



R A P O R T

PODLASKIE

N A S K R Z Y Ż O W A N I U S Z L A K Ó W

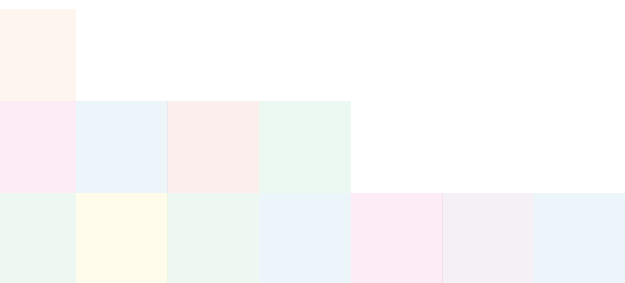
L I P I E C 2 0 2 1



R A P O R T

PODLASKIE

N A S K R Z Y Ż O W A N I U S Z Ł A K Ó W



L I P I E C 2 0 2 1

KOORDYNACJA MERYTORYCZNA



dr Piotr C. Sosnowski

Wydział Zarządzania, Uniwersytet Łódzki



dr inż. Justyna Świeboda

Polski Instytut Transportu Drogowego



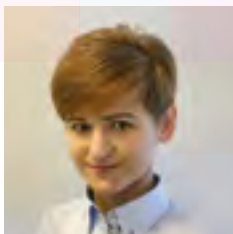
Marcin Wolak

Polski Instytut Transportu Drogowego

OPRACOWANIE GRAFICZNE

Anna Sikora

AUTORZY



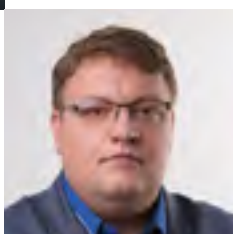
Sylwia Jagódka

Magazyny123



Bartosz Kaczmarek

Fundacja Republikańska



Artur Lysionok

Ekspert branży TSL



dr Piotr C. Sosnowski

Wydział Zarządzania, Uniwersytet Łódzki



Michał Pakulniewicz

trans.INFO



Anna Majowicz

Polski Instytut Transportu Drogowego



dr inż. Justyna Świeboda

Polski Instytut Transportu Drogowego

Główne wnioski z raportu	8
1. Położenie i charakterystyka gospodarcza	16
1.1 Struktura społeczno-demograficzna	19
1.2 Charakterystyka gospodarcza	21
1.2.1 Handel	22
1.2.2 Przemysł	23
1.2.3 Budownictwo	24
1.2.4 Podmioty gospodarki w województwie	24
1.2.5 Dochody i wydatki jednostek samorządu terytorialnego	24
1.2.6 Projekty współfinansowane przez Unię Europejską	25
2. Dostępność infrastruktury liniowej i punktowej	26
2.1 Transport drogowy	28
2.1.1 Via Carpatia	32
2.1.2 Via Baltica	34
2.1.3 Pozostałe inwestycje drogowe	35
2.2 Transport kolejowy	36
2.2.1 Przejścia graniczne	39
2.2.2 Rail Baltica	40
2.3 Transport wodny śródlądowy i transport lotniczy	41
2.4 Rynek magazynowy	42
3. Podlaskie - brama UE na wschód - handel międzynarodowy	48
3.1 Strategia rozwoju woj. podlaskiego	50
3.2 Dostępność do infrastruktury dla ludności	51
3.2.1 Dostępność transportowa w Hiszpanii	51
3.2.2 Dostępność transportowa w Niemczech	52
3.2.3 Dostępność transportowa w USA	53
3.2.4 Ocena dostępności transportowej Polski	55
3.3 Szanse dla biznesu i rynku pracy	56
3.4 Wąskie gardła na przejściach granicznych z Białorusią	58
4. Otoczenie konkurencyjne województwa podlaskiego	62
4.1 Przewaga konkurencyjna województwa	64
4.1.1 Determinanta przewagi	64
4.1.2 Atuty województwa podlaskiego	65
4.2 Ocena konkurencyjności regionów polskich	67
4.2.1 Województwo lubelskie	67
4.2.1.1 Infrastruktura	67
4.2.1.2 Powierzchnie magazynowe	68
4.2.1.3 Atuty województwa	69
4.2.2 Województwo podkarpackie	71
4.2.2.1 Infrastruktura	71

4.2.2.2 Powierzchnie magazynowe	71
4.2.2.3 Atuty województwa	72
4.2.3 Województwo świętokrzyskie	74
4.2.3.1 Infrastruktura	74
4.2.3.2 Powierzchnie magazynowe	75
4.2.3.3 Atuty województwa	75
4.2.4 Województwo warmińsko-mazurskie	77
4.2.4.1 Infrastruktura	77
4.2.4.2 Powierzchnie magazynowe	77
4.2.4.3 Atuty województwa	77
4.2.5 Porównanie regionów Polski Wschodniej	79
4.2.5.1 Rynek powierzchni magazynowej	80
4.2.5.2 Wolumen przewożonych ładunków	81
4.2.5.3 Zatrudnienie w sektorze logistycznym	82
4.2.5.4 Powierzchnie magazynowe	82
4.3 Ocena konkurencyjności Białorusi	87
4.3.1 Rynek powierzchni magazynowej	87
4.3.2 Atuty Białorusi	88
4.3.3 Obwód grodzieński	89
4.3.1.1 Infrastruktura	89
4.3.3.2 Powierzchnie magazynowe	90
4.3.3.3 Atuty obwodu grodzieńskiego	90
4.3.4 Obwód brzeski	91
4.3.4.1 Infrastruktura	91
4.3.4.2 Powierzchnie magazynowe	92
4.3.4.3 Atuty obwodu brzeskiego	92
4.3.5 Podsumowanie - plany rozwojowe Białorusi	93
4.4 Ocena konkurencyjności Litwy	96
4.4.1 Infrastruktura	96
4.4.2 Rynek powierzchni magazynowej	97
4.4.3 Litewskie przedsiębiorstwa w woj. podlaskim	97
4.4.4 Atuty Litwy	100
5. Analiza porównawcza krajowych i zagranicznych zachęt do inwestycji	104
5.1 Przegląd krajowych zachęt do inwestycji	106
5.2 Przegląd zagranicznych zachęt do inwestycji	109
5.3 Możliwości i bariery uczestniczenia w międzynarodowych łańcuchach dostaw	111
5.3.1 Przegląd możliwości, barier i zagrożeń	113
5.3.2 Bariery i potencjał inwestycyjny woj. podlaskiego	113
6. Analiza SWOT - najważniejsze wnioski	118
Literatura	126

INFRASTRUKTURA W WOJ. PODLASKIM

(STAN NA CZERWIEC 2021)

Sieć drogowa



Drogi krajowe	994,5 km
Drogi wojewódzkie	1 373,2 km
Drogi powiatowe	7 644,0 km
Drogi gminne	16 806,3 km
Suma	26 818 km



Sieć kolejowa

Linie magistralne	132,87 km
Linie pierwszorzędne	509,21 km (w tym 26,76 km linii szerokotorowych)
Linie drugorzędne	55,24 km
Linie znaczenia miejscowego	64,51 km (w tym 26,76 km linii szerokotorowych)
Suma	762 km

PARKINGI W WOJEWÓDZTWACH

WOJEWÓDZTWO	LICZBA PARKINGÓW [szt.]	UDZIAŁ [%]
Dolnośląskie	328	9,02
Kujawsko-pomorskie	240	6,60
Lubelskie	168	4,62
Lubuskie	176	4,84
Łódzkie	283	7,79
Małopolskie	216	5,94
Mazowieckie	445	12,24
Opolskie	116	3,19
Podkarpackie	182	5,01
Podlaskie	123	3,38
Pomorskie	144	3,96
Śląskie	333	9,16
Świętokrzyskie	141	3,88
Warmińsko-mazurskie	129	3,55
Wielkopolskie	420	11,55
Zachodniopomorskie	191	5,25

Źródło: Trucker apps

RYNEK MAGAZYNOWY

Siły napędzające rynek magazynowy:

- **ciągłe zapotrzebowanie** ze strony firm 3PL, przemysłu lekkiego, firm kurierskich i dystrybutorów detalicznych,
- **odbicie poziomu konsumpcji** prywatnej po zniesieniu obostrzeń,
- **silny i trwały popyt ze strony inwestorów** instytucjonalnych na aktywa przemysłowe i logistyczne,
- **dalsze usprawnienia polskiej infrastruktury** drogowej, kolejowej, lotniczej i morskiej,
- spodziewany „**nearshoring**” produkcji i logistyki z Azji do krajów bliżej rynku zbytu,
- **dobra dostępność** terenów inwestycyjnych i nowych lokalizacji.

WSKAŹNIK ZAINTERESOWANIA MAGAZYNAMI

WG WOJEWÓDZTW

WOJEWÓDZTWO	Zapotrzebowanie na powierzchnie magazynowe [%]	Przedział cenowy za miejsce paletowe [PLN NETTO]	Przedział cenowy za m ² [PLN NETTO]
Dolnośląskie	7,28	0,73-2,24	11-20
Kujawsko-pomorskie	3,40	0,95-2,00	14-29
Lubelskie	5,34	0,67-2,02	14-29
Lubuskie	2,91	0,9-2,50	14-29
Łódzkie	9,22	0,73-2,00	14-29
Małopolskie	15,05	1,00-2,99	14-29
Mazowieckie	14,56	0,70-2,00	20-26
Opolskie	2,43	0,65-2,15	14-29
Podkarpackie	4,85	0,40-2,24	14-29
Podlaskie	4,85	0,54-2,50	14-29
Pomorskie	8,25	0,75-3,00	14-29
Śląskie	8,25	0,67-1,72	14-29
Świętokrzyskie	2,91	0,90-2,50	14-29
Warmińsko-mazurskie	2,43	1,50-3,00	14-29
Wielkopolskie	5,34	0,80-2,20	14-29
Zachodniopomorskie	2,93	0,95-2,90	14-29

Źródło: Wareh.com

NAJWAŻNIEJSZE WNIOSKI Z RAPORTU

WYSZCZEGÓLNIENIE	LUBELSKIE	PODKARPACKIE
------------------	-----------	--------------

POTENCJAŁ RYNKOWY

PKB w 2019 r. [zł/osoba]	40 741	41 845
Liczba ludności [mln] (2019)	2 108	2 126

POTENCJAŁ ZASOBÓW PRACY

Absolwenci szkół wyższych w 2019 r. [tys. osób]	17,9	13,7
Liczba pracujących 2018 r. [tys.]	854,7	866,8
Struktura pracujących według sektorów (2016)	rolniczy 21,4%, przemysłowy 24,2%, usług. 54,4%.	rolniczy 12,9%, przemysłowy 32,2%, usług. 54,9%.

NAKŁADY INWESTYCYJNE, PRZYCHODY I KOSZTY PRZEDSIĘBIORSTW O LICZBIE PRACUJĄCYCH OD 10 OSÓB

Nakłady inwestycyjne w 2019 r. [mln zł]	12757	14409
Przychody przedsiębiorstw w 2019 r. [mld zł]	82,2	125,6
Koszty przedsiębiorstw 2019 r. [mld zł]	77,3	120,0

FUNDUSZE UNIJNE NA PROGRAMY REGIONALNE W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027

Dotacje unijne [mld EUR]	1,768	1,661
--------------------------	-------	-------

SPECJALNE STREFY EKONOMICZNE

Specjalne strefy ekonomiczne	Mielecka Pomorska Starachowicka Tarnobrzeska	Krakowska Mielecka Tarnobrzeska
Sektory z potencjałem	Rolno-spożywczy, energetyczny, elektromaszynowy, logistyka, BPO, turystyczny	Lotniczy, informatyczny, odlewniczy, lotniczy, maszynowy, rolno-spożywczy, chemiczny, turystyczny

NAJWAŻNIEJSZE WNIOSKI Z RAPORTU

PODLASKIE	ŚWIĘTOKRZYSKIE	WARMIŃSKO-MAZURSKIE
-----------	----------------	---------------------

POTENCJAŁ RYNKOWY

42 976	42 666	40 830
1 178	1 226	1 422

POTENCJAŁ ZASOBÓW PRACY

8,4	8,0	7,4
441,3	481,2	457,0
rolniczy 23,1%, przemysłowy 24,8%, usług. 52,1%.	rolniczy 19,1%, przemysłowy 30%, usług. 50,9%.	rolniczy 13,7%, przemysłowy 30,7%, usług. 55,6%.

NAKŁADY INWESTYCYJNE, PRZYCHODY I KOSZTY PRZEDSIĘBIORSTW O LICZBIE PRACUJĄCYCH OD 10 OSÓB

8441	6185	8388
59,5	56,0	56,2
57,0	53,3	54,6

FUNDUSZE UNIJNE NA PROGRAMY REGIONALNE W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027

0,99	1,106	1,228
------	-------	-------

SPECJALNE STREFY EKONOMICZNE

Suwalska Tarnobrzaska	Krakowska Starachowicka Tarnobrzaska	Suwalska Warmińsko-mazurska
Spożywczy, maszynowy, drzewny i meblarski, turystyczny	Elektromaszynowy, motoryzacyjny, metalurgicz- ny, elektroniczny, rolno-spo- żywczy, budownictwo, wydobywczy leczniczo-uzdrowiskowy	Rolno-spożywczy, meblarski, turystyczny, sprzęt sportowy, wyroby z gumy, ekonomia wody, żywność wysokiej jakości, drewno i meblarstwo.

WOJEWÓDZTWO PODLASKIE - BRAMA UE NA WSCHÓD

Atuty województwa podlaskiego dla handlu międzynarodowego

- Obecność wielu przedsiębiorstw logistycznych i handlowych, obsługujących przesyły w relacjach wschodnich - do Rosji i państw Azji Środkowej oraz Wschodniej.



- Centra logistyczne - na przykład w Łapach i Łosošnej - oferujące możliwość obsługi towarów, transportowanych korytarzami Nowego Jedwabnego Szlaku.



- Przebieg wielu ważnych tranzytowych dróg szybkiego ruchu, np. S61 (korytarz transportowy Via Baltica), S19 (Via Carpatia), S8.



- W województwie podlaskim znajdują się trzy z czterech kolejowych przejść towarowych (Czeremcha-Wysokolitowski, Kuźnica-Grodno, Siemianówka-Swistocz) z Białorusią.



- Województwo inwestuje w rozwój bazy eksperckiej. Na podlaskich uczelniach kształci się wielu specjalistów - logistyków, inżynierów i ekonomistów - zainteresowanych ideą rozwoju województwa w perspektywie handlu z krajami azjatyckimi.

- Liczba nieużytków na terenie województwa jest bardzo wysoka w porównaniu do innych regionów Polski. Według danych GUS, w 2018 roku, wynosiła ona 53,8 ha, czyli 12% użytków w Polsce. Stwarza to dodatkowe możliwości zagospodarowania tych terenów pod projekty logistyczne.

WOJEWÓDZTWO PODLASKIE - BRAMA UE NA WSCHÓD

Atuty województwa podlaskiego dla handlu międzynarodowego

- Położenie województwa na granicy Unii Europejskiej i EAUG, umożliwiające bezpośrednią współpracę handlową pomiędzy krajami bałtyckimi, rynkami Unii Europejskiej, Dalekim Wschodem oraz krajami WNP.



- Sąsiedztwo Podlaskiego z województwem mazowieckim, w którym znajduje się wiele logistycznych przedsiębiorstw oraz lubelskim, w którym jest zlokalizowany port suchy w Małaszewiczach przyczynia się do rozwoju gospodarczego regionu.

- Wzrost wskaźnika wykorzystania kolei w województwie. Według danych UTK, w latach 2015-2018 wskaźnik ten wzrósł o blisko 55%. Aktualnie roczny wzrost oscyluje na poziomie 8-9%, co oznacza, że zainteresowanie przewozami kolejowymi rośnie, co przekłada się na powstawanie nowej infrastruktury kolejowej.

- Dobre warunki hodowli bydła, dzięki dużej powierzchni użytków zielonych. To z kolei przekłada się na dodatkowe możliwości rozwoju produkcji energii odnawialnej.



- Niski koszt pracy i relatywnie wysoka wydajność pracy. Według danych GUS, przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto wynosi w regionie 4 367,14 PLN, co lokuje Podlaskie na 10 pozycji (niższe wynagrodzenia są w lubelskim, lubuskim, kujawsko-pomorskim, świętokrzyskim, podkarpackim i warmińsko-mazurskim).

- Suwalska Specjalna Strefa Ekonomiczna, oferująca jedno z najwyższych ulg podatkowych w Polsce.



INWESTYCJE

PRZEGLĄD ZACHĘT DO INWESTYCJI

RODZAJ	CHARAKTERYSTYKA
Centra Badawczo-Rozwojowe	Możliwość zwolnienia z podatku od nieruchomości, podatku rolnego i leśnego
Estoński CIT	Brak podatku dochodowego dla przedsiębiorstw do momentu dystrybucji środków z biznesu lub finansowania kosztów niepodatkowych (wdrażane przez Ministerstwo Finansów)
Fundacja Platforma Przemysłu Przyszłości	Niefinansowe formy wspierania przedsiębiorstw
Granty rządowe (Program wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011 – 2030)	Wsparcie w formie dotacji udzielane z tytułu kosztów tworzenia nowych miejsc pracy oraz kosztów inwestycji
Obniżenie barier wejścia do Polskiej Strefy Inwestycji dla przedsiębiorstw z sektora MŚP	Możliwość zwolnienia z podatku dochodowego przedsiębiorstw z sektora MŚP realizujących inwestycje związane z automatyzacją procesów produkcyjnych i usługowych
Parki Przemysłowe i Technologiczne	Miejsca współpracy między przedsiębiorstwami a jednostkami naukowo-badawczymi
Specjalne Strefy Ekonomiczne	Możliwość prowadzenia działalności gospodarczej na preferencyjnych warunkach
Polska Strefa Inwestycji (modyfikacja SSE)	Możliwość zwolnienia z podatku dochodowego na obszarze całej Polski przedsiębiorstw realizujących nowe inwestycje (zarówno na terenach publicznych, jak i prywatnych)
Ulga na automatyzację	Czasowy dodatkowy odpis na wydatki inwestycyjne w zakresie automatyzacji procesów
Zwolnienie od podatku od nieruchomości	Możliwość zwolnienia z podatku od nieruchomości

Źródło: Opracowanie własne

KLUCZOWE CZYNNIKI BRANE POD UWAGĘ PRZY LOKALIZACJI BIZNESU



**DOSTĘPNOŚĆ
TRANSPORTOWA**



**DOSTĘPNOŚĆ
WYKWALIFIKOWANYCH
PRACOWNIKÓW**



**DOSTĘPNOŚĆ
PRZYGOTOWANYCH
TERENÓW POD INWESTYCJE**

BARIERY INWESTYCYJNE WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO



**NIEWYSTARCZAJĄCO
ROZWINIĘTA
INFRASTRUKTURA
DROGOWA I TECHNICZNA**



**BRAK PRZYGOTOWANYCH
TERENÓW POD
INWESTYCJE**



**SŁABE TEMPO
PROWADZENIA PROCEDUR
ADMINISTRACYJNYCH**





POŁOŻENIE I CHARAKTERYSTYKA GOSPODARCZA

Województwo podlaskie położone jest w północno-wschodniej Polsce. Zajmuje obszar 20 187 km², co stanowi 6,5% powierzchni kraju i sytuuje je na 6 miejscu wśród wszystkich województw Polski. W województwie znajduje się: 40 miast (w tym 3 na prawach powiatu), 14 powiatów, 118 gmin, 3758 miejscowości wiejskich i 3282 sołectwa. Siedzibą władz województwa jest Białystok. Podlaskie sąsiaduje z trzema innymi województwami: lubelskim, mazowieckim i warmińsko-mazurskim. Stanowi jednocześnie wewnętrzną (z Litwą) oraz zewnętrzną (z Białorusią) granicę Unii Europejskiej (Rys. 1. 1).^[80]

RYS. 1.1
PODZIAŁ
ADMINISTRACYJNY
WOJEWÓDZTWA
PODLASKIEGO ^[79]



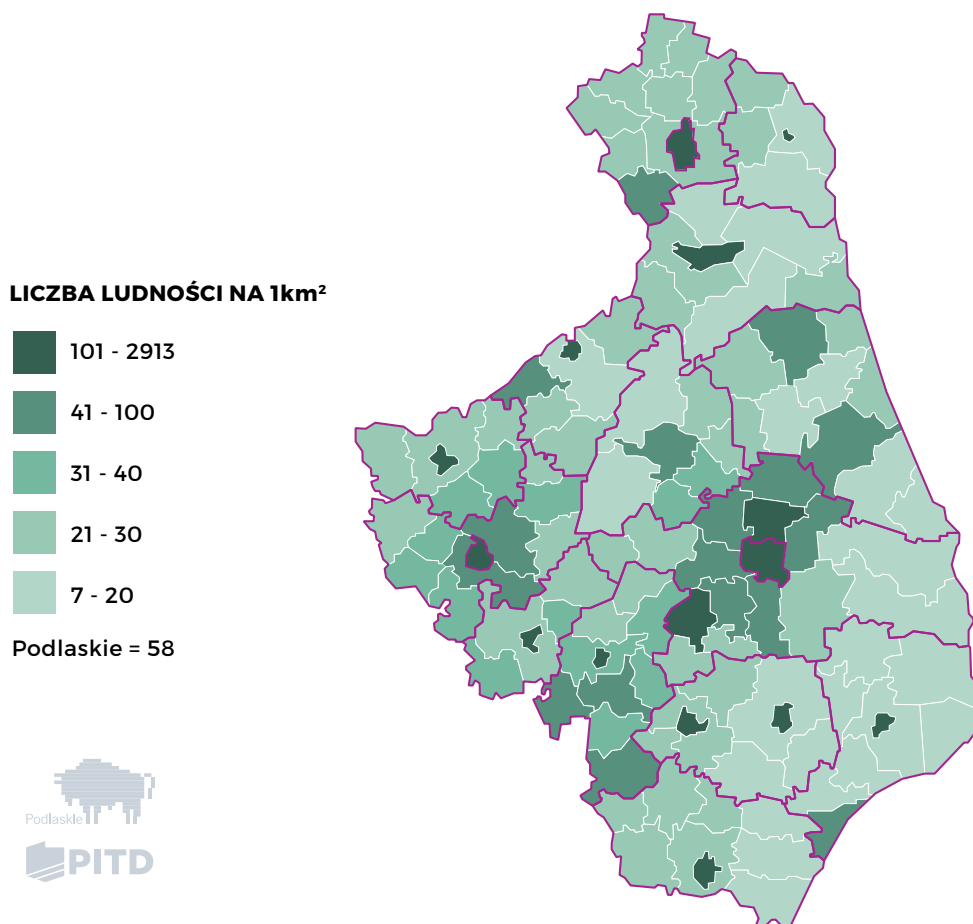
WOJEWÓDZTWO W 2019 r.

Powierzchnia	20 187 km²
Ludność	1 178 353
Powiaty	14
Miasta na prawach powiatu	3
Gminy ogółem	118
Gminy miejskie	13
Gminy miejsko-wiejskie	27
Gminy wiejskie	78
Miasta	40

1.1 STRUKTURA SPOŁECZNO-DEMOGRAFICZNA

W województwie podlaskim w 2019 roku mieszkały 1 178 353 osoby, z czego 604 135 (51,3%) stanowiły kobiety, 574 218 (48,7%) mężczyźni. Miasta zamieszkiwało 716 923 osób (60,8% ogółu ludności województwa), wsie 461 430 (39,2%) (Rys. 1. 2).^[8]

RYS. 1. 2 GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA W 2019 R.^[80]

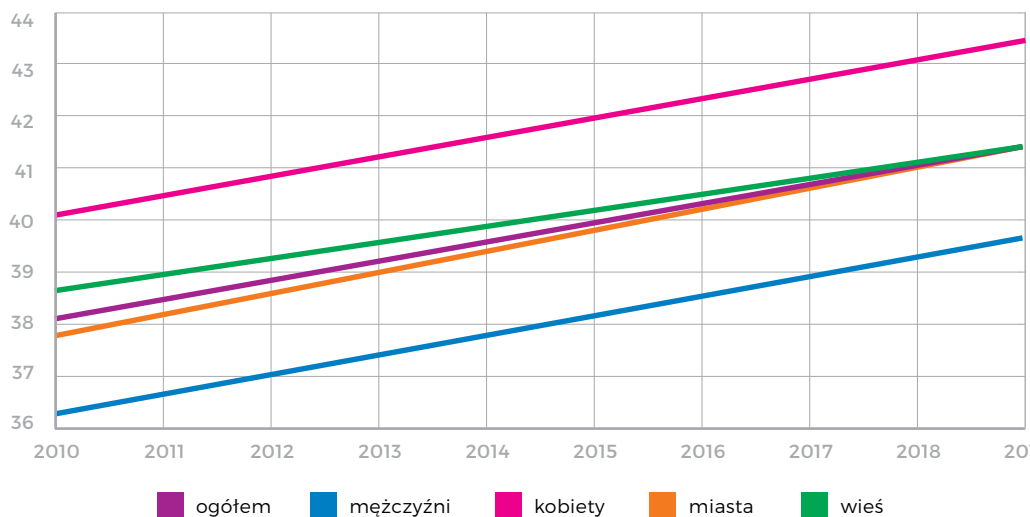


Średni wiek mieszkańców wynosi 42,1 i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski (Rys. 1. 3). W latach 2002-2019 liczba ludności woj. podlaskiego zmalała o 2,4%.^[86] Główny Urząd Statystyczny prognozuje systematyczny spadek liczby mieszkańców, przy czym w podobnym tempie zmniejszać się będzie liczba ludności w miastach i na wsi. W świetle prognozy demograficznej GUS do 2050 roku ludność Podlaskiego spadnie poniżej 1 mln (982, 3 tys.), a przyrost naturalny pozostanie ujemny i pogłębi się z -1,159 w 2019 r. do -6,9 w 2050 r. Województwo podlaskie należy również do tych regionów, w których proces starzenia się przebiega najszybciej. W tym zakresie istnieją jednak istotne

różnice wewnątrzregionalne. W załączniku do Uchwały Zarządu Województwa Podlaskiego z dnia 19 czerwca 2018 r. wskazano, że depopulacja i starzenie się przebiegają najszybciej we wschodniej i południowo-wschodniej części województwa. Dużo lepsza sytuacja demograficzna występuje w okolicach Łomży.^[88] Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń żywych do liczby zgonów dla województwa podlaskiego wynosi 0,91 i jest porównywalny do średniej dla całego kraju.

RYS. 1.3 MEDIANA WIEKU LUDNOŚCI ^[90]

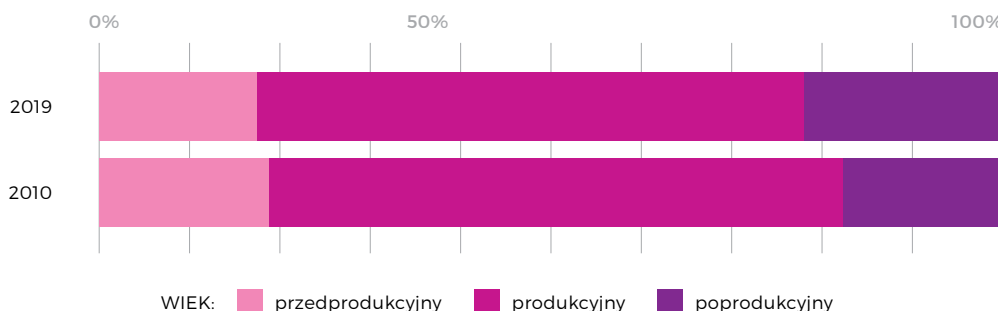
WIEK



W 2019 roku zarejestrowano 12 938 zameldowań w ruchu wewnętrznym (6 998 kobiet; 5 940 mężczyzn) oraz 15 397 wymeldowań (8 333 kobiet; 7 064 mężczyzn), w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla województwa podlaskiego -2 459 (-1 147 kobiet; -855 mężczyzn).^[8] W tym samym roku 694 osoby zameldowały się z zagranicy (333 kobiety; 361 mężczyzn) oraz zarejestrowano 267 wymeldowań za granicę (145 kobiet; 122 mężczyzn) - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące 427 (188 kobiet; 239 mężczyzn). 719 176 mieszkańców podlaskiego jest w wieku produkcyjnym (61% ogółu ludności), 205 770 w wieku przedprodukcyjnym (17,5%), a 253 407 – poprodukcyjnym (21,5%) (Rys. 1. 4).

W województwie podlaskim na 1000 mieszkańców pracuje 197 osób.^[8] Jest to znacznie mniej od wartości dla kraju. 51,5% wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 48,5% mężczyźni. Stopa bezrobocia rejestrowanego w Podlaskim w 2019 r. wynosiła 6,9% (w sumie 33, 3 tys. osób: 7,1% kobiet i 6,7% mężczyzn). Jest to znacznie więcej od stopy bezrobocia dla Polski, która w 2019 r. wynosiła 5,2%. W 2019 roku przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto wynosiło 4 367,14 PLN, co odpowiada 88,8% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w Polsce (4 920,09 PLN).

RYS. 1. 4 LUDNOŚĆ WEDŁUG EKONOMICZNYCH GRUP WIEKU W 2010 R. I 2019 R. ^[80]



Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców województwa 43 398 osób wyjeżdża do pracy do innych gmin, a 36 027 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy - saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi -7 371.^[86] 35% aktywnych zawodowo mieszkańców Podlaskiego pracuje w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 20,9% w przemyśle i budownictwie, 15,4% w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja), a 2,2% pracuje w sektorze finansowym (działalność finansowa i ubezpieczeniowa, obsługa rynku nieruchomości).

Według rejestru szkół i placówek oświatowych Ministerstwa Edukacji i Nauki, w województwie podlaskim znajduje się 1639 instytucji kształcących, w tym m.in. 408 szkół podstawowych, 105 liceów ogólnokształcących, 58 techników i 42 branżowe szkoły I stopnia.^[50] W województwie znajduje się 19 uczelni wyższych: 12 w Białymstoku, 4 w Łomży, 2 w Suwałkach i jedna w Siemiatyczach. W roku akademickim 2020/21 zarejestrowano w województwie podlaskim 28 575 studentów (Tab. 1. 1, na następnej stronie)^[86], w tym 16 987 kobiet. Studia stacjonarne wybrało 20 668 osób, niestacjonarne 7 907. 1596 studentów to cudzoziemcy. Absolwenci najczęściej kończyli studia na kierunkach zaliczanych do grup: biznes, administracja i prawo; technika, przemysł, budownictwo; zdrowie i opieka społeczna oraz nauki społeczne, dziennikarstwo i informacja.

1.2 CHARAKTERYSTYKA GOSPODARCZA

Produkt Krajowy Brutto województwa podlaskiego wyniósł według najnowszych dostępnych danych 46,86 mld PLN w 2018 r. Stanowiło to 2,2 % polskiego PKB i sytuowało region na 14. miejscu wśród województw.^[20]

Jeśli zaś chodzi o PKB per capita województwa, to jego pozycja w skali Polski była o jedną pozycję lepsza. Przypadające na mieszkańca 39,6 tys PLN stanowiło 71,7% PKB per ca-

TAB. 1.1. STUDENCI WEDŁUG WOJEWÓDZTW W ROKU AKADEMICKIM 2020/21 ^[8]

	OGÓŁEM	w tym kobiety	NA STUDIACH		cudzoziemcy
			stacjonarnych	niestacjonarnych	
POLSKA	1215307	704946	796701	418606	84672
Dolnośląskie	117139	65487	75282	41857	8126
Kujawsko-pomorskie	54827	33633	32026	22801	2168
Lubelskie	67537	40506	51786	15751	7898
Lubuskie	11872	6482	7416	4456	153
Łódzkie	76897	46579	45878	31019	8246
Małopolskie	144302	84460	107644	36658	7896
Mazowieckie	253407	142020	151515	101892	24498
Opolskie	18398	10467	13923	4475	1863
Podkarpackie	44599	25265	31924	12675	2487
Podlaskie	28575	16987	20668	7907	1596
Pomorskie	83641	49164	51673	31968	4123
Śląskie	106411	61766	71239	35172	5560
Świętokrzyskie	22082	13908	13997	8085	987
Warmińsko-mazurskie	23705	13632	18012	5693	457
Wielkopolskie	127771	75391	77679	50092	6888
Zachodniopomorskie	34144	19199	26039	8105	1726

pita przypadającego na mieszkańca Polski.^[80] W woj. podlaskim w przypadku głównych składowych PKB, największy udział ma kategoria handel, naprawa pojazdów samochodowych, transport i gospodarka magazynowa, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja (28,2% wartości dodanej brutto). Dalej znajdują się pozostałe usługi (26,7%), przemysł (22,6%), działalność finansowa i ubezpieczeniowa, obsługa rynku nieruchomości (8,0%), budownictwo (7,7%) oraz rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo (6,9%).^[80]

1.2.1 HANDEL

Sprzedaż detaliczna w województwie podlaskim w 2019 r. wyniosła 16,1 mld PLN i był to drugi od końca wynik spośród szesnastu województw Polski. Wartość ta stanowiła 1,75%

krajowej sprzedaży detalicznej. Roczna wartość sprzedaży detalicznej przypadająca na mieszkańca województwa wyniosła 13 689 PLN. Uplasowało to województwo na 11. pozycji wśród regionów Polski. Różnica między miejscem w rankingu sprzedaży ogółem a sprzedaży per capita woj. podlaskiego wynika ze stosunkowo niewielkiej liczby ludności.

Niemniej wydatki w handlu detalicznym na osobę w województwie stanowią zaledwie 57,3% sprzedaży detalicznej per capita w kraju. W przypadku sprzedaży hurtowej, woj. podlaskie pochwalić się może wynikiem na poziomie 16,46 mld PLN, co było czternastym wynikiem spośród województw. Wynik ten stanowił 1,4% hurtowej sprzedaży w Polsce.^[80]

1.2.2 PRZEMYSŁ

Wartość dodana brutto przemysłu w województwie podlaskim wyniosła 9,27 mld PLN w 2018 r., co stanowiło 22,6% całości wartości dodanej brutto dla województwa. Produkcja sprzedana przemysłu osiągnęła w 2019 r. poziom 31,99 mld PLN. Stanowiło to ledwie 2% wartości dla całego kraju. Podlaskie znalazło się też na ostatnim miejscu spośród wszystkich województw w tej kategorii. Warto jednak podkreślić, iż w porównaniu do 2018 r. wzrost produkcji sprzedanej przemysłu (w cenach stałych) był w województwie podlaskim największy spośród wszystkich regionów Polski. Wyniósł on 12,9% rok do roku w porównaniu do średniej dla kraju na poziomie wzrostu na poziomie 5,1%.^[80]

Produkcja sprzedana przemysłu na mieszkańca wyniosła 27 129 PLN co było dwunastym wynikiem wśród szesnastu województw. Wynik ten stanowił także 64,47% krajowej produkcji sprzedanej przemysłu per capita.^[80]

Analizując strukturę produkcji sprzedanej brutto w województwie zdecydowaną większość, bo 93,8% jej całości stanowiło w 2019 r. przetwórstwo przemysłowe. Pozostałe kategorie przemysłu stanowiły łącznie 6,2% jego produkcji sprzedanej - wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę (2%); dostawa wody, gospodarka ściekami i odpadami, rekultywacja (2,4%) oraz górnictwo i wydobywanie (1,8%).^[80]

Mimo iż rolnictwo (wraz z łowiectwem i rybołówstwem) stanowi mniej niż 7% wartości dodanej brutto województwa podlaskiego, to właśnie w kategorii przetworzonych produktów spożywczych region jest potentatem w skali kraju. Podmioty ulokowane na terenie województwa produkują 35,7% przetworzonego mleka płynnego w kraju, 41,1% masła i tłuszczów do smarowania, a także 27% serów i twarogów.^[80]

Innymi kategoriami produkcji, które w województwie stanowią istotny odsetek produkcji krajowej są bloki ściennie z betonu zwykłego (10,3 %) oraz produkty stosowane w żywieniu zwierząt hodowlanych (8,4%).^[80]

1.2.3 BUDOWNICTWO

W 2019 r. sprzedaż produkcji budowlano-montażowej w województwie podlaskim wyniosła 5,6 mld PLN, co stanowiło 2,4% produkcji krajowej i usytuowało Podlaskie na trzydziątym miejscu w kraju. Ponownie, nieco lepiej wygląda pozycja województwa na tle reszty kraju gdy spojrzeć na produkcję budowlano-montażową na 1 mieszkańca. Tu wynik dla województwa podlaskiego stanowił w 2019 r. 79,2% krajowej produkcji per capita, co dało województwu 12 miejsce w Polsce.^[20]

1.2.4 PODMIOTY GOSPODARKI W WOJEWÓDZTWIE

Na koniec grudnia 2019 r. na terenie województwa zarejestrowanych było 105 578 podmiotów zarejestrowanych w rejestrze REGON. Stanowiło to 2,3% wszystkich podmiotów gospodarki narodowej w Polsce. Ledwie 2 733 podmioty funkcjonowały w sektorze publicznym, zaś 101 897 w sektorze prywatnym. Zdecydowaną większość podmiotów w województwie podlaskim stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (81 098 podmiotów). Resztę stanowiły osoby prawne oraz jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej. W ramach tej kategorii zarejestrowano 7 776 spółek handlowych (w tym 1 050 spółek z kapitałem zagranicznym oraz jedną jednoosobową spółkę Skarbu Państwa), 5 268 spółki cywilne, 341 spółdzielni, 704 fundacje oraz 3 493 stowarzyszenia i organizacje społeczne. W porównaniu do innych województw, woj. podlaskie charakteryzuje się najmniejszą w kraju liczbą jednoosobowych spółek Skarbu Państwa, a także jest jednym z dwóch regionów bez żadnego zarejestrowanego przedsiębiorstwa państwowego. Województwo posiada też najmniejszą ze wszystkich liczbę zarejestrowanych osób prawnych (spółki oraz spółdzielnie), zajmuje też przedostatnie miejsce pod względem liczby osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą. Jest czternaste w przypadku liczby spółek handlowych oraz ostatnie pod względem liczby spółek cywilnych.^[20]

1.2.5 DOCHODY I WYDATKI JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Gminy województwa podlaskiego osiągnęły łączne dochody w wysokości 3,88 mld PLN w 2019 r. Dochody przewyższyły wydatki i gminy mogły pochwalić się nadwyżką budżetową na poziomie 90,5 mln PLN w skali województwa. Pod względem nadwyżki budżetowej gmin woj. podlaskie usytuowało się na drugim miejscu w kraju (ledwie połowa województw mogła pochwalić się pozytywnym budżetem gmin).^[20]

W przypadku miast na prawie powiatu dochody były na niższym poziomie niż ten osiągnięty przez gminy – wyniosły bowiem 3,11 mld PLN. Wydatki tej kategorii jednostek samo-

rządu terytorialnego przewyższyły jednak dochody – osiągnęły poziom 3,27 mld PLN dając negatywny wynik budżetu (-156,4 mln PLN).^[20]

Na poziomie powiatów województwa podlaskiego dochody wyniosły 1,02 mld PLN. Łącznie powiatom podlaskim udało się osiągnąć nadwyżkę budżetową w wysokości 71,4 mln PLN. Pozytywny bilans budżetu powiatów dał województwu podlaskiemu siódmą pozycję w rankingu województw.^[20]

Analizując budżet samego województwa, dochody wyniosły 884,3 mln PLN. Przy wydatkach na poziomie 986,7 mln PLN dało to deficyt w wysokości 102,4 mln PLN. Był to najwyższy deficyt spośród wszystkich szesnastu regionów kraju.^[20]

1.2.6 PROJEKTY WSPÓŁFINANSOWANE PRZEZ UNIĘ EUROPEJSKĄ

Mieszkańcy województwa podlaskiego są jednymi z głównymi beneficjentów unijnej pomocy finansowej dla Polski. Patrząc globalnie, wartość całkowita projektów dofinansowanych z Unii Europejskiej w perspektywie budżetowej 2014-2020 zrealizowanych do końca 2019 r. na terenie województwa stanowiła zaledwie 3,3% ogólnej wartości tego typu projektów w całym kraju. Ulokowało to województwo na odległym, trzynastym miejscu w kraju. Jednak analizując wartość projektów unijnych przypadającą na mieszkańca, Podlaskie znalazło się na czwartym miejscu w kraju. Na mieszkańca województwa przypadło 12 277 PLN z całkowitej wartości projektów dofinansowanych z unijnych funduszy strukturalnych oraz funduszu spójności polityki spójności, co stanowiło 105,5% wartości per capita dla Polski.^[20]

Podobnie ma się sytuacja z dofinansowaniem z Unii Europejskiej w latach 2014-2020. Według stanu na koniec 2019 r. województwo podlaskie otrzymało 9,19 mld PLN, co stanowiło 3,4% ogólnej kwoty dofinansowania z funduszy strukturalnych i spójności otrzymanych przez Polskę. Per capita województwo podlaskie ponownie znalazło się w czołówce – na trzecim miejscu. Na mieszkańca przypadło 9,5% więcej środków niż na przeciętnego mieszkańca Polski.^[20]

2



DOSTĘPNOŚĆ INFRASTRUKTURY LINIOWEJ I PUNKTOWEJ

Z roku na rok poprawia się obraz infrastruktury drogowej w Podlaskiem. Związane to jest z dwiema głównymi inwestycjami drogowymi na terenie województwa. Przez województwo podlaskie przechodzić mają bowiem dwie istotne drogi o charakterze międzynarodowym – Via Carpatia oraz Via Baltica. Powstaje także, bądź jest w planach, szereg obwodnic miast znajdujących się na trasie obu wymienionych międzynarodowych arterii. Dodatkowo powstać ma droga S16 łączącą Via Baltica w okolicy Ełku z Via Carpatia w Białymstoku.

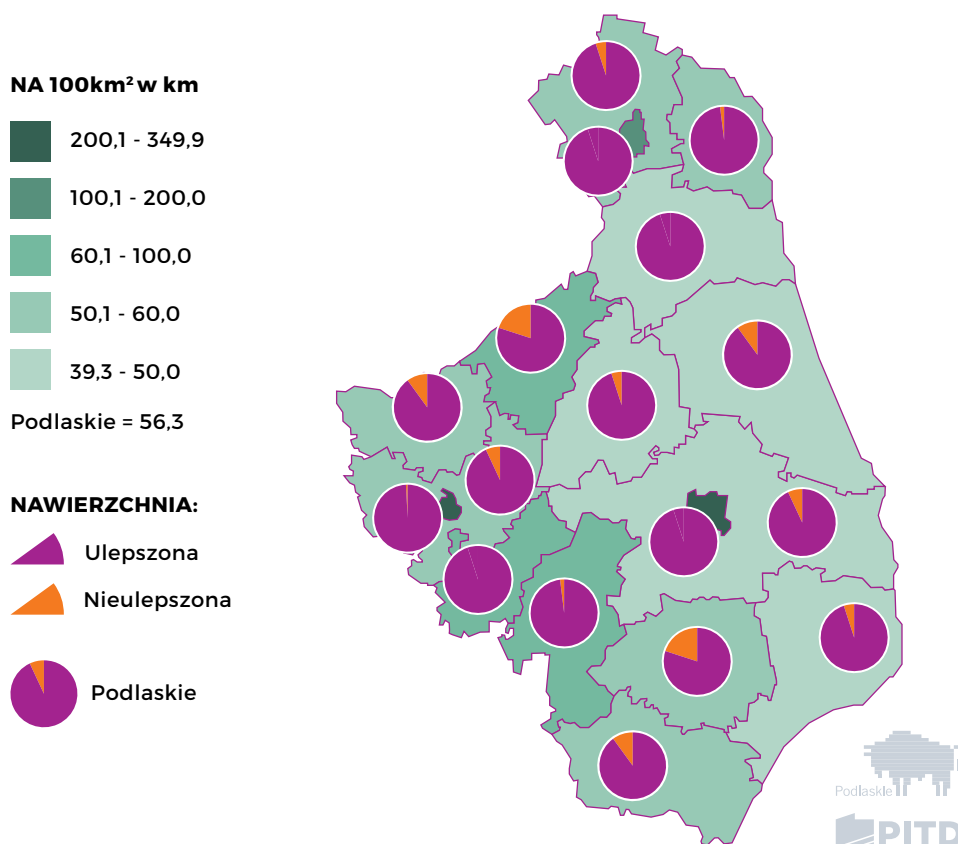
2.1 TRANSPORT DROGOWY

Sieć drogową województwa podlaskiego o łącznej długości 26 818 km tworzą drogi krajowe o długości 994, 5 km, wojewódzkie – 1 373, 2 km, powiatowe – 7 644,0 km i gminne – 16 806, 3 km (Rys. 2.1). 13 736 km tych dróg posiada nawierzchnię twardą (2 037,6 drogi publiczne miejskie; 11 698,4 drogi publiczne zamiejskie), w tym 12 738, 4 km twardą ulepszoną, tj. nawierzchnię z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, płyt kamienno-betonowych lub z bitumu (1 995,6 drogi publiczne miejskie; 10 743 drogi publiczne zamiejskie).^[21]

W ciągu wszystkich dróg publicznych województwa znajdują się 1 457 obiekty mostowe (mosty i wiadukty), z których 19 jest tymczasowych, 1 przeprawa promowa oraz 20 tuneli i przejść podziemnych.^[21]

Z punktu widzenia gęstości sieci drogowej (68 km/100km²) region jest jednym z najbardziej zapóźnionych obszarów w kraju (gorzej wypadają województwa: warmińsko-mazurskie, zachodniopomorskie i lubuskie). Podobnie w przypadku gęstości sieci drogowej

RYS. 2.1 DROGI GMINNE I POWIATOWE O TWARDEJ NAWIERZCHNI W 2019 R. ^[80]



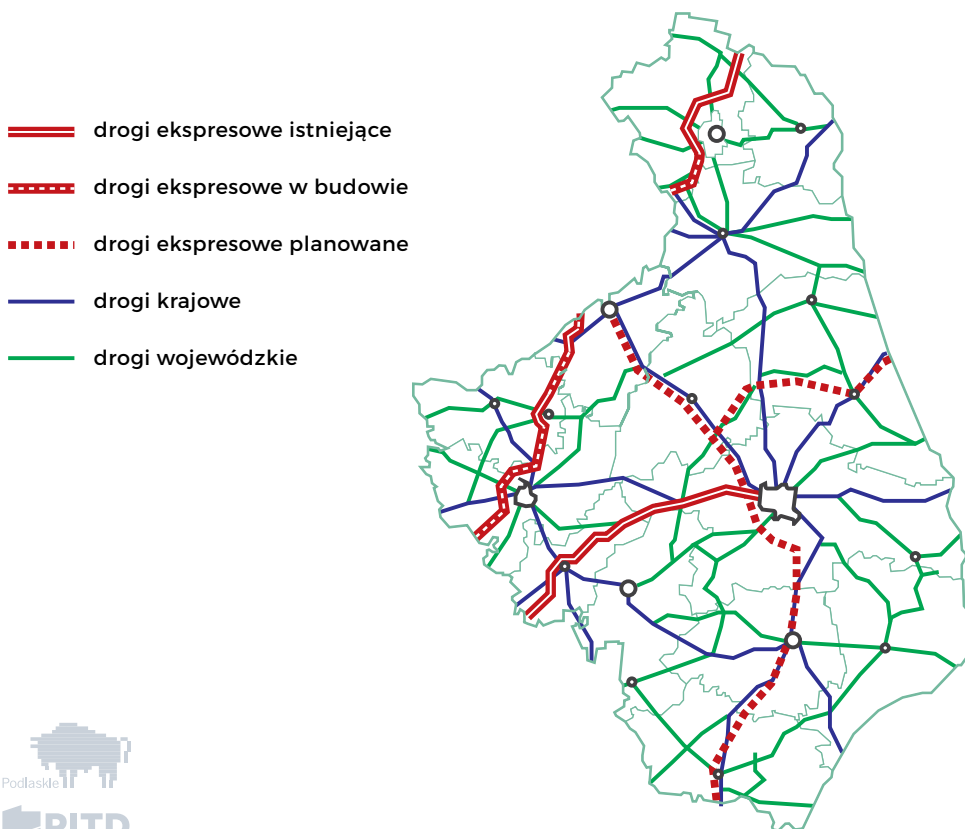
w standardzie dróg o nawierzchni twardej ulepszonej (63,1 km/100 km²). W praktyce oznacza to, iż układ przestrzenny dróg jest wystarczający do obsługi istniejącej sieci osadniczej, natomiast jakość tej sieci dalece odbiega od oczekiwanych standardów użytkowych.

Kręgosłupem drogowego systemu transportowego województwa, przenoszącym ruch o zasięgu regionalnym, krajowym i międzynarodowym, rzutującym na możliwości rozwojowe regionu jest podstawowa sieć dróg krajowych i uzupełniających ją dróg wojewódzkich.

Obecnie system ten tworzą (Rys. 2.2):^[74]

- **droga ekspresowa S8** (między granicą województwa i Białymstokiem);
- krótkie odc. **drogi eksp. S61** (między węzłem Raczek a węzłem Suwałki Południe);
- **10 dróg krajowych** (nr: 8, 16, 19, 58, 61, 62, 63, 64, 65 i 66);
- **35 dróg wojewódzkich** (nr: 640, 645, 647, 648, 651, 652, 653, 655, 658, 659, 662, 663, 664, 668, 670, 671, 672, 673, 674, 676, 677, 678, 679, 681, 682, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 692, 693 i 694).

RYS. 2.2 MAPA ISTNIEJĄCEJ SIECI DRÓG KRAJOWYCH I WOJEWÓDZKICH^[74]



W województwie funkcjonują trzy ogólnodostępne drogowe przejścia graniczne na granicy zewnętrznej Unii Europejskiej z Białorusią: w Bobrownikach, Kuźnicy i Połowcach. Po wstąpieniu Polski i Litwy do Strefy Schengen w grudniu 2007 roku, zawieszono kontrole na granicy Unii Europejskiej na przejściach drogowych w Berżnikach, Budzisku oraz Ogródnikach, które w nadzwyczajnej sytuacji mogą być ponownie uruchomione.

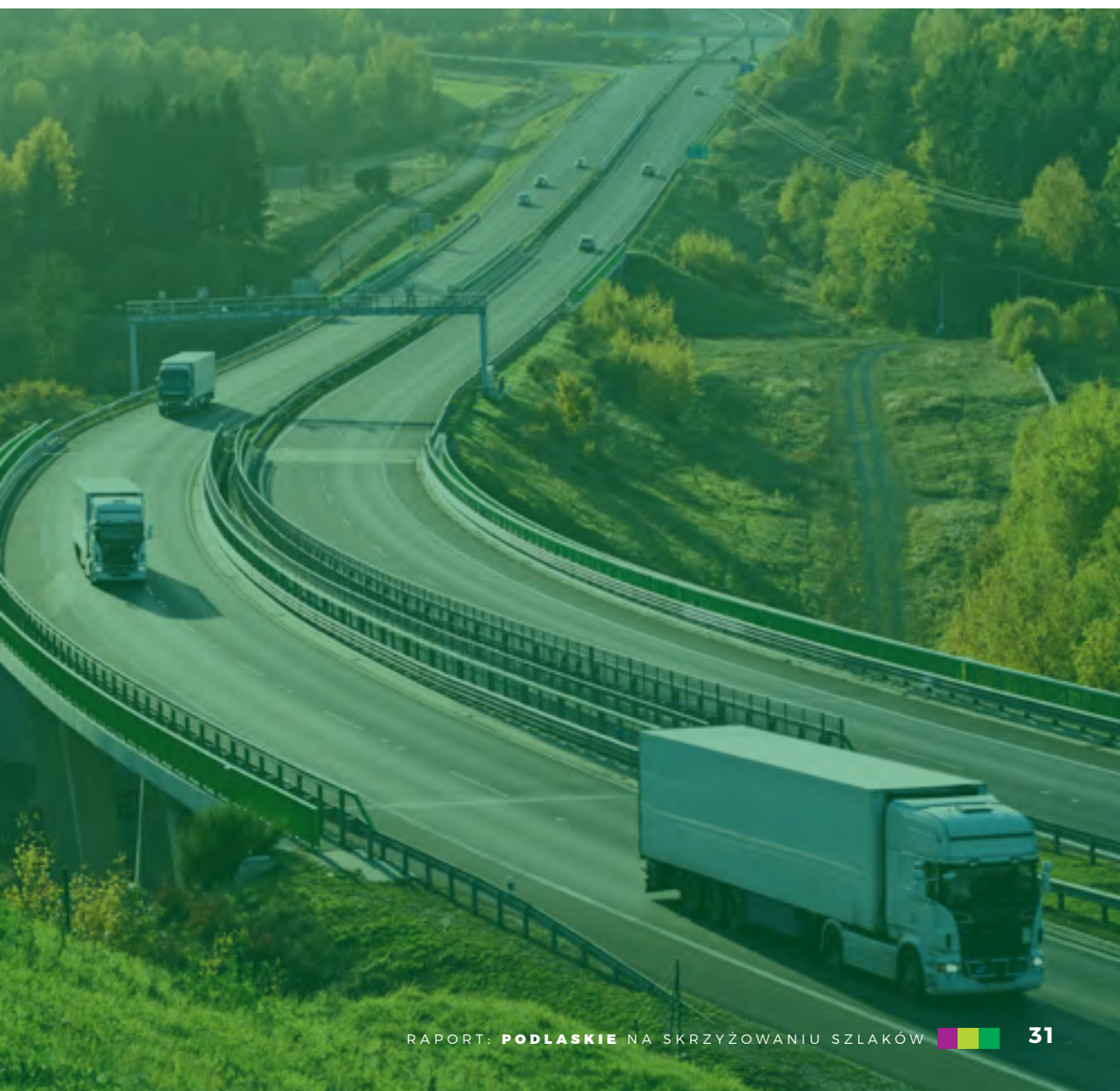
W 2019 roku do województwa podlaskiego nadano 50 095 tys. t ładunków transportem samochodowym: 34 742 tys. t wewnątrz województwa, 13 229 tys. t do innych województw, a 2 124 tys. t za granicę. Przyjęto z kolei 48 351 tys. t ładunków: 34 742 tys. t do przewozu wewnątrz województwa, 12 154 tys. t z innych województw, a 1 455 tys. t. z zagranicy. Bilans przewozów ładunków transportem drogowym w 2019 r. dla województwa podlaskiego wynosi +1 743 tys. t., co plasuje je na 6 miejscu wśród wszystkich województw Polski.

TAB. 2.1. PARKINGI W WOJEWÓDZTWACH ^[10]

WOJEWÓDZTWO	LICZBA PARKINGÓW [szt.]	UDZIAŁ [%]
Dolnośląskie	328	9,02
Kujawsko-pomorskie	240	6,60
Lubelskie	168	4,62
Lubuskie	176	4,84
Łódzkie	283	7,79
Małopolskie	216	5,94
Mazowieckie	445	12,24
Opolskie	116	3,19
Podkarpackie	182	5,01
Podlaskie	123	3,38
Pomorskie	144	3,96
Śląskie	333	9,16
Świętokrzyskie	141	3,88
Warmińsko-mazurskie	129	3,55
Wielkopolskie	420	11,55
Zachodniopomorskie	191	5,25

Region posiada 123 parkingi dla samochodów ciężarowych (Tab. 2. 1), co stanowi 3,38% udziału w całym kraju.

Podlaskie posiada 594 linii krajowych regularnej komunikacji autobusowej o łącznej długości 36 403 km. 29 z nich to linie dalekobieżne (12 729 km), 114 – regionalne (8 405 km), 439 – podmiejskie (15 149 km) i 12 miejskich (120 km). Jest także jedna linia międzynarodowa o długości 1 500 km. Według Centralnej Ewidencji Pojazdów w województwie podlaskim w 2019 r. zarejestrowanych było 932 712 pojazdów, w tym: 90 976 samochodów ciężarowych. To o 11 514 więcej tego typu pojazdów niż w woj. opolskim, które zarejestrowało ich najmniej w kraju.





2.1.1 VIA CARPATIA

Via Carpatia ma połączyć kraje bałtyckie i państwa Europy Środkowej (w tym Polskę) z półwyspem bałkańskim. Trasa ma przebiegać z Kłajpedy i Kowna na Litwie przez Białystok, Lublin, Rzeszów i słowackie Koszyce do Debreczyna na Węgrzech, a dalej do Rumunii, Bułgarii i Grecji. Ma docierać m.in. do rumuńskiego portu w Konstancy nad Morzem Czarnym oraz greckich Salonik nad Morzem Egejskim.

W Polsce droga przebiegać ma przez teren pięciu województw, w tym podlaskiego, na obszarze którego będzie ona w ciągu drogi ekspresowej S19. Według stanu na maj 2021 r. na terenie województwa podlaskiego w eksploatacji znajdowało się 25,6 km Via Carpatia (w realizacji 84,1 km), trwały przetargi na budowę 75,3 km, a w przygotowaniu znajdowało kolejne 76,4 km. Łącznie S19 w Podlaskiem ma mieć docelową długość 261,4 km.^[18]

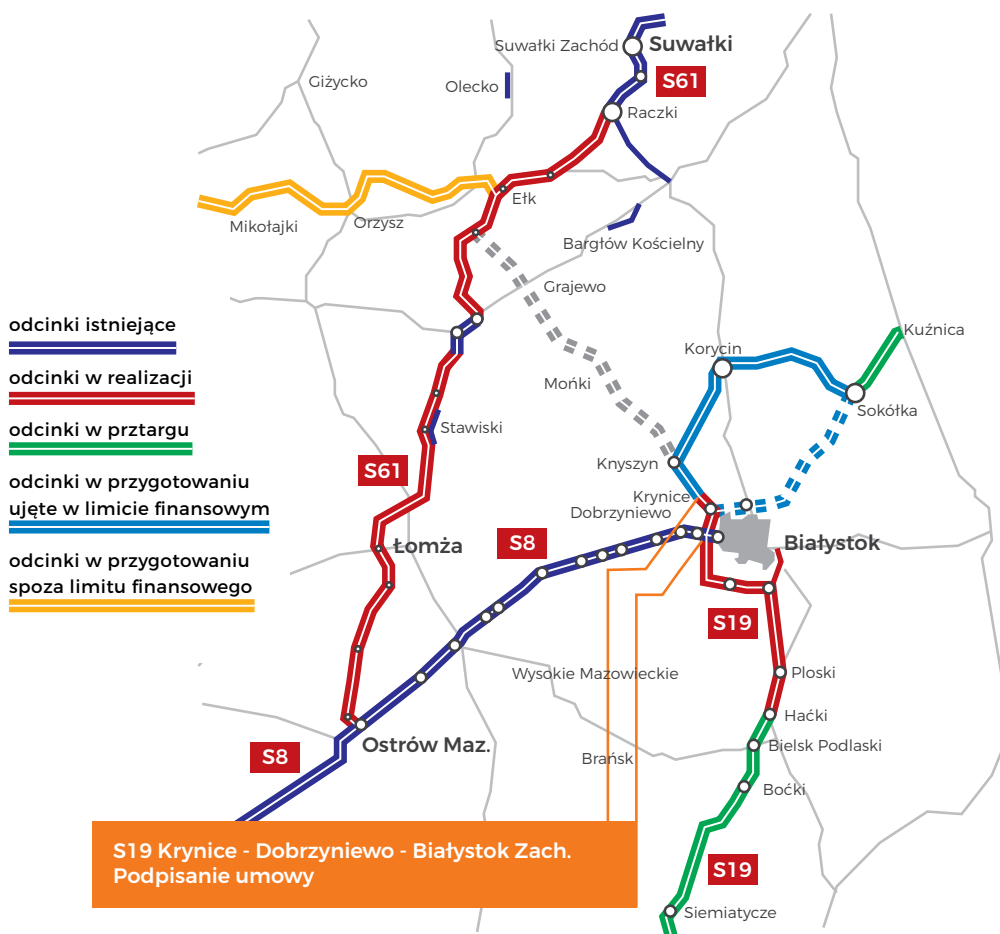
Realizacja drogi ekspresowej S19 na terenie województwa podlaskiego nabrała w ostatnich latach tempa. Znaczna część inwestycji jest obecnie w fazie przetargów - od Kuźnicy Białostockiej do Sokółki, a także od miejscowości Haćki na północ od Bielska Podlaskiego przez Siemiatycze aż do granicy z województwem mazowieckim. Dalej trasa będzie biegła na południe w kierunku Lublina. W realizacji znajduje się fragment od miejscowości Krynice na zachód od Białegostoku przez jego obwodnicę aż po wspomniane Haćki na południe od stolicy województwa. W maju 2021 r. podpisano umowę na realizację odcinka Krynice-Dobrzyniewo-Choroszcz (Rys. 2. 3).^[17]

Z całej, liczącej około 175 km podlaskiej części S19, jeden odcinek o długości nieco ponad 40 km jest jeszcze na etapie przygotowań. To fragment od Sokółki przez Czarną Białostocką po Dobrzyniewo Duże. To najkrótszy wariant drogi ekspresowej pomiędzy Sokółką a węzłem Białystok Zachód. Fragment ten jest o tyle istotny, iż zapewni połączenie z istniejącą trasą S8 do Warszawy (Rys. 2. 3).

Podstawowym założeniem przy wytyczaniu tego przebiegu drogi ekspresowej było wykorzystanie w możliwie największym stopniu korytarza istniejącej drogi krajowej nr 19. Inwestycja rozpoczyna się od węzła Sokółka Zachód, dalej biegnie w pobliżu miejscowości Straż, przez Czarną Białostocką, aż do istniejącej obwodnicy Wasilkowa. Na odcinku od węzła Wasilków (dawniej Święta Woda), który pozostaje bez zmian, do węzła Białystok Północ (dawniej Sochonie) istniejąca jednojezdniowa droga krajowa nr 19 (obwodnica Wasilkowa) zostanie rozbudowana do parametrów drogi ekspresowej (dobudowa lewej jezdni), a taki sam przekrój zyska też kolejny odcinek od węzła Białystok Północ (Sochonie) do Dobrzyniewa Dużego.

Wniosek o DŚU (decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach) jest obecnie rozpatrywany i analizowany przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Białymstoku.

RYS. 2. 3 STAN REALIZACJI VIA CARPATIA (S19) ORAZ VIA BALTICA (S61) ^[17]



2.1.2 VIA BALTICA

Droga ekspresowa S61 jest głównym fragmentem polskiego odcinka międzynarodowego korytarza transportowego Via Baltica, łączącego kraje nadbałtyckie z zachodnią Europą. Trwa również budowa drogi ekspresowej S61, stanowiącej najdłuższy, bo 214-kilometrowy fragment międzynarodowego szlaku Via Baltica łączącego kraje bałtyckie z Europą Zachodnią. Na większości podlaskich odcinków prace są w realizacji.

Budowa polskich fragmentów międzynarodowej trasy Via Baltica współfinansowana jest przez Unię Europejską w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) dla odcinków od Szczuczyna do Budziska oraz Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (POIiŚ) dla odcinków od Ostrowi Mazowieckiej do Szczuczyna. W ramach CEF dofinansowanie wynosi ok. 1,7 mld PLN, a w ramach POIiŚ 1,6 mld PLN, co łącznie daje kwotę blisko 3,4 mld PLN.^[16]

W woj. podlaskim kierowcy korzystają już z trzech odcinków S61 o łącznej długości ok. 33,5 km. Jako pierwszy, w listopadzie 2014 r., został oddany odcinek Raczek - Suwałki Południe o długości ok. 12,7 km, zbudowany w ramach realizacji obwodnicy Augustowa. Od kwietnia 2019 r. kierowcy mogą korzystać z kolejnych 12,8 km, czyli obwodnicy Suwałk, a od maja 2020 r. z drugiej jezdni obwodnicy Szczuczyna o długości ok. 8 km.

W czerwcu 2021 r. GDDKiA ogłosiła, iż w lipcu zostaną otwarte do użytku dwa odcinki Via Baltica o łącznej długości 34 km. Do końca lipca ma być gotowy fragment od węzła Kolno do obwodnicy Stawisk. Dwa tygodnie wcześniej udostępniona ma być trasa pomiędzy Stawiskami a Szczuczynem. Wykonawcą tego drugiego fragmentu jest firma Budimex, a wartość kontraktu budowlanego to 342,1 mln PLN.

Dwa odcinki trasy Via Baltica, którymi przejeździemy w lipcu 2021 r. mają łącznie ponad 34 km długości. Ich zaprojektowanie i zbudowanie kosztowało ponad 650 mln PLN.^[58]

Praktycznie cała trasa S61 na odcinku podlaskim znajduje się w fazie realizacji poza krótkim odcinkiem Szczuczyn-Guty oraz obwodnicą Suwałk. Analizując kluczowe odcinki to realizowany jest fragment od strategicznego skrzyżowania S61 z S8 (trasa Warszawa-Białystok), czyli od węzła Podborze koło Ostrowi Mazowieckiej, do węzła Śniadowo. Budowa obejmuje ok. 19,5 km drogi ekspresowej S61, a także przebudowę 3 km drogi ekspresowej S8. Jest to jeden z dwóch odcinków S61, gdzie zaistniała konieczność wyłonienia nowych wykonawców, w związku z czym terminy uległy przesunięciu. Zakładany obecnie termin budowy tego odcinka, który od 2019 r. realizuje Polaqua, to lata 2021-2023.^[16]

Polaqua jest także wykonawcą fragmentu o długości 16,99 km od węzła Śniadowo do węzła Łomża Południe. Odcinek ten został otwarty w lipcu 2021 r. Od odcinka Łomża Po-

łudnie do węzła Łomża Zachód realizowany jest odcinek o długości 7,18 km. Prace trwają od lutego 2020 r. a wykonawcą jest firma Mota-Engil Central Europe. Wartość kontraktu budowlanego wynosi 218 mln PLN, a zakończenie prac planowane jest na IV kwartał 2021 roku.

Od węzła Łomża Zachód do węzła Kolno realizowany jest długi na blisko 13 km odcinek będący zasadniczą częścią obwodnicy Łomży. W maju 2021 r. GDDKiA zerwała jednak umowę z wykonawcą firmą TOTO S.p.A. Nowy przetarg ma być ogłoszony jeszcze w 2021 roku, a w I kwartale 2022 r. ma zostać podpisana umowa z nowym wykonawcą.^[15] Dalej od węzła Kolno do miejscowości Stawiski ponad 16 km fragment realizuje firma Strabag. Kontrakt o wartości 288,32 mln PLN ma zostać zrealizowany w III kwartale 2021 roku.

Podobnie jak kilka innych odcinków, także fragment S61 od granicy państwa z Litwą w Budzisku do Suwałk rozpoczął się z poślizgiem, ze względu na kłopoty wykonawcy Impresa Pizzarotti. Odcinek ma długość ponad 24 kilometrów, a zaawansowanie prac na koniec 2020 r. wynosiło około 24%. Wartość obecnego kontraktu to przeszło miliard złotych. Wykonawcą jest obecnie firma Budimex. Zakończenie robót planowane jest na jesień 2022 roku.

2.1.3 POZOSTAŁE INWESTYCJE DROGOWE

Kluczowym elementem sieci dróg szybkiego ruchu w województwie podlaskim ma być droga ekspresowa S16. Będzie ona łączyła drogę ekspresową S61 (Via Baltica) w rejonie Ełku z drogą ekspresową S19 (Via Carpatia) w rejonie Białegostoku. Rozważanych jest kilka wariantów przebiegu tej drogi. Trzy z nich będą przebiegać przez Biebrzański Park Narodowy w rejonie Osowca w przybliżeniu wzdłuż istniejącej drogi DK 65. W grudniu 2020 r. zakończyły się konsultacje społeczne w sprawie przebiegu trasy. Pojawiła się też czwarta koncepcja na ulokowanie tego odcinka S16, według której miałby on biec wzdłuż istniejącej DK8 z przejściem Biebrzy w rejonie Sztabina i połączeniem z S61 na węźle Raczki (obwodnica Augustowa).

Jak podaje GDDKiA, ostateczny wariant przebiegu drogi ekspresowej S16 zostanie wskazany w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) dla przedmiotowej inwestycji, którą wyda Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska. Przewidywany termin uzyskania decyzji to II kwartał 2023 roku. Rozpoczęcie robót budowlanych powinno nastąpić nie wcześniej niż w II kwartale 2026 r.^[3]

W województwie podlaskim na etapie przygotowania jest też pięć projektów z rządowego programu „Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030”. W przypadku obwodnic Sztabina i Suchowoli na DK8 odpowiednio w maju i kwietniu 2021 roku zakończone zostały przetargi na generalnego wykonawcę obu inwestycji, którym w obu przypadkach bę-

dzie Budimex. Oferty złożone przez spółkę wyniosły 134 mln PLN w przypadku Sztabina i 249 mln PLN w przypadku Suchowoli. Obwodnica Sztabina ma mieć 4 km, podczas gdy droga omijająca Suchowolę 15 km. Roboty budowlane realizowane będą w latach 2023-2025.^[64] Kolejną inwestycją w ramach programu jest obwodnica Białobrzegów w ciągu drogi krajowej nr 8. Trwa analiza ofert w przetargu na opracowanie Koncepcji Programowej dla odcinka DK8 Sztabin – Augustów wraz z obwodnicą Białobrzegów oraz dokumentacji geologicznej i geotechnicznej – to ostatni etap prac przygotowawczych. Przetarg w systemie „Projektuj i buduj” zaplanowano na IV kwartał 2022 r. Roboty budowlane przewidziane są na lata 2024-2027.^[34]

Obwodnica Augustowa w ciągu drogi krajowej nr 16 jest elementem szerszego zadania obejmującego modernizację całej „szesnastki” między Augustowem, a granicą państwa w Ogrodnikach. Droga zyska na całej swojej długości szerokość minimum 7 metrów oraz nośność 11,5 tony na oś, co ma umożliwić wykorzystanie jej do ruchu cięższego niż obecnie. W lipcu 2021 roku trwało opracowanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego z elementami Koncepcji Programowej, a także z materiałami do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. Analizowane są różne warianty przebiegu obwodnicy. Odbiór Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego przewidziany jest na II kw. 2022 r. Ogłoszenie przetargu planowane jest na III kw. 2024 r., a roboty budowlane na lata 2026-2028.^[34]

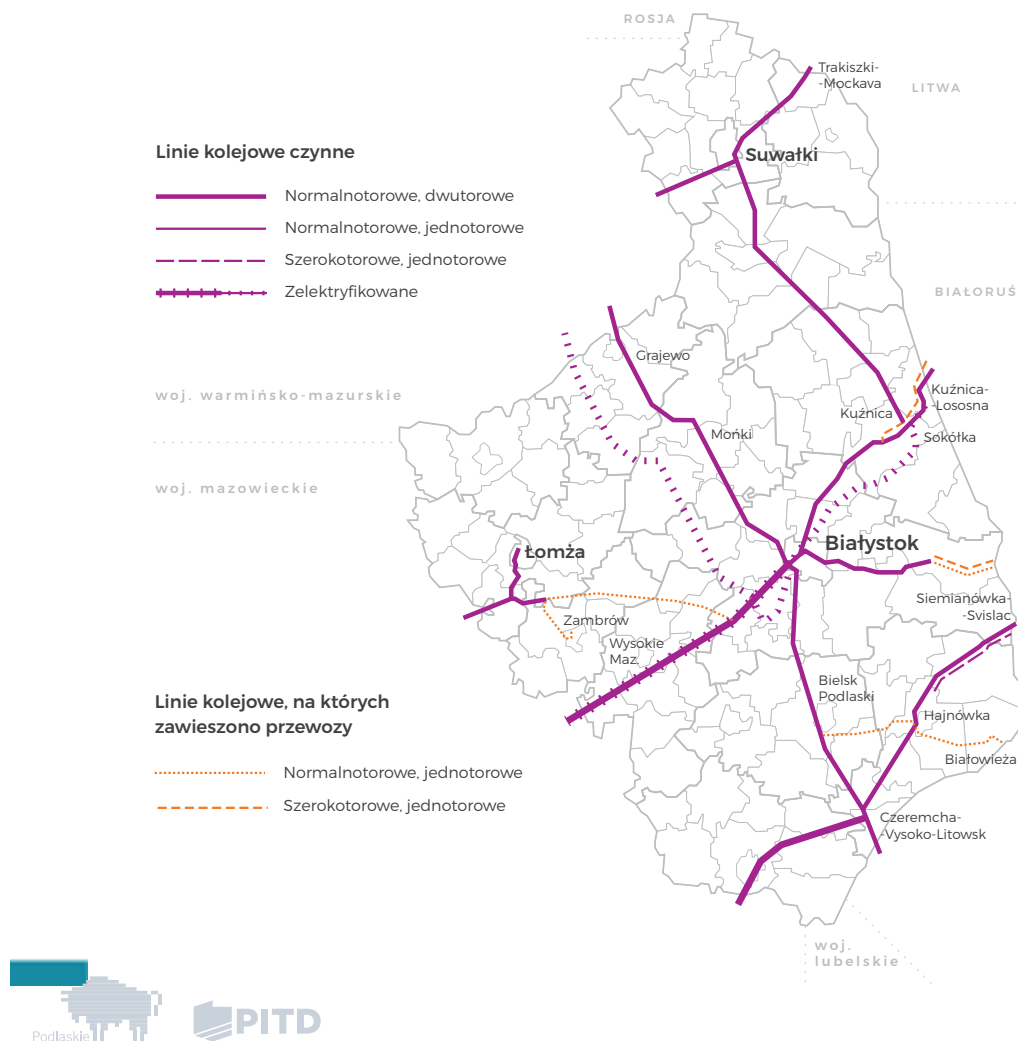
Piątą obwodnicą w województwie zbudowaną w ramach programu „Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030” ma być obwodnica Zambrowa. GDDKiA znajduje się na początkowym etapie prac nad tą inwestycją. W grudniu 2020 r. ogłoszony został przetarg na wykonawcę Studium Korytarzowego oraz Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego z elementami Koncepcji Programowej. Wybrana firma ma przygotować kilka wariantów przebiegu trasy, w tym 2 opcje zakładające zakończenie tej trasy na skrzyżowaniu z obecnym przebiegiem drogi krajowej nr 63 i zbudowaniem dodatkowej, wschodniej obwodnicy miasta mającej doprowadzić ruch z drogi krajowej nr 66 do głównej obwodnicy miasta, omijając Zambrów od wschodu i docierając do węzła Zambrów Wschód.

Uzyskanie decyzji środowiskowej planowane jest w roku 2023. Według wstępnych prognoz realizacja południowej obwodnicy Zambrowa nastąpi w latach 2026-2028.^[4]

2.2 TRANSPORT KOLEJOWY

Sieć kolejową na terenie województwa podlaskiego tworzą linie kolejowe (Rys. 2.4) o łącznej długości 762 km, z czego 225 km to linie zelektryfikowane (654 jednotorowe i 108 dwu- i więcej torowe). To niewiele w porównaniu do innych województw kraju – Podlaskie zajmuje przedostatnie miejsce, zaraz po woj. świętokrzyskim.^[49]

RYS. 2. 4 MAPA ISTNIEJĄCEJ SIECI KOLEJOWEJ W WOJ. PODLASKIM [88]



Większością linii kolejowych zarządza państwowa spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Jak wskazano w projekcie „Regionalny plan transportowy województwa podlaskiego na lata 2014-2020” wyjątek stanowi kilka odcinków o łącznej długości ok. 65 km, nie posiadających znaczenia krajowego i przez dłuższy czas nieeksploatowanych, przekazanych notarialnie nieodpłatnie lokalnym samorządom, w celu przywrócenia na nich ruchu – w 2007 r. powiatowi hajnowskiemu (odcinek linii nr 52 Nieznany Bór – Białowieża i linia nr 451 Białowieża – Białowieża Pałac) i w 2014 r. gminie Narewka (linie w obrębie przygranicznego kompleksu przetadunkowego koło Siemianówki: szerokotorowe nr 59 Granica Państwa – Chryzanów i nr 916 Siemianówka – Wiącków oraz normalnotorowe nr 910 Nowosady – Chryzanów i nr 914 Narewka – Wiącków).^[49]

Z niewielkimi różnicami, obszar województwa pokrywa się z granicami działania Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku, który administruje 22 liniami kolejowymi (linie nr: 6, 31, 32, 36, 37, 38, 39, 40, 43, 51, 52, 57, 59, 515, 516, 517, 836, 858, 911, 913, 923 i 928). Dwie linie o numerach 914 i 916 zostały zlikwidowane i funkcjonują jako tory dojazdowe do bocznic. Łączna długość tych linii wynosi 761,838 km (869,469 km torów), na które składa się: 107,631 km linii dwutorowych (normalnotorowych o rozstawie szyn 1435 mm) – odcinki linii nr 6 i 31; 654,207 km linii jednotorowych, w tym: 606,191 km normalnotorowych i 48,016 km szerokotorowych o rozstawie szyn 1520 lub 1524 mm.^[49]

Sieć torów głównych zasadniczych w zarządzie Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku uzupełniają tory na 39 funkcjonujących stacjach i 62 przystankach kolejowych, których jest 91,152 km, w tym 83,096 km normalnotorowych i 8,056 km szerokotorowych. Ponadto infrastrukturę branży drogowej tworzy 367 rozjazdów na torach szlakowych i głównych zasadniczych, 557 rozjazdów w torach stacyjnych, 543 skrzyżowania w poziomie szyn (przejazdów kolejowo – drogowych i przejść dla pieszych kategorii A – 49 szt., B – 32 szt., C – 51 szt., D – 357 szt., E – 4 szt. i F – 20 szt.) oraz 524 obiekty inżynieryjne.^[49]

Eksploatowanych jest 735,900 km linii kolejowych (843,531 km torów), z czego 438,30 km (545,961 km torów) stanowią linie o znaczeniu państwowym (linie nr: 6, 31 – odcinek o długości 65,784 km, 38, 39, 40 i 51). Na stacjach eksploatowanych jest 251,363 km torów (bez torów głównych zasadniczych). Wśród użytkowanych linii kolejowych, w zależności od ich kategorii funkcjonuje: 132,874 km linii magistralnych; 509,212 km linii pierwszorzędnych (w tym 26,764 km linii szerokotorowych); 55,239 km linii drugorzędnych (w tym 20,132 km linii szerokotorowych); 64,513 km linii znaczenia miejscowego (w tym 1,12 km linii szerokotorowych). Przez obszar będący pod zarządem Zarządu Linii Kolejowych w Białymstoku przebiega ponadto korytarz kolejowy E75 / Morze Północne – Bałtyk, wchodzący w skład Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TENT). Na terenie województwa podlaskiego należą do niego odcinki linii nr: 6 (granica województwa – Łapy – Białystok), 38 (Białystok – Grajewo – granica województwa), 39 (granica województwa – Suwałki) oraz 51 (Suwałki – Trakiszki – granica państwa).^[49]

W obrębie ZLK w Białymstoku zelektryfikowanych jest 224,527 km linii kolejowych, co stanowi blisko 27,8% ogółu linii w regionie (Polska 59,1%). Nieeksploatowanych, głównie ze względu na stan techniczny, jest 25,938 km linii kolejowych należących do PKP PLK S.A. Dotyczy to przede wszystkim znacznych odcinków normalnotorowej linii kolejowej nr 37 (15,722 km) oraz fragmentów linii szerokotorowej nr 57 (6,096 km). Poza zakresem działania ZLK w Białymstoku, na terenie województwa podlaskiego, pozostaje cała linia kolejowa nr 49 o długości 17,261 km i fragment (8 km) linii kolejowej nr 36 przy granicy województwa, zarządzany przez ZLK w Siedlcach. Są to linie normalnotorowe, z tą różnicą, że linia kolejowa nr 49 eksploatowana jest okresowo.^[49]

Uwarunkowana historycznie (ziemie zaboru rosyjskiego) sieć kolejowa w woj. podlaskim jest słabo rozwinięta. Jej gęstość, mierzona długością linii kolejowych na 100 km², i wynosząca ok. 4,0 jest najniższa w Polsce (średnia krajowa 6,3). W związku z przystąpieniem Polski do Strefy Schengen, z dniem 21 grudnia 2007 zlikwidowano przejścia graniczne na granicy z Niemcami, Czechami, Słowacją i Litwą. Utrzymywana jest wyłącznie infrastruktura niezbędna do sprawnego przywrócenia kontroli granicznej w szczególnych przypadkach, jednak formalnie nie są to już przejścia graniczne. Na granicach tych mogą być ustanawiane, zgodnie z kodeksem granicznym Schengen, tymczasowe przejścia graniczne w związku z zaistnieniem określonych sytuacji.^[49]

Na granicy wewnętrznej krajów Unii Europejskiej w województwie podlaskim (granica Polska – Litwa) istnieje jedno przejście kolejowe: Trakiszki – Szestokaj (przejście osobowo towarowe). Na terenie regionu funkcjonują 3 kolejowe przejścia graniczne z Białorusią: Kuźnica Białostocka – Grodno (linie kolejowe nr 6 i 57), Siemianówka – Świsłocz (nr 31 i 59) i Czeremcha – Wysokolitowski (nr 43), gdzie od grudnia 2011 roku ruch pociągów osobowych został zawieszony. Kolejowe bocznicie normalnotorowe i szerokotorowe powiązane z zewnętrznymi przejściami granicznymi Unii Europejskiej w województwie podlaskim z Białorusią: bocznicie kolejowe w: Sokółce, Bużałowie, Łosośnej, Czuprynowie i Kuźnicy z obsługą drogami: krajową Nr 19 i powiatową Nr 1264B na odcinku Czuprynowo – Łosośna – droga Nr 19, bocznicie kolejowe w: Siemianówce, Plancie, Narewce, Skupowie z obsługą drogą wojewódzką Nr 687 i drogami powiatowymi o numerach: 1644B i 1776B.^[49]

2.2.1 PRZEJŚCIA GRANICZNE

W ramach Krajowego Programu Kolejowego na lata 2017-2023 w województwie podlaskim zrealizowanych ma zostać 16 projektów w sektorze kolejowym o łącznej wartości inwestycji 2,5 mld PLN. Projekty te zakładają m.in. poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przejść granicznych, w tym toru szerokiego: przejście graniczne w Kuźnicy Białostockiej i przejście graniczne w Siemianówce (środki krajowe). Inwestycja wokół Kuźnicy Białostockiej realizowana w ramach dwóch projektów: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 57 na odcinku Kuźnica Białostocka – Geniusze” i „Rewitalizacja linii kolejowej nr 923 na odcinku Bużałowo Wschód – Bużałowo”, których łączna wartość to około 200 mln PLN netto. Modernizacja dofinansowana jest ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego. Zakończenie prac planowane jest na 2022 r.

Jednocześnie, trwają prace modernizacyjne na linii kolejowej nr 59 prowadzącej do przejścia granicznego z Białorusią Siemianówka-Świsłocz. Realizowane są tu dwa projekty: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 59 na odcinku granica państwa – Chryzanów (s)” o wartości 78,9 mln PLN netto, współfinansowanego z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego i Funduszu Kolejowego; oraz „Prace inwestycyjne na przejściu

granicznym Siemianówka-Swisłocz” o wartości 78,8 mln zł netto, finansowanego w całości z budżetu państwa.^[87]

Modernizacje szerokotorowych linii kolejowych w województwie podlaskim to inwestycje istotne z punktu widzenia usprawnienia przewozów towarowych pomiędzy Polską i Białorusią, a także pomiędzy wschodem i zachodem Europy. Dzięki realizowanym inwestycjom przewóz towarów przez granicę będzie szybszy i sprawniejszy – po torach będzie mogło kursować więcej pociągów z prędkością do 60 km/h. Stacje towarowe będą mogły przyjmować i obsługiwać cięższe i dłuższe pociągi o naciskach do 245 kN/oś (25 t) i do 1050 m długości.^[48]

2.2.2 RAIL BALTICA

Najważniejszym, bo mającym znaczenie międzynarodowe, projektem kolejowym na terenie województwa podlaskiego jest Rail Baltica. Projekt ten to część transeuropejskiego korytarza, który w przyszłości połączy Niemcy, Polskę, Litwę, Łotwę, Estonię i Finlandię. Dzięki prowadzonej modernizacji linia przystosowana zostanie do ogólnych standardów linii kolejowych obowiązujących w krajach Unii Europejskiej. W województwie podlaskim Rail Baltica obejmuje odcinek Czyżew-Białystok oraz odcinek od Białegostoku do granicy państwa z Litwą.

Prace na odcinku Czyżew-Białystok obejmą kompleksową modernizację ponad 71 km linii. Zmodernizowanych zostanie 5 stacji: Czyżew, Szepietowo, Łapy, Racibory i Białystok oraz wybudowana zostanie nowa stacja Baciuty (obecnie przystanek). Przebudowanych zostanie także 11 przystanków: Kity, Dąbrowa Łązy, Szymbory, Jabłoń Kościelna, Zdroje Nowe, Łapy Osse, Uhowo, Bojary, Trypucie, Niewodnica, Klepacze. Powstać ma 8 mostów kolejowych, 18 przejazdów kolejowo-drogowych, 6 wiaduktów kolejowych i 4 wiadukty drogowe. Wartość inwestycji to ponad 3,3 mld PLN netto, dofinansowane ze środków Funduszu „Łącząc Europę” – (Connecting Europe Facility – CEF).^[48]

W ramach odcinka od Białegostoku do granicy wyróżnione są dwa odcinki – z Białegostoku do Ełku oraz z Ełku do przejścia granicznego Trakiszki-Szestokaj. Modernizacja tego pierwszego odcinka polegać będzie na dobudowaniu drugiego toru i podniesieniu prędkości maksymalnej do 160 km/h. Prace budowlane planowane są na lata 2020-2023. Na odcinku z Ełku do przejścia granicznego w ramach modernizacji podniesiona zostanie prędkość maksymalna do min. 160 km/h dla pociągów osobowych. Trasa ma zostać zelektryfikowana oraz powstanie drugi tor. Dla odcinka z Ełku do Suwałk i Trakiszek (granica państwa) opracowywane jest a studium wykonalności. Roboty budowlane planuje się na lata 2023 – 2027.^[47] Na 70% trasy podwyższono prędkość dopuszczalną do ok. 200 km/h. Wiązać się to będzie z wyższymi kosztami inwestycji. Podwyższenie prędkości na linii kolejowej

nr 38 na odcinku Białystok – Ełk spowodowało wzrost szacunkowej wartości inwestycji z 1,724 mld PLN do ok. 3,151 mld PLN a na odcinku Ełk – Trakiszki (granica państwa) – do 4,638 mld PLN.^[39]

2.3 TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY I TRANSPORT LOTNICZY

Na terenie województwa podlaskiego istnieje pięć szlaków wodnych o znaczeniu regionalnym:^[61]

- **Kanał Augustowski** – na długości 83 km, od połączenia z Biebrzą do granicy państwa wraz z jeziorami;
- **rzeka Biebrza** – na długości 84,2 km, od połączenia z Kanałem Augustowskim do rzeki Narew;
- **rzeka Narew** – od rzeki Biebrzy do granicy województwa;
- **rzeka Pisa** – od granicy województwa do rzeki Narew;
- **rzeka Bug** – na długości granicy między województwem podlaskim, a województwami: lubelskim i mazowieckim.

Według klasyfikacji dróg wodnych, którą określa rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r., wszystkie szlaki wodne należące do województwa podlaskiego przypisane są klasie Ia. Charakteryzuje się ona najniższymi parametrami eksploatacyjnymi - szerokość szlaku żeglownego nie przekracza 15 m, głębokość tranzytowa ma 1,2 m, a promień łuku osi szlaku żeglownego - 100 m. Przy postępującej degradacji tych systemów, wskutek wieloletniego niedoinwestowania i niskiego poziomu utrzymania, dyskredytuje tę infrastrukturę jako niezależny intermodalny system transportowy. Wyjątkiem i to tylko w odniesieniu do przewozów pasażerskich (ponad 100 tys. rocznie) jest zabytkowy Kanał Augustowski, eksploatowany wyłącznie jako wodny szlak turystyczny.

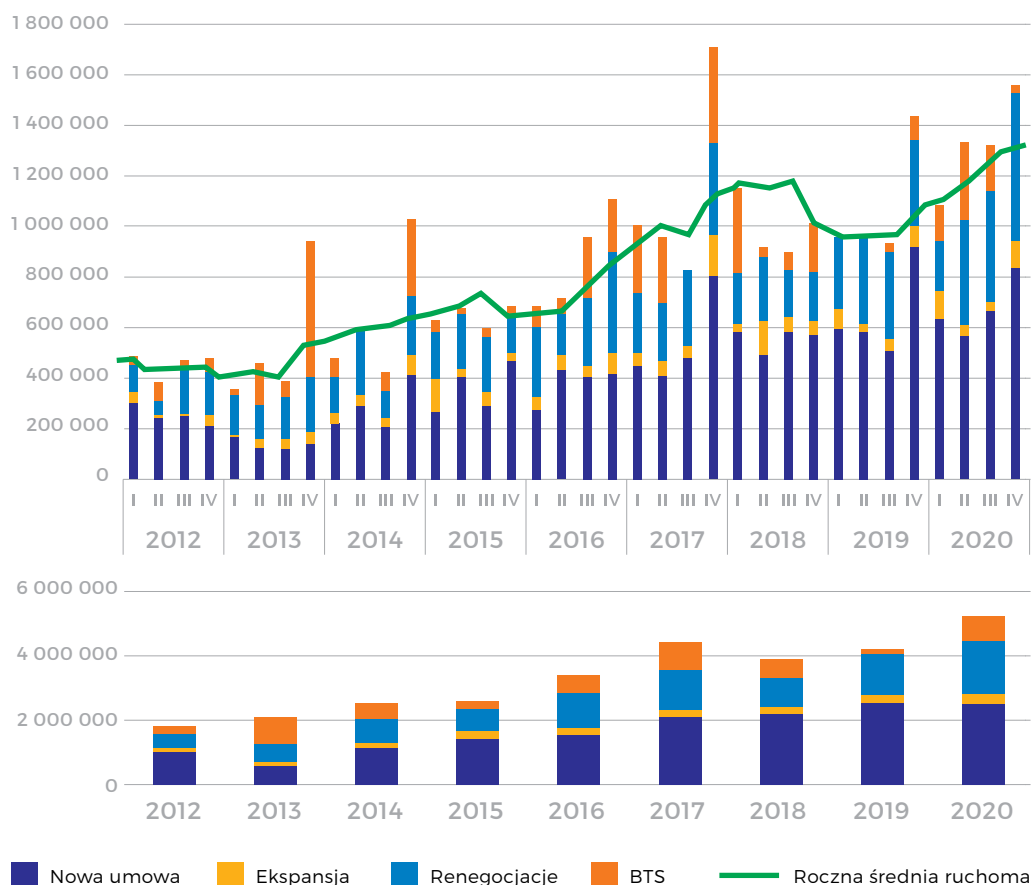
Województwo podlaskie nie dysponuje portem lotniczym. Na jego terenie znajdują się dwa zarejestrowane lotniska cywilne zarządzane przez Aeroklub Polski - w Białymstoku, Krywlanach i Suwałkach. Od 21 maja 2020 roku Lotnisko Białystok-Krywłany jest certyfikowane do lotów komercyjnych. Przyznana certyfikacja (kod referencyjny lotniska – 2B) pozwala na lądowanie i startowanie samolotów do 30 osób. Obecnie lotnisko wykorzystywane jest przede wszystkim przez Aeroklub Białostocki oraz Podlaski Oddział Straży Granicznej. Niedaleko aeroklubu stacjonuje zespół HEMS Ratownik 1 Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. W koncepcjach rozwoju lotniska w Krywlanach pojawia się idea terminala cargo, co jest dość istotne z punktu widzenia rozwoju gospodarczego województwa. Ważną kwestią jest także lokalizacja lotniska, które położone jest w niedalekiej odległości od drogi S19 (Via Carpatia).^[90]

Lotnisko Suwałki należy do Aeroklubu Suwalskiego. Od 9 lutego 2017 roku lotniskiem zarządza Suwalska Szkoła Lotnicza. Po modernizacji, która rozpoczęła się w 2017 roku, 8 sierpnia 2020 roku zainaugurowano działalność lotniska. Lotnisko przeznaczone jest przede wszystkim dla ruchu biznesowego oraz turystycznego i mogą na nim lądować samoloty pasażerskie przewożące do 50 osób, ale także awionetki, śmigłowce, szybowce i motolotnie. Droga startowa w Suwałkach ma 1320 m długości i 30 m szerokości. Od czerwca 2005 roku przy lotnisku działa Baza Lotniczego Pogotowia Ratunkowego w Suwałkach.^[90]

2.4 RYNEK MAGAZYNOWY

Polska gospodarka mocno odczuła bolesne skutki pandemii, ale czas kryzysu choć dla jednych był zagrożeniem, dla innych stał się szansą. Sektor nieruchomości logistycznych, który nie pozostał nietknięty przez koronawirusa, dostał taką szansę, a to m.in. dzięki nagłym zmianom zachowań konsumentów. Epidemia znacząco rozwinęła branżę e-commerce, a co za tym idzie – sektor magazynowy. W publikacji „Rynek magazynów i sytuacja gospodarcza w Polsce” Occuper Insight wskazano, iż na koniec 2020 r. zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowo – przemysłowej wynosiły w Polsce 20,7 mln m², co oznacza wzrost o 12% w ciągu roku. W ostatnim kwartale 2020 r. do użytku oddanych zostało 300 tys. z 2 mln m² powierzchni. Większość – 676 tys. m² została ukończona w trzecim kwartale. Wyniki pokazują, że podaż w porównaniu do roku poprzedniego była niższa o 29%, na co główny wpływ miał spadek liczby projektów budowlanych spekulacyjnie. Absorpcja powierzchni magazynowej wahała się w ciągu roku, ze średnią kwartalną blisko 483 tys. m², natomiast łączna objętość powierzchni magazynowej w 2020 r. wynosiła 1,9 mln m² – o 19% mniej niż rok wcześniej. W raporcie Occuper Insight zwrócono uwagę, że całkowity wolumen powierzchni wynajętej w 2020 r. osiągnął rekordowy poziom 5,2 mln m² i był to wzrost aż o 28% rok do roku (Rys. 2.5). Największy popyt odnotowano w woj. mazowieckim (1,2 mln m²) i śląskim (1 mln m²). Najwyższa roczna zmiana odnotowana została w woj. lubuskim ze względu na jedną, acz znaczącą transakcję podpisaną przez amerykańskiego giganta e-commerce Amazon (transakcja zawarta dla parku BTS Panattoni w Świebodzinie na blisko 200,5 tys. m²). Długoterminowi najemcy uaktywnili się najmocniej w ostatnim kwartale roku, z popytem brutto na poziomie 1,5 mln m², a łączny wolumen transakcji stanowił aż 139% średniej rocznej wartości z lat 2015-2019. Zwiększyła się także ilość krótkoterminowych umów najmu (na okres jednego roku lub krócej), która w 2020 r. wynosiła ok. 493 tys. m².^[59]

W Polsce Wschodniej rynek magazynowy jest stosunkowo młody i wciąż się rozwija. Swoje inwestycje lokują tu już najwięksi deweloperzy, a każdy nowo oddany projekt absorbowany jest przez rynek stosunkowo szybko. Rozwój gospodarczy regionu oraz znacznie poprawiająca się infrastruktura drogowa sprawiają, że wzrasta zainteresowanie tymi lokalizacjami.

RYŚ. 2.5 WOLUMEN TRANSAKCJI (m²)

Województwo podlaskie jest jednym z głównych obszarów Polski Wschodniej w kontekście koncentracji podaży nowoczesnej powierzchni magazynowej. Co prawda nowych inwestycji magazynowych nie powstało jak dotąd zbyt wiele, jednak dotychczasowe zostały skomercjalizowane tak szybko, że wskaźnik pustostanów utrzymał się na minimalnym poziomie. Obecne zasoby magazynowe regionu oscylują na poziomie ponad 40,5 tys. m², a podaż wynosi 0 tys. m² (Tab. 2. 2).

Raport roczny o rynku magazynowym Colliers wskazuje, że czynsze bazowe w obszarze Polski Wschodniej osiągały w 2020 r. wysokość od 3,2 do 3,6 EUR za m² miesięcznie, podczas gdy efektywne stawki utrzymywały się na poziomie od 2,3 do 2,9 EUR za m² za miesiąc. Według platformy magazynowej Wareh.com, w województwie podlaskim przedział cenowy za m² wynosił od 14 do 29 PLN netto, a przedział cenowy za miejsce paletowe od 0,54 do 2,50 PLN netto. Zapotrzebowanie na powierzchnie magazynowe wynosiło 4,85%. (Tab. 2. 3).^[7]

TAB. 2.2. RYNEK MAGAZYNÓW W WOJEWÓDZTWIE PODLASKIM ^[59]

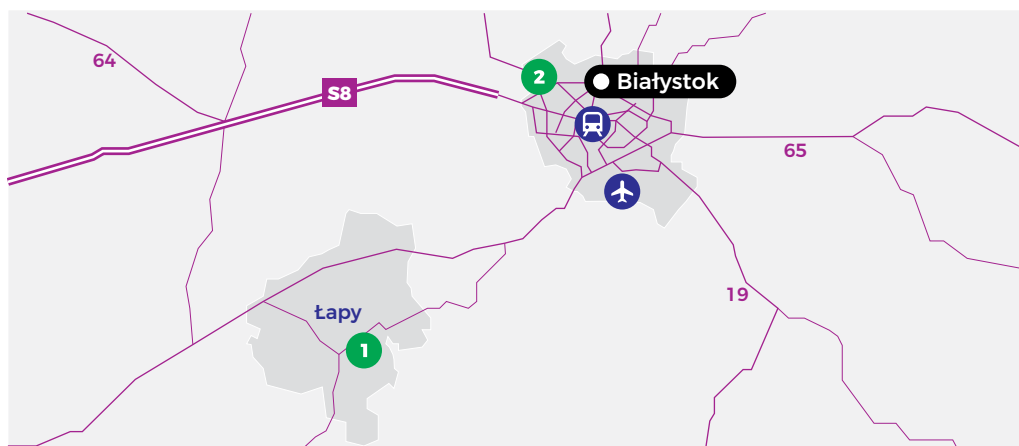
Zasoby	40 600 m²
Podaż	0 m²
Powierzchnia w budowie	0 m²
Wskaźnik pustostanów	0 m²
Czynsz bazowy	3,30-3,50 €/m²

TAB. 2.3. WSKAŹNIK ZAINTERESOWANIA MAGAZYNAMI WEDŁUG WOJEWÓDZTW ^[11]

WOJEWÓDZTWO	Zapotrzebowanie na powierzchnie magazynowe [%]	Przedział cenowy za miejsce paletowe [PLN NETTO]	Przedział cenowy za m ² [PLN NETTO]
Dolnośląskie	7,28	0,73-2,24	11-20
Kujawsko-pomorskie	3,40	0,95-2,00	14-29
Lubelskie	5,34	0,67-2,02	14-29
Lubuskie	2,91	0,9-2,50	14-29
Łódzkie	9,22	0,73-2,00	14-29
Małopolskie	15,05	1,00-2,99	14-29
Mazowieckie	14,56	0,70-2,00	20-26
Opolskie	2,43	0,65-2,15	14-29
Podkarpackie	4,85	0,40-2,24	14-29
Podlaskie	4,85	0,54-2,50	14-29
Pomorskie	8,25	0,75-3,00	14-29
Śląskie	8,25	0,67-1,72	14-29
Świętokrzyskie	2,91	0,90-2,50	14-29
Warmińsko-mazurskie	2,43	1,50-3,00	14-29
Wielkopolskie	5,34	0,80-2,20	14-29
Zachodniopomorskie	2,93	0,95-2,90	14-29

Wolumen popytu osiągnął poziom 130,5 tys. m² (w ramach 19 transakcji). Wynik ten był bardzo zbliżony do roku poprzedniego (130,6 tys. m²). W strukturze dominowały nowe umowy, którymi objęte zostało 85% wynajętej powierzchni. W Podlaskiem istnieją dwa parki magazynowe – Centrum Logistyczne w Łapach oraz Panattoni Park Białystok (Rys. 2.6).

RYS. 2. 6 ISTNIEJĄCE PARKI MAGAZYNOWE PODLASIA ^[7]



Dzięki znacznemu rozwojowi e-commerce, sektor magazynowy w kraju wciąż będzie się rozwijał. Do sił, napędzających ten rynek, z pewnością zaliczyć można, m.in. ^[7]

- **ciągłe zapotrzebowanie** ze strony firm 3PL, przemysłu lekkiego, firm kurierskich i dystrybutorów detalicznych,
- **odbicie poziomu konsumpcji prywatnej** po zniesieniu obostrzeń,
- **silny i trwały popyt ze strony inwestorów** instytucjonalnych na aktywa przemysłowe i logistyczne,
- **dalsze usprawnienia** polskiej infrastruktury drogowej, kolejowej, lotniczej i morskiej,
- **spodziewany „nearshoring”** produkcji i logistyki z Azji do krajów bliżej rynku zbytu,
- **dobrą dostępność terenów inwestycyjnych** i nowych lokalizacji.

Na wschodzie kraju do sił napędzających rynek magazynowy zdecydowanie zalicza się udział Polski w inicjatywie „Jeden pas, jedna droga” i rozwój współpracy w ramach Inicjatywy Trójmorza. Istnieją także pewne ryzyka, wśród których wylicza się: długotrwały proces szczepień w kierunku odporności stałej; rosnącą stopę inflacji, która może powstrzymać producentów; pogorszającą się sytuację gospodarczą w krajach, które są kluczowymi partnerami handlowymi Polski, napięcia geopolityczne czy ryzyko dla stabilności rynków



finansowych spowodowane globalnym dłu­giem, który aktualnie wynosi 365% światowego PKB. W 2020 r. największą podaż na rynku magazynowo – produkcyjnym w Polsce (441 000 m²) oraz najwyższy wolumen transakcji (1 180 100) osiągnęło województwo mazowieckie. Najwięcej powierzchni w budowie posiadało województwo śląskie – 400 700 m². Województwo podlaskie wspólnie z województwem lubelskim wygrywają w rankingu wskaźnika pustostanów, który w 2020 r. wynosił dla tych województw 0% (Tab. 2. 4).^[7]

TAB. 2.4. RYNEK MAGAZYNOWO-PRODUKCYJNY W 2020 ROKU ^[59]

WOJEWÓDZTWO	PODAŻ	POWIERZCHNIA W BUDOWIE	WOLUMEN TRANSAKCJI	WSKAŹNIK PUSTOSTANÓW
Dolnośląskie	396 900	131 200	543 600	7,20%
Kujawsko-pomorskie	126 200	32 700	100 700	5,90%
Lubelskie	34 200	90 600	58 000	0%
Lubuskie	40 300	226 000	251 800	1,90%
Łódzkie	78 900	89 000	718 400	8,30%
Małopolskie	66 800	53 300	149 200	3,90%
Mazowieckie	441 000	368 400	1 180 100	7,10%
Opolskie	51 200	0	14 800	6,10%
Podkarpackie	60 500	8 000	61 000	0,80%
Podlaskie	0	0	16 800	0%
Pomorskie	120 500	286 600	370 800	6,60%
Śląskie	424 400	400 700	1 015 000	8,90%
Świętokrzyskie	0	0	30 800	20, 6%
Warmińsko-mazurskie	15 200	18 100	9 100	3%
Wielkopolskie	121 300	204 600	526 700	5,90%
Zachodniopomorskie	24 700	102 600	192 000	0,20%

3



PODLASKIE - BRAMA UNII EUROPEJSKIEJ NA WSCHÓD - HANDEL MIĘDZYNARODOWY

W woj. podlaskim przebiegają i krzyżują się dwa ważne korytarze drogowe: Via Baltica, która łączy Litwę, Łotwę oraz Estonię do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) oraz Via Carpatia, która ma przebiegać od Morza Bałtyckiego do wybrzeża Morza Czarnego. Finalnie, łączna długość dróg ekspresowych w regionie ma liczyć 400 km. Obok infrastruktury drogowej powstaje linia szybkiej kolei Rail Baltica obejmująca połączenie z Berlina do Helsinek przez Warszawę.^[76] Spośród łącznie dziewięciu przejść granicznych z Białorusią, aż pięć dotyczy transportu towarowego, co determinuje strategiczne położenie woj. podlaskiego w kontekście Nowego Jedwabnego Szlaku.^[91]

3.1 STRATEGIA ROZWOJU WOJ. PODLASKIEGO

W przyjętej w 2013 roku „Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020”znaczono iż „bezpośrednie sąsiedztwo Białorusi, Litwy, Federacji Rosyjskiej tworzy sprzyjającą płaszczyznę do nawiązywania na obszarze wschodniego pogranicza kontaktów między samorządami lokalnymi. W ramach umów partnerskich region współpracuje z obwodem grodzieńskim na Białorusi, z obwodem kaliningradzkim, penzeńskim w Federacji Rosyjskiej, obwodem ałtuskim oraz mariampolskim na Litwie, z autonomiczną republiką Krymu na Ukrainie. Przedstawiciele województwa podlaskiego czynnie uczestniczą w pracach Komisji ds. Pracy, Polityki Socjalnej Polsko-Rosyjskiej Rady ds. Współpracy Regionów Rzeczypospolitej Polskiej z Obwodem Kaliningradzkim, współpracują z Państwową Agencją ds. Zatrudnienia w Rydze, Giełdą Pracy w Ałtusie oraz z Agencją ds. Zapewnienia Pracy Ludności Obwodu Kaliningradzkiego – w zakresie zwalczania bezrobocia. Ponadto biorą udział w posiedzeniach Polsko-Białoruskiej Komisji ds. Współpracy Gospodarczej oraz Polsko-Litewskiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Transgranicznej, Forum Regionów Polska-Rosja.”^[77]

Do pierwszej piątki największych odbiorców podlaskich towarów należą: Niemcy, Litwa, Niderlandy, Białoruś i Rosja, ale pomimo wzajemnej współpracy samorządów, niestabilność w kontaktach politycznych z Rosją i Białorusią wpływają na kontakty handlowe polskich przedsiębiorców.^[78]

Jak podaje „Raport o stanie województwa za 2019 rok” przygotowany przez Zarząd Województwa Podlaskiego: „W skali kraju, eksport per capita charakteryzuje się również tendencją wzrostową. W 2019 roku, dynamika wzrostu podlaskiego eksportu, w stosunku do roku poprzedniego, przewyższała dynamikę krajową (wzrost w województwie o 8,7%, wzrost w kraju o 5,5%). Utrzymanie podobnej tendencji w kolejnych latach pozwoliłoby na zmniejszenie dystansu regionu do kraju. Pomimo nie w pełni zadowalającej sytuacji regionu na tle kraju, wartość eksportu per capita w województwie podlaskim, zgodnie z założeniami przyjętymi w SRWP 2020, regularnie wzrasta. W porównaniu do roku bazowego (2010), wartość eksportu na 1 mieszkańca w 2019 roku zwiększyła się o ponad 116%”Wartość eksportu za 2019 rok dla regionu Podlaskiego wynosiła 2,4 mld PLN.^[60]

Pomimo tego faktu, Podlaskie zajmuje ostatnie 16 miejsce pod względem atrakcyjności inwestycyjnej, co ma przełożenie na niskie zaangażowanie kapitału zagranicznego w inwestycje.^[60]

3.2 DOSTĘPNOŚĆ DO INFRASTRUKTURY

Według portalu „Infracompass” – inicjatywy krajów G20 – Polska jest bardzo atrakcyjnym krajem do inwestowania. Pozytywne strony to stabilny finansowo kraj w zestawieniu Infracompass 2020, zabezpieczenia na wypadek niewypłacalności oraz przejrzyste ramy partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP). Z kolei wśród wskazanych kwestii do poprawy wymieniono brak zintegrowanego planu infrastruktury w ramach jednego dokumentu, który uwypukliłby potrzeby inwestycyjne oraz wyzwania, długi proces rejestracji nieruchomości (powyżej średniej krajów o wysokich dochodach) oraz wartość zamkniętych (sfinalizowanych umów PPP. W aspekcie dostępu do infrastruktury transportowej, najgorzej oceniono efektywność usług kolejowych, najlepiej zaś usługi transportu lotniczego.^[93, 94]

Cały deficyt infrastrukturalny w regionie CEE (Europy Środkowo-Wschodniej) szacowany jest na 1 bilion USD.^[95] Dokładniejsze wyliczenia podaje opublikowany w 2017 roku raport firmy doradczej PwC i Atlantic Council, który określa kwotę 615 mld USD na same potrzeby infrastruktury transportowej grupy regionu CEE (włączając kraje Bałkanów) do 2025 roku.^[96] Narzędziem, które ma przynieść wymierne korzyści współpracy regionalnej jest fundusz założony w 2019 roku przez Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK) i rumuński bank rozwoju Exim Bank, który ma za zadanie wspierać inicjatywę Trójmorza. Głównie zainteresowanie funduszu obejmuje trzy obszary: transport, energetykę oraz cyfryzację.^[97]

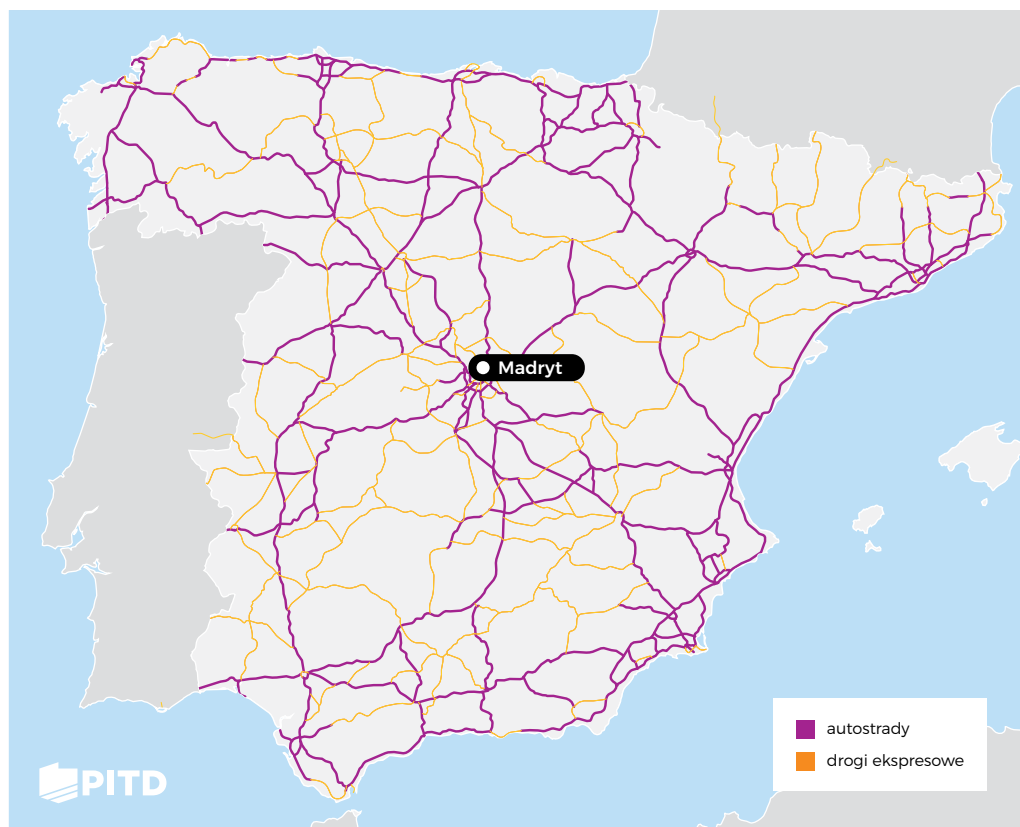
W opracowanym przez BGK i ośrodek analityczny SpotData raporcie „Perspektywy dla inwestycji infrastrukturalnych w Trójmorzu” szacuje się wydatki rzędu 1,1 bln EUR na inwestycje infrastrukturalne w państwach Trójmorza do 2030 roku. Samo zapotrzebowanie na infrastrukturę transportową to koszt 290 mld EUR. Powyższe dane wskazują jak duża luka w zakresie infrastruktury występuje w Polsce.^[65]

Kraje, które również miały do czynienia z problemami braku odpowiedniej infrastruktury i postrzegane są jako wzory do naśladowania to Stany Zjednoczone, Niemcy oraz Hiszpania. Szczególnie Hiszpania może być idealnym przykładem z uwagi na podobny potencjał gospodarczy, ludnościowy oraz zbliżoną powierzchnię do Polski. Połączenie całego obszaru kraju - wszystkich regionów siecią dróg ekspresowych oraz siecią połączeń kolejowych, przyczyniło się do zrównoważonego rozwoju i zniwelowania różnic wynikających z czynników geograficznych mniej rozwiniętych regionów w Hiszpanii. To jedna z głównych barier rozwoju z jakim zmaga się województwo podlaskie.

3.2.1 DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA W HISPANII

Hiszpania jest w czołówce państw w Europie biorąc pod uwagę długość autostrad (Rys. 3. 1) i dróg ekspresowych, których łączna długość wynosi 17 000 km.

RYS. 3.1 SYSTEM AUTOSTRAD W HISZPANII ^[100]



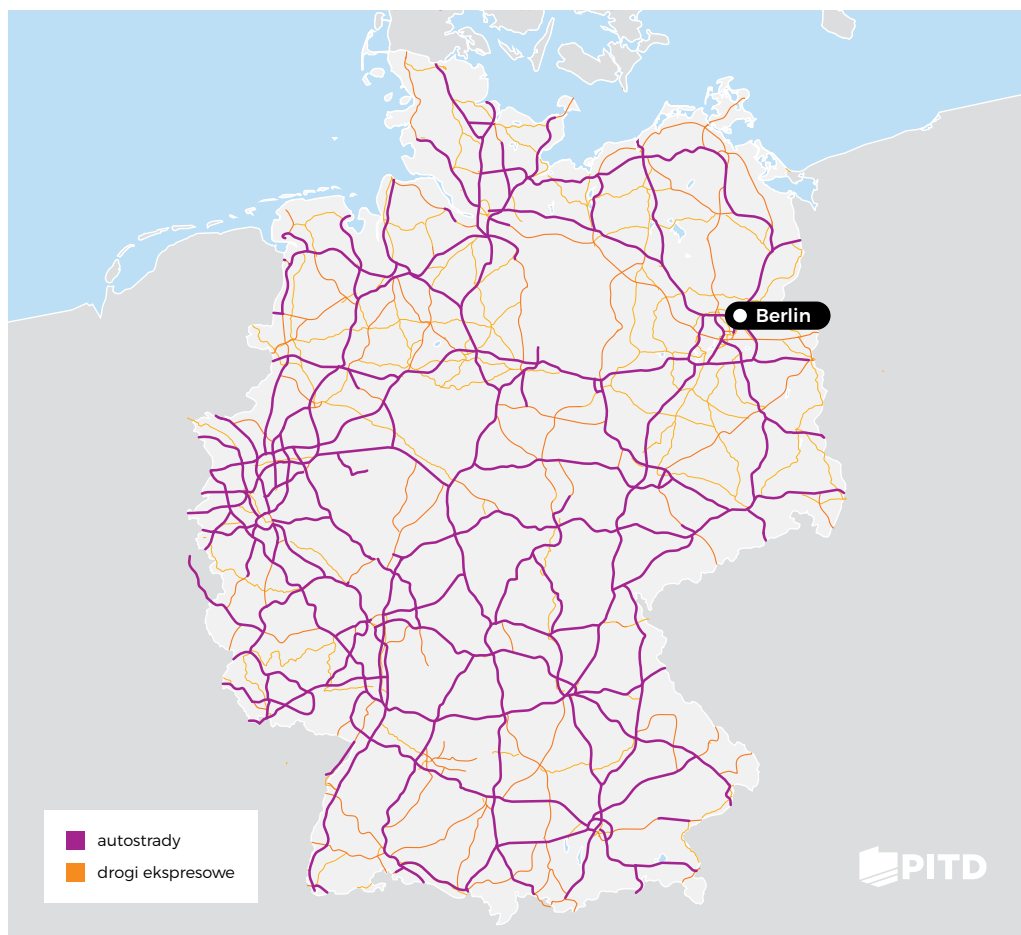
Jak podaje Polska Agencja Inwestycji i Handlu: jest światowym liderem w projektowaniu, infrastrukturze technicznej, sygnalizacji i sterowaniu ruchem kolejowym, dostawie taborów oraz w ich eksploatacji i utrzymaniu. Ma bardzo rozbudowaną sieć kolejową, która liczy prawie 21 000 km. Co szczególnie ważne w kontekście Polski, wg informacji PAIH „9 na 10 obywateli ma uzyskać wkrótce dostęp do najbliższej stacji szybkiej kolei w odległości nie większej niż 30 km od swojego miejsca zamieszkania”. Hiszpania zajmuje 17 miejsce w zestawieniu Indeksu Banku Światowego Logistics Performance Index 2018, a sama infrastruktura zalicza się do najnowocześniejszej na świecie i obejmuje m.in.: międzynarodowe lotniska, sieci dużych prędkości (najdłuższe w Europie i drugie na świecie zaraz po Chinach), a także rozbudowaną sieć portów morskich.^[44, 99, 100]

3.2.2 DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA W NIEMCZECH

Niemcy podobnie jak Hiszpania są krajem o bardzo dobrze rozwiniętej infrastrukturze lądowej. Według Indeksu Banku Światowego Logistics Performance Index 2018 Niemcy posiadają najlepszą infrastrukturę logistyczną na świecie.^[45] W samych Niemczech znajduje się 25 międzynarodowych portów lotniczych. Największe zarówno pod względem liczby

obsłużonych pasażerów jak i ruchu cargo jest lotnisko we Frankfurcie nad Menem. Infrastruktura drogowa obejmuje 230 100 km dróg z czego 12 900 km to autostrady (Rys. 3. 2). Na uwagę zasługuje fakt, że Niemcy dysponują jedną z najbardziej efektywnych sieci transportu rzeczno w Europie. W samych Niemczech zlokalizowane są 24 porty morskie oraz 250 śródlądowych na czele z Duisburgiem, który jest największym portem rzeczno na świecie. łączna długość dróg wodnych to 7 350 km. Sieć połączeń kolejowych obejmuje ponad 37 900 km. ^[45]

RYS. 3. 2 SYSTEM AUTOSTRAD W NIEMCZECH ^[45]



3.2.3 DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA W USA

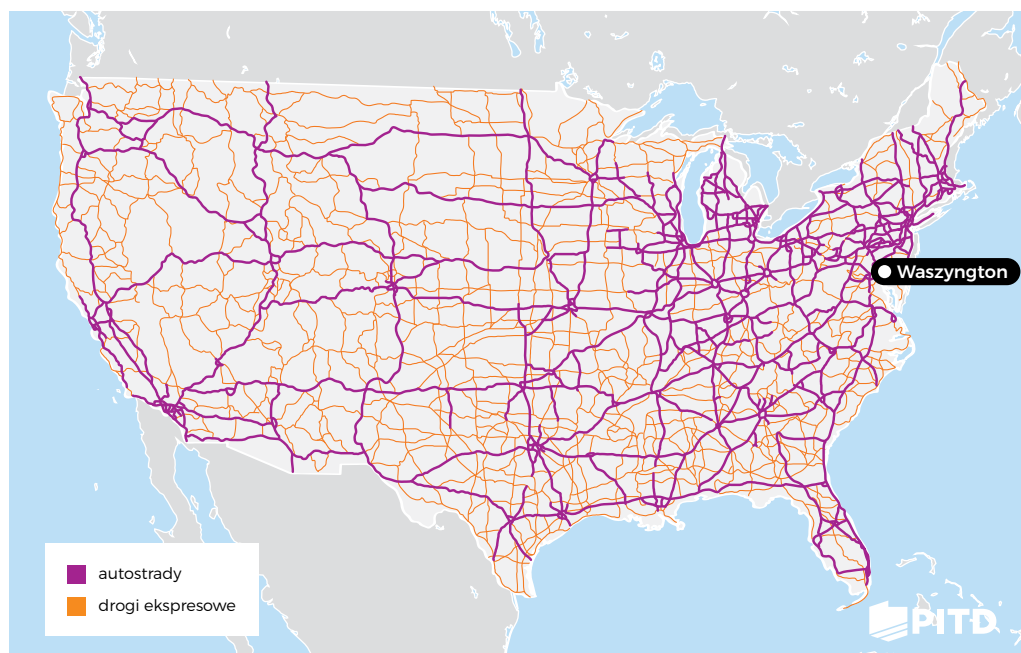
Amerykańska sieć transportowa obejmująca m.in. drogi transportu samochodowego, linie kolejowe oraz śródlądowe drogi wodne należy do najdłuższych na świecie. Do początku XX wieku dominującą pozycję zajmowała kolej, która służyła za główny środek transportu dla przewożenia pasażerów oraz towarów. Przełom nastąpił po upowszechnieniu samochodu

jako głównego środka transportu oraz powstaniu nowoczesnej i przystosowanej do transportu infrastruktury drogowej. System autostrad międzystanowych, składający się dziś z 75 tys. km (oficjalne dane to 46 876 mil), reprezentował szczyt zaawansowanego projektowania dróg w czasie jego budowy w latach 50-tych, 60-tych i 70-tych XX stulecia. Obecnie 218 milionów użytkowników pokonuje ponad 5,1 bln km rocznie autostradami międzystanowymi.

Autostrady międzystanowe stanowią tylko najbardziej znaną część większego krajowego systemu autostrad (NHS), który obejmuje kolejne 187 tys. km dróg na obszarach wiejskich i miejskich, które ułatwiają dostęp do portów, lotnisk, transportu publicznego i terminali. Jest to największy zintegrowany system autostrad na świecie. Chociaż NHS stanowi tylko około 4% krajowych dróg, obsługuje ponad 40% całego ruchu autostradowego, 75% ruchu ciężarówek i 90% ruchu turystycznego. Ponad 90% Amerykanów mieszka w promieniu 5 mil (8 km) tej sieci.^[101]

Budowa inwestycji trwała 35 lat, od 1956 do 1991 roku, a jej koszt wyniósł 468 mld USD wg cen z 2011 roku. Wyliczenia amerykańskich ekspertów Federalnej Administracji Autostrad (FWHA), która obsługuje NHS pokazują bezpośredni wpływ wydatków infrastrukturalnych na powstawanie miejsc pracy. Po przeanalizowaniu ponad 4500 projektów towarzyszących budowie systemu międzystanowych autostrad (IHS), wyliczyli oni, że 1 mld USD wydanych na infrastrukturę autostradową może mieć przełożenie na wytworzenie nawet 42 tysięcy miejsc pracy.^[102]

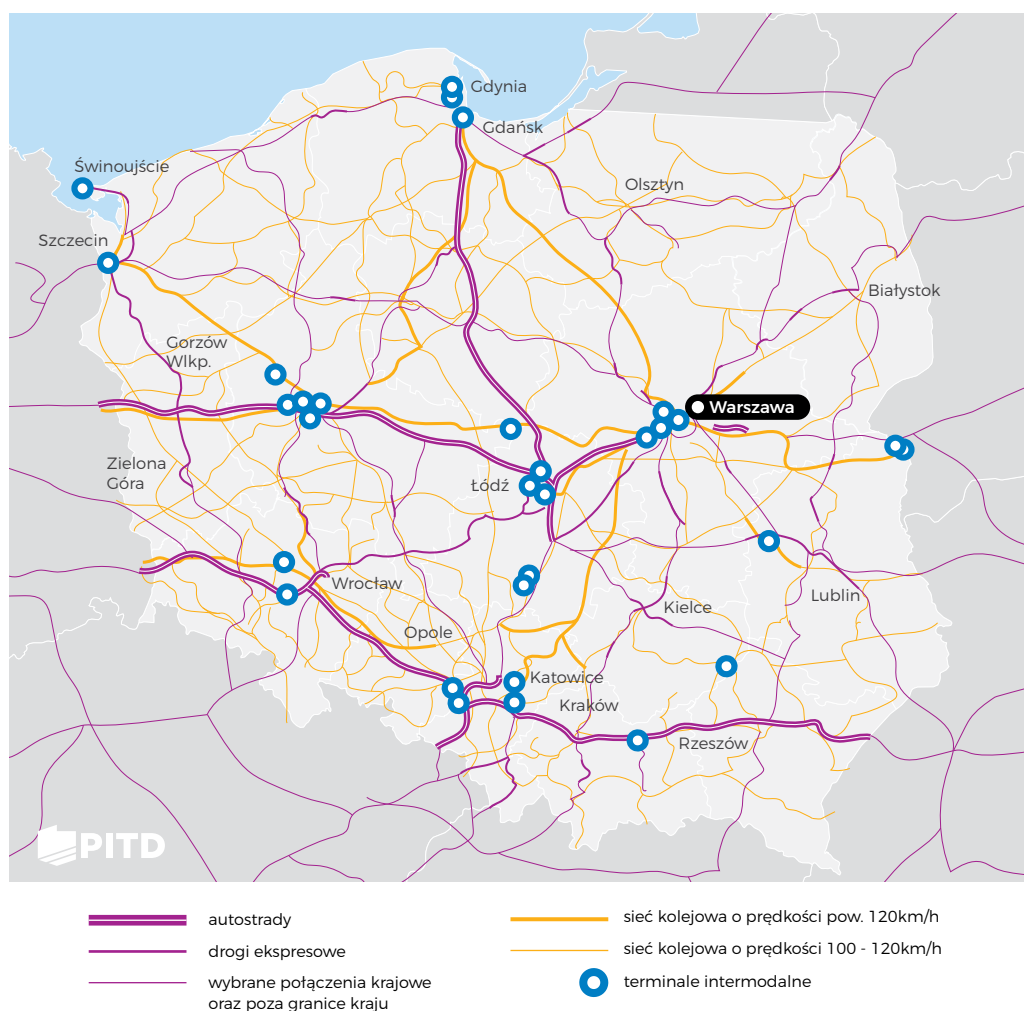
RYS. 3.3 SYSTEM AUTOSTRAD W USA ^[103]



3.2.4 OCENA DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ POLSKI

Przykłady rozbudowy infrastruktury, szczególnie zapewniającej masową przepustowość dużych wolumenów towarów okazały się jednym z kluczowych czynników rozwoju gospodarczego Hiszpanii, Niemiec i Stanów Zjednoczonych. Najważniejszym czynnikiem dobrze funkcjonującej infrastruktury zapewniającej przepływ kapitału to konsolidacja komunikacyjna wszystkich regionów (prowincji) państwa (Rys. 3. 1, Rys. 3. 2, Rys. 3. 3). Polska ma bardzo dobre warunki geograficzne do rozbudowy niezbędnej infrastruktury; jest krajem nizinnym, w obszarze zbliżonym do kształtu koła z centralnie położoną stolicą. Wszystkie te aspekty wręcz sprzyjają równomiernemu dostępowi do infrastruktury i wspomnianej wcześniej konsolidacji komunikacyjnej.

RYS. 3. 4 GŁÓWNE ELEMENTY SIECI TRANSPORTOWEJ 2016 ORAZ DOSTĘPNOŚĆ CZASOWA DO OŚRODKÓW WOJEWÓDZKICH ^[32]



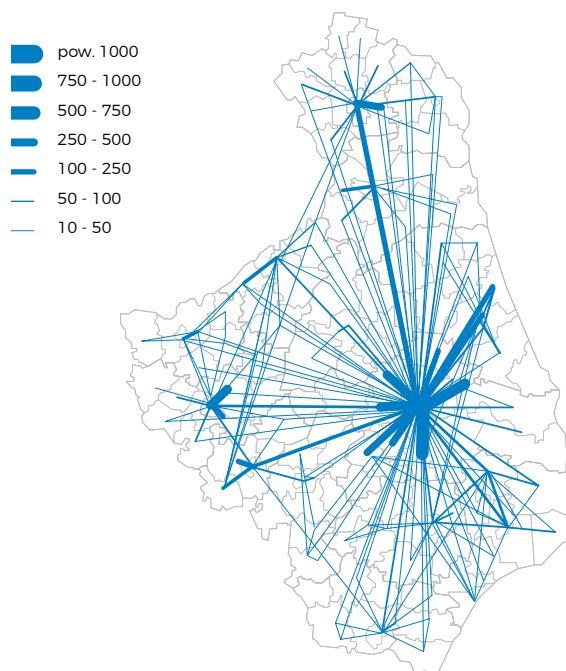
Potrzeby rozbudowy i modernizację infrastruktury transportowej w Polsce wskazano w rządowym dokumencie „Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do 2020 (z perspektywą do 2030)”, który uwzględnia nierównomierność skomunikowania i dostępu do infrastruktury transportowej z wyróżniającym się wyraźnie na mapie położeniem województwa podlaskiego z uwagi na słabość komunikacyjną (Rys. 3. 4). To stawia Podlaskie w perspektywnym położeniu wobec rządowych planów rozbudowy infrastruktury drogowej oraz kolejowej, a także prowadzonej realizacji budowy międzynarodowych projektów komunikacyjnych jak Via Carpatia i Via Baltica. Również włączenie regionu do systemu szprych łączących z Centralnym Portem Komunikacyjnym może zwiększyć konkurencyjność Podlaskiego, szczególnie wobec naturalnego przejęcia ruchu tranzytowego z obszaru państw bałtyckich oraz częściowo z Białorusi.

3.3 SZANSE DLA BIZNESU I RYNKU PRACY

Dominującą rolę gospodarczą odgrywa stolica województwa – Białystok (Rys. 3. 5). Według danych na dzień 31 grudnia 2020 r. w Białymstoku zarejestrowanych było w rejestrze REGON 37 453 podmiotów gospodarczych, w tym 7 155 spółek. Dla porównania: w całym województwie podlaskim zarejestrowanych było 109 492 podmiotów gospodarczych, w tym 13 975 spółek. ^[75]

W dokumencie przyjętym przez Zarząd Województwa Podlaskiego „Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020” wskazano iż dostępność transportowa jest jedną z najważniejszych determinant rozwoju regionalnego województwa. Podkreślono, iż *radikalnej poprawy dostępności regionu, która w chwili obecnej jest kluczową barierą rozwoju, region nie osiągnie bez wsparcia ze strony programów krajowych, których interwencja dotycząca sieci TEN-T warunkuje istotnie skuteczność interwencji programu regionalnego wyrażoną we wskaźniku międzygałęziowej dostępności transportowej.*

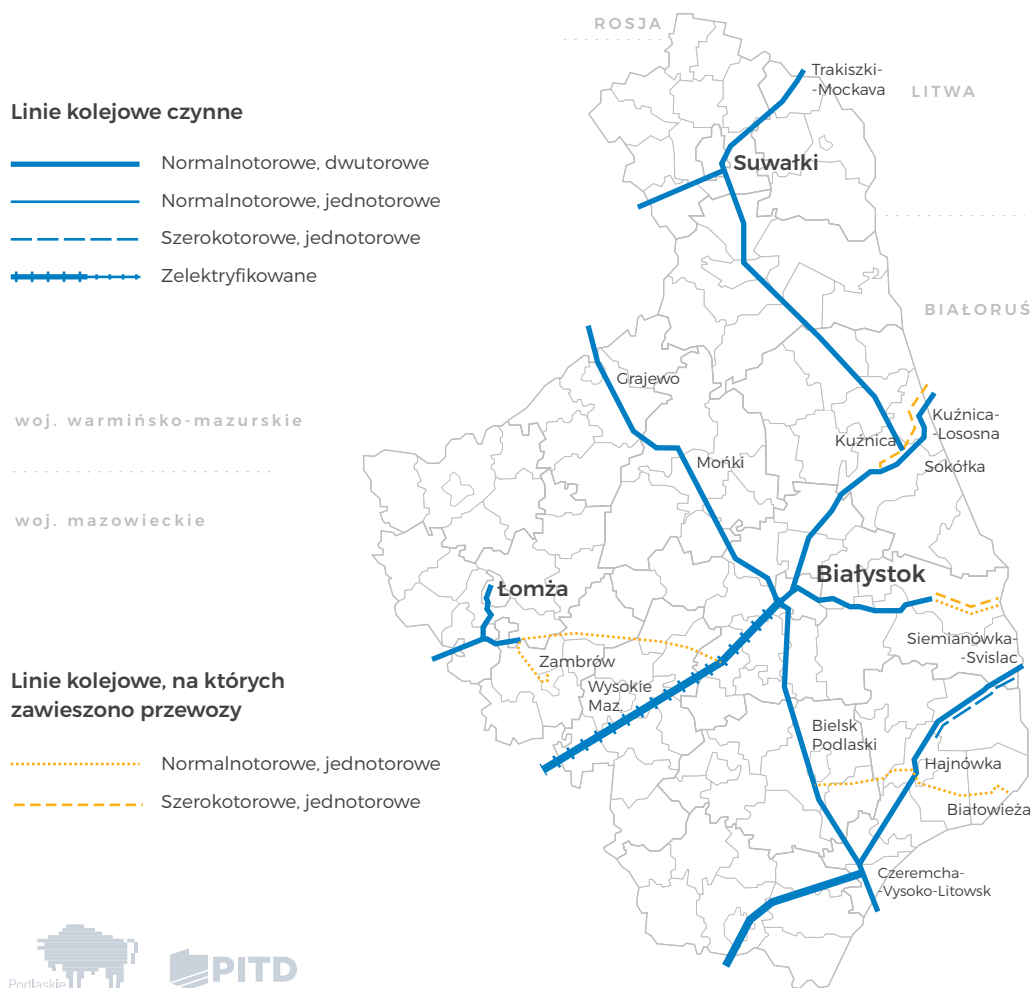
RYS. 3. 5 MIĘDZYGMINNE DOJAZDY DO PRACY NA OBSZARZE WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO W 2011 R. ^[19]



Kluczowe połączenie województwa podlaskiego z województwem mazowieckim poprawiła znacząco oddana w 2018 roku trasa S8 na odcinku Warszawa – Białystok. O ile sytuację komunikacyjną województwa podlaskiego poprawiło bezpośrednie połączenie z centralną Polską, to sam region dalej jest słabo skomunikowany wewnętrznie.

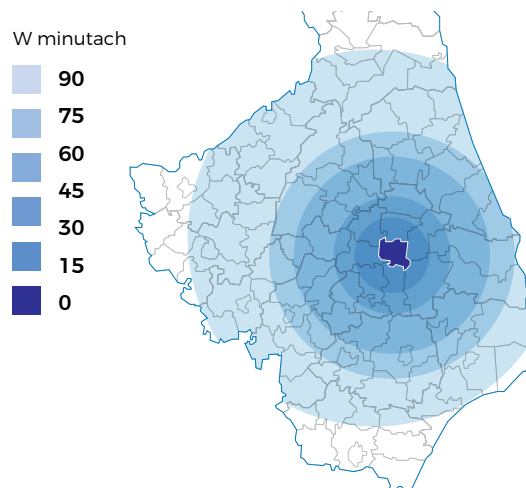
Na uwagę zasługuje brak rozbudowy linii kolejowych w porównaniu z ostatnimi latami. Fakt ten jest oczywiście uwarunkowany chociażby poprzez specyfikę województwa, jak występowanie obszaru „Natura 2000”, jednakże przyczynia się do niewydolności komunikacyjnej i nieusuwalnych od lat barier rozwoju (Rys. 3. 6, Rys. 3. 7). Wieloletnie zaniechania w tym obszarze oraz brak działań w celu zmiany sytuacji transportu kolejowego i rozbudowy infrastruktury w przyszłości, będą przyczyniać się do ograniczania atrakcyjności województwa oraz rozwoju gospodarczego.

RYS. 3. 6 MAPA SIECI KOLEJOWEJ WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO W 2004 ROKU ^[88]



Biorąc pod uwagę dojazdy do pracy w obszarze województwa (Rys. 3. 5) i korelując je z dostępnością czasową stolicy województwa (Rys. 3.7), poprawa komunikacji pozytywnie wpłynęłaby na rozwój gospodarczy regionu, przepływy kapitału oraz wzrost migracji ludności, co zdecentralizowałoby w większym stopniu lokalizację i obszary funkcjonowania przedsiębiorstw gospodarczych. Szczególnie przed dużą szansą stanęłaby branża logistyczna.^[19]

RYS. 3. 7 DOSTĘPNOŚĆ CZASOWA BIAŁEGOSTOKU W 2016 ROKU ^[19]



3.4 WĄSKIE GARDŁA NA PRZEJŚCIACH GRANICZNYCH Z BIAŁORUSIĄ

Od 2015 roku ruch graniczny między Polską a Białorusią w ramach realizacji towarowych przewozów drogowych wykazuje nieustanny wzrost. Sytuacja uległa zmianie po wybuchu pandemii COVID-19 i wprowadzonych z tego powodu restrykcji gospodarczych i ograniczeń na granicach. Według danych Straży Granicznej (Tab. 3. 1), w 2020 r. przez polsko-białoruską granicę przejechało o 5,3% mniej pojazdów, niż rok wcześniej. Jednak już w I kw. 2021 r. ruch towarowy wzrósł o 4%, do 281 tys. środków transportu, co wyraźnie wskazuje na powrót stanu przepływów towarowych do okresu sprzed kryzysu.

Dany wzrost wymaga od obu stron wzmożenia działań ukierunkowanych na zwiększenie przepustowości infrastrukturalnej, organizacyjnej i technologicznej, ponieważ ograniczony przepływ strumienia środków transportu stanowi jedną z głównych przyczyn przestojów na granicach. Powodują one obniżenie przychodów kierowców zawodowych, wzrost kosztów przewoźników drogowych i oferentów ładunków, wzrost kosztów kapitału operacyjnego zamrożonego w odprawianych towarach dla podmiotów sprzedających i konsumentów oraz obniżenie przydatności i jakości towarów, wynikających z opóźnień w dostawach. W ostatecznym rozrachunku szkody z tytułu przestojów na granicach ponosi Skarb Państwa.

Na ograniczenie przepustowości ruchu towarowego na granicach z Białorusią największy wpływ mają m.in. różnice w funkcjonowaniu systemów prawno-administracyjnych, brak zaufania do wschodnich kontrahentów ze strony polskich przedsiębiorców, co jest wynikiem występowania trudności w wypracowywaniu porozumień transgranicznych, a także

TAB. 3.1. TOWAROWY RUCH GRANICZNY POLSKI Z BIAŁORUSIĄ

ROK	LICZBA POJAZDÓW [MLN]	ZMIANA [%]
2020	1,06	-5,3
2019	1,12	4,67
2018	1,07	2,88
2017	1,04	16,85
2016	0,89	1,13
2015	0,88	-17,57
2014	1,07	-1,10
2013	1,08	8,79

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej

brak wspólnego systemu elektronicznej wymiany dokumentacji przewozowej i niestabilna sytuacja geopolityczna na Białorusi, stanowiąca barierę w wykorzystywaniu potencjału współpracy gospodarczej z tym krajem.

Stosunki polityczne między Polską a Białorusią mają duży wpływ na powiązania transportowe. Przykładem tego jest obecne ochłodzenie na linii Mińsk - Warszawa, wynikające z kryzysu politycznego na Białorusi. Wybory prezydenckie w lipcu 2020 roku wywołały falę protestów, które były reakcją na zachowanie władz względem opozycyjnych kandydatów. Następnie demonstracje nasiliły się po samych wyborach, w których zwyciężył urzędujący prezydent Alaksandr Łukaszenka. Głowa państwa oskarżyła Polskę o popieranie białoruskiej opozycji, wprowadziła zakaz wwożenia na Białoruś niektórych europejskich towarów i zagroziła zamknięciem granic z Polską, w tym blokadą przejścia Terespol-Małaszewicze.

W czerwcu br. Bruksela oskarżyła Białoruś o udział w porwaniu samolotu pasażerskiego i wykazała chęć wprowadzenia sankcji gospodarczych. Ze strony białoruskiej stało się to powodem do zaostreżenia kontroli pojazdów na przejściach granicznych z Unią Europejską. Zgodnie z Kodeksem Celnym EAUC, przewoźnik jest zobowiązany do udostępnienia towaru do kontroli, ale koszt rozładunku i załadunku samochodu ponosi przedsiębiorca. Cała procedura sprawdzenia pojazdu jest zatem kosztowna i czasochłonna, a straty ponoszą wszyscy uczestnicy łańcucha dostaw.

Wąskie gardło stanowi również brak wspólnego systemu do elektronicznej wymiany dokumentów przewozowych w relacjach kolejowych. Element cyfryzacji odgrywa w rozwoju

transportu ładunków kontenerowych z Azji do Unii Europejskiej decydującą rolę. EAUG już wypracowała odpowiednie porozumienia na obszarze Kazachstanu, Rosji i Białorusi. Ładunek, który postępuje z Azji do Europy korytarzem transsyberyjskim, trafia na granicę Polski, gdzie zachodzi potrzeba wymiany dokumentacji z formy cyfrowej na papierową, ponieważ operatorzy logistyczni i organy celne Unii Europejskiej nie współpracują jeszcze w przestrzeni cyfrowej. Powstanie takiego poziomu cyfryzacji wymiany dokumentacji, który pozwoli skutecznie realizować transport na tej trasie, będzie możliwe dopiero po 2025 roku.

Do niedawna brak zmodernizowanej infrastruktury drogowej i kolejowej stanowił jedną z głównych barier realizacji przewozów w relacjach z Białorusią. Sytuacja jednak ulega znacznej poprawie. Przyczyniają się do tego liczne inwestycje, zarówno ze strony polskiej, jak i białoruskiej. Program Współpracy Transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina od lat wspiera transgraniczne procesy rozwojowe.

Obszar wsparcia programu dotyczy m.in. województwa podlaskiego i obejmuje projekty infrastrukturalne. 30% budżetu programu przeznaczono na inwestycje w infrastrukturę liniową i punktową, w tym w projekty, beneficjentem których jest woj. podlaskie:

- **budowa infrastruktury kolejowego przejścia granicznego w Siemianówce**,
wzmocnienie potencjału straży pożarnej i służb ratowniczych na pograniczu polsko-białoruskim,
- **modernizacja drogi R-16** na Białorusi,
- **system kontrolny pojazdów** na przejściu granicznym w Bierestowica (Bobrowniki).

Białoruś na projekty infrastrukturalne na przejściach granicznych przeznaczyła na lata 2021-2025 ponad 77 mln EUR. Program ma na celu poprawę przepustowości przejść, uproszczenie procedur celnych i zwiększenie potencjału tranzytowego Białorusi. Środki zostaną rozdysponowane między 21 projektów, które obejmują m.in. rekonstrukcję infrastruktury drogowej punktów Bobrowniki-Bierestowica, Brześć-Terespol i Kukuryki-Kozłowiec.



4



OTOCZENIE KONKURENCYJNE WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO

Położenie peryferyjne województwa podlaskiego powodowało, że region przez lata miał do nadrobienia szereg deficytów ekonomicznych. Obecnie jednak województwo jest jednym z najważniejszych regionów Europy Środkowo-Wschodniej. Cechuje je duży potencjał tranzytowy, wynikający z położenia na styku dwóch obszarów ekonomicznych: Unii Europejskiej oraz Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej (EAUG). Powołana przez Białoruś, Rosję i Kazachstan Unia Gospodarcza skupia kluczowych uczestników inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku.

Ważnym elementem przewagi konkurencyjnej regionu jest również budowa połączeń między zachodnią a północno-wschodnią częścią Unii Europejskiej, wpływających na przyspieszenie i obniżenie kosztów przepływu towarowego w relacji z krajami bałtyckimi i Finlandią. Województwo stanowi również - m.in. z powodu konkurencyjnych cen najmu powierzchni i dostępu do siły roboczej - atrakcyjne miejsce dla wschodnioeuropejskich inwestycji w działalność przedsiębiorstw produkcyjnych i usługowych. Warto zaznaczyć, że rozwój infrastruktury transportowej prowadzi do rozwoju gospodarki w skali ponadregionalnej, dlatego logistyczny potencjał dowodzi o przewadze województwa podlaskiego na tle innych województw.

Ograniczone możliwości gospodarcze regionu sprawiły, że województwo od lat buduje nowe relacje z innymi obszarami w kraju i za granicą. Dostęp do zewnętrznych rynków ma kluczowe znaczenie z punktu widzenia roli regionu dla gospodarki w skali krajowej - Litwa i Białoruś stanowią silny bodziec rozwoju ekonomicznego Polski, szczególnie w okresie obowiązywania unijnych sankcji gospodarczych, nałożonych na Rosję przez świat zachodni. Współpraca transgraniczna województwa podlaskiego obejmuje wszystkie dziedziny społeczne i gospodarcze regionu, stymulując procesy rozwojowe na obszarze regionu i rozwijając wszelkie formy współpracy w układach zewnętrznych, co stanowi decydujące znaczenie w zakresie pozyskiwania inwestorów krajowych i zagranicznych.^[77]

4.1 PRZEWAGA KONKURENCYJNA WOJEWÓDZTWA

Jednym z podstawowych celów rozwoju województwa jest poprawa transgranicznych zdolności regionu do współpracy w obszarze wymiany informacji i doświadczeń na terenach przygranicznych. Działania te zakładają wykorzystywanie potencjału przedsiębiorczości po obu stronach granic w oparciu o równoległe działania m.in. w zakresie ułatwień w przekraczaniu granic, budowy i modernizacji infrastruktury oraz rozwoju szlaków komunikacyjnych, zapewniających dostępność transportową regionów w ujęciu międzynarodowym.

4.1.1 DETERMINANTA PRZEWAGI

Stanowi to ważny argument najpierw w pozyskiwaniu dotacji, a następnie zwiększaniu inwestycji w województwie. W perspektywie finansowej 2014-2020 z budżetu Programu Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) na projekty transportowe w Polsce Wschodniej, związane z rozwojem sieci TEN-T, budową infrastruktury dla miast, zwiększeniem dostępności transportowej regionu oraz poprawą połączeń kolejowych między głównymi centrami produkcyjnymi i usługowymi Polski przeznaczono 27,4 mld EUR.^[51] Przedsiębiorcy województwa podlaskiego należą do grupy liderów beneficjentów Programu Polska Wschodnia



- w 2017 r. Podlaskie uzyskało 26% budżetu z dotychczas zawartych umów w programie. Uzyskane środki przekazano na rozwój infrastruktury drogowej, parków naukowo-technologicznych, prac badawczych oraz prywatnych firm transportowych.^[106]

Jedną z najważniejszych determinant rozwoju regionalnego jest dostępność transportowa oparta o nowoczesną i wydajną infrastrukturę drogową, kolejową i lotniczą. Rozwój województwa podlaskiego opiera się na połączeniu regionu z krajowymi i międzynarodowymi ośrodkami wzrostu oraz poprawie dostępności komunikacyjnej wewnątrz województwa, która warunkuje również dostęp do usług publicznych. Ważnym celem województwa podlaskiego jest budowa lotniska regionalnego, które włączy województwo w międzynarodowy system transportu powietrznego. Inwestycja jest wpisana do Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego 2030.

Z perspektywy powiązań międzynarodowych Podlaskie podejmuje działania związane z poprawą jakości połączeń przewozowych z Białorusią, Litwą i Rosją. Dotyczą one dwóch obszarów^[77]:

- **transportowego:** optymalizacja i integracja systemów transportowych, zmniejszenie obciążeń środowiskowych i poprawa bezpieczeństwa ich użytkowania, integrowanie i tworzenie warunków do komplementarności różnych gałęzi transportu oraz rozbudowy inteligentnych systemów łańcuchów dostaw,

- **logistycznego:** tworzenie korzystnego środowiska do budowy i modernizacji terminali przeładunkowych oraz przesiadkowych.

4.1.2 ATUTY WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO

Możliwości logistyczne wschodnich województw Polski wzrosną wraz z uruchomieniem międzynarodowych szlaków komunikacyjnych: drogowych Via Carpatia (zakończenie budowy jest planowane na 2027 rok) i Via Baltica (termin oddania do użytku - koniec 2021 r.) oraz kolejowego Rail Baltica (data zakończenia - 2026 r.). Dzięki tym projektom Polska Wschodnia zyskuje duże szanse na tworzenie multimodalnych hubów, odpowiadających europejskiemu zapotrzebowaniu na rozwiązania intermodalne.

**W DANYM OBSZARZE WOJEWÓDZTWO POSIADA KILKA MOCNYCH
STRON, PRZESĄDZAJĄCYCH O ZNACZENIU REGIONU DLA
MIĘDZYNARODOWEGO HANDLU:**

■ **Obecność wielu przedsiębiorstw logistycznych i handlowych**, obsługujących przesyły w relacjach wschodnich - do Rosji i państw Azji Środkowej oraz Wschodniej.

■ **Centra logistyczne** - na przykład w Łapach i Łosošnej - oferujące możliwość obsługi towarów, transportowanych korytarzami Nowego Jedwabnego Szlaku.

■ **Przebieg wielu ważnych tranzytowych dróg szybkiego ruchu**, np. S61 (korytarz transportowy Via Baltica), S19 (Via Carpatia), S8.

■ **W województwie podlaskim znajdują się trzy z czterech kolejowych przejść towarowych z Białorusią** (Czeremcha-Wysokolitowski, Kuźnica-Grodno, Siemianówka-Swiśtocz).

■ **Województwo inwestuje w rozwój bazy eksperckiej**. Na podlaskich uczelniach kształci się wielu specjalistów - logistyków, inżynierów i ekonomistów - zainteresowanych ideą rozwoju województwa w perspektywie handlu z krajami azjatyckimi.

■ **Liczba nieużytków na terenie województwa jest bardzo wysoka** w porównaniu do innych regionów Polski. Według danych GUS, w 2018 roku, wynosiła ona 53,8 ha, czyli 12% użytków w Polsce. Stwarza to dodatkowe możliwości zagospodarowania tych terenów pod projekty logistyczne.

■ **Położenie województwa na granicy Unii Europejskiej i EAUG**, umożliwiające bezpośrednią współpracę handlową pomiędzy krajami bałtyckimi, rynkami Unii Europejskiej, Dalekim Wschodem oraz krajami WNP.

■ **Sąsiedztwo województwa podlaskiego z woj. mazowieckim**, w którym znajduje się wiele logistycznych przedsiębiorstw oraz woj. lubelskim, w którym jest zlokalizowany suchy port w Małaszewiczach przyczynia się do rozwoju gospodarczego regionu.

■ **Wzrost wskaźnika wykorzystania kolei w województwie**. Według danych UTK, w latach 2015-2018 wskaźnik ten wzrósł o blisko 55%. Aktualnie roczny wzrost oscyluje na poziomie 8-9%, co oznacza, że zainteresowanie przewozami kolejowymi rośnie, co przekłada się na powstawanie nowej infrastruktury kolejowej.^[1]

■ **Dobre warunki hodowli bydła**, dzięki dużej powierzchni użytków zielonych. To z kolei przekłada się na dodatkowe możliwości rozwoju produkcji energii odnawialnej.

■ **Niski koszt pracy** i relatywnie wysoka wydajność pracy. Według danych GUS, przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto wynosi w regionie 4 367,14 PLN, co lokuje Podlaskie na 10 pozycji (niższe wynagrodzenia są w lubelskim, lubuskim, kujawsko-pomorskim, świętokrzyskim, podkarpackim i warmińsko-mazurskim).

■ **Suwalska Specjalna Strefa Ekonomiczna**, oferująca jedno z najwyższych ulg podatkowych w Polsce.

4.2 OCENA KONKURENCYJNOŚCI REGIONÓW POLSKICH



Potencjał rozwojowy jest kategorią wielowymiarową i obejmuje liczne płaszczyzny gospodarcze, społeczne, geograficzne i demograficzne. Na potencjał gospodarczy składa się kapitał, cechy strukturalne regionalnej gospodarki, stan infrastruktury transportowej i energetycznej oraz poziom przedsiębiorczości mieszkańców. Decyduje on o możliwościach kształtowania rozwoju ekonomicznego regionu m.in. poprzez wzrost produkcji, świadczonych usług, realizowane inwestycje oraz wzrost dochodów mieszkańców.^[36]

Miedzy poszczególnymi regionami Unii Europejskiej występują liczne różnice społeczno-gospodarcze. Zmniejszenie tych rozpiętości - m.in. w ramach polityki spójności - jest jednym z głównych priorytetów UE. Na poziomie krajowym problem nabiera jednak szerszego wymiaru ze względu na duże dysproporcje pomiędzy województwami, zwłaszcza makroregionu Polski Wschodniej w stosunku do pozostałych obszarów naszego kraju. Warto jednak zaznaczyć, że pomimo niskiego, jeśli chodzi o poziom ogólnokrajowy, stanu ekonomicznego, Polska Wschodnia charakteryzuje się dynamicznym rozwojem. Dotychczasowe strategie rozwoju oraz sukcesy Programu Rozwój Polski Wschodniej ujawniły istotne elementy zarówno przewagi konkurencyjnej poszczególnych województw, jak i cech składających się na wspólny potencjał tego obszaru.

4.2.1 WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE



W strukturze przemysłowej województwa lubelskiego występuje wyraźna specjalizacja regionu w produkcji artykułów spożywczych. Region charakteryzuje się dużą liczbą gospodarstw rolnych (2 miejsce w kraju), rozdrobnieniem przestrzeni rolniczej oraz dużym udziałem produkcji towarowej - w 2018 r. Lubelszczyzna zajęła pod tym względem 3 miejsce w Polsce z udziałem 8,2%. Istotne jest to, że od lat struktura produkcji towarowej ulega zmianie na korzyść produkcji roślinnej, która stanowi 62% (w kraju 37%) w stosunku do 37% udziału produkcji zwierzęcej (w kraju 63%).^[14]

Wśród pozostałych gałęzi przemysłu wyróżnić można produkcję wyrobów z metali (5%), maszyn i urządzeń (5%), pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (5%), a także napojów i mebli (po 4%).^[22]

4.2.1.1 INFRASTRUKTURA



Ze względu na tranzytowe położenie regionu, szlaki komunikacyjne przebiegające przez województwo odgrywają znaczącą rolę w obsłudze transportu pomiędzy zachodnią i wschodnią częścią Europy, pomiędzy krajami bałtyckimi i południem Europy oraz pomiędzy UE a Dalekim Wschodem.

Obecnie przez obszar województwa lubelskiego przebiegają trzy trasy dróg międzynarodowych: E30, E372 i E373. W trakcie realizacji jest droga ekspresowa S19, istotny fragment szlaku drogowego Via Carpatia, która wraz z drogą krajową nr 2 wpłynie na ożywienie współpracy międzynarodowej oraz rozwój gospodarczy regionu.

Ponadto istotnym czynnikiem rozwojowym Lubelszczyzny są linie kolejowe. Przez województwo przebiegają trzy linie o znaczeniu międzynarodowym:

- **Magistralna nr 2/E20, C-E20 Berlin - Warszawa - Terespol - Mińsk - Moskwa**, w relacji Europa Zachodnia - Moskwa, z szerokim torem prowadzącym do zespołu terminali przeładunkowych w Małaszewiczach.
- **Nr 12/C-E20 Łowicz - Skierniewice - Piława - Łuków**, która stanowi południowe obejście Warszawy (przeznaczona głównie dla ruchu towarowego).
- **Nr 7/C28 Warszawa - Dorohusk**, stanowi najkrótsze kolejowe połączenie w relacji Warszawa - Kijów, ważna dla ruchu osobowego i towarowego, z odcinkiem toru szerokiego (linii nr 63) od Zawadówki do granicy państwa.

Dla przepływu międzynarodowego istotną rolę odgrywa również linia nr 65 Sławków - Sędziszów - Zamość - Hrubieszów - granica państwa, czyli tzw. Linia Hutnicza Szerokotorowa. Trasa umożliwia transport pomiędzy kolejowym przejściem granicznym w Hrubieszowie a Śląskiem bez konieczności przeładunku towarów na granicy.

Na przewagę regionu wpływa również funkcjonujący regionalny port lotniczy, który jest jednocześnie stałym przejściem granicznym, rozwijającym zakres przewozów towarowych. Jego atutem jest centralne położenie w regionie oraz dogodny dojazd do stolicy województwa, Lublina. Port poprawił dostępność komunikacyjną oraz konkurencyjność województwa, na co mają wpływ również przejścia graniczne, pełniące ważną rolę węzłów ruchu granicznego (Terespol, Dorohusk, Zosin oraz Hrebenne), obsługujące 40% całości ruchu granicznego na wschodniej granicy Polski. ^[73]

4.2.1.2 POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Jednym z najważniejszych atutów regionu lubelskiego na rynku magazynowym jest przygraniczna lokalizacja, atrakcyjna dla inwestorów, których zasięg działania obejmuje Białoruś i Ukrainę. Większość najemców powierzchni magazynowej to firmy zajmujące się logistyką i przemysłem lekkim.

Zasoby powierzchni magazynowych w województwie lubelskim wynoszą 240 tys. m². Podaż wynosi ponad 24 tys. m². Dostępna i wynajęta powierzchnia w budowie sięga ponad 90 tys. m² (Tab. 4. 1).

TAB. 4.1. RYNEK MAGAZYNÓW W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM ^[59]

Zasoby	240 000 m²
Podaż	34 200 m²
Powierzchnia w budowie	90 600 m²
Wskaźnik pustostanów	0%
Czynsz bazowy	3,30-3,50 €/m² (w niektórych przypadkach - do 4€)

4.2.1.3 ATUTY WOJEWÓDZTWA

Do listy wysokich szans w zakresie inwestycji biznesowych należą takie sektory, jak rolno-spożywczy, energetyczny, maszynowy, logistyka, BPO oraz sektor turystyczny. Do dominujących podmiotów w regionie należą podmioty działające w branży handlowej, motoryzacyjnej, budowlanej, profesjonalnej, naukowej i technicznej, rolnej, przetwórczej oraz transportowej.

TAB. 4.2. SPECJALNE STREFY EKONOMICZNE OBEJMUJĄCE OBSZAR WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO (STAN NA KONIEC 2019 R.)

		STREFA MIELECKA	STREFA STARACHOWICKA	STREFA TARNOBRZESKA	STREFA POMORSKA
Powierzchnia dostępna [h]		340	245	443	486
Wartość inwestycji [mld zł]		10,3	3,2	9	11,1
ULGI PODATKOWE	Mała firma [%]	70	55	70	55
	Średnia firma [%]	60	45	60	45
	Duża firma [%]	50	35	50	35
Okres ulg [lata]		15	12	15	15
Wspierane branże		Motoryzacja, produkcja	Motoryzacyjna, metalowo-maszynowa, produkcyjna	Motoryzacja, produkcja	Produkcja
Liczba inwestorów [szt.]		191	76	156	196
Wydane zezwolenia i decyzje o wsparcie [szt.]		474	195	226	226

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji SSE, Ministerstwa Rozwoju, Pracy i Technologii, opracowania *Polska Strefa Inwestycji 2019*.

Na terenie województwa lubelskiego działa kilka stref ekonomicznych w których na preferencyjnych warunkach mogą być lokowane środki inwestycyjne: mielecka, pomorska, stachowicka i tarnobrzeska. W stolicy działa również podstrefa Lublin, która jest integralną częścią SSE Euro-Park Mielec (Tab. 4. 2).

NAJWAŻNIEJSZE ATUTY WOJEWÓDZTWA, PRZESĄDZAJĄCE O JEGO PRZEWADZE KONKURENCYJNEJ W REGIONIE ^[107]:

■ **Korzystne położenie** na trasie międzynarodowego korytarza transportowego Wschód-Zachód, co umożliwia dostęp do rynków zagranicznych, w szczególności Ukrainy i Białorusi.

■ **Duża powierzchnia regionu** (3. miejsce w Polsce po województwie mazowieckim i wielkopolskim).

■ **Stosunkowo niskie koszty pracy** (11. miejsce w Polsce po województwie podlaskim) przy jednoczesnym dostępie do wykwalifikowanych kadr w miastach regionu, predyspozycje do rozwoju BPO.

■ **Struktura gospodarki województwa** z dominującym udziałem rolnictwa, skorelowana ze strukturą PKB.

■ **Duży udział produkcji towarowej** (3 miejsce w Polsce pod względem produkcji towarowej z udziałem 8,2%).

■ **Wzrost udziału energii ze źródeł odnawialnych** (z 6% w 2015 r. do ponad 23% w 2019 r.).

■ **Obecność suchego portu Małaszewicze**, przez który biegnie jedna z najkrótszych i najważniejszych tras kolejowych łączących Unię Europejską z Chinami. Na terenie obiektu ma powstać park logistyczny, którego celem jest poprawa przepustowości przejścia w Terespolu do 55 par pociągów na dobę (obecnie średnia przepustowość wynosi 12,5 składów).

4.2.2 WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE

Województwo podkarpackie nie stanowi bezpośredniej konkurencji dla Podlaskiego, na przykład poprzez sąsiedztwo, jednak należy do makroregionu Polski Wschodniej, stając się tym samym wspólnym beneficjentem dofinansowań unijnych oraz subsydiów rządowych. Przemysł województwa podkarpackiego jest zorientowany głównie na produkcję wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (12% wartości produkcji sprzedanej całego przemysłu województwa w 2016 r.), pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (12%), pozostały sprzęt transportowy (11%), wyrobów z metali (10%), artykułów spożywczych (8%), wyrobów z drewna oraz korka, słomy i wikliny (8%) oraz chemikaliów i wyrobów chemicznych (7%). W skali ogólnokrajowej województwo podkarpackie jest wiodącym producentem sprzętu lotniczego (25% udziału w krajowej wartości produkcji sprzedanej).

4.2.2.1 INFRASTRUKTURA

Sieć transportowa woj. podkarpackiego charakteryzuje się dużymi różnicami pomiędzy stosunkowo dobrze skomunikowaną północno-zachodnią częścią województwa a terenami przygranicznymi z Ukrainą i Słowacją.

Sieć dróg krajowych Podkarpackiego tworzy system powiązany z układem krajowym i międzynarodowym, w tym z siecią transportową TEN-T, której elementami są następujące odcinki: [82]

Sieć bazowa:

- droga międzynarodowa E40/Autostrada A4 w relacji Drezno - granica państwa - Wrocław - Kraków - Rzeszów - granica państwa - Lwów,
- droga ekspresowa S19 w relacji Lublin - Rzeszów,

Sieć kompleksowa:

- droga ekspresowa S19 w relacji Rzeszów - Barwinek/Słowacja,
- droga ekspresowa S74 w relacji Opatów - Nisko.

Długość dróg wojewódzkich na Podkarpaciu osiągnęła w 2016 r. 1,6 tys. km, co jest wynikiem powyżej średniej krajowej. [6]

4.2.2.2 POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Rynek logistyczny w woj. podkarpackim jest od lat bardzo stabilny. Co prawda nowych inwestycji magazynowych nie powstało jak dotąd zbyt wiele, jednak dotychczasowe zostały skomercjalizowane tak szybko, że wskaźnik pustostanów utrzymał się na minimalnym poziomie. Obecne zasoby magazynowe regionu oscylują na poziomie ponad 340 tys. m², a podaż wynosi ponad 60 tys. m² (Tab. 4. 3).

TAB. 4.3. RYNEK MAGAZYNÓW W WOJEWÓDZTWIE PODKARPACKIM [59]

Zasoby	341 600
Podaż	60 500 m2
Powierzchnia w budowie	8 000 m2
Wskaźnik pustostanów	0,8%
Czynsz bazowy	3,30-3,50 €/m²

4.2.2.3 ATUTY WOJEWÓDZTWA

Województwo podkarpackie należy do regionów o dużym potencjale rozwojowym. Główną przewagą konkurencyjną obszaru stanowi jego położenie geograficzne. Podkarpackie graniczy z dwoma krajami, należącymi do odrębnych obszarów ekonomicznych - Słowacją na południu oraz Ukrainą na wschodzie.

TAB. 4.4. SPECJALNE STREFY EKONOMICZNE OBEJMUJĄCE OBSZAR WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO (STAN NA KONIEC 2019 R.)

		STREFA KRAKOWSKA	STREFA MIELECKA	STREFA TARNOBRZESKA
Powierzchnia dostępna [h]		383	340	443
Wartość inwestycji [mld zł]		8	10,3	9
ULGI PODATKOWE	Mała firma [%]	55	70	70
	Średnia firma [%]	45	60	60
	Duża firma [%]	35	50	50
Okres ulg [lata]		12	15	15
Wspierane branże		Motoryzacyjna, produkcja BPO/SSC, IT/ICT	Motoryzacja, produkcja	Motoryzacja, produkcja
Liczba inwestorów [szt.]		195	191	156
Wydane zezwolenia i decyzje o wsparcie [szt.]		292	474	226

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji SSE, Ministerstwa Rozwoju, Pracy i Technologii, opracowania *Polska Strefa Inwestycji 2019*.

Główne sektory gospodarki woj. podkarpackiego stanowią sektor rolniczy, przemysłowy, wydobywczy, spożywczy, farmaceutyczny, lotniczy oraz informatyczny. W województwie znajdują się bogate złoża kopalniane - siarka, ropa naftowa oraz gaz ziemny, a także surowce mineralne (gipsy, piaskowce i wapienie, wydobywane w czynnych kopalniach).

Do strategicznych sektorów, atrakcyjnych dla inwestorów, należą: lotniczy, elektromaszynowy, rolno-spożywczy, chemiczny oraz turystyczny. Tymczasem Polska Agencja Inwestycji i Handlu wyróżnia następujące obszary wysokich szans biznesowych: lotniczy, informatyczny, odlewniczy.

Inwestycje te mogą być lokowane w następujących Specjalnych Strefach Ekonomicznych: krakowskiej, mieleckiej i tarnobrzesckiej (Tab. 4. 4).

DO PODSTAWOWYCH ATUTÓW WOJEWÓDZTWA, STANOWIĄCYCH PRZEWAGĘ KONKURENCYJNĄ W MAKROREGIONIE POLSKI WSCHODNIEJ, NALEŻĄ:

■ **Dobre połączenia komunikacyjne** - międzynarodowy port lotniczy, autostrada A4, główne korytarze transportowe sieci TINA (dziesięć korytarzy transportowych o międzynarodowym znaczeniu).

■ **Rozwijający się przemysł lotniczy** oraz silnie rozwinięty przemysł farmaceutyczny, informatyczny i spożywczy.

■ **Dostępność wysoko wyszkolonych kadr** zarządzających i technicznych, szczególnie w przemyśle lotniczym, elektromaszynowym i chemicznym.

■ **Surowce kopalniane** (siarka, ropa naftowa, gaz ziemny) oraz mineralne (piaskowce, wapienie, gipsy, glinki ceramiczne, piaski, żwiry, torf, wody mineralne i geotermalne).

■ **Duże połacie lasów**, dają możliwości wykorzystania biomasy drzewnej do produkcji energii odnawialnej.

■ **Wysoka aktywność eksportowa** przedsiębiorstw, zarejestrowanych na terenie województwa.

■ **Doświadczenie Euroregionu Karpackiego**, struktury współpracy transgranicznej w Europie Środkowo - Wschodniej.

4.2.3 WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE

Województwo świętokrzyskie jest położone w centralnej części Polski w obszarze wpływów trzech dużych, strategicznie ważnych dla polskiej gospodarki skupisk miejskich - Warszawy, Krakowa oraz Łodzi. Województwo należy do najsłabszych gospodarczo regionów kraju. W strukturze przemysłu wyróżnia się wydobywanie materiałów budowlanych i produkcja wyrobów z mineralnych surowców niemetalicznych. W strukturze produkcji sprzedanej stanowi to 25% wartości produkcyjnej regionu. Ponadto wyróżnia się produkcja wyrobów z metali (8%), artykułów spożywczych (15%) oraz maszyn i urządzeń (5%).

4.2.3.1 INFRASTRUKTURA

Istotnym uwarunkowaniem rozwoju gospodarczego województwa świętokrzyskiego jest jego tranzytowe położenie pomiędzy regionami warszawskim, łódzkim, krakowskim, lubelskim i rzeszowskim. Zagospodarowanie infrastrukturalne regionu charakteryzuje się stosunkowo rzadką siecią dróg wojewódzkich, co jest wynikiem m.in. ukształtowanych podregionów. Region stołeczny wyróżnia się posiadaną infrastrukturą transportową, jednak występujące w tym województwie rejony to głównie rolnicze lub górskie.

Ogólna długość sieci dróg publicznych w województwie wynosi ponad 13 tys. km. Trzon sieci drogowej województwa stanowi budowana droga ekspresowa S7, łącząca ważne centra produkcyjne i handlowe - Warszawę, Radom, Kielce i Kraków. Realizacja tego projektu wymaga również budowy lub modernizacji niektórych dróg krajowych i wojewódzkich. S7 i S74 zostały włączone do transeuropejskiej sieci TEN-T.

Istotne dla regionu są również następujące połączenia o znaczeniu międzyregionalnym:

- **nr 74** (Piotrków Trybunalski - Kielce - Opatów),
- **nr 78** (granica państwa - Gliwice - Siewierz - Jędrzejów - Chmielnik),
- **nr 9** (E-371, Radom - Rzeszów - Barwinek),
- **nr 73** (Kielce - Tarnów - Krosno),
- **nr 42** (Końskie - Skarżysko-Kamienna - Ostrowiec Świętokrzyski).

Województwo świętokrzyskie nie jest regionem intensywnych inwestycji infrastrukturalnych. Część z nich dotyczy projektów związanych ze wzmacnianiem infrastruktury mosto-



wej w dolinie Wisły. W nadchodzących latach władze województwa nie planują radykalnych zmian z zakresu sieci drogowej.

4.2.3.2 POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE □

Podobnie jest w przypadku inwestycji logistycznych w obszarze budowy centrów przeładunkowych i magazynów. Obecna podaż powierzchni magazynowych w województwie oscyluje na poziomie zerowym. Nie są również przeprowadzane prace związane z budową nowych powierzchni. Tymczasem zasoby regionu wynoszą niespełna 100 tys. m² (Tab. 4. 5).

TAB. 4.5. RYNEK MAGAZYNÓW W WOJEWÓDZTWIE ŚWIĘTOKRZYSKIM ^[59]

Zasoby	99 300 m ²
Podaż	0 m ²
Powierzchnia w budowie	0 m ²
Wskaźnik pustostanów	20,6%
Czynsz bazowy	3,30-3,50 €/m ²

4.2.3.3 ATUTY WOJEWÓDZTWA □

Województwo należy do najmniejszych i najmniej zurbanizowanych regionów w naszym kraju. Pozycję ważnego producenta w skali ogólnokrajowej osiągnęło tylko w nielicznych rodzajach działalności. Dla inwestorów atrakcyjnym obszarem biznesowym jest przemysł elektromaszynowy, motoryzacyjny, metalurgiczny, elektroniczny, mechaniki precyzyjnej, rolno-spożywczy, materiałów budowlanych, budownictwo, wydobywczy surowców mineralnych. Lista tzw. sektorów wysokich szans Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu obejmuje sektory metalowy, budowlany i leczniczo-uzdrowskowo-rehabilitacyjny. ^[22]

Na terenie województwa funkcjonują trzy strefy ekonomiczne: krakowska, starachowicka i tarnobrzeska (Tab. 4. 6).



TAB. 4.6. SPECJALNE STREFY EKONOMICZNE OBEJMUJĄCE OBSZAR WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO (STAN NA KONIEC 2019 R.)

		STREFA KRAKOWSKA	STREFA STARACHOWICKA	STREFA TARNOBRZESKA
Powierzchnia dostępna [h]		383	245	443
Wartość inwestycji [mld zł]		8	3,2	9
ULGI PODATKOWE	Mała firma [%]	55	55	70
	Średnia firma [%]	45	45	60
	Duża firma [%]	35	35	50
Okres ulg [lata]		12	12	15
Wspierane branże		Motoryzacyjna, produkcja BPO/SSC, IT/ICT	Motoryzacyjna, metalowo -maszynowa, produkcyjna	Motoryzacja, produkcja
Liczba inwestorów [szt.]		195	76	156
Wydane zezwolenia i decyzje o wsparcie [szt.]		292	195	226

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji SSE, Ministerstwa Rozwoju, Pracy i Technologii, opracowania *Polska Strefa Inwestycji 2019*.

CŁOWNĄ PRZEWAGĘ REGIONU ŚWIĘTOKRZYSKIEGO STANOWIĄ NASTĘPUJĄCE ATUTY ^[22]:

- **Korzystne środowisko** warunkujące rozwój produkcji rolno-spożywczej.
- **Stosunkowo dobrze rozwinięte gałęzie przemysłu** hutniczego, metalowego, maszynowego, materiałów budowlanych, ceramicznego, odlewniczego oraz energetycznego.
- **Surowce naturalne** - złoża surowców budowlanych, siarka, wody mineralne, wody siarczkowe.
- **Bogate źródła leczniczych wód mineralnych**, rozwinięta baza leczniczo-sanatoryjna.
- **Dobre warunki dla rozwoju turystyki** górskiej oraz leczniczej.

4.2.4 WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Województwo warmińsko-mazurskie należy do najrozleglejszych województw w Polsce. Położone w północno-wschodniej części kraju, jako jedyny region w Polsce graniczy z Obwodem Kaliningradzkim, co daje duże możliwości współpracy z Federacją Rosyjską. Województwo posiada duże możliwości rozwoju produkcji wysokiej jakości żywności, co jest uwarunkowane korzystną strukturą gospodarstw. Do głównych gałęzi przemysłu województwa warmińsko-mazurskiego należą: branża drzewna, przetwórstwo rolno-spożywcze, budownictwo oraz turystyka.

4.2.4.1 INFRASTRUKTURA

Wyżynne ukształtowanie terenu stanowi jedną z głównych barier rozwoju sieci drogowej na Warmii i Mazurach. Z tego powodu spójność przestrzenna woj. warmińsko-mazurskiego, czyli włączenie się regionu do głównej sieci infrastruktury transportowej w Polsce oraz transeuropejskiej sieć korytarzy transportowych to jeden z nadrzędnych celów województwa do 2030 r. Obecnie przez obszar województwa warmińsko-mazurskiego przebiegają następujące korytarze sieci TEN-T ^[6]:

- **Zachodnia część regionu - korytarz VI** (Gdańsk - Katowice - Żylna).
- **Północno-zachodnia część - korytarz I A** (Ryga-Kaliningrad-Elbląg-Gdańsk).
- **Wschodnia granica województwa- korytarz I** (Helsinki-Ryga-Kowno-Warszawa) (Via Baltica).
- Do najważniejszych dróg wojewódzkich w relacjach ponadregionalnych należą następujące połączenia: **droga nr 538, 541, 544, 651, 653, 655**. Trzy ostatnie odcinki łączą się z województwem podlaskim.

Jednym z priorytetów województwa na poziomie ponadregionalnym jest budowa trasy Via Baltica. Trzy odcinki trasy będą przebiegać przez województwo warmińsko-mazurskie: Wysokie - Raczek, Ełk Południe - Wysokie i Szczuczyn - Ełk Południe. Przewiduje się również modernizację układów komunikacyjnych stolicy regionu i miast subregionalnych oraz zapewnienie dojazdu do portu lotniczego w Szymanach.

4.2.4.2 POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Rynek magazynowo-produkcyjny w województwie warmińsko-mazurskim należy do jednych z najmniejszych w Polsce. Zasoby powierzchni magazynowych liczą niespełna 136 tys. m². Podaż sięga niewiele ponad 15 tys. m² (Tab. 4. 7).

4.2.4.3 ATUTY WOJEWÓDZTWA

Województwo warmińsko-mazurskie należy do obszarów o istotnym potencjale rozwojowym dla sektorów wymagających wysokiej jakości środowiska przyrodniczego.

TAB. 4.7. RYNEK MAGAZYNÓW W WOJEWÓDZTWIE WARMIŃSKO-MAZURSKIM ^[59]

Zasoby	135 700 m²
Podaż	15 200 m²
Powierzchnia w budowie	18 100 m²
Wskaźnik pustostanów	3%
Czynsz bazowy	3,30-3,90 €/m²

turystyki i gastronomii. Województwo to może być szczególnie atrakcyjne dla inwestycji w biogospodarkę. Województwo wyróżnia się mocno rozwiniętym sektorem produkcji artykułów spożywczych. W strukturze przemysłu na szczególną uwagę zasługują wyroby meblarskie (12%), z drewna, słomy i wikliny (6%) oraz z metali (6%). Do listy wysokich szans należą następujące segmenty gospodarki: ekonomia wody, żywność wysokiej jakości, drewno i meblarstwo. Do najważniejszych sektorów, rekomendowanych przez lokalne władze, należą: branża rolno-spożywcza, meblarska, turystyczna, sprzętu sportowego i wyrobów z gumy. Nakłady finansowe inwestorów mogą być lokowane w następujących strefach ekonomicznych: suwalskiej (Ełk, Gołdap, Olecko) i warmińsko-mazurskiej (Tab. 4. 8).

DO NAJWAŻNIEJSZYCH ATUTÓW WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO NALEŻĄ ^[6]:

- **Sąsiedztwo z Federacją Rosyjską**, oferujące korzyści m.in. ze współpracy transgranicznej, przebiegających przez Polskę szlaków komunikacyjnych łączących Obwód Kaliningradzki z Europą Zachodnią czy obrotów handlowych.
- Usytuowane w województwie wszystkie **przejścia graniczne** z Obwodem Kaliningradzkim: 3 drogowe, 3 kolejowe, 2 morskie oraz 1 lotnicze.
- **Port morski w Elblągu**, podnoszący walory komunikacyjne regionu.
- **Projektowane trasy A1 i Via Baltica**, które w przyszłości będą oferować dodatkowe szanse uzyskania bardzo dobrych połączeń komunikacyjnych.
- **Koncentracja zakładów produkcyjnych** w Olsztynie i Elblągu, głównych ośrodkach przemysłu spożywczego, oponiarskiego i drzewnego oraz turystyki.
- Obecność **śródlądowych szlaków wodnych**.
- **Korzystne warunki przyrodnicze** dla rozwoju agroturystyki oraz ekologicznego przemysłu w wykorzystanie energii odnawialnych.

TAB. 4.8. SPECJALNE STREFY EKONOMICZNE OBEJMUJĄCE OBSZAR WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO (STAN NA KONIEC 2019 R.)

		STREFA SUWAŁSKA	STREFA WARMIŃSKO-MAZURSKA
Powierzchnia dostępna [h]		195	150
Wartość inwestycji [mld zł]		3,5	4,3
ULGI PODATKOWE	Mała firma [%]	70	70
	Średnia firma [%]	60	60
	Duża firma [%]	50	50
Okres ulg [lata]		15	15
Wspierane branże		Produkcja i przetwórstwo, logistyka	Produkcja
Liczba inwestorów [szt.]		128	148
Wydane zezwolenia i decyzje o wsparcie [szt.]		262	262

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji SSE, Ministerstwa Rozwoju, Pracy i Technologii, opracowania *Polska Strefa Inwestycji 2019*.

4.2.5 PORÓWNANIE REGIONÓW POLSKI WSCHODNIEJ

Makroregion Polski Wschodniej ma duże znaczenie dla polskiej gospodarki przede wszystkim z powodu położenia geograficznego. Obszar sąsiaduje z pięcioma państwami: od północy z Rosją i Litwą z perspektywicznymi portami morskimi w Kaliningradzie i Kłajpedzie, w środkowej części - z Białorusią, państwem członkowskim WNP, od wschodu - z Ukrainą, posiadającą dostęp do Morza Czarnego, od południa natomiast - ze Słowacją. O jego znaczeniu w skali ogólnokrajowej świadczy również ilościowy i cenowy potencjał gruntów komercyjnych, dostęp do dużych zasobów siły roboczej oraz postęp rozbudowy infrastruktury transportowej.

W ciągu ostatnich kilku lat na wschodnim obszarze naszego kraju odnotowano wiele inwestycji w sektory produkcyjne i infrastrukturalne. Przyczyniły się do tego m.in. programy rozwojowe - Program Operacyjny Polska Wschodnia (POPW), Program Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), Instrument „Łącząc Europę” (CEF) czy pięć wojewódzkich Programów Regionalnych. Projekty transportowe są realizowane w ramach trzech priorytetów:

- **rozwój sieci TEN-T**, polegający na rozbudowie i modernizacji sieci drogowej, lotniczej, kolejowej, morskiej, a także śródlądowych dróg wodnych.

■ **zwiększenie dostępności transportowej** miast leżących w sieci drogowej TEN-T, ich odciążenie od nadmiernego ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości infrastruktury drogowej,

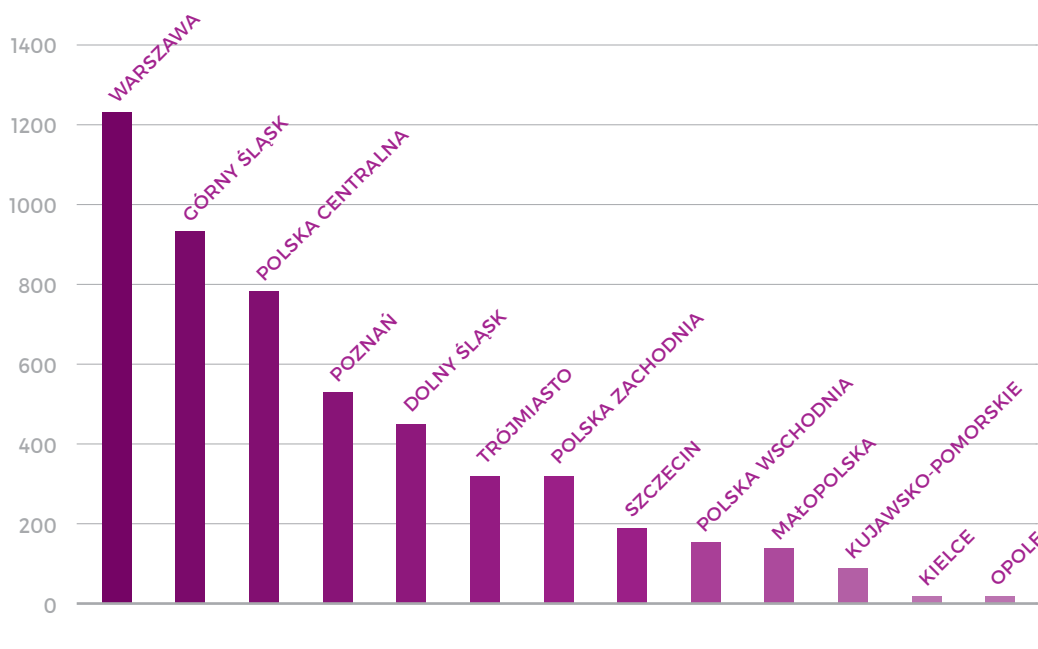
■ **rozbudowa sieci transportu kolejowego**, czyli poprawa stanu połączeń kolejowych, modernizacja istniejących szlaków kolejowych, połączenie ważnych odcinków, łączących ośrodki przemysłowe, porty morskie i lotnicze z zapleczem gospodarczym.

□ 4.2.5.1 RYNEK POWIERZCHNI MAGAZYNOWEJ

Realizacje infrastrukturalne znacznie wpływają na poziom konkurencyjności obszaru wschodniego w ujęciu ogólnokrajowym oraz na poziomie regionalnym. Rok 2020, pomimo kryzysu wywołanego pandemią COVID-19, był rokiem rekordowej liczby wynajętych w Polsce powierzchni magazynowych w ramach długoterminowych umów najmu. Wyniosła ona 5,2 mln m², czyli o 29% więcej r/r. Największymi grupami najemców były firmy logistyczne i dystrybucyjne (Rys. 4. 1).

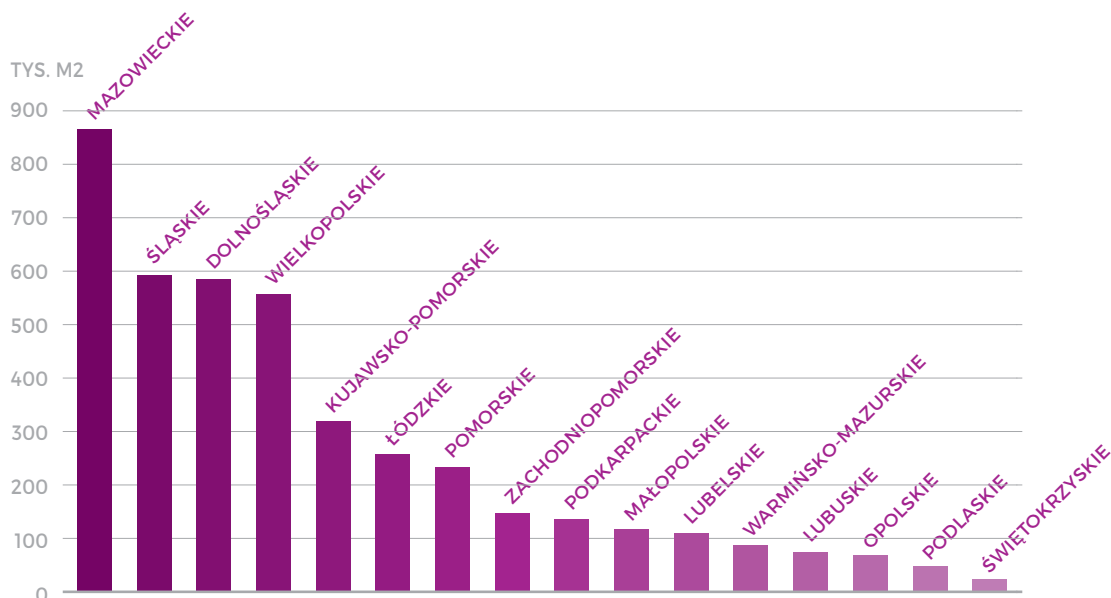
Tymczasem liczba nowo wybudowanych budynków magazynowych spadła. W 2020 r. do użytkowania przekazano 2,26 tys. budynków, czyli o 3,9% mniej niż przed rokiem. Łączna powierzchnia użytkowa tego rodzaju zabudowań zmniejszyła się względem poprzedniego roku o 3,6%. Najwięcej wybudowano w województwach: mazowieckim (20,4% udziału w kraju), śląskim (14,0%) i dolnośląskim (13,8%), najmniej w świętokrzyskim (0,7%) oraz podlaskim (1,2%) i opolskim (1,6%) (Rys. 4. 2). Rozwój przewozów intermodalnych,

RYŚ 4.1. POPYT NA POWIERZCHNIĘ MAGAZYNOWĄ W POLSCE W 2020 R. ^[113]



ze względu na proekologiczne działania Unii Europejskiej, mające na celu zwiększenie udziału przewozów łączonych, ma kluczowe znaczenie dla budowania przewagi konkurencyjnej regionu. Według danych, na terenie Polski w 2020 r. zlokalizowanych było 44 aktywnych terminali, z czego 6 stanowią terminale morskie, pozostałe 38 - lądowe (Rys. 4.3).

RYS. 4.2 POWIERZCHNIA UŻYTKOWA BUDYNKÓW MAGAZYNOWYCH ODDANYCH DO UŻYTKOWANIA W 2020 R.



4.2.5.2 WOLUMEN PRZEWOŻONYCH ŁADUNKÓW □

Pozycję logistyki w poszczególnych regionach należy postrzegać również przez pryzmat wolumenu przewożonych ładunków. Pod tym względem wyraźnym liderem w Polsce Wschodniej jest woj. lubelskie. Według danych GUS z 2019 roku, na terenie Lubelszczyzny w tym okresie nadano w relacji lokalnej, międzyregionalnej i międzynarodowej 53,3 tys. ton ładunków (4,16% nadanego wolumenu w skali krajowej) przyjęto natomiast - 53,7 tys. ton (4,19% wolumenu krajowego). Bilansem przewozów wyróżnia się także woj. świętokrzyskie, które nadało i przyjęło łącznie 103,8 tys. ton ładunków. Najmniej zrealizowano w woj. warmińsko-mazurskim - odpowiednio 41,8 i 38,6 tys. ton. Województwo podkarpackie i podlaskie zrealizowały w tym czasie łącznie po 98 tys. ton (Tab. 4. 9).

W przewozie ładunków w kontenerach transportem samochodowym intermodalnym dominuje wyraźnie woj. podkarpackie. W 2019 roku na terenie regionu zrealizowano przewóz łącznie 1,5 mln ton towarów (Tab. 4. 10). To ponad 2,5 razy więcej, niż w województwie podlaskim. Najmniej tego typu transportu zrealizowano w warmińsko-mazurskim (428,5 tys. ton).

RYS. 4.3 ROZMIESZCZENIE TERMINALI INTERMODALNYCH W POLSCE ^[67]



4.2.5.3 ZATRUDNIENIE W SEKTORZE LOGISTYCZNYM

Siłę logistyki poszczególnych województw pokazuje liczba zatrudnionych w sektorze i poziom wynagrodzenia. W większości regionów Polski Wschodniej w 2018 roku odnotowano wzrost zatrudnienia w sektorze transportu i gospodarki magazynowej (z uwzględnieniem działalności usługowej wspomagającej transport). Średni wzrost oscylował na poziomie 2,2%. Największy skok wzrostu zatrudnienia w logistyce i transporcie odnotowano w przypadku woj. lubelskiego, najmniej natomiast - warmińsko-mazurskiego. Wyjątek stanowi woj. świętokrzyskie, gdzie w porównaniu do 2017 roku nie zaszły żadne zmiany (Tab. 4.11).

W 2018 roku przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze transportu i gospodarki magazynowej wyniosło w Polsce 4014,17 PLN (średnia Polski Wschodniej wynosi 3102,89 PLN). Najwyższe zarobki w branży odnotowano w woj. podlaskim (3265,62 PLN), najniższe - w regionie warmińsko-mazurskim (3013,81 PLN). (Tab. 4. 12)

4.2.5.4 POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Rynek magazynowy jest jednym z najszybciej rosnących w Europie. W I kwartale 2020 roku sektor odnotował dużą niepewność związaną z lockdownem, jednak zjawisko to miało charakter krótkotrwały. Rynek szybko się odbił, w pozostałej części roku miał

TAB. 4.9. BILANS PRZEWOZÓW ŁADUNKÓW TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM W 2019 R.

	Nadano [tys. ton]		Razem nadano	Udział % w Polsce Wsch.	Przyjęto [tys. ton]		Razem przyjęto	Udział % w Polsce Wsch.
	Wewnątrz województwa	Do innych województw i za granicę			Wewnątrz województwa	Do innych województw i za granicę		
POLSKA	801 555	479 633	1 281 188	-	801 555	465 018	1 266 573	-
Lubelskie	34 150	19 203	53 353	21,07	34 150	19 639	53 789	22,90
Podkarpackie	29 251	16 114	45 365	17,92	29 251	23 574	52 825	22,49
Podlaskie	34 742	15 353	50 095	19,78	34 742	13 609	48 351	20,59
Świętokrzyskie	25 604	36 970	62 574	24,71	25 604	15 666	41 270	17,57
Warmińsko-mazurskie	23 764	18 056	41 820	16,52	23 764	14 837	38 601	16,44

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

miejsce wzrost i ekspansja na rynku magazynowo-przemysłowym. Już pod koniec roku zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowo-przemysłowej wyniosły 20,7 mln m², czyli o 12% więcej w porównaniu do roku poprzedniego. Deweloperzy dostarczyli w 2020 roku 2 mln m² powierzchni, z czego w ostatnim kwartale blisko 300 000 m².

W makroregionie Polski Wschodniej największą powierzchnią magazynową charakteryzuje się woj. podkarpackie. Zasoby regionu wynoszą 341 600 m². Impulsem do rozwoju rynku

TAB. 4.10. PRZEWÓZ ŁADUNKÓW W KONTENERACH TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM INTERMODALNYM W 2019 R.

	OGÓŁEM [TON]	PRZYWÓZ [TON]	WYWÓZ [TON]
POLSKA	24 700 768	11 630 726	13 070 042
Lubelskie	547 543	351 120	196 423
Podkarpackie	1 501 207	578 917	922 290
Podlaskie	588 057	474 407	113 650
Świętokrzyskie	720 449	456 300	264 149
Warmińsko-mazurskie	428 585	200 883	227 702

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

TAB. 4.11. LICZBA ZATRUDNIONYCH W SEKTORZE TRANSPORTU I GOSPODARKI MAGAZYNOWEJ W 2018 R. W REGIONIE POLSKI WSCHODNIEJ

	2017 [TYS. OSÓB]	2018 [TYS. OSÓB]	ZMIANA [%]
POLSKA	877,7	905,7	3,19
Lubelskie	38,3	40,0	4,43
Podkarpackie	31,6	32,3	2,21
Podlaskie	19,3	20,0	3,62
Świętokrzyskie	21,2	21,2	0
Warmińsko-mazurskie	20,3	20,5	0,98

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

logistycznego na Podkarpaciu będzie bez wątpienia zakończenie budowy drogi ekspresowej S19 (fragment szlaku Via Carpatia) pomiędzy przejściem granicznym z Białorusią a granicą ze Słowacją. Następnie w kolejności znajduje się woj. lubelskie (240 000 m² powierzchni), atrakcyjne dla inwestorów, których zasięg działania obejmuje także Białoruś i Ukrainę oraz warmińsko-mazurskie (135 700 m²). Najmniejszym pod tym względem rynkiem cechuje się Podlaskie, które oferuje 40 600 m² magazynów.

TAB. 4.12. MIESIĘCZNE WYNAGRODZENIE BRUTTO W SEKTORZE TRANSPORTU I GOSPODARKI MAGAZYNOWEJ W 2018 R.

	WYSOKOŚĆ WYNAGRODZENIA [Zł]
POLSKA	4014,17
LUBELSKIE	3137,49
PODKARPACKIE	3055,99
PODLASKIE	3265,62
ŚWIĘTOKRZYSKIE	3041,56
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	3013,81

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

TAB. 4.13. RYNEK MAGAZYNÓW W WOJEWÓDZTWACH POLSKI WSCHODNIEJ ^[59]

	Zasoby [m ²]	Podaż [m ²]	Powierzchnia w budowie [m ²]	Wskaźnik pustostanów	Czynsz bazowy [EUR za m ²]
LUBELSKIE	240 000	34 200	90 600	0	3,30-3,50
PODKARPACKIE	341 600	60 500	8 000	0,8%	3,30-3,50
PODLASKIE	40 600	0	0	0	3,30-3,50
ŚWIĘTOKRZYSKIE	99 300	0	0	20,6%	3,30-3,50
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	135 700	15 200	18 100	3%	3,30-3,90

Ceny wynajmu nowoczesnych magazynów osiągają podobny zakres w całym makroregionie. Stawki oscylują w granicach od 3,30 do 3,50 EUR za m². Wyjątek stanowi województwo warmińsko-mazurskie - tu średnie ceny wynoszą od 3,30 do 3,90 EUR za m². W niektórych przypadkach drożej może być również na Lubelszczyźnie, gdzie ceny mogą osiągać nawet 4 EUR za m² (Tab. 4. 13).

Obszar Polski Wschodniej charakteryzuje się peryferyjnością terytorialną oraz - do niedawna - również rozwojową. Jeszcze w 2010 roku województwa wschodnie borykały się z problemami na płaszczyźnie społeczno-ekonomicznej. Jednak dzięki promocji, mającej na celu pobudzenie wzrostu gospodarczego makroregionu, okolice coraz bardziej przyciągają krajowych i zagranicznych inwestorów. Dla lepszego zobrazowania potencjału regionu w poniższej tabeli zostały zebrane zbiorcze charakterystyki województw Polski Wschodniej (Tab. 4. 14 - na następnej stronie).

TAB. 4.14. OGÓLNE PORÓWNANIE WOJEWÓDZTW POLSKI WSCHODNIEJ

WYSZCZEGÓLNIENIE	LUBELSKIE	PODKARPACKIE	PODLASKIE	ŚWIĘTOKRZYSKIE	WARMIŃSKO-MAZURSKIE
POTENCJAŁ RYNKOWY					
PKB w 2019 r. [zł/osoba]	40 741	41 845	42 976	42 666	40 830
Liczba ludności [mln] (2019)	2 108	2 126	1 178	1 226	1 422
POTENCJAŁ ZASOBÓW PRACY					
Absolwenci szkół wyższych w 2019 r. [tys. osób]	17,9	13,7	8,4	8,0	7,4
Liczba pracujących 2018 r. [tys.]	854,7	866,8	441,3	481,2	457,0
Struktura pracujących według sektorów (2016)	rolniczy 21,4%, przemysłowy 24,2%, usług. 54,4%.	rolniczy 12,9%, przemysłowy 32,2%, usług. 54,9%.	rolniczy 23,1%, przemysłowy 24,8%, usług. 52,1%.	rolniczy 19,1%, przemysłowy 30%, usług. 50,9%.	rolniczy 13,7%, przemysłowy 30,7%, usług. 55,6%.
NAKLADY INWESTYCYJNE, PRZYCHODY I KOSZTY PRZEDSIĘBIORSTW O LICZBIE PRACUJĄCYCH OD 10 OSÓB					
Nakłady inwestycyjne w 2019 r. [mln zł]	12757	14409	8441	6185	8388
Przychody przedsiębiorstw w 2019 r. [mld zł]	82,2	125,6	59,5	56,0	56,2
Koszty przedsiębiorstw 2019 r. [mld zł]	77,3	120,0	57,0	53,3	54,6
FUNDUSZE UNIJNE NA PROGRAMY REGIONALNE W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027					
Dotacje unijne [mld EUR]	1,768	1,661	0,99	1,106	1,228
SPECJALNE STREFY EKONOMICZNE					
Specjalne strefy ekonomiczne	Mieleska Pomorska Starachowicka Tarnobrzaska	Krakowska Mieleska Tarnobrzaska	Suwańska Tarnobrzaska	Krakowska Starachowicka Tarnobrzaska	Suwańska Warmińsko-mazurska
Sektory z potencjałem	Rolno-spożywczy, energetyczny, elektromaszynowy, logistyka, BPO, turystyczny	Lotniczy, informatyczny, odlewniczy, lotniczy, maszynowy, rolno-spożywczy, chemiczny, turystyczny	Spożywczy, maszynowy, drzewny i meblarski, turystyczny	Elektromaszynowy, motoryzacyjny, metalurgiczny, elektroniczny, rolno-spożywczy, budownictwo, wydobywczy	Rolno-spożywczy, meblarski, turystyczny, sprzęt sportowy, wyroby z gumy, ekonomia wody, żywność wysokiej jakości, drewno i meblarstwo.

Źródło: Opracowanie własne

4.3 OCENA KONKURENCYJNOŚCI BIAŁORUSI

Gospodarka Białorusi to złożona struktura funkcjonalna i terytorialno-produkcyjna, tworząca sieć powiązań sektorowych, regionalnych i organizacyjnych. Pod wpływem pewnych zmian polityczno-społecznych, na rynku białoruskim na przestrzeni ostatnich lat powstały liczne nowe struktury - koncerny, grupy finansowe, konglomeraty przemysłowe, spółki holdingowe, wolne strefy ekonomiczne i parki technologiczne. Białoruś wyróżnia się głównymi sektorami gospodarki, tj.: przemysłem, rolnictwem i leśnictwem, budownictwem, transportem i łącznością, handlem i usługami konsumenckimi.^[70]

W opracowaniu rankingowym Banku Światowego „Doing Business 2020”^[20], które ocenia rynki pod kątem najbardziej przyjaznych biznesowi regulacji, Białoruś zajmuje 49. miejsce spośród 190 krajów. To o dziewięć pozycji wyżej w ciągu ostatnich dziesięciu lat. Dla porównania, Polska znalazła się na 40. miejscu. Zdaniem białoruskich analityków, Białoruś posiada znaczny potencjał w dwóch podstawowych sektorach: produkcyjnym, ponieważ wytwarza konkurencyjne produkty przemysłowe i rolnicze oraz transportowo-logistycznym, co jest wynikiem położenia geograficznego oraz członkostwa w EAUG.

4.3.1 RYNEK POWIERZCHNI MAGAZYNOWEJ

Obecny rozwój logistyki na Białorusi nastąpił stosunkowo niedawno. Według białoruskich ekspertów, biznes logistyczny w kraju rozpoczął się kilkanaście lat temu, kiedy został przyjęty rządowy program rozwoju sektora na lata 2008-2015 (drugi dotyczył lat 2016-2020). Teraz władze opracowują nową strategię do 2030 roku.

Obecnie na Białorusi funkcjonują 42 centra logistyczne (w perspektywie do 2015 roku powstało 19 centrów, w perspektywie do 2020 r. - 23). Łączna powierzchnia magazynów wynosi ponad 670 tys. m². Powierzchnia magazynów publicznych wynosi 520 tys. m², magazynów czasowego składowania i celnych - 107 tys. m², magazyny niskotemperaturowe i chłodnie - 43 tys. m². 7 centrów posiada status multimodalnych kolej-droga.^[24]

Stawki wynajmu magazynów są uzależnione od klasy, wielkości obiektów i regionu. Średnia rynkowa wynosi około 0,14-0,21 EUR za jeden metr kwadratowy, choć w przetargach może spaść nawet do 0,09-0,13 EUR za m². Najdrożej jest w Mińsku i okolicach. Stawki najmu magazynów za metr kwadratowy w stolicy wynoszą - 5-7 EUR w przypadku magazynów klasy A, 4-5 EUR klasy B i 2-3 EUR w centrach klasy C.^[24]

4.3.2 ATUTY BIAŁORUSI

W 2019 roku zagraniczni przedsiębiorcy zainwestowali w różne sektory na Białorusi 8,2 mld EUR, nie licząc nakładów bankowych. Do głównych partnerów inwestycyjnych białoruskich podmiotów należą firmy z Rosji, Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, Cypru, Polski, Austrii, Ukrainy, Litwy, Chin, Niemiec i Holandii.

DO NAJMOCNIEJSZYCH STRON RYNKU BIAŁORUSKIEGO NALEŻĄ NASTĘPUJĄCE ATUTY, ATRAKCYJNE DLA INWESTORÓW ZAGRANICZNYCH:^[109]

■ **Korzystne położenie gospodarcze i geograficzne.** Kraj leży w centralnym obszarze Europy, na granicy Unii Europejskiej. Przez jego terytorium przebiegają najkrótsze trasy z Rosji, Chin, Kazachstanu, krajów Azji Środkowej i Północnego Kaukazu do Europy Zachodniej.

■ **Uczestnictwo w Nowym Jedwabnym Szlaku.** Białoruś jest ważnym uczestnikiem chińskiej inicjatywy „Pasa i Szlaku”, dzięki czemu gospodarka kraju zyskuje w ramach programów pobudzenia ekonomicznego, rozwoju infrastruktury, logistyki i innych sektorów.

■ **Dostępne zasoby naturalne.** Na Białorusi odkryto ok. 5 tys. złóż surowców mineralnych, które dotyczą 30 różnego rodzaju kopalin użytecznych. Kraj posiada bogate zasoby budowlane, wodne oraz leśne - sól potasową i kamienną (zapasy wynoszą łącznie 64 mld ton), piasku (312 mln ton), torfu (2,5 mld ton), łatwo i trudno topliwych glin (285 mln ton), granitu (320 mln ton), dolomitu (450 mln ton), kredy (270 mln ton), gipsu i anhydrytu (1 mld ton), kamienia budowlanego. W sąsiadujących z województwem podlaskim obwodach - grodzieńskim i brzeskim - znajdują się złoża kredy, granitu, kamienia, ruda żelaza i bursztyn techniczny.

■ **Dostępne zasoby energetyczne.** Na Białorusi występują również surowce energetyczne: ropa i gaz (roczne wydobycie ropy oscyluje na poziomie 1,7 mln ton), łupki bitumiczne (11 mld ton), węgiel brunatny (53 mln ton).

■ **Potencjał produkcyjny,** budowany sukcesywnie od czasów radzieckich, który w przypadku niektórych towarów, jak budowa maszyn, zachował się do dziś.

■ **Tania siła robocza.** Obecnie siła robocza Białorusi wynosi 5,09 mln osób (4,8 mln zatrudnionych i 206,2 tys. osób bezrobotnych). Szacuje się, że liczba ludności w wieku produkcyjnym zdolnej do pracy wyniesie 5,42 mln osób w 2023 r. W sektorze przemysłowym pracuje 23,6% ludności, rolniczym - 9%, budowlanym - 6,2%, transportowym - 6,8%, handlowym - 14,6%, oświatowym - 10,4%.^[2, 108]

■ **Postępujący rozwój infrastruktury transportowej i energetycznej.** Długość eksploatowanych linii kolejowych wynosi 5,5 tys. km (700 pociągów towarowych dzien-

nie), dróg wodnych śródlądowych - 2,06 tys., dróg lądowych - 87 tys. Drogi lokalne zapewniają połączenia komunikacyjne 23 tys. miejscowości.

■ **Członkostwo w strefach wolnego handlu w krajach WNP** (Rosja, Mołdawia oraz państwa Azji i Środkowej i Kaukazu), EAUG (Armenia, Kazachstan, Kirgistan i Rosja) a także z Wietnamem, Gruzją i Serbią.

■ **Park przemysłowy Wielki Kamień.** Dzięki tej strefie Białoruś posiada spore znaczenie dla Unii Europejskiej (w szczególności dla Niemiec i Francji) oraz Chin. Projekt jest włączony do inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku. Wartość projektów chińskich spółek wynosi w strefie 510 mln EUR. Połowę rezydentów parku stanowią firmy chińskie, a resztę – przedsiębiorstwa białoruskie, amerykańskie, niemieckie i polskie.

4.3.3 OBWÓD GRODZIEŃSKI

Obwód grodzieński, graniczący z dwoma krajami - Polską i Litwą, jest najmniejszą jednostką administracyjną Białorusi. Głównym celem polityki gospodarczej obwodu jest podniesienie poziomu konkurencyjności regionu poprzez pozyskiwanie środków inwestycyjnych w sektorze produkcyjnym oraz logistycznym. Obwód skupia się na tworzeniu produkcji zorientowanej na eksport, dywersyfikacji geograficznej eksportu pomiędzy obszarem gospodarczym EAUG, Unii Europejskiej oraz innych regionów, a także zwiększeniu konkurencyjności produktów eksportowych, w tym poprzez ekspansję na rynki azjatyckie i zwiększeniu eksportu usług perspektywicznych dla regionu grodzieńskiego - IT (ang. information technology - technika informatyczna), turystycznych, handlowych. Handel zagraniczny regionu odbywa się obecnie ze 119 krajami świata, eksport odbywa się do 80 krajów.

4.3.3.1 INFRASTRUKTURA

Jednym z priorytetowych celów rozwoju ekonomicznego obwodu grodzieńskiego jest budowanie współpracy z Polską i Litwą w zakresie tworzenia potencjału kolejowego. Transport drogowy zajmuje wiodącą pozycję w białoruskiej strukturze transportowej według objętości ruchu pasażerskiego i towarowego. W 2019 r. drogą lądową w kraju przewieziono 161,7 mln ton ładunków i 1186,5 mln pasażerów. Przez obwód grodzieński przetransportowano 24,9 mln ton ładunków i 100,4 mln pasażerów.^[56]

Przez obwód grodzieński przebiegają następujące autostrady, posiadające status międzyregionalnych szlaków transportowych:^[56]

- **M6 Mińsk - Grodno;**
- **M7 Mińsk - Oszmiany;**

- **M12 Byeń - Słomim - Lida - granica państwa z Litwą;**
- **M1 Brześć - granica państwa z Rosją.**

Ponadto przez region grodzieński przebiega również ważny węzeł kolejowy Lida - Wołkowysk - Grodno, a w stolicy regionu - Grodnie - funkcjonuje międzynarodowy port lotniczy. Warto zaznaczyć, że jakkolwiek udział transportu drogowego w całkowitym wolumenie przewozu towarów wszystkimi rodzajami transportu (bez rurociągowego) wynosi w skali krajowej ponad 52%, w obwodzie grodzieńskim jest to aż 99,9% (przewozów pasażerów - 73,5%). W perspektywie 2015-2021 na projekty infrastrukturalne w obwodzie grodzieńskim władze przeznaczyły 44,55 mln EUR, w tym na budowę, przebudowę i remonty 41,23 mln EUR oraz 3,31 mln EUR na infrastrukturę miejską, będącą przedłużeniem tras pozamiejskich. [56]

□ 4.3.3.2 POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

W obwodzie grodzieńskim funkcjonują dwa centra logistyczne: Centrum produkcyjno-rolnicze Smorgonie, należące do przedsiębiorstwa OOO Belagroterminal oraz Centrum transportowo-logistyczne Bremino-Bruzgi (OOO Vlate Logistic). Techniczna charakterystyka centrów w obwodzie grodzieńskim została przedstawiona w Tab. 4. 15.

□ 4.3.3.3 ATUTY OBWODU

Poziom konkurencyjności obwodu grodzieńskiego, według czynników wzrostu efektywności gospodarczej (zgodnie ze wskaźnikiem efficiency-driven economies) oscyluje poniżej średniej krajowej, a według czynników związanych z innowacyjnością i umiejętnościami biznesowymi - na poziomie średnim.

**TAB. 4.15. CHARAKTERYSTYKA CENTRÓW LOGISTYCZNYCH
W OBWODZIE GRODZIEŃSKIM [24]**

NAZWA CENTRUM	ODLEGŁOŚĆ OD AUTOSTRAD	TRASY DOJAZDOWE	INFRASTRUKTURA MAGAZYNOWA
Centrum produkcyjno-rolnicze Smorgonie	W pobliżu autostrady	Samochodowe i kolejowe (tor szeroki)	Terminal kontenerowy do 100 tys. ton.
Centrum transportowo-logistyczne Bremino-Bruzgi	W pobliżu punktu przejścia granicznego Kuźnica Białostocka-Bruzgi	Samochodowe	Magazyn czasowego składowania, skład celny klasy A, punkt odprawy celnej - 14 tys. m2

CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA POZIOM KONKURENCYJNOŚCI ORAZ ATUTY GOSPODARCZE OBWODU GRODZIEŃSKIEGO:

- **Wysoki rozwój sektora finansowego**, wysoka konkurencyjność na rynku finansowym.
- **Wysoki współczynnik**, w porównaniu do innych obwodów, wykorzystywania internetu do sprzedaży towarów i usług.
- **Dostępność nowych technologii** dla przedsiębiorstw w regionie i możliwość ich zastosowania.
- **Wysoki poziom tworzenia łańcucha wartości** (value chain) przez przedsiębiorstwa z segmentu eksportu.
- **Tania siła robocza.**
- **Dostęp do surowców naturalnych.** ^[68]
- **Elektrownia jądrowa**, pozwalająca rozwinąć większą niezależność energetyczną.

4.3.4 OBWÓD BRZESKI

Pod względem liczby mieszkańców, obwód brzeski zajmuje 3. miejsce na liście białoruskich jednostek administracyjnych. Podobnie jak obszar grodzieński, graniczy z dwoma państwami - Polską i Ukrainą. Poziom konkurencyjności obwodu według czynników wzrostu efektywności gospodarczej jest najniższy w kraju. Tymczasem według czynników związanych z innowacyjnością i umiejętnościami biznesowymi region osiągnął poziom najwyższy. Mocne strony regionu leżą w obszarze konkurencji na rynku wewnętrznym, rozwoju rynku finansowego oraz umiejętności opanowania dostępnych technologii. ^[2]

Region produkuje ponad 36% krajowego zasobu serów, 37% płytek ceramicznych, ponad 40% sklejek, 50% podkładów żelbetowych, ponad 56% pras kuźniczych, 70% wentylatorów przemysłowych, 100% lamp elektrycznych, kompresory do urządzeń chłodniczych i domowych kuchenek gazowych. ^[2]

4.3.4.1 INFRASTRUKTURA

Położony na skrzyżowaniu aktywnych szlaków ze wschodu na zachód i z północy na wschód obwód brzeski stanowi tzw. bramę zachodu. Region charakteryzuje się dobrze rozwiniętą infrastrukturą transportową. Brzeski węzeł kolejowy należy do jednych z największych w Europie Środkowej. Zapewnia obsługę tranzytu państw WNP z Europą Zachodnią w kierunku Moskwy i Sankt Petersburga. Na szczególną uwagę zasługuje II paneuropejski korytarz transportowy Berlin-Warszawa-Brześć-Mińsk-Moskwa. Należy do jednych z najważniej-

szych szlaków Unii Europejskiej ze względu na przepływ dóbr w relacji Zachód-Wschód. Około 80% eksportu lądowego krajów WNP do Europy Zachodniej przebiega przez obwód brzeski. Na terenie Białorusi linia kolejowa przebiega na odcinkach Brześć - Mińsk - Orsza - Osinówka. Do istotnych szlaków należy również bezpośrednia trasa do Wilna i Kijowa oraz największa europejska autostrada Berlin-Warszawa-Moskwa.^[57]

Obwód jest największym beneficjentem Funduszu Drogowego Białorusi. W perspektywie 2021-2015 na infrastrukturę władze przeznaczyły 51,04 mln EUR, w tym na budowę i remonty dróg 28,18 mln EUR i 22,86 EUR na infrastrukturę miejską dojazdową. Na terenie obwodu brzeskiego funkcjonuje również port rzeczny, którym transportuje się towary do Morza Czarnego przez rzekę Pinę i kanał Dniepr-Bug. W Brześciu znajduje się lotnisko obsługujące międzynarodowe przewozy lotnicze.^[57]

□ 4.3.4.2 POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Łączna powierzchnia magazynowa obwodu wynosi ponad 133 tys. m². Na jego terenie funkcjonuje 6 centrów logistycznych (Tab. 4. 16), zbudowanych w większości przed 2015 rokiem. Po tym okresie w obwodzie powstał tylko jeden magazyn.^[24]

□ 4.3.4.3 ATUTY OBWODU BRZESKIEGO

Podstawą makroekonomiczną gospodarki regionu jest kompleks rolno-przemysłowy. Pod względem eksportu produktów spożywczych obwód zajmuje 1 miejsce w kraju. Przemysł przetwórczy wyróżnia się rozwiniętymi powiązaniami gospodarczymi w zakresie importu surowców, ich przetwarzania i późniejszego eksportu do ponad 10 krajów. W obwodzie brzeskim czynniki związane z umiejętnościami i doświadczeniem w prowadzeniu działalności gospodarczej są lepiej rozwinięte, niż w pozostałych regionach Białorusi. Przedsiębiorstwa chętniej korzystają z nowoczesnych narzędzi i technik marketingowych.

DO MOCNYCH STRON I ZALET OBWODU BRZESKIEGO NALEŻĄ:

■ **Stosunkowo dobrze**, jak na warunki panujące w pozostałych regionach kraju, **rozwinięta infrastruktura transportowa**.

■ Przebieg przez terytorium obwodu II **paneuropejskiego korytarza transportowego oraz autostrady Berlin-Warszawa-Moskwa**.

■ **Sąsiedztwo z Ukrainą**, nie należącą już do EAUG i możliwość nawiązania współpracy w zakresie dostępu do Morza Czarnego.

■ **Sąsiedztwo z Polską**, należącą do Unii Europejskiej i możliwości wynikające z położenia wzdłuż granicy z UE.

TAB. 4.16. CENTRA LOGISTYCZNE NA TERENIE OBWODU BRZESKIEGO [24]

	ODLEGŁOŚĆ OD AUTOSTRAD	TRASY DOJAZDOWE	INFRASTRUKTURA MAGAZYNOWA
Brześć - Beltamożserwis	0,6 km od M1/E30	Samochodowe	Magazyn czasowego składowania klasy A - 1,5 tys. m ² , Skład celny - 0,2 tys. m ² , magazyn publiczny - 0,6 tys. mwk, punkt odprawy celnej
Brześć - Beltamożserwis 2	2 km od M1/E30, 0,5 km od punktu przejścia Kukuryki- -Kozłowicz	Samochodowe	Magazyn czasowego składowania klasy A - 15,5 tys. m ² , punkt odprawy celnej
Brestwniesztrans	1 km od punktu przejścia Kukuryki- -Kozłowicz	Samochodowe i kolejowe (tory wąskie i szerokie)	Magazyn czasowego składowania i Skład celny - 20 tys. m ² , terminal kontenerowy - 50 tys. m ²
Tranzit	miasto Brześć	Samochodowe i kolejowe (tory wąskie i szerokie)	Magazyn publiczny - 1,5 tys. m ² , terminal kontenerowy - 10 tys. m ²
Europort	Strefa przemysłowa Borowcy	Samochodowe	Magazyn publiczny kl. A - 24 tys. m ²
Buginkom	7 km od punktu przejścia Kukuryki- -Kozłowicz i 1 km od autostrady Brześć-Kowel	Samochodowe	Magazyn publiczny kl. A - 10,5 tys. m ²

Obwód brzeski ma największe zasoby rolno-klimatyczne i bioenergetyczne na Białorusi, co stwarza dodatkowe możliwości w zakresie rozwoju energetyki.

4.3.5 PODSUMOWANIE - PLANY ROZWOJOWE BIAŁORUSI

Strategicznym celem zrównoważonego rozwoju ekonomicznego Białorusi jest stworzenie konkurencyjnego, nowego modelu gospodarczego, opartego na doświadczeniu przedsiębiorców i z rozwiniętą strukturą instytucjonalną i logistyczną.

W perspektywie do 2030 roku władze kraju chcą się skupić na przyśpieszeniu rozwoju zaawansowanych technologii, klastrów przemysłowych oraz infrastrukturalnych sektorów go-

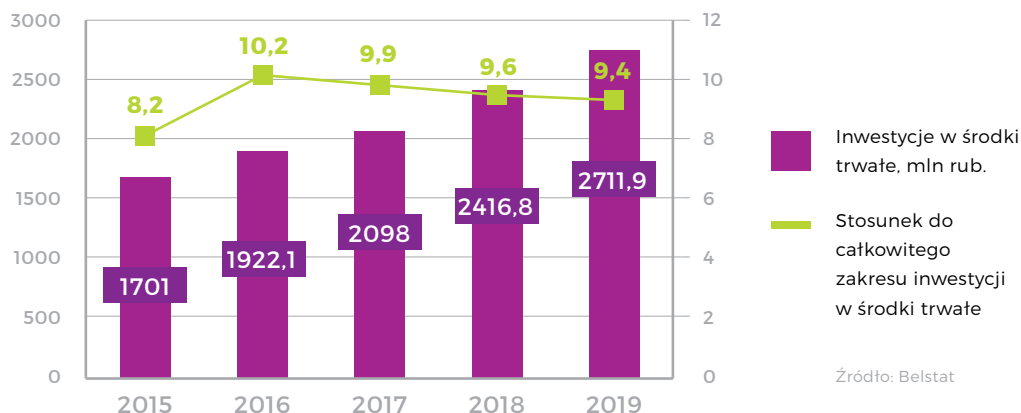
spodarki, a następnie ukierunkować to - szczególnie w obszarze handlu, produkcji i transportu - na rozszerzenie współpracy z krajami partnerskimi, przede wszystkim z Chinami, Federacją Rosyjską i państwami Unii Europejskiej.

W obszarze przemysłowym Białoruś skupia się na stopniowym przybliżaniu wskaźników wydajności produkcji do średniego poziomu krajów Unii Europejskiej. Cele, które chce osiągnąć Białoruś, to przede wszystkim zwiększenie udziału high-tech w produkcji z 3,2% w 2015 r. do 8-10 % w 2030 r. i wzrost udziału eksportu z 57,9% w 2015 r. do 70 % w 2030 r. Mają one zostać osiągnięte m.in. poprzez rozwój krajowych brandów i zwiększenie jakości regionalnej produkcji, zwiększenie wykorzystania w przemyśle cyfrowych technologii zgodnie z niemiecką koncepcją Przemysłu 4.0 oraz chińską Internet+ (zastosowanie technologii informatycznych w konwencjonalnych gałęziach przemysłu) oraz rozwój branż zastępujących import ukierunkowanych na rynki EAUG.^[5]

W kwestii rozwoju współpracy handlowej Białoruś akcentuje rozwój handlu elektronicznego i logistyki, dzięki czemu udział e-commerce w obrotach detalicznych ma wzrosnąć do 10% w 2030 r., a także wzrost handlu przygranicznego i zwiększenie efektywności sieci dystrybucyjnej za granicą. Ważne jest to, że Białoruś wdraża plan aktywizacji lokalnych producentów. Zgodnie z założeniami, udział importu w sprzedaży nie powinien przekraczać przedziału 10-20%, a udział wyrobów produkcji krajowej w obrocie detalicznym ma zostać zwiększony do 75% (obecnie liczba ta wynosi niewiele ponad 60%).

Osiągnięcie tych celów ma pomóc rozbudowaniu sieci logistycznej - budowa centrów logistycznych i magazynów, hurtowni, obiektów dystrybucyjnych, rozbudowa infrastruktury drogowej. Do 2030 r. Białoruś planuje zwiększyć obrót towarowy 1,2-krotnie, eksport usług transportowych 2,2-krotnie, a liczbę dróg utwardzonych w całkowitej długości sieci dróg publicznych z 86,3% do 90%.

RYS. 4. 4 INWESTYCJE W SEKTORZE TRANSPORTU I LOGISTYKI NA BIAŁORUSI ^[5]



Pierwsze fazy planu są już realizowane. Inwestycje w środki trwałe w sektorze transportu i logistyki w 2019 r. wyniosły 900 mln EUR - prawie o 11% więcej niż w 2018 roku (Rys. 4. 4). Średnie roczne stopy wzrostu inwestycji w kapitał stały w latach 2015-2019 stanowiły 12,2%. Inwestycje w sektorze transportowo-logistycznym w stosunku do całkowitej liczby inwestycji wyniosły 9,4%. Głównymi kierunkami rozwoju systemu transportowego Białorusi są, m.in. poprawa infrastruktury transportowej w oparciu o przebudowę i modernizację linii komunikacyjnych, terminali i środków komunikacyjnych oraz odnowienie taboru na nowoczesne i przyjazne dla środowiska środki transportu.

GŁÓWNE UKIERUNKOWANIE DZIAŁAŃ ROZWOJOWYCH BIAŁORUSI W SEKTORZE TRANSPORTU I LOGISTYKI W PERSPEKTYWIE DO 2030 ROKU: ^[35]

- **stworzenie sieci szybkich autostrad** I kategorii o nośności co najmniej 11,5 tony na jedną oś i prędkości 120 km/h i więcej,
- **modernizacja i rozwój infrastruktury kolejowej** z udziałem firm chińskich, pozwalające na zwiększenie przepustowości linii kolejowych,
- **rozwój współpracy z Chinami** w zakresie logistyki i transportu oraz realizacja kolejowych przewozów towarowych w relacji Chiny-UE,
- **promowanie unifikacji międzyregionalnej** i międzystrukturalnej wymiany informacji pomiędzy różnymi gałęziami transportu,
- **doskonalenie automatycznych systemów diagnostycznych**, zwiększających wydajność środków transportu,
- **doprowadzenie do 100% elektryfikacji kolei**, wchodzących w skład międzynarodowych korytarzy transportowych,
- **wprowadzenie zautomatyzowanych systemów** sterowania transportem, pozwalających na zwiększenie szybkości transportu,
- **modernizacja lotnisk** do poziomu pozwalającego na całodobową obsługę przewozów,
- **modernizacja śródlądowych dróg wodnych**, dostępnych dla przewozów towarowych, w szczególności w relacjach międzynarodowych z Polską, Ukrainą i Rosją,
- **rozwój centrów logistycznych** zapewniających dostawy door-to-door oraz ich integracja z międzynarodowymi sieciami transportowymi i logistycznymi,
- **stworzenie zintegrowanego centrum logistycznego** na terenie parku przemysłowego Wielki Kamień,
- **wdrożenie systemów informatycznych** dla procesów logistycznych poprzez wykorzystanie big data (różnorodne zbiory danych) i cloud computing (technologia chmur obliczeniowych), co ma na celu zwiększenie poziomu automatyzacji logistyki i obiektów magazynowo-logistycznych.

4.4 OCENA KONKURENCYJNOŚCI LITWY

Litwa ze względu na swoje położenie geograficzne stanowi ważne ogniwo w obsłudze międzynarodowych przewozów towarowych. Usytuowana na południowo-wschodnim wybrzeżu Morza Bałtyckiego, na pograniczu Unii Europejskiej i EAUG, z dominującą pozycją w strefie państw bałtyckich stanowi swojego rodzaju hub logistyczny w regionie Europy Północno-Wschodniej.

Strategicznym punktem rozwoju litewskiej gospodarki jest transport. Litwa skupia się na aktywnym uczestnictwie w międzynarodowych korytarzach transportowych Północ-Południe i Wschód-Zachód, inicjatywie Nowego Jedwabnego Szlaku oraz na intensyfikacji przewozów intermodalnych i pogłębieniu współpracy międzynarodowej z rynkami UE, WNP oraz regionie skandynawskim. Eksperti Akademii Morskiej w Gdyni prognozują, że do 2030 r. ilość ładunku skonteneryzowanego na Bałtyku wzrośnie do 25 mln TEU rocznie, co oznacza dla tego kraju duże szanse rozwojowe i ukazuje jeden z głównych kierunków budowania przewagi konkurencyjnej w Europie Środkowo-Wschodniej.^[12]

4.4.1 INFRASTRUKTURA

Zgodnie z założeniami UE, promującymi zrównoważony rozwój transportu i unijną polityką, mającą na celu zwiększenie nakładów inwestycyjnych państw członkowskich w rozwiązania intensyfikujące przewozy intermodalne, Litwa w sposób dynamiczny rozwija ten rodzaj transportu. Wynikiem tego jest postępująca budowa centrów logistycznych oraz modernizacja infrastruktury drogowej i kolejowej, łączącej krajową sieć przewozową z międzynarodowymi korytarzami transportowymi.

Litwa leży na skrzyżowaniu dwóch istotnych szlaków europejskiej sieci TEN-T i jej odnóg:^[51]

- **Korytarz I na osi Pn-Pd:** Tallin - Ryga - Saločiai - Poniewież-Kowno - Kalwaria - W-wa) oraz jego odnoga **IA** (Tallinn - Ryga - Szawle - Taurogi - Kaliningrad);
- **Korytarz IX na osi Wschód-Zachód** oraz odnogi: **IXB** (Kijów - Mińsk - Wilno - Kłajpeda) i **IXD** (Kowno - Kaliningrad);

Ponadto przez kraj przebiegają europejskie trasy, posiadające znaczenie kluczowych dla międzynarodowych przewozów drogowych:

- **E67** (Helsinki - Tallin - Ryga - Poniewież - Kowno - Warszawa - Wrocław - Praga). Odcinek od Helsinek do Warszawy stanowi trasę Via Baltica;
- **E28** (Berlin - Gdańsk - Kaliningrad - Marijampol - Prienai - Wilno - Mińsk);
- **E77** (Psków - Ryga - Szawle - Kaliningrad - Warszawa - Kraków - Budapeszt);
- **E85** (Kłajpeda - Kowno - Wilno - Lida - Czerniowce - Bukareszt - Aleksandropolis);
- **E262** (Kowno - Uciana - Dyneburg - Rzeżyca - Ostrawa). W Kownie trasa łączy się z innymi - **E67** i **E85**;

■ **E272** (Wilno - Poniewież - Szawle - Połaga - Kłajpeda). W Kłajpedzie łączy się z **E85** i biegnie trasami dróg krajowych **A13, A11, A9 i A2**. W Wilnie z kolei łączy się z **E28 i E85**.

Sytuacja na litewskim rynku sektora transportowego wyraźnie wskazuje na jego duże znaczenie w gospodarce kraju. Udział PKB generowany przez branżę jest największy wśród krajów europejskich i stanowi 13%. W państwach europejskich liczba ta wynosi od 4,4% (Niderlandy) do 12,1% (Łotwa). W 2020 r. w ujęciu całościowym Litwa zwiększyła wolumen przewożonych ładunków o 2,3%. Największy wzrost r/r odnotował transport samochodowy (4,9%).^[25]

4.4.2 RYNEK POWIERZCHNI MAGAZYNOWEJ

Zasoby powierzchni logistycznych i magazynowych na Litwie wynoszą ponad 850 tys. m². Głównymi ośrodkami, generującymi największe zapotrzebowanie na centra logistyczne, są Wilno, Kowno oraz Kłajpeda. W pierwszej połowie 2020 roku we wszystkich tych obszarach metropolitalnych odnotowano niewielki wzrost podaży zaplecza logistycznego i magazynowego. Wskaźnik pustostanów wynosi odpowiednio 5,5%, 2% i 4,5% (Rys. 4. 5). Do pozytywnych bez wątpienia należy fakt, że wolna powierzchnia magazynów na Litwie spadła w II poł. 2020 r. po tym, jak odnotowała wzrost na początku roku.^[12]

Koszt wynajmu powierzchni jest uzależniony od rejonu i poziomu zmodernizowania obiektu. W stołecznym Wilnie w przypadku magazynów nowoczesnych cena waha się od 3,9 EUR za m² do 5,3 EUR, w Kownie i okolicach - od 3,7 do 5,2 EUR. Z kolei nad morzem w Kłajpedzie ceny wahają się od 3,5 do 4,8 EUR. W przypadku magazynów starych koszt najmu wynosi 2,5-4 EUR za jeden m² w Wilnie oraz 1,5-3 EUR w Kownie i Kłajpedzie (Rys. 4. 6).

4.4.3 LITEWSKIE PRZEDSIĘBIORSTWA W WOJ. PODLASKIM

Województwo podlaskie stanowi obecnie bardzo duży potencjał dla litewskich przewoźników. Litewski rynek transportu samochodowego odnotowuje obecnie lekki kryzys, związany z Pakietem Mobilności (zbiór regulacji, opracowanych przez Komisję Europejską w celu uregulowania kwestii transportu drogowego świadczanego na unijnym rynku) oraz zmianą systemu wynagrodzenia kierowców zawodowych. Dlatego też litewscy przedsiębiorcy przenoszą działalność do Polski, a głównym obszarem ich zainteresowania, ze względu na sąsiednie położenie, jest woj. podlaskie i Suwalska Specjalna Strefa Ekonomiczna.

Oferta strefy ekonomicznej jest dla zagranicznych przewoźników bardzo korzystna. W wyniku przeprowadzonego w 2019 roku spotkania litewskiej delegacji ustalono, że chcąc zarejestrować działalność w strefie i uzyskać wynikające z tego tytułu korzyści (np. ulgę

podatkową), kandydaci muszą spełnić przynajmniej 4 z 10 kryteriów (np. zatrudnienie określonej liczby pracowników, oferowanie stabilnych miejsc pracy czy minimalne nakłady inwestycyjne) oraz 5 z 10, jeśli zdecydują się na założenie działalności w powiecie łosickim, ostrowskim, sokołowskim i węgrowskim.^[26]

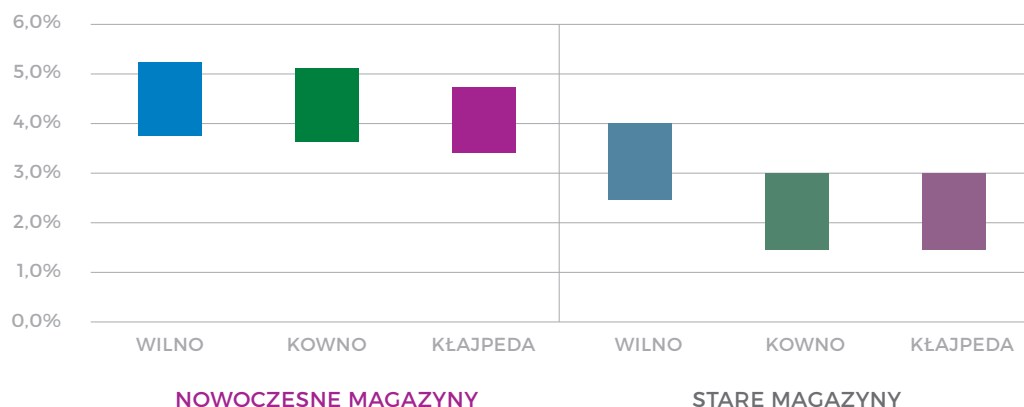
W 2017 r. do woj. podlaskiego przeniosły się 3 litewskie firmy, w 2018 roku było ich już 14. Tymczasem w 2020 roku Litwa straciła ponad 115 przedsiębiorstw transportowych, z czego ponad 90 przeniosło się do Polski, inne natomiast - do Niemiec i innych krajów Europy Zachodniej. Na decyzję przedsiębiorców wpłynęły 3 czynniki: Zapisy Pakietu Mobilności, dotyczące obowiązkowych powrotów kierowców do siedziby firmy lub miejsca zamieszkania. Dzięki rejestracji działalności w Polsce litewskie ciężarówki nie muszą wracać przez terytorium naszego kraju na Litwę.^[27]

Pandemia COVID-19, która choć nie wpłynęła znacząco na wyniki przewozów samochodowych w ujęciu ogólnokrajowym, jednak dotknęła finansowo sektor małych i średnich przedsiębiorstw.

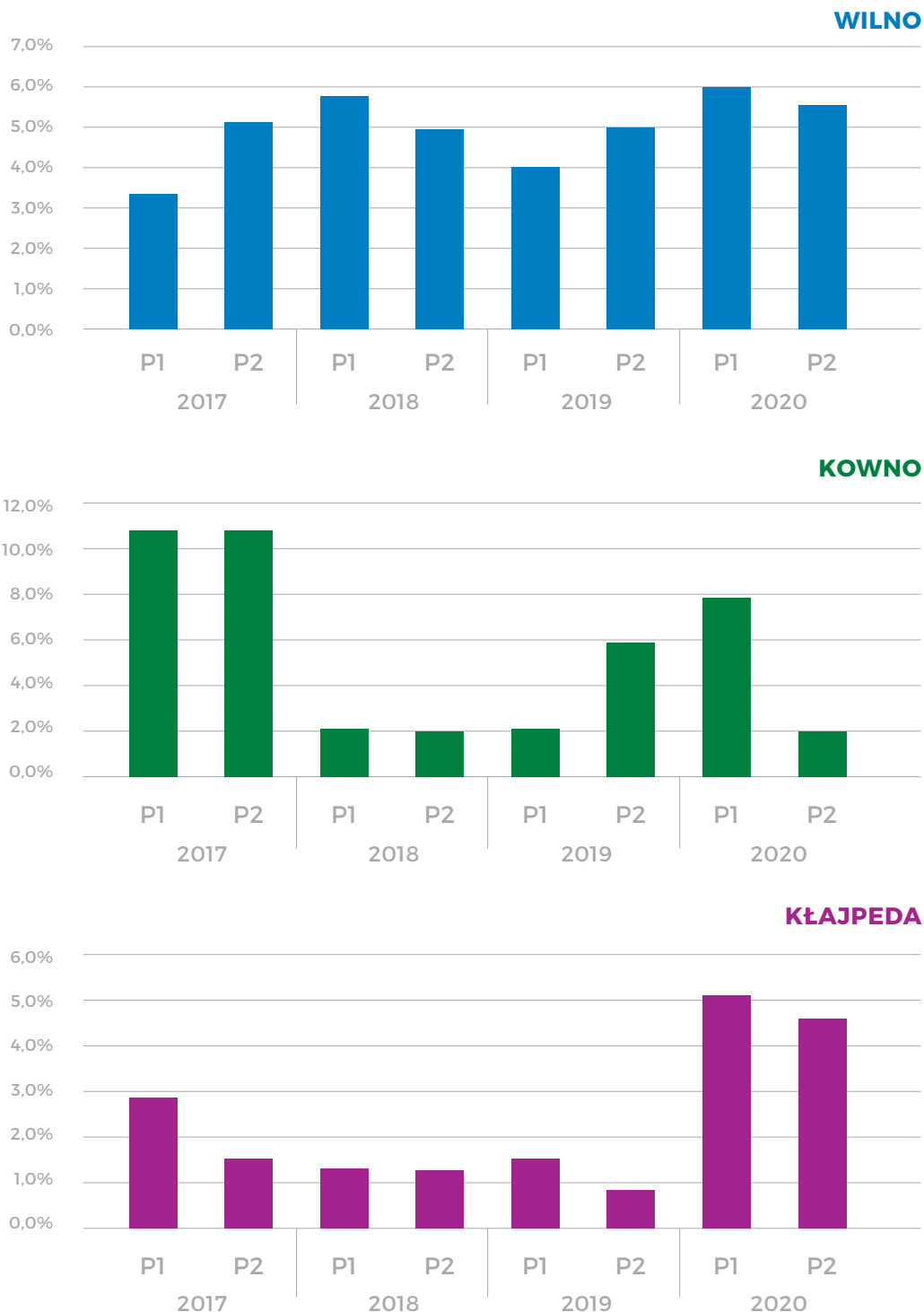
W wyniku pandemii zwiększył się współczynnik minimalnego wynagrodzenia kierowców zawodowych z 1,30 do 1,65, co dla firm transportowych oznaczało wzrost obciążenia podatkowego i finansowego.

Według badań przeprowadzonych w 2021 roku przez Zrzeszenie Litewskich Przewoźników (ZLP), 25% spośród 120 ankietowanych przewoźników wykonujących międzynarodowe przewozy samochodowe planuje przenieść swoją działalność za granicę w najbliższym czasie. Organizacja porównała obciążenia podatkowe firm przewozowych z Bułgarii, Polski i Litwy i wykazała, że przedsiębiorcy na Litwie płacą najwyższe podatki za każde miejsce pracy (Tab. 4. 17). Zdaniem ekspertów, przesądził o tym zwiększony od początku 2020 roku współczynnik wynagrodzeń kierowców.

RYS. 4. 5 KOSZT WYNAJMU POWIERZCHNI MAGAZYNOWEJ NA LITWIE W 2020 R.



RYS. 4. 6 WSKAŹNIK PUSTOSTANÓW W NOWOCZESNYCH MAGAZYNACH
W POSZCZEGÓLNYCH MIASTACH NA LITWIE ^[52]



Litewskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych Linava szacuje, że przedsiębiorstwa, które jak dotąd przeniosły swoją działalność na terytorium Polski, wpłacają do polskiego budżetu 36 mln EUR rocznie. Litwini wzmacniają swoją pozycję na polskim rynku, nawiązując współpracę z podmiotami, zainteresowanymi współpracą z litewskim rynkiem. Zaciągają też długoterminowe zobowiązania finansowe wobec banków, kupują nieruchomości, gdzie obsługują flotę ciężarową, zatrudniają ludzi i tworzą dodatkowe miejsca pracy.^[40]

4.4.4 ATUTY LITWY

Według danych litewskiego Ministerstwa Finansów, aktywność gospodarcza Litwy rośnie od początku roku. PKB w I kw. br. wzrósł o 1,2% w porównaniu do tego samego okresu 2020 roku i wyniósł 11,6 mld EUR. Choć w ujęciu rocznym litewska gospodarka zmalała w okresie pandemii o 0,8%, to prognozy resortu finansów są optymistyczne. Wzrost wartości dodanej w 2021 r. odnotowano zarówno w segmencie krajowym, jak i w sektorach zorientowanych na rynki zagraniczne. Ekonomiści prognozują, że w 2021 roku gospodarka Litwy wzrośnie o 4,1%. Szacuje się, że ożywienie przyspieszy w 2022 roku. W tym czasie PKB, zgodnie z oceną ekonomistów, wzrośnie o 4,4%, a w latach 2023-2024 o kolejne 3,5% rocznie.^[38]

W Globalnym Raporcie Konkurencyjności WEF 2019, poświęconemu ocenie konkurencyjności 141 gospodarek świata, Litwa zajęła 39 miejsce, awansując na przestrzeni ostatniej dekady o 5 pozycji. Tym samym kraj został zakwalifikowany do grupy 40 najbardziej konkurencyjnych gospodarek świata. W 2019 r. bezpośrednie inwestycje zagraniczne wzrosły r/r o 9,5%, do 18,6 mld EUR. W rejonie stołecznym najwięcej zainwestowali przedsiębiorcy ze Szwecji (21,6% wszystkich zagranicznych inwestycji regionu), Estonii (19,1%) i Niderlandów (17,3%). Polacy (13,7%) wraz z Niemcami (12,2%) i Duńczykami (11,7%) skupili się przede wszystkim na Litwie Środkowej i Zachodniej.^[9, 39]

TAB. 4.17. PORÓWNANIE OBCIĄŻEŃ PODATKOWYCH [EUR] ^[28]

KRAJ	NETTO	MIEJSCE PRACY	PODATEK
Bułgaria	220	300	80
Polska	474	776	302
Litwa	706	1079	373

DO NAJWAŻNIEJSZYCH ATUTÓW LITWY NALEŻĄ:

■ **Położenie kraju na pograniczu Unii Europejskiej i EAUG**, dostęp do Morza Bałtyckiego oraz sąsiedztwo z Obwodem Kaliningradzkim, krajami bałtyckimi i skandynawskimi (przez Bałtyk).

■ **Usytuowanie na osi międzynarodowych przepływów** transportowych Wschód-Zachód i Północ-Południe.

■ **Rozbudowana i jakościowa sieć kolejowa**, łącząca duże miasta i centra produkcyjno-handlowe, połączona z najważniejszymi korytarzami transportowymi.

■ **Zorientowanie na transport intermodalny**, dzięki czemu powstają projekty zapewniające inwestorom dostęp do infrastruktury logistycznej umożliwiającej efektywną realizację procesów logistycznych.

■ **9 tras intermodalnych** w międzynarodowych przewozach kolejowych, m.in. z Chinami, Antwerpią, Mediolanem i Odessą (Rys. 4.7).

■ **Bezpośrednie połączenie kolejowe** z Rosją, Białorusią, Łotwą, Polską, Niemcami, Ukrainą, Włochami, Turcją, Kazachstanem, Chinami oraz krajami Skandynawskimi.

■ **Występowanie dwóch rozstawów szyn** - szerokotorowej 1520 mm (93,7% sieci kolejowej) i normalnotorowej 1435 mm (6,3%).

■ **Gęsta infrastruktura transportu drogowego** oraz rozwinięta sieć europejskich tras drogowych.

■ **Niezamarzający port w Kłajpedzie**, jeden z największych na Morzu Bałtyckim (w 2019 r. w obiekcie przeładowano 46 mln ton ładunków). W okresie 2010 - 2019 możliwości przeładunkowe portu wzrosły o 33%.

■ **Trzy międzynarodowe porty lotnicze** (w Wilnie, Kownie i Połdże) i połączenia z największymi miastami europejskimi.

■ **Inwestycje w centra logistyczne**, które są kluczową częścią strategii rozwoju całego systemu transportowego, budowane wraz z terminalami intermodalnymi.

■ **Wykorzystanie technologii komunikacyjnych**: 1. miejsce na świecie pod względem szybkości bezprzewodowego Internetu publicznego, 4. miejsce w indeksie bezpieczeństwa cybernetycznego oraz 9. pod względem dostępności sieci 4G.

■ **Występowanie 6 Specjalnych Stref Ekonomicznych** w największych miastach (z wyjątkiem Wilna) - w Kownie, Kłajpedzie, Szawlach, Kiejdanach, Poniewieżu, Okmianach i Mariampolu.

■ **Wysoko wykwalifikowana kadra specjalistów** w zakresie produkcji, logistyki, transportu i środowiska przyjaznego innowacjom, w przypadku których Litwa przewyższa średnią europejską (2. miejsce w światowych rankingach Bloomberga dotyczących wyników w szkolnictwie wyższym).

■ **Partnerstwo handlowe z Polską**. Wg danych z 2020 r., Polska znajduje się na 4. miejscu wśród krajów eksportowych Litwy i na 1. miejscu wśród krajów importowych.

■ **Partnerstwo handlowe z Rosją**. Federacja znajduje się na 1. miejscu na liście partnerów eksportowych Litwy oraz na 3. miejscu na liście krajów importowych.

RYS. 4.7 KOLEJOWE TRASY INTERMODALNE LITEWSKICH KOLEI^[111]





5



ANALIZA PORÓWNAWCZA KRAJOWYCH I ZAGRANICZNYCH ZACHĘT DO INWESTYCJI

W niniejszej części opracowania zostaną opisane zachęty inwestycyjne, które zostały wprowadzone przez rząd i/lub samorządy, aby zachęcić przedsiębiorstwa krajowe i/lub zagraniczne do inwestowania w danym kraju lub na obszarze danej jednostki terytorialnej. Nie uwzględniono natomiast czynników ekonomicznych, takich jak wysokość kosztów pracy czy posiadanie zasobów naturalnych.

5.1 PRZEGLĄD KRAJOWYCH ZACHĘT DO INWESTYCJI

Do realizacji programu udzielania zachęt do inwestycji w Polsce zostały wyznaczone spółki zarządzające specjalnymi strefami ekonomicznymi. Jednym z operatorów państwowych jest również Polska Agencja Inwestycji i Handlu. Zachęty do inwestycji mogą obejmować takie narzędzia jak dotacje, zwolnienie z podatków (np. dochodowego czy od nieruchomości) czy możliwość prowadzenia działalności gospodarczej na preferencyjnych warunkach.

TAB. 5.1. PRZEGLĄD ZACHĘT DO INWESTYCJI

RODZAJ	CHARAKTERYSTYKA
Centra Badawczo-Rozwojowe	Możliwość zwolnienia z podatku od nieruchomości, podatku rolnego i leśnego
Estoński CIT	Brak podatku dochodowego dla przedsiębiorstw do momentu dystrybucji środków z biznesu lub finansowania kosztów niepodatkowych (wdrażane przez Ministerstwo Finansów)
Fundacja Platforma Przemysłu Przyszłości	Niefinansowe formy wspierania przedsiębiorstw
Granty rządowe (Program wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011 – 2030)	Wsparcie w formie dotacji udzielane z tytułu kosztów tworzenia nowych miejsc pracy oraz kosztów inwestycji
Obniżenie barier wejścia do Polskiej Strefy Inwestycji dla przedsiębiorstw z sektora MŚP	Możliwość zwolnienia z podatku dochodowego przedsiębiorstw z sektora MŚP realizujących inwestycje związane z automatyzacją procesów produkcyjnych i usługowych
Parki Przemysłowe i Technologiczne	Miejsca współpracy między przedsiębiorstwami a jednostkami naukowo-badawczymi
Specjalne Strefy Ekonomiczne	Możliwość prowadzenia działalności gospodarczej na preferencyjnych warunkach
Polska Strefa Inwestycji (modyfikacja SSE)	Możliwość zwolnienia z podatku dochodowego na obszarze całej Polski przedsiębiorstw realizujących nowe inwestycje (zarówno na terenach publicznych, jak i prywatnych)
Ulga na automatyzację	Czasowy dodatkowy odpis na wydatki inwestycyjne w zakresie automatyzacji procesów
Zwolnienie od podatku od nieruchomości	Możliwość zwolnienia z podatku od nieruchomości

Źródło: Opracowanie własne

Propozycje w tym zakresie zostały również przedstawione w raporcie polskiego oddziału PwC pt. „Podatkowe remedium. Transformacja biznesu. Rekomendacje PwC”.^[55] Należy przy tym zaznaczyć, że propozycje PwC dotyczą narzędzi, które w praktyce albo są w trakcie wdrożenia, albo ich wdrożenie jest planowane w Polsce. Przegląd zachęt do inwestycji zamieszczono w Tab. 5. 1.

Należy zwrócić uwagę, że w powyższym zestawieniu pominięte zostały instrumenty niosące znamiona zachęt inwestycyjnych, które zostały wprowadzone w wyniku wybuchu pandemii COVID-19. Wśród takich rozwiązań można wymienić m. in. Tarczę Finansową Polskiego Funduszu Rozwoju.^[69] To pominięcie wynika z faktu, że instrumenty tego rodzaju mają charakter przejściowy, warunkowany tymczasowymi problemami wynikającymi z obostrzeń wprowadzonych w ramach walki z pandemią i związanej z tym zmiany zachowania uczestników rynku.

W powyższym zestawieniu pominięto również zachęty inwestycyjne specyficzne dla poszczególnych sektorów gospodarki, ze względu na ograniczone możliwości ich zastosowania. Dotyczy to między innymi zachęt dla sektora wydobywczego (zachęty dla tzw. junior mines).

Pierwsza opisywana zachęta inwestycyjna to możliwość uzyskania przez przedsiębiorstwo statusu Centrum Badawczo-Rozwojowego. Z tej możliwości mogą skorzystać przedsiębiorstwa, które spełnią wymagania dotyczące wyników finansowych, określone w ustawie z dnia 30 maja 2008 r. o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej.^[83]

Jedną z zachęt inwestycyjnych, która jest obecnie wdrażana przez polski rząd, jest tzw. estoński CIT. Rozwiązanie to polega na braku płacenia przez przedsiębiorstwa podatku dochodowego dopóki dochód ten pozostaje w przedsiębiorstwie. Czyli przedsiębiorstwo nie płaci podatku CIT, dopóki nie dystrybuuje dochodu lub nie finansuje nim kosztów niepodatkowych.^[69]

Przykładem instytucjonalnej zachęty inwestycyjnej są działania Fundacji Platforma Przemysłu Przyszłości, której celem jest zapewnianie niefinansowych form wsparcia przedsiębiorstw. Do form wsparcia tego rodzaju można zaliczyć między innymi powołanie do życia klastra Silesia Automotive & Advanced Manufacturing, działającego przy Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej. Celem funkcjonowania tej instytucji jest budowanie zaufania przedsiębiorców do planów rozwojowych oraz do siebie nawzajem – a więc do budowania relacji między uczestnikami rynku.^[30]

Kolejną opisywaną zachętą inwestycyjną stanowią granty rządowe. Są one przyznawane na podstawie Programu wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2030.^[71, 72] Formę wsparcia stanowią dotacje przyznawane na podstawie dwustron-

nej umowy zawartej pomiędzy ministrem właściwym do spraw gospodarki a inwestorem. W ramach Programu wsparcie może być udzielane z tytułu poniesienia kosztów kwalifikowanych tworzenia nowych miejsc pracy oraz kosztów kwalifikowanych inwestycji.

Z kolei parki przemysłowe i technologiczne to miejsca gromadzące przedsiębiorstwa z danego sektora i związane z tym sektorem jednostki naukowo-badawcze. Mają one zróżnicowany charakter, w zależności od ich lokalizacji i związanych z tym uwarunkowań ekonomicznych i społecznych.

W ramach parków technologicznych przedsiębiorstwa mogą skorzystać z usług z zakresu m. in. doradztwa w tworzeniu i rozwoju przedsiębiorstwa lub transferu technologii. W Polsce działa obecnie (stan na 19 V 2021 r.) 81 parków przemysłowych i technologicznych.^[43]

W kraju funkcjonują również Specjalne Strefy Ekonomiczne (zmodyfikowane ustawą z 2018 r., mające jednak działać do końca 2026 r.), czyli wyodrębnione obszary, na których działalność gospodarcza może być prowadzona na preferencyjnych warunkach: Kamienogórska SSE, Katowicka SSE, Kostrzyńsko-Słubicka SSE, Krakowski Park Technologiczny, Legnicka SSE, Łódzka SSE, SSE Euro-Park Mielec, Pomorska SSE, Słupska SSE, SSE Starachowice, Suwalska SS, TSSE Euro-Park Wistosan, Wałbrzyska SSE oraz Warmińsko-Mazurska SSE. Należy zaznaczyć, że warunki funkcjonowania oraz możliwe korzyści dla przedsiębiorstwa zależą od specyfiki konkretnej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Wymienione wyżej, działające w Polsce Specjalne Strefy Ekonomiczne, czyli tereny, na których można prowadzić działalność na preferencyjnych warunkach, od 2018 r. zostały zmodyfikowane i niejako zastąpione przez Polską Strefę Inwestycji.^[41] Cały kraj stał się specjalną strefą ekonomiczną i na terenie całego kraju możliwe jest uzyskanie zwolnienia z podatku dochodowego należnego w wyniku prowadzenia wyszczególnionych w zezwoleniu rodzajów działalności, zarówno produkcyjnej jak usługowej, zarówno na terenach publicznych, jak i prywatnych. PSI została wprowadzona Ustawą z dnia 10 maja 2018 r. o wspieraniu nowych inwestycji. Zgodnie z definicją inwestycji początkowej zawartej w art. 2 ust. 51 Rozporządzenia Komisji UE z dnia 17 VI 2014 r.^[62], nowa inwestycja może oznaczać: założenie nowego przedsiębiorstwa; zwiększenie zdolności produkcyjnej istniejącego zakładu; dywersyfikację produkcji poprzez wprowadzenie produktów uprzednio nieprodukowanych w zakładzie; zasadniczą zmianę dotyczącą procesu produkcyjnego istniejącego zakładu; nabycie aktywów należących do zakładu, który został zamknięty (lub zostałby zamknięty, gdyby zakup nie nastąpił).

Nowy instrument, jakim jest PSI, otworzył dostęp do zachęt inwestycyjnych również rodzimym przedsiębiorstwom i mniejszym spółkom. Dzięki możliwości wyboru najkorzystniejszej z ich punktu widzenia lokalizacji bez konieczności lokowania inwestycji na konkretnym, wskazanym przez państwo obszarze i obniżeniu progu wejścia przez zmniejszenie

wysokości nakładów uprawniających do benefitów, coraz więcej decyzji trafia do małych i średnich przedsiębiorstw. Przedsiębiorca powinien spełnić konkretne kryteria jakościowe i ilościowe, przy czym dla małych przedsiębiorców i nowoczesnych usług jak badania i rozwój przewidziano do spełnienia znacząco niższe kryteria. Dla wsparcia rozwoju najbardziej potrzebujących tego obszarów, intensywność pomocy została zróżnicowana z uwagi na lokalizację a w przypadku, gdy obszar inwestycji w ramach PSI pokrywa się z obszarem SSE, okres zwolnień podatkowych zostaje wydłużony.^[112]

Następną zachętą inwestycyjną, której wdrożenie zapowiedziało Ministerstwo Rozwoju, jest ulga na automatyzację. Oznacza ona czasowy dodatkowy odpis na wydatki inwestycyjne w zakresie automatyzacji procesów.^[55]

Kolejny przykład zachęty inwestycyjnej stanowi zwolnienie z podatku od nieruchomości, któremu podlegają grunty, budynki lub ich części. Decyzję w tym zakresie podejmuje Rada Gminy. Szczegółowe informacje dotyczące opisanych zachęt inwestycyjnych są dostępne na stronie internetowej Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu.^[82]

Można zaobserwować, że relatywna większość opisanych zachęt inwestycyjnych odnosi się do ulg podatkowych. Być może wynika to m. in. z istnienia związku między obniżeniem podatków a napływem inwestycji zagranicznych, co potwierdzają badania naukowe.^[84]

5.2 PRZEGLĄD ZAGRANICZNYCH ZACHĘT DO INWESTYCJI

Na początku należy zwrócić uwagę, że relatywnie wiele zachęt inwestycyjnych, które wprowadzono w ostatnich latach w innych krajach, również sprowadza się do ulg podatkowych czy do odroczenia płatności podatków (w tym opłat celnych).

Przykładowo, badając kraje Grupy Next-11 (N-11), można zauważyć podobieństwa w zakresie wcześniej opisanych zachęt inwestycyjnych oraz zachęt inwestycyjnych wprowadzonych w tych krajach. Do Grupy N-11 należą Korea Południowa, Meksyk, Indonezja, Turcja, Filipiny, Egipt, Wietnam, Pakistan, Nigeria, Bangladesz oraz Iran. Wśród występujących w nich zachętach inwestycyjnych można wymienić ulgi i zwolnienia podatkowe, funkcjonowanie specjalnych stref inwestycyjnych oraz brak ograniczeń kapitałowych dla inwestorów zagranicznych w niektórych sektorach gospodarki.^[143]

Podobnie sytuacja wyglądała w ostatnich latach w krajach grupy CIVETS, do której należą: Kolumbia, Indonezja, Wietnam, Egipt, Turcja oraz Republika Południowej Afryki. W tym przypadku również wymienić należy ulgi podatkowe i celne, funkcjonowanie specjalnych

stref ekonomicznych czy odpisy na amortyzację środków trwałych. Wśród krajów CIVETS relatywnie rozwinięty system zachęt inwestycyjnych został wprowadzony w Indonezji. Do elementów tego systemu zaliczają się m. in. redukcja przychodu objętego podatkiem dochodowym maksymalnie o 30% zainwestowanej kwoty, przyspieszenie amortyzacji księgowej, możliwość przeniesienia strat podatkowych z lat ubiegłych na następne okresy rozliczeniowe, 10% redukcja podatku od dywidend wypłacanych udziałowcom zagranicznym, zwolnienie (lub redukcja lub odroczenie) z cła od importu dóbr kapitałowych, urządzeń, materiałów i części zamiennych oraz możliwość skorzystania ze zwolnienia z podatku CIT przez przedsiębiorstwa produkcyjne na okres 5-10 lat po rozpoczęciu.^[33]

Relatywnie niewiele zachęt inwestycyjnych funkcjonuje w krajach afrykańskich. Dzieje się tak mimo powstania międzynarodowych inicjatyw mających na celu zwiększenie konkurencyjności finansowej i gospodarczej. Do inicjatyw tego rodzaju należy zaliczyć Wspólnotę Gospodarczą Państw Afryki Zachodniej (ang. Economic Community of West African States, ECOWAS) oraz Wspólnotę Gospodarczą i Walutową Afryki Środkowej (fr. Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale, CEMAC). W tym przypadku zachęty inwestycyjne sprowadzają się do wprowadzania reform społeczno-gospodarczych i rozwoju infrastruktury, która mogłaby umożliwić skuteczny przepływ dóbr materialnych. Jako przykłady zachęt inwestycyjnych funkcjonujących w państwach afrykańskich można podać zwolnienia podatkowe dla firm zagranicznych przez 3 lata od rozpoczęcia działalności (Czad).^[54]

Również w rozwiniętych krajach europejskich można zaobserwować funkcjonowanie zachęt inwestycyjnych. Do zachęt tego rodzaju, które nie zostały wcześniej wymienione, zaliczyć należy m. in. dofinansowanie kosztów inwestycji typu B+R (Badania i Rozwój). Np. w Luksemburgu może być to dofinansowanie od 25% do 100% wartości inwestycji tego rodzaju ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji związanych z ochroną środowiska. W Szwajcarii, w niektórych kantonach, inwestorzy mogą otrzymać zwolnienie z podatku dochodowego na okres do 10 lat. Z kolei w Belgii funkcjonuje system dotacji rządowych dla przedsiębiorstw tworzących nowe miejsca pracy, a stawki podatku dochodowego dla osób prawnych mogą być zredukowane do 0%.^[66]

W krajach bałtyckich także wprowadzono zachęty inwestycyjne. Na Litwie przedsiębiorstwa prowadzące działalność B+R mają możliwość skorzystania z ulg specjalnych, pozwalających na odliczenie od podstawy opodatkowania do 300% wydatków kwalifikowanych, czyli m. in. kosztów pracy i płatności na rzecz instytucji badawczych. Podobna ulga funkcjonuje na Łotwie.^[23]

W przypadku krajów Europy środkowo-wschodniej, które należą do Unii Europejskiej, wskazuje się również na znaczenie tzw. „EU Factor”.^[42] Polega to na tym, że inwestorzy spoza Unii Europejskiej poszukujący lokalizacji dla nowych inwestycji, przy ocenie lokalizacji biorą pod uwagę przynależność danego państwa do UE. Jest to szczególnie istotne ze względu

na relatywną atrakcyjność kosztową państw tzw. Nowej Unii, w tym również Polski. Z tego punktu widzenia sama przynależność Polski do UE stanowi znaczącą zachętę dla inwestorów zagranicznych.

5.3 MOŻLIWOŚCI I BARIERY UCZESTNICZENIA W MIĘDZYNARODOWYCH ŁAŃCUCHACH DOSTAW

Łańcuch dostaw definiuje się jako „Współdziałające w różnych obszarach funkcjonalnych firmy wydobywcze, produkcyjne, handlowe, usługowe oraz ich klienci, między którymi przepływają strumienie produktów, informacji i środków finansowych”.^[85] Schemat łańcucha dostaw został przedstawiony na Rys. 5. 1.

RYS. 5. 1 SCHEMAT ŁAŃCUCHA DOSTAW ^[85]



Łańcuch dostaw można podzielić na górny i dolny. Górny łańcuch dostaw obejmuje przedsiębiorstwa pozyskujące surowce naturalne, przedsiębiorstwa wytwarzające półprodukty, komponenty, materiały pomocnicze i eksploatacyjne oraz producenta wyrobu gotowego. Z kolei dolny łańcuch dostaw obejmuje producenta wyrobu gotowego oraz hurtowe i detaliczne przedsiębiorstwa dystrybucyjne.

Jest to istotne z punktu widzenia transportu ze względu na charakter przedmiotu przepływu. W górnym łańcuchu dostaw materialnym przedmiotem przepływu są surowce, półprodukty, komponenty, materiały pomocnicze i eksploatacyjne na różnych etapach ich drogi do producenta wyrobu gotowego. Z kolei w dolnym łańcuchu dostaw materialnym przedmiotem przepływu są wyroby gotowe na różnych etapach ich drogi do odbiorców końcowych zlokalizowanych na rynkach docelowych.

Poza tym łańcuchy dostaw mogą tworzyć sieci dostaw. Np. łańcuch dostaw łóżek, łańcuch dostaw stołów oraz łańcuch dostaw krzeseł mogą mieć wspólny punkt w centrum dystrybucyjnym mebli, razem współtworząc sieć dostaw mebli.

Oprócz uwarunkowań rynkowych (np. popyt), logistycznych (np. infrastruktura transportowa) i politycznych (np. embargo i cła) na funkcjonowanie łańcuchów dostaw mają wpływ m. in. przepisy prawne i umowy zawarte między uczestnikami łańcuchów dostaw.

Owe przepisy prawne odnoszą się do wytwarzania dóbr materialnych (np. wykorzystania substancji szkodliwych czy niebezpiecznych) oraz do dopuszczenia wyrobu do obrotu. Z kolei kontrakty międzynarodowe dotyczą warunków współpracy między przedsiębiorstwami, m. in. warunków handlowych i finansowych.

Możliwości uczestniczenia przedsiębiorstw (również tych, które są zlokalizowane w województwie podlaskim) w międzynarodowych łańcuchach dostaw dotyczą zatem segmentów opisanych w Tab. 5. 2.

TAB. 5.2. SEGMENTY DZIAŁALNOŚCI W ŁAŃCUCHU DOSTAW

SEGMENT DZIAŁALNOŚCI	CZĘŚĆ ŁAŃCUCHA DOSTAW
Przedsiębiorstwa wydobywające surowce	Górny łańcuch dostaw
Przedsiębiorstwa wytwarzające półprodukty, komponenty, materiały pomocnicze i eksploatacyjne	Górny łańcuch dostaw
Producenci wyrobów gotowych	Górny i dolny łańcuch dostaw
Hurtowe przedsiębiorstwa dystrybucyjne	Dolny łańcuch dostaw
Detaliczne przedsiębiorstwa dystrybucyjne	Dolny łańcuch dostaw
Przedsiębiorstwa transportowe	Górny i dolny łańcuch dostaw
Przedsiębiorstwa magazynowe	Górny i dolny łańcuch dostaw

Źródło: Opracowanie własne

Oczywiście, różne przedsiębiorstwa będą pełniły różne role w różnych łańcuchach dostaw. Np. przedsiębiorstwo wytwarzające mąkę w łańcuchu dostaw pieczywa będzie dostawcą półproduktu, ale już w łańcuchu dostaw mąki to samo przedsiębiorstwo będzie producentem wyrobu gotowego.

Producent wyrobów gotowych należy zarówno do górnego, jak i dolnego łańcucha dostaw. Z kolei przedsiębiorstwa transportowe i magazynowe również mogą należeć do górnego i dolnego łańcucha dostaw.

5.3.1 PRZEGLĄD MOŻLIWOŚCI, BARIER I ZAGROŻEŃ

Najszerze możliwości uczestniczenia w międzynarodowych łańcuchach dostaw mają przedsiębiorstwa transportowe i magazynowe. Wynika to z relatywnie najmniejszego stopnia ograniczenia ich możliwości operacyjnych przez materialny przedmiot przepływu.

Z drugiej strony, biorąc pod uwagę powyższe można wnioskować, że aby zwiększyć możliwości uczestniczenia w łańcuchu dostaw, należy podjąć próbę współpracy bezpośrednio z producentem wyrobu gotowego, niezależne od miejsca prowadzenia przez niego działalności.

Należy również zwrócić uwagę, że zarówno w prawie polskim, jak i w prawie unijnym, nie istnieje bezpośrednie powiązanie między przypisami dotyczącymi produkcji danych wyrobów w danym kraju a przepisami określającymi ich dopuszczenie do obrotu w tym samym kraju.

W praktyce oznacza to, że w Polsce można produkować wyroby, które nie nadają się do obrotu na polskim rynku, ale mogą nadawać się do obrotu na rynkach zagranicznych. Zależy to od uwarunkowań prawnych na rynkach docelowych. Stwarza to zarówno możliwości, jak i zagrożenia. Możliwości dotyczą eksportu na rynki zagraniczne produktów, których nie można dopuścić do obrotu w Polsce. Głównym zagrożeniem jest natomiast utrata zagranicznych rynków zbytu dla wyrobów, których nie można dopuścić do obrotu na rynku pochodzenia.

5.3.2 BARIERY I POTENCJAŁ INWESTYCYJNY WOJ. PODLASKIEGO

Polska stanowi atrakcyjny rynek dla inwestorów, którzy doceniają nie tylko znakomite położenie w centrum Europy, ale także solidność pracowników oraz zachęty proponowane przez władze kraju. Działania te są różne w zależności od m.in. lokalizacji danego regionu. W ramach raportu przeprowadzono badania, których celem było znalezienie odpowiedzi

na pytania czym zarządzający przedsiębiorstwami kierują się, wybierając lokalizację dla swojego biznesu, na ile atrakcyjne inwestycyjnie jest województwo podlaskie (jaki ma potencjał) oraz jakie bariery w lokowaniu siedziby w danym regionie dostrzegają przedsiębiorcy.

Na potrzeby badania, pojęcie atrakcyjności inwestycyjnej województwa podlaskiego zostało zdefiniowane jako skłonność inwestora do podjęcia inwestycji/lokowania biznesu w tej lokalizacji. Potencjał województwa został określony jako zdolność do pozyskania inwestycji. Badanie to zostało przeprowadzone w czerwcu w 2021 r., skierowane było do inwestorów, producentów i firm logistycznych. Metodą badawczą były wywiady i ankiety (formularz online). W próbie wzięły udział małe, średnie i duże firmy, działające głównie na rynku międzynarodowym, na terenie Unii Europejskiej, ale i nie tylko. Przedsiębiorstwa te prowadzą przede wszystkim działalność magazynową oraz dystrybucyjną dla sklepów stacjonarnych i e-commerce. W rozmowach i ankietach głos wyrazili zarządzający: prezesi i menadżerowie wysokiego lub średniego szczebla.

Duże firmy, które nie prowadzą działalności w woj. podlaskim, wśród barier, które spowodowały, że zainwestowały w innej lokalizacji, najczęściej wymieniają:

- **bariery infrastrukturalne i budowlane** - tj. słaba infrastruktura drogowa i transportowa (brak dróg szybkiego ruchu, słaba dostępność bocznic kolejowych), niska dostępność przygotowanych pod inwestycje gruntów (z drogą dojazdową i mediami), niska dostępność gotowych powierzchni przemysłowych, brak miejscowych planów zagospodarowania terenu,

- **bariery administracyjne** - długi czas oczekiwania na odpowiedź na wnioski składane do urzędów, konieczność rozpoczęcia starań o wsparcie finansowe w ramach PSI na kilka tygodni przed podjęciem prac budowlanych/podpisaniem umowy najmu powierzchni przemysłowej,

- **czynnik ludzki** - słaba dostępność wykwalifikowanych robotników średniego szczebla technicznego (np. spawaczy, operatorów CNC),

- **lokalizacja woj. podlaskiego** - zbyt duża odległość od kluczowych kierunków eksportowych Polski - Niemcy, Włochy, Francja, a co za tym idzie, brak opłacalności inwestycji szczególnie pod kątem kosztów transportu.

Zdaniem przedstawicieli tych przedsiębiorstw, działania, które mogłyby pomóc w niwelowaniu barier, to przede wszystkim rozbudowa infrastruktury liniowej (drogowej i kolejowej). Przedstawiciele tej grupy zwracają również uwagę na brak otwartości i działań ze strony przedstawicieli miast/gmin. Taki wniosek płynie także z panelu dyskusyjnego „Wojewódz-

two Podlaskie na Nowym Jedwabnym Szlaku” zorganizowanego w ramach seminarium gospodarczego „Kolej na Polskę – kolej na Podlaskie”. Dariusz Stefański prezes zarządu PCC Intermodal S.A. twierdzi, że firma zawsze miała ogromne wsparcie i zaangażowanie ze strony samorządów. W Podlaskiem tego zaangażowania nie ma. – Inwestujemy w Sokółce. Jesteśmy przekonani, że jest to bardzo dobre miejsce do inwestycji, natomiast nie ukrywam, że pierwszy raz spotykamy się z tak dużymi opóźnieniami w ich realizacji. Obawiam się, że jeśli tego typu opóźnienia dalej będą w Podlaskim trwały, to stracimy dla tego regionu momentum, a wolumeny uciekną do Kaliningradu, na Litwę i Węgry. Biznes jest gotowy, żeby inwestować, pytanie czy region jest gotowy, aby te inwestycje przyjąć – zaznaczył.

Przedstawiciele dużych przedsiębiorstw, biorących udział w badaniu, proponują rozważenie w ramach zachęt przyznawania dotacji na wyrównanie strat związanych z koniecznością np. realizacji pustych przejazdów do i z regionów powiązanych geograficznie z woj. podlaskim.

Głos oddały również duże firmy (zatrudniające powyżej 250 pracowników), które działają już na terenie województwa podlaskiego. Prowadzą one działalność w branży magazynowania, dystrybucji i w sektorze e-commerce na terenie Unii Europejskiej oraz poza UE. Udział w badaniu wzięli przede wszystkim przedstawiciele kadry zarządzającej, tj. dyrektor, prezes, itp. Czynnikiem, które skłoniły ich do prowadzenia działalności w województwie podlaskim była chęć rozwoju biznesu w połączeniu z biznesem lokalnym w tym regionie i zmniejszenie odległości/dostęp do lokalnego rynku. W ich opinii, główne bariery to m.in. infrastruktura liniowa i niska dostępność gotowych powierzchni przemysłowych. Kolejne przeszkody związane są z trudnościami w otrzymaniu wsparcia z projektów rządowych, to komunikacja z władzami, a także długi czas oczekiwania na rozpatrzenie przez administrację składanych wniosków.

Badani wskazują następujące propozycje zachęt, na które czekają:

- **dofinansowanie projektów,**
- **ograniczenie biurokracji** (wsparcie koordynacji na każdym etapie procesowania wniosku aby wszystko można było zorganizować w jednym miejscu),
- **wypracowanie współpracy z uczelniami** czy szkołami technicznymi, które kształtują młodych ludzi w określonym kierunku wchodzących na rynek pracy,
- **większe zaangażowanie lokalnych instytucji** wspierających pozyskanie pracowników do współpracy z przedsiębiorstwami. Współpraca ta powinna zapewnić również łatwiejszy dostęp do pracowników spoza granic Polski,
- **organizowanie przez władarzy miast i gmin szkoleń** (aby ułatwić dostęp do pracowników niższego szczebla jak i tych bardziej wykwalifikowanych).

Wśród ankietowanych małych i średnich przedsiębiorstw (do 250 pracowników), przeważają takie, które nie prowadzą działalności w woj. podlaskim, a ich działalność odbywa się na terenie całej UE i poza UE. Przedstawiciele przedsiębiorstw, które wzięły udział w badaniu, to specjaliści głównie zajmujący się rynkiem e-commerce. Wskazują oni na bariery infrastrukturalne, tj. słabą infrastrukturę drogową i transportową (brak dróg szybkiego ruchu, słaba dostępność do bocznicy kolejowych) oraz administracyjne (brak miejscowych planów zagospodarowania terenu; zbyt długi jest czas oczekiwania na rozpatrzenie wniosków). Sama lokalizacja województwa podlaskiego jest dla tych przedsiębiorców mało atrakcyjna, z uwagi na koncentrację działalności na rynkach zachodnich.

Pytani sugerują, że Państwo powinno postawić na rozwój infrastruktury liniowej, która połączy województwo podlaskie z centrum Polski i Europą Zachodnią, a władze miast i gmin powinni zainwestować w organizowanie szkoleń z zakresu transportu i logistyki dla osób bezrobotnych i uczniów szkół średnich, co pozwoliłoby sprawnie uruchamiać nowe projekty i rozwijać je we współpracy z krajami ze wschodu.

Małe firmy produkcyjne i transportowe, które wzięły udział w badaniu, prowadzą działalność krajową na terenie UE i poza UE. Przedsiębiorstwa, które działają na terenie woj. podlaskiego wybierały lokalizację z najlepiej rozwiniętą infrastrukturą, zapewniającą dostępność komunikacyjną (w tym bliskość drogi szybkiego ruchu, węzłów autostradowych, lotniska, stacji kolejowej z bocznicą). Na decyzję o wyborze lokalizacji miały również wpływ ceny i stawki czynszów najmu powierzchni przemysłowych oraz dostępność pracowników (Białystok). Barrierami, które mogą zniechęcać nowych inwestorów do tej lokalizacji są bariery infrastrukturalne, niska dostępność gruntów pod inwestycje oraz niska dostępność gotowych powierzchni przemysłowych. Z kolei do barier administracyjnych zaliczają niekorzystne lub niejasne przepisy podatkowe i strefowe (SSE/PSI).

O potencjał inwestycyjny województwa podlaskiego i zainteresowanie tą lokalizacją zostali zapytani również najwięksi deweloperzy przemysłowi, którzy zachęcają i dostarczają powierzchnie produkcyjne i magazynowe dla logistyków, producentów i światowych liderów branży e-commerce.

Deweloperzy wskazują, że w porównaniu z innymi regionami, Podlaskie nie zaczęło nawet wykorzystywać w pełni swojego potencjału. Rosnące ceny ziemi i koszty budowy, malejąca dostępność gruntów w innych rejonach, niestąbnące zapotrzebowanie na pracowników, głównie w sektorze e-commerce, które dostarczają zamówienia z Polski na cały świat – są ogromną szansą dla województw wschodniej części naszego kraju.

Duże miasta konkurują o mieszkańców i przyciągają ich z mniejszych lokalizacji, wygrywając rankingi „miast, w których żyje się dobrze” i zdobywając inwestorów. Samo przygotowanie drogi czy terenu nie jest wystarczające do przekonania zagranicznego inwestora, aby

lokował środki i swoich pracowników w danym miejscu. Konieczne jest zagospodarowanie przestrzenne (MPZP pozwalający na budowę zakładów produkcyjnych i magazynów, wysokości min. 12m, a najlepiej 30-40m). Niezbędne są inwestycje w zakresie kultury, rozrywki czy sportu – to poprawia wizerunek gmin i wpływa na zwiększenie zadowolenia społecznego.

Bardzo ważne jest wsparcie instytucjonalne; otwartość na potrzeby inwestorów, pomoc w przygotowaniu inwestycji, w tym problemach związanych z rozdrobnieniem działek (odnalezieniem właścicieli, z którymi można podjąć negocjacje), nierozwiązanymi kwestiami własnościowymi czy brakiem chęci właścicieli do sprzedaży gruntów.

Liderzy branży podpowiadają władzom zachęcanie do tworzenia klastrów, również przedsiębiorstw nowych na danym terenie; przyciąganie zupełnie nowych branż i technologii oraz wspieranie i prowadzenie inwestycji w OZE (odnawialne źródła energii), co może być kolejnym impulsem dla inwestora poszukującego takich rozwiązań na terenie całej Polski do spojrzenia w kierunku województwa podlaskiego. Takie działania mogą również w większym stopniu zachęcić do podejmowania inwestycji w naszym kraju przez firmy zza wschodniej granicy.

Potrzebne są instytucje otoczenia sektora biznesu i poprawa jakości obsługi inwestorów (gminy powinny od ręki dysponować informacjami nt. dostępnych terenów i ich uzbrojenia, rodzaju i wielkości możliwych do uzyskania zachęt, liczby i przekroju osób bezrobotnych, dostępności mediów i terminów, w jakich możliwe jest ich przyłączenie itp.).

Wszyscy pytani zwracają uwagę, że kluczowymi czynnikami branżowymi pod uwagę przy lokalizacji biznesu są:

- dostępność transportowa,
- dostępność wykwalifikowanych pracowników,
- dostępność przygotowanych terenów.

Wśród wymienianych barier województwa podlaskiego wskazują:

- niewystarczająco rozwiniętą infrastrukturę drogową i techniczną,
- brak przygotowanych terenów pod inwestycje,
- słabe tempo prowadzenia procedur administracyjnych.

Celem każdego przedsiębiorstwa jest dążenie do wzrostu i uzyskiwania przewagi konkurencyjnej na rynku. Czynniki wpływające na uzyskanie tych wyników i czynniki kształtujące potencjał inwestycyjny regionów są zbieżne i warto o tym pamiętać.

6



ANALIZA PORÓWNAWCZA KRAJOWYCH I ZAGRANICZNYCH ZACHĘT DO INWESTYCJI

MOCNE STRONY

- **Korzystne przygraniczne położenie województwa.** Woj. podlaskie jest wschodnią granicą Unii Europejskiej i znajduje się na trasie z Białorusi, państw bałtyckich i Finlandii na zachód.
- **W województwie podlaskim znajdują się trzy z czterech kolejowych przejść towarowych z Białorusią** (Czeremcha-Wysokolitowsk, Kuźnica-Grodno, Siemianówka-Swistocz).
- **Obecność wielu przedsiębiorstw logistycznych i handlowych,** obsługujących przesyły do Rosji i państw Azji Środkowej oraz Wschodniej.
- **Centra logistyczne** - na przykład w Łapach i Łosošnej - oferujące możliwość obsługi towarów przewożonych na Wschód, m.in. Nowym Jedwabnym Szlakiem.
- **Specjalne strefy ekonomiczne** na terenie województwa – Suwalska SSE i Tarnobrzaska SSE – oferujące zachęty inwestycyjne dla przedsiębiorstw.
- **Rozwinięta sieć kształcenia ponadgimnazjalnego oraz wyższego** (58 techników, 42 szkoły branżowe i 19 uczelni wyższych). Drugą najpopularniejszą grupą kierunków na uczelniach podlaskich jest technika, przemysł i budownictwo.
- Przeciętne wynagrodzenie brutto poniżej średniej krajowej (88% średniej polskiej) – a więc **stosunkowo tania siła robocza przy jednoczesnym dobrym wykształceniu.**
- **Konkurencyjne w skali kraju i Polski Wschodniej ceny najmu** powierzchni magazynowej i przemysłowej - atrakcyjne miejsce inwestorów zainteresowanych działalnością produkcyjną, logistyczną oraz usługową.
- **Sąsiedztwo woj. mazowieckiego i Warszawy** gdzie znajduje się wiele logistycznych przedsiębiorstw oraz duży rynek zbytu.
- Atutem województwa podlaskiego jest też bliskość terminalu w Małaszewiczach będącego **bramą do Unii Europejskiej na Nowym Jedwabnym Szlaku.**

SŁABE STRONY

- Mimo planowanych licznych inwestycji nadal jest **słabo rozwinięta infrastruktura drogowa i transportowa**, tj. brak dróg szybkiego ruchu, słaba dostępność bocznic kolejowych, niska gęstość sieci kolejowej.
- **Niska dostępność nowoczesnej powierzchni magazynowej**, logistycznej i przemysłowej, a także niedobór przygotowanych pod inwestycje gruntów (z drogą dojazdową i mediami). Brak również miejscowych planów zagospodarowania terenu. Pod tym względem woj. podlaskie jest jednym z najsłabszych obszarów w kraju.
- **Lokalizacja będąca atutem i szansą jest równocześnie słabością**. Województwo bowiem znajduje się na peryferiach życia gospodarczego kraju, z dala od kluczowych kierunków eksportowych do Niemiec, Włoch, Francji. Przy słabej infrastrukturze transportowej ogranicza to szanse na inwestycje.
- Inwestorzy, którzy zrezygnowali z inwestowania na terenie województwa skarżyli się na **brak otwartości i działań ze strony przedstawicieli miast/gmin** oraz długi czas oczekiwania na rozpatrzenie przez administrację składanych wniosków.
- Inwestorzy skarżyli się także na **bariery administracyjne**, takie jak niekorzystne lub niejasne przepisy podatkowe dotyczące specjalnych stref ekonomicznych.
- **Niska gęstość zaludnienia** i rozproszenie sieci osadniczej skutkuje utrudnionym dostępem do usług publicznych z wysokimi kosztami ich realizacji.
- **Brak bezpieczeństwa energetycznego województwa**, słaba i przestarzała sieć elektroenergetyczna oraz sieć gazowa o niewystarczającej przepustowości.
- **Niski poziom umiędzynarodowienia działalności** podlaskich przedsiębiorstw, niska aktywność promocji województwa w kontekście gospodarczym i w konsekwencji niska aktywność kapitału zagranicznego.
- Niski w porównaniu do reszty kraju **wskaźnik aktywności zawodowej** populacji województwa.
- **Niski poziom przedsiębiorczości** - województwo podlaskie posiada najmniejszą ze wszystkich regionów liczbę zarejestrowanych osób prawnych (spółki oraz spółdzielnie), zajmuje też przedostatnie miejsce pod względem liczby osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą.

SZANSE

- **Przygraniczne położenie województwa** na ciągach komunikacyjnych umożliwiające połączenie transportem lądowym pomiędzy krajami bałtyckimi a resztą Unii Europejskiej.
- **Plan rozbudowy infrastruktury drogowej, zwłaszcza Via Carpatia i Via Baltica**, która połączy województwo podlaskie z centrum Polski a także Europą Zachodnią i Południowo-Wschodnią.
- **Modernizacje linii kolejowych** w województwie oraz budowa linii Baltic Rail łączącej kraje bałtyckie z zachodnią Europą.
- **Modernizacja szerokotorowych linii kolejowych** to możliwość usprawnienia przewozów towarowych pomiędzy Polską i Białorusią, a także pomiędzy wschodem i zachodem Europy.
- **Inwestycje w poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej** w rejonach przejść granicznych, w tym toru szerokiego na przejściach granicznych z Białorusią w Siemianówce i Kuźnicy Białostockiej.
- **Duży potencjał tranzytowy** województwa podlaskiego, wynikający z położenia na styku dwóch obszarów ekonomicznych – Unii Europejskiej oraz Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej (EAUC).
- **Korzystne położenie geograficzne**, rozwój infrastruktury transportowej i logistyczno-magazynowej Polski Wschodniej sprawia, że region zyskuje duże szanse na tworzenie multimodalnych hubów.
- **Polityka Unii Europejskiej nastawiona na rozwój transportu multimodalnego** oraz na wspieranie rozwoju infrastruktury na obszarach najbardziej jej pozbawionych.
- **Rosnące ceny ziemi i koszty budowy**, malejąca dostępność gruntów w innych rejonach – są szansą dla województw wschodniej części Polski, w tym podlaskiego. Zwłaszcza w połączeniu z rozwojem infrastruktury drogowej i kolejowej.
- **Bliskość aglomeracji warszawskiej** (połączonej z sercem Podlaskiego drogą S8) i logistycznych hubów Warszawy i Polski Centralnej.
- **Wyższe od średniej krajowej bezrobocie** w województwie podlaskim (6,9% vs.

5,2% w 2019 r.) - oznacza dostępność siły roboczej dla potencjalnych inwestorów.

- **Wysoka liczba nieużytków** na terenie województwa w porównaniu do innych regionów stwarza możliwość zagospodarowania tych terenów pod inwestycje logistyczne.
- **Przenoszenie się litewskich przedsiębiorstw** transportowych do Polski (m.in. z powodu Pakietu Mobilności), zwłaszcza do pobliskiego województwa podlaskiego (i Suwalskiej SSE).
- **Koncepcja rozwoju portu lotniczego Białystok-Krywlany** z planowanym tam docelowo terminalem cargo.

ZAGROŻENIA

- **Inwestorzy skarżą się na utrudnienia**, brak otwartości i działań ze strony przedstawicieli miast/gmin. Przez to transport z Chin, potok towarów i potencjalne huby logistyczne mogą uciec do Kaliningradu, na Litwę i Węgry.
- **Ograniczenia polityczne**, administracyjne i ekonomiczne skutkujące zmniejszonymi możliwościami wykorzystania przygranicznego położenia regionu i wejścia na wschodnie rynki.
- **Problem demograficzny i drenaż mózgów**. Województwo ma negatywne saldo migracji wewnętrznych (w Polsce), pogłębia się negatywny przyrost naturalny, województwo ponadto należy do najszybciej starzejących się regionów w Polsce.
- **Niestabilność w kontaktach politycznych** z Rosją i Białorusią negatywnie wpływają na kontakty handlowe polskich przedsiębiorców. Oba kraje są w pierwszej piątce partnerów handlowych województwa podlaskiego.
- Niekorzystna dla województwa **priorytetyzacja działań na szczeblu centralnym**, m.in. marginalizacja regionu w planach rozwojowych przez władze centralne, odwlekanie realizacji kluczowych dla regionu inwestycji, powolne reagowanie na potrzeby inwestycyjne regionu.
- Dalsze utrudnienia i **opóźnienia w realizacji portu lotniczego Białystok-Krywlany**. Potencjalni inwestorzy oraz ruch lotniczy i towarowy może przenieść się do sąsiednich regionów wschodniej Polski posiadających porty lotnicze.



GŁÓWNE WNIOSKI

Duży potencjał tranzytowy województwa wynikający z położenia na styku dwóch obszarów ekonomicznych - Unii Europejskiej oraz Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej (EAUG).

Potencjał tranzytowy wewnątrz Unii Europejskiej - w budowie są szlaki komunikacyjne (drogowe i kolejowe) usprawniające połączenia między zachodnią a północno-wschodnią częścią Unii Europejskiej oraz między krajami bałtyckimi Finlandią a Bałkanami.

Realizacja inwestycji komunikacyjnych - drogowych Via Carpatia i Via Baltica oraz kolejowej Rail Baltica - zwiększy szansę województwa na tworzenie multimodalnych hubów i stanie się centrum dystrybucyjnym na kraje Bałtyckie i Finlandię, za wschodnią granicę UE oraz do Europy Południowo-Wschodniej.

W województwie podlaskim znajdują się cztery z pięciu kolejowych przejść towarowych z Białorusią. Inwestycje w kolejowe przejścia graniczne w Kuźnicy Białostockiej i Siemianówce zwiększą przepustowość ruchu kolejowego ze Wschodu, także potencjalnie Nowym Jedwabnym Szlakiem z Chin. Tym samym mogą odciążyć terminal w Małaszewiczach i przejąć część ładunków zmierzających z Dalekiego Wschodu do UE.

Obecnie utrudnieniem jest brak nowoczesnej powierzchni magazynowej - poprawa infrastruktury komunikacyjnej przyciągnąć może inwestorów logistycznych. Województwo podlaskie ma duży potencjał rozwoju powierzchni logistyczno-magazynowej ze względu na wysoką liczbę nieużytków rolnych, które mogą zostać zagospodarowane pod projekty logistyczne.

Aby potencjał województwa został zrealizowany poza inwestycjami, potrzebne są też udogodnienia i zachęty dla potencjalnych nowych inwestorów. Ankietowane przez PITD firmy, które nie zdecydowały się inwestować na terenie województwa, skarżyły się przede wszystkim na brak otwartości i działań ze strony przedstawicieli miast/gmin, długi czas oczekiwania na rozpatrzenie przez administrację składanych wniosków oraz na niekorzystne lub niejasne przepisy podatkowe i te dotyczące specjalnych stref ekonomicznych.



LITERATURA

1. Balewicz M., Kowalczyk Ł., Potencjał logistyczny województwa podlaskiego w kontekście Inicjatywy Pasa i Drogi, Academy of Management, Białystok, 2020 r.
2. Białoruski Narodowy Komitet Statystyczny
3. Białystok Online, Bez S16 w tym przebiegu? Drogowcy biorą do analizy wariant mniej ingerujący w Biebrzę, stan na 29.01.2021 r.
4. Białystok Online, 100 obwodnic. Już wiadomo ile mogą kosztować 2 podlaskie inwestycje, stan na 10.03.2021r.
5. BIK Ratings, Przegląd rynku usług transportowych i logistycznych w Republice Białoruskiej, 2020 r.
6. Brdulak J., Florczak E., Krysiuk C., Potrzeby inwestycyjne w zakresie dróg wojewódzkich w Polsce, Mauritius, 2019 r.
7. Colliers, Rynek Magazynowy, marzec 2021 r.
8. Dane BDL CUS - <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start>
9. Dane litewskiego Urzędu Statystycznego
10. Dane z aplikacji TRUCKER APPS - <https://truckerapps.eu/pl/>
11. Dane z platformy Wareh.com
12. Demianiuk R., Rozwój centrów logistycznych w systemie logistycznym Litwy, Studia i Prace. Kolegium Zarządzania i Finansów, zeszyt naukowy 170, Siedlce, 2018 r.
13. Doing Business 2020. Comparing Business Regulation in 190 Economies, World Bank Group, 2020 r.
14. EU-Consult, Strategiczne kierunki rozwoju gospodarczego województwa lubelskiego w kontekście Regionalnej Strategii Innowacji, Lublin, 2021 r.
15. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Dużą obwodnicę Łomży zbuduje nowy wykonawca, stan na 14.05.2021 r.
16. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, S61 Via Baltica - Przyglądamy się realizacji tej ważnej inwestycji, stan na 13.10.2020 r.
17. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Via Carpatia – kolejna umowa, kolejne kilometry w realizacji, stan na 15.05.2021 r.
18. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Via Carpatia – stan realizacji, stan na 17.05.2021r.
19. Główny Urząd Statystyczny, Oszacowanie odległości i czasu przejazdu pomiędzy wybranymi gminami w Polsce w 2016 roku, 2017r.
20. Główny Urząd Statystyczny, Rocznik Statystyczny Województw 2020, 2021.
21. Główny Urząd Statystyczny, Transport – wyniki działalności w 2019 r., z danymi o drogach publicznych wg stanu na dzień 31 grudnia 2019 r.
22. Godlewska-Majkowska H. i inni, Atrakcyjność inwestycyjna regionów 2017. Województwo lubelskie, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa, 2017r.
23. Grynia A., Czynniki warunkujące napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych do krajów bałtyckich. International Business and Global Economy 36/2017.
24. Kuroczkin D.W., Współczesna infrastruktura składowa Republiki Białoruskiej, Uniwersytet Mitco, Mińsk, 2017 r.
25. Lysionok A., Transport Litwy w 2020 roku. Spadły obroty firm, ale liczba przedsiębiorstw pozostała stabilna, Trans.INFO, 2021.
26. Lysionok A., Litewscy przewoźnicy chcą się przenieść do Polski. Są już dla nich ulgi podatkowe, 2019 r.
27. Lysionok A., Przewoźnicy litewscy wyjeżdżają za granicę. Państwo traci miliony euro dochodów, 2021 r.
28. Lysionok A., Obciążenie podatkowe litewskich przewoźników jest zbyt duże – coraz więcej przedsiębiorców chce wyjechać za granicę, 2021 r.
29. Madras J., Zmieniona koncepcja Rail Baltica w Polsce. Nowy Przebieg i obwodnica Białegostoku, Rynek Kolejowy, 1/2021.

30. Michalek, J., Pachucki, M. i Rzeszowski, M., Polska Strefa Inwestycji – narzędzie transferu technologii dla rozwoju Przemysłu 4.0. Wnioski de lege ferenda. Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny nr 4(9)/2020.
31. Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, 2021 r.
32. Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), 2019.
33. Mitrega-Niestrój K. i Puszer B., Napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych a potencjał inwestycyjny w krajach CIVETS. Studia Ekonomiczne 226/2015.
34. Murator Plus „Obwodnice. 100 obwodnic w 10 lat – aktualności i stan realizacji programu budowy obwodnic, stan na 26.04.2021 r.
35. Narodowa strategia zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego Białorusi do 2030 roku, Rada Ministrów Republiki Białoruskiej, 2017 r.
36. Nazarczuk J., Potencjał rozwojowy a aktywność inwestycyjna województw i podregionów Polski, Wydawnictwo UWM, Olsztyn, 2013 r.
37. Opracowanie: Przegląd gospodarki Litwy, Ministerstwo Finansów Republiki Litewskiej, czerwiec 2021 - https://finmin.lrv.lt/uploads/finmin/documents/files/Ekonomikos_apzvalga_2021_birzelis.pdf
38. Opracowanie: Scenariusz rozwoju gospodarczego w latach 2021-2024, Finansów Republiki Litewskiej, czerwiec 2021 - https://finmin.lrv.lt/uploads/finmin/documents/files/ERS_aprasymas_2021_birzelis.pdf
39. Opracowanie: The Global Competitiveness Report 2019, World Economic Forum 2019 - http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf [dostęp: 19.06.2021]
40. Opracowanie: W ciągu roku Litwa straciła ponad 115 firm transportowych, Linava 2021 - <http://www.linava.lt/naujiena/per-metus-lietuva-neteko-daugiau-kaip-115-transporto-kompaniju/>
41. Parki przemysłowe i technologiczne. Pobrano z lokalizacji Polska Agencja Inwestycji i Handlu: www.paih.gov.pl/strefa_inwestora/parki_przemyslowe_i_tehnologiczne
42. Pilarska C., Wałęga G., EU factor jako determinanta napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych do Polski, Czech i Węgier. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, nr 945/2015.
43. Polska Agencja Inwestycji i Handlu. Polska Strefa Inwestycji: www.paih.gov.pl/strefa_inwestora/Polska_Strefa_Inwestycji
44. Polska Agencja Inwestycji i Handlu, Hiszpania, przewodnik po rynku, 2018 r.
45. Polska Agencja Inwestycji i Handlu, Niemcy, przewodnik po rynku”, PAIH, 2018r.
46. Polska Agencja Inwestycji i Handlu, Pobrano z lokalizacji Specjalne Strefy Ekonomiczne: www.paih.gov.pl/strefa_inwestora/sse
47. Polskie Koleje Państwowe S.A, Rail Baltica – O inwestycji, <http://www.rail-baltica.pl/o-inwestycji/>
48. Polskie Koleje Państwowe S.A., Rusza Modernizacja odcinka Czyżew-Białystok, stan na 26.06.2020r.
49. Polskie Koleje Państwowe S.A., Zarząd Linii Kolejowych w Białymstoku – stan na dzień 07.07.2021
50. Położenie szkół lub placówek PODLASIE - rspo.gov.pl.
51. Program rozwoju i utrzymania dróg krajowych w latach 2015-2020, załącznik nr 2 państwowego Programu rozwoju i utrzymania dróg krajowych, 2014 r., <https://e-seimas.lrs.lt>
52. Przegląd gospodarki Litwy i rynku nieruchomości w latach 2020-2021, In Real 2021, https://www.inreal.lt/file/1/8/4/4/Ekonomikos-ir-NT-rinkos-apzvalga-2020-2021_INREAL-Siauliu-bankas-COBALT_2021-02-09.pdf
53. Puszer B., Napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych do wybranych krajów Next 11 a potencjał inwestycyjny tych państw. Studia Ekonomiczne, nr 269/2016.
54. Puszer B. i Szewczyk, Ł., Napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych do krajów unii walutowych w Afryce a potencjał inwestycyjny tych państw. Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, nr 352/2018.
55. PwC, Podatkowe remedium. Transformacja biznesu. Rekomendacje PwC, wrzesień 2020.
56. Rada Ministrów Białorusi, Narodowy program Drogi Białorusi na lata 2021-2025, 2021 r.
57. Rada Ministrów Białorusi, Narodowy program Drogi Białorusi na lata 2021-2025, 2021 r.

- <http://www.government.by/upload/docs/file653ebd78390aa875.PDF>

58. Radio Białystok, Jeszcze w lipcu pojedziemy dwoma kolejnymi odcinkami Via Baltica, stan na 09.06.2021 r.
59. Raport Occupier Insight, Rynek magazynów i sytuacja gospodarcza w Polsce, 2020 r.
60. Raport o stanie województwa podlaskiego za 2019 rok.
61. Regionalny plan transportowy województwa podlaskiego na lata 2014-2020, 2018 r.
62. ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108.
63. ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 28 sierpnia 2018 r. w sprawie pomocy publicznej udzielanej niektórym przedsiębiorcom na realizację nowych inwestycji.
64. Rynek Infrastruktury, Obwodnica Sztabina ma wykonawcę. Budimex podpisał umowę, stan na 31.05.2021 r.
65. SpotData, Perspektywy dla inwestycji infrastrukturalnych w Trójmorzu, 2019r.
66. Stawicka M., Wspieranie bezpośrednich inwestycji zagranicznych przez zachęty inwestycyjne w wybranych krajach europejskich. Studia Ekonomiczne 214/2015.
67. Świeboda J. i inni, Transport intermodalny. Automatyzacja, technologia, infrastruktura i tabor., Polski Instytut Transportu Drogowego, 2021.
68. Szappo M., Konkurencyjność regionów Białorusi. Czynniki wzrostu efektywności, innowacje, doświadczenie i umiejętności biznesowe, Centrum badawcze IPM, Mińsk, 2014 r.
69. Tarcza Antykryzysowa PFR. Polski Fundusz Rozwoju: pfr.pl/tarcza.html
70. Tracwaskaja L.F. Gospodarka narodowa Republiki Białoruskiej. Kurs wykładowy, Uniwersytet Witebski, Witebsk 2019 r.
71. UCHWAŁA NR 116/2019 RADY MINISTRÓW z dnia 1 października 2019 r. zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia programu rozwoju pod nazwą „Program wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011–2023”;
72. UCHWAŁA NR 40/2021 RADY MINISTRÓW z dnia 25 marca 2021 r. zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia programu rozwoju pod nazwą „Program wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011–2030”.
73. Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego, Regionalna strategia innowacji województwa lubelskiego do 2030 roku, Lublin 2021 r.
74. Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego.
75. Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, Diagnoza strategiczna Województwa Podlaskiego, Białystok 2019 r.
76. Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, Podlaskie - naturalna droga rozwoju, Białystok, 2020 r.
77. Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020, 2013r.
78. Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, Wybrane aspekty obrotów z zagranicą województwa podlaskiego w kontekście przygranicznego położenia regionu, 2017r.
79. Urząd Statystyczny w Białymstoku, Atlas statystyczny województwa podlaskiego, Białystok 2018 r.
80. Urząd Statystyczny w Białymstoku, Rocznik Statystyczny Województwa Podlaskiego 2020, Białystok, 2020 r.
81. Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o wspieraniu nowych inwestycji, Dz.U. 2018 poz. 1162 (Sejm RP).
82. USTAWA z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych.
83. Ustawa z dnia 30 maja 2008 r. o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej, (Dz. U. z 2018 r. poz. 141).
84. Wawrzyniak D., Wpływ opodatkowania przedsiębiorstw na lokalizację bezpośrednich inwestycji zagranicznych w krajach Unii Europejskiej. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 2013 r.
85. Witkowski J., Zarządzanie łańcuchem dostaw: koncepcje, procedury, doświadczenia. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, 2016 r.
86. Województwo podlaskie w liczbach - polskawliczbach.pl.
87. Wrota Podlasia, Nowe tory na liniach szerokotorowych na granicy z Białorusią, stan na 5.01.2021r.

88. Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr 316/4650/2018, Regionalny plan transportowy województwa podlaskiego na lata 2014-2020, 2018 r.

89. Zarząd Województwa Podlaskiego, Raport o stanie województwa za 2019 rok, 2020 r.

Strony Internetowe

90. <http://www.bialystokonline.pl/lotnisko-na-krywlanach-byly-ambitne-plany-ale-poki-co-jest-gorzej-niz-w-radomiu,artykul,117251,1,1.html>
91. <https://www.podlaski.strazgraniczna.pl/pod/placowki/11528,Placowki-i-przejscia.html>
92. www.obserwatorium.malopolska.pl/blog/handel-zagraniczny-polsce-malopolsce-2019
93. https://infracompass.github.org/ind_country_profile/pol/#country-overview-data
94. https://infracompass.github.org/ind_country_profile/pol/
95. https://eeas.europa.eu/delegations/united-states-america/85515/infrastructure-investment-central-europe-three-seas-initiative_en
96. <https://www.pwc.pl/en/publikacje/2017/the-road-ahead-cee-transport-infrastructure-dynamics.html>
97. <https://www.rp.pl/Transport/301209888-Miliardy-euro-poplyna-na-sprawniejszy-transport.html>
98. <https://raporty.spotdata.pl/trojmorze-stan-na-16.06.2021r>
99. www.trans.info/pl/polska-logistyka-coraz-wyzej-w-rankingu-banku-swiatowego-104083
100. www.about-spain.net/travel/map.html
101. <https://www.ced.client.artisandm.com/reports/fixing-americas-roads-bridges#section1>
102. <https://www.fhwa.dot.gov/publications/publicroads/96spring/p96sp16.cfm>
103. www.fhwa.dot.gov/policyinformation/pubs/hf/pl11028/images/fig13.jpg
104. www.wrotapodlasia.pl/pl/region_i_gospodarka/gospodarka/infrastruktura/transport_kolejowy/siec_kolejowa/sieckolej.html
105. www.openrailwaymap.org/
106. <https://www.polskawschodnia.gov.pl/strony/wiadomosci/wszystkie-drogi-prowadza-na-podlasie/>
107. <https://cargotor.com/4306-2>
108. <https://aqm.by/stati/economika-tryd-buh/trudovye-resursy-belarusi-prognoz-formirovaniya-i-ispolzovaniya/>
109. https://export.by/about_belarus
110. <https://www.mitso.by/news/kafedra-logistiki-mitso-provela-ocherednoe-issledovanie-skladskoy-infrastrukturyi-v-belarusi>
111. <https://www.litrail.it/documents/10279/4262179/Intermodaliniu+traukiniu+marsrutai.jpg/fc3bc70c-1d48-4e48-8dc5-b964e6c12b83?t=1489999204000>
112. www.paih.gov.pl/strefa_inwestora/Polska_Strefa_Inwestycji
113. <https://www.axiimmo.com/>



**POLSKI
INSTYTUT
TRANSPORTU
DROGOWEGO**