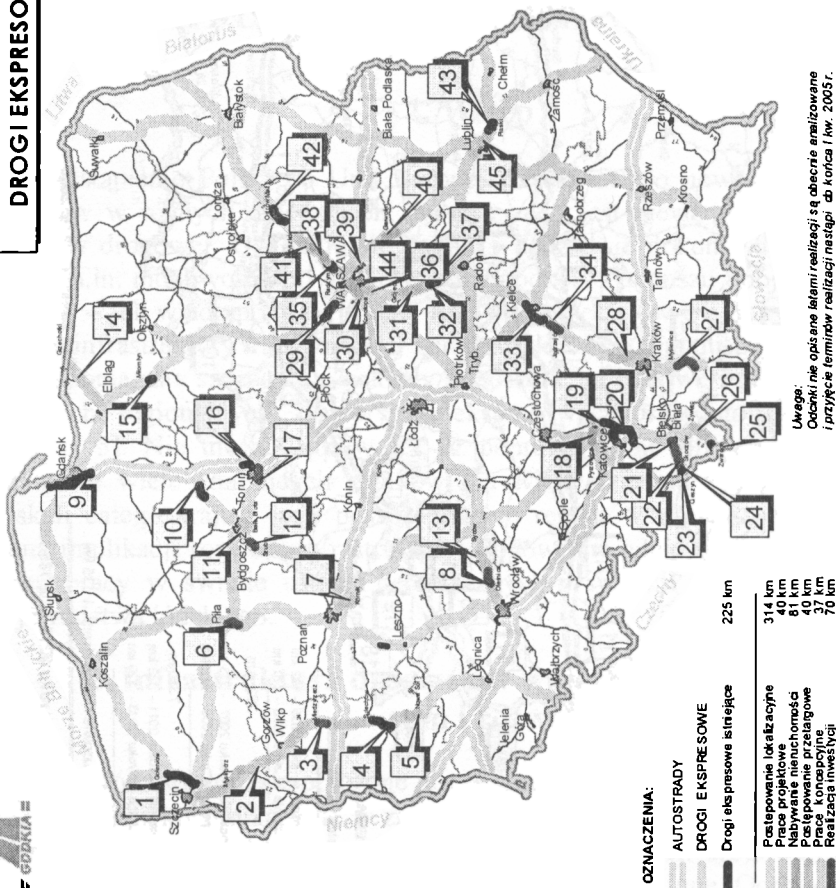
Stan na dzień 04.02.2005

Rys. 1. Mapa autostrad w Polsce
 Źródło: materiały udostępnione przez Główną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad.

Autostrada A1	562 km
1 Do roku 2007	91 km
2 Do roku 2008	61 km
3 2010 - 2011	141 km
4 2006 - 2008	40 km
5 Istniejąca	18 km
6 2006 - 2008	83 km
7 2007 - 2008	57 km
8 2009 - 2011	41 km
9 2006 - 2008	23 km
10 2005 - 2007	27 km
Autostrada A2	610 km
11 2005 - 2007	105 km
12 Istniejąca	51 km
13 Istniejąca	97 km
14 2004 - 2005	85 km
15 2004 - 2005	18 km
16 2006 - 2008	94 km
17 2010 - 2013	160 km
Autostrada A4	768 km
18 Istniejąca	2 km
19 2005 - 2007	50 km
20 Istniejąca	17 km
21 2002 - 2006	92 km
22 Istniejąca	92 km
23 Istniejąca	143 km
24 2003 - 2005	19 km
25 Istniejąca	16 km
26 2005 - 2008	94 km
27 2009 - 2013	77 km
28 2009 - 2013	166 km
Autostrada A6	28 km
29 Istniejąca	20 km
30 2004 - 2006	8 km
Autostrada A8	27 km
31 2005 - 2008	27 km
Autostrada A18	70 km
32 2004 - 2006	70 km

DROGI EKSPRESOWE - lata realizacji inwestycji

1	Isin, droga ekspres.	24	2002 - 2005
2	2004 - 2008	25	Isin, droga ekspres.
3	2004 - 2006	26	2004 - 2006
4	Isin, droga ekspres.	27	2004 - 2006
5	2004 - 2006	28	2006-2013
6	2004 - 2006	29	Isin, droga ekspres.
7	2005 - 2006	30	2006 - 2008
8	2004 - 2006	31	2005 - 2007
9	Isin, droga ekspres.	32	2005 - 2007
10	Isin, droga ekspres.	33	Isin, droga ekspres.
11	2006 - 2007	34	2004 - 2005
12	2004 - 2006	35	Isin, droga ekspres.
13	2007 - 2013	36	2005 - 2008
14	2004 - 2006	37	Isin, droga ekspres.
15	Isin, droga ekspres.	38	2005 - 2008
16	Isin, droga ekspres.	39	2007 - 2010
17	2003 - 2005	40	2005 - 2007
18	2004 - 2006	41	2004 - 2006
19	2005 - 2007	42	Isin, droga ekspres.
20	Isin, droga ekspres.	43	Isin, droga ekspres.
21	2003 - 2006	44	2005 - 2007
22	2003 - 2005	45	2007 - 2008
23	Isin, droga ekspres.		



Stan na dzień 04.02.2005

Rys. 2. Mapa dróg ekspresowych w Polsce

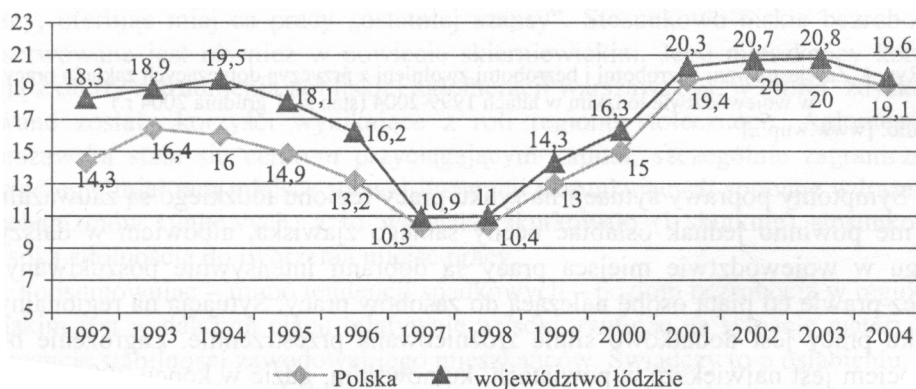
Źródło: materiały udostępnione przez Główną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad.

Na terenie województwa łódzkiego podjęto (i w najbliższym czasie będą podjęte) poważne inwestycje w infrastrukturę drogową. Przez województwo przebiegać będzie fragment autostrady A2 łączący Poznań z Warszawą (rys. 1). W 2005 r. zakończona zostanie budowa odcinka Konin–Stryków, w 2008 r. zaś Stryków–Warszawa. W tym samym roku zakończyć ma się budowa przebiegającego przez województwo łódzkie fragmentu autostrady A1 łączącej Stryków ze Śląskiem (a w dalszych latach z Trójmiastem). W ten sposób Stryków – niewielkie miasteczko położone kilkanaście kilometrów na północny-wschód od Łodzi – stanie się potężnym węzłem komunikacyjnym, miejscem skrzyżowania autostrady A1 i A2, a województwo łódzkie znacznie zwiększy swą dostępność drogową.

Dostępność komunikacyjną województwa łódzkiego poprawią również znajdujące się na tym obszarze drogi ekspresowe (mapa na rys. 2). Jedna z nich – przebiegająca nieopodal Łodzi – połączy region łódzki z Dolnym Śląskiem i autostradą A4, druga zaś zamknie obwodnicę Łodzi, znacznie zwiększając dostępność drogową stolicy województwa.

3. Rynek pracy w województwie łódzkim – problem bezrobocia

Najpoważniejszym problemem społecznym i gospodarczym regionu łódzkiego jest niewątpliwie wysokie bezrobocie, powodujące ubożenie znacznej części jego mieszkańców. W latach 1990-2004 stopa bezrobocia w województwie łódzkim (zarówno „starym” – do 1998 r., jak i „nowym” – od 1999 r.) była wyższa niż średnia w kraju (rys. 3). W końcu 2004 r. w województwie łódzkim było 218,3 tys. bezrobotnych (w tym 110,5 tys. kobiet), stopa bezrobocia ukształtowała się na poziomie 19,6%, a więc o 0,5 punktu procentowego wyższym niż w całym kraju. W zestawieniu uwzględniającym jej wysokość województwo łódzkie znalazło się na ósmym miejscu wśród 16 województw (siedem województw miało stopy bezrobocia niższe, osiem zaś – wyższe).

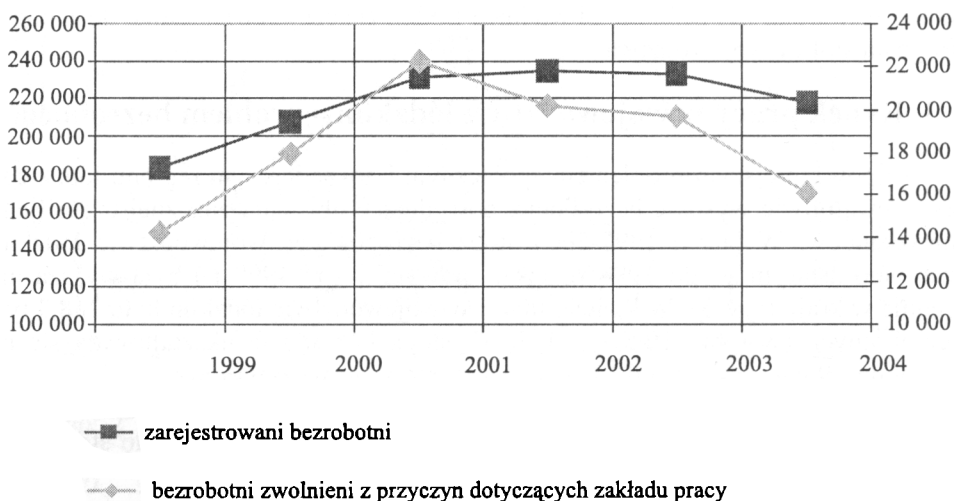


Rys. 3. Stopa bezrobocia w Polsce i w województwie łódzkim w latach 1990-2004

Źródło: dane Ministerstwa Gospodarki i Pracy [*Statystyki...*] oraz Głównego Urzędu Statystycznego [www.stat...].

Podobnie jak w całym kraju, sytuacja na rynku pracy regionu łódzkiego w ostatnich latach ulega powolnej poprawie: zmniejszają się liczba zarejestrowanych bezrobotnych oraz stopa bezrobocia. Należy odnotować, iż tempo obu tych spadków w regionie łódzkim jest wyższe niż w kraju. W latach 2001-2004 liczba bezrobotnych w województwie zmniejszyła się o 5,4%, w kraju o 3,7%, stopa bezrobocia w regionie spadła zaś o 0,7 punktu procentowego, w kraju natomiast – o 0,3 punktu procentowego.

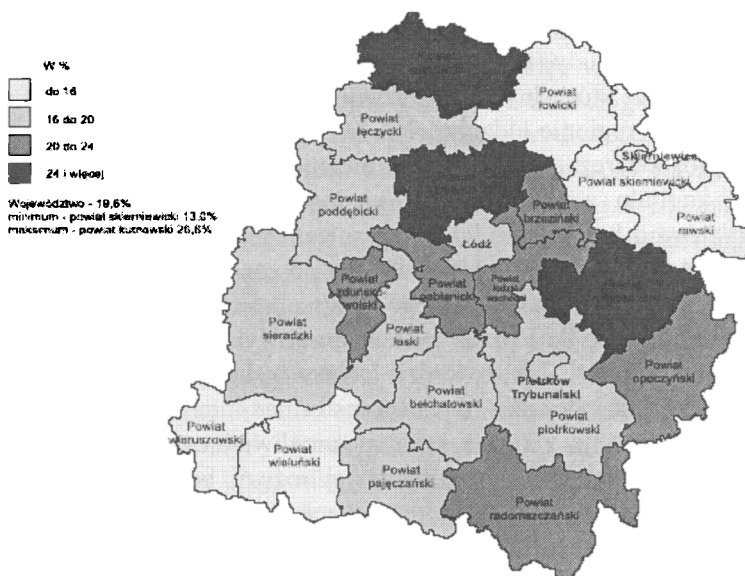
Mający miejsce od 2002 r. spadek liczby bezrobotnych w województwie łódzkim (z 234,9 tys. do 218,2 tys.) został o rok wyprzedzony przez spadek liczby zarejestrowanych bezrobotnych zwolnionych z przyczyn dotyczących zakładu pracy (z 22,3 tys., do 16,1 tys.) (rys. 4).



Rys. 4. Zarejestrowani bezrobotni i bezrobotni zwolnieni z przyczyn dotyczących zakładu pracy w województwie łódzkim w latach 1999-2004 (stan z 31 grudnia 2004 r.)

Źródło: [www.wup...].

Symptomy poprawy sytuacji na rynku pracy regionu łódzkiego są zauważalne, co nie powinno jednak osłabiać oceny samego zjawiska, albowiem w dalszym ciągu w województwie miejsca pracy są dobrami intensywnie poszukiwanymi przez prawie co piątą osobę należącą do zasobów pracy. Sytuacja na regionalnym rynku pracy jest dodatkowo silnie zróżnicowana przestrzennie. Zagrożenie bezrobociem jest największe w powiatach: kutnowskim, gdzie w końcu 2004 r. stopa bezrobocia wyniosła 26,6%, zgierskim (25,8%) oraz tomaszowskim (również 25,8%), stosunkowo najmniejsze zaś w powiatach: skierniewickim (13%), wierszowskim (14%) i wieluńskim (14%) (rys. 5).



Rys. 5. Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie łódzkim według powiatów (stan z dnia 31 grudnia 2004 r.)

Źródło: [Komunikat...].

Największa skala nierównowagi ma miejsce w powiatach, w których wystąpiły nasilone procesy restrukturyzacyjne wywołane oddziaływaniem mechanizmu rynkowego lub/i narzędzi polityki ekonomicznej, prowadzące do upadłości (likwidacji) wielkich przedsiębiorstw państwowych. Z lepszą sytuacją na rynku pracy mamy do czynienia w powiatach o charakterze rolniczym, a więc tam, gdzie rolnictwo indywidualne stało się pewnego rodzaju „przechowalnią” zasobów pracy, oferując miejsca pracy „ostatniej szansy”. Stosunkowo niskie bezrobocie obserwowane jest również w powiecie skierniewickim. Jego mieszkańcy korzystają z oferty zatrudnienia pobliskiej aglomeracji warszawskiej, w której zdyskontowane zostały korzyści wynikające z roli regionu stołecznego. Aglomeracja warszawska stała się centrum przyciągającym kapitał, szczególnie zagraniczny, równoległe miał tam miejsce rozwój instytucji warunkujących sprawne wdrażanie mechanizmów rynkowych, a to wszystko skutkowało (i skutkuje) stosunkowo wysoką zdolnością do tworzenia miejsc pracy.

Podsumowując – mimo tendencji spadkowych – poziom bezrobocia w regionie łódzkim jest w dalszym ciągu relatywnie wysoki, rzutując na sytuację materialną i poczucie stabilności zawodowej jego mieszkańców. Świadczy to o osłabieniu, ale nie o przezwyciężeniu wpływu głównych czynników sprawczych nierównowagi na rynku pracy. Struktura gospodarki regionu w dalszym ciągu stanowi o jego szczególnej wrażliwości na wahania koniunkturalne, a przez to na wahania popytu na pracę i poziomu bezrobocia. Bardzo niebezpiecznym zjawiskiem jest to, że

jednocześnie w województwie obserwuje się bezrobocie trwałe, niezależne od wahań koniunkturalnych.

Istnieje wiele analiz, których wyniki pozwoliły na dość precyzyjne wskazanie przyczyn bezrobocia w regionie łódzkim. Wśród nich wskazuje się na stosunkowo niską aktywność gospodarczą, której poziom uwarunkowany jest (między innymi) ograniczonością kapitału wewnętrznego i niedostatecznym napływem kapitału zewnętrznego (zarówno krajowego, jak i zagranicznego). Niedostateczny napływ kapitału zewnętrznego do regionu z kolei wynika po części z jego niskiej dostępności (otwartości), będącej skutkiem słabego skomunikowania obszaru województwa, zwłaszcza (choć nie tylko) przez system drogowy. Dotyczy to szczególnie stolicy województwa – Łodzi. Jak stwierdził jeden z badaczy analizujących sytuację gospodarczą Łodzi na początku okresu transformacji: „Jeśli Łódź nie będzie miała autostrad łączących ją z resztą kraju i umożliwiających łatwy dostęp do miasta i regionu, to można być pewnym, że jej rozwój będzie bardzo trudny” [Perreur 1993, s. 180]. Rozwój infrastruktury drogowej w województwie, stymulując aktywność gospodarczą, powinien wpłynąć korzystnie na wzrost zatrudnienia i poprawę sytuacji na regionalnym rynku pracy.

4. Infrastruktura drogowa a rynek pracy – trochę teorii

Pierwszym umocowaniem teoretycznym hipotezy o znaczącym wpływie rozwoju infrastruktury drogowej na rynek pracy jest niewątpliwie keynesowska koncepcja interwencjonizmu państwa, której głównym ogniwem jest kwestia kreowania popytu przez zmiany w poziomie działalności inwestycyjnej. W warunkach niepewności stymulowania prywatnej działalności inwestycyjnej przez mechanizm pieniężno-kredytowy zasadniczą rolę w ich uzupełnianiu odgrywają inicjatywy inwestycyjne podejmowane bezpośrednio przez państwo. Inwestycje publiczne, jeżeli są realizowane w dziedzinach niestwarzających konkurencji dla kapitału prywatnego i nie dają w efekcie wzrostu produkcji rynkowej, mającej – z założenia – pozostawać domeną prywatnej działalności gospodarczej, to przyczyniają się do ożywienia koniunktury i – w dalszej kolejności – do wzrostu popytu na pracę. Swą funkcję spełniają przez tzw. mechanizm mnożnikowy, którego pierwszym ogniwem jest przyrost inwestycji i zatrudnienia „pierwotnego” związanego bezpośrednio z ich wykonawstwem. To pociąga za sobą wzrost działalności inwestycyjnej i zatrudnienia w innych dziedzinach działalności, mniej lub bardziej silnie związanych z inwestycjami i zatrudnieniem „pierwotnym”, tworząc zatrudnienie o charakterze „wtórnym”, które powinno być większe od zatrudnienia „pierwotnego”. Mnożnikowe oddziaływanie wzrostu inwestycji i zatrudnienia stymuluje jednocześnie zwiększanie dochodów i wydatków ludności, prowadzi do wzrostu popytu na dobra konsumpcyjne, a przez to ożywia dziedziny działalności służące ich produkcji i dystrybucji [Keynes 1956]. Podejmowanie inwestycji publicznych powinno służyć zatem w efekcie poprawie sytuacji na rynku pracy na

skutek wzrostu zatrudnienia. Wnioskowanie takie jest w pełni zasadne i niepodważalne w przypadku gospodarek zamkniętych, a więc w układzie czysto modelowym, nie występującym nigdy w praktyce. W warunkach gospodarek otwartych, a więc przy istnieniu rozwiniętego handlu międzynarodowego, skala efektu mnożnikowego uzależniona jest od relacji między zmianami eksportu i importu. Wzrost popytu na dobra importowane (zarówno inwestycyjne, jak i konsumpcyjne) jako skutek podjętej działalności inwestycyjnej wpłynie na jego zmniejszenie, wzrost eksportu zaś – na jego zwiększenie.

Przenieśmy nasze rozważania na skalę regionów, których gospodarki mają z natury charakter w pełni otwarty. Każdy nowy kapitał trafiający do regionu, w miarę cyrkulacji powinien pobudzać w nim kolejne rodzaje działalności, co jest związane z koncepcją mnożnika regionalnego. Rzecz jednak w tym, iż na wielkość mnożnika regionalnego wpływa zdolność regionu do zatrzymania na swoim terenie nowych kapitałów, a w przypadku specyficznej inwestycji w infrastrukturę transportową uzależniona jest przede wszystkim od zaangażowania miejscowych firm i lokalnych zasobów pracy – najpierw w realizację inwestycji publicznych, a później – w eksploatację powstałego w ich wyniku majątku trwałego i rozwój jego otoczenia.

Drugie umocowanie teoretyczne hipotezy o znacznym, korzystnym wpływie rozwoju infrastruktury drogowej na rynek pracy znaleźć można w teoriach rozwoju regionalnego. Rozwój infrastruktury technicznej, której częścią jest system drogowy, w wielu ujęciach teoretycznych jest traktowany jako jeden z czynników determinujących rozwój regionalny [Myrdal 1957]. Rozwój ten przyczyniać się ma głównie do poprawy konkurencyjności regionów zapóźnionych. Istnienie w danym miejscu dobrze funkcjonującej infrastruktury technicznej zaliczane jest do korzyści zewnętrznych, poprawiających wyniki ekonomiczne przedsiębiorców i przyciągających ich w miejsca, gdzie one występują [Klaassen 1978]. Pojawienie się przedsiębiorców w tych miejscach może stworzyć dodatkowe korzyści wewnętrzne dla kolejnych inwestorów. W ten sposób procesy rozwoju lokalnego i regionalnego nabierają charakteru samoczynnego. Uważa się, iż warunkiem koniecznym otwarcia regionu dla przedsiębiorców jest rozwój sieci transportowej, infrastruktura transportowa i komunikacyjna stają się zaś we współczesnych gospodarkach czynnikiem decydującym o powodzeniu regionalnych programów gospodarczych [Perreur 1993, s. 180].

Infrastruktura techniczna jest elementem kształtującym możliwość działalności gospodarczej, niezwykle istotnym z punktu widzenia potencjalnych inwestorów. Jej szczególny charakter (niepodzielność, bryłowość, wysoka kapitałochłonność, nieprzenośność) powoduje przy tym powstawanie zjawiska polaryzacji przestrzeni gospodarczej i petryfikację lepszych lub gorszych okoliczności działań gospodarczych. Miejsca, w których – oprócz innych korzystnych uwarunkowań (jak np. poziom wyposażenia w infrastrukturę społeczną, stopień urbanizacji oraz jakość zasobów ludzkich) – istnieje sprzyjająca infrastruktura techniczna, mogą się stać

i najczęściej się stają regionalnymi biegunami wzrostu. To wszystko powoduje, że w długiej perspektywie czasowej wspieranie inwestycji infrastrukturalnych jest najważniejszym i najbardziej efektywnym składnikiem polityki rozwoju w regionie, a elementy infrastruktury technicznej, takie jak porty, lotniska i autostrady, stają się (obok przedsiębiorstw i jednostek badawczych) jednostkami motorycznymi napędzającymi rozwój [Vanhove 1999]. Rozwój regionu, którego podstawowym elementem jest wysokie tempo wzrostu gospodarczego, jest zaś koniecznym, choć oczywiście niewystarczającym, warunkiem tworzenia nowych i utrzymywania istniejących miejsc pracy, a tym samym zmniejszenia zagrożenia bezrobociem.

5. Wnioski – od teorii do rzeczywistości

1. Rozbudowa strategicznej infrastruktury technicznej w wymiarze krajowym i europejskim (transeuropejskie sieci infrastrukturalne), której istotnym elementem są autostrady i drogi ekspresowe, może stać się ważnym **narzędziem rozwoju gospodarczego w regionie**, a w jego wyniku może doprowadzić do poprawy sytuacji na rynku pracy województwa łódzkiego. Zmniejszenie bezrobocia w województwie wręcz wymaga tworzenia instytucjonalnych i infrastrukturalnych warunków aktywności gospodarczej. Nowe i trwałe miejsca mogą powstawać bowiem jedynie w warunkach dobrej koniunktury gospodarczej, ale rozwój gospodarczy przy słabym wyposażeniu w infrastrukturę nie będzie miał pożądanego tempa i skali.

2. Rozbudowa i poprawa jakości infrastruktury drogowej województwa łódzkiego przyczyni się do **zwiększenia otwartości gospodarczej regionu**, co skutkować powinno zwiększeniem popytu na pracę. Jego skala zależeć będzie jednak od dwóch podstawowych czynników:

a) po pierwsze – od możliwości i zdolności włączenia się firm regionu łódzkiego w proces budowy i późniejszej eksploatacji autostrad oraz zagospodarowania ich bezpośredniego otoczenia;

b) po drugie – od zdolności regionu do przyciągnięcia i zatrzymania kapitału zewnętrznego, zdeterminowanej jeszcze wieloma innymi warunkami, do których zaliczyć można np.: jakość środowiska biznesowego, dostępność i zakres oferowanej pomocy publicznej, wyposażenie w infrastrukturę społeczną czy skuteczność promocji regionu.

Ewentualny niekorzystny układ pozostałych czynników, z wyjątkiem rozwoju sieci dróg, może zdecydować o nikłym, a przynajmniej znacznie mniejszym od oczekiwanego, wzroście zapotrzebowania na pracę w regionie łódzkim, a tym samym – o niewielkim wpływie rozbudowy infrastruktury drogowej na zmniejszenie skali nierównowagi na regionalnym rynku pracy. W krańcowym przypadku tak oczekiwane przez mieszkańców autostrady mogą stać się tunelem, wewnątrz którego ruch będzie ożywiony, ale odizolowany od otoczenia.

3. Obserwacje wskazują, że **nasila się zjawisko migracji stałych i wahadłowych poza obszar województwa łódzkiego**. Osoby dysponujące wiedzą i umiejętnościami poszukiwanymi i dobrze opłacanymi w innych miejscowościach coraz częściej decydują się na podjęcie pracy poza regionem, łączące się niekiedy ze zmianą stałego pobytu. Rynkiem pracy, na który chętnie kierują się mieszkańcy regionu, jest Warszawa – miasto, gdzie obserwuje się deficyt niektórych kategorii siły roboczej oraz znacznie wyższy poziom wynagrodzeń rekompensujący obciążenie finansowe wynikające z podjęcia stałej pracy poza miejscem zamieszkania. Warszawa jest jednocześnie położona stosunkowo niedaleko, co zwiększa jej atrakcyjność dla migrantów. Patrząc z punktu widzenia efektów ilościowych – odpływ z rynku pracy osób podejmujących decyzję o migracji stałej lub wahadłowej niewątpliwie wpływa korzystnie na zmniejszenie bezrobocia w regionie łódzkim oraz (w przypadku migracji wahadłowych) zwiększenie poziomu dochodów osób zarówno migrujących, jak i jednostek samorządowych. Jednak z punktu widzenia jakościowego, a więc kwalifikacji osób podejmujących pracę poza regionem, zjawisko to wydaje się zdecydowanie niekorzystne. Rzecz w tym, iż decyzje o migracji podejmują najczęściej ludzie młodzi (z natury bardziej mobilni), dysponujący na ogół wysokim poziomem wykształcenia i umiejętności, na które zapotrzebowanie, zwłaszcza w Warszawie, jest z reguły wysokie. W wyniku procesów migracji stałych i wahadłowych region już traci, a w przyszłości, przy zachowaniu dotychczasowych tendencji, będzie tracić jeszcze więcej ludzi młodych i dobrze wykształconych, tym bardziej że migracje wahadłowe mogą się nasilić jako skutek powstania autostrad skracających czas podróży do pracy poza regionem. Postępujący „drenaż” wysoko kwalifikowanej kadry może w krótkim okresie wpłynąć korzystnie na zmniejszenie ogólnego poziomu bezrobocia w regionie oraz niekorzystnie na jego przyszłe możliwości rozwojowe, a więc w długim okresie może wręcz doprowadzić do zwiększenia bezrobocia. Ten efekt powstania autostrad i dróg ekspresowych należy również brać pod uwagę. **Rozbudowana i dogodna infrastruktura drogowa wpływa bowiem niewątpliwie na zwiększenie dostępności do regionu, ale również ułatwia jego opuszczenie.**

4. Podsumowując: rozbudowa infrastruktury drogowej jest dużą szansą na przyspieszenie rozwoju gospodarczego i poprawę sytuacji na rynku pracy województwa łódzkiego, a tym samym polepszenie materialnych warunków życia jego mieszkańców. Stanowi ona jednak tylko jedną, – choć ważną – część złożonego mechanizmu systemu gospodarczego. Rzecz w tym, by części te działały w sposób synergiczny, skoncentrowany na jasnej wizji celu, za co powinny odpowiadać władze samorządowe województwa.

Literatura

- Keynes J.M., *Ogólna teoria zatrudnienia, procentu i pieniądza*, PWN, Warszawa 1956.
- Klaassen L.H., *Kilka dalszych uwag o analizie przyciągania*, [w:] red. A. Kukliński, *Problemy i metody ekonomiki regionalnej*, Warszawa 1978.
- Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa łódzkiego*, Urząd Statystyczny w Łodzi, 31.01.2005, www.stat.gov.pl/urzedy/lodz.
- Myrdal G., *Economic Theory and Underdeveloped Regions*, Londyn 1957.
- Perreur J., *Czynniki lokalizacji inwestycji*, [w:] *Rozwój lokalny i regionalny w okresie transformacji gospodarki polskiej*, red. A. Jewtuchowicz. Zakład Ekonomiki Regionalnej i Ochrony Środowiska, Uniwersytet Łódzki, Łódź 1993.
- Statystyki rynku pracy*, www.praca.gov.pl.
- Strategia wykorzystania Funduszu Spójności*, Ministerstwo Gospodarki Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa 2003.
- Vanhove N., *Regional Policy: A European Approach*, Ashgate, Aldershot, UK 1999.
- www.stat.gov.pl.
- www.wup.mm.com.pl.

IMPLICATIONS OF ROAD INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT FOR THE LABOUR MARKET – THEORY AND REALITY (THE LODZ PROVINCE CASE)

Summary

The paper attempts to answer a twofold question whether and what influence the development of road infrastructure will have on rise in demand for labour and fall in unemployment in the Lodz Region. Analyses of the regional labour market show that although the threat of unemployment decreases, its level is still very high. One of the reasons for imbalances on the labour market of the Lodz Province is underdevelopment of technical infrastructure, and particularly the road system which determines both the influx of foreign capital and the business climate. The theoretical part of our investigation shows explicitly that outlays on technical infrastructure may result in a considerable economic recovery of the region, and consequently, an improvement in the situation on the labour market. The paper concludes with the statement that the development of road infrastructure in the Lodz Region will definitely lead to a decrease in unemployment. However, it is difficult to predict the scale of the change as it depends on several other factors which determine the region's capacity to attract and retain the foreign capital.