

Robert Zajkowski

Wybrane aspekty wpływu budowy Portu Lotniczego Lublin na rozwój mikro i małej przedsiębiorczości w województwie lubelskim

Ekonomiczne Problemy Usług nr 63, 275-283

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

ROBERT ZAJKOWSKI

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie

WYBRANE ASPEKTY WPŁYWU BUDOWY PORTU LOTNICZEGO LUBLIN
NA ROZWÓJ MIKRO I MAŁEJ PRZEDSIĘBIORCZOŚCI
W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM

1. Znaczenie mikro i małej przedsiębiorczości w gospodarce

We współczesnej gospodarce wolnorynkowej, przy względnie szerokiej dostępności klasycznych czynników wytwórczych, szczególną rolę odgrywa przedsiębiorczość jako specyficzny rodzaj zasobów znajdujących się w dyspozycji społeczeństw. Przedsiębiorczość wywiera niebagatelny wpływ na rozwój gospodarczy oraz szeroko rozumiane bogactwo krajów (ekonomiczne, kulturowe, społeczne, cywilizacyjne, antropologiczne itp.). Pojęcie to szerzej w rozważaniach ekonomistów pojawiło się stosunkowo późno, mimo że znane było od XVII wieku. Powodem były trudności w zdefiniowaniu jego istoty¹. Współcześnie szczególne znaczenie dla gospodarek ma przedsiębiorczość „uprawiana” przez podmioty mikro, małe i średnie, określane jako sektor MŚP². To te podmioty, działając zazwyczaj na rynkach lokalnych, silnie oddziałują na procesy gospodarcze w skali makroekonomicznej. Dzięki swojemu rozdrobieniu i niezależności podmioty tego rodzaju przesądzają o decentralizacji gospodarki i wprowadzają ją na tory gospodarki rynkowej³. Ponadto mikro, małe i średnie podmioty ze względu na niewielką skalę dzia-

¹ R. Gabryszak, *MŚP w teoriach ekonomicznych*, w: *Ekonomia menedżerska dla MŚP w teorii i praktyce*, red. S. Piocha, R. Gabryszak, Difin, Warszawa 2008, s. 12.

² W Polsce najczęściej stosowane są kryteria klasyfikacji przedsiębiorstw według wielkości zgodnie z Rekomendacją Komisji Europejskiej z maja 2003 (2003/361/EC). Por. http://ec.europa.eu/enterprise/enterprise_policy/sme_definition/sme_user_guide_pl.pdf, 26.02.2010.

³ M. Strużycki, *Małe i średnie przedsiębiorstwa w gospodarce regionu*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2004, s. 19.

łałości łatwiej adaptują się do zmiennych warunków w ich bezpośrednim otoczeniu, stając się tym samym pewnego rodzaju buforem absorbującym szoki koniunkturalne⁴. Wśród szeroko omawianych w literaturze czynników rozwoju MŚP znajdują się uwarunkowania lokalne⁵. Stąd też w dalszej części artykułu szczególna uwaga będzie poświęcona lokalnym determinantom rozwoju MŚP, poprzez które rozumieć należy działania związane z lokalną infrastrukturą ekonomiczną i społeczną, możliwość kooperacji podmiotów gospodarczych w danym układzie lokalnym, lokalny rynek zbytu oraz lokalne zasoby pracy⁶. W szczególności zaprezentowane zostały wybrane wyniki badań bezpośrednich⁷, których celem było zbadanie wpływu budowy Portu Lotniczego Lublin w Świdniku na lokalną przedsiębiorczość i wybrane aspekty funkcjonowania oraz plany przedsiębiorców.

2. Wybrane kierunki wpływu Portu Lotniczego Lublin na sektor MŚP województwa lubelskiego

Badania bezpośrednie ukierunkowane na zdefiniowanie pośrednich, bezpośrednich oraz indukowanych wpływów wynikających z faktu budowy portu lotniczego zostały przeprowadzone w okresie od stycznia do marca 2010 roku. Obszar geograficzny badań ograniczony został do podmiotów prowadzących działalność operacyjną na terenie województwa lubelskiego. Wstępnie do badań wytypowanych zostało prawie 500 przedsiębiorstw prowadzących działalność na terenie tego województwa bez względu na lokalizację ich głównej siedziby. Dokonując wyboru celowej próby, posłużono się dwoma głównymi kryteriami. Po pierwsze, typowano jednostki, które powinny być zainteresowane budową lotniska, po drugie, selekcjonowano te podmioty, których lokalizacja geograficzna wskazywała na możliwość osiągnięcia korzyści z faktu budowy portu lotniczego. Przedsiębiorstwa uczestniczące w badaniach wybrane zostały za pomocą metody nieprobabilistycznej⁸, polegającej na celowym wyborze jednostek, które określane są jako próba ekspercka⁹. Głównym powodem zastosowania tego rodzaju podejścia był zamiar dokonania wyboru

⁴ G. Michalczuk, J. Michałó, J. Sikorki, *Rola sektora bankowego w rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce*, Wyd. Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok 2006.

⁵ Por. R. Borowiecki, B. Siuta-Tokarska, *Problemy funkcjonowania i rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce. Synteza badań i kierunki działania*, Difin, Warszawa 2008.

⁶ K. Safin, *Uwarunkowania rozwoju przedsiębiorczości – próba systematyzacji*, w: *Uwarunkowania przedsiębiorczości*, red. K. Jaremczuk, Państwowa Wyższa Szkoła Zarządzania w Tarnobrzegu, Tarnobrzeg 2004, s. 48.

⁷ Wyniki badań pochodzą z szerszego projektu badawczego „EURO-Lotnisko 2012”, współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego.

⁸ *Badania rynkowe i marketingowe*, red. J. Kramer, PWE, Warszawa 1994, s. 218.

⁹ C. Frankfort-Nachmias, D. Nachmias, *Metody badawcze w naukach społecznych*, Wyd. Zysk i S-ka, Poznań 2001, s. 199.

jednostek posiadających szczególne uprawnienia do wypowiedzania się w ściśle określonych obszarach problemowych, potrafiących ocenić wybrane czynniki, motywacje, przesłanki i zależności. Ostatecznie badania (po redukcji) przeprowadzone zostały na próbie liczącej 396 podmiotów gospodarczych tworzących sektor MŚP.

W procesie analizy bezpośrednich czynników wpływu lotniska na przedsiębiorczość podzielono podmioty gospodarcze na dwie grupy:

- jednostki planujące uczestnictwo w budowie infrastruktury lotniskowej,
- podmioty zainteresowane prowadzeniem działalności gospodarczej w ramach infrastruktury powstałej w wyniku realizacji przedsięwzięcia.

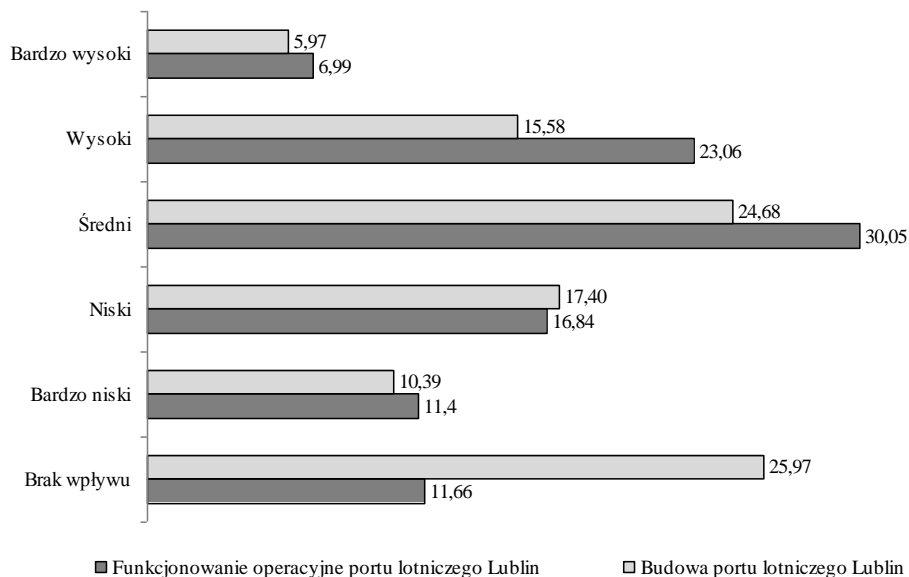
W takim ujęciu efekty bezpośrednie uzyskiwane przez te podmioty (*direct impact*) będą w jakiejś części związane z funkcjonowaniem portu lotniczego (na przykład operatorzy portów lotniczych, przewoźnicy lotniczy, przedsiębiorstwa prowadzące obsługę naziemną i techniczną, organy kontroli ruchu lotniczego, firmy spedycyjne i kurierskie, koncesjonariusze prowadzący działalność na terenie portu lotniczego itp.)¹⁰.

W początkowej fazie badań jednostki zostały poproszone o ogólną ocenę *a priori* budowy oraz funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na przedsiębiorczość i rozwój przedsiębiorczości.

Zgodnie z oczekiwaniami przedsiębiorcy najczęściej oceniali oddziaływanie jako średnie. Notę tę wystawiło odpowiednio 24,68% badanych skazujących na fazę budowy lotniska i 30,05% – wskazujących na funkcjonowanie operacyjne portu lotniczego.

Największą dysproporcję w postrzeganiu oddziaływania zaobserwowano przy kategorii „brak wpływu”. Nieomal 26% badanych wskazało, że etap budowy nie będzie wywierał na nie żadnego poprzedsiębiorczego oddziaływania, natomiast nieco poniżej 12% badanych nie oczekuje implikacji związanych z faktem funkcjonowania lotniska. Różnice wynikały zapewne ze sposobu postrzegania tych dwóch faz rozwoju lotniska. Otóż o ile przedsiębiorcy mają świadomość, że na etapie budowy korzyści będą osiągały nieliczne podmioty, którym uda się włączyć do procesów przygotowawczych, o tyle korzystanie z portu jako węzła komunikacji jest sprawą otwartą i nieograniczoną. Dlatego też zapewne mniej sceptycyzmu okazują wobec efektów związanych z funkcjonowaniem lotniska w porównaniu z fazą jego budowy.

¹⁰ Oddziaływanie Regionalnego Portu Lotniczego Kielce na gospodarkę miasta Kielce i regionu świętokrzyskiego, raport, http://www.um.kielce.pl/pl/regionalny_port_lotniczy_kielce, s. 37.



Rys. 1. Wpływ budowy i funkcjonowania lotniska Lublin na sektor MŚP [%]

Źródło: pracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

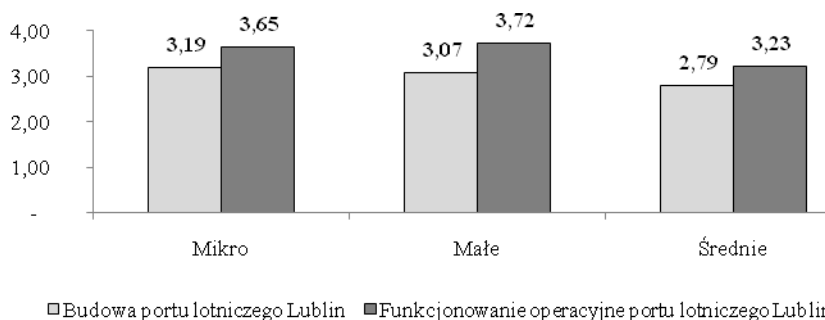
Analizując informacje przedstawione na rysunku 1, nie sposób pominąć prawidłowości wskazującej, że większy odsetek badanych dostrzega średnie, wysokie i bardzo wysokie korzyści płynące z funkcjonowania lotniska w porównaniu z etapem jego budowy.

Przeciętny poziom różnic w postrzeganiu siły wpływu wynikającej z etapu budowy i funkcjonowania portu lotniczego został zmierzony poprzez zakodowania parametrów jakościowych do skali porządkowej opisanej liczbowo¹¹, w taki sposób, że kategoria „brak wpływu” otrzymała notę 1, natomiast parametr: „bardzo wysoki wpływ” – notę 6. Pozwoliło to na wyznaczanie średniej ważonej¹² oceny dla podmiotów mikro, małych i średnich.

Analiza potwierdziła wskazaną wcześniej prawidłowość, to znaczy niezależnie od rodzaju podmiotu (mikro, małe, średnie), przeciętne noty wystawione dla oddziaływań związanych z funkcjonowaniem lotniska okazały się wyższe od not przyznanych fazie budowy.

¹¹ W. Mendenhall, R.J. Beaver, B.M. Beaver, *Introduction to Probability and Statistics*, „Duxbury Press” 2005, s. 26.

¹² Obliczona została średnia arytmetyczna dla szeregu rozdzielczego punktowego, określaną jako średnia ważona, por. M. Sobczyk, *Statystyka*, WN PWN, Warszawa 1997, s. 31–32.

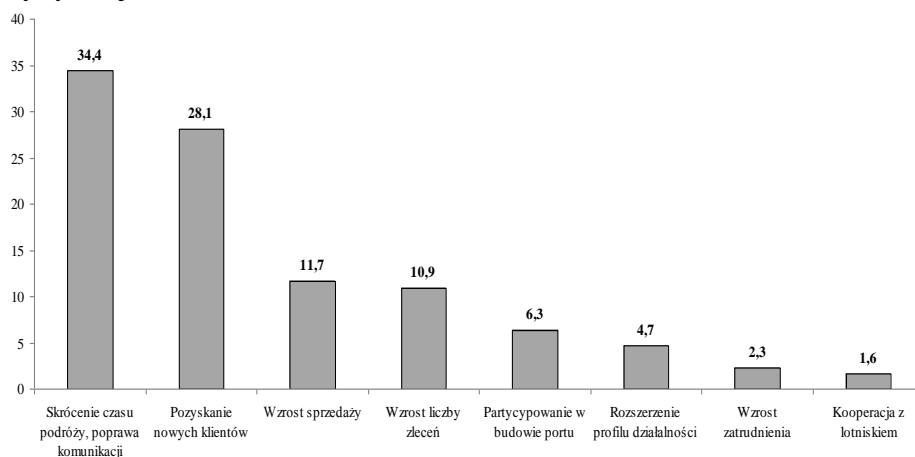


Rys. 2. Ocena wpływu budowy i funkcjonowania lotniska Lublin przez podmioty mikro, małe i średnie

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Zauważalna jest ponadto tendencja, że im większe przedsiębiorstwo, tym gorzej został przez nie oceniony wpływ wynikający z faktu budowy lotniska. Średnia ocena wystawiona przez cały sektor MŚP wyniosła odpowiednio 3,11 dla etapu budowy i 3,62 dla fazy eksploatacyjnej.

Badane podmioty sektora MŚP dokonały także swobodnej oceny charakteru potencjalnego wpływu portu lotniczego na ich funkcjonowanie. Wśród bezpośrednich oddziaływań analizowane jednostki najczęściej wskazywały na ułatwienia związane z transportem ludzi i towarów (34,4%). Na kolejnym miejscu znalazły się oczekiwania związane z możliwościami pozyskania nowych klientów (wskazania tego rodzaju dominowały u przedstawicieli branży hotelarsko-wypoczynkowej oraz turystycznej) – 28,1%.

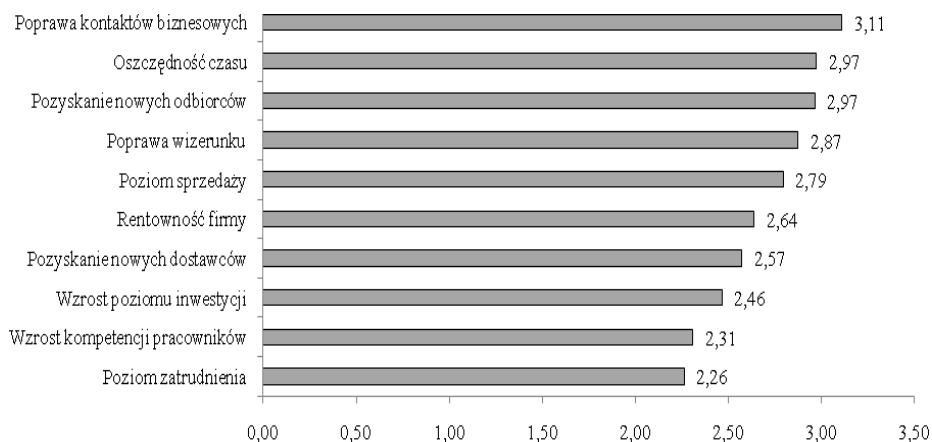


Rys. 3. Bezpośrednie formy oddziaływania lotniska na przedsiębiorstwa [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Istotnie mniejszy odsetek wskazał na wzrost wartości sprzedaży i wzrost liczby pozyskanych, nowych zleceń – odpowiednio 11,7% i 10,9%. Możliwość partycypowania w budowie portu, konieczność rozszerzenia działalności (zmiana profilu), wzrost zatrudnienia oraz kooperacja z portem lotniczym wskazywane były odpowiednio przez mniej niż 7% badanych. Generalnie więc można ocenić, że oddziaływanie lotniska na lokalne procesy gospodarcze wiąże się z jego rolą jako centrum podwyższonej aktywności ekonomicznej¹³.

Badane podmioty zostały poproszone również o zajęcie stanowiska w kwestii wpływu procesu budowy oraz funkcjonowania lotniska na ich własną działalność. Analizie poddanych zostało dziesięć zmiennych (rysunek 4), wobec każdego z nich respondent mógł zająć jedno z pięciu stanowisk reprezentujących subiektywne postrzeganie siły jego oddziaływania: brak korzyści – 1, niewielkie korzyści – 2, średnie korzyści – 3, istotne korzyści – 4 i znaczące korzyści – 5. Stosowne obliczenia ukazały, że zaledwie jedna zmienna oceniona została przez badanych jako wywołująca potencjalne korzyści większe niż przeciętne (średnia skali wyniosła 3,0). Przedsiębiorcy sektora MŚP, nadając notę 3,11, ocenili, że budowa lotniska spowoduje poprawę jakości kontaktów biznesowych.



Rys. 4. Siła wpływu lotniska w wybranych funkcjonalnych obszarach przedsiębiorstw

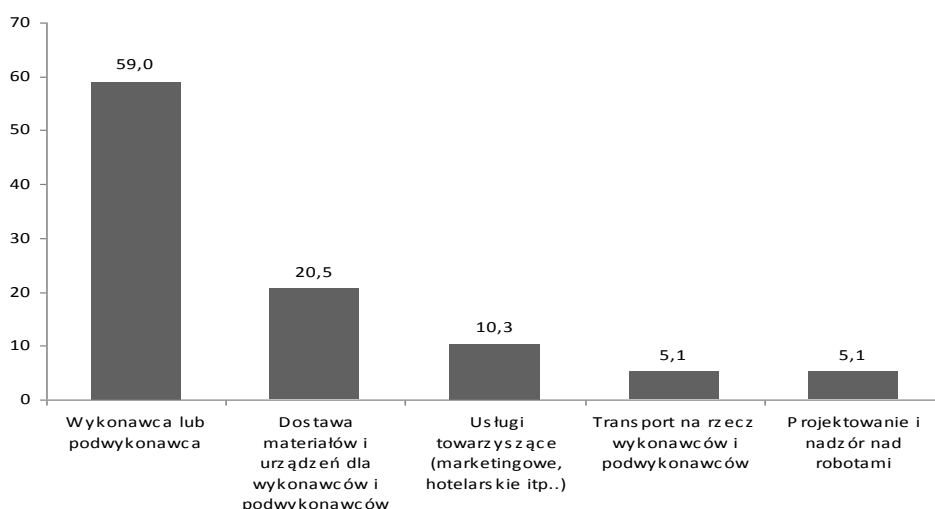
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Badani przeciętnie korzystnie ocenili implikacje płynące z lotniska na oszczędność czasu (czasu podróży) oraz pozyskanie nowych odbiorców (2,97). Powyższe wyniki zdają się więc korespondować z analizowanymi uprzednio swo-

¹³ Por. *Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego Poznań-Ławica na rozwój miasta i regionu*, Poznań 2005, s. 18.

bodnymi wskazaniami przedsiębiorców, gdzie również kluczowe były kwestie związane z logistyką i czasem podróżowania oraz pozyskiwaniem nowych klientów. Inne rozpatrywane czynniki ocenione zostały poniżej średniej.

Interesujących wyników dostarczyły badania przeprowadzone wśród podmiotów deklarujących potencjalną chęć i możliwość uczestnictwa w budowie lotniska. Dominujący okazał się udział podmiotów planujących grać rolę wykonawcy lub podwykonawcy – 59% badanych.

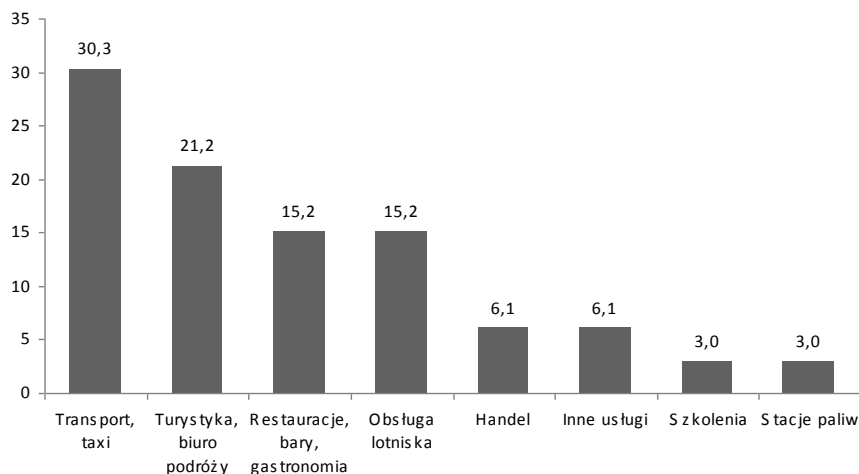


Rys. 5. Formy uczestnictwa w procesie budowy infrastruktury lotniskowej [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Funkcję dostawcy materiałów, półproduktów, produktów oraz maszyn i urządzeń dla wykonawców oraz podwykonawców planuje pełnić 20,5% respondentów, a 10,3% zamierza świadczyć usługi wspomagające na rzecz wykonawców i podwykonawców (głównie hotelarskie oraz promocyjno-informacyjne), po 5,1% wyraża zainteresowanie graniem roli projektanta i nadzorca procesów budowlanych oraz świadczeniem usług transportowych dla firm budowlanych.

Analogicznie poproszono także podmioty zainteresowane prowadzeniem biznesu w ramach infrastruktury lotniskowej i okołolotniskowej o wskazanie form swojej aktywności. Najwyższy odsetek badanych wyraził zainteresowanie świadczeniem usług transportowych na rzecz lotniska, podróżnych oraz firm współpracujących (30,3%). Nieznacznie ponad 21% planuje intensyfikację świadczenia usług z zakresu turystyki, informacji turystycznej i ofert turystycznych typu *last minute*.



Rys. 6. Formy współpracy w powiązaniu z infrastrukturą lotniska [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Prowadzeniem różnych form gastronomii zainteresowanych było 15,2% badanych. Identyczny odsetek wyraził chęć współpracy przy obsłudze lotniska (na przykład sprzątanie, ochrona mienia, zagospodarowanie zieleni itp.). Organizacją działalności handlowej, sprzedażą paliw płynnych, szkoleniami i innymi rodzajami usług zainteresowanych było odpowiednio mniej niż 7% badanych.

Podsumowanie

Zaprezentowane wyniki wskazują, że według opinii przedsiębiorców budowa infrastruktury lotniczej w ograniczonym zakresie, lecz jednak stanowi katalizator rozwoju lokalnej przedsiębiorczości. Większość badanych dostrzega zarówno w procesie budowy lotniska (74% oceniło wpływ na co najmniej niski), jak i jego funkcjonowania (89% oceniło wpływ na co najmniej niski) pozytywne dla siebie aspekty oddziaływania. Oczywiście oceniana *ex ante* skala ich postrzegania jest bardzo zróżnicowana.

Rozwój infrastruktury ma szczególne znaczenie dla tych jednostek, które wykorzystując ją, zamierzają realizować przynajmniej część swoich procesów biznesowych. Reasumując, mimo wszystko można pozytywnie ocenić, że gdy średnia ocena wpływu lotniska wystawiona przez całą badaną próbę MŚP wyniosła 2,69, to podmioty deklarujące uczestnictwo w budowie oceniły wpływ na ocenę 2,95, a jednostki planujące prowadzić działalność w oparciu o infrastrukturę portu nadały jeszcze wyższą notę, wynoszącą 3,23. Mimo że przeciętne oceny nie kształtują się na szczególnie wysokim poziomie, wskazują jednak, że zasadne jest realizowanie

inwestycji lokalnych związanych z rozwojem infrastruktury. Szczególnie jest to uzasadnione, gdy analogicznie jak w analizowanym wypadku, budowa portu lotniczego będzie miała skutki nie tylko *stricte* przedsiębiorcze, ale jednocześnie będzie sprzyjała realizacji wielu celów społecznych.

**EINIGE ASPEKTE DER ERRICHTUNG
DER FLUGHAFENINFRASTRUKTUR LUBLIN AUF DIE ENTWICKLUNG
DER KLEIN- UND KLEINSTUNTERNEHMEN
IM WOIWODSCHAFT LUBLIN**

Zusammenfassung

Der Artikel beschreibt die Probleme, die mit den Auswirkungen des Baus eines Flughafens Lublin in Unternehmertum gehört. Angeführt von Forschungsergebnissen, die die allgemeine Wahrnehmung der Flughafen als Katalysator für die lokalen Unternehmertums zeigen. Es identifiziert die Vorteile, die teilnehmenden Unternehmen in den Bau des Flughafens zu erreichen. Es zeigt auch die Vorteile, die aus der Zusammenarbeit von Unternehmen aus dem Flughafen. Wurde auch deren Beurteilung ihrer Bedeutung in den Prozess der Schaffung unternehmerischen Verhaltens durchgeführt.

Übersetzt von Robert Zajkowski