

BADANIA POPYTU PRZEDSIĘBIORSTW NA USŁUGI TRANSPORTOWE W POLSCE WSCHODNIEJ

Streszczenie

Artykuł przedstawia i pokrótce opisuje wyniki badań ankietowych przeprowadzonych w regionie przygranicznym Polski Wschodniej. W badaniach brali udział przedstawiciele firm transportowych, bądź firm zgłaszających popyt na usługi transportowe. Badania dotyczyły postrzegania przez nich atrakcyjności tego regionu oraz kwestii infrastruktury transportowej oraz jej wpływu na prowadzoną działalność gospodarczą. Badania ankietowe były przeprowadzone w ramach prowadzonej pracy statutowej w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie.

WSTĘP

Transport jest działem produkcji materialnej o bardzo dużym znaczeniu dla gospodarki każdego państwa. Ze względu na swój infrastrukturalny, sieciowy, a więc przestrzenny charakter, należy do podstawowych uwarunkowań rozwoju społeczno-gospodarczego. Transport jest także ważnym czynnikiem ruchliwości komunikacyjnej ludności i tak cenionej współcześnie jej mobilności przestrzennej (m.in. ruch zarobkowy, turystyczny). Znaczenie transportu jest istotne dla harmonijnego i zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego [4, s. 9]. Komplikujące się procesy wytwórcze oraz systematycznie wzrastające wymagania stawiane przez podmioty gospodarcze w procesie przepływów materialnych stale wpływają na zwiększanie się liczby przedsiębiorstw transportowych. W ujęciu rzeczowym transport to środki materialne służące realizacji usług przewozowych, jednym ze składników materialnych systemu transportowego jest infrastruktura. Infrastrukturę transportową tworzą drogi, elementy liniowe poszczególnych gałęzi transportowych i punkty transportowe, czasami w formie węzłów transportowych, oraz szereg urządzeń pomocniczych służących bezpośrednio do obsługi dróg i punktów transportowych [1, s. 18-20].

Analizując rozwój sieci drogowej, można stwierdzić iż wpływa on pozytywnie na rozwój regionu, umożliwia większą mobilność ludności, zwiększenie pracy przewozowej i poprawienie efektywności funkcjonowania przedsiębiorstw. Działania te aktywizują lokalnych przedsiębiorców i pozwalają wykorzystać endogeniczne potencjały regionu oraz łączą słabiej rozwinięte regiony z ośrodkami wzrostu, przeważnie ośrodkami miejskimi (miasta wojewódzkie i stolica państwa).

Niestety dysproporcję rozwojową regionów cały czas się powiększają, a sytuacja ta wpływa negatywnie na cały kraj, a nie jedynie na regiony problemowe. Odpowiedniej ilości i jakości infrastruktury transportowej jest warunkiem koniecznym dla rozwoju gospodarczego, a regiony dobrze wyposażone w sieć autostrad i dróg ekspresowych rozwijają się lepiej niż regiony gdzie brakuje tego typu połączeń [5]. Tereny Polski Wschodniej są zaniedbywane od wielu lat, co istotnie wpływa na potencjał rozwojowy tego regionu. Sytuacja w regionie przygranicznym Polski Wschodniej, który jest często określany jako region problemowy, powinna być tak kreowana aby następował jego rozwój, a nie dochodziło do pogłębiania się negatywnych zjawisk [8]. Wstąpienie Polski do strefy Schengen wpłynęło negatywnie na ten region, ponieważ wschodnia granica Polski w większości stała się wschodnią granicą Wspólnoty Europejskiej, sformalizowaną i ściśle chronioną. Z drugiej strony granice z państwami należącymi do UE otwarto, umożliwiając swobodny przepływ dóbr, co poskutkowało wzmożoną wymianą han-

dlową zwłaszcza na zachodzie kraju. Dlatego należy dbać o infrastrukturalne wzmocnienie regionu Polski Wschodniej [3]. Niestety ze względu na skomplikowane procesy rozwojowe, nowe inwestycje w infrastrukturę transportową, mogą za sobą nieść także negatywne skutki jakim jest efekt dośrodkowy, tj. nowe drogi łączące peryferie z centrami wzrostu mogą wpływać na wspieranie dynamizmu w centrach, kosztem regionów peryferyjnych poprzez tzw. efekt "drogi dwukierunkowej". Z drugiej strony może to być również szansa na rozwój przedsiębiorstw w tym regionie i wzmożoną współpracę z innymi przedsiębiorstwami z regionu, jak również spoza niego [9].

1. BADANIE PPRZEDSIĘBIORSTW - ZAŁOŻENIA

Tekst Badanie opinii przedsiębiorstw na temat popytu na usługi transportowe, zwłaszcza w regionie Polski Wschodniej, który jest problemowy pod względem inwestycyjnym oraz infrastrukturalnym jest potrzebne i istotne w celu kreowania przyszłej polityki rozwoju regionalnego [2]. Wszelkie badania tego typu mogą być cennym materiałem dla Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Instytut Transportu Samochodowego zajmuje się tego typu tematyką m.in. poprzez prowadzone prace statutowe [11]. W ramach jednej z realizowanych prac statutowych przeprowadzone zostały badania ankietowe, które miały na celu przedstawić pogląd przedsiębiorców operujących w regionie przygranicznym województwa lubelskiego na temat atrakcyjności tego regionu, infrastruktury transportowej i jej wpływu na prowadzenie działalności gospodarczej oraz określić ewentualne skutki rozwoju infrastruktury. Spośród wysłanych 100 ankiet odesłanych i dobrze wypełnionych było 45. Ankieta składała się z 22 pytań, które zostały podzielone na cztery części. Pierwsza część dotyczyła atrakcyjności regionu, druga infrastruktury transportowej i jej wpływu na prowadzenie działalności gospodarczej, trzecia infrastruktury drogowej, a część ostatnia składała się z pytań uzupełniających.

Pierwsza część ankiety składała się z 8 pytań na temat atrakcyjności regionu. Ankietowani pytani byli m.in. o opinie na temat warunków prowadzenia działalności gospodarczej na terenach przygranicznych województwa lubelskiego czy korzyści z prowadzenia działalności gospodarczej w tym regionie. W kolejnym pytaniu należało wymienić według badanych występujące ograniczenia dla rozwoju terenów przygranicznych, a następnie określić najistotniejsze czynniki wpływające negatywnie na prowadzenie działalności gospodarczej. W pytaniu nr 5 proszono o wskazanie jakie według ankietowanego sektory mają największe szanse na rozwój na terenach przygranicznych województwa lubelskiego, a w kolejnym pytaniu poproszono o określenie najistotniejszych czynników, które mogłyby wspomóc rozwój wytypowanych wcześniej sektorów. Kolejne pytanie miało na celu dać odpowiedź na pytanie jakie czynniki

według ankietowanego byłoby najistotniejsze podczas wyboru decyzji lokalizacyjnej prowadzenia lub rozszerzenia działalności gospodarczej. Ostatnie pytanie w tej części ankiety miało na celu uzyskać wiedzę na temat tego, jak na przedsiębiorstwo wpływa prowadzenie działalności gospodarczej w regionie wschodnim przygranicznym.

Druga część ankiety skupiona była na infrastrukturze transportowej i jej wpływie na prowadzenie działalności gospodarczej. Pierwsze pytanie z tej części miało dać pogląd na opinie ankietowanych, która z gałęzi transportu może mieć największe znaczenie dla prowadzenia działalności na terenach przygranicznych województwa lubelskiego. Pytano ankietowanych czy uważają iż odpowiednia infrastruktura transportowa w województwie lubelskim wpłynie pozytywnie na prowadzoną działalność oraz czy należy wprowadzić udogodnienia przy przekraczaniu granicy. W ostatnim pytaniu tej części ankiety poproszono o określenie najpopularniejszych kierunków przewozów ładunków lub osób.

Trzecia część ankiety odnosiła się do infrastruktury drogowej. W pierwszym punkcie tej części ankiety pytano czy wg. respondentów infrastruktura drogowa terenów przygranicznych województwa lubelskiego jest odpowiednio rozwinięta. Drugie pytanie wymagało określenia, które elementy infrastruktury drogowej w największym stopniu wpływają na tworzenie się tzw. „wąskich gardeł”, poprzez które system transportowy jest zdecydowanie mniej wydolny [10]. Trzecie pytanie w tej części ankiety dotyczyło opinii na temat znaczenia sąsiedztwa drogi (autostrada, droga szybkiego ruchu) na atrakcyjność lokalizacji danej działalności, ankietowani byli proszeni o określenie typu tej działalności i czy taka lokalizacja wpłynie pozytywnie na tę działalność oraz w jakim stopniu.

Ostatnią część ankiety stanowiły pytania uzupełniające. Pierwsze pytanie miało na celu poznanie opinii ankietowanych czy uważają, że dzięki rozwojowi sieci drogowej nastąpi rozwój gospodarczy regionu. Drugi punkt tej części miał odpowiedzieć na pytanie czy ankietowani uważają, iż rozwój sąsiadujących regionów wpłynie negatywnie na sytuację w ich regionie. W kolejnym pytaniu respondenci mieli odpowiedzieć czy się obawiają, iż rozwój odpowiedniej jakości i ilości sieci drogowej na terenach obsługiwanych przez ich przedsiębiorstwo wpłynie na pojawienie się firm konkurencyjnych, które będą chciały dokonać ekspansji w tym regionie. Czwarte pytanie tej części dotyczyło zasięgu działania przedsiębiorstwa osoby ankietowanej, a piąte dotyczyło kategorii dróg jakie są najczęściej wykorzystywane podczas prowadzenia działalności. Szóste pytanie uzupełniające miało na celu zbadanie opinii czy bliskość do granicy wpływa pozytywnie na prowadzoną działalność gospodarczą, jest szansą na jej rozwój. W ostatnim punkcie tej części, jak również całej ankiety pytano o to czy respondenci mają wrażenie, iż infrastruktura transportowa pozostałych regionów Polski rozwija się szybko.

1.1. Podsumowanie wyników przeprowadzonych badań ankietowych

Podsumowując wyniki ankiety (45 ankiet), region wschodni przygraniczny jest uznawany przez 47% ankietowanych za region atrakcyjny, 33% uznają go za nieatrakcyjny a 20% nie ma zdania na ten temat. Wzmocniona wymiana handlowa jest postrzegana jako najistotniejsza możliwość osiągnięcia największych korzyści podczas prowadzenia działalności gospodarczej na terenie przygranicznym województwa lubelskiego. Według ankietowanych najważniejszymi ograniczeniami tego regionu są kwestie polityczne oraz infrastrukturalne, najmniejsze znaczenie mają kwestie przyrodnicze. Najistotniejszymi negatywnymi czynnikami wpływającymi na prowadzenie działalności gospodarczej są: odpływ kapitału ludzkiego, zwłaszcza młodych ludzi, brak stref inwestycyjnych w planach zagospodarowania przestrzennego, zły stan infrastruktury transporto-

wej (liczba i jakość dróg) czy niedobór miejsc pracy. Czynnikiem, które mają marginalne znaczenie są ograniczenia lokalizacyjne wynikające z dużej liczby obszarów chronionych oraz słabe wykorzystanie potencjału województwa w celach turystycznych. Analizując odpowiedzi ankietowanych, największe szanse na rozwój w tym regionie mają handel, transport i usługi logistyczne. Według ankietowanych dla rozwoju tych sektorów będą istotne ulgi podatkowe, dotacje, działania władz wojewódzkich/krajowych na rzecz przyciągania inwestorów oraz rozwój infrastruktury transportowej. Czynniki, które wpływają na wybór decyzji lokalizacyjnej lub ewentualne rozszerzenie działalności to przede wszystkim transport i jego infrastruktura w pobliżu zlokalizowanej działalności, wykwalifikowany kapitał ludzki, bliskość rynków zbytu zagranicznych oraz krajowych. Większość ankietowanych ocenia, że prowadzenie działalności w regionie przygranicznym wpływa pozytywnie na prowadzoną działalność. Można wnioskować, że potencjał w tym regionie istnieje i aby go w pełni wykorzystywać trzeba go odpowiednio wesprzeć, m.in. wzmocnić infrastrukturę transportową czy ułatwić wymianę handlową. Może to również świadczyć, iż region ten nie jest typowym regionem peryferyjnym, a semiperyferyjnym odznaczającym się jedynie niektórymi cechami peryferyjności. Zgodnie z odpowiedziami uzyskanymi wśród ankietowanych osób, największe znaczenie dla prowadzenia działalności gospodarczej na terenach przygranicznych województwa lubelskiego będzie miał rozwój transportu samochodowego, następnie kolejowego, a na końcu lotniczego. Analizując najpopularniejsze kierunki przewozu ładunku oraz osób wyróżnia się Warszawa (wskazana 21 razy), duży udział odnotowuje Białoruś (14 osób) oraz miejscowości w powiecie w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa (13 osób). Osiem osób wskazało Lublin jako najpopularniejszy kierunek przewozu, również Ukraina została wskazana 8 razy. Istotne są także miejscowości w innym powiecie województwa lubelskiego (7 wskazań). Siedem osób wskazało jako kierunek przewozu Rosję, 6 osób miejscowość w innym województwie (w tym 3 osoby udzieliły odpowiedzi cała Polska), również 3 osoby wskazały Niemcy. Oprócz tego wyróżnione zostały inne kraje takie jak: Uzbekistan, Azerbejdżan, Kazachstan czy Francja (w pytaniu tym można było udzielać kilku odpowiedzi). Zestawienie to uwidacznia potrzebę rozwoju sieci dróg najwyższej klasy technicznej na odcinku Warszawa – Terespol, co pozwoli na zwiększenie efektywności przewozów. Większość badanych osób uważa, iż infrastruktura terenów przygranicznych województwa lubelskiego nie jest odpowiednio rozwinięta. W przypadku tworzenia się wąskich gardeł największy wpływ na tworzenie się zatorów ma niska przepustowość istniejących przejść granicznych oraz niedostateczna liczba dróg najwyższej klasy technicznej. Część osób wskazało, iż brak odpowiedniej liczby obwodnic w regionie może także wpływać na tworzenie się wąskich gardeł. Najbardziej podzielone zdanie dotyczyło liczby przejść granicznych, 24 osoby uważają, iż powinno się zwiększyć liczbę przejść, natomiast 21 osób uważa iż nie ma takiej potrzeby. Odpowiedzi te mogą wskazywać na fakt, iż rozwiązaniem może być zwiększenie przepustowości istniejących już przejść granicznych, aniżeli inwestycja w nowe. Zwłaszcza, że większość ankietowanych uważa, że należy wprowadzić udogodnienia przy przekraczaniu granicy. Według ankietowanych sąsiedztwo autostrady lub drogi szybkiego ruchu pozytywnie wpłynie na działalność transportową, logistyczną, handlową i przemysłową. Nie będzie to miało praktycznie wpływu na działalność edukacyjną i rolniczą. Zdecydowana większość ankietowanych osób uważa, iż rozwój sieci drogowej wpłynie pozytywnie na rozwój gospodarczy regionu. 26 osób uważa, iż rozwój sąsiadujących regionów nie wpłynie na sytuację w badanym regionie (58%), natomiast 19 osób uważa iż rozwój sąsiadujących regionów wpłynie negatywnie na badany region (42%). 25 osób uważa, iż rozwój odpowiedniej jako-

ści i ilości sieci drogowej na terenach obsługiwanych przez ich przedsiębiorstwo wpłynę na pojawienie się firm konkurencyjnych, które będą chciały dokonać ekspansji w tym regionie, 20 osób uważa iż takie firmy się nie pojawią. W zdecydowanej większości ankietowane przedsiębiorstwa mają zasięg działania wynoszący ponad 200 km. Najczęściej wykorzystywane, w działalności ankietowanych przedsiębiorstw, były drogi krajowe, następnie drogi wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Uwidacznia to potrzebę rozwoju, przede wszystkim dróg krajowych. W połączeniu z kierunkami przewozów widać potrzebę połączenia regionu przygranicznego z Warszawą drogami odpowiedniej klasy technicznej, autostrada A2 na wschód od Warszawy [6]. Większość ankietowanych osób stwierdziło, że bliskość granicy wpływa pozytywnie na prowadzoną działalność gospodarczą (37 osób), jedynie 8 osób uważa, że nie ma to wpływu na prowadzoną działalność i możliwości jej rozwoju. Według ankietowanych infrastruktura transportowa pozostałych regionów Polski rozwija się szybciej, twierdzi tak 41 osób. Jedynie 4 osoby uważają, że tak nie jest. Jest to kolejny dowód, świadczący o dysproporcjach rozwojowych w tym względzie, pomiędzy Polską Wschodnią a resztą kraju.

PODSUMOWANIE

Próba badawcza nie jest dużą grupą, jednak wyniki badań pozwalają poznać pewien pogląd przedsiębiorców zajmujących się transportem na stan infrastruktury transportowej w Polsce Wschodniej oraz warunki prowadzenia działalności gospodarczej. Wyniki tych badań ukazują potrzebę inwestycji infrastrukturalnych w regionie Polski Wschodniej, zwłaszcza iż region przygraniczny jest postrzegany jako obszar dający możliwości rozwoju przedsiębiorstw, szczególnie transportowych oraz oferujących usługi logistyczne. Aby rozwój był dynamiczny oraz efektywny należy zadbać o jego wsparcie poprzez podejmowanie odpowiednich kroków inwestycyjnych na szczeblu krajowym i samorządowym. Ograniczenia polityczne i infrastrukturalne mają największe znaczenie, a odplyw kapitału ludzkiego, brak stref inwestycyjnych w planach zagospodarowania przestrzennego, zły stan infrastruktury transportowej czy niedobór miejsc pracy ograniczają prowadzenie działalności gospodarczej. Należy starać się tworzyć jak najlepsze warunki prowadzenia działalności gospodarczej poprzez m.in. wprowadzanie ulg podatkowych, dotacji, działania władz wojewódzkich/krajowych na rzecz przyciągania inwestorów oraz rozwój infrastruktury transportowej [7]. Im dłużej region ten będzie zaniedbywany, tym bardziej będzie dochodzić do dysproporcji pomiędzy regionami, atrakcyjność będzie maleć w stosunku do innych regionów kraju.

BIBLIOGRAFIA

1. Banak M., Brdulak J., Krysiuk C., Pawlak P., Kierunki rozwoju infrastruktury transportu samochodowego w Polsce. Wydawnictwo Instytutu Transportu Samochodowego, Warszawa 2014.
2. Brdulak J. (red.); Rozwój elementów infrastruktury życia społeczno-gospodarczego, SGH, Warszawa 2005.
3. Brdulak J., Pawlak P., Polska Wschodnia infrastrukturalne pogranicze czy peryferie? Instytut Magazynowania i Logistyki, Logistyka 3/2015.
4. Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., Rozwój gałęziowy transportu w Europie – priorytetowe osie sieci TEN-T, Wydawnictwo Instytutu Transportu Samochodowego, Warszawa 2012.
5. Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., Zakrzewski B., Domykanie sieci dróg ekspresowych i autostrad czynnikiem mnożnikowym gospodarczego rozwoju regionów, Instytut Magazynowania i Logistyki, Logistyka 3/2014.
6. Brdulak J., Zakrzewski B., Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu, ITS, Warszawa 2013.
7. Fierla I. (red.); Geografia ekonomiczna Unii Europejskiej, PWE, Warszawa 2011.
8. Krysiuk C., Nowacki G., Zakrzewski B., Rozwój miast w Polsce, czynnik transportu. Wydawnictwo Instytut Magazynowania i Logistyki, Logistyka 4/2015.
9. Pawlak P., Modelowanie podróży związane ze zmianą stanu infrastruktury transportowej, Wydawnictwo Instytut Magazynowania i Logistyki, Logistyka 3/2015.
10. Wilk T., Pawlak P., Kongestia transportowa, Wydawnictwo Instytut Magazynowania i Logistyki, Logistyka 6/2014.
11. Wpływ zmian sieci drogowej na pracę przewozową wykonywaną przez przedsiębiorstwo, Pawlak P. i inni, 6420/ZBE, Instytut Transportu Samochodowego, 2015 rok.

RESEARCH OF DEMAND FOR TRANSPORT COMPANIES IN THE EASTERN POLAND

Abstract

The article presents and briefly describe the results of a survey conducted in the eastern Polish border region. The study was attended by representatives of transport companies or firms reporting demand for transport services. Survey was related to the perception of attractiveness of the region and the issue of transport infrastructure and its impact on the company's business activities. Surveys were conducted during research work in Motor Transport Institute in Warsaw.

Autorzy:

mgr **Piotr Pawlak** – Instytut Transportu Samochodowego, 03-301 Warszawa, ul. Jagiellońska 80, Tel: 22 43-85-504, Fax: 22 43-85-401, piotr.pawlak@its.waw.pl.