

Piotr Pawlak, Ewa Kamińska

Lokalizacja wybranych przedsiębiorstw produkcyjnych w odniesieniu do sieci dróg Polski Wschodniej

JEL: O18. DOI: 10.24136/atest.2019.211.

Data zgłoszenia: 05.08.2019. Data akceptacji: 22.01.2020.

W artykule omówione zostały kwestie lokalizacji wybranych przedsiębiorstw produkcyjnych w odniesieniu do sieci dróg Polski Wschodniej. Infrastruktura drogowa jest jednym z najistotniejszych czynników lokalizacji przedsiębiorstw produkcyjnych. W sytuacji gdy zakłady produkcyjne z różnych powodów funkcjonują w oddaleniu od drogi najwyższej klasy technicznej, przedsiębiorcy starają się jak najlepiej wykorzystać istniejącą już infrastrukturę drogową. Celem artykułu jest uwypuklenie wpływu dobrej jakości infrastruktury drogowej na działalność przedsiębiorstw, co objawia się m.in. przez redukcję kosztów transportu. Ostatnia dekada to prężny rozwój dróg najwyższej klasy technicznej, jednak na wschodzie kraju przemiany te następują wolniej. Polska Wschodnia jest właściwym regionem do analizy tego typu zagadnień, ponieważ z różnych względów, kumulują się tutaj problemy infrastrukturalne, zwłaszcza w odniesieniu do sieci dróg. W pierwszej części artykułu opisany został czynnik transportu, jako jeden z grupy czynników lokalizacji i krótko omówiono istniejącą sieć podstawowych dróg w regionie Polski Wschodniej. Drugą część artykułu to opis trzech przedsiębiorstw produkcyjnych z tego regionu i analiza ich lokalizacji w odniesieniu do obecnej i przyszłej sieci podstawowych dróg.

Słowa kluczowe: infrastruktura drogowa, sieć dróg, przedsiębiorstwo, lokalizacja przedsiębiorstw, Polska Wschodnia.

Wstęp

Rozważania na temat lokalizacji wybranych przedsiębiorstw produkcyjnych w odniesieniu do sieci dróg należy rozpocząć od krótkiej informacji na temat samego pojęcia lokalizacji działalności gospodarczej oraz czynnika transportu, który stanowi jeden z najistotniejszych czynników lokalizacji. Obecnie często się kładzie nacisk na tzw. miękkie czynniki lokalizacji przedsiębiorstw, które są często niemierzalne, jednak nadal tzw. twarde czynniki lokalizacji mają bardzo istotne znaczenie. Jednym z filarów solidnej, stabilnej gospodarki jest przemysł, a nie tylko sektor usług, dlatego infrastruktura transportowa jest tak istotna dla obsługi przemysłu [12].

Lokalizacja oznacza umiejscowienie działalności w konkretnym miejscu. Wszelka działalność podmiotów gospodarczych odbywa się w określonym miejscu, czyli jest w danym miejscu zlokalizowana. Pojęcie lokalizacji wykorzystuje się często w naukach ekonomicznych w odniesieniu do całej procedury wyboru miejsca prowadzenia działalności gospodarczej. Według W. Budnera pojęcie lokalizacji działalności gospodarczej to umiejscowienie wielkości i rodzaju działalności gospodarczej, obiektu lub zespołu obiektów, w określonym obszarze [8, s. 19.]. Pojęcie lokalizacji działalności gospodarczej rozpatrywane jest w dwóch aspektach: podjętych czynności (cała procedura określająca rodzaj działalności oraz umiejscowienie inwestycji) oraz uzyskanego rezultatu (wynik przeprowadzonej procedury dla danej lokalizacji). Oczywiście konkretne miejsce posiada pewne walory lokalizacyjne, a każda działalność gospodarcza ma swoje wymagania w tym zakresie.

Walory i wymogi lokalizacyjne mogą zmieniać się w czasie, co z kolei może wpływać na decyzję dotyczącą zmiany charakteru prowadzonej działalności w danym miejscu (tzw. rekonwersja). Zdarza się także, że przedsiębiorcy poszukują nowego miejsca dla dotychczasowej działalności gospodarczej, jest to tzw. relokacja [17, s. 9-10].

W kolejnej części artykułu autorzy pokrótce scharakteryzują czynniki lokalizacji skupiając się na czynniku transportu i opiszą lokalizację trzech wybranych przedsiębiorstw produkcyjnych Polski Wschodniej w odniesieniu do infrastruktury drogowej.

1. Czynniki transportu w grupie czynników lokalizacji

Klasyfikacja czynników lokalizacji dzieli się na dwie podstawowe grupy: ekonomiczne i pozaekonomiczne. Należy pamiętać, że kierując się kryterium ekonomicznej efektywności przeważnie wybiera się lokalizację, w której łączny koszt czynników branych pod uwagę jest najniższy. Jest to podejście ściśle ekonomiczne, jednak czasami dochodzi do sytuacji w której na decyzję lokalizacyjną wpływają inne aspekty m.in. kwestie historyczne, sentymentalne (np. interes rodzinny) czy kwestie szeroko rozumianego bezpieczeństwa (prowadzenie działalności na obszarze, który jest znany przedsiębiorcy). W przypadku czynników pozaekonomicznych maksymalizacja korzyści wiąże się z uzyskaniem takich profitów, które polegają na minimalizacji różnego rodzaju trudności uwzględniając m.in.: klimat gospodarczy, siłę związków zawodowych, opinię na temat danego miejsca, ofertę kulturalną i wypoczynkową czy jakość życia [17, s. 38].

W innym ujęciu czynniki lokalizacji można podzielić na: ekonomiczne, środowiskowe, przestrzenne, polityczne, społeczno-kulturowe, prawno-administracyjne oraz techniczno-technologiczne. Należy jednak pamiętać, że czynniki lokalizacji nie są stałe i nie stanowią zbioru zamkniętego. Szczególnie w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat mamy do czynienia ze wzrastającą rolą nowych czynników dotąd niedostrzeganych bądź marginalizowanych [3].

Dlatego przed inwestycją istotne jest przeprowadzenie analizy ryzyka lokalizacyjnego, a ocena miejsca, w którym ma działać dany podmiot gospodarczy musi być kompleksowa. Lokalizacja nie jest powiązana tylko z działalnością gospodarczą danego przedsiębiorstwa, w związku z czym oprócz charakteru szczegółowego, ma także charakter ogólny. Każdy podmiot pozostaje w związkach z innymi jednostkami regionalnymi, które z kolei są elementami struktury przestrzennej całej gospodarki narodowej, a co za tym idzie, międzynarodowej przestrzeni ekonomicznej [14, s. 83-84]. W kolejnej części autorzy skupili się na czynniku transportu, który w wielu teoriach jest wymieniany jako jeden z najistotniejszych czynników stanowiących o wyborze miejsca prowadzenia działalności gospodarczej.

1.1. Czynniki transportu

Czynnik transportu jest i był zawsze mocno związany z teorią lokalizacji działalności gospodarczej. Pomimo tendencji by w pierwszej kolejności skupiać się na takich czynnikach jak m.in. kapitał ludzki, kapitał społeczny, obecność organizacji budujących klimat

sprzyjający gospodarce rynkowej, które są czasami trudno mierzalne, nadal najistotniejszymi uwarunkowaniami rozwojowymi są tzw. twarde czynniki lokalizacyjne. Trzeba zaznaczyć, iż na rozwój regionów wpływa ich położenie w odniesieniu do istotnych ośrodków rozwojowych, jak również umiejscowienie względem podstawowych szlaków komunikacyjnych, co uwypukla znaczenie czynnika transportu w teoriach lokalizacji [5]. Koszty transportu uzależnione są m.in. od odległości, czasu i warunków przewozu wytworzonych towarów, co może mieć wpływ na lokalizację miejsca prowadzenia działalności gospodarczej. Pomimo licznych inwestycji w ciągu ostatnich kilkunastu lat, stan ilościowy i jakościowy infrastruktury transportowej w Polsce jest nadal na niewystarczającym poziomie, stanowiąc niekiedy barierę rozwoju gospodarczego i społecznego zniechęcając kapitał zagraniczny do inwestowania w Polsce. Rozwój infrastruktury i zwiększanie dostępności transportowej pozwala zaoszczędzić czas, zmniejszyć koszt i utrzymać terminowość dostaw. Inwestycje w infrastrukturę transportową mają pozytywne następstwa popytowo – podażowe w skali całego kraju, natomiast konkurencyjność w skali lokalnej jest przede wszystkim uzależniona od tworzenia i renowacji dróg niższej klasy technicznej, które powinny być połączone z siecią dróg szybkiego ruchu. Dlatego tak istotne jest odpowiednie zlokalizowanie węzłów na autostradach i drogach ekspresowych, które należy sytuować zgodnie z poziomem dostępności transportowej ośrodków w skali regionalnej i lokalnej, a nie jedynie zgodnie z wymogami technicznymi. W przypadku nieodpowiedniego planowania rozmieszczenia węzłów na drogach szybkiego ruchu może dojść do tzw. „efektu korytarza” (izolacja przestrzenna nowych dróg). Efekt ten powoduje brak możliwości wykorzystania pozytywnych efektów ekonomicznych wywołanych inwestycją drogową. Zbyt duża odległość pomiędzy węzłami na drogach szybkiego ruchu może skutkować rozwojem przedsiębiorczości jedynie w bliskiej odległości do węzłów, a między węzłami może dochodzić do sytuacji osłabienia gospodarczego i likwidacji zlokalizowanych tam podmiotów gospodarczych [4]. Innym negatywnym skutkiem inwestycji w infrastrukturę transportu samochodowego, który wpływa na poziom lokalny może być zjawisko rozdzielania terenów przez które przechodzi droga szybkiego ruchu. W takim wypadku powinien być zachowany odpowiedni poziom infrastruktury prostopadłej oraz liczna sieć dróg dojazdowych, tak by nie ograniczać ruchu lokalnego.

Badania przeprowadzone w ramach przygotowania pracy pt. „Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski” [18], ukazują, że w każdej badanej grupie gmin, przez które przebiega inwestycja w infrastrukturę transportu samochodowego, odnotowano nieco wyższą dynamikę przyrostu nowych podmiotów gospodarczych.

Wydaje się jednak, że inwestycje te są zdecydowanie istotniejsze dla podmiotów prowadzących działalność ponadlokalną. Połączenie miast i miejscowości, w których te podmioty są zlokalizowane z siecią dróg ekspresowych i autostrad może być istotnym czynnikiem stymulującym ich rozwój, zwłaszcza jeżeli inwestycji infrastrukturalnej towarzyszy współwystępowanie z atrakcyjnym położeniem w strefie oddziaływania dużego ośrodka o cechach metropolitalnych [6].

Dzięki tego typu inwestycjom, w pierwszej kolejności skorzystają firmy produkcyjne, ponieważ nowa infrastruktura transportu samochodowego pozwoli im zredukować czas i koszty transportu swoich towarów. Zmiany w dostępności transportowej danego miejsca wpływają z kolei na dostępność rynków zbytu i pozycję możliwą do uzyskania w łańcuchach dostaw. Oczywiście nie bez znaczenia jest także kwestia potencjalnej bazy dostępnych pracowników i ich

mobilności. Dlatego analiza czynnika transportu i określenie jaki ma wpływ na podejmowanie decyzji przez inwestorów o wybraniu konkretnej lokalizacji jest tak istotna [9, s. 26].

W sytuacji gdy atrakcyjność inwestycyjna regionów jest podobna o wyborze lokalizacji decydują coraz częściej takie czynniki jakościowe jak dostępność sprawnej i niezawodnej infrastruktury transportowej i komunikacyjnej, w tym o znaczeniu międzynarodowym, która pozwala wykonywać dostawy just-in-time. Rozwój międzynarodowego podziału pracy wynikający ze specjalizacji technologicznych, organizacji dystrybucji, jak też rozwiniętego obrotu towarowego, gdzie punkty podaży produktów nie pokrywają się z przestrzennym rozkładem popytu, wpłynął na powstawanie zupełnie nowych źródeł potrzeb transportowych [2, s.22].

Na skutek postępu technicznego w środkach transportu i rozwoju sieci transportowych, rola transportu jako czynnika lokalizacji maleje w czasie jednak nadal jest niejako nadrzędna nad innymi czynnikami m.in. bazą surowcową i rynkiem zbytu. Wśród wymienionych ekonomistów zajmujących się teoriami lokalizacji praktycznie wszyscy podkreślali duże znaczenie czynnika transportu (Thünen, Launhardt, Weber, Lösch, Christaller, Isard), jedynie przedstawiciele podejścia behawioralnego (Törnqvist, Ramstrom) racjonalizowali znaczenie tego czynnika [4].

Niestety nadal stan infrastruktury drogowej jest w Polsce zdecydowanie gorszy od standardów przyjętych w większości państw członkowskich Unii Europejskiej. Skorelowane działanie w tym względzie może pobudzać rozwój sektora przemysłu. Istotny będzie zwłaszcza rozwój stref przemysłowych na obszarach dobrze skomunikowanych w wielu kierunkach (współpraca importowo-eksportowa z innymi podmiotami), równocześnie usytuowanych w strefach podmiejskich największych aglomeracji (odpowiednie zaplecze społeczno - gospodarcze). Aby określić kontekst dotyczący stanu i jakości infrastruktury drogowej w następnym punkcie przedstawiony zostanie syntetyczny opis sieci podstawowych dróg Polski Wschodniej.

2. Sieć podstawowych dróg Polski Wschodniej

Sieć dróg na terenach tzw. Polski Wschodniej charakteryzuje się niską liczbą kilometrów dróg najwyższej klasy technicznej. Rozwój infrastrukturalny transportowej tego regionu jest opóźniony w stosunku do innych części kraju, co ma swoje podłoże historyczne, a uwidatniło się w ciągu ostatnich kilkunastu lat [4]. Kluczowy jest zwłaszcza okres po przystąpieniu Polski do unii Europejskiej w 2004 roku, ponieważ infrastruktura drogowa zaczęła intensywniej rozwijać się na zachodzie, południu i w centralnej części kraju. Wobec tej sytuacji wiele województw uzyskało bezpośrednie połączenia autostradowe z innymi krajami UE, a de facto województwa wschodnie zostały odizolowane i pozostawione z infrastrukturą drogową słabej jakości. Dopiero pod koniec 2018 roku Białystok, obecnie jako jedyna stolica wojewódzka w pasie wschodnim, uzyskał bezpośrednie połączenie autostradą lub drogą ekspresową z Warszawą [19]. Kolejne istotne drogi ekspresowe dla wojewódzka podlaskiego to S61, która obecnie poza obwodnicami Augustowa i Suwałk jest na etapie realizacji oraz S19, która jest dopiero na etapie przygotowania, a stanowi bardzo istotną drogę dla wschodnich województw w układzie ruchu drogowego północ-południe.

Sąsiadujące od południa województwo lubelskie jest w jeszcze gorszej sytuacji drogowej ponieważ Lublin nie posiada obecnie połączenia drogą szybkiego ruchu (autostrada lub droga ekspresowa), z żadną inną stolicą wojewódzka. Droga ekspresowa S17 w kierunku Warszawy jest obecnie na etapie budowy, brakuje

jeszcze trzech odcinków, w tym najistotniejszego jakim jest odcinek wyjazdowy z aglomeracji warszawskiej. Prawie wszystkie odcinki drogi ekspresowej S19 do Rzeszowa są w trakcie realizacji, a odcinki tej samej drogi ekspresowej do Białegostoku są z niewielkimi wyjątkami na etapie przygotowania.

Złe prezentuje się również sytuacja w przypadku autostrady A2 z Warszawy do wschodniej granicy kraju, która ma duże znaczenie dla wymienionych wcześniej województw (podlaskie, lubelskie). Na całym odcinku do użytku oddana jest jedynie obwodnica Mińska Mazowieckiego, odcinek wyjazdowy z Warszawy jest w trakcie realizacji, a wszystkie pozostałe odcinki do Terespoła są dopiero w przygotowaniu.

W województwie podkarpackim mamy do czynienia ze względnie dobrym połączeniem na osi kierunkowej wschód – zachód, gdzie autostradą A4 można przejechać przez całe województwo, a jadąc dalej na zachód dotrzeć do niemieckiej granicy. Poza wspomnianymi wcześniej odcinkami drogi ekspresowej S19 do Lublina, które w przeważającej części są w budowie, pozostałe drogi szybkiego ruchu tego województwa są dopiero w przygotowaniu [20].

Podsumowując, pomimo, iż sytuacja ulega znacznej poprawie w stosunku do lat poprzednich, inne województwa wyprzedziły w tym względzie region Polski Wschodniej. Na wschodzie kraju ruch drogowy nadal opiera się przede wszystkim na drogach krajowych i wojewódzkich, jedno jezdniowych o dwóch pasach ruchu jazdy w przeciwnych kierunkach.

3. Położenie wybranych przedsiębiorstw produkcyjnych z regionu Polski Wschodniej w odniesieniu do podstawowej sieci dróg

W artykule opisano 3 przedsiębiorstwa produkcyjne, których główne siedziby są zlokalizowane na terenie województwa lubelskiego lub podkarpackiego. W pierwszej kolejności opisana została Spółdzielcza Mleczarnia „Spomlek”, a następnie krótko przeanalizowano kwestię lokalizacji oraz infrastruktury drogowej wykorzystywanej przez Hutę Stalowa Wola oraz Zakład Mięсны „Wierzejki”. Należy zwrócić uwagę, iż rozwój infrastruktury drogowej ma bezpośredni wpływ na działalność zakładów produkcyjnych, co objawia się m.in. redukcją kosztów transportu, jak również większą dostępnością transportową danego zakładu, a co za tym idzie, zwiększa się zasięg terytorialny rynku zbytu wytworzonych towarów, zwiększa się liczba dostępnych pracowników itp. Są to tylko niektóre korzyści wynikające z rozwoju infrastruktury drogowej i jej wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Inne tego typu analizy z uwzględnieniem przedsiębiorstw Makroregionu Polski Wschodniej były już opisywane na łamach tego czasopisma w takich artykułach jak m.in.: Bezpieczeństwo infrastrukturalne przedsiębiorstw, a pilna potrzeba rozwoju infrastruktury transportu drogowego we Wschodniej Polsce [7]. Często poruszano kwestie związane z infrastrukturą, transportem, przedsiębiorstwami transportu drogowego rzeczy i osób czy innymi przedsiębiorstwami związanymi z transportem samochodowym w Polsce Wschodniej [15, 25]. Artykułem, który ściśle podejmował tematykę infrastruktury drogowej, tym razem w aspekcie całego kraju jest artykuł T. Dyra pt. *Infrastruktura transportu w koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju* [11]. Z kolei z punktu widzenia rozwoju regionalnego, tematyka ta została pokrótce opisana w artykule P. Pawłaka pt. *Związki pomiędzy rozwojem gospodarczym regionu a stanem infrastruktury drogowej* [16].

Badanie tego typu zależności i analizowanie korzyści dla przedsiębiorstw, pozwala zwrócić uwagę, w ciągle komplikującej się przestrzeni społeczno-gospodarczej, na potrzebę dokonywania

analiz kosztów transportu i wpływu zbudowanej lub zmodernizowanej infrastruktury drogowej na te koszty.

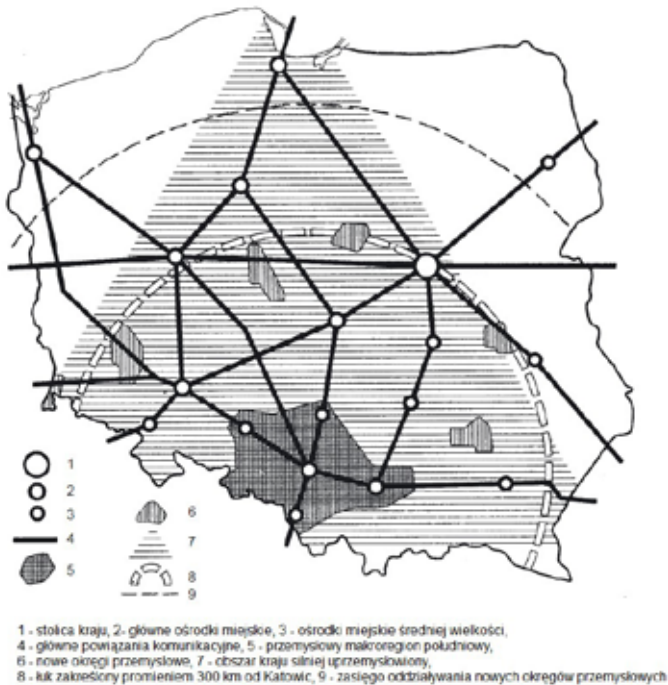
3.1. Spółdzielcza Mleczarnia „Spomlek”

Najstarszym z przedstawionych zakładów jest Spółdzielcza Mleczarnia „Spomlek”, która w Radzynie Podlaskim na Lubelszczyźnie dziedziczy dorobek spółdzielni mleczarskiej założonej już w 1909 r. w Woli Skromowskiej. Po niecałych trzydziestu latach w 1936 roku w Radzynie Podlaskim powstaje nowy zakład mleczarski, który produkuje masło i żółte sery. Po II Wojnie Światowej zakład przyjął nazwę „Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska w Radzynie Podlaskim”. W 1971 roku otwarto nowy zakład spółdzielni, który był największym i najnowocześniejszym zakładem mleczarskim na Podlasiu dającym szerokie możliwości produkcyjne. Jednym z takich rozwiązań, które zostało zastosowane po raz pierwszy w kraju była instalacja linii do ciągłej produkcji masła. Z biegiem lat można było zauważyć dynamiczny rozwój branży mleczarskiej, co przekładało się na rozbudowę zakładu. Zmodernizowano odbieralnie mleka, wybudowano duże tanki na mleko, a pod koniec lat 90-tych rozpoczęto pierwsze indywidualne odbiory mleka bezpośrednio od rolników. Prężny rozwój jaki nastąpił w tej branży można przedstawić także przy pomocy liczb, w 1947 roku spółdzielnia przetwarzała niecałe 200 tys. litrów mleka rocznie, a obecnie przetwarza 350 mln litrów mleka [23]. Spółdzielnia cały czas się rozwija i posiada już cztery zakłady produkcyjne, z których największy, równocześnie będący centralą firmy jest zlokalizowany w Radzynie Podlaskim przy ul. Gen. F. Kleeberga 12, tuż przy skrzyżowaniu drogi krajowej nr 19 i drogi krajowej nr 63. Ze względu na charakter swojej działalności zakład został zlokalizowany w bardziej rolniczej części kraju, jednak jego położenie jest stosunkowo dogodne transportowo, zwłaszcza dla transportu samochodowego. Wynika to również z faktu, iż istniejąca linia kolejowa nr 30 (Łuków – Lublin Północny) dopiero w ostatnich latach została wytypowana do rewitalizacji, a przez ostatnie dwie dekady ruch towarowy na tym odcinku był sporadyczny. Kolejnym atutem przemawiającym za wykorzystaniem samochodów ciężarowych do obsługi transportowej jest fakt, że przedsiębiorstwo to oddalone jest od stacji kolejowej o ok. 10 km, więc i tak towar do stacji trzeba by było dowozić samochodami.

Na stronie internetowej Urzędu Miasta Radzyna Podlaski, można przeczytać, iż wśród atutów tego miasta wymienia się położenie w sieci dróg: „w Radzynie Podlaskim krzyżują się ważne szlaki komunikacyjne: droga krajowa nr 19 łącząca trzy duże ośrodki miejskie wschodniej Polski: Białystok, Lublin, Rzeszów, stanowiąca europejski korytarz transportowy prowadzący z krajów bałtyckich w kierunku Słowacji oraz droga krajowa nr 63 prowadząca do przejścia granicznego z Białorusią w Sławatyczach. Oddalone jest od stolicy województwa – Lublina o ok. 75 km” [22].

Jak można zauważyć na rys. 1, Radzyna Podlaska w okresie swojego prężnego rozwoju (lata 70-te XX wieku) nie znajdował się w obszarze silnie uprzemysłowionym, jednak leżał w zasięgu oddziaływania nowych okręgów przemysłowych, niedaleko jednego z głównych powiązań komunikacyjnych: Warszawa – Lublin – granica państwa z Ukrainą.

Od połowy lat 70., aż do reformy administracyjnej zmieniającej liczbę województw (w latach 1975–1998 Polska była podzielona administracyjnie na 49 województw), miasto należało do województwa białkopodlaskiego. W związku z czym warto podkreślić rozwój Spółdzielczej Mleczarni „Spomlek”, ponieważ w połowie lat dziewięćdziesiątych województw ściany wschodniej, w rankingach ekonomicznych plasowały się najgorzej w kraju. Średnia dynamika



Rys. 1. Schemat struktury przestrzennej kraju w 1970 r. [10, s. 32]

liczby największych przedsiębiorstw w województwach ściany zachodniej przedstawiała się lepiej niż w przypadku województw ściany wschodniej. Porównując różnice rozwojowe ówczesnych województw wyraźnie rysowała się większa siła ekonomiczna grupy województw zachodnich [13].

Podsumowując można stwierdzić, że do bieżącej działalności tego przedsiębiorstwa wykorzystanie transportu samochodowego jest niezbędne, zwłaszcza ze względu na dystrybucję swoich towarów oraz odbiór mleka od rolników zarówno w zakładzie mleczarskim, jak również bezpośrednio u rolnika. Lokalizacja tego przedsiębiorstwa ma cechy historyczne i jest także związana z dostępem do surowców. Miejsce to zawsze znajdowało się niedaleko głównych ciągów komunikacyjnych, jednak dużym atutem, w ciągle zmieniającej się sytuacji infrastrukturalnej, będzie modernizacja drogi krajowej nr 19 do standardu autostrady lub drogi ekspresowej. W chwili obecnej odcinek tej drogi w pobliżu Radzyna Podlaskiego jest w trakcie przygotowania, co znaczy, że jego realizacja jest planowana w dalszej perspektywie czasowej. Rozwój infrastruktury drogowej ułatwia działalność przedsiębiorstwom, niestety obecnie ułatwienia te dotyczą przede wszystkim zachodu, południa i centralnej części Polski oraz zakładów produkcyjnych tam zlokalizowanych. Należy dbać o to aby region Polski Wschodniej nadrabiał zaległości rozwojowe i by nie dochodziło do dalszych dysproporcji rozwojowych, dlatego musi on być wyposażony w odpowiedniej jakości drogi. Rozbudowa drogi krajowej nr 19 jest bardzo istotna dla całego regionu Polski Wschodniej.

3.2. Huta Stalowa Wola

Początki działalności Huty Stalowa Wola wiążą się z planami budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego (COP), które zostały przyjęte przez Sejm w lutym 1937 roku. W połowie 1939 roku powstał stalowowolski ośrodek przemysłowy i osiedle pracownicze, które zapoczątkowały działalność dzisiejszej Huty Stalowa Wola i miasta Stalowa Wola [21].

Obecnie Huta Stalowa Wola zajmuje się przede wszystkim produkcją i modernizacją sprzętu wojskowego. Oprócz tego oferuje

liczne usługi produkcyjne dostępne w zakładach hutniczych (m.in. obróbka, toczenie, wiercenie), badania laboratoryjne czy badania oraz próby dynamiczne.

Przedsiębiorstwo znajduje się przy drodze krajowej nr 77 (DK 77, Lipnik w woj. świętokrzyskim – Przemysł w woj. podkarpackim) oraz drodze krajowej nr 19, której odcinki na terenie województwa lubelskiego i podkarpackiego są obecnie w trakcie realizacji, co daje szansę na dotarcie w niedługim czasie drogą ekspresową zarówno do Lublina jak i Rzeszowa. W budowie jest także ekspresowa obwodnica Stalowej Woli w ciągu drogi krajowej nr 77, a w przygotowaniu jest droga ekspresowa nr 74, która będzie przebiegać przez Stalową Wolę łącząc Piotrków Trybunalski (ważny węzeł autostradowy takich dróg jak A1, S8, S74) i Barwinek (granica ze Słowacją). Niedaleko huty znajdują się również stacja kolejowa, co może ułatwiać wykorzystanie transportu intermodalnego przez hutę. Na schemacie struktury przestrzennej kraju z lat 70-tych (rys. nr 1.) Stalowa Wola znajduje się niedaleko głównych powiązań komunikacyjnych, może nie w bezpośrednim otoczeniu, jednak obszar ten jest oznaczony jako ważny ośrodek przemysłowy.

W planowanych wizjach odbudowy kraju po wojnie obszar ten był wyznaczany zawsze jako dobre miejsce dla lokalizacji przemysłu. Ówczesna analiza rozmieszczenia głównych ośrodków produkcyjnych wykazywała ich nadmierną koncentrację, dlatego dążono do bardziej równomiernego rozmieszczenia przemysłu. Planowanym odciążeniem dla Górnego Śląska miała być oś przemysłowa północ-południe, a także trzy nowe ośrodki przemysłowe, w tym jeden na terenie dawnego COP. Wszelkie dalsze i obecne plany, koncepcje rozmieszczenia i lokacji przemysłu, uwzględniają to miejsce jako jeden z ważnych elementów polskiej gospodarki, co powinno być wsparte rozwojem infrastruktury drogowej najwyższej klasy technicznej.

3.3. Zakład Mięsy „Wierzejki”

Zakład mięsy „Wierzejki” został założony w 1991 roku w miejscowości Wierzejki, a w 2004 roku dokonano relokacji zakładu produkcyjnego i przeniesiono go do pobliskiej miejscowości Płudy. Przedsiębiorstwo zajmuje się ubojem, rozbiorem i produkcją obszernego asortymentu mięsa oraz sprzedażą przetworów w postaci wędlin czy wyrobów garmażeryjnych. Jest to jedna z największych prywatnych firm tego typu na Podlasiu. Dzięki wysokiej jakości wyrobów przedsiębiorstwo stara się pozyskiwać nowe rynki zbytu zarówno w kraju, jak i za granicą [24]. W swojej działalności przedsiębiorstwo skupia surowiec od hodowców, jak również oferuje odbiór surowca własnym transportem. Do tego typu działalności potrzebne jest odpowiednie zaplecze transportowe, a blisko usytuowana infrastruktura drogowa odpowiedniej jakości może stanowić dodatkowy atut.

Niedaleko zakładu znajduje się droga krajowa nr 2, która jest dopiero na etapie przygotowania i zapewne jeszcze przez długi czas ten odcinek drogi (Siedlce – granica z Białorusią) nie zostanie przebudowany do standardu autostrady. Odległość do skrzyżowania z drogą krajową nr 19 wynosi ok. 20 km, niestety odcinki tej drogi w województwie lubelskim jak i podlaskim są również w fazie przygotowań i nie wiadomo dokładnie kiedy zostaną zmodernizowane do standardu drogi ekspresowej. Do stacji kolejowej w Łukowie trzeba przejechać nieco ponad 20 km, dlatego transport towarów, co najmniej w pierwszej fazie i tak musi się odbywać przy wykorzystaniu transportu samochodowego.

Oceniając lokalizację tego przedsiębiorstwa widać, że znajduje się ono niedaleko jednej z najważniejszych osi transportowych kraju i Europy (bardzo istotna droga międzynarodowa E30

obejmująca m.in. odcinek Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa), jednak ze względu na uwarunkowania różnego rodzaju droga ta jest cały czas na etapie przygotowania. Zgodnie z planami i zapowiedziami, może się okazać, że odcinek autostrady A2 na wschód od Siedlec będzie jednym z ostatnich odcinków przeznaczonych do realizacji w ciągu długości tej trasy. Zarówno na terenie Polski, jak i na drogowej mapie Europy będzie to część tego istotnego szlaku drogowego, która niestety zostanie zmodernizowana najpóźniej [1].

Podsumowanie

Przyczyny, które wpływają na lokalizację poszczególnych przedsiębiorstw są różne, jednak czynnik transportu jest nadal bardzo znaczący. Opisane przedsiębiorstwa ulokowane są niedaleko istotnych szlaków transportowych, niestety jakość tych dróg, a mianowicie ich klasa techniczna jest cały czas nieodpowiednia. Polska Wschodnia jest obszarem na którym zarówno zaszciości historyczne, jak również współczesne decyzje infrastrukturalne cały czas odciskają negatywne piętno. Każda działalność transportowa będzie mogła być bardziej efektywna gdy dojdzie do modernizacji dróg krajowych do standardu autostrady lub drogi ekspresowej. Obecnie można stwierdzić, że sieć dróg w rejonie Polski Wschodniej jest stosunkowo dobrze rozwinięta, lecz są to przede wszystkim drogi wojewódzkie lub drogi krajowe, które nie mają standardu autostrady lub drogi ekspresowej, który to standard stał się już powszechny w innych regionach kraju, dając im w tym względzie przewagę konkurencyjną.

Bibliografia:

1. Banak M., Brdulak J., Krysiuk C., Pawlak P., *Kierunki rozwoju infrastruktury transportu samochodowego w Polsce*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2014.
2. Bentkowska-Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J., *Koszty w transporcie samochodowym*, Wydawnictwo Instytutu Transportu Samochodowego, Warszawa 2011.
3. Brdulak J., Florczak E., Krysiuk C., Pawlak P., Zakrzewski B., *Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej na poziom aktywności ekonomicznej w otaczających jednostkach terytorialnych*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2018.
4. Brdulak J., Pawlak P., *Infrastruktura transportowa w rozwoju obszarów rdzeniowych i peryferyjnych na przykładzie Polski Wschodniej*, Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 2016, nr 6.
5. Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., Zakrzewski B., *Domykanie sieci dróg ekspresowych i autostrad czynnikiem mnożnikowym gospodarczego rozwoju regionów*, Logistyka, 2014, nr 3.
6. Brdulak J., Pawlak P., *Przedsiębiorstwo w rachunku ekonomicznym skutków inwestycji drogowych*, Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie, 2017, nr 1.
7. Brdulak J., Zakrzewski B., Nowacki G., *Bezpieczeństwo infrastrukturalne przedsiębiorstw a pilna potrzeba rozwoju infrastruktury transportu drogowego we Wschodniej Polsce*, Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 2017, nr 6.
8. Budner W., *Lokalizacja przedsiębiorstw*, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, materiały dydaktyczne nr 55, Poznań 1999.
9. Burniewicz J., *Nowoczesna infrastruktura transportowa jako podstawowy element intensyfikacji procesów rozwojowych w projektowanych dokumentach strategicznych*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2010.
10. Dziewoński K., Malisz B., 1978, *Przekształcenia przestrzenno-gospodarczej struktury kraju*, Studia KPZK PAN, 62, Warszawa.
11. Dyr. T., *Infrastruktura transportu w koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju*, Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 2013, nr 11.
12. Fierla I., *Lokalizacja przemysłu*, PWE, Warszawa 1987.
13. Gorzelak G. (red.) *Przemiany polskiej przestrzeni*, Uniwersytet Warszawski, Europejski Instytut Rozwoju Regionalnego i Lokalnego, 19 (52), Studia Regionalne i Lokalne, Warszawa 1997.
14. Kuciński K., *Geografia ekonomiczna zarys teoretyczny*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2005.
15. Orzeł, A., Stepaniuk, R., *Zrównoważony transport miejski w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020*, Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 2017, nr 1–2.
16. Pawlak P., *Związki pomiędzy rozwojem gospodarczym regionu a stanem infrastruktury drogowej*, Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 2018, nr 6.
17. Wieloński A., *Teoretyczne podstawy lokalizacji działalności gospodarczej*, Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, wydanie drugie poprawione i uzupełnione, Warszawa 2007.
18. *Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2013.
19. www.bankier.pl
20. www.gddkia.gov.pl
21. www.hsw.pl
22. www.radzyn-podl.pl
23. www.spomlek.pl
24. www.wierzejki.pl
25. Zakrzewski B., *Potencjalne centra logistyczne Polski Wschodniej w międzynarodowym korytarzu komunikacyjnym nr 2*, Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 2016, nr 4.

Location of selected production enterprises with regard to the road network of the Eastern Poland

The article discusses the location of selected production enterprises in relation to the Eastern Poland road network. Road infrastructure is one of the most important factors during the process of location of enterprises. During its activity, entrepreneurs must use existing road infrastructures. The aim of the article is to emphasize the impact of good quality road infrastructure on business operations, which is revealed, among others by reducing transport costs. Last decade was a period of dynamic development of the highest category roads in Poland, but in the east of the country these changes are slower. The first part of the article describes the transport factor. This is one of the most important factor from the group of location factors. Network of the most important roads in the eastern region was briefly discussed. The second part of the article is a description of three production companies from this region and an analysis of their location in relation to the current and planned road network.

Keywords: road infrastructure, road network, enterprise, location of enterprises, Eastern Poland.

Autorzy:

mgr **Piotr Pawlak** – Instytut Transportu Samochodowego
dr inż. **Ewa Kamińska** – Instytut Transportu Samochodowego