



ATRAKCYJNOŚĆ INWESTYCYJNA

WOJEWÓDZTW I PODREGIONÓW POLSKI 2005

Opracowanie pod redakcją

Tomasza Kalinowskiego

Autorzy:

Anna Hildebrandt

Tomasz Kalinowski

Marcin Nowicki

Przemysław Susmarski

Maciej Tarkowski

Ekspertyza wykonana na zlecenie Banku Gospodarstwa Krajowego
oraz dofinansowana przez:

- Polską Agencję Informacji i Inwestycji Zagranicznych
- Siemens Sp. z o.o.
- Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
- Fundację Konrada Adenauera



Konrad
-Adenauer-
Stiftung

Druk publikacji w ramach projektu
z Fundacją Konrada Adenauera

Redakcja

Tomasz Kalinowski

Zespół autorski:

Anna Hildebrandt
Tomasz Kalinowski
Marcin Nowicki
Przemysław Susmarski
Maciej Tarkowski

Wydawca

© Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową
80-227 Gdańsk, ul. Do Studzienki 63
tel. (0-58) 524 49 00
fax (0-58) 524 49 08
ibngr@ibngr.edu.pl
www.ibngr.edu.pl

ISBN 83-89443-53-8

CIP – Biblioteka Narodowa

Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2005
pod red. Tomasza Kalinowskiego;
[zespół aut. Anna Hildebrandt et al.]
Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2005



SPIS TREŚCI

1. Wstęp	5
2. Metodyka badania	9
2.1. Atrakcyjność inwestycyjna – definicja pojęcia.....	9
2.2. Wieloaspektowy charakter atrakcyjności inwestycyjnej.....	10
2.3. Podregiony i województwa jako podstawowe jednostki badawcze	12
2.4. Charakterystyka wykorzystanych danych.....	13
2.5. Metoda oceny atrakcyjności inwestycyjnej.....	14
3. Grupy czynników atrakcyjności inwestycyjnej	
w ujęciu regionalnym	19
3.1. Dostępność transportowa.....	19
3.2. Zasoby pracy.....	21
3.3. Chłonność rynku instytucjonalnego.....	24
3.4. Infrastruktura gospodarcza.....	25
3.5. Infrastruktura społeczna.....	27
3.6. Poziom rozwoju gospodarczego.....	29
3.7. Stan środowiska.....	30
3.8. Poziom bezpieczeństwa powszechnego.....	32
3.9. Aktywność województw wobec inwestorów.....	33
4. Atrakcyjność inwestycyjna podregionów	37
4.1. Działalność przemysłowa.....	37
4.2. Działalność usługowa.....	44
4.3. Działalność zaawansowana technologicznie.....	54
5. Atrakcyjność inwestycyjna województw	63



1. Wstęp

Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową (IBnGR) po kilkuletniej przerwie ponownie podejmuje problematykę przestrzennego zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej Polski. W minionych latach¹ zespół pod kierunkiem K. Gawlikowskiej-Hueckel wypracował znany i ceniony na rynku produkt, który kontynuujemy i wzbogacamy nowym podejściem. Metodyka rankingów atrakcyjności inwestycyjnej regionów europejskich uległa znacznemu rozwojowi² w ostatnich kilku latach. Ożywiona działalność inwestorów zagranicznych w Polsce i towarzysząca temu nowa wiedza oraz kryteria, którymi się kierują potencjalni inwestorzy zagraniczni w Polsce uległy również ewolucji. Możliwość wywiadów z menedżerami firm z udziałem kapitału zagranicznego, analiza kilkuset zapytań o potencjalne lokalizacje przyszłych inwestycji w Polsce³ wraz z wypracowaną wcześniej metodyką oraz nowym podejściem badawczym wymienionych rankingów dały podstawę do konstrukcji nowego rankingu przestrzennego zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej Polski (PZAIP).

Podstawowe nowe założenia metodyczne badania PZAIP uwzględniają następujące działania:

1. Syntetycznej ocenie atrakcyjności poddaliśmy nie tylko 16 województw, ale również podregiony w trzech oddzielnych kategoriach: dla działalności produkcyjnej, świadczenia usług oraz prowadzenia działalności zaawansowanej technologicznie. Uznaliśmy, że ocena pierwsza (województwa) to najbardziej

¹ IBnGR, *Mapa ryzyka inwestycyjnego, Ranking krajów, województw i branż*, Warszawa-Gdańsk, 1994-1998. Łącznie 8 edycji, w tym najbardziej interesująca nas tu część regionalna pod kierunkiem K. Gawlikowskiej-Hueckel oraz K. Gawlikowska-Hueckel (red.), IBnGR, *Atrakcyjność inwestycyjna województw Polski, Polska Regionów*, nr 13, Gdańsk 2000.

² Por. następujące prace:

- *Die Bundesländer im Standortwettbewerb* (Bertelsmann 2001), *Zukunftsatlas 2004*, (Prognos AG, 2004).
- *Deutsche Grossstädte im Vergleich* (IW Consult GmbH, Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft, WirtschaftsWoche, 2004).
- *Eldorado Europa: Die Topstandorte für die Industrie, für Dienstleister, für Hightechs*, Contor Consulting, ManagerMagazin, 2004.
- *Bundesländer-Ranking*, (IW Consult GmbH, Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft, WirtschaftsWoche, 2004).

³ Możliwość taka zaistniała w wyniku pracy kierownika projektu jako radcy w Wydziale Ekonomiczno-Handlowym Ambasady RP w Berlinie w latach 1998-2005.



- uśredniona miara atrakcyjności, podczas gdy kolejne rankingi (podregionów) dostarczą szczegółowej wiedzy o zróżnicowanej atrakcyjności Polski dla różnorodnych grup przedsiębiorczości. Podejście takie jest również stosowane w nowszych rankingach porównujących regiony w rozszerzonej UE.
2. Uznaliśmy, że na atrakcyjność inwestycyjną regionu wpływa suma atrakcyjności endogenicznej regionu oraz kwantyfikowalny i mający przełożenie na przyszłe inwestycje wysiłek „organiczny” i promocyjny regionu podejmowany przez same województwa wobec potencjalnych inwestorów. W ocenie tej posłużyliśmy się nowatorskim podejściem, łącząc ocenę aktywności województwa z perspektywy zewnętrznej - kraju-dawcy kapitału zagranicznego oraz najbardziej syntetycznej oceny wysiłku władz regionu wobec inwestora, którym w zgodnej ocenie wielu ekspertów jest liczba i jakość lokalizacji pod przyszłe inwestycje przygotowane przez region. Aktywności regionu wobec potencjalnego inwestora nadaliśmy też stosunkowo wysoką wagę, co wynika z naszych wywiadów z inwestorami, którzy wobec porównywalnych lokalizacji, kierowali się tam, gdzie aktywność samorządów stworzyła im najlepsze szanse rozwoju.
 3. Dokonaliśmy zmian wag czynników atrakcyjności inwestycyjnej, co jest logiczną konsekwencją naszej akcesji do UE, zmian struktury geograficznej naszego handlu zagranicznego oraz mocno akcentowanej przewagi komparatywnej Polski w dziedzinie kapitału ludzkiego („dobry i nadal stosunkowo tani”). Zmiany te miały największy wpływ na grupy czynników: „dostępność transportowa”, „zasoby pracy”.

Ostatecznym produktem PZAIP jest ranking 16 województw oraz TOP TEN polskich podregionów w trzech osobnych kategoriach. Jest to więc podejście nowatorskie, które w naszym założeniu, możliwie najpełniej powinno odpowiadać na pytania o zróżnicowany obraz atrakcyjności inwestycyjnej polskich regionów. Nasze badanie będziemy realizować w cyklu corocznym, dokonując każdorazowo stosownych porównań i analizując zmiany pozycji województw i podregionów.



Niniejsze badanie zostało zrealizowane przez zespół autorski IBnGR. Powstało ono na zlecenie Banku Gospodarstwa Krajowego przy współpracy z PAIiIZ. Badanie było współfinansowane również przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego oraz Siemens Sp. z o.o. Konferencja i publikacja niniejszego raportu była możliwa dzięki współpracy IBnGR z Fundacją Konrada Adenauera. Autorzy składają niniejszym serdeczne podziękowania następującym osobom i instytucjom za wsparcie finansowe tego przedsięwzięcia:

- Pani Wiceprezes Irenie Herbst oraz Panu Dyrektorowi Markowi Szczepańskiemu z Banku Gospodarstwa Krajowego
- Panu Prezesowi Andrzejowi Zdebskiemu, Panu Wiceprezesowi Sebastianowi Mikoszowi, Panu Dyrektorowi Robertowi Segesowi z Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych
- Pani Dagmarze Mliczyńskiej-Hajdzie, Dyrektor Departamentu Polityki Regionalnej oraz Panu Romanowi Chmielewskiemu, Rady Ministra w tymże Departamencie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego
- Panu Prezesowi Peter Baudrexl oraz Pani Dyrektor Ewie Mikos z Siemens Sp. z o.o.
- Panom Dyrektorowi Stephan Raabe oraz Panu Falk Altenberger z Fundacji Konrada Adenauera.



2. Metodyka badania

2.1. Atrakcyjność inwestycyjna – definicja pojęcia

Wybór metody zastosowanej w niniejszym opracowaniu jest pochodną celu opracowania (ocena atrakcyjności inwestycyjnej), przyjętej definicji zjawiska, podstawowej jednostki badawczej oraz charakteru i jakości dostępnych danych. W sposób syntetyczny, atrakcyjność inwestycyjną rozumieć można w kategoriach „zdolności skłonienia inwestorów do wyboru regionu jako miejsca lokalizacji inwestycji”⁴. Tak przyjęta definicja pozwala na wynikową ocenę atrakcyjności inwestycyjnej przez pryzmat wielkości poniesionych nakładów⁵. Podejście to nie daje jednak możliwości analizy poszczególnych czynników decydujących o sukcesie bądź porażce danego obszaru. Dlatego też, w niniejszym opracowaniu, położono nacisk na zbadanie składowych atrakcyjności inwestycyjnej. Wyniki tych badań z jednej strony powinny ułatwić potencjalnym inwestorom dopasowanie profilu swoich oczekiwań do profilu atrakcyjności poszczególnych badanych obszarów, a z drugiej dostarczyć władzom samorządowym informacji dotyczących słabych i mocnych stron atrakcyjności inwestycyjnej badanych regionów i podregionów.

Zdolność skłonienia do inwestycji, będąca istotą atrakcyjności inwestycyjnej, w niniejszym opracowaniu rozumiana jest jako kombinacja korzyści lokalizacji możliwych do osiągnięcia w trakcie prowadzenia działalności gospodarczej i wynikających ze specyficznych cech obszaru, w którym działalność ma miejsce. Korzyści te określane są mianem czynników lokalizacji. O atrakcyjności inwestycyjnej danego obszaru decyduje zatem kombinacja czynników lokalizacji. Obszary oferujące optymalną kombinację czynników lokalizacji są atrakcyjne inwestycyjnie, gdyż pozwalają na redukcję nakładów inwestycyjnych i bieżących kosztów funkcjonowania

⁴ K. Gawlikowska-Hueckel, S. Umiński, 2000, *Ocena konkurencyjności województw*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk s. 7.

⁵ Kryterium to, mimo swej prostoty i pozornej oczywistości, ma jednak wadę – nie uwzględnia bowiem rodzaju inwestycji. Kryterium to premiuje działalności kapitałochłonne, podczas gdy większą wartość dodaną i pozafinansowe korzyści dla rozwoju obszaru, w którym zlokalizowana jest inwestycja przynieść może działalność wiedzochłonna.



przedsiębiorstwa, ułatwiając maksymalizację zysków i zmniejszając ryzyko niepowodzenia inwestycji. Tak rozumiana atrakcyjność inwestycyjna jest przedmiotem analizy przeprowadzonej w niniejszym opracowaniu.

2.2. Wieloaspektowy charakter atrakcyjności inwestycyjnej

Różnorodność i specyfika działalności gospodarczej powoduje, że w zależności od jej rodzaju, branży, a nawet sposobu funkcjonowania poszczególnych przedsiębiorstw preferowane są różne czynniki lokalizacji. Nie można zatem mówić o absolutnej atrakcyjności inwestycyjnej obszarów. Jest ona uzależniona od popytu na dane czynniki lokalizacji, a popyt ten zależy od wielkości i struktury inwestycji⁶. Rzeczywista atrakcyjność inwestycyjna danego obszaru może być więc określona jedynie dla przypadku konkretnej inwestycji w określonym momencie czasu. Nie mniej dla pewnych rodzajów działalności gospodarczej, zidentyfikować można uniwersalne czynniki lokalizacji. Nie wyczerpują one całego spektrum poszukiwanych przez inwestorów walorów, ale pozwalają za to, w sposób przybliżony, określić atrakcyjność inwestycyjną badanych obszarów z punktu widzenia poszczególnych rodzajów działalności. Tak wyznaczona atrakcyjność nie określa w sposób deterministyczny wielkości strumienia inwestycji, a wskazuje raczej na prawdopodobieństwo skłonienia inwestora do lokalizacji danej działalności na danym obszarze. Trzeba pamiętać, że na decyzję lokalizacyjną, oprócz czynników obiektywnych wpływają również subiektywne, zależne od systemu wartości decydentów, ich wiedzy, a także obrazu kształtowanego przez media.

W niniejszym opracowaniu dokonano próby oceny atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności przemysłowej, usługowej i zaawansowanej technologicznie. Przeprowadzona ocena rozpatruje czynniki lokalizacji istotne przede wszystkim z punktu widzenia inwestorów zagranicznych. Podejście takie jest uzasadnione, gdyż ich udział w inwestycjach ogółem w Polsce sięga 40 proc., w szeroko rozumianym przemyśle przekracza 50 proc., a w przetwórstwie przemysłowym stanowi ponad 70 proc. nakładów

⁶ Zmiany w strukturze popytu na poszczególne czynniki lokalizacji następują w związku z dyfuzją innowacji technicznych (np. rozwój kolei, lotnictwa, technologii informatycznych) jak i mogą być wynikiem ważnych przemian społecznych i gospodarczych (np. transformacja ustrojowa, rozszerzenie UE).



inwestycyjnych. Inwestycje zagraniczne z reguły są duże i skoncentrowane przestrzennie, przez co w istotny sposób wpływają na rozwój regionalny i kształtują przestrzenną strukturę gospodarki kraju. Atrakcyjność dla działalności przemysłowej określona została pod kątem inwestycji w branżach praco- i kapitałochłonnych. To one dominowały w okresie transformacji ustrojowej. Obecnie ich znaczenie maleje, ale nadal stanowią istotne źródło kapitału inwestycyjnego. Atrakcyjność inwestycyjna dla działalności usługowej uwzględnia jedynie czynniki istotne dla lokalizacji usług zorientowanych na obsługę sektora instytucjonalnego (głównie biznesu). Po akcesji Polski do UE obserwuje się wzrost nakładów inwestycyjnych w tym zakresie. W szczególności dotyczy to podmiotów zajmujących się *outsourcingiem* procesów gospodarczych, a więc księgowością, zarządzaniem zasobami ludzkimi, zdalną obsługą klienta czy obsługą transakcji⁷. Atrakcyjność inwestycyjna dla działalności zaawansowanej technologicznie oceniona została pod kątem czynników lokalizacji istotnych dla przemysłowych branż wysokiej techniki, działalności usługowych generujących innowacje (sektor badawczo-rozwojowy) i działalności usługowych wykorzystujących innowacje we wczesnych etapach ich dyfuzji (np. usługi medyczne). Ten sektor usług również zaczął rozwijać się w Polsce, o czym świadczą zlokalizowane już centra badawczo-rozwojowe międzynarodowych korporacji. Szanse dalszego rozwoju, z uwagi na dobry dostęp do wykwalifikowanej kadry, określane są jako dobre⁸.

Oceny atrakcyjności inwestycyjnej dla poszczególnych rodzajów działalności dokonano przy uwzględnieniu kombinacji czynników lokalizacji specyficznych dla przemysłu, usług i działalności zaawansowanej technologicznie. Na podstawie analizy grupy najbardziej uniwersalnych czynników lokalizacji opracowano również syntetyczną ocenę atrakcyjności inwestycyjnej województw.

⁷ McKinsey&Company i Polska Rada Biznesu, 2003, *Polska – centrum usług dla Europy? Nowe Szanse inwestycji zagranicznych w Polsce*, Warszawa.

⁸ *Ibidem*.



2.3. Podregiony i województwa jako podstawowe jednostki badawcze

Analiza atrakcyjności inwestycyjnej dokonana została w dwóch różnych skalach przestrzennych – podregionalnej i wojewódzkiej. O doborze tych skal zdecydowały cztery powody. Po pierwsze, badanie atrakcyjności inwestycyjnej województw dotyczy obszarów, względem których sprawowana jest władza samorządu wojewódzkiego. Do zadań tego szczebla administracji samorządowej należy przede wszystkim kreowanie strategii rozwoju społeczno-gospodarczego i prowadzenie polityki rozwoju województwa. Wzmacnianie atrakcyjności inwestycyjnej jest jednym z elementów tej polityki.

Po drugie, województwa są obszarami, względem których prowadzona jest polityka regionalna UE. Wspiera ona przedsięwzięcia, które również mają wpływ na kształtowanie atrakcyjności inwestycyjnej – np. poprzez rozwój infrastruktury transportowej czy zasobów ludzkich.

Po trzecie, ze względu na zróżnicowanie wielkości województw i ich duże dysproporcje wewnętrzne, wyniki badań odnoszące się do tego poziomu, w szczególności zaś do regionów największych, takich jak województwo mazowieckie i wielkopolskie, są uśrednione i nie oddają skali tych dysproporcji. Jest to główny powód przeprowadzenia analizy atrakcyjności inwestycyjnej podregionów. Pozwala ona na uzyskanie bardziej precyzyjnego obrazu zjawiska. Między innymi uwypukla duże zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej w układzie centra – peryferie, wyraźnie zarysowującym się w przypadku regionów, których ośrodkami są największe polskie miasta.

Po czwarte, analiza przeprowadzona na szczeblu podregionów dostarcza wojewódzkim władzom samorządowym informacji przydatnych w kształtowaniu wewnątrzregionalnej polityki rozwoju.

O ile, analizując atrakcyjność inwestycyjną województw, nie dokonano żadnych modyfikacji kształtu badanych jednostek przestrzennych, o tyle w przypadku podregionów pewne zmiany były konieczne. Dla potrzeb badania, sześć największych miast – Kraków, Łódź, Poznań, Trójmiasto, Warszawę i Wrocław połączono z otaczającymi je obszarami, którymi są odpowiednio podregiony: krakowsko-tarnowski,



łódzki, poznański, gdański, warszawski i wrocławski⁹. Ocena atrakcyjności inwestycyjnej na poziomie województw dotyczyła więc 16, a w przypadku podregionów – 39 jednostek przestrzennych.

2.4. Charakterystyka wykorzystanych danych

Ocena atrakcyjności inwestycyjnej oparta została o dane ilościowe, w większości pochodzące z systemu statystyki publicznej. Niewątpliwą zaletą tych danych jest ich wyczerpujący charakter (dotyczą całej badanej populacji) i relatywnie duża wiarygodność. Słabą stroną danych pochodzących z systemu statystyki publicznej jest ich ograniczona wartość merytoryczna z punktu widzenia badania gospodarki w ujęciu przestrzennym. Wartość ta spada wraz ze wzrostem stopnia dezagregacji danych. Oznacza to, że w odniesieniu do województw uzyskać można szerszy zakres danych niż ma to miejsce w przypadku podregionów. Sytuacja ta dodatkowo uzasadnia potrzebę analiz w dwóch układach podstawowych jednostek badawczych. Analiza na poziomie podregionów pozwala lepiej odzwierciedlić przestrzenny rozkład atrakcyjności inwestycyjnej, podczas gdy na szczeblu województw możliwe jest pełniejsze opisanie zmiennymi statystycznymi poszczególnych czynników lokalizacji.

Dane pochodzące z systemu statystyki publicznej uzupełnione zostały informacjami pochodzącymi z innych źródeł. Przede wszystkim wykorzystano dane Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych, a także przeprowadzono kwerendę źródeł pierwotnych – np. wykorzystano informacje dotyczące siatek połączeń obsługiwanych przez poszczególne porty lotnicze. Część danych, dotyczących w szczególności zagadnień dostępności transportowej, uzyskano w drodze analizy materiałów kartograficznych.

Dla potrzeb oceny atrakcyjności inwestycyjnej województw przeprowadzono również szczegółowe badanie ankietowe skierowane do Wydziałów Ekonomiczno-Handlowych

⁹ W toku dalszych analiz dla tych sześciu obszarów zachowano nazewnictwo pochodzące od nazw podregionów otaczających duże miasta – np. obszar, w skład którego wchodzi Warszawa i podregion warszawski nazywany jest podregionem warszawskim, a obszar powstały z połączenia Trójmiasta i podregionu gdańskiego nazywany jest podregionem gdańskim.



(WEH) Ambasad RP działających w dziesięciu najważniejszych, z uwagi na pochodzenie kapitału zagranicznego zainwestowanego w Polsce, krajach¹⁰. Badanie dotyczyło działalności informacyjno-promocyjnej województw wobec inwestorów prowadzonej przy wsparciu WEH.

2.5. Metoda oceny atrakcyjności inwestycyjnej

Z uwagi na cel badania i specyfikę analizowanego zjawiska, charakter podstawowych jednostek badawczych i zakres dostępnych danych, zdecydowano o przeprowadzeniu oceny atrakcyjności inwestycyjnej podregionów dla działalności przemysłowej, usługowej i zaawansowanej technologicznie. Z kolei w przypadku województw dokonano ogólnej oceny atrakcyjności inwestycyjnej z większym naciskiem na analizę aktywności regionów wobec inwestorów.

Wieloaspektowy charakter atrakcyjności inwestycyjnej wymaga analizy szerokiego wachlarza zmiennych opisujących poszczególne czynniki lokalizacji. Początkowo stworzono zestaw około stu różnych zmiennych. Dane charakteryzujące wielkościowy aspekt poszczególnych czynników lokalizacji zrelatywizowano względem powierzchni badanych obszarów. Wyeliminowano w ten sposób zniekształcający wyniki – wpływ ich wielkości. Zmienne obrazujące jakościowy wymiar czynników lokalizacji zrelatywizowane zostały względem odpowiednich wielkości, najczęściej względem – liczby ludności. W kilku uzasadnionych merytorycznie przypadkach zrezygnowano z relatywizacji cech. Uzyskany w ten sposób zestaw wskaźników, podzielony został na dziesięć grup czynników atrakcyjności inwestycyjnej. Następnie przeprowadzono weryfikację zmiennych pod kątem ich istotności merytorycznej. Wyeliminowano również wskaźniki charakteryzujące się niewielką zmiennością. W kolejnym kroku, w grupach zmiennych charakteryzujących poszczególne czynniki dokonano analizy współzależności wskaźników. Do bezpośredniej klasyfikacji podregionów i województw zakwalifikowano zmienne stosunkowo słabo skorelowane między sobą, a silnie

¹⁰ Kwestionariusze otrzymały placówki we: Francji, Niderlandach, Stanach Zjednoczonych, Niemczech, Wielkiej Brytanii, Włoszech, Szwecji, Belgii, Danii i Szwajcarii. Ankietę wypełniło osiem wydziałów.



skorelowane z pozostałymi cechami w danej grupie. Następnie poszczególne zmienne znormalizowano, uwzględniając ich charakter jako stymulant bądź destymulant.

Tabl. 1. Czynniki i ich znaczenie dla atrakcyjności inwestycyjnej podregionów i województw

	Podregiony			Województwa
	Przemysł	Usługi	Zaawansowane technologie	
Czynniki	Wagi (proc)			
Dostępność transportowa	20	10	20	20
Koszty pracy	15	15		25
Wielkość i jakość zasobów pracy	40	25	30	
Chłonność rynku zbytu (instytucjonalnego) ¹¹		20	10	15
Poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej	15	10	10	10
Poziom rozwoju infrastruktury społecznej			10	5
Poziom rozwoju gospodarczego	2	5	5	
Stopień ochrony i stan środowiska przyrodniczego	5	7	7	
Poziom bezpieczeństwa powszechnego	3	8	8	5
Aktywność regionów wobec inwestorów				20
Łącznie	100	100	100	100

Źródło: Opracowanie IBnGR.

Ocena atrakcyjności inwestycyjnej podregionów i województw wymagała generalizacji i uporządkowania posiadanych informacji. W tym celu zastosowano metodę klasyfikacji pseudojednocechowej przy użyciu wskaźnika syntetycznego. Przeprowadzono ją dwuetapowo. W pierwszym etapie skonstruowano cząstkowe wskaźniki syntetyczne dla poszczególnych czynników atrakcyjności inwestycyjnej. W zależności od tego, czy klasyfikacja dotyczyła podregionów czy województw i prowadzona była pod kątem

¹¹ Ocena atrakcyjności inwestycyjnej podregionów uwzględnia jedynie chłonność rynku instytucjonalnego. W charakterystyce województw uwzględniono także chłonność rynku detalicznego.



działalności przemysłowej, usługowej lub zaawansowanej technologicznie, dla każdego z czynników dobrano specyficzne zmienne opisujące właściwe czynniki lokalizacji. W celu oddania specyfiki poszczególnych rodzajów działalności, przy konstrukcji cząstkowych wskaźników syntetycznych ważono znaczenie poszczególnych wskaźników.

W oparciu o cząstkowe wskaźniki skonstruowano cztery syntetyczne wskaźniki atrakcyjności inwestycyjnej. Trzy z nich dotyczą podregionów i określają atrakcyjność dla działalności przemysłowej, usługowej i zaawansowanej technologicznie. Czwarty wskaźnik charakteryzuje atrakcyjność inwestycyjną województw. Znaczenie poszczególnych wskaźników cząstkowych w syntetycznych również było ważne z uwagi na ich rolę w procesie lokalizacji inwestycji. Podstawowe znaczenie odgrywają bezpośrednie (twarde) czynniki lokalizacji. To przede wszystkim one zapewniają korzyści pozwalające na redukcje kosztów. W przypadku Polski bardzo duże znaczenie dla lokalizacji inwestycji ma wielkość i jakość zasobów pracy. Wynika to z faktu, że ich rozmieszczenie jest bardzo silnie zróżnicowane. Kolejnym, bardzo ważnym czynnikiem jest dostępność transportowa. Stan infrastruktury transportowej w Polsce jest generalnie zły. Pod tym względem występują jednak bardzo duże różnice. Niektóre regiony wyposażone są już w autostrady i lotniska z rozbudowaną siatką połączeń, podczas gdy inne pozbawione są tych atutów. Niewątpliwie jednym z czynników decydujących o rentowności przedsięwzięcia jest koszt pracy. W przypadku Polski czynnik ten jest jednak stosunkowo słabo zróżnicowany przestrzennie. Dla inwestora ważniejsza jest różnica w kosztach pomiędzy Polską, a innymi krajami Europy Zachodniej. W przypadku decyzji o lokalizacji w Polsce czynnik ten ma znaczenie, ale ze względu na nieznaczne zróżnicowanie, jest ono ograniczone. Z punktu widzenia inwestora istotną kwestią jest dostęp do rynku zbytu. W rezultacie postępującej globalizacji produkcji przemysłowych lokalny rynek nie ma jednak istotnego znaczenia. Czynnik ten ma większe znaczenie w usługach, które mimo rozwoju technologii informacyjnych, w dużej mierze sprzedawane są na rynku lokalnym. Redukcję kosztów działalności umożliwia również dobrze rozwinięta infrastruktura gospodarcza. W Polsce duże korzyści w tym



zakresie przynosi lokalizacja w specjalnych strefach ekonomicznych, które funkcjonować będą jeszcze przez dwanaście lat.

Wraz ze zmieniającą się strukturą inwestycji rośnie rola pośrednich (miękkich) czynników atrakcyjności inwestycyjnej, mimo że nie przekładają się one wprost na sytuację finansową danego przedsięwzięcia. Do takich czynników niewątpliwie zaliczyć można poziom rozwoju gospodarczego, od którego zależą możliwości kooperacji z lokalnymi partnerami. Dla działalności zaawansowanych technologicznie istotny jest poziom rozwoju infrastruktury społecznej zapewniający satysfakcjonujące warunki życia i będący jednym z niezbędnych elementów tworzących atmosferę innowacyjności. Wysoki stopień ochrony środowiska jest z kolei ograniczeniem inwestycji przemysłowych. W przypadku pozostałych dwóch działalności jego dobry stan jest ważnym wskaźnikiem warunków życia, które cenią sobie potencjalni pracownicy. O warunkach życia i prowadzenia działalności gospodarczej świadczy także poziom bezpieczeństwa powszechnego.

Coraz większego znaczenia, szczególnie w Polsce, gdzie sprawność administracji ciągle nie jest zadowalająca, nabiera aktywność społeczności poszczególnych obszarów w zabieganiu o inwestora. Przykłady wielu udanych inwestycji wskazują na wagę zdolności władz samorządowych do współpracy z inwestorem. Również sukces części specjalnych stref ekonomicznych, które oprócz ulg finansowych, oferują obsługę inwestora na wysokim poziomie, potwierdza znaczenie tego czynnika. Ważenie roli poszczególnych czynników w tworzeniu atrakcyjności inwestycyjnej, mimo że oparte na analizach licznych materiałów dotyczących inwestycji¹² już funkcjonujących i mających dopiero powstać, wymaga do pewnego stopnia decyzji arbitralnych. Zdaniem autorów, takie rozwiązanie generuje jednak znacznie mniejszy błąd niż jego zaniechanie.

¹² W syntetyczny sposób hierarchia czynników lokalizacji przedstawiona została przez W. Dziemianowicza, B. Jałowieckiego, M. Krajewską, w publikacji pt. „*Polityka miejska a inwestycje zagraniczne w polskich metropoliach*”, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.



3. Grupy czynników atrakcyjności inwestycyjnej w ujęciu regionalnym

3.1. Dostępność transportowa

Dostępność transportowa należy do podstawowych składowych warunkujących atrakcyjność inwestycyjną danego obszaru. O jej poziomie rozstrzygają w głównej mierze dwa czynniki: położenie geograficzne regionów oraz wyposażenie w główne składniki infrastruktury transportu. Pierwszy z wymienionych elementów decyduje po części o kształcie drugiego, wpływając na długość sieci dróg i linii kolejowych oraz zagęszczenie węzłowych punktów transportowych, takich jak lotniska czy też porty. Oprócz aspektu ilościowego również istotne jest spojrzenie jakościowe. Bowiem z punktu widzenia potencjalnego inwestora liczą się walory użytkowe sieci decydujące o czasie i kosztach przewozu towarów oraz osób. Należy zauważyć, że zmieniają się one w zależności od rodzaju planowanego przedsięwzięcia. W wypadku inwestycji przemysłowych kluczową rolę odgrywa szeroko pojęty koszt transportu wyprodukowanych wyrobów¹³. Stosowane metody produkcji przemysłowej optymalizujące zarządzanie zapasami, wymagają terminowości dostaw kluczowych elementów. Tym samym słabo rozwinięta, w skali Polski, infrastruktura drogowa i kolejowa premiuje zachodnie regiony nadgraniczne sąsiadujące z obszarami o wysokiej dostępności transportowej. Z kolei dla inwestycji w sektorach usługowym i zaawansowanych technologii zwykle istotniejszą rolę odgrywa czas podróży warunkowany jakością sieci kolejowej, dostępnością do międzynarodowego lotniska, ofertą przewozową (kolejową i lotniczą) oraz w mniejszym stopniu dostępnością drogową. Do oczywistych wyjątków należą centra logistyczne, lokowane w węzłach dróg szybkiego ruchu czy autostrad. Natomiast bez względu na rodzaj przedsięwzięcia ważnym elementem okazuje się czasowa i przestrzenna odległość od głównych aglomeracji, w tym ośrodków metropolitalnych dostarczających wykwalifikowanych pracowników, a czasem stanowiących istotny rynek zbytu.

¹³ Uwzględniający czas, koszt transportu, terminowość dostaw.



Strategia Rozwoju Infrastruktury Transportu na lata 2004 – 2006 uznaje, iż obecnie istniejący układ sieci transportowej pozbawiony kompleksowego systemu sieci autostrad (i dróg ekspresowych oraz szybkich kolei) nie służy efektywnej alokacji przemysłu i usług, i nie zapewnia właściwej jakości obsługi ruchu przewozów pasażerskich i towarowych¹⁴.

Stwierdza się również, iż „brak sieci dróg o właściwym standardzie stanowi w tej chwili najpoważniejszą barierę rozwojową kraju, ograniczającą możliwości wykorzystania szans polskiej gospodarki jak położenie geograficzne czy wielkość rynku”¹⁵.

Analiza dostępności transportowej na poziomie podregionów wskazuje na jej bardzo zróżnicowany poziom. Pomijając uwarunkowania historyczne, głównym czynnikiem wpływającym teraz, jak i w przyszłości na zdywersyfikowany stan infrastruktury transportu, jest tranzytowe położenie Polski. W naturalny sposób uprzywilejowanymi stają się podregiony, przez które przebiegają paneuropejskie korytarze transportowe, gwarantując niejako rozwój sieci dróg szybkiego ruchu oraz modernizację połączeń kolejowych. Zdecydowanie gorzej ocenić należy kształtowanie się obecnej, jak i przyszłej dostępności transportowej na obszarach leżących poza głównymi szlakami transportowymi prowadzącymi ze wschodu na zachód oraz północy na południe. O dostępności – preferowanym przez przedsiębiorców – transportem drogowym decydować będzie długość i zagęszczenie sieci pozostałych dróg krajowych. Ta zaś, mimo iż w 2003 r. udało się powstrzymać tempo degradacji stanu technicznego, nie jest najlepsza. Ocenia się, iż jedynie 46 proc. dróg krajowych nie będzie wymagało w najbliższej przyszłości zabiegów remontowych, zaś stan 26 proc. określono jako zły¹⁶. Ponadto, tylko 2,7 proc. dróg spełnia europejskie standardy dopuszczalnego nacisku.

Podobnie w wypadku istniejącej sieci kolejowej przedmiotem zastrzeżeń nie jest jej długość czy też stopień elektryfikacji. Obawy wiążą się z parametrami eksploatacyjnymi. Zdecydowanie niewystarczająca jest bowiem długość linii kolejowych umożliwiających

¹⁴ www.mi.gov.pl <http://www.mi.gov.pl/uniaeuropa/wydruk/135.html> (09-09-2005).

¹⁵ op. cit.

¹⁶ Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2004 r., Generalna Dyrekcja Dróg krajowych i Autostrad, www.gddkia.gov.pl, str. 8.



podróżowanie pociągiem z prędkością przekraczającą 100 km/h, zaś generalnie zły stan torów wywołuje konieczność ograniczenia prędkości handlowych na wielu liniach, pogarszając tym samym konkurencyjność oferowanych usług¹⁷.

Kolejnym analizowanym elementem infrastruktury transportu jest transport lotniczy. W skład punktowej infrastruktury lotniczej wchodzi centralny międzynarodowy port lotniczy w Warszawie, dwa główne regionalne porty w Gdańsku i Krakowie oraz 9 pozostałych portów regionalnych. Ostatnie lata charakteryzowały się niezwykle dynamicznym rozwojem transportu lotniczego. Głównym czynnikiem napędzającym liczbę przewiezionych pasażerów jest coraz bogatsza oferta przewoźników. Specyfika (wybór regionalnych portów lotniczych) oraz wzrost liczby połączeń oferowanych przez tanie linie lotnicze wpływa bezpośrednio na poprawę dostępności transportowej obszarów obsługiwanych przez porty regionalne. Dostępne prognozy zakładające również dalszy wzrost ruchu lotniczego w Warszawie nieuchronnie wskazują na potrzebę budowy nowego lotniska dla miasta stołecznego.

Widać wyraźnie, że wyposażenie podregionów w infrastrukturę transportu jest bardzo zróżnicowane. Niska dostępność transportowa Polski w mniejszym zakresie upośledza tereny zlokalizowane blisko granicy zachodniej. Premia sąsiedztwa jest szczególnie widoczna w wypadku zagranicznych inwestycji w sektorze przemysłu. Dla działalności usługowej oraz wysokich technologii istotniejszą rolę odgrywa transport lotniczy oraz kolejowy. Niebagatelny wpływ na decyzję o lokalizacji przedsięwzięć mają przyszłe inwestycje usprawniające jakościowe parametry infrastruktury transportowej, co jest szczególnie widoczne w zakresie transportu drogowego.

3.2. Zasoby pracy

Zasoby pracy zaliczają się do podstawowych czynników atrakcyjności inwestycyjnej. Optymalna lokalizacja przedsiębiorstwa pod względem dostępności tych zasobów jest warunkiem jego sprawnego funkcjonowania. Wpływa ona także na wielkość jednostkowych kosztów pracy. W przypadku Polski znaczenie zasobów pracy jako

¹⁷ www.mi.gov.pl <http://www.mi.gov.pl/uniaeuropa/wydruk/135.html>.



czynnika lokalizacji jest bardzo duże, również z uwagi na silne zróżnicowanie ich rozmieszczenia. Pod względem dostępności zasobów pracy niezbędnych dla działalności przemysłowej uprzywilejowane są obszary, na których przemysł był bądź nadal jest, mocno rozwinięty. Dotyczy to w szczególności dużych miast i innych obszarów o długich tradycjach przemysłowych, położonych głównie w południowej Polsce. Z punktu widzenia prowadzenia nowoczesnej działalności usługowej, najlepsze zasoby pracy, zarówno pod względem wielkości, jak i jakości oferują jedynie największe miasta – silne ośrodki akademickie. Z kolei regiony typowo rolnicze, które nie doświadczyły intensywnej industrializacji, dysponują znacznie mniejszymi zasobami pracy. Dotyczy to w szczególności działalności przemysłowej, ale także usługowej, o ile na danym obszarze nie funkcjonuje ośrodek akademicki.

W zależności od rodzaju planowanej inwestycji, o atrakcyjności danego obszaru decydować mogą różne cechy zasobów pracy. Podstawową kategorią istotną dla większości inwestorów jest wielkość tych zasobów dostępnych na obszarze, z którego możliwe są dojazdy do miejsca lokalizacji planowanego przedsięwzięcia. Warunkuje ona liczbę możliwych do obsadzenia miejsc pracy i pośrednio wpływa na jej koszty. Przy ocenie wielkości zasobów pracy, w zależności od rodzaju planowanej inwestycji (przemysł, usługi), w pierwszej kolejności pod uwagę wzięto liczbę pracujących w danym rodzaju działalności gospodarczej. Ludzie ci posiadają niezbędne kwalifikacje i doświadczenie. Co ważne, dla potencjalnego pracodawcy, cechy te, jak dotąd były pozytywnie weryfikowane przez rynek pracy. Oceniając wielkość zasobów pracy przeanalizowano również liczbę bezrobotnych. Duża liczba bezrobotnych ogranicza oczekiwania płacowe, co pozwala na redukcję kosztów pracy. Należy jednak pamiętać, że bezrobocie w Polsce w znacznej mierze ma charakter strukturalny – wynika z niedopasowania podaży i popytu na pracę w zakresie predyspozycji, umiejętności i posiadanego doświadczenia. W efekcie wysoki odsetek bezrobotnych stanowią osoby długotrwale pozostające bez pracy, słabo wykształcone lub młodzież bez żadnego doświadczenia zawodowego. Poziom bezrobocie jest więc w ograniczonym stopniu czynnikiem atrakcyjności inwestycyjnej. Ma on większe znaczenie w przypadku działalności przemysłowej, mniejsze natomiast w przypadku usługowej. Liczba



bezrobotnych nie ma natomiast praktycznie żadnego znaczenia w procesie lokalizacji działalności zaawansowanej technologicznie.

O atrakcyjności zasobów pracy dla potencjalnego inwestora decyduje również wielkość napływu na rynek odpowiednio przygotowanych kadr. W przypadku lokalizacji działalności przemysłowej istotnym czynnikiem jest dostępność absolwentów szkół zawodowych i średnich technicznych. Dla działalności usługowej ważna jest liczba absolwentów szkół średnich i coraz ważniejsza dostępność absolwentów z wykształceniem wyższym. W przypadku coraz intensywniej napływających do Polski inwestycji związanych z lokalizacją centrów *outsourcingu* procesów gospodarczych ważna jest nie tylko liczba absolwentów szkół wyższych ogółem, ale przede wszystkim duża liczba absolwentów danej specjalności, dodatkowo biegle władających różnymi językami obcymi. Takie warunki jest w stanie spełnić jedynie kilka największych centrów akademickich Polski. Również lokalizacja działalności zaawansowanej technologicznie uzależniona jest w znacznej mierze od rzadkich cech zasobów pracy związanych z wysoką koncentracją określonej grupy specjalistów, najczęściej z wykształceniem technicznym. Ważna w tym zakresie jest podaż pracowników posiadających przynajmniej stopień naukowy doktora. Takie wymogi spełniają jedynie rynki pracy największych polskich miast lub obszary położone relatywnie blisko nich i wyposażone w branżowe ośrodki naukowo-badawcze lub centra rozwojowe przedsiębiorstw.

Na atrakcyjność zasobów pracy dla potencjalnych inwestorów, głównie z branży usługowej i zaawansowanych technologii wpływa także jakość tych zasobów. Oprócz umiejętności związanych z posiadanym wykształceniem o jakości zasobów pracy pośrednio decyduje również poziom aktywności gospodarczej i społecznej ludności danego obszaru. Wysoki poziom aktywności gospodarczej zwiększa prawdopodobieństwo pozyskania pracowników, mających doświadczenie w prowadzeniu niewielkich firm w lokalnym środowisku. Ludzie tacy posiadają często specyficzną wiedzę i kontakty niedostępne dla inwestorów zewnętrznych. Poza tym, wysoki poziom przedsiębiorczości świadczy o skłonności do podejmowania ryzyka, decyzyjności i znacznej samodzielności. Są to cenne predyspozycje z punktu widzenia



wymogów nowoczesnego rynku pracy. Wysoki poziom aktywności społecznej przyczynia się do wykształcenia podobnych, jak w przypadku aktywności gospodarczej, cech rynku pracy. Działalność w organizacjach pozarządowych czasami pozwala na zdobycie unikatowego doświadczenia możliwego do wykorzystania na płaszczyźnie zawodowej. Aktywność społeczna jest również wyrazem budowy kapitału społecznego, którego wysoki poziom niewątpliwie ułatwia rozwijanie współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami, usprawnia funkcjonowanie zespołów ludzkich i podnosi ich efektywność.

Ostatni z analizowanych czynników pośrednio kształtujących atrakcyjność inwestycyjną poprzez cechy jakościowe zasobów pracy to stan zdrowia ludności. Dobry stan zdrowia pozwala na pełniejsze wykorzystanie zasobów pracy, co przyczynia się do ograniczenia strat związanych z absencją chorobową. Dobry stan zdrowia pośrednio świadczy także o innych aspektach atrakcyjności inwestycyjnej, takich jak funkcjonowanie usług publicznych (służba zdrowia), poziomie zanieczyszczenia środowiska przyrodniczego czy poziomie patologii społecznych.

3.3. Chłonność rynku instytucjonalnego

Chłonność rynku jako istotną przesłankę decyzji inwestorskich zaliczono do grupy czynników w bezpośredni sposób decydujących o poziomie atrakcyjności inwestycyjnej podregionów i województw. Czynnik ten może zostać opisany przez szereg kategorii; od wyrażonego dochodami rozporządzalnymi popytu ludności, przez wydatki inwestycyjne przedsiębiorstw, do popytu wytwarzanego przez sektor publiczny. Krótkookresowo, bieżące dochody mogą być przeznaczone nie tylko na zaspokajanie doraźnych potrzeb, lecz również wpływać na przyrost oszczędności. Niemniej jednak, możliwy jest również chwilowy (nie wynikający ze wzrostu dochodów) wzrost poziomu konsumpcji, będący wynikiem ograniczenia w zaspokajaniu potrzeb w przeszłości, bądź spodziewanej konieczności takiego ograniczenia w przyszłości. Ujęcie statyczne pozwala uciec od ekonomicznych dywagacji dotyczących relacji pomiędzy wzrostem dochodu oraz wywołaną przezeń zmianą popytu.



Waga chłonności rynku wśród innych kryteriów decydujących o lokalizacji inwestycji zależy od rodzaju przedsięwzięcia. Finalnym odbiorcą wytwarzanych przez zakłady przemysłowe wyrobów jest rynek globalny. Dla tego rodzaju działalności powiązany z kosztami pracy poziom zamożności społeczności miejscowej, jak również rentowność regionalnych przedsiębiorstw, nie muszą zaliczać się do czynników stymulujących. Inaczej jest natomiast w sektorze usług. W tym wypadku produkty działalności usługowej znacznie częściej trafiają do odbiorców lokalnych, w związku z czym liczebność, jak i poziom zamożności społeczności regionalnej, jest czynnikiem pozytywnie wpływającym na atrakcyjność inwestycyjną. Nie dotyczy to oczywiście inwestycji mieszczących się w ramach *outsourcingu* procesów gospodarczych (dla których rynek zbytu w żaden sposób nie wiąże się z miejscem inwestycji). Jest natomiast widoczne w wypadku np. działalności bankowej czy ubezpieczeniowej, dla której nadal istotnymi są zarówno lokalne gospodarstwa domowe, jak i klienci instytucjonalni.

3.4. Infrastruktura gospodarcza

Infrastruktura gospodarcza odgrywa niezwykle istotne znaczenie, z punktu widzenia atrakcyjności inwestycyjnej, dla wszystkich trzech rodzajów działalności – przemysłowej, usługowej i zaawansowanej technologicznie – jest czynnikiem bezpośrednio wpływającym na decyzje lokalizacyjne. Umożliwia zlecenie na zewnątrz niektórych czynności, co podnosi efektywność inwestycji, a także pozwala na wykorzystanie specjalistycznych usług wykraczających poza kompetencje danego przedsiębiorstwa. Na infrastrukturę gospodarczą składają się m.in. firmy prowadzące działalność finansową, ubezpieczeniową oraz z zakresu obsługi nieruchomości i firm. Wysoka gęstość tego typu instytucji jest szczególnie istotna dla sprawnego funkcjonowania firm usługowych i zaawansowanych technologicznie.

Specyficznym, w przypadku Polski, a zarazem bardzo ważnym składnikiem infrastruktury gospodarczej są specjalne strefy ekonomiczne (SSE). Oferują one istotne ulgi podatkowe dla inwestorów, i co ważne, zapewniają obsługę inwestycji. W chwili



obecnej na terenie Polski funkcjonuje 14 takich stref¹⁸. Różnią się one pod względem powierzchni, lokalizacji, charakteru, warunków zagospodarowania, infrastruktury transportu i łączności.

Przystąpienie Polski do UE i postanowienia Traktatu Akcesyjnego dotyczące pomocy przyznawanej przez Państwo spowodowały konieczność zharmonizowania zasad udzielania pomocy w specjalnych strefach ekonomicznych. W aktualnym stanie prawnym, na terenach specjalnych stref ekonomicznych funkcjonuje kilka grup przedsiębiorców, których różnią zasady udzielania pomocy publicznej. Mimo tego, do 2017 r., specjalne strefy ekonomiczne pozostaną obszarami oferującymi inwestorom znaczne korzyści, a tym samym w istotny sposób kształtować będą atrakcyjność inwestycyjną, w szczególności dla działalności przemysłowej. Ulgi i preferencje już przyciągnęły znaczny kapitał. Warto podać przykład Wałbrzyskiej SSE, gdzie zlokalizowały się takie koncerny produkcyjne jak WABCO, Toyota, Faurecia czy Volvo. Dla działalności zaawansowanych technologicznie obecność SSE oznacza często kontakt z centrami transferu technologii i parkami naukowo-technologicznymi (Małopolska SSE, Dolnośląska SSE).

Coraz ważniejszym elementem infrastruktury gospodarczej stają się ośrodki prowadzące działalność innowacyjną. Dzięki ich funkcjonowaniu dany obszar oferuje większe możliwości kooperacji w zakresie badań i rozwoju. Trzon sektora badawczo-rozwojowego stanowią wyższe uczelnie, a także jednostki badawczo-rozwojowe (sektor rządowy). Stosunkowo niewielkie znaczenie ma natomiast sektor przedsiębiorstw. Jest to podstawowa, słaba strona sfery badawczo-rozwojowej w Polsce. Stosunkowo niewielkie zainteresowanie przedsiębiorstw rozwojem nowych technologii i ograniczona znajomość rynku, jaką wykazują się rządowe instytucje badawcze, są głównymi przyczynami słabego powiązania sektora badawczo-rozwojowego z gospodarką. Ogranicza to rolę tego czynnika jako elementu atrakcyjności inwestycyjnej. Próbą zmiany niekorzystnej

¹⁸ Tworzenie specjalnych stref ekonomicznych w Polsce reguluje ustawa z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych (Dz. U. z 1994r. Nr 123, poz.600), znowelizowana ustawą z dnia 16 listopada 2000 roku o zmianie ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. z 2000 r. Nr 117, poz. 1228) oraz ustawą z dnia 02 października 2003 roku o zmianie ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych i niektórych ustaw (Dz. U. z 2003 r. Nr 188 poz. 1840).



sytuacji jest tworzenie parków naukowo-technologicznych. Wspierają one powstawanie nowych przedsiębiorstw oraz dynamizują rozwój już istniejących. Mogą więc być czynnikiem atrakcyjności inwestycyjnej dla inwestorów z sektora MSP.

Ważnym elementem infrastruktury gospodarczej są również imprezy targowe, będące miejscem wymiany doświadczeń i kojarzenia partnerów biznesowych. Targi umożliwiają pozyskiwanie nowych klientów i kooperantów, bogacenie bazy danych nowych klientów, wzmocnienie kontaktów z klientami, wprowadzenie na rynek nowych produktów i usług, demonstrację i promocję produktów, sprzedaż produktów, tworzenie wizerunku firmy, tworzenie i wzmocnienie marki, zwiększenie zainteresowania mediów. Intensywna działalność targowo-wystawiennicza może być więc czynnikiem lokalizacji firm o silnej orientacji rynkowej.

3.5. Infrastruktura społeczna

Poziom rozwoju infrastruktury społecznej stanowi pośredni czynnik atrakcyjności inwestycyjnej. Samo jej istnienie w znikomym stopniu wpływa na koszty funkcjonowania przedsiębiorstwa. Wysoki poziom rozwoju infrastruktury społecznej, a więc przede wszystkim szkolnictwa, ochrony zdrowia, instytucji kultury, rozrywki i wypoczynku w dużym stopniu kształtuje dobre warunki życia. Przyciągają one z kolei mieszkańców. Dodatkowo saldo migracji przyczynia się zaś do pozytywnych zmian na rynku pracy, co ma szczególne znaczenie dla sektora usługowego i zaawansowanego technologicznie.

Ze wszystkich elementów infrastruktury społecznej największy wpływ na kształtowanie atrakcyjności inwestycyjnej ma liczba i intensywność funkcjonowania instytucji kultury. Ten czynnik atrakcyjności ma szczególne znaczenie dla rozwoju sektora zaawansowanych technologii. Dobrze funkcjonująca sfera kultury stwarza bowiem płaszczyznę dla wymiany poglądów i przyczynia się do wzrostu tolerancji i rozwoju społeczeństwa otwartego, które wydaje się mieć największy potencjał innowacyjny. Sfera kultury stanowi zatem istotny czynnik systemów innowacji. Tworzenie warunków sprzyjających innowacyjności nie odbywa się jedynie poprzez działalność publicznych



instytucji kultury. Funkcję taką pełni też komercyjnie nastawiony przemysł dóbr kultury rozumiany jako ogół firm prywatnych i niezależnych wykonawców działających w branży księgarskiej, artystycznej, muzycznej, filmowej lub innej audiowizualnej, a także w działalnościach pokrewnych¹⁹. Warto zauważyć, że przemysł dóbr kultury w Europie rozwija się dynamicznie²⁰ i charakteryzuje się bardzo wysokim zaangażowaniem wiedzy a także stosowaniem nowoczesnych, elastycznych form zatrudnienia. Można założyć, że uwolniony od cenzury i częściowo poddany regułom rynku sektor kultury, również w Polsce przyczyniać się będzie w coraz większym stopniu do tworzenia środowiska sprzyjającego innowacjom, atrakcyjnego dla inwestorów z branż zaawansowanych technologii.

Kolejnym elementem infrastruktury społecznej mającym znaczenie dla kształtowania atrakcyjności inwestycyjnej jest poziom rozwoju infrastruktury turystycznej i towarzyszącej. Umożliwia ona organizację konferencji i szkoleń, co jest szczególnie istotne dla funkcjonowania sektora zaawansowanych technologii. Również infrastruktura towarzysząca, a więc różnego rodzaju placówki gastronomiczne i inne obiekty związane z zagospodarowaniem czasu wolnego ułatwiają organizację spotkań związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej. Poza tym ich funkcjonowanie uzupełnia nieraz ofertę kulturalną obszaru oraz stwarza możliwości do nieformalnej wymiany wiedzy i doświadczeń, co przyczynia się również do wzmocnienia procesów generowania innowacji.

Oba omówione powyżej elementy infrastruktury społecznej (turystyczna i instytucje kultury) mają niebagatelne znaczenie w przyciąganiu inwestycji ze względu na ich rolę w kształtowaniu jakości życia na danym terenie, która może nawet mieć decydujący głos w ostatecznej fazie podejmowania decyzji lokalizacyjnej. Wysokiej klasy kadra

¹⁹ Wiesand A. J., 2002, *Rozwój przemysłów kultury – doświadczenia niemieckie i europejskie*, [w:], *Kultura i przemysły kultury szansą rozwojową dla Polski*, pod red. J. Szomburga, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2002, s. 38-50.

²⁰ Przykład Nadrenii Północnej - Westfalii (A. Wiesand, 2002), silnego gospodarczo landu ukazuje ekspansję przemysłu dóbr kultury. Pod względem liczby miejsc pracy i obrotów sektor ten wyprzedził tradycyjne dziedziny działalności gospodarczej takie jak np. przemysł ciężki czy samochodowy. Podobne przemiany obserwowane są w wielu niemieckich miastach.



menedżerska, która przychodzi wraz z inwestycją, chce mieć zapewnione jak najlepsze warunki życia.

3.6. Poziom rozwoju gospodarczego

O poziomie rozwoju gospodarczego decydują takie czynniki jak: struktura gospodarki (rolna, przemysłowa czy usługowa – jeden z głównych czynników decydujących o charakterze inwestycji, które nadal często bazują na lokalnych zasobach surowcowych), wartość majątku trwałego, wartość produkcji (dynamika PKB), handel zagraniczny, a szczególnie możliwości eksportowe (powiązania z partnerami handlowymi) oraz udział dóbr technologicznie intensywnych w imporcie (co wskazuje na inwestycyjny, czyli prorozwojowy, a nie tylko konsumpcyjny charakter importu). Istotnym czynnikiem jest poziom zaawansowania technologicznego produkcji.

Dobre zaplecze produkcyjne czy określony profil gospodarczy przyciąga konkretnych inwestorów. Charakter produkcyjny regionu zachęcił firmy branży motoryzacyjnej, które zlokalizowały się na Śląsku i Dolnym Śląsku. (WABCO, Toyota, Volvo, Faurecia). Coraz częściej inwestorzy zwracają uwagę na tzw. zintegrowane zarządzanie. Reguły chroniące środowisko i pracowników zwalniają często z różnego rodzaju opłat, a w dłuższym okresie przekładają się na wyższą jakość produkcji i zarządzania.

Możliwości współpracy ośrodków badawczo-rozwojowych z biznesem stanowią istotny czynnik atrakcyjności inwestycyjnej, szczególnie dla sektora wysokich technologii. W rozwiniętych gospodarkach rynkowych przedsiębiorstwa wysokotechnologiczne wykazują tendencję do koncentrowania swojej działalności w ściśle określonych lokalizacjach (klastrach wysoko-technologicznych). Obecność takich form współpracy stanowi także istotny czynnik lokalizacyjny. Sektor wysokich-technologii wymaga ciągłej i intensywnej działalności innowacyjnej oraz wysokich nakładów na badania i rozwój.

Zaawansowanie transformacji gospodarczej może być kolejnym istotnym czynnikiem opisującym poziom rozwoju gospodarczego danej lokalizacji. Powodzenie transformacji gospodarczej i modernizacji majątku w Polsce uzależnione jest od procesów



inwestycyjnych, w których ważną rolę odgrywają inwestorzy zagraniczni. Wysoki odsetek firm z udziałem kapitału zagranicznego dodatkowo przyciąga nowych inwestorów – świadczy o tym, że firmy zagraniczne znalazły korzystny klimat dla rozwoju swojej działalności, napotkały na przychylny grunt administracyjny, wyszkoloną siłę roboczą czy chłonny rynek. Szczególnie pouczający wręcz podręcznikowy jest tu przykład Tarnowa Podgórnego i Kobierzyc.

Kapitał zagraniczny przyciągają regiony stabilne. O znaczeniu wiarygodności realizowanej polityki ekonomicznej i stabilności sytuacji gospodarczej świadczy fakt, że większość inwestycji podejmowanych jest w regionach (krajach) o najlepszej kondycji i największym potencjale rynku. Planując swoje zaangażowanie kapitałowe, przedsiębiorcy zagraniczni analizują podstawowe wielkości ekonomiczne, takie jak zmiany poziomu produktu krajowego, potencjał rozwoju rynku, inflację, deficyt budżetowy, handel zagraniczny, zadłużenie i ocenę wiarygodności kredytowej. Klimat ekonomiczny dla podejmowania i prowadzenia działalności gospodarczej stanowi składową klimatu inwestycyjnego, obejmującego ogół czynników branych pod uwagę w chwili planowania i rozpoczęcia inwestycji.

3.7. Stan środowiska

Dbłość o stan środowiska staje się coraz ważniejszym celem, uwzględnianym w polityce i strategiach rozwoju społeczno-gospodarczego dotyczących różnych szczebli jednostek terytorialnych. W skali Polski, działania dotyczące ochrony środowiska nasiliły się w okresie transformacji ustrojowej. Kolejnym bodźcem do podniesienia standardów ochrony stało się wdrożenie, w wyniku przygotowań Polski do wejścia do UE, europejskich norm i standardów w zakresie ochrony środowiska. Nieprzestrzeganie tych norm powoduje konieczność płacenia wysokich kar, a nawet może być przyczyną wstrzymania działalności. Konieczność przestrzegania wysokich standardów w ochronie środowiska wymusza, w szczególności na inwestorach przemysłowych, zwiększenie nakładów inwestycyjnych niezbędnych do wybudowania odpowiedniej infrastruktury ochrony środowiska lub też ponoszenie wyższych opłat za korzystanie z infrastruktury już istniejącej. Potencjalnie może to być czynnik ograniczający atrakcyjność



inwestycyjną Polski. Jednak z drugiej strony, większość kapitału zagranicznego inwestowanego w Polsce pochodzi z krajów, gdzie restrykcyjne prawo w zakresie ochrony środowiska jest normą. Powoduje to, że czynnik ten sam w sobie nie jest postrzegany jako bariera dla inwestycji.

Przedstawione powyżej kwestie dotyczące ochrony środowiska dotyczą terytorium całego kraju. W związku z tym, nie różnicują poszczególnych obszarów pod względem atrakcyjności inwestycyjnej. Czynnikiem silnie różnicującym w tym zakresie jest stopień ochrony przyrody, a więc odsetek powierzchni chronionych. Występowanie obszarów chronionych znacznie zaostża warunki inwestowania w regionie. W szczególności, dotyczy to działalności przemysłowej. W parkach narodowych i rezerwatach przyrody prowadzenie wszelkich działań inwestycyjnych, wykraczających poza potrzeby ochrony przyrody jest zabronione. Z kolei w parkach krajobrazowych, na obszarach chronionego krajobrazu a także na obszarach Natura 2000 działalność gospodarcza, w szczególności zaś przemysłowa, podlega silnym ograniczeniom. Problemem, z uwagi na możliwą kolizję funkcji, może być również lokalizacja inwestycji przemysłowej w sąsiedztwie obszarów chronionych. Rozwój gospodarczy takich terenów w coraz większej mierze oparty jest na działalności turystycznej. Inwestycja przemysłowa, mająca nawet znikomy realny wpływ na stan poszczególnych komponentów środowiska, może przyczynić się jednak do zmniejszenia walorów krajobrazowych. Poza tym negatywnie odbić się może na wizerunku regionu, co w konsekwencji spowoduje spadek ruchu turystycznego. Kolizja funkcji często jest przyczyną konfliktu pomiędzy inwestorem a lokalną społecznością na tle gospodarowania dobrami środowiskowymi. W związku z tym uznać należy, że wysoki stopień ochrony przyrody jest niekorzystny z punktu widzenia atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności przemysłowej.

O ile w przypadku działalności przemysłowej stopień ochrony środowiska ma charakter destymulacyjny, o tyle w przypadku usług i sektora zaawansowanej technologii jest on jednym z wyznaczników dobrego stanu środowiska, który uznać należy za sprzyjający atrakcyjności inwestycyjnej dla tych dwóch rodzajów działalności. Wynika to z faktu, że dobry stan środowiska jest jedną ze składowych warunków życia. Obszary takie, oferując dobre warunki życia, przyciągają zaś mieszkańców. Ze względu na koszty migracji,



przyciągają głównie mieszkańców lepiej wykształconych i sytuowanych, a więc potencjalnych pracowników sektora usług wyższego rzędu czy działalności zaawansowanych technologicznie. Jakość życia ma kluczowe znaczenie także dla kadry przemieszczającej się wraz z inwestycją (kadra menedżerska).

Oceniając stan środowiska, oprócz odsetka powierzchni chronionej, pod uwagę wzięto również stopień zanieczyszczenia wód i powietrza atmosferycznego. Dobra sytuacja w tym zakresie wpływa na poprawę stanu zdrowia ludności. Ma to swój wymiar ekonomiczny – pozwala zredukować bezpośrednie i pośrednie koszty absencji chorobowej. W skrajnych przypadkach wysoki poziom zanieczyszczenia powietrza może powodować przyspieszoną korozję i wadliwe funkcjonowanie niektórych urządzeń technicznych, co również pociąga za sobą wzrost kosztów prowadzenia działalności gospodarczej. Zły stan wód, oprócz negatywnego wpływu na zdrowie, ogranicza rekreacyjny potencjał obszaru, a więc również negatywnie wpływa na warunki życia.

O roli stanu środowiska jako czynnika atrakcyjności inwestycyjnej decyduje dodatkowo wzrost świadomości ekologicznej społeczeństw. Lokalizacja działalności w czystym regionie może przyczynić się do wzmocnienia wizerunku korporacji jako instytucji nie wywierającej negatywnego wpływu na środowisko.

3.8. Poziom bezpieczeństwa powszechnego

Poziom bezpieczeństwa powszechnego w nieznacznym sposób przekłada się na koszty funkcjonowania przedsiębiorstwa. Takie koszty wiążą się przede wszystkim ze zwiększonymi wydatkami na zapewnienie bezpieczeństwa majątku oraz bieżącego funkcjonowania. Należy jednak pamiętać, że waga tego czynnika w kształtowaniu atrakcyjności inwestycyjnej bierze się w znikomym stopniu z rachunku ekonomicznego, a w dużym ze związku pomiędzy poziomem bezpieczeństwa powszechnego a poczuciem bezpieczeństwa osobistego i odpowiedzialnością za najbliższych współpracowników lub ważnych kontrahentów. Może to być istotny czynnik zniechęcający do podjęcia inwestycji. W skrajnych przypadkach obawa o bezpieczeństwo i konieczność



zapewnienia ochrony dezorganizować mogą codzienne funkcjonowanie przedsiębiorstwa.

Poziom bezpieczeństwa jest kolejnym z czynników, które poprzez kształtowanie warunków życia, pośrednio wpływają na atrakcyjność inwestycyjną. Może być on czynnikiem mobilizującym do zmiany miejsca zamieszkania i pośrednio przyczyniającym się do pogorszenia jakości zasobów pracy.

Niski poziom bezpieczeństwa jest również sygnałem o występowaniu deficytów kapitału społecznego. Niski poziom kapitału społecznego utrudniać zaś może sam proces realizacji inwestycji i jej dalsze funkcjonowanie.

Problemy z utrzymaniem bezpieczeństwa powszechnego mogą być również sygnałem o występowaniu patologii społecznych lub słabości systemu władzy. Każda z ewentualności nie sprzyja decyzji inwestycyjnej.

Do oceny poziomu bezpieczeństwa powszechnego wykorzystano informacje o poziomie i strukturze przestępczości i wykrywalności. W 2004 r., w porównaniu do lat poprzednich, odnotowano spadek przestępczości i pewien wzrost wykrywalności. Problemem jednak pozostaje nadal niska wykrywalność przestępstw przeciwko mieniu. W zakresie poziomu przestępczości istnieje znaczny rozdźwięk pomiędzy terenami silnie i słabo zurbanizowanymi. W skrajnych przypadkach poziom przestępczości w dużych miastach jest dwukrotnie wyższy niż na obszarach słabo zurbanizowanych.

3.9. Aktywność województw wobec inwestorów

W globalizującej się gospodarce konkurencja o inwestora jest bardzo silna. Sam fakt posiadania atrakcyjnych czynników lokalizacji może nie wystarczyć dla przyciągnięcia inwestycji. Istotny jest również wizerunek regionu, jego popularyzacja, a także dobry klimat dla inwestycji tworzoney przez władze samorządowe. Tak rozumiana aktywność województw wobec inwestorów przeanalizowana została pod kątem dwóch rodzajów działań. Pierwszy, to stopień przygotowania ofert inwestycyjnych dla inwestorów. Oceny w tym zakresie dokonano na podstawie zasobów banku danych PAIiZ. Pod uwagę brano lokalizacje o kategorii A (praktycznie gotowe do rozpoczęcia inwestycji) oraz B.



Pomiędzy województwami istnieją znaczne różnicowania liczby złożonych ofert, w obu klasach. W najlepszym (dolnośląskie) przygotowano aż 65 takich ofert. W niektórych (świętokrzyskie, podlaskie) brak jest w ogóle ofert typu A. W innych łączna liczba ofert klasy A i B nie przekracza 10 (ponownie świętokrzyskie, lubelskie). Województwa, które nie przygotowały dostatecznej liczby lokalizacji (bądź o niedostatecznej jakości) dla inwestorów, są przez nich pomijane. Drugim zasadniczym czynnikiem branym pod uwagę przy konstrukcji wskaźnika aktywności województw jest ich działalność informacyjno-promocyjna wobec inwestorów z kraju pochodzenia kapitału realizowana przy pomocy stosownego wsparcia, jakiego udzielają województwom polskie placówki ekonomiczno-handlowe za granicą (Wydziały Ekonomiczno-Handlowe Ambasad RP - WEH). Pomoc ta może przybrać różnorodny charakter:

- pomoc dla misji gospodarczych z kraju urzędowania do danego województwa z zamiarem inwestowania w Polsce,
- współorganizowanie przez województwa imprez promocyjnych dla potencjalnych inwestorów w kraju urzędowania,
- udzielanie odpowiedzi przez WEH potencjalnym inwestorom na zapytania kierowane na temat lokalizacji inwestycji w poszczególnych województwach,
- pomoc w organizacji wizyt dla władz samorządowych, samorządu gospodarczego i biznesu danego województwa,
- kojarzenie firm przy pomocy internetowej bazy danych zawierającej informacje o lokalizacjach w poszczególnych województwach.

Przyjęto założenie, że właśnie te dwa rodzaje działań są dobrym wskaźnikiem, odzwierciedlającym aktywność województwa wobec potencjalnych inwestorów. Tradycyjne mierniki, jak np. porozumienia o współpracy miast czy regionów, współpraca w ramach euroregionów są zdecydowanie mniej precyzyjne, gdyż jak wynika z naszego doświadczenia, nie muszą przekładać się na rzeczywiste zainteresowanie danym województwem przez potencjalnego inwestora. Przy konstrukcji wskaźnika aktywności województw wobec inwestorów posłużono się wewnętrznymi danymi PAliIZ oraz ankietami, które skierowano do Wydziałów Ekonomiczno-Handlowych Ambasad RP w 10 najważniejszych państwach pochodzenia kapitału zagranicznego



w Polsce (według PAIiIZ, stan na koniec 2004 roku). Były to WEH z następujących krajów: Francji, Niderlandów, Stanów Zjednoczonych, Niemiec, Wielkiej Brytanii, Włoch, Szwecji, Belgii, Danii i Szwajcarii. Odpowiedzi uzyskano z ośmiu wydziałów.



4. Atrakcyjność inwestycyjna podregionów

4.1. Działalność przemysłowa

Atrakcyjność inwestycyjna podregionów dla działalności przemysłowej określona została w oparciu o analizę siedmiu grup wskaźników cząstkowych, które bezpośrednio lub pośrednio opisują koszty produkcji – element kluczowy podejmowania decyzji przez inwestora. Grupy czynników lokalizacji, takie jak: wielkość zasobów pracy, dostępność transportowa, wysokość kosztów pracy i poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej uznane zostały za bezpośrednie czynniki lokalizacji, a więc takie, które mają duży i mierzalny wpływ na koszty produkcji. Pozostałe trzy grupy czynników: stopień ochrony środowiska przyrodniczego, poziom bezpieczeństwa powszechnego i poziom rozwoju gospodarki uznane zostały za pośrednie czynniki atrakcyjności inwestycyjnej. Ich wpływ na koszty produkcji związany jest np. z możliwościami kooperacji czy niemożnością wykorzystania optymalnej lokalizacji z uwagi na jej położenie na obszarach chronionych. W sąsiedztwie tego typu obszarów rośnie również ryzyko uwikłania się w konflikt na tle gospodarowania zasobami środowiska, który zaszkodzić może wizerunkowi inwestora. Finansowe rezultaty takich zdarzeń są jednak trudne do uwzględnienia w kategoriach kosztów produkcji.

Liderem rankingu w oparciu o tak skonstruowane zmienne został podregion centralny śląski. Obszar ten dysponuje największymi zasobami pracy charakteryzującymi się jednocześnie najwyższą jakością z punktu widzenia analizowanego rodzaju działalności. Podregion centralny śląski cechuje bardzo dobra dostępność transportowa, co jest elementem kluczowym dla działalności przemysłowej. Katowice to główny węzeł transportowy – tak drogowy, jak i kolejowy. Przez podregion przebiega autostrada A-4 łącząca go z zachodnią granicą Polski; planowane jest połączenie ze wschodnią granicą. Ponadto będzie tam również przebiegać autostrada A-1 (północ-południe). Najwyższa gęstość dróg wewnątrz podregionu wpływa także

Zakład NGK Ceramics Polska w Gliwicach

Główny powód zlokalizowania inwestycji NGK Ceramics w Polsce to dostępność wysoko wykwalifikowanej siły roboczej. Rywalizację o projekt wygraliśmy z innymi państwami regionu Europy Środkowo-Wschodniej, które również zabiegały o pozyskanie japońskiego inwestora.

Źródło: www.paiiz.gov.pl.



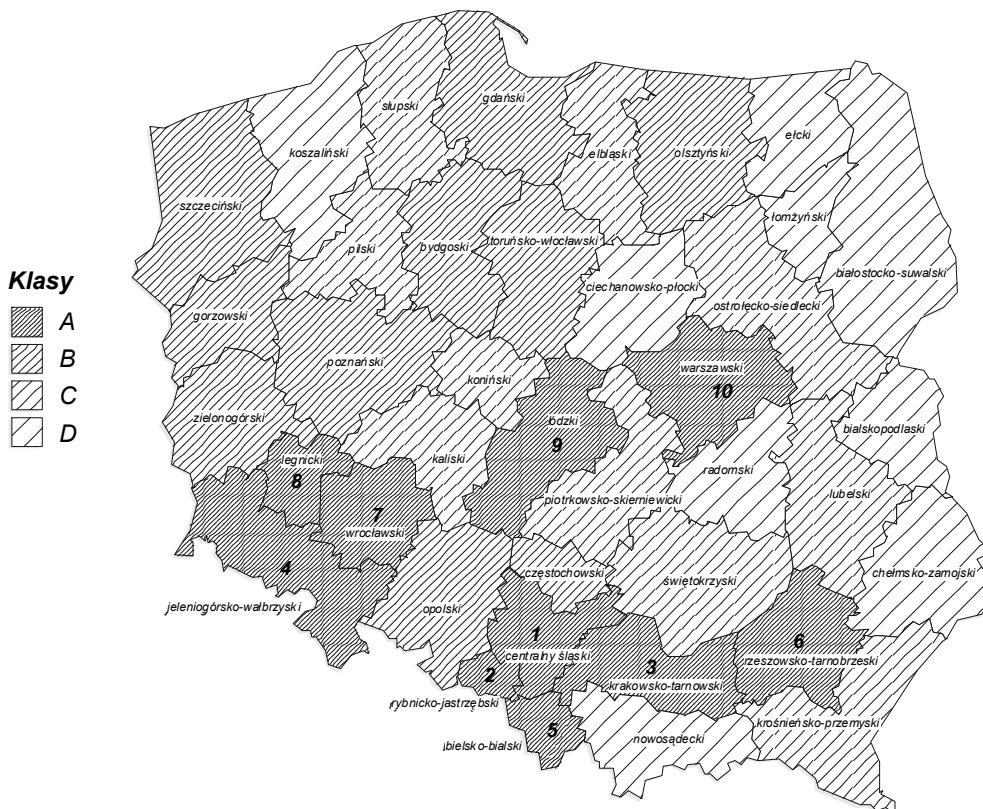
korzystnie na decyzje lokalizacyjne inwestorów – oznacza to szybki i łatwy dostęp do poddostawców z okolicy czy różnego rodzaju usług wspierających działalność produkcyjną. Atutem podregionu jest lokalizacja w Katowicach-Pyrzowicach międzynarodowego portu lotniczego. W najbliższym czasie planuje się następujące przedsięwzięcia modernizacyjne w sferze transportu: dalsza rozbudowa autostrady A-1 i A-4, Drogowej Trasy Średnicowej oraz drogi łączącej Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach z drogą ekspresową DK1; dokończenie budowy dróg z Bielska-Białej do Cieszyna i Zwardonia; modernizacja dróg: Racibórz – Rybnik – Żory – Pszczyna i Racibórz – Wodzisław – Jastrzębie – Pszczyna; Katowice – Poznań; Katowice – Kielce; Częstochowa – Opole; Częstochowa – Kielce; Bielsko-Biała – Kraków; rozbudowa Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach; udrożnienie Kanału Gliwickiego do Kędzierzyna-Koźła; modernizacja linii kolejowych: Kędzierzyn-Koźle – Katowice – Kraków, Warszawa – Katowice – Wiedeń, Bielsko-Biała – Zwardoń, Kędzierzyn-Koźle – Racibórz, Katowice – Zawiercie – Pyrzowice (Port Lotniczy) – Tarnowskie Góry; rozbudowa suchego portu przeładunkowego LHS (Linia Hutniczo-Siarkowa); budowa infostrady śląskiej; utworzenie systemu obwodnic aglomeracyjnych: samochodowych i kolejowych.

Podregion centralny śląski posiada bardzo dobrą infrastrukturę gospodarczą, co dla rozwoju działalności przemysłowej jest elementem o istotnym znaczeniu. Pod tym względem omawiany podregion plasuje się na pierwszym miejscu wśród tego typu obszarów w kraju. Niewątpliwie decydujący wpływ na tak dobrą pozycję miała obecność Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej, w której zlokalizowało swą działalność wielu zagranicznych inwestorów.

Negatywny wpływ na poziom atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności przemysłowej obszaru centralnego śląskiego wywierają stosunkowo wysokie koszty pracy (daje to regionowi 38. pozycję w Polsce).



Ryc. 1. Atrakcyjność inwestycyjna podregionów dla działalności przemysłowej



Podregion	Pozycja
centralny śląski	1
rybnicko-jastrzębski	2
krakowsko-tarnowski	3
jeleniogórsko-wałbrzyski	4
bielsko-bialski	5
rzeszowsko-tarnobrzeski	6
wrocławski	7
legnicki	8
łódzki	9
warszawski	10

Źródło: Opracowanie IBnGR.



Wśród czynników pośrednio wpływających na atrakcyjność inwestycyjną dla działalności przemysłowej, mocną stroną podregionu jest poziom rozwoju gospodarki (4. pozycja). Ułatwieniem dla inwestorów jest także bardzo niski stopień ochrony środowiska przyrodniczego (3. pozycja). Natomiast sytuacja obszaru w zakresie bezpieczeństwa powszechnego jest bardzo zła (37. pozycja), co wynika z wysokiej przestępczości charakteryzującej obszary silnie zurbanizowane.

Drugą pozycję w rankingu zajęł podregion rybnicko-jastrzębski. Zdecydowały o tym podobne czynniki, które uplasowały podregion centralny śląski na pozycji pierwszej. Cechuje się on bardzo dobrymi zasobami pracy dla działalności produkcyjnej, dobrą dostępnością transportową, bardzo dobrą infrastrukturą gospodarczą, ale stosunkowo wysokimi kosztami pracy. Omawiany obszar cechuje zróżnicowana struktura gospodarcza z ograniczonym wydobyciem węgla kamiennego, natomiast dobrze rozwiniętym sektorem MSP. Atrakcyjność inwestycyjną podregionu rybnicko-jastrzębskiego dla działalności przemysłowej osłabiają nieco czynniki pośrednie – o ile poziom rozwoju gospodarczego jest dobry, o tyle stopień ochrony środowiska przyrodniczego i poziom bezpieczeństwa powszechnego – przeciętnie.

O trzeciej pozycji podregionu krakowsko-tarnowskiego w rankingu zadecydowały przede wszystkim bardzo obfite zasoby wykwalifikowanej siły roboczej (5. pozycja) – bardzo silny ośrodek akademicki oraz bardzo dobra dostępność transportowa (6. pozycja w kraju). Podregion cechuje również bardzo dobrze (czwarte miejsce) rozwinięta infrastruktura gospodarcza (Krakowska Specjalna Strefa Ekonomiczna – Krakowski Park Technologiczny).

**Inwestycja MAN Trucks sp. z o.o.
w Niepołomicach**

Na lokalizację zakładu wpłynął szereg czynników. Oprócz otoczenia prawnego, politycznego istotną okazała się infrastruktura transportowa, wykwalifikowana siła robocza, jak również infrastruktura społeczna.

Źródło: www.mg.gov.pl,
www.radio.com.pl.



ochrony środowiska przyrodniczego oraz bardzo niski poziom bezpieczeństwa powszechnego.

Czwartą pozycję w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności przemysłowej zajął podregion jeleniogórsko-wałbrzyski. Zdecydowała o tym przede wszystkim bardzo dobra infrastruktura gospodarcza (2. miejsce w Polsce) i bardzo niskie koszty pracy (5. miejsce w Polsce). Stanowiło to bodziec doprzyciągnięcia istotnych inwestorów zagranicznych, którzy ulokowali się głównie w Wałbrzyskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej Invest-Park.

Wśród czynników bezpośrednich, na wysokiej pozycji uplasowały się: dostępność transportowa podregionu (przecięcie najważniejszych dróg krajowych, bliskość granicy zachodniej) oraz duże zasoby wykwalifikowanej siły roboczej. Wśród czynników pośrednich – podregion plasuje się na dobrej pozycji pod względem stopnia ochrony środowiska przyrodniczego, natomiast poziom rozwoju gospodarczego (m.in. zaawansowanie transformacji) oraz poziom bezpieczeństwa powszechnego są przeciętne.

Na piątej pozycji w rankingu znalazł się podregion bielsko-bialski. Zdecydowały o tym głównie obfite zasoby pracy (4. pozycja). Jest to ośrodek ekologicznie bezpiecznego przemysłu, edukacji oraz – ze względu na walory krajobrazowe – turystyki i rekreacji. Dostępność transportowa obszaru, podobnie jak poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej ocenione zostały jako przeciętne, a koszty pracy jako relatywnie wysokie. Podregion jednak cechuje bardzo dobry poziom rozwoju gospodarki, co jest niewątpliwym plusem. Poziom bezpieczeństwa powszechnego jest tu przeciętny, natomiast wysoki stopień ochrony środowiska przyrodniczego jest niekorzystny dla rozwoju działalności przemysłowej (dużo terenów turystycznych i rekreacyjnych).

Pozycję szóstą w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej podregionów dla działalności przemysłowej zajął podregion rzeszowsko-tarnobrzeski, o bardzo dobrze rozwiniętej infrastrukturze gospodarczej (trzecie miejsce m.in. dzięki obecności Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej), bardzo wysokim poziomie bezpieczeństwa powszechnego i znaczących zasobach pracy. Czynniki, takie jak dostępność transportowa,



poziom rozwoju gospodarki i stopień ochrony środowiska przyrodniczego są tu przeciętne, natomiast niekorzystną cechą są wysokie koszty pracy (26. pozycja).

Siódmą pozycję w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności przemysłowej zajął podregion wrocławski. Charakteryzuje go bardzo dobra dostępność transportowa (bliskość granicy zachodniej i południowej, autostrada A-4, a także ważny międzynarodowy port lotniczy) oraz bardzo obfite zasoby pracy. W podregionie odnotowano także wysoki poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej (ósme miejsce), bardzo wysoki poziom rozwoju gospodarki (2. lokata w Polsce). Nieznaczny stopień ochrony środowiska przyrodniczego to także atut podregionu przyciągający inwestorów chcących podjąć działalność produkcyjną. Słabą stroną są przede wszystkim wysokie koszty pracy. Pozycję podregionu wrocławskiego najbardziej osłabia bardzo niski poziom bezpieczeństwa powszechnego.

Whirlpool we Wrocławiu

Korporacja Whirlpool obecna jest we Wrocławiu od 2002 roku, kiedy to przejęła firmę Polar, wrocławskiego producenta sprzętu gospodarstwa domowego. Po dwóch latach doświadczenia Whirlpool zdecydował się ponownie zainwestować w tym mieście. W 2004 roku firma podjęła decyzję o budowie we Wrocławiu fabryki kuchni oraz centrum logistycznego, a także dalszym rozwoju istniejącej produkcji chłodnictwa i zmywarek oraz centrum doskonałości technologicznej. O słuszności inwestycji we Wrocławiu przekonał firmę wysoki poziom wykształcenia pracowników, cieszące się międzynarodowym uznaniem zaplecze uniwersyteckie, centralne położenie miasta w Europie, zaoferowany przez rząd RP pakiet zachęt inwestycyjnych oraz silne wsparcie ze strony władz lokalnych.

Źródło: www.paiz.gov.pl.

Na ósmej pozycji pod względem atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności przemysłowej uplasował się podregion legnicki. Charakteryzuje się on bardzo dobrą dostępnością transportową i bardzo wysokim poziomem rozwoju gospodarki (w obu przypadkach trzecie miejsce). Atutem obszaru jest położenie w sąsiedztwie zachodniej granicy państwa. Do jego mocnych stron zalicza się również bardzo dobrze (6. miejsce) rozwinięta infrastruktura gospodarcza. Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna, ciesząca się dotąd dużym zainteresowaniem inwestorów, dysponuje jeszcze niezagospodarowanymi terenami. Na omawianym obszarze dostępne są również duże (11. miejsce) zasoby pracy. Podstawowym czynnikiem z grupy bezpośrednich, osłabiającym atrakcyjność podregionu, są bardzo wysokie koszty pracy (4. miejsce). W zakresie pośrednich czynników atrakcyjności inwestycyjnej podregion legnicki



cechuje się zróżnicowaną sytuacją. Poziom rozwoju gospodarki jest bardzo wysoki (trzecie miejsce), a stopień ochrony środowiska przyrodniczego – nieznaczny (11. miejsce). Poważnym problemem jest bardzo niski (33. miejsce) poziom bezpieczeństwa powszechnego.

Podregion łódzki zajmuje dziewiątą pozycję w omawianym rankingu. Zdecydowały o tym dość obfite zasoby pracy, dobra infrastruktura gospodarcza, wysoki poziom rozwoju gospodarki i dobra dostępność transportowa (w niedalekiej przyszłości będzie tam skrzyżowanie dwóch autostrad: północ-południe i wschód-zachód). Stosunkowo niskie koszty dobrze wykwalifikowanej siły roboczej mogą być atutem dla inwestorów chcących ulokować swoje przedsięwzięcia blisko stolicy kraju. Mankamentem podregionu jest bardzo niski poziom bezpieczeństwa powszechnego.

Dziesiątkę podregionów o najwyższej atrakcyjności inwestycyjnej dla rozwoju działalności przemysłowej zamyka podregion warszawski. O randze regionu decydują przede wszystkim bardzo duże zasoby siły roboczej, szczególnie wysoko wykwalifikowanej (3. pozycja w Polsce) oraz najwyższy w Polsce poziom rozwoju gospodarczego, co obszar zawdzięcza dynamicznemu rozwojowi metropolii i stołecznemu charakterowi Warszawy. Niewątpliwym atutem podregionu jest dobra dostępność transportowa – centralne położenie wobec ważnych szlaków krajowych i międzynarodowych oraz największe w Polsce lotnisko o skali międzynarodowej. Mankamentem podregionu są najwyższe w Polsce koszty pracy, co może negatywnie wpływać na decyzje inwestycyjne. Ponadto infrastruktura gospodarcza dla przemysłu jest bardzo słabo rozwinięta, na co wpłynęła m. in. niewielka powierzchnia dostępnych terenów w specjalnej strefie ekonomicznej. Dwa czynniki pośrednie zaniżają atrakcyjność podregionu dla działalności przemysłowej – wysoki stopień ochrony środowiska przyrodniczego oraz bardzo niski poziom bezpieczeństwa powszechnego

Jak wynika z powyższej analizy, w grupie dziesięciu podregionów o najwyższej atrakcyjności inwestycyjnej (klasa A) dla działalności przemysłowej znalazło się sześć obszarów, których głównymi ośrodkami są największe polskie miasta bądź ich ugrupowania. Ich cechą charakterystyczną jest wielkość i wysoka jakość zasobów siły



roboczej oraz wysoka dostępność transportowa – elementy kluczowe dla decyzji lokalizacyjnych w sferze przemysłowej. Ważną cechą jest też infrastruktura gospodarcza – obecność wolnych terenów w SSE, które poprzez różnego rodzaju zachęty przyciągają inwestorów. Czynnikiem obniżającym atrakcyjność inwestycyjną tej grupy są wysokie koszty pracy, stopień ochrony środowiska przyrodniczego oraz poziom bezpieczeństwa powszechnego.

Podregiony zaliczone do klasy B (kolejnych 10) cechuje ogólnie niższa pozycja w zakresie wszystkich czynników poza dostępnością transportową oraz infrastrukturą gospodarczą, która niejednokrotnie jest bardzo wysoka.

Grupa C (następna 10) to podregiony o małych zasobach pracy, niskiej dostępności transportowej, słabej infrastrukturze gospodarczej i niskim poziomie rozwoju gospodarczego. Cechują je natomiast niewysokie koszty pracy oraz najwyższy stopień ochrony środowiska przyrodniczego i bezpieczeństwa powszechnego.

Ostatnia grupa (D) podregionów charakteryzuje się najniższymi kosztami pracy i bardzo wysokim stopniem ochrony środowiska przyrodniczego oraz bezpieczeństwa powszechnego. Pozostałe, istotne dla działalności przemysłowej czynniki są w tej grupie najniżej plasowane.

4.2. Działalność usługowa

Atrakcyjność inwestycyjna podregionów dla działalności usługowej określona została w oparciu o analizę ośmiu grup wskaźników cząstkowych charakteryzujących: wielkość i jakość zasobów pracy, chłonność rynku instytucjonalnego, koszty pracy, dostępność transportową, poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej i gospodarki, poziom bezpieczeństwa powszechnego i stan środowiska przyrodniczego.

Liderem rankingu, skonstruowanego w oparciu o wyżej wymienione zmienne, został podregion warszawski. Obszar ten dysponuje największymi zasobami pracy charakteryzującymi się jednocześnie najwyższą jakością z punktu widzenia analizowanego rodzaju działalności. Podregion warszawski cechuje również największa w Polsce chłonność instytucjonalnego rynku zbytu, co jest bardzo istotne dla działalności



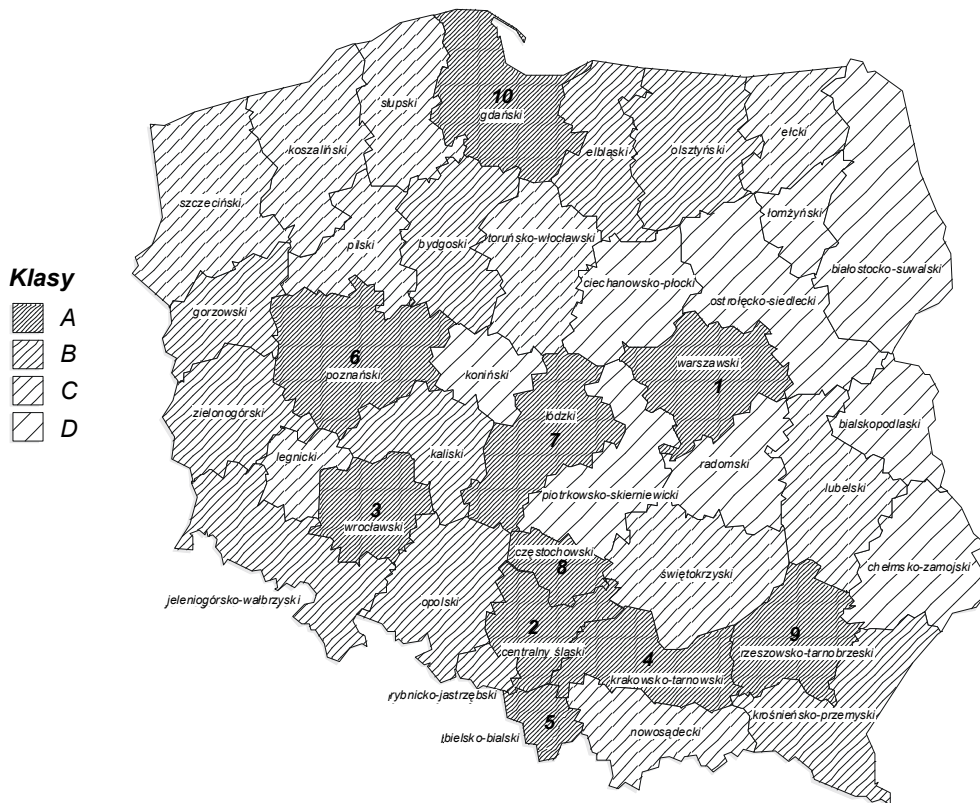
usługowej ze względu na jej silną orientację rynkową. Analizowany obszar odznacza również najlepsza w Polsce dostępność transportowa wynikająca z funkcjonowania dużego lotniska międzynarodowego, dużej liczby szybkich pasażerskich połączeń kolejowych w układzie krajowym, jak i międzynarodowym oraz centralnego położenia w układzie głównych dróg kołowych. Dostępność dla transportu samochodowego ogranicza jedynie brak połączenia autostradowego w relacji wschód – zachód. Ważną zaletą jest także bardzo wysoki poziom rozwoju infrastruktury otoczenia biznesu. Pod tym względem podregion warszawski plasuje się na dziewiątym miejscu w Polsce.

Jedynym wśród bezpośrednich czynników, który negatywnie wpływa na poziom atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności usługowej podregionu warszawskiego jest najwyższy w Polsce koszt pracy będący wynikiem wysokiego poziomu wynagrodzeń i niskiej stopy bezrobocia.

Mocną stroną podregionu warszawskiego w zakresie pośrednich czynników atrakcyjności inwestycyjnej jest bardzo wysoki poziom rozwoju gospodarki. Natomiast sytuacja obszaru w zakresie stanu środowiska przyrodniczego jest przeciętna, a w odniesieniu do poziomu bezpieczeństwa powszechnego – bardzo zła (podregion zajmuje przedostatnie miejsce w Polsce).



Ryc. 2. Atrakcyjność inwestycyjna podregionów dla działalności usługowej



Podregion	Pozycja
warszawski	1
centralny śląski	2
wrocławski	3
krakowsko-tarnowski	4
bielsko-bialski	5
poznański	6
łódzki	7
częstochowski	8
rzeszowsko-tarnobrzelski	9
gdański	10

Źródło: Opracowanie IBnGR.

Drugie miejsce w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności usługowej zajął podregion centralny śląski. Decydują o tym przede wszystkim bardzo duże zasoby pracy,



w tym zasoby pracowników wysoko wykwalifikowanych. Ważną rolę odgrywa również bardzo duża chłonność rynku instytucjonalnego oraz bardzo dobrze rozwinięta infrastruktura gospodarcza, w tym bardzo duża powierzchnia wolnych terenów inwestycyjnych w specjalnej strefie ekonomicznej. Tereny strefy są atrakcyjne – świadczy o tym dotychczasowa skala zaangażowania inwestorów.

W trzech omówionych powyżej kategoriach podregion zajął drugie miejsce w rankingach wskaźników cząstkowych. Opisywany obszar jest również korzystnie położony pod względem transportowym (5. miejsce). Dojazd w stronę granicy zachodniej ułatwia autostrada A-4. Z kolei budowa autostrady A-1 polepszy znacznie dostępność transportową z tego regionu do centralnej i północnej Polski, co złagodzi negatywne skutki jego ekscentrycznego położenia. Szybkiej poprawie ulega również dostępność transportem lotniczym. Podregion centralny śląski jest także ważnym węzłem kolejowego transportu pasażerskiego obsługującym bardzo dużą liczbę połączeń. Dzięki Centralnej Magistrali Kolejowej dojazd do Warszawy zabiera relatywnie mało czasu. Jediną słabą stroną podregionu w zakresie bezpośrednich czynników atrakcyjności inwestycyjnej są bardzo wysokie (3. miejsce), jak na polskie warunki, koszty pracy.

**Centrum logistyczno-dystrybucyjne
DHL Logistics
w Dąbrowie Górniczej**

Atutami lokalizacji okazało się dobre położenie transportowe miasta ułatwiające transport towarów zarówno do krajów Europy Zachodniej, a przede wszystkim do krajów grupy wyszehradzkiej i państw bałtyckich. Istotnym czynnikiem była również dobra dostępność do krajowego rynku zbytu.

*Źródło: Rzeczpospolita, nr 143,
z dn. 15.06.05 r.*

Atrakcyjność inwestycyjną podregionu centralnego śląskiego dla działalności usługowej osłabiają pośrednie czynniki lokalizacji. O ile poziom rozwoju gospodarki jest zbliżony do przeciętnego, o tyle stan środowiska przyrodniczego i poziom bezpieczeństwa powszechnego jest bardzo niski. W tych dwóch kategoriach podregion zajmuje odpowiednio 36. i 37. miejsce.

Podregion wrocławski zajął trzecie miejsce w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności usługowej. Lokatę tę zawdzięcza przede wszystkim bardzo dużym zasobom i wysokiej jakości rynku pracy stawiającym obszar na trzeciej pozycji w kraju.



W podregionie odnotowano bardzo wysoki (2. miejsce) poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej związany z dużą gęstością podmiotów otoczenia biznesu. Mocną stroną analizowanego obszaru jest bardzo dobra (6. miejsce) dostępność transportowa. Wynika ona przede wszystkim z położenia w sąsiedztwie granicy zachodniej, a także istnienia autostrady A-4 i funkcjonowania międzynarodowego portu lotniczego. Podregion charakteryzuje się również bardzo dużą (7. miejsce) chłonnością rynku instytucjonalnego. Słabą stroną obszaru w zakresie bezpośrednich czynników atrakcyjności inwestycyjnej są bardzo wysokie koszty pracy stawiające podregion na siódmym miejscu w Polsce.

**Centrum outsourcingu procesów
gospodarczych Hewlett-Packard
we Wrocławiu**

O lokalizacji centrum zdecydowała dostępność specjalistów o profilu ekonomicznym, absolwentów wrocławskich uczelni i lokalizacja miasta w pobliżu granicy. Dodatkowym czynnikiem było duże bezrobocie w regionie i aktywność władz miasta.

Źródło: Nowy Przemysł, nr 06/2005.

Mocną stroną podregionu wrocławskiego w zakresie pośrednich czynników lokalizacji jest bardzo wysoki (6. miejsce) poziom rozwoju gospodarki i relatywnie dobry stan środowiska przyrodniczego (13. miejsce). Słabą stroną jest natomiast bardzo niski poziom bezpieczeństwa powszechnego (34. miejsce).

Na czwartej pozycji w rankingu znalazł się podregion krakowsko-tarnowski. Na taki wynik złożyły się wartości wskaźników cząstkowych nieznacznie odbiegające od lokat osiągniętych przez podregion wrocławski. Podregion krakowski charakteryzuje się bardzo dużymi zasobami pracy oraz ich wysoką jakością (4. miejsce), bardzo dużą chłonnością rynku instytucjonalnego (6. miejsce) oraz bardzo dobrą dostępnością transportową (7. miejsce). Jediną istotną różnicą w stosunku do podregionu wrocławskiego jest słabiej (8. miejsce) rozwinięta infrastruktura gospodarcza. Jest to przede wszystkim rezultatem mniejszej gęstości instytucji otoczenia biznesu. W porównaniu do obszarów wyżej notowanych w rankingu podregion małopolski odznacza się niższymi, choć i tak wysokimi kosztami pracy (31. miejsce).

Pośrednie czynniki atrakcyjności inwestycyjnej, poza poziomem rozwoju gospodarki, który jest wysoki (9. miejsce), nie są mocną stroną podregionu krakowsko-tarnowskiego.



Stan środowiska przyrodniczego jest przeciętny (21. miejsce), a poziom bezpieczeństwa powszechnego bardzo niski (36. miejsce).

O piątej pozycji podregionu bielsko-bialskiego w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności usługowej zdecydowała chłonność rynku instytucjonalnego oraz wielkość i jakość zasobów pracy. W tych kategoriach obszar zajął odpowiednio czwarte i piąte miejsce. W przypadku trzech pozostałych bezpośrednich czynników atrakcyjności sytuacja nie wygląda już tak dobrze. Podregion cechuje obecnie przeciętna (24. miejsce) dostępność transportowa. Analizowany obszar charakteryzuje się również przeciętnym (24. miejsce) poziomem rozwoju infrastruktury gospodarczej, a także wysokimi kosztami pracy (11. miejsce). Są one jednak mniejsze niż w wyżej sklasyfikowanych podregionach.

Wysoka pozycja podregionu bielsko-bialskiego jest również rezultatem dobrej sytuacji w zakresie pośrednich czynników atrakcyjności inwestycyjnej. Mocną stroną jest bardzo wysoki poziom rozwoju gospodarki plasujący obszar na trzecim miejscu w Polsce. Stan środowiska przyrodniczego oraz poziom bezpieczeństwa publicznego jest natomiast przeciętny (w obydwu przypadkach 19. miejsce). Są to wyniki lepsze niż w przypadku wyżej notowanych w rankingu podregionów.

Szóste miejsce w rankingu zajął podregion poznański. W cząstkowych rankingach dwóch najważniejszych czynników atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności usługowej – wielkości i jakości zasobów pracy oraz chłonności rynku – obszar ten zajmuje odpowiednio szóste i piąte miejsce. Podregion poznański wyróżnia się bardzo dobrą dostępnością transportową. Pod tym względem zajmuje drugie miejsce w Polsce. O tak wysokiej lokacie decyduje rola Poznania jako ważnego węzła transportu drogowego, kolejowego i lotniczego w układzie międzynarodowym i krajowym. Dostępność podregionu zarówno do granicy zachodniej, jak i do Warszawy zwiększa budowana autostrada A-2. Mocną stroną obszaru jest także dobrze rozwinięta (15. miejsce) infrastruktura gospodarcza. Oprócz lokalnego czy regionalnego ma ona również znaczenie krajowe i międzynarodowe wynikające z intensywnej działalności targowo-wystawienniczej prowadzonej w Poznaniu. Podobnie jak w przypadku większości



dotychczas opisanych obszarów podregion poznański odznacza się jednak bardzo wysokimi kosztami pracy (6. miejsce).

W zakresie pośrednich czynników lokalizacji sytuacja podregionu poznańskiego jest zróżnicowana. Posiada on bardzo wysoko rozwiniętą gospodarkę (2. miejsce), odznacza się dobrym stanem środowiska przyrodniczego (16. miejsce) i niskim poziomem bezpieczeństwa powszechnego (31. miejsce).

Podregion łódzki, zajmujący siódme miejsce w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej, charakteryzuje się bardzo dużymi (7. miejsce) zasobami pracy o ponadprzeciętnej jakości. Przedsiębiorstwa działające na jego obszarze generują duży popyt, co przekłada się na dużą chłonność rynku (10. miejsce). Podregion łódzki charakteryzuje się dobrą (10. miejsce) dostępnością transportową. Ulegnie ona jednak znacznej poprawie w efekcie budowy autostrad A-1 i A-2, których węzeł znajdzie się w Strykowie koło Łodzi. Kolejnym czynnikiem mogącym poprawić dostępność transportową podregionu może okazać się budowa międzynarodowego

**Centrum usług księgowych
Royal Philips Electronics
w Łodzi**

O lokalizacji inwestycji zdecydowała podaż wysoko wykwalifikowanych kadr kształconych przez miejscowy ośrodek akademicki, a także dobre relacje z władzami samorządowymi i akademickimi. Na decyzji lokalizacyjnej zaważyło również dobre położenie komunikacyjne miasta, a także sąsiedztwo innej inwestycji tej korporacji zlokalizowanej w Pabianicach.

Źródło: www.philips.pl.

lotniska – jedna z potencjalnych lokalizacji związana jest z obszarem położonym między Warszawą i Łodzią. Obecnie głównym atutem w zakresie dostępności transportowej podregionu jest centralne położenie w stosunku do innych obszarów Polski, a także niewielka odległość do Warszawy – głównego węzła kraju. Podregion łódzki charakteryzuje się także przeciętnymi kosztami pracy (17. miejsce) – wśród dotychczas opisanych obszarów w żadnym nie odnotowano lepszej sytuacji. Infrastrukturę gospodarczą również cechuje przeciętny poziom (22. miejsce) rozwoju.

W zakresie pośrednich czynników atrakcyjności inwestycyjnej mocną stroną podregionu jest bardzo wysoki (7. miejsce) poziom rozwoju gospodarki. Stan środowiska przyrodniczego jest przeciętny (17. miejsce). Słabą stroną jest natomiast bardzo niski poziom bezpieczeństwa powszechnego stawiający podregion na 35. miejscu w kraju.



Ósmą pozycję w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności usługowej zajął podregion częstochowski. Jest to obszar o bardzo dużych zasobach pracy (8. miejsce) i wysokiej chłonności rynku (11. miejsce). W stosunku do dotychczas analizowanych obszarów odznacza się niskimi kosztami pracy (również 11. miejsce). Podregion charakteryzuje się także dobrym (9. miejsce) położeniem transportowym. Jedyną słabą stroną podregionu częstochowskiego w zakresie bezpośrednich czynników lokalizacji jest bardzo niski (33. miejsce) poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej.

Pośrednie czynniki lokalizacji w przypadku podregionu częstochowskiego są zróżnicowane. Do mocnych stron zaliczyć należy bardzo wysoki (8. miejsce) poziom rozwoju gospodarczego oraz wysoki poziom (14. miejsce) bezpieczeństwa powszechnego, co wyróżnia obszar z grupy dotychczas analizowanych podregionów. Słabą stroną jest natomiast zły stan środowiska przyrodniczego (30. miejsce).

Na dziewiątym miejscu w rankingu uplasował się podregion rzeszowsko-tarnobrzeski. Wysoką pozycję zawdzięcza on dobrze (10. miejsce) rozwiniętej infrastrukturze gospodarki co jest rezultatem dysponowania dużymi obszarami pod inwestycje zlokalizowanymi w specjalnych strefach ekonomicznych. Opisywany obszar dysponuje jednocześnie dużymi (12. miejsce) zasobami pracy i rozwiniętym (14. miejsce) rynkiem zbytu w sektorze przedsiębiorstw. Podregion rzeszowsko-tarnobrzeski cechuje się przeciętną (20. miejsce) dostępnością transportową. Peryferyjne położenie do pewnego stopnia rekompensowane jest funkcjonowaniem lotniska dysponującego również międzynarodowymi połączeniami. Potencjalnie, do poprawy dostępności transportowej tego obszaru przyczynić się może budowa wschodniego odcinka autostrady A-4. Analizowany obszar charakteryzuje się przeciętnymi (23. miejsce) kosztami pracy. W grupie dotychczas analizowanych podregionów jedynie dwa (częstochowski i łódzki) mają lepszą sytuację w tym zakresie.

Czynnikiem pośrednim, który pozytywnie wpłynął na wysoką lokatę podregionu, jest bardzo wysoki (szóste miejsce) poziom bezpieczeństwa powszechnego. Również poziom rozwoju gospodarki zalicza się do wysokich (12. miejsce). Czynnikiem zmniejszającym



atrakcyjność inwestycyjną podregionu dla działalności usługowej jest zły stan środowiska przyrodniczego (28. miejsce).

Dziesiątkę podregionów o najwyższej atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności usługowej zamyka podregion gdański. Bezpośrednimi czynnikami decydującymi o pozycji tego podregionu jest bardzo dobrze (4. miejsce) rozwinięta infrastruktura gospodarcza, bardzo duża chłonność rynku instytucjonalnego (8. miejsce) oraz duże (9. miejsce) zasoby pracy o wysokiej jakości. Na tle wszystkich polskich podregionów obszar odznacza się także dość dobrym (11. miejsce) położeniem transportowym – szczególnie w relacjach z obszarami Regionu Morza Bałtyckiego. Poprawa dostępności transportowej względem środkowej i południowej Polski będzie możliwa w wyniku budowy autostrady A-1 i modernizacji linii kolejowej E-65. Czynnikiem zmniejszającym atrakcyjność inwestycyjną są natomiast bardzo wysokie koszty pracy stawiające obszar na 35. miejscu w kraju.

Z trzech pośrednich czynników atrakcyjności inwestycyjnej dwa są mocnymi stronami podregionu gdańskiego. Charakteryzuje się on bardzo wysokim poziomem (5. miejsce) rozwoju gospodarki i bardzo dobrym stanem środowiska przyrodniczego (3. miejsce). Bardzo poważnym problemem jest natomiast najniższy w Polsce poziom bezpieczeństwa publicznego.

Jak wynika z powyższej analizy w grupie 10 podregionów o najwyższej atrakcyjności inwestycyjnej (klasa A) dla działalności usługowej znalazło się aż siedem obszarów, których ośrodkami głównymi są największe polskie miasta lub ich zgrupowania. Te obszary kształtują specyfikę całej grupy. Ich charakterystyczną cechą jest przede wszystkim jakość i rozmiar zasobów pracy, duża chłonność rynku zbytu, a także, z pojedynczymi wyjątkami – dobra dostępność transportowa i wysoki poziom rozwoju gospodarczego. Czynnikiem obniżającym atrakcyjność inwestycyjną tej grupy są przede wszystkim wysokie koszty pracy oraz niski poziom bezpieczeństwa powszechnego.

Wspólną cechą następnych 10 podregionów zaliczonych do klasy B jest generalnie gorsza sytuacja w zakresie wszystkich czynników atrakcyjności inwestycyjnej



z wyjątkiem kosztów pracy, poziomu bezpieczeństwa powszechnego i stanu środowiska przyrodniczego.

Kolejnych 10 podregionów klasy C to obszary o jeszcze mniejszych zasobach pracy, najpłytszym rynku zbytu i najmniejszej dostępności transportowej. W tych podregionach odnotowano jednocześnie najniższe koszty pracy i najlepszy stan środowiska przyrodniczego.

Do klasy D zaliczono dziewięć podregionów zajmujących ostatnie miejsca w rankingu. Podstawową wspólną cechą tych obszarów są najmniejsze zasoby pracy, a także zdecydowanie najslabiej rozwinięta infrastruktura gospodarcza. Z nielicznymi wyjątkami problemem jest także niski poziom rozwoju gospodarki i zły stan środowiska przyrodniczego. Większość z podregionów tej klasy cechuje natomiast wysoki poziom bezpieczeństwa powszechnego.



4.3. Działalność zaawansowana technologicznie

Za podstawę pomiaru poziomu atrakcyjności inwestycyjnej podregionów dla działalności w branży wysokich technologii przyjęto dwie grupy wskaźników. Pierwszą z nich tworzą bezpośrednie czynniki lokalizacji, do których zaliczono: dostępność transportową, chłonność rynku instytucjonalnego, jakość zasobów pracy oraz infrastrukturę gospodarczą. Druga grupa składa się natomiast z czynników pośrednio wpływających na poziom atrakcyjności inwestycyjnej. Jest ona tworzona przez: poziom rozwoju gospodarczego, jakość środowiska przyrodniczego, infrastrukturę społeczną oraz stan bezpieczeństwa powszechnego.

Zdecydowanym liderem w taki sposób skonstruowanego rankingu jest podregion warszawski. O czołowej pozycji zadecydowały w pierwszym rzędzie wysokie wartości wskaźników w kategorii bezpośrednich czynników lokalizacji, w tym przede wszystkim najwyższa w kraju: jakość

zasobów pracy, chłonność rynku instytucjonalnego oraz dostępność transportowa. Ocena pierwszych dwóch z wymienionych czynników nie może być przedmiotem dyskusji. Motywujące do migracji, postrzeganie przez absolwentów szkół wyższych, Warszawy i okolic jako największego rynku pracy w Polsce, jak i wysoka jakość kształcenia stołecznych uczelni, wpływają na najwyższą w kraju podaż dobrze wykształconej siły roboczej.

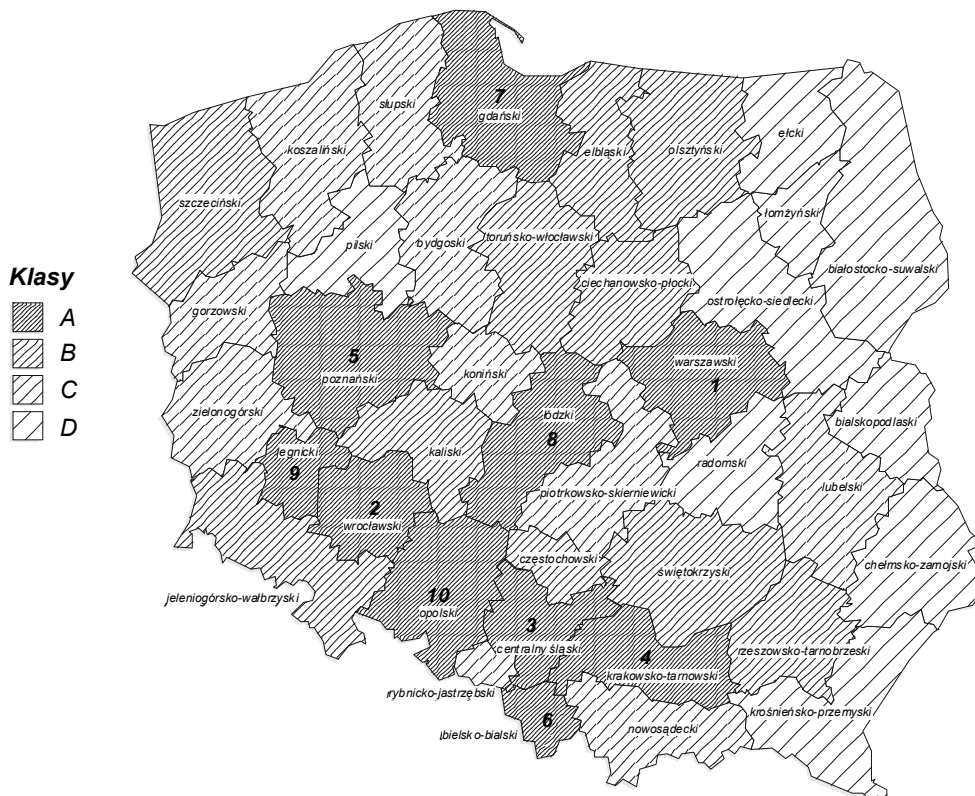
**Centrum Badawczo-Rozwojowe
Samsung Electronics
Polska sp. z o.o.**

Działające od połowy 2000 r. w Warszawie Centrum badawczo-rozwojowe SAMSUNG ELECTRONICS (jedno z 17 na świecie) zatrudnia obecnie ponad 100 pracowników. Docelowo liczebność zespołu wzrośnie do 500-700 osób pracujących nad rozwojem oprogramowania elektroniki użytkowej (odbiorników telewizyjnych, kamer cyfrowych itd.). Wybór Polski jako miejsca lokalizacji Centrum podyktowany był przede wszystkim dostępnością licznej i bardzo dobrze wykształconej kadry inżynierskiej. Szczególnie środowiska akademickie, takich ośrodków jak Politechnika Warszawska i Uniwersytet Warszawski były głównym celem współpracy, ale absolwenci innych renomowanych uczelni w Polsce stanowią również znaczny procent zatrudnionych.

Źródło: <http://www.rd.samsung.pl>.



Ryc. 3. Atrakcyjność inwestycyjna dla działalności zaawansowanej technologicznie



Podregion	Pozycja
warszawski	1
wrocławski	2
centralny śląski	3
krakowsko-tarnowski	4
poznański	5
bielsko-bialski	6
gdański	7
łódzki	8
legnicki	9
opolski	10

Źródło: Opracowanie IBnGR.

Równie wysoką oceną cechuje się chłonność rynku instytucjonalnego wyrażona wielkością nakładów inwestycyjnych. Wyjaśnienia natomiast wymaga wysoki poziom



dostępności transportowej. Słabą stroną podregionu stołecznego jest brak autostrad obniżający dostępność transportem drogowym. Jednak w wypadku działalności w branży wysokich technologii istotniejszym elementem decydującym o poziomie atrakcyjności dla inwestorów jest transport lotniczy oraz kolejowy. Dzięki temu atutem lidera rankingu jest obecność największego w kraju lotniska oraz licznych bezpośrednich kolejowych połączeń pasażerskich zarówno krajowych, jak i zagranicznych.

Nieco gorzej oceniono podregion warszawski w zakresie czynników pośrednich. Negatywnie na ocenę wpłynął najniższy w kraju poziom bezpieczeństwa publicznego oraz nieco niższa niż przeciętnie jakość środowiska przyrodniczego. Zdecydowanie wyżej natomiast oceniono poziom rozwoju gospodarki.

Drugie miejsce w rankingu zajął podregion wrocławski. Podobnie jak w przypadku lidera lepiej niż przeciętnie w podregionach kształtowały się zarówno bezpośrednio, jak i pośrednie czynniki wpływające na poziom atrakcyjności inwestycyjnej. Szczególnie dobrze oceniono jakość zasobów pracy (3. pozycja w rankingu) oraz infrastrukturę gospodarczą (1. miejsce wśród podregionów). O wysokiej pozycji w zakresie pierwszego z wymienionych czynników zadecydowała niezwykle bogata oferta edukacyjna dla studentów szkół wyższych, prowadząca do wysokiej podaży wykwalifikowanych pracowników. Natomiast najlepsza pozycja pod względem infrastruktury gospodarczej jest wynikiem dobrze rozwiniętego otoczenia gospodarczego, tworzonego przez instytucje otoczenia biznesu oraz efektywnego wykorzystania zachęt inwestycyjnych w postaci funkcjonującej w podregionie podstrefy ekonomicznej Wrocław.

**Centrum Rozwoju Oprogramowania
i Usług Informatycznych
Capgemini Polska.**

„Jedno z biur Capgemini jest zlokalizowane we Wrocławiu już od kilku lat. Rozważaliśmy poważnie dwie lokalizacje dla NearShore Center. Pierwszą z nich był Kraków, gdzie w czerwcu ubiegłego roku utworzyliśmy centrum outsourcingu procesów biznesowych, drugim miejscem był Wrocław. Ostatecznie o wyborze Wrocławia, jako miejsca ulokowania kolejnej inwestycji Capgemini zdecydowała przede wszystkim wysoka jakość kształcenia techniczno - informatycznego tutejszych uczelni, dobre połączenia lotnicze, szczególnie z miastami europejskimi. Nie bez znaczenia był także przyjazny klimat inwestycyjny tworzony przez lokalne władze.”

Źródło: <http://www.pl.capgemini.com>.



Atutem opisywanego podregionu jest również: zdecydowanie ponadprzeciętny stan dostępności transportowej oraz wysoka chłonność rynku instytucjonalnego.

W zakresie czynników pośrednio kształtujących atrakcyjność inwestycyjną obszaru podregion wrocławski plasuje się z reguły wśród 1/3 najlepszych podregionów. Podobnie jak w przypadku podregionu warszawskiego słabą stroną Wrocławia i otaczających miasto powiatów okazał się jeden z niższych w kraju poziom bezpieczeństwa publicznego.

W przeciwieństwie do lidera oraz wicelidera zajmujący trzecią pozycję w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności zaawansowanej technologicznie podregion centralny śląski charakteryzują zróżnicowane oceny w zakresie pośrednich i bezpośrednich czynników atrakcyjności inwestycyjnej. W wypadku pierwszej grupy czynników o jednej z czołowych pozycji zadecydowały: w pierwszym rzędzie bardzo wysoka chłonność rynku instytucjonalnego (2. pozycja w rankingu), bardzo dobra infrastruktura gospodarcza (2. pozycja) oraz wysoka jakość zasobów pracy (4. miejsce). Niemal równie silną stroną jest dostępność transportowa kształtowana przez obecność Centralnej Magistrali Kolejowej oraz niezwykle dynamicznie rozwijające się międzynarodowe lotnisko w Pyrzowicach. Wartość wskaźnika poprawia istniejąca autostrada A4 oraz plany budowy autostrady A1 poprawiającej połączenia transportowe z regionami centralnej i północnej Polski.

Spośród 4 czynników pośrednio warunkujących poziom atrakcyjności inwestycyjnej regionu dla działalności technologicznie zaawansowanej w pozytywny sposób wyróżnił się jedynie stan rozwoju gospodarki (5. pozycja w rankingu). Zarówno jakość środowiska przyrodniczego, jak i poziom bezpieczeństwa powszechnego stanowią słabą stronę podregionu centralnego śląskiego. Przeciętnie oceniono natomiast infrastrukturę społeczną (17. pozycja).

Na czwartym miejscu uplasował się podregion krakowsko-tarnobrzeski. Decydującym o tak wysokiej pozycji w rankingu podregionów czynnikiem okazały się zasoby pracy. Na jakość oraz ilość wykwalifikowanej siły roboczej w niebagatelny sposób wpływa obecność Uniwersytetu Jagiellońskiego oraz dwóch uczelni technicznych, czyli



Politechniki Krakowskiej oraz Akademii Górniczo-Hutniczej. Ten właśnie czynnik w dużym stopniu wpłynął na decyzję Delphi Corporation o ulokowaniu w Krakowie centrum badawczo-rozwojowego.

Atutem podregionu krakowsko-tarnobrzeskiego jest również wysoka chłonność rynku instytucjonalnego oraz zdecydowanie lepsza niż przeciętnie w podregionach infrastruktura gospodarcza. Z kolei wśród czynników pośrednich pozytywnie wyróżnia się poziom rozwoju gospodarczego oraz lepiej niż przeciętnie rozwinięta infrastruktura społeczna.

Delphi Automotive Systems

Centrum badawczo-rozwojowe otwarto w Krakowie w 2000 r. Obecnie pracuje w nim ponad 450 inżynierów. Głównym czynnikiem decydującym o lokalizacji inwestycji był dostęp do wykwalifikowanej kadry inżynierskiej. Prawie wszyscy nowo zatrudniani inżynierowie są absolwentami Politechniki Krakowskiej, Politechniki Śląskiej oraz Akademii Górniczo-Hutniczej.

Źródło: www.paiiz.gov.pl.

O piątym miejscu podregionu poznańskiego w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności w branży wysokich technologii przesądziły: wysoka jakość zasobów pracy i chłonność rynku instytucjonalnego (5. miejsce) oraz bardzo dobra dostępność transportowa (2. pozycja). Podobnie jak w wypadku wszystkich wymienionych uprzednio podregionów – silnych ośrodków akademickich – atutem Poznania i powiatów otaczających jest wysoka podaż wykwalifikowanych pracowników.

Mocną stroną jest również jedna z najlepszych w kraju dostępność transportowa w układzie równoleżnikowym. Wpływa na to zarówno bliskość granicy zachodniej jak i malejąca wraz z rozbudową autostrady A2, mierzona czasem podróży odległość podregionu od stolicy kraju. Pozytywnie ocenia się również dobrze rozwinięty kolejowy transport pasażerski oraz obecność międzynarodowego portu lotniczego. Lepiej niż przeciętnie kształtują się również: infrastruktura gospodarcza oraz poziom rozwoju gospodarczego. Mankamentem natomiast jest charakterystyczny dla wszystkich podregionów aglomeracyjnych niski poziom bezpieczeństwa publicznego plasujący Poznań na 31. pozycji.

Następny w rankingu – podregion bielsko-bialski – jest pierwszym z analizowanych podregionów, niezorganizowanym wokół dużego ośrodka miejskiego. W efekcie oceny pośrednich i bezpośrednich czynników decydujących o poziomie atrakcyjności



inwestycyjnej charakteryzują się mniejszym zróżnicowaniem. W żadnej z analizowanych kategorii podregion nie zajmuje miejsca gorszego niż 24., plasując się z reguły w pierwszej dziesiątce. Najlepszą notę obszar uzyskał w zakresie chłonności rynku instytucjonalnego (4. miejsce) oraz jakości zasobów pracy (7. pozycja). Korzystnie kształtuje się również poziom rozwoju gospodarczego (6. miejsce) wyrażony strukturą wartości dodanej. Wraz z rozbudową autostrady A1, dzięki skróceniu czasu podróży między Bielsko-Białą i Katowicami oraz Bielsko-Białą i Krakowem, poprawi się – obecnie oceniana jako przeciętna dostępność transportowa.

Siódmą pozycję w rankingu podregionów zajmuje podregion gdański. W porównaniu do sklasyfikowanego powyżej obszaru atutem podregionu są czynniki bezpośrednio wpływające na poziom atrakcyjności inwestycyjnej. Najniżej spośród nich sklasyfikowana dostępność transportowa plasuje podregion na 15. pozycji wśród wszystkich analizowanych podregionów. Do mocnych stron w zakresie tej cechy zaliczono dynamicznie rozwijający się port lotniczy oraz planowane połączenie autostradowe (A1). Podobnie jak w przypadku innych obszarów, których ośrodkami są największe polskie miasta, podregion gdański cechuje wysoka podaż zasobów pracy oraz duża chłonność rynku instytucjonalnego. Szczególnie atrakcyjne okazują się: infrastruktura społeczna (3. pozycja) oraz zaliczone do grupy czynników pośrednich – jakość środowiska przyrodniczego (3.), poziom rozwoju gospodarki (4.) oraz infrastruktura społeczna (5.). Katastrofalnie – na ostatnim miejscu w rankingu – oceniono natomiast poziom bezpieczeństwa powszechnego. Analizowany obszar cechuje bowiem zarówno bardzo wysoka w relacji do liczby mieszkańców ilość przestępstw oraz zdecydowanie niższy niż przeciętnie wskaźnik wykrywalności sprawców.

Dzięki dobrej dostępności transportowej, chłonnemu rynkowi oraz wysokiej jakości zasobów pracy na ósmej pozycji w rankingu uplasował się podregion łódzki. Za sprawą mniejszej gęstości instytucji otoczenia biznesu oraz przeciętnej intensywności wykorzystania narzędzi służących przyciągnięciu inwestorów w postaci specjalnych stref ekonomicznych jakość infrastruktury gospodarczej oceniono na poziomie niższym niż średni (23. pozycja wśród 39 podregionów). Spośród czynników pośrednio wpływających na atrakcyjność inwestycyjną podregion uzyskał pozytywne noty



w zakresie poziomu rozwoju gospodarczego oraz jakości środowiska przyrodniczego. Złą sytuację odnotowano natomiast w zakresie poziomu rozwoju infrastruktury społecznej i poziomu bezpieczeństwa powszechnego.

Noty ostatnich dwóch podregionów zamykających grupę najlepszych dziesięciu legnickiego oraz opolskiego kształtują się na bardzo zbliżonym poziomie. O ile stwierdzenie to jest prawdziwe również dla syntetycznych ocen czynników pośrednio i bezpośrednio kształtujących poziom atrakcyjności inwestycyjnej, o tyle wartości poszczególnych cech różnią się. Dotyczy to w pierwszym rzędzie zdecydowanie lepiej ocenianej w podregionie legnickim chłonności rynku instytucjonalnego, poziomu rozwoju gospodarczego (2. pozycja w rankingu podregionów) oraz jakości środowiska przyrodniczego (miejsce 12.). Opolskie cechuje natomiast lepiej rozwinięta infrastruktura transportowa i gospodarcza oraz zdecydowanie wyższy poziom bezpieczeństwa powszechnego. Mimo, iż miary pozycyjne sprawiają wrażenie znaczącego zróżnicowania wymienionych podregionów ze względu na stan infrastruktury społecznej, oceny, jakie uzyskały podregion legnicki oraz opolski, były zbliżone.

Charakterystyczne jest, iż spośród 10 opisanych powyżej obszarów (klasa A) 8 stanowią podregiony skupione wokół miast wojewódzkich. Jest to efektem zależności przedsięwzięć wysokotechnologicznych od dostępu do wysokokwalifikowanych pracowników. Cechą niemniej charakterystyczną jest wysoki poziom rozwoju gospodarczego oraz dobra dostępność transportowa. Równie znamienne jest fakt uzyskiwania niższych ocen w zakresie czynników pośrednio wpływających na atrakcyjność inwestycyjną, czego przejawem jest negatywnie postrzegany przez inwestorów, bardzo niski poziom bezpieczeństwa.

W klasie B dominują regiony o niższej chłonności rynku instytucjonalnego, lepszym niż przeciętnie poziomie bezpieczeństwa publicznego oraz dobrze rozwiniętej infrastrukturze gospodarczej. Cechą charakterystyczną jest również w miarę dobra dostępność transportowa.

Klasa C grupuje natomiast podregiony o stosunkowo niskiej jakości zasobów pracy, dobrze rozwiniętej infrastrukturze społecznej oraz słabszej dostępności transportowej.



Podregiony zaliczone do tej grupy cechują się niższą od przeciętnej chłonnością rynku instytucjonalnego.

Grupę D tworzy 9 najniżej ocenionych w rankingu podregionów. Charakteryzują je niskie zasoby wykwalifikowanej pracy, słaba dostępność transportowa oraz słaby poziom rozwoju gospodarczego. Jedynym czynnikiem pozytywnie wpływającym na atrakcyjność inwestycyjną dla działalności w branżach zaawansowanych technologicznie jest wyższy niż przeciętnie poziom bezpieczeństwa publicznego.



5. Atrakcyjność inwestycyjna województw

Ocena atrakcyjności inwestycyjnej województw dokonana została na podstawie analizy sześciu grup wskaźników cząstkowych. Zgodnie z przyjętymi założeniami badawczymi, największe znaczenie przypisano zasobom i kosztom pracy. Za nieco mniej ważną, ale również mającą duże znaczenie dla kształtowania atrakcyjności inwestycyjnej województw, uznano aktywność województw wobec inwestorów. Kolejnym w hierarchii ocenianych czynników była dostępność transportowa, następnie wielkość rynku zbytu i poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej. Stosunkowo najmniejsze znaczenie przypisano dwóm składowym atrakcyjności inwestycyjnej – poziomowi rozwoju infrastruktury społecznej i poziomowi bezpieczeństwa powszechnego.

Ryc. 4. Ocena województw pod względem zasobów i kosztów pracy



Źródło: Opracowanie IBnGR.



Zasoby i koszty pracy analizowane były pod kątem ich wielkości, jakości oraz kosztów. Bardzo dobrą sytuacją (klasa A) w analizowanym aspekcie charakteryzują się trzy województwa: śląskie, małopolskie i łódzkie. Decydującym o pozycji województwa śląskiego elementem jest wielkość dostępnych zasobów pracy, nieporównywalna z innymi regionami. Województwo małopolskie, oprócz tego, że posiada bardzo duże zasoby pracy, to charakteryzuje się również ich wysoką jakością. Z kolei o pozycji województwa łódzkiego decydują niskie koszty pracy, przy dużych jej zasobach i przeciętnej jakości.

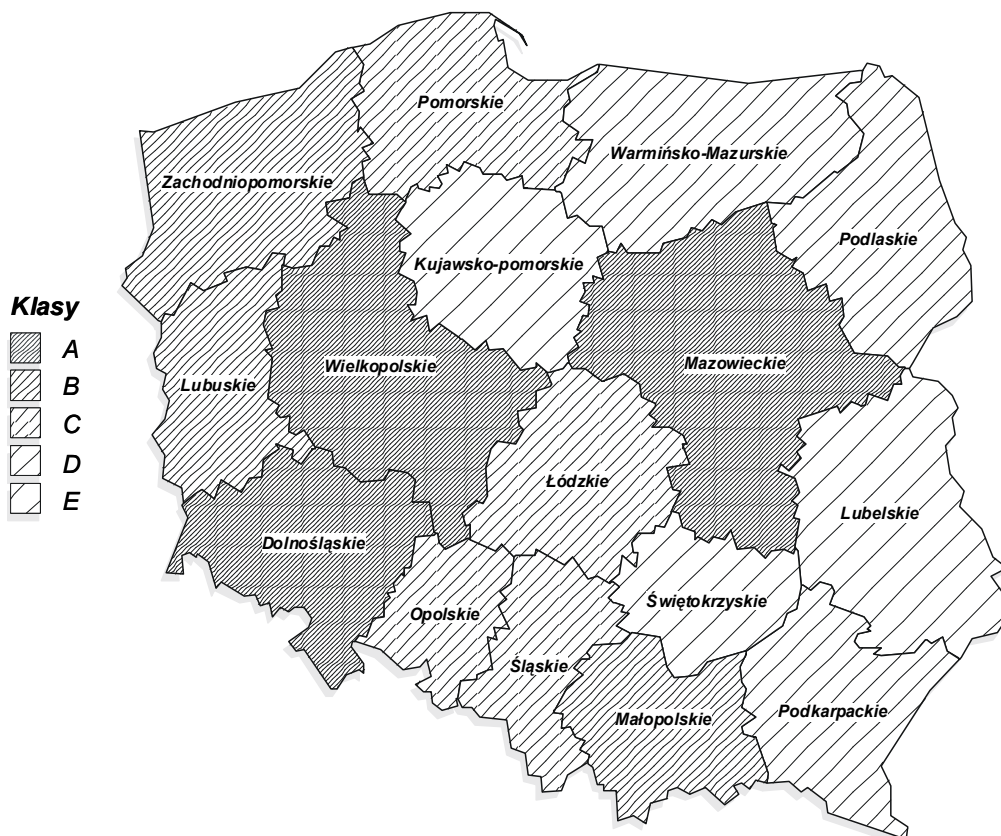
Wśród trzech regionów o dobrej (klasa B) sytuacji w zakresie zasobów i kosztów pracy znalazły się województwa: dolnośląskie, wielkopolskie i kujawsko-pomorskie. Dwa pierwsze regiony swoje pozycje zawdzięczają przede wszystkim wysokiej jakości zasobów pracy. Atutem województwa dolnośląskiego jest także wielkość zasobów pracy. Mocną stroną województwa łódzkiego są natomiast niskie koszty pracy.

W trzech regionach – lubuskim, opolskim i mazowieckim – odnotowano złą (klasa D) sytuację w zakresie zasobów i kosztów pracy. Problemem województwa opolskiego jest przede wszystkim relatywnie niska jakość zasobów pracy przy ich przeciętnej wielkości. Odwrotna sytuacja cechuje natomiast województwo lubuskie. Zasoby pracy należą tu do najmniejszych w Polsce i charakteryzują się przeciętną jakością. Z kolei pod względem jakości zasobów pracy krajowym liderem jest województwo mazowieckie. O niskiej pozycji regionu decydują jednak stanowczo najwyższe w Polsce koszty pracy.

Najtrudniejsza sytuacja (klasa E) w zakresie zasobów i kosztów pracy odnotowana została w województwach: lubelskim, podlaskim i warmińsko-mazurskim. Są to regiony o małych w porównaniu do innych województw zasobach pracy przy jednocześnie przeciętnej lub niskiej ich jakości (lubelskie).

Aktywność województw wobec inwestorów badana była pod kątem stopnia przygotowania ofert inwestycyjnych dostępnych w poszczególnych regionach, a także na podstawie oceny zagranicznego zaangażowania województw w działalność informacyjno-promocyjną wobec inwestorów.

Ryc. 5. Ocena aktywności województw wobec inwestorów



Źródło: Opracowanie IBnGR.

Bardzo dobrą sytuacją (klasa A) w omawianym zakresie cechują się trzy województwa: mazowieckie, dolnośląskie i wielkopolskie. Pozycja województwa mazowieckiego to przede wszystkim rezultat intensywnej działalności informacyjno-promocyjnej. Drugorzędną rolę odgrywa stopień przygotowania ofert inwestycyjnych. Odrotna sytuacja cechuje natomiast województwo dolnośląskie, w którym stopień przygotowania ofert inwestycyjnych jest najbardziej zaawansowany, a intensywność działalności informacyjno-promocyjnej jest przeciętna. Pozycja województwa wielkopolskiego jest wypadkową przeciętnej, w porównaniu do dwóch pozostałych regionów sytuacji zarówno w zakresie stopnia przygotowania ofert inwestycyjnych, jak i działalności informacyjno-promocyjnej.



Wysoką (klasa B) aktywność wobec inwestorów odnotowano w województwach: małopolskim, lubuskim i zachodniopomorskim. Pozycja województwa małopolskiego to rezultat wysokiej aktywności tego regionu względem inwestorów, podczas gdy miejsce lubuskiego to wynik zaawansowanego przygotowania ofert inwestycyjnych.

Niska (klasa D) aktywność wobec inwestorów cechuje województwa: warmińsko-mazurskie, podkarpackie i podlaskie. Są one mało aktywne w zakresie działalności informacyjno-promocyjnej. Dodatkowo województwo podkarpackie i podlaskie odznacza się niewielkim stopniem przygotowania ofert inwestycyjnych.

W województwach – świętokrzyskim, lubelskim i kujawsko-pomorskim odnotowano najniższą (klasa E) aktywność wobec inwestorów. Jest to rezultat złej sytuacji zarówno w zakresie stopnia przygotowania ofert inwestycyjnych, jak i intensywności działalności informacyjno-promocyjnej.

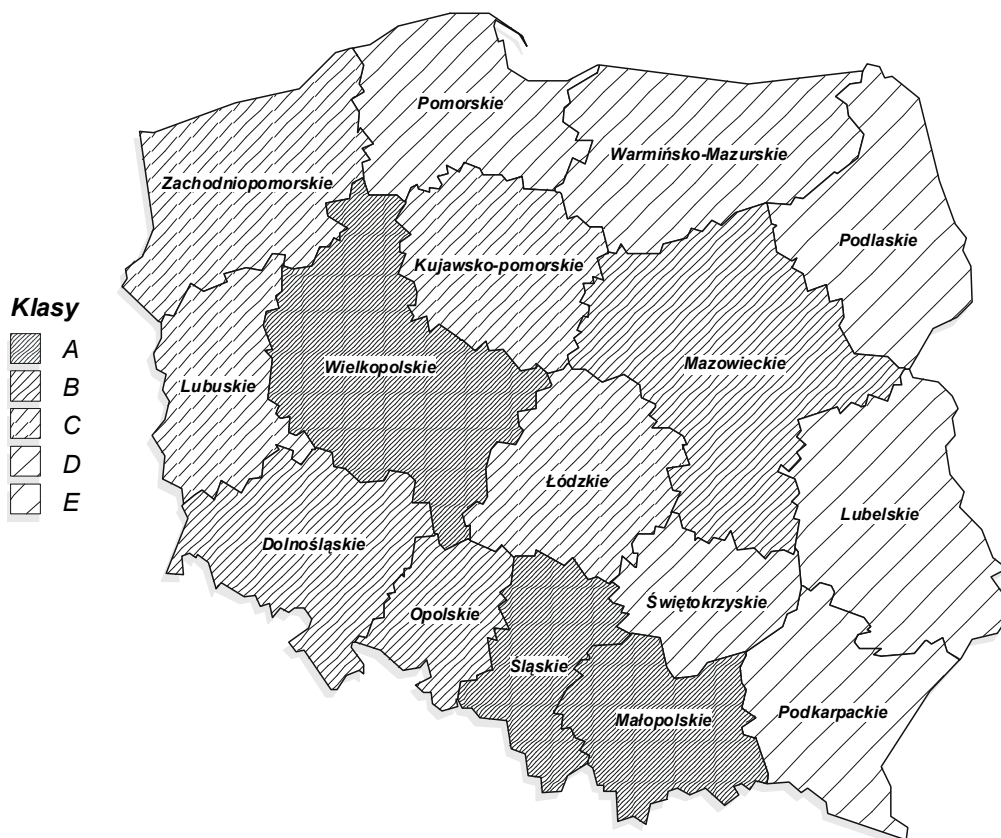
Ważnym elementem oceny atrakcyjności inwestycyjnej województw była analiza dostępności transportowej. W tym zakresie pod uwagę wzięto gęstość pozamiejskiej infrastruktury drogowej, dostępność do granicy zachodniej, dostępność do Warszawy i rangę portu lotniczego.

Bardzo dobrą (klasa A) dostępnością transportową cechują się trzy województwa: śląskie, wielkopolskie i małopolskie. Wysoka pozycja województwa śląskiego to przede wszystkim rezultat bardzo wysokiej gęstości infrastruktury drogowej oraz dobrze, jak na polskie warunki, rozwiniętej sieci transportu lotniczego zapewniającej połączenia z krajami, z których pochodzi najwięcej inwestycji lokowanych w Polsce. Z kolei mocną stroną województwa wielkopolskiego jest stosunkowo niewielka odległość do granicy zachodniej, do której dojazd ułatwiają oddane do użytku fragmenty autostrady A-2. Mocną stroną województwa małopolskiego w zakresie dostępności transportowej jest również bardzo duża gęstość infrastruktury drogowej i dobrze rozwinięta sieć transportu lotniczego.

Dobrą (klasa B) dostępnością transportową odznaczają się trzy województwa: dolnośląskie, mazowieckie i opolskie. Zaletą województwa dolnośląskiego jest położenie w sąsiedztwie granicy zachodniej. Województwo mazowieckie zawdzięcza wysoką

łokate bardzo korzystnemu położeniu w układzie sieci infrastruktury drogowej i kolejowej, a także zdecydowanie największej dostępności transportem lotniczym. Województwo opolskie charakteryzuje się natomiast ponadprzeciętną sytuacją w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej i korzystnym położeniem względem granicy zachodniej.

Ryc. 6. Ocena dostępności transportowej województw



Źródło: Opracowanie IBnGR.

Stosunkowo niska dostępność transportowa jest charakterystyczna dla trzech województw: świętokrzyskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Słabą stroną pierwszego z regionów jest znaczne oddalenie od granicy zachodniej oraz brak lotniska obsługującego połączenia międzynarodowe. Wspólną cechą dwóch pozostałych regionów północnej Polski jest niska gęstość pozamiejskiej infrastruktury drogowej.



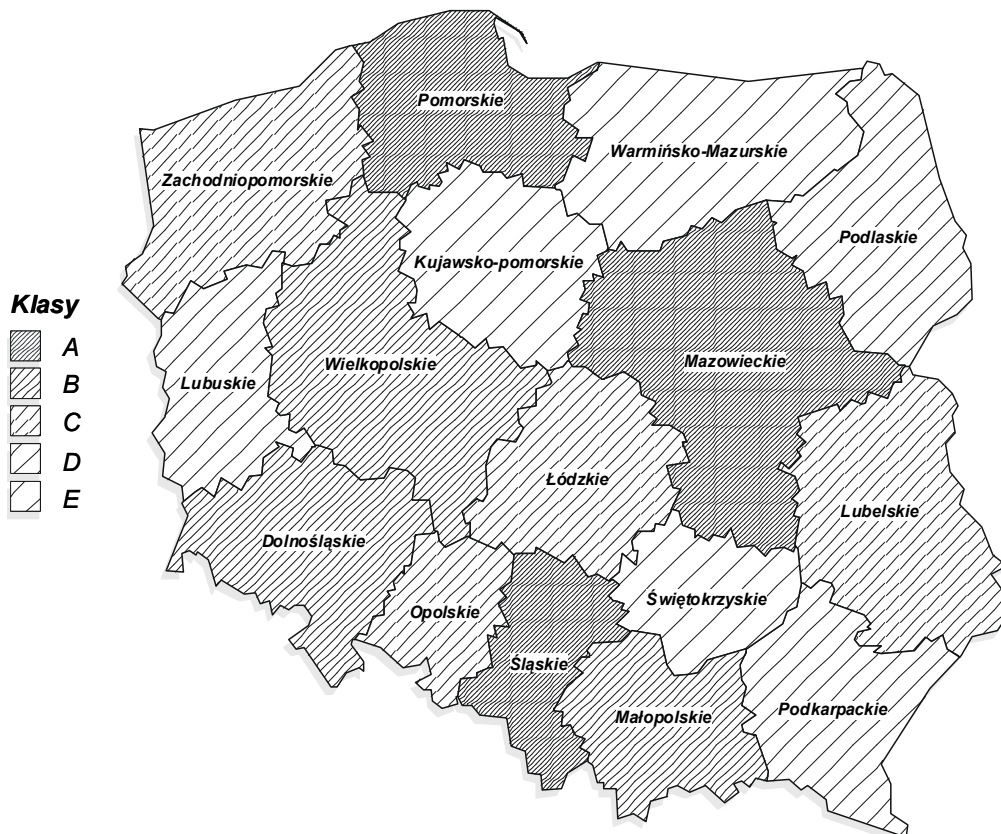
W przypadku województwa warmińsko-mazurskiego problemem jest również niekorzystne położenie względem granicy zachodniej i brak lotniska regularnie obsługującego połączenia międzynarodowe.

Najślabszą dostępnością transportową (klasa E) cechują się regiony wschodniej Polski: podkarpackie, lubelskie i podlaskie. O pozycji tych regionów decyduje peryferyjne położenie względem granicy zachodniej. W przypadku województwa podlaskiego i lubelskiego słabą stroną jest również mała gęstość infrastruktury drogowej i brak lotnisk międzynarodowych. W przypadku podkarpackiego problemem jest słaba dostępność do Warszawy.

Kolejnym czynnikiem kształtującym atrakcyjność inwestycyjną województw jest chłonność rynku zarówno indywidualnego, jak i instytucjonalnego. Chłonność rynku przeanalizowana została zarówno pod kątem liczby potencjalnych konsumentów indywidualnych i instytucjonalnych, jak i posiadanej przez nich siły nabywczej.

Największa chłonność rynku (klasa A) charakteryzuje województwa: śląskie, mazowieckie i pomorskie. Dwa pierwsze województwa cechują się bardzo dobrą sytuacją zarówno w segmencie rynku indywidualnego jak i instytucjonalnego. Chłonność rynku instytucjonalnego jest szczególnie wysoka w województwie śląskim. Gorsza sytuacja w tym względzie cechuje województwo pomorskie, w którym omawiany segment rynku charakteryzuje się przeciętną chłonnością.

Ryc. 7. Ocena chłonności wojewódzkich rynku zbytu



Źródło: Opracowanie IBnGR.

Kolejne trzy województwa – małopolskie, wielkopolskie i dolnośląskie – są regionami o wysokiej (klasa B) chłonności rynku. Wszystkie trzy województwa cechuje wysoka chłonność rynku instytucjonalnego, a małopolskie dodatkowo wyróżnia się wysoką chłonnością rynku indywidualnego.

Niską chłonność rynku (klasa D) odnotowano z kolei w województwach: lubuskim, podlaskim i podkarpackim. Województwo lubuskie charakteryzuje się złą sytuacją zarówno w sektorze indywidualnym, jak i instytucjonalnym. Z kolei podlaskie, przy przeciętnej chłonności rynku indywidualnego, cechuje się bardzo niską chłonnością w sektorze przedsiębiorstw. W regionie podkarpackim odnotowano sytuację odwrotną



niż w podlaskim – przeciętną chłonność w sektorze instytucjonalnym i bardzo niską w sektorze indywidualnym.

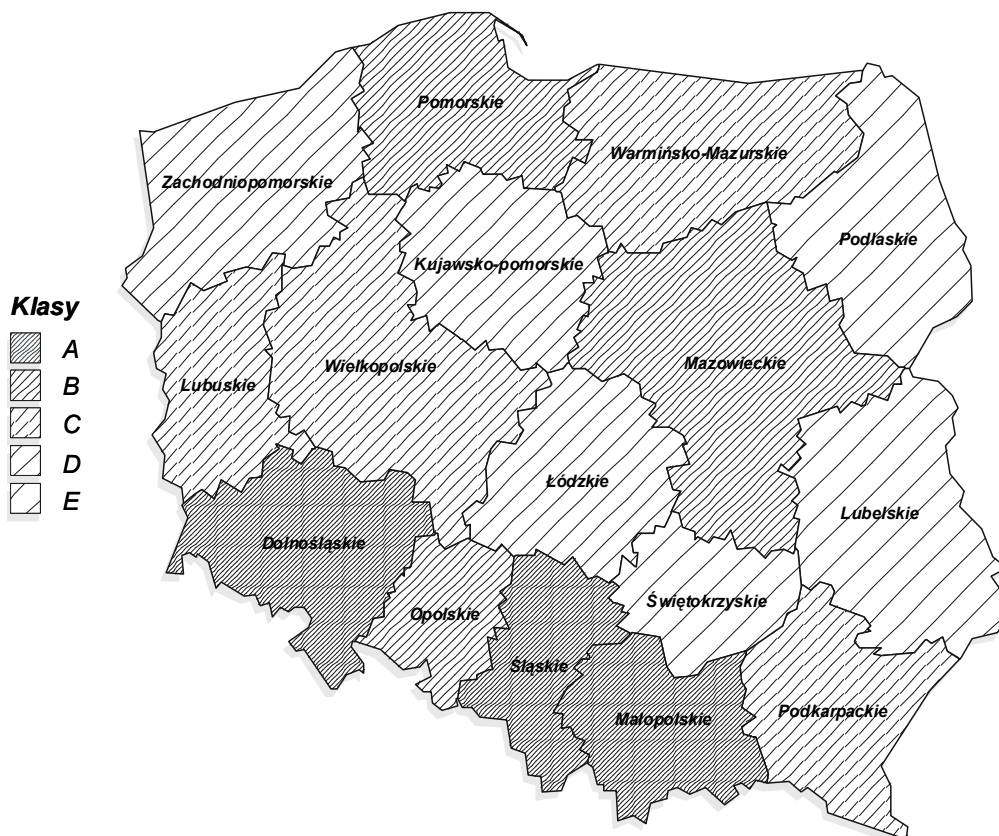
Województwami o najniższej chłonności rynku (klasa E) są: warmińsko-mazurskie, kujawsko-pomorskie i świętokrzyskie. We wszystkich trzech regionach rynek indywidualny należy do najmniej chłonnych, a w przypadku województwa świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego trudną sytuację odnotowano także w sektorze instytucjonalnym.

Istotnym czynnikiem kształtującym atrakcyjność inwestycyjną jest poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej. W tym zakresie oceniono gęstość instytucji otoczenia biznesu, poziom rozwoju sfery badawczo-rozwojowej, możliwości inwestowania w specjalnych strefach ekonomicznych oraz intensywność działalności targowo-wystawienniczej.

Najwyższym (klasa A) poziomem rozwoju infrastruktury gospodarczej wyróżniają się województwa: śląskie, dolnośląskie i małopolskie. Region śląski charakteryzuje się wysokim poziomem rozwoju sfery badawczo-rozwojowej oraz dysponuje dużą powierzchnią niezagospodarowanych terenów w docenionej już przez inwestorów strefie ekonomicznej. W województwie dolnośląskim odnotowano wysoką gęstość instytucji otoczenia biznesu, a także dużą podaż terenów w specjalnych strefach ekonomicznych. Atutem województwa małopolskiego jest przede wszystkim dobrze rozwinięta sfera badawczo-rozwojowa, której rozwój jest ułatwiony dzięki funkcjonowaniu specjalnej strefy ekonomicznej o takim profilu.

Wysoki poziom rozwoju (klasa B) odnotowano w województwach: mazowieckim, pomorskim i opolskim. Mocną stroną wszystkich trzech regionów jest wysoka gęstość instytucji otoczenia biznesu. Atutem województwa mazowieckiego jest także dobrze rozwinięta sfera badawczo-rozwojowa. Region ten, razem z województwem pomorskim, jest także miejscem prowadzenia intensywnej działalności targowo-wystawienniczej. Województwo pomorskie wyróżnia się także ponadprzeciętnymi możliwościami inwestowania w strefach ekonomicznych.

Ryc. 8. Ocena poziomu rozwoju infrastruktury gospodarczej w województwach



Źródło: Opracowanie IBnGR.

Niski poziom rozwoju (klasa D) infrastruktury otoczenia biznesu charakterystyczny jest dla trzech województw: łódzkiego, zachodniopomorskiego i kujawsko-pomorskiego. Wspólną ich cechą jest ograniczona możliwość inwestowania w strefach ekonomicznych (łódzkie, zachodniopomorskie) lub wręcz brak takiej możliwości (kujawsko-pomorskie). Słabą stroną województw kujawsko-pomorskiego i zachodniopomorskiego jest niski poziom rozwoju sfery badawczo-rozwojowej i mała aktywność w zakresie działalności targowo-wystawienniczej. Z kolei problemem województwa łódzkiego jest niska gęstość instytucji otoczenia biznesu. Najtrudniejsza sytuacja (klasa E) w zakresie omawianego czynnika atrakcyjności inwestycyjnej panuje w województwach: świętokrzyskim lubelskim i podlaskim. We wszystkich analizowanych aspektach infrastruktura

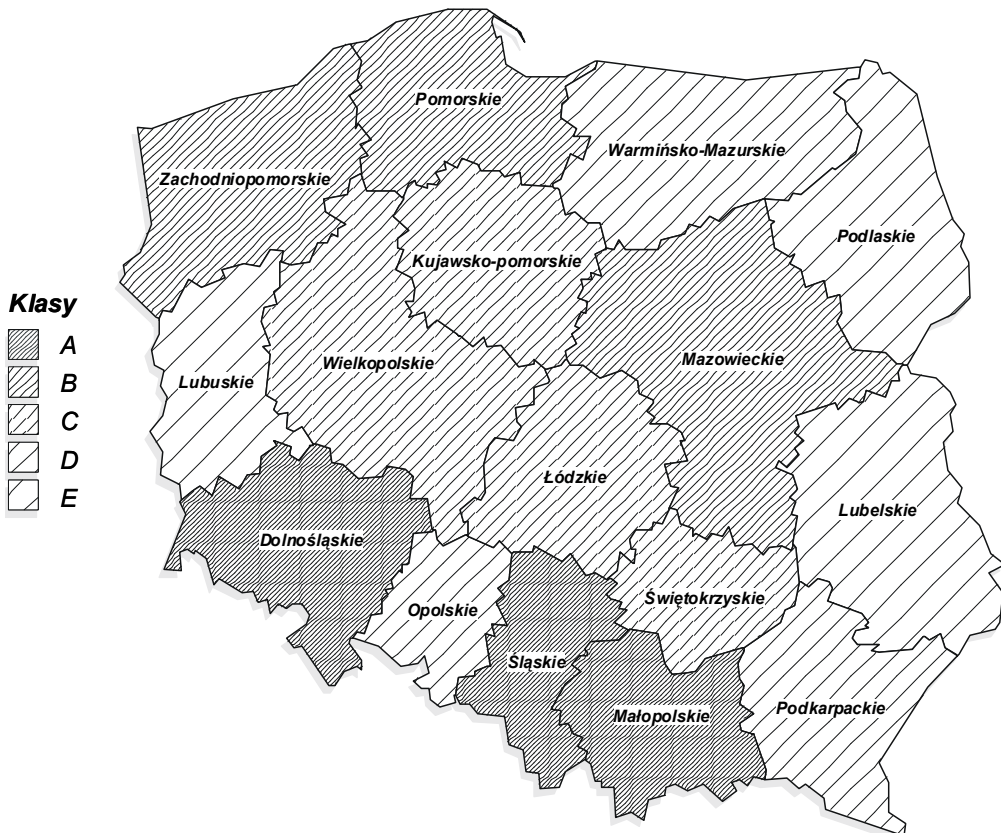


gospodarcza tych regionów jest słabo rozwinięta. Jedynie województwo świętokrzyskie pozytywnie wyróżnia się w zakresie intensywności działalności targowo-wystawienniczej.

Kolejnym z analizowanych czynników atrakcyjności inwestycyjnej jest poziom rozwoju infrastruktury społecznej. W analizie tego aspektu pod uwagę wzięto intensywność działalności kulturalnej i poziom rozwoju infrastruktury turystycznej i towarzyszącej.

Bardzo dobrą sytuacją (klasa A) w każdym z wymienionych aspektów cechują się województwa: małopolskie, śląskie i dolnośląskie.

Ryc. 9. Ocena poziomu rozwoju infrastruktury społecznej



Źródło: Opracowanie IBnGR.



Wysoki poziom (klasa B) rozwoju infrastruktury społecznej odnotowano w województwie mazowieckim, pomorskim i zachodniopomorskim. Pierwszy z wymienionych regionów zawdzięcza swoją pozycję głównie bogatemu spektrum działalności kulturalnej. Mocną stroną pozostałych dwóch regionów jest przede wszystkim dobrze rozwinięta infrastruktura turystyczna i towarzysząca.

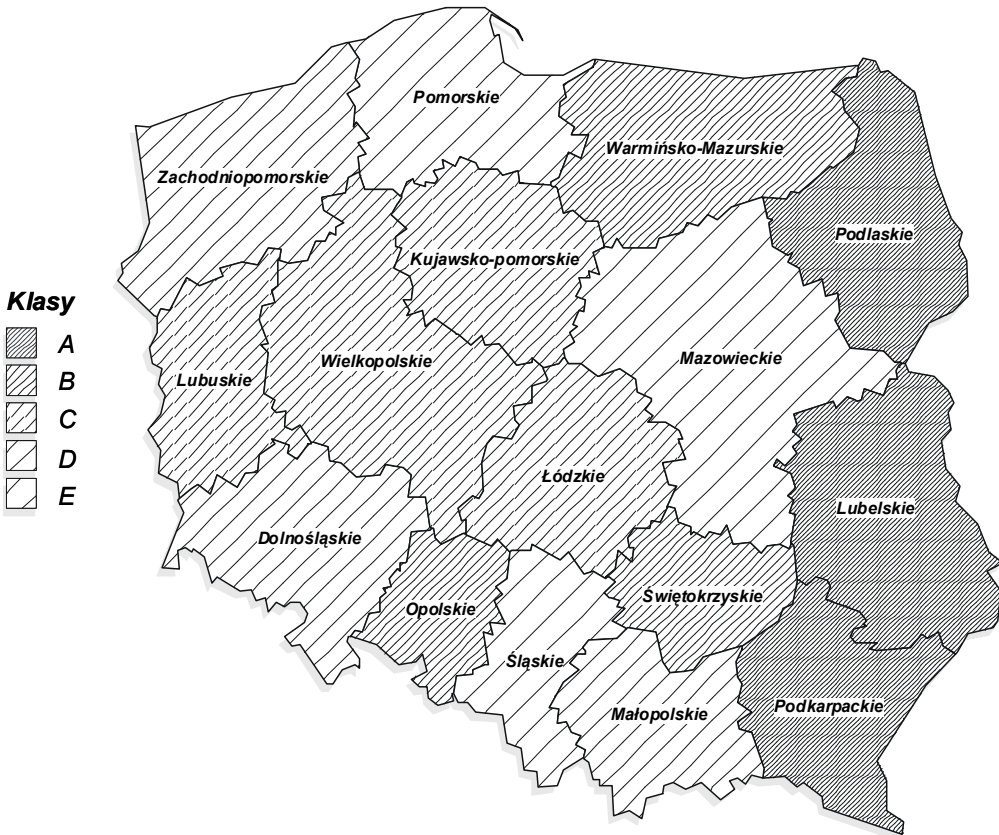
Niski poziom (klasa D) rozwoju infrastruktury społecznej odnotowano w województwie warmińsko-mazurskim, podkarpackim i opolskim. Jest to wynik zarówno niskiej intensywności działalności kulturalnej, jak i niskiego poziomu rozwoju infrastruktury turystycznej i towarzyszącej. Jeszcze trudniejszą sytuację (klasa E) odnotowano w zakresie analizowanego czynnika atrakcyjności w trzech województwach: podlaskim, lubuskim i lubelskim.

Ostatnim z analizowanych czynników atrakcyjności inwestycyjnej był poziom bezpieczeństwa powszechnego. W trzech regionach wschodniej części kraju – podkarpackim, lubelskim i podlaskim – odnotowano najlepszą sytuację (klasa A) w zakresie omawianego czynnika. Województwa te charakteryzują się relatywnie niskim poziomem przestępczości, w tym kryminalnej, a stosunkowo wysoki odsetek stwierdzonych przestępstw jest wykrywany.

Wysokim poziomem (klasa B) bezpieczeństwa powszechnego cechują się województwa: świętokrzyskie, opolskie i warmińsko-mazurskie. Najniższy w tej grupie poziom przestępczości odnotowano w województwie świętokrzyskim. Wszystkie trzy regiony charakteryzują się wysokim poziomem wykrywalności przestępstw. Wyróżniają się także w zakresie wykrywalności przestępstw przeciwko mieniu.



Ryc. 10. Ocena poziomu bezpieczeństwa powszechnego w województwach



Źródło: Opracowanie IBnGR.

Niski poziom (klasa D) bezpieczeństwa powszechnego cechuje województwo małopolskie, dolnośląskie i zachodniopomorskie. Są to regiony o wysokim poziomie przestępczości. Dodatkowo w dwóch z nich – małopolskim i zachodniopomorskim – odnotowano niską wykrywalność przestępstw.

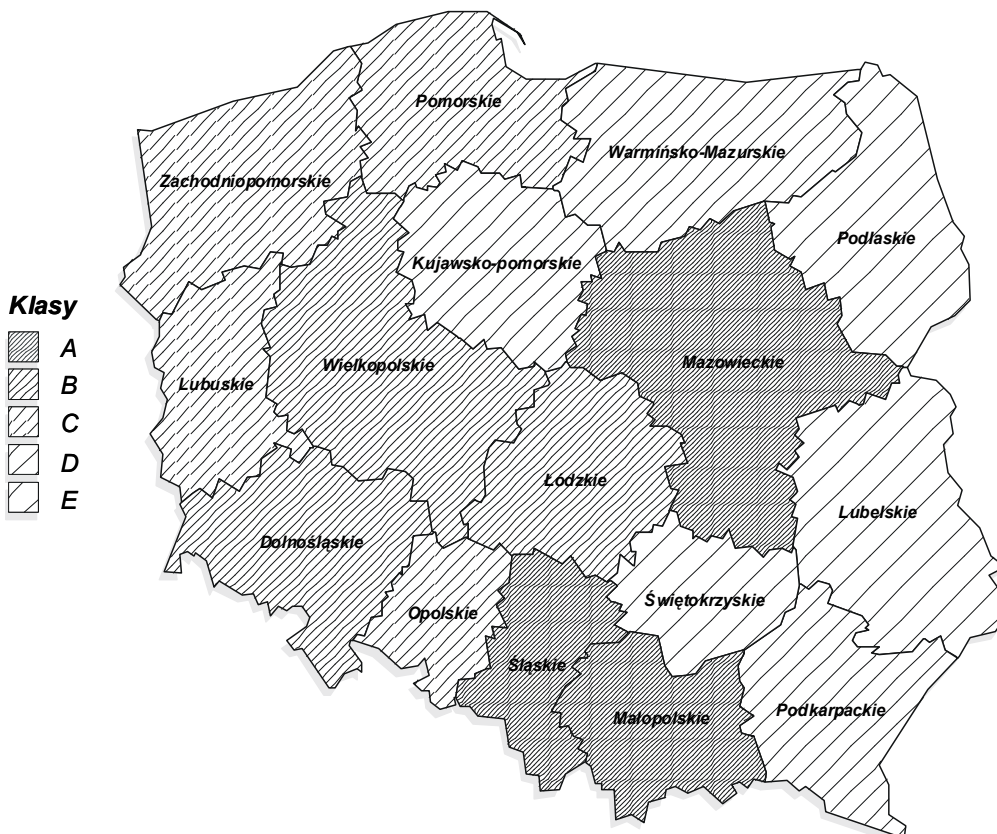
Najtrudniejsza sytuacja (klasa E) w zakresie omawianego czynnika atrakcyjności inwestycyjnej charakteryzuje województwa: pomorskie, śląskie i mazowieckie. W pierwszym z nich poziom przestępczości jest najwyższy w Polsce. Z kolei w dwóch pozostałych odnotowano bardzo niską wykrywalność przestępstw.

Syntetyczny wskaźnik atrakcyjności inwestycyjnej województw, zbudowany w oparciu o wyżej przeanalizowane grupy wskaźników cząstkowych, plasuje w czołówce (klasa A)



trzy województwa: śląskie, mazowieckie i małopolskie. Województwo śląskie we wszystkich aspektach atrakcyjności inwestycyjnej, z wyjątkiem poziomu bezpieczeństwa powszechnego i aktywności województw wobec inwestorów, ma bardzo dobrą sytuację. Jedynymi słabymi stronami województwa mazowieckiego są koszty pracy i poziom bezpieczeństwa. Szczególnie korzystna sytuacja odnotowana została natomiast w zakresie rynku zbytu i aktywności województwa wobec inwestorów. Wysoka pozycja województwa małopolskiego to wynik dobrej lub bardzo dobrej sytuacji we wszystkich analizowanych aspektach atrakcyjności z wyjątkiem poziomu bezpieczeństwa powszechnego.

Ryc. 11. Atrakcyjność inwestycyjna województw



Źródło: Opracowanie IBnGR.



Do grupy regionów o wysokiej (klasa B) atrakcyjności inwestycyjnej zaliczono województwa: dolnośląskie, wielkopolskie i łódzkie. Mocną stroną pierwszego z regionów jest przede wszystkim bardzo wysoki poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej i społecznej oraz wysoka aktywność wobec inwestorów. Cecha ta jest również atutem województwa wielkopolskiego, które dodatkowo cechuje się bardzo dużą dostępnością transportową. Głównym atutem województwa łódzkiego jest natomiast niski koszt pracy i brak innych poważnych, z wyjątkiem niskiego poziomu rozwoju infrastruktury gospodarczej, problemów w zakresie analizowanych aspektów atrakcyjności inwestycyjnej.

Regionami o niskiej (klasa D) atrakcyjności inwestycyjnej są województwa: podkarpackie, kujawsko-pomorskie i warmińsko-mazurskie. Czynniki, które przede wszystkim wpłynęły na niską pozycję tych regionów są: niska aktywność województw wobec inwestorów oraz niewielka chłonność regionalnych rynków zbytu. Problemem województwa podkarpackiego i warmińsko-mazurskiego jest również słaba dostępność transportowa i niski poziom rozwoju infrastruktury społecznej.

Najniższy poziom (klasa E) atrakcyjności inwestycyjnej odnotowano w przypadku województw: świętokrzyskiego, lubelskiego i podlaskiego. We wszystkich trzech regionach poważnym problemem jest niska aktywność wobec inwestorów, słaba dostępność transportowa i niski poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej. Problemem województw: lubelskiego i podlaskiego są również niewielkie zasoby pracy i słabo rozwinięta infrastruktura społeczna. Słabą stroną województwa świętokrzyskiego jest natomiast bardzo mała chłonność rynku zbytu.

Tabl. 2. Ocena atrakcyjności inwestycyjnej województw

		Dostępność transportowa		Zasoby i koszty pracy		Rynek zbytu		Infrastruktura gospodarcza		Infrastruktura społeczna		Poziom bezpieczeństwa powszechnego		Aktywność województw wobec inwestorów		Atrakcyjność inwestycyjna województw*	
		Ranga	Klasa	Ranga	Klasa	Ranga	Klasa	Ranga	Klasa	Ranga	Klasa	Ranga	Klasa	Ranga	Klasa	Ranga	Klasa
	Wagi	20		25		15		10		5		5		20			
1	Śląskie	1	A	1	A	1	A	1	A	2	A	14	E	7	C	1	A
2	Mazowieckie	5	B	13	D	2	A	4	B	4	B	15	E	1	A	2	A
3	Małopolskie	3	A	2	A	4	B	3	A	1	A	11	D	4	B	3	A
4	Dolnośląskie	4	B	4	B	6	B	2	A	3	A	12	D	2	A	4	B
5	Wielkopolskie	2	A	5	B	5	B	7	C	9	C	7	C	3	A	5	B
6	Łódzkie	7	C	3	A	7	C	11	D	7	C	10	C	8	C	6	B
7	Pomorskie	12	D	7	C	3	A	5	B	5	B	16	E	9	C	7	C
8	Zachodnio pomorskie	10	C	8	C	8	C	12	D	6	B	13	D	6	B	8	C
9	Opolskie	6	B	12	D	9	C	6	B	13	D	5	B	10	C	9	C
10	Lubuskie	8	C	11	D	11	D	10	C	15	E	8	C	5	B	10	C
11	Podkarpackie	14	E	10	C	13	D	9	C	12	D	1	A	12	D	11	D
12	Kujawsko-pomorskie	9	C	6	B	15	E	13	D	8	C	9	C	16	E	12	D
13	Warmińsko-mazurskie	13	D	16	E	14	E	8	C	11	D	6	B	11	D	13	D
14	Świętokrzyskie	11	D	9	C	16	E	14	E	10	C	4	B	14	E	14	E
15	Lubelskie	15	E	14	E	10	C	15	E	16	E	2	A	15	E	15	E
16	Podlaskie	16	E	15	E	12	D	16	E	14	E	3	A	13	D	16	E

***Uwaga:** ranga województwa w zakresie atrakcyjności inwestycyjnej jest wypadkową wartości wskaźników cząstkowych dla poszczególnych województw. Na podstawie tych wartości ustalono również rangi i dokonano klasyfikacji województw w zakresie cząstkowych wskaźników atrakcyjności inwestycyjnej (wyniki w tabeli).

Źródło: Opracowanie IBnGR.