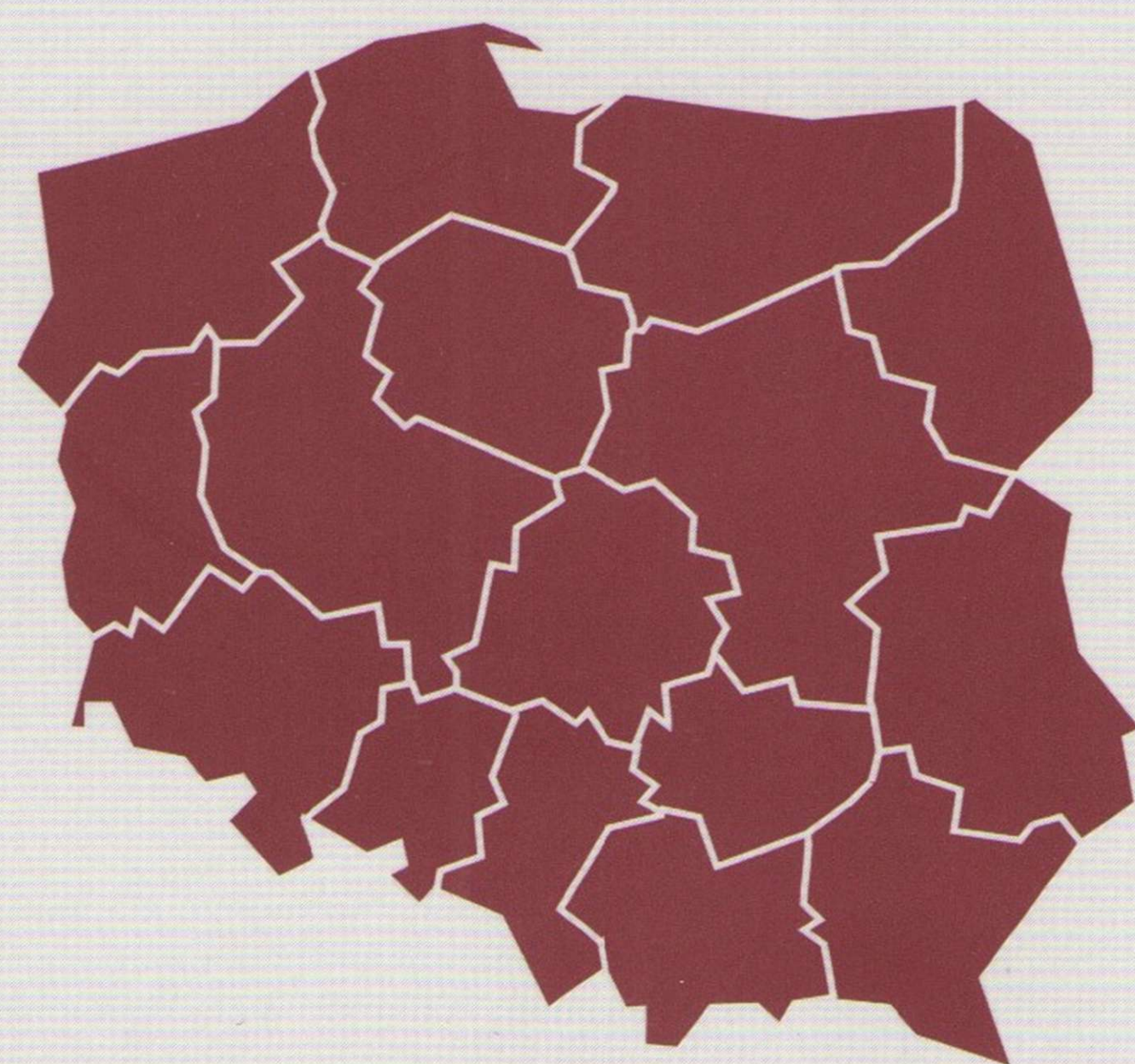




**ATRAKCYJNOŚĆ INWESTYCYJNA  
WOJEWÓDZTW  
I PODREGIONÓW POLSKI 2006**



**GDAŃSK 2006**



# Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów POLSKI 2006

Opracowanie pod redakcją

Tomasza Kalinowskiego

## **Autorzy:**

Anna Hildebrandt

Tomasz Kalinowski

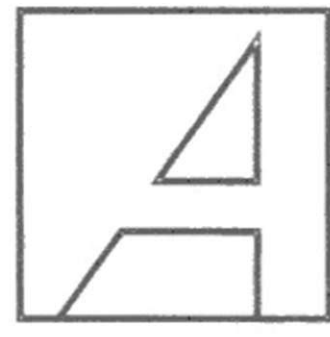
Marcin Nowicki

Przemysław Susmarski

Maciej Tarkowski

Ekspertyza wykonana w ramach współpracy  
z Fundacją Konrada Adenauera  
oraz dofinansowana przez:  
Polską Agencję Informacji i Inwestycji Zagranicznych  
Ministerstwo Rozwoju Regionalnego  
oraz Siemens Sp. z o.o.

**Gdańsk 2006**



Konrad  
Adenauer  
Stiftung

Publikacja wydana w ramach współpracy  
z Fundacją Konrada Adenauera

## **Redakcja**

Tomasz Kalinowski

## **Zespół autorski:**

Anna Hildebrandt  
Tomasz Kalinowski  
Marcin Nowicki  
Przemysław Susmarski  
Maciej Tarkowski

## **Wydawca**

O 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 83-89443-63-5**

CIP - Biblioteka Narodowa

Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów  
Polski 2006 / oprac. pod red. Tomasza Kalinowskiego  
; aut. Anna Hildebrandt [et al.]. - Gdańsk :  
Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, 2006

## SPIS TREŚCI

<b>Streszczenie.....</b>	<b>5</b>
<b>Executive summary.....</b>	<b>7</b>
<b>1. Wstęp.....</b>	<b>11</b>
<b>2. Metodyka badania.....</b>	<b>13</b>
2.1.    Atrakcyjność inwestycyjna - definicja pojęcia.....	13
2.2.    Wieloaspektowy charakter atrakcyjności inwestycyjnej.....	14
2.3.    Podregiony i województwa jako podstawowe jednostki badawcze.....	16
2.4.    Charakterystyka wykorzystanych danych.....	17
2.5.    Metoda oceny atrakcyjności inwestycyjnej.....	18
2.6.    Porównywalność wyników w stosunku do poprzedniej edycji raportu.....	22
<b>3. Grupy czynników atrakcyjności inwestycyjnej w ujęciu     regionalnym.....</b>	<b>25</b>
3.1.    Dostępność transportowa.....	25
3.2.    Zasoby pracy.....	28
3.3.    Chłonność rynku.....	32
3.4.    Infrastruktura gospodarcza.....	33
3.5.    Infrastruktura społeczna.....	34
3.6.    Poziom rozwoju gospodarczego.....	36
3.7.    Stan środowiska.....	37
3.8.    Poziom bezpieczeństwa powszechnego.....	39
3.9.    Aktywność województw wobec inwestorów.....	40
<b>4. Atrakcyjność inwestycyjna podregionów.....</b>	<b>45</b>
4.1.    Działalność przemysłowa.....	45
4.2.    Działalność usługowa.....	54
4.3.    Działalność zaawansowana technologicznie.....	64
<b>5. Atrakcyjność inwestycyjna województw.....</b>	<b>77</b>
<b>Spis tablic.....</b>	<b>97</b>
<b>Spis rycin.....</b>	<b>99</b>





## **Streszczenie**

W niniejszym opracowaniu dokonano oceny atrakcyjności inwestycyjnej dla inwestorów zagranicznych polskich województw oraz podregionów dla działalności przemysłowej, usługowej i zaawansowanej technologicznie.

Oceny dokonano na podstawie wyników ankiet z Wydziałów Promocji Handlu i Inwestycji Ambasad RP w najważniejszych państwach-inwestorach, dostępności i jakości potencjalnych lokalizacji dla inwestycji oraz kilkudziesięciu wskaźników, pogrupowanych w następujące grupy czynników atrakcyjności inwestycyjnej:

- dostępność transportowa,
- zasoby pracy,
- chłonność rynku,
- infrastruktura gospodarcza,
- infrastruktura społeczna,
- poziom rozwoju gospodarczego,
- stan środowiska,
- poziom bezpieczeństwa powszechnego,
- aktywność województw wobec inwestorów.

Ocenę taką według powyższej metodyki badawczej Instytut przeprowadza po raz drugi. W minionym roku nastąpiły pewne przesunięcia w rankingach zarówno podregionów, jak i województw.

Dla **działalności przemysłowej** najatrakcyjniejsze są podregiony: centralny śląski, rybnicko-jastrzębski, jeleniogórsko-wałbrzyski, bielsko-bialski, legnicki, rzeszowsko-tarnobrzeski, łódzki, krakowsko-tarnowski, wrocławski, częstochowski.





*Institut Badań nad Gospodarką Rynkową*

Dla **działalności usługowej** - warszawski, centralny śląski, wrocławski, krakowsko-tarnowski, poznański, bielsko-bialski, łódzki, rzeszowsko-tarnobrzeski, gdański, częstochowski.

Czołówkę podregionów atrakcyjnych dla działalności **zaawansowanej technologicznie** stanowią: warszawski, wrocławski, centralny śląski, krakowsko-tarnowski, poznański, gdański, bielsko-bialski, łódzki, legnicki, szczeciński.

**W czołówce województw o najwyższej atrakcyjności inwestycyjnej znajdują się województwa śląskie, mazowieckie i dolnośląskie.**

Połowa polskich województw utrzymała swoją pozycję w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej w 2006 roku w porównaniu z rokiem 2005. Pięć województw przesunęło się w rankingu o jedną lokatę do góry. Są to województwa: dolnośląskie, pomorskie, zachodniopomorskie, kujawsko-pomorskie, warmińsko-mazurskie. Natomiast w trzech przypadkach odnotowano spadek pozycji województwa w rankingu. Dotyczy to województw: małopolskiego, łódzkiego oraz podkarpackiego.

Szczegółowe wyniki rankingu atrakcyjności inwestycyjnej województw w 2006 roku zamieszczone zostały w Tabl. 3. na stronie nr 93.





## **Executive summary**

Regional investment attractiveness for foreign investors of Polish voivodships and subregions has been the subject of assessment of the current report. In case of subregions the attractiveness has been classified in three categories - for production purposes, services and high-tech activities.

The results of questionnaires sent to Trade and Investment Promotion Sections of the Polish Embassies in most important investor-countries, the availability and the quality of locations for investment and a few dozens of socio-economic indicators grouped in the following sets of factors of investment attractiveness have formed the basis for the evaluation:

- transport accessibility
  - labour market
- market size
- economic infrastructure
- social infrastructure
- level of economic development
  - state of natural environment
- public safety
  - activities of voivodships towards investors.

The evaluation according to the following methodology has been conducted by the Institute for the second time. There have been certain shifts in position in the ranking in this year's report both for subregions and voivodships.

The list of the most attractive subregions for **production** includes: centralny śląski, rybnicko-jastrzębski, jeleniogórsko-wałbrzyski, bielsko-bialski, legnicki,





*Institut Badań nad Gospodarką Rynkową 'SP'*

rzeszowsko-tarnobrzeski, łódzki, krakowsko-tarnowski, wrocławski, częstochowski.

For **services**: warszawski, centralny śląski, wrocławski, krakowsko-tarnowski, poznański, bielsko-bialski, łódzki, rzeszowsko-tarnobrzeski, gdański, częstochowski.

For **high-tech activities**: warszawski, wrocławski, centralny śląski, krakowsko-tarnowski, poznański, gdański, bielsko-bialski, łódzki, legnicki, szczeciński.

**The most attractive voivodships for foreign investors are the following: śląskie, mazowieckie and dolnośląskie.**

Details of the investment attractiveness ranking of the Polish voivodships in 2006 contains the table below.



**Table: Investment Attractiveness of the Polish Voivodships**

	Region	transport accessibility		labour market		market size		economic infrastr.		social infrastr.		public safety		activities of voivodships		investment attractiveness of voivodships	
		value	rank	value	rank	value	rank	value	rank	value	rank	value	rank	value	rank	value	rank
	Weight (in per cent)	20		25		15		10		5		5		20			
1	Śląskie	0,47	6	1,62	1	1,57	2	1,23	1	1,95	2	-1,00	15	0,07	6	0,92	1
2	Mazowieckie	0,47	5	-0,26	12	2,12	1	0,68	3	0,43	4	-0,91	14	1,78	2	0,75	2
3	Dolnośląskie	0,54	3	0,11	4	0,51	5	1,06	2	1,05	3	-0,56	12	1,92	1	0,73	3
4	Małopolskie	0,24	9	0,52	2	0,77	4	0,28	5	2,06	1	-0,48	10	-0,24	10	0,35	4
5	Wielkopolskie	0,56	1	0,10	5	-0,16	8	0,11	6	-0,42	9	0,35	6	0,98	3	0,32	5
6	Pomorskie	-0,13	11	-0,07	7	0,78	3	0,47	4	0,22	5	-1,38	16	0,14	5	0,09	6
7	Łódzkie	0,25	8	0,25	3	-0,03	7	-0,17	7	-0,14	7	-0,52	11	-0,26	11	0,007	7
8	Zachodniopomorskie	0,54	2	-0,15	8	0,04	6	-0,38	13	-0,04	6	-0,63	13	0,00	7	0,006	8
9	Opolskie	0,31	7	-0,27	13	-0,31	9	-0,18	8	-0,64	12	0,61	5	-0,11	9	-0,09	9
10	Lubuskie	0,54	4	-0,20	11	-0,83	14	-0,26	10	-0,74	15	-0,03	8	-0,07	8	-0,14	10
11	Kujawsko-Pomorskie	-0,01	10	-0,03	6	-0,56	11	-0,38	12	-0,32	8	-0,25	9	-0,71	12	-0,30	11
12	Warmińsko-Mazurskie	-0,57	13	-0,43	15	-0,83	15	-0,23	9	-0,55	11	0,29	7	0,20	4	-0,34	12
13	Podkarpackie	-0,79	14	-0,18	9	-0,77	13	-0,31	11	-0,67	13	1,85	1	-0,80	13	-0,45	13
14	Świętokrzyskie	-0,33	12	-0,18	10	-1,14	16	-0,66	15	-0,51	10	0,75	4	-1,04	16	-0,54	14
15	Lubelskie	-0,86	15	-0,40	14	-0,62	12	-0,55	14	-0,94	16	0,96	2	-0,95	15	-0,61	15
16	Podlaskie	-1,23	16	-0,46	16	-0,52	10	-0,72	16	-0,73	14	0,95	3	-0,91	14	-0,68	16

Source: own calculations of the Gdansk Institute for Market Economics.





## 1. Wstęp

W 2005 roku, po kilkuletniej przerwie, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową (IBnGR) ponownie podjął zagadnienie przestrzennego zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej Polski. Rezultatem badań był raport pt. „Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2005”<sup>1</sup>. Zaprezentowane wyniki stały się przyczynkiem do ponownego zainicjowania debaty nad przyciąganiem inwestycji zagranicznych przez poszczególne regiony Polski. Debata ta jest obecnie mocno sprzężona z realizacją różnorodnych projektów finansowanych ze źródeł unijnych. Obserwujemy również mobilizację wysiłków ze strony województw celem podwyższenia swojej atrakcyjności inwestycyjnej.

Zainteresowanie tą tematyką skłoniło zespół autorski IBnGR do przedstawiania wyników badań nad przestrzennym zróżnicowaniem atrakcyjności inwestycyjnej Polski w cyklu rocznym, biorącym pod uwagę wszystkie istotne zmiany, uwzględnione w danych pochodzących z systemu statystyki publicznej, jak i w ocenach aktywności województw wobec potencjalnych inwestorów.

Przyjęto zasadę, w myśl której nadrzędnym celem raportu jest jak najwierniejsze oddanie przestrzennego zróżnicowania stanu atrakcyjności inwestycyjnej. Jej dotrzymanie wymagać może pewnych zmian w metodzie badań, w szczególności w doborze wskaźników i ich wag, wynikających ze zmieniających się preferencji inwestorów<sup>2</sup>.

Aby zachować walor, jakim jest porównywalność wyników kolejnych raportów, przyjęto również założenie, że modyfikacje metodologii powinny być ograniczone do takiego stopnia, który umożliwi analizę zmian wartości syntetycznych wskaźników atrakcyjności inwestycyjnej w poszczególnych latach<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Praca zbiorowa pod red. T. Kalinowskiego, IBnGR, Gdańsk 2005.

<sup>2</sup> Zmiany w doborze wskaźników mogą również być rezultatem zmian w zakresie danych publikowanych np. przez GUS.

<sup>3</sup> Ograniczenia porównywalności dotyczyć mogą jedynie wybranych częściowych wskaźników syntetycznych, co każdorazowo sygnalizowane będzie w tekście raportu.





Podobnie jak w raporcie z 2005 roku, dokonano oceny syntetycznej województw oraz podregionów w trzech kategoriach atrakcyjności inwestycyjnej dla:

- działalności przemysłowej,
- działalności usługowej,
- działalności zaawansowanej technologicznie.

Dzięki przyjęciu opisanych powyżej założeń oraz wypracowanej metodyce badawczej możliwe jest śledzenie zmian w przestrzennym zróżnicowaniu atrakcyjności inwestycyjnej polskich województw i podregionów dla inwestorów zagranicznych. Ich odzwierciedleniem są zmiany lokat zajmowanych przez poszczególne obszary w prezentowanych rankingach atrakcyjności.

Badania zostały zrealizowane przez zespół autorski IBnGR na zlecenie Banku Gospodarstwa Krajowego przy współpracy z PAIilZ. Były one również współfinansowane 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:

- Panu Prezesowi Andrzejowi Kanthak, Pani Dyrektor Agnieszce Wróbel z Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych;
- Pani Agnieszce Kapciak, Dyrektor Departamentu Koordynacji Programów Regionalnych oraz Panu Romanowi Chmielewskiemu, Radcy 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”<sup>4</sup>. Tak przyjęta definicja pozwala na wynikową ocenę atrakcyjności inwestycyjnej przez pryzmat wielkości poniesionych nakładów<sup>5</sup>. 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 poszukiwania lokalizacji spełniającej ich wymogi, 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

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

<sup>5</sup>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 wiedzo-chłonna.





atrakcyjne inwestycyjnie, gdyż pozwalają na redukcję nakładów inwestycyjnych i bieżących kosztów funkcjonowania 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 inwestycji<sup>6</sup>. Rzeczywista atrakcyjność inwestycyjna danego obszaru może być więc określona jedynie dla przypadku konkretnej inwestycji w określonym momencie czasu. Niemniej 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 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.

<sup>6</sup> 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).





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 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 będą 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 transakcji<sup>7</sup>. 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 dobre<sup>8</sup>.

Oceny atrakcyjności inwestycyjnej dla poszczególnych rodzajów działalności dokonano przy uwzględnieniu kombinacji czynników lokalizacji specyficznych

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

<sup>8</sup>*Ibidem*.





dla przemysłu, usług i działalności zaawansowanej technologicznie. Na podstawie analizy grupy najbardziej uniwersalnych czynników lokalizacji opracowano również syntetyczną ocenę atrakcyjności inwestycyjnej województw.

### **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 szczebla województwa, 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 wrocławski<sup>9</sup>. 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 przepro-

<sup>9</sup> 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.





wadzono 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 Promocji Handlu i Inwestycji (WPHil) Ambasad RP działających w dziesięciu najważniejszych, z uwagi na pochodzenie kapitału zagranicznego zainwestowanego w Polsce, krajach<sup>10</sup>. Badanie dotyczyło działalności informacyjno-promocyjnej województw wobec inwestorów prowadzonej przy wsparciu WPHil.

## 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 ilościowy aspekt poszczególnych czynników lokalizacji zrelatywizowano względem powierzchni badanych obszarów. 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

<sup>10</sup> Kwestionariusze otrzymały placówki we: Francji, Niderlandach, Stanach Zjednoczonych, Niemczech, Wielkiej Brytanii, Włoszech, Szwecji, Belgii, Danii i Szwajcarii. Ankietę wypełniły praktycznie wszystkie placówki.





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

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 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 wzięto pod uwagę znaczenie poszczególnych wskaźników.





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

Czynniki	Podregiony			Województwa
	Przemysł	Usługi	Zaawansowane technologie	
	Wagi (w proc.)			
Dostępność transportowa	20	10	20	20
Koszty pracy	15	15		25
Wielkość i jakość zasobów pracy	40	25	30	
Chłonność rynku zbytu (instytucjonalnego) <sup>11</sup>		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.

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 kształtowaniu wartości wskaźników syntetycznych również było wazone z uwagi na ich

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





rolę w procesie lokalizacji inwestycji. Podstawowe znaczenie odgrywają bezpośrednie (twarde) czynniki lokalizacji. To przede wszystkim one zapewniają korzyści pozwalające na redukcję kosztów. W wypadku 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 siecią połączeń, podczas gdy inne pozbawione są tych atutów. Niewątpliwie jednym z czynników decydujących o rentowności przedsięwzięcia jest koszt pracy. W Polsce czynnik ten jest jednak stosunkowo słabo zróżnicowany przestrzennie. Dla inwestora ważniejsza jest różnica w kosztach pomiędzy Polską, a innymi krajami Europy Zachodniej. W wypadku decyzji o lokalizacji w Polsce czynnik odgrywa pewną rolę, ale ze względu na nieznaczne zróżnicowanie, jest ona ograniczona. Z punktu widzenia inwestora istotną kwestią jest dostęp do rynku zbytu. Jednak w rezultacie postępującej globalizacji produkcji przemysłowej lokalny rynek nie jest bardzo istotny. 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 jedenaście 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 stanowi z kolei ograniczenie dla 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 niektórych 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 inwestycji<sup>12</sup> już funkcjonujących i mających dopiero powstać, wymaga do pewnego stopnia decyzji arbitralnych. Zdaniem autorów, takie rozwiązanie generuje jednak znacznie mniejszy błąd niż jego zaniechanie.

## 2.6. Porównywalność wyników w stosunku do poprzedniej edycji raportu

Zasadniczym celem niniejszego raportu jest prezentacja jak najbardziej aktualnego stanu atrakcyjności inwestycyjnej. Przyjęta metoda badań podporządkowana jest temu celowi. Możliwie dokładne odzwierciedlenie atrakcyjności inwestycyjnej wymaga pewnej jej modyfikacji, która ilustruje zmiany w hierarchii czynników atrakcyjności inwestycyjnej. W porównaniu do

<sup>12</sup> 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.





poprzedniej edycji raportu dokonano pewnych zmian - nie mają one jednak istotnego znaczenia dla kształtowania się wartości syntetycznych wskaźników atrakcyjności inwestycyjnej - zarówno w odniesieniu do podregionów, jak i województw.

W wypadku podregionów nastąpiła korekta wag podstawowych wskaźników wykorzystanych w pomiarach dostępności transportowej. Zwiększono znaczenie czynnika odległości do portu lotniczego, kosztem pozostałych wskaźników cząstkowych. Zmiana ta dotyczyła działalności usługowej i zaawansowanych technologii.

W przypadku oceny struktury gospodarczej w niniejszym raporcie wykorzystano pełniejsze dane dotyczące odsetka pracujących w sektorze prywatnym. Obecnie uwzględniają one również pracujących w rolnictwie. Zmiana ta dotyczy oceny struktury gospodarki wykorzystanej w ocenie atrakcyjności dla działalności usługowej.

Niewielkie zmiany nastąpiły również w metodzie oceny atrakcyjności inwestycyjnej województw. W tym przypadku wzmocniono znaczenie odległości względem granicy zachodniej oraz liczby międzynarodowych połączeń lotniczych. Zmiana ta dokonana została kosztem znaczenia takich czynników jak gęstość sieci drogowej czy odległość do Warszawy.

W zakresie oceny chłonności rynku w bieżącej edycji raportu nie uwzględniono informacji dotyczących odsetka nowych samochodów osobowych. Danych tych nie udało się uzyskać.

Przedstawione zmiany w metodzie badań nie wpływają w istotny sposób na porównywalność wartości syntetycznych wskaźników atrakcyjności inwestycyjnej. Ograniczają natomiast możliwości porównań wartości cząstkowych wskaźników syntetycznych charakteryzujących wymienione aspekty atrakcyjności inwestycyjnej. W celu złagodzenia tych ograniczeń wyniki dotyczące podregionów, zamieszczone w zeszłorocznym raporcie, przeliczono z uwzględnieniem wag zastosowanych w obecnej edycji badania. Porównania zawarte





w niniejszym raporcie, dotyczące podregionów, odnoszą się więc do danych przeliczonych, a nie do danych pochodzących wprost z poprzedniego badania. W przypadku atrakcyjności inwestycyjnej województw pominięto opis zmian w zakresie dostępności komunikacyjnej i chłonności rynku zbytu.

Należy podkreślić, że zmiany atrakcyjności inwestycyjnej mają charakter względny. Prezentowane, w obecnym jak i zeszłorocznym raporcie, wskaźniki atrakcyjności inwestycyjnej odnoszą się do średnich dla wszystkich podregionów lub województw. Zmiana wartości wskaźnika syntetycznego nie świadczy więc o absolutnym wzroście lub spadku atrakcyjności inwestycyjnej, a jedynie o jej zmianie względnej odnoszącej się do wartości przeciętnej (średnia z 16 województw lub 39 podregionów reprezentowana jest przez wartość zerową). Przykładowo, syntetyczny wskaźnik zasobów i kosztów pracy wynosił w województwie dolnośląskim w 2005 r. ok. 0,14, podczas gdy w 2006 ok. 0,11. W obu przypadkach był on więc nieznacznie wyższy od średniej. W 2006 r. jego wartość, względem roku poprzedniego spadła. Nie musi to jednak oznaczać, że w województwie dolnośląskim zmniejszyły się zasoby pracy. Może to równie dobrze oznaczać, że rosły one wolniej niż w innych województwach. W tym sensie atrakcyjność województwa dolnośląskiego w zakresie zasobów i kosztów pracy spadła względem innych województw. Zmiany poszczególnych wskaźników atrakcyjności mają więc charakter względny i odnoszą się do średniego poziomu cechy we wszystkich województwach.





### **3. Grupy czynników atrakcyjności inwestycyjnej w ujęciu regionalnym**

#### **3.1. Dostępność transportowa**

Jednym z podstawowych czynników decydujących o atrakcyjności inwestycyjnej danego obszaru jest dostępność transportowa. O jej poziomie rozstrzyga w głównej mierze położenie geograficzne regionów oraz wyposażenie w składniki infrastruktury transportu. Pierwszy z wymienionych czynników decyduje po części o kształcie drugiego, wpływając na długość sieci dróg i linii kolejowych oraz zagęszczenie węzłów transportowych. Oprócz aspektu ilościowego równie istotna jest jakość infrastruktury. 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 wyrobów<sup>13</sup>. 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.

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.

<sup>13</sup> Uwzględniający czas, koszt transportu, terminowość dostaw.



W „Strategii Rozwoju Infrastruktury Transportu na lata 2004 - 2006 i lata dalsze” stwierdza się, iż obecnie istniejący układ sieci transportowej nie zapewnia właściwej jakości obsługi ruchu przewozów pasażerskich i towarowych<sup>14</sup>. Oprócz braku sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, łączących główne ośrodki miejskie, za problem uznaje się zły stan dróg oraz prowadzenie ruchu przez tereny zabudowane<sup>15</sup>. O ile wraz z kolejnym oddanym kilometrem autostrad A-2 oraz A-4 obserwuje się poprawę skomunikowania z zachodnią granicą państwa, o tyle niemal nie zmienia się dostępność transportowa Polski wschodniej. Podobnie, niewielkie jak na razie postępy poczyniono w zakresie poprawy skomunikowania północy i południa kraju.

Analiza dostępności transportowej na poziomie podregionów potwierdza jej bardzo zróżnicowany poziom. Pomijając uwarunkowania historyczne, głównym czynnikiem wpływającym obecnie, jak i w przyszłości na 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 49 proc. dróg krajowych nie będzie wymagało w najbliższej przyszłości zabiegów remontowych, zaś stan 25 proc. określono jako zły<sup>16</sup>.

<sup>14</sup>[www.mi.gov.pl](http://www.mi.gov.pl), (03-09-2006).

<sup>15</sup>Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Narodowa Strategia Spójności 2007-2013, Projekt zaakceptowany przez Radę Ministrów w dniu 1 sierpnia 2006 r., Warszawa 1 sierpnia 2006 r., str. 17.

<sup>16</sup>Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2005 r., Generalna Dyrekcja Dróg krajowych i Autostrad, [www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl), str. 8.





Analiza stanu dróg w województwach wskazuje, iż w stosunkowo najlepszej sytuacji znajdują się województwa wschodnie oraz zachodnie. Najgorzej stan dróg ocenia się w woj., przez które przebiegają szlaki komunikacyjne prowadzące z północy na południe t.j.: w małopolskim, świętokrzyskim, łódzkim, śląskim, mazowieckim, kujawsko-pomorskim oraz warmińsko-mazurskim, gdzie natychmiastowych remontów wymaga ponad 25 proc. wszystkich dróg (w Małopolskiem wskaźnik potrzeb remontowych sięga niemal 40 proc.).

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 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 usług<sup>17</sup>.

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 dziewięć pozostałych portów regionalnych. Ostatnie lata charakteryzowały się niezwykle dynamicznym rozwojem transportu lotniczego. W 2005 r. motorem wzrostu rynku lotniczego w Polsce okazali się przewoźnicy niskokosztowi<sup>18</sup>.

Wzrost liczby połączeń oferowanych przez tanie linie lotnicze wpłynął w widoczny sposób na poprawę dostępności transportowej obszarów obsługiwanych przez porty regionalne. Co prawda oferta tego typu przewoźników dotyczy jak

<sup>17</sup>[www.mi.gov.plhttp://www.mi.gov.pl/uniaeuropa/wydruk/135.html](http://www.mi.gov.plhttp://www.mi.gov.pl/uniaeuropa/wydruk/135.html).

<sup>18</sup>Rynek lotniczy w 2006 r., Instytut Turystyki w Warszawie, Warszawa, wrzesień 2006, str. 18.



na razie połączeń międzynarodowych, jednak nie wykluczone, iż część z nich uruchomi w przyszłości również przewozy krajowe<sup>19</sup>.

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 (pasażerski). 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

Wśród podstawowych czynników atrakcyjności inwestycyjnej zasoby pracy odgrywają szczególnie znaczącą rolę. Ich wielkość i odpowiednia jakość warunkuje sprawne funkcjonowanie przedsiębiorstwa. Koszt pracy jest natomiast ważnym czynnikiem kształtującym jego rentowność. W przypadku Polski znaczenie zasobów pracy jako czynnika lokalizacji jest bardzo duże. Po pierwsze wynika to z silnego przestrzennego zróżnicowania ich rozmieszczenia. Jego skalę można ocenić biorąc pod uwagę samą liczbę pracujących, będąca pewnym przybliżeniem zasobów pracy. W podregionie warszawskim w 2004 r. przekraczała ona milion, podczas gdy w łódzkim sięgała zaledwie 54 tys. osób. 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

<sup>19</sup> *Ibidem*, str. 18.





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. Po drugie, o rosnącej roli zasobów pracy jako czynnika lokalizacji działalności gospodarczej decyduje szeroki strumień emigrantów obserwowany po akcesji Polski do UE. W wielu sektorach gospodarki widać coraz większy deficyt wykwalifikowanych pracowników. Szacunki wskazują, że za granicą pracuje od ok. pół do dwóch milionów Polaków. Emigracja zarobkowa jest jednym z ważniejszych czynników, które przyczyniły się do spadku bezrobocia. Od początku 2004 r. obserwowany jest prawie stały spadek stopy bezrobocia. O ile w styczniu 2004 r. wynosiła ona 20,6 proc. o tyle w sierpniu 2006 r. 15,5 proc.

Oprócz wielkości zasobów pracy istotna jest także ich struktura. 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. Mimo obserwowanego spadku bezrobocia należy jednak pamiętać, że ma ono w Polsce w znacznej mierze charakter strukturalny - wynika z niedopasowania podaży i popytu na pracę w zakresie predyspozycji, umiejętności i posiadanego doświadczenia. O strukturalnym



charakterze bezrobocia świadczy deficyt pracowników<sup>20</sup> w drugim kwartale 2006 r. blisko 9 proc. podmiotów gospodarczych dysponowało wolnymi miejscami pracy. Deficyt w szczególności dotknął branże przetwórstwa przemysłowego, budownictwa oraz handlu i napraw<sup>21</sup>. Dla większości przedsiębiorstw osoby długotrwale pozostające bez pracy, słabo wykształcone lub młodzież bez żadnego doświadczenia zawodowego, stanowiące dużą część ogółu bezrobotnych nie są atrakcyjnymi pracownikami. Poziom bezrobocia 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.

Kolejnym czynnikiem decydującym o atrakcyjności zasobów pracy dla potencjalnego inwestora jest wielkość napływu odpowiednio przygotowanych kadr. W przypadku lokalizacji działalności przemysłowej istotnym czynnikiem jest dostępność absolwentów szkół zawodowych i średnich technicznych. Z uwagi na wprowadzoną reformę systemu edukacji obserwuje się olbrzymi regres napływu absolwentów zasadniczych szkół zawodowych. W roku szkolnym 2002/2003 grupa ta liczyła ponad 140 tys. osób. W roku następnym jedynie ok. 40 tys. absolwentów. Dla działalności usługowej ważna jest liczba absolwentów szkół średnich i coraz ważniejsza dostępność absolwentów z wykształceniem wyższym. W tym zakresie obserwowany jest stały wzrost w obu kategoriach. 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

<sup>20</sup> Wzrost deficytu pracowników widoczny jest nawet w danych Urzędów Pracy - w 2003 r. zgłoszono prawie 740 tys. ofert podczas gdy w 2005 już ponad 880 tys.

<sup>21</sup> Dane pochodzą z materiału informacyjnego „Popyt na pracę w I półroczu 2006 r.”, 2006, GUS, Warszawa.





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 również 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.

Stan zdrowia ludności jest ostatnim z analizowanych czynników, pośrednio kształtujących atrakcyjność inwestycyjną w zakresie zasobów pracy. Dobry stan zdrowia pozwala na pełniejsze wykorzystanie zasobów pracy, co przyczynia się



do ograniczenia strat związanych z absencją chorobową. Pośrednio świadczy on także o innych aspektach atrakcyjności inwestycyjnej, takich jak funkcjonowanie usług publicznych (służba zdrowia), poziomie zanieczyszczenia środowiska przyrodniczego czy poziomie patologii społecznych. Stan zdrowia mierzony jednym z bardziej syntetycznych wskaźników jakim jest stopa zgonów niemow-

### 3.3. Chłonność rynku

Chłonność rynku w bezpośredni sposób wpływa na decyzję lokalizacyjne inwestorów zagranicznych. Wielkość ta może być mierzona na kilka sposobów: 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 (niewynikający ze wzrostu dochodów) wzrost poziomu konsumpcji, będący wynikiem ograniczenia w zaspokajaniu potrzeb w przeszłości, bądź spodziewanej konieczności takiego ograniczenia w przyszłości.

Waga chłonności rynku zależy od rodzaju przedsięwzięcia. Zakłady produkcyjne wytwarzają wyroby, których finalnym odbiorcą jest z reguły rynek globalny. Dla tego rodzaju działalności powiązany z kosztami pracy poziom zamożności społeczności miejscowej oraz również rentowność regionalnych przedsiębiorstw, nie muszą ale mogą 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. Jest to widoczne w wypadku np. działalności bankowej czy ubezpieczeniowej, dla której istotnymi są zarówno lokalne gospodarstwa domowe, jak i klienci instytucjonalni.





### 3.4. Infrastruktura gospodarcza

Zasoby infrastruktury gospodarczej w zasadniczej mierze determinują decyzje lokalizacyjne inwestorów. Szeroko rozwinięte usługi okołobiznesowe umożliwiają zlecenie na zewnątrz niektórych czynności, co podnosi efektywność inwestycji, a także pozwala na wykorzystanie specjalistycznych usług wykraczających poza kompetencje danego przedsiębiorstwa. Infrastrukturę gospodarczą tworzą m.in. firmy prowadzące działalność finansową, ubezpieczeniową oraz z zakresu obsługi nieruchomości i firm.

W Polsce kluczowym składnikiem infrastruktury gospodarczej są specjalne strefy ekonomiczne (SSE). Oferują one szereg korzyści inwestorom rozpoczynającym działalność w strefie (przede wszystkim ulgi podatkowe, obsługa administracyjna). Obecnie strefy rozciągnęły swoje oddziaływanie również na duże miasta, takie jak Poznań czy Wrocław<sup>22</sup>. Jednak warunkiem działania na terenie strefowym jest inwestycja o wartości powyżej 40 mln euro lub zatrudnienie minimum 500 osób. Coraz lepiej układa się współpraca stref z władzami lokalnymi. Przykładem może być wdrażany w katowickiej SSE system certyfikacji gruntów, promujący najkorzystniejsze lokalizacje, ale i wskazujący, w jaki sposób władze lokalne mogą wspierać lokalizacje mniej uposażone. Możliwość lokalizacji na terenach stref centrów usługowych dodatkowo zachęca do inwestowania. Na terenie istnieje możliwość skorzystania z usług rachunkowo-księgowych, usługi typu call centers, centrów badawczych i innych. Dotychczas w największym stopniu (ponad 70 procent powierzchni) wypełnione są strefy: wałbrzyska, pomorska i kielecka. Pod względem zaangażowanego kapitału prym wiodzie katowicka SSE, a następnie strefa wałbrzyska, legnicka i kielecka.

Ważnym elementem infrastruktury gospodarczej są również imprezy targowo-wystawiennicze. Targi umożliwiają pozyskiwanie nowych klientów i kooperantów, wzmocnienie kontaktów z klientami, wprowadzenie na rynek nowych

<sup>22</sup> Nowy Przemysł, Raport inwestycje zagraniczne, nr 86/6 czerwiec 2005.



produktów i usług, demonstrację i promocję produktów, sprzedaż produktów, tworzenie wizerunku firmy, tworzenie i wzmocnienie marki, zwiększenie zainteresowania mediów.

### 3.5. Infrastruktura społeczna

Infrastruktura społeczna jest czynnikiem w pośredni sposób wpływającym na atrakcyjność inwestycyjną. Jej funkcjonowanie w znikomym stopniu wpływa na koszty działalności przedsiębiorstwa. Wysoki poziom rozwoju infrastruktury społecznej, a więc przede wszystkim szkolnictwa, ochrony zdrowia, instytucji kultury, rozrywki i wypoczynku w dużym stopniu kształtuje jednak dobre warunki życia. Decydują one z kolei o atrakcyjności osiedleńczej. Napływ ludności przyczynia się zaś do pozytywnych zmian w zakresie zasobów pracy, co ma szczególne znaczenie dla sektora usługowego i zaawansowanego technologicznie.

W zakresie infrastruktury społecznej szczególne znaczenie dla kształtowania atrakcyjności inwestycyjnej ma funkcjonowanie instytucji kultury. Niestety tu obserwuje się regres. W 2000 r. liczba przedstawień i koncertów kształtowała się na poziomie ok. 50 tys. W 2003 r. spadła do 46 tys. a w kolejnym 2004 r. - o kolejne 0,5 tys. Funkcjonowanie instytucji kultury 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 pokrewnych<sup>23</sup>. Warto zauważyć, że przemysł dóbr kultury w Europie rozwija się dynamicznie<sup>24</sup> 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.

Obok instytucji kultury ważnym elementem kształtującym infrastrukturę społeczną 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 służące zagospodarowaniu 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. W ostatnich latach obserwuje się rozwój infrastruktury turystycznej - w szczególności bazy hotelowej.

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

<sup>23</sup>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.

<sup>24</sup>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.



lokalizacyjnej. Wysokiej klasy kadra menedżerska, która podąża za inwestycją, chce mieć zapewnione jak najlepsze warunki życia.

### 3.6. Poziom rozwoju gospodarczego

Przy planowaniu zaangażowania kapitałowego, przedsiębiorcy zagraniczni analizują podstawowe wielkości ekonomiczne. Bowiem większość inwestycji podejmowanych jest w regionach stabilnych. Inwestor śledzi 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.

Odpowiednie zaplecze produkcyjne czy określony profil gospodarczy przyciąga konkretnych inwestorów, zainteresowanych np. inwestycjami w przemyśle motoryzacyjnym czy w branży spożywczej.

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 to istotny czynnik opisujący poziom rozwoju gospodarczego danej lokalizacji. Powodzenie transformacji w wielu regionach nadal uzależnione jest w dużym stopniu od procesów inwestycyjnych, szczególnie z udziałem kapitału zagranicznego. Gdy jedna inwestycja przyciąga





kolejną, świadczy to o znalezieniu korzystnego klimatu dla rozwoju działalności.

### 3.7. Stan środowiska

Kwestie ochrony środowiska zyskują coraz większe znaczenie w rozwoju społeczno-gospodarczym. W przypadku Polski, ich znaczenie wzrosło w okresie transformacji ustrojowej. Kolejnym bodźcem do podniesienia standardów ochrony stało się wdrożenie europejskich norm i standardów w zakresie ochrony środowiska. Konieczność ich przestrzegania 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. W niniejszym opracowaniu mierzony jest on odsetkiem powierzchni chronionych. Wartość tego wskaźnika od 2000 r. utrzymuje się na stałym poziomie wynoszącym niecałe 33 proc. Występowanie obszarów chronionych znacznie zaostrza warunki inwestowania w regionie - szczególnie w przypadku działalności przemysłowej. W parkach narodowych i rezerwach 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. Taka 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.

Odwrotna zależność dotyczy natomiast usług i sektora zaawansowanej technologii. Wysoki odsetek obszarów chronionych jest 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. W tym zakresie obserwowana jest stała poprawa. Zmniejsza się objętość ścieków wymagających oczyszczenia odprowadzanych bezpośrednio do wód lub do ziemi. Również w zakresie wielkości emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych emitowanych do atmosfery zauważalna jest poprawa.





Wpływa ona na polepszenie stanu zdrowia ludności. Ma to swój wymiar ekonomiczny - pozwala zredukować bezpośrednio i pośrednio 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 niewywierającej negatywnego wpływu na środowisko.

### **3.8. Poziom bezpieczeństwa powszechnego**

Bezpieczeństwa powszechne jest czynnikiem niemającym z reguły istotnego wpływu na koszty funkcjonowania przedsiębiorstwa. Mogą się one wiązać ze zwiększonymi wydatkami na zabezpieczenie majątku oraz bieżącego funkcjonowania. Waga tego czynnika w kształtowaniu atrakcyjności inwestycyjnej wynika przede wszystkim 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 mogą dezorganizować 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 2005 r., w porównaniu do lat poprzednich, odnotowano dalszy spadek przestępczości i rekordowy wzrost wykrywalności. Największy spadek liczby przestępstw odnotowano w zakresie kradzieży z włamaniem, kradzieży samochodów, a także zabójstw. Z punktu widzenia poprawy atrakcyjności inwestycyjnej są to pozytywne zmiany. Problemem jednak pozostaje nadal (mimo obserwowanej poprawy<sup>25</sup>) niska wykrywalność przestępstw przeciwko mieniu. Nadal w zakresie poziomu przestępczości istnieje znaczny rozdźwięk pomiędzy terenami silnie i słabo zurbanizowanymi. Jest to jednak zjawisko bardzo trwałe i trudno spodziewać się tu istotnych zmian. 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 tworzony przez władze samorządowe. Tak rozumiana aktywność województw wobec inwestorów przeanalizowana została pod kątem dwóch rodzajów działań. Pierwszy, to stopień przygotowania ofert inwestycyjnych dla inwestorów. Pod uwagę wzięto tu zarówno ich liczbę, jak i jakość. Oceny w tym zakresie dokonano na podstawie zasobów banku danych PAIilZ. Zawiera on dwie kategorie ofert. Pierwsza

<sup>25</sup>Na podstawie danych Komendy Głównej Policji ([www.policja.pl](http://www.policja.pl)).





z nich to oferty zgłoszone do banku bez nadania oceny ich jakości. Druga to oferty atrakcyjne inwestycyjnie. Według informacji PAIilZ, odpowiadają one w przybliżeniu wcześniej stosowanej klasyfikacji na oferty typu A+B<sup>26</sup>. Są to więc lokalizacje gotowe do przyjęcia inwestycji. Dla sformułowania oceny w raporcie posłużono się lokalizacjami atrakcyjnymi inwestycyjnie. Ich liczbę w województwach (stan: wrzesień 2006) przedstawia tablica 2.

**Tabl. 2. Oferty terenów atrakcyjnych inwestycyjnie według województw (stan: wrzesień 2006)**

Województwo	Liczba ofert
Dolnośląskie	105
Mazowieckie	69
Warmińsko-Mazurskie	62
Opolskie	58
Wielkopolskie	55
Lubuskie	48
Zachodniopomorskie	40
Śląskie	39
Łódzkie	39
Pomorskie	32
Kujawsko-Pomorskie	27
Małopolskie	24
Podkarpackie	22
Lubelskie	22
Podlaskie	19
Świętokrzyskie	14
<b>Polska</b>	<b>675</b>

Źródło: PAIilZ.

W porównaniu z rokiem poprzednim zaobserwowano tendencję polegającą na wzroście liczby ofert atrakcyjnych inwestycyjnie. Jest to pozytywne zjawisko, gdyż województwa, które nie przygotowały inwestorom dostatecznej liczby

<sup>26</sup> Wynikami tymi posługiwaliśmy się w naszym poprzednim raporcie (edycja 2005).



lokalizacji o odpowiedniej jakości, są przez nich pomijane. Oferty atrakcyjnych lokalizacji inwestycyjnych stanowią wewnętrzną ocenę aktywności województw wobec inwestorów.

Drugim zasadniczym czynnikiem uwzględnionym przy konstrukcji wskaźnika aktywności województw jest ocena zewnętrzna. Do jej ustalenia brano pod uwagę działalność informacyjno-promocyjną wobec inwestorów z kraju pochodzenia kapitału, realizowaną przy pomocy stosownego wsparcia, jakiego udzielają województwom polskie placówki za granicą - Wydziały Promocji Handlu i Inwestycji Ambasad RP - WPHil<sup>27</sup>. 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 Wydziały 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.

W ankiecie rozesłanej do WPHil proszono o dokonanie stosownych ocen aktywności województw za ostatnie 12 miesięcy. W ten sposób ocena zewnętrzna pokazuje aktualną ocenę ich aktywności, która może być nawet znacząco od-

<sup>27</sup>Wydziały te powstały w pierwszej połowie 2006 roku. Kontynuują one fragment pracy Wydziałów Ekonomiczno-Handlowych Ambasad RP w zakresie, który jest przedmiotem niniejszych badań.





mienna od poprzednich wyników<sup>28</sup>. Na ankiety skierowane do WPHil we Francji, Niderlandach, Stanach Zjednoczonych, Niemczech, Wielkiej Brytanii, Włoszech, Szwecji, Belgii, Danii i Szwajcarii odpowiedziały praktycznie wszystkie placówki.

Ocena wewnętrzna i zewnętrzna łącznie składają się na ocenę grupy czynników atrakcyjności inwestycyjnej, którą w raporcie nazywamy „aktywność województw wobec inwestorów”.

W stosunku do edycji badań z 2005 roku dla ponad połowy województw odnotowujemy przesunięcie w rankingu „aktywność inwestycyjna województw wobec inwestorów” nie większe niż o 2 miejsca. Natomiast w przypadku sześciu województw zmiana lokaty jest zasadnicza (o 3 lub więcej pozycji). Największy skok in plus odnotowano dla województw (w nawiasie zmiana pozycji lokaty):

- Warmińsko-mazurskiego (+7)
- Kujawsko-pomorskiego (+4)
- Pomorskiego (+4).

Z kolei największy spadek odnotowano dla województw:

- Małopolskiego (-6)
- Łódzkie (-3)
- Lubuskie (-3).

<sup>28</sup> Wynik ankiet skierowanych do WPHil wskazują na fakt znacznej zmienności aktywności województw na forum zewnętrznym. Kategoria ta charakteryzuje się inną zmiennością niż kategorie oparte głównie na statystyce publicznej, gdzie zmiany są znacznie wolniejsze. Ankiety z WPHil wskazują na częste zjawisko „istnienia” danego województwa w danym momencie, a potem nagłe zaprzestanie zewnętrznych aktywności promocyjnych. Dlatego też nie powinny dziwić stosunkowo duże zmiany w rankingu w tej kategorii.



## **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, skonstruowanego na podstawie wyżej wymienionych zmiennych, został podregion centralny śląski. Podregion ten dysponuje największymi zasobami pracy, które charakteryzują się jednocześnie najwyższą jakością z punktu widzenia działalności przemysłowej. W stosunku do roku poprzedniego podregion centralny śląski pod tym względem nie zmienił swojej pozycji w rankingu. Podregion cechuje bardzo dobra dostępność transportowa, z uwagi na coraz częstsze stosowanie systemu dostaw na czas. Katowice to główny węzeł transportowy - tak drogowy, jak i kolejowy - w przyszłości będą się tam przecinać dwie autostrady: A-1 i A-4. Połączą one północ z południem i wschód





z zachodem. Przez podregion przebiega już autostrada A-4 ułatwiająca dojazd do zachodniej granicy Polski. Przebiegające przez podregion fragmenty to odcinek Wrocław-Kleszczów (Gliwice) o długości 143 km oraz odcinek od węzła Sośnica do węzła Wieliczka (Kraków) o długości 110 km. Połączenie ze wschodnią granicą pozostaje w fazie planowania. Najwyższa gęstość dróg wewnątrz podregionu wpływa także 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 lotniska.

Podregion centralny śląski posiada bardzo dobrą infrastrukturę gospodarczą (1. pozycja w tym i w minionym roku), co dla rozwoju działalności przemysłowej jest elementem istotnym - jednym z głównych bodźców zachęcających inwestorów do ulokowania w danej lokalizacji. Niewątpliwie decydujący wpływ na tak wysoką pozycję miała bardzo dobra kondycja Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (wzrost nakładów inwestycyjnych, wzrost liczby miejsc pracy) - w porównaniu do roku wcześniejszego w rankingu stref przeskoczyła ona z pozycji trzeciej na drugą.

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





Ryc. 1. Atrakcyjność inwestycyjna podregionów dla działalności przemysłowej



Podregion	Pozycja 2005	Pozycja 2006
centralny śląski	1	1
rybnicko-jastrzębski	2	2
jeleniogórsko-wałbrzyski	4	3
bielsko-bialski	5	4
legnicki	8	5
rzezowsko-tarnobrzescski	6	6
łódzki	9	7
krakowsko-tarnowski	3	8
wrocławski	7	9
częstochowski	11	10

Źródło: Opracowanie IBnGR.





Wśród czynników pośrednio wpływających na atrakcyjność inwestycyjną dla działalności przemysłowej, mocną stroną podregionu jest poziom rozwoju gospodarki, plasujący podregion w tegorocznym zestawieniu na pozycji 3. W porównaniu do roku ubiegłego (pozycja 4.) sytuacja uległa polepszeniu w tej sferze. Ułatwieniem dla inwestorów jest bardzo niski stopień ochrony środowiska przyrodniczego (3. pozycja w tegorocznym i ubiegłorocznym zestawieniu). Natomiast sytuacja obszaru w zakresie bezpieczeństwa powszechnego jest bardzo zła (38. pozycja), i w stosunku do roku poprzedniego uległa nieznacznemu pogorszeniu.

Drugą pozycję w rankingu obronił, nawiązując do roku poprzedniego, podregion rybnicko-jastrzębski. Podregion cechuje się bardzo dobrymi zasobami pracy wykwalifikowanej dla działalności produkcyjnej (obroniona 2. pozycja), dobrą dostępnością transportową (spadek z miejsca 14. na 15.), bardzo dobrą infrastrukturą gospodarczą (skok z 5. na 4.), ale stosunkowo wysokimi kosztami pracy (pozycja 36. wobec 37. w zeszłorocznym zestawieniu). Atrakcyjność inwestycyjną podregionu rybnicko-jastrzębskiego dla działalności przemysłowej osłabiają nieco czynniki pośrednie. O ile poziom rozwoju gospodarczego był i jest bardzo dobry, a stopień ochrony środowiska przyrodniczego plasuje podregion na dość wysokiej pozycji, o tyle poziom bezpieczeństwa powszechnego uległ nieznacznemu pogorszeniu (z pozycji 24. na pozycję 26).

W tegorocznym rankingu atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności przemysłowej podregion jeleniogórsko-wałbrzyski uplasował się na pozycji 3. Zdecydowała o tym przede wszystkim bardzo dobra infrastruktura gospodarcza (2. miejsce w rankingu, podobnie jak w roku ubiegłym) i bardzo niskie koszty pracy (5. miejsce w Polsce, tak jak w zeszłym roku). Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna Invest-Park jest liderem wśród specjalnych stref ekono-



micznych funkcjonujących w Polsce<sup>29</sup>. Wśród czynników bezpośrednich, na wysokiej pozycji uplasowały się: dostępność transportowa podregionu (bliskość przejść granicznych, przecięcie najważniejszych dróg krajowych, obecność autostrady A-4) oraz duże zasoby wykwalifikowanej siły roboczej. Wśród czynników pośrednich, podregion plasuje się na bardzo dobrej pozycji pod względem stopnia ochrony środowiska przyrodniczego (skok z pozycji 9. na 7.). Poziom rozwoju gospodarczego uległ poprawie w stosunku o ubiegłorocznego zestawienia (skok z pozycji 19. na 16.), natomiast poziom bezpieczeństwa powszechnego został oceniony jako przeciętny (21. pozycja w obu rankingach).

Na czwartej pozycji w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej znalazł się podregion bielsko-bialski. W zeszłorocznym rankingu uplasował się on 5. pozycję. O dobrym wyniku zadecydowały głównie obfite zasoby pracy (4. pozycja w tym i zeszłym zestawieniu). Dostępność transportowa obszaru oceniona została jako przeciętna, a koszty pracy jako relatywnie wysokie (31. pozycja w obu rankingach). Poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej uległ poprawie (skok z pozycji 18. na 14.) Podregion cechuje bardzo dobry poziom rozwoju gospodarki (6. pozycja w obu zestawieniach), co jest atutem w przyciąganiu inwestorów. Poziom bezpieczeństwa powszechnego jest przeciętny (19. miejsce w obu zestawieniach), natomiast wysoki stopień ochrony środowiska przyrodniczego uplasował podregion w trzeciej dziesiątce pod względem atrakcyjności inwestycyjnej dla przemysłu (obecność terenów chronionych, atrakcyjnych z punktu widzenia turystyki i rekreacji).

Na piątej pozycji pod względem atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności przemysłowej uplasował się podregion legnicki. Jest to dość istotny skok w stosunku do roku poprzedniego, kiedy zajął on 8. miejsce. O poprawie zadecydowała głównie bardzo dobrze (z 6. na 3.) rozwinięta infrastruktura

<sup>29</sup> Raport KPMG oceniający działalność SSE w 2004 i 2005 r. oceniono m.in. nakłady inwestycyjne, liczbę inwestorów, liczbę zezwoleń oraz wyniki finansowe; dla celów badawczych IBnGR wykorzystał dane na temat wolnych terenów inwestycyjnych, nakładów inwestycyjnych oraz powstałych miejsc pracy.





gospodarcza. Dobre notowania Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej to efekt dużych nakładów inwestycyjnych oraz relatywnie wielu utworzonych miejsc pracy i zezwoleń. Podregion charakteryzuje się bardzo dobrą dostępnością transportową (3. pozycja w tegorocznym i zeszłorocznym rankingu). Jego atutem jest położenie w sąsiedztwie zachodniej granicy państwa. Przez podregion przebiega autostrada A-4 ułatwiająca do niej dostęp. Mocną stroną jest także poziom rozwoju gospodarki (4. miejsce z 3.).

Atutem podregionu są również duże (11. miejsce w obu rankingach) zasoby wykwalifikowanej siły roboczej. Podstawowym czynnikiem z grupy bezpośrednich, osłabiającym atrakcyjność inwestycyjną podregionu, są bardzo wysokie koszty pracy (spadek z pozycji 36. na 37.). W zakresie pośrednich czynników atrakcyjności inwestycyjnej podregion legnicki cechuje się zróżnicowaną sytuacją. Poziom rozwoju gospodarki jest bardzo wysoki (nieznaczny spadek z miejsca 3. na 4.). Stopień ochrony środowiska przyrodniczego jest przeciętny (11. miejsce w obu zestawieniach), co sprzyja inwestorom. Poważny problem rodzi jednak bardzo niski (33. miejsce w obu zestawieniach) poziom bezpieczeństwa powszechnego.

Pozycję szóstą w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej podregionów dla działalności przemysłowej zachował podregion rzeszowsko-tarnobrzeski, o bardzo dobrze rozwiniętej infrastrukturze gospodarczej (mimo spadku w rankingu z pozycji 3. na 6.). Niewątpliwie na dobry wynik w tym zakresie wpływa obecność Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Bardzo wysoki poziom bezpieczeństwa powszechnego (skok z pozycji 6. na 4.) i znaczne zasoby pracy sprzyjają lokowaniu inwestycji. 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 w obu rankingach).

Podregion łódzki zajmuje siódmą pozycję w omawianym rankingu i w stosunku do rankingu ubiegłorocznego uplasował się o dwa miejsca wyżej. Zdecydowała



o tym poprawa infrastruktury gospodarczej (skok z 13. na 8.) oraz nadal obfite zasoby pracy (9. pozycja w obu zestawieniach). Wysoki poziom rozwoju gospodarki (12. pozycja w obu rankingach) i dobra dostępność transportowa. Przecinająca podregion autostrada A-2, która w przyszłości będzie się krzyżowała z autostradą A-1, jest atutem dla inwestorów chcących ulokować swoje przedsięwzięcia w centrum kraju. W podregionie obserwuje się stosunkowo niskie koszty dobrze wykwalifikowanej siły roboczej. Mankamentem podregionu jest nadal bardzo niski poziom bezpieczeństwa powszechnego (35. pozycja w obu zestawieniach).

O ósmej pozycji podregionu krakowsko-tarnowskiego w tegorocznym rankingu, wobec pozycji 3. W rankingu zeszłorocznym, zdecydował przede wszystkim największy spadek w ocenie infrastruktury gospodarczej (z miejsca 4. na 33.). Jest on efektem niewielkiej aktywności inwestorów w Krakowskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej. Po części przyczyn tego stanu rzeczy należy poszukiwać w specyfice strefy - w Krakowskim Parku Technologicznym jest znacznie więcej centrów badawczych, a takie centra są mniej kapitałochłonne niż fabryki. Powołując park technologiczny w Krakowie zakładano, że będzie to obszar, na którym lokować się będą firmy innowacyjne, zainteresowane współpracą z uczelniami wyższymi. Niestety, w praktyce nie okazało się to łatwe - nie stworzono sposobów, zachęcających szkoły wyższe do angażowania się we współpracę z inwestorami. Efektem tego jest lokalizacja tylko trzech inwestorów średniej wielkości: Motorola, RR Donnelley oraz ComArch i kilka mniejszych. Wielu inwestorów narzeka na niewystarczające wyposażenie strefy w kapitał co powoduje, że działania związane z rozbudową infrastruktury dla inwestorów są zbyt wolne i niewystarczające<sup>30</sup>.

Wśród pozostałych czynników atrakcyjności inwestycyjnej odnotowano nadal bardzo duże zasoby wykwalifikowanej siły roboczej (zachowana 5. pozycja)

<sup>30</sup> B. Romański i W. Jarczewski (red.), 2006, *Klimat inwestycyjny w województwie małopolskim*, wydawnictwo „Dante”, Kraków.





oraz bardzo dobrą dostępność transportową (spadek z 6. na 8. lokatę). Mankamentem podregionu krakowsko-tarnowskiego są wysokie koszty pracy (33. pozycja).

Wśród czynników pośrednich wpływających na działalność przemysłową mocną stroną obszaru jest poziom rozwoju gospodarczego podregionu. Istotnym czynnikiem ograniczającym atrakcyjność inwestycyjną dla działalności przemysłowej jest natomiast bardzo wysoki stopień ochrony środowiska przyrodniczego (mimo skoku z pozycji 34. na 31.) oraz bardzo niski poziom bezpieczeństwa powszechnego (pozycja 36.).

Dziewiątą pozycję w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności przemysłowej zajął podregion wrocławski. W stosunku do roku poprzedniego uplasował się on o dwie pozycje niżej. Cechą charakterystyczną opisywanego obszaru jest bardzo dobra dostępność transportowa. Wpływa na to bliskość granicy zachodniej i południowej, autostrada A-4, planowana autostrada A-8 stanowiąca obwodnicę Wrocławia, a także międzynarodowy port lotniczy. Nadal bardzo bogate zasoby pracy zachęcają nowych inwestorów do lokowania się w okolicach Wrocławia. W podregionie odnotowano także wysoki poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej (skok z lokaty 8. na 7.) - ma to niewątpliwie związek z zaliczeniem Wrocławia do Wałbrzyskiej SSE (podstrefa Wrocław). Z kolei bardzo wysoki poziom rozwoju gospodarki (zachowana 2. lokata w Polsce) ułatwia znalezienie kooperantów. Nieznaczny stopień ochrony środowiska przyrodniczego to także atut podregionu przyciągający inwestorów chcących podjąć działalność produkcyjną. Słabą stroną są przede wszystkim wysokie koszty pracy (mimo przesunięcia z pozycji 34. na 32.). Pozycję podregionu wrocławskiego osłabia także bardzo niski poziom bezpieczeństwa powszechnego (34. miejsce w obu zestawieniach).

Dziesiątkę podregionów o najwyższej atrakcyjności inwestycyjnej dla rozwoju działalności przemysłowej zamyka podregion częstochowski, który zastępuje w tegorocznym rankingu podregion warszawski. Obszar cechują bardzo obfite



zasoby pracy (6. pozycja w obu rankingach), dobrze rozwinięta infrastruktura gospodarcza (z 18. na 14.) oraz stosunkowo niskie koszty pracy (niewielkie przesunięcia z pozycji 17. na 18.). Podregion korzystnie wypada też pod względem stopnia ochrony środowiska przyrodniczego (z miejsca 8. na 9.) i poziomu bezpieczeństwa publicznego (z pozycji 14. na 17.). Słabą stroną podregionu jest dostępność komunikacyjna (z 29. na 30.) oraz poziom rozwoju gospodarki (z 21. na 24.).

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 oraz efektywność ich działania - z badań wynika, że inwestorzy, którzy chwalą sobie funkcjonowanie w strefie i obsługę, zachęcają innych inwestorów. Ponadto jedna duża inwestycja, poprzez np. renomę marki, „ciągnie” kolejne. Czynnikiem obniżającym atrakcyjność inwestycyjną tej grupy są wysokie koszty pracy oraz niski poziom bezpieczeństwa powszechnego.

W porównaniu z zeszłorocznymi badaniami atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności przemysłowej zwraca uwagę istotny spadek pozycji podregionu krakowsko-tarnowskiego, na który decydujący wpływ miała sytuacja w zlokalizowanej tam specjalnej strefie ekonomicznej. Ukończenie nowego odcinka autostrady poprawiło, natomiast, pozycję podregionu łódzkiego. Podregion legnicki i wrocławski w rankingu uplasowały się wyżej wobec zeszłorocznych pozycji, natomiast z pierwszej dziesiątki wypadł podregion warszawski, a jego miejsce zajął podregion częstochowski.

Podregiony zaliczone do klasy B cechuje ogólnie niższa pozycja w zakresie wszystkich czynników poza dobrą dostępnością transportową oraz wysokim





poziomem infrastruktury gospodarczej. Pierwszym sklasyfikowanym w tej grupie podregionem jest podregion warszawski (11. pozycja). Uwagę zwraca również przesunięcie podregionu opolskiego z 17. pozycji w rankingu ubiegłorocznym na 21. w obecnej klasyfikacji. Jego miejsce zajął podregion piotrkowsko-skierniewicki (skok dokładnie odwrotny - z miejsca 21. na 17.).

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. Na granicy klasy B i klasy C uplasował się podregion słupecki (skok z pozycji 23. na 20. W stosunku do wyników zeszłorocznego zestawienia), natomiast z pozycji 20. na 25. przesunął się podregion olsztyński. Pozostałe podregiony w tej klasie nie zmieniły istotnie swych pozycji.

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. W porównaniu z klasyfikacją zeszłoroczną w tej grupie podregionów zaszły najmniejsze zmiany. Zwraca uwagę tylko przesunięcie podregionu radomskiego z pozycji 36. na 31., natomiast ostatnie 3 miejsca pozostają bez zmian: pozycja 37. - podregion białkopodlaski, pozycja 38. - podregion białostocko-suwalski, pozycja 39. - podregion ełcki.

#### 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, gospodarki, bezpieczeństwa powszechnego i opisujących stan środowiska przyrodniczego.



Liderem rankingu, skonstruowanego w oparciu o wyżej wymienione zmienne, został podregion warszawski. Obszar ten dysponuje największymi zasobami pracy cechującymi się jednocześnie najwyższą jakością z punktu widzenia analizowanego rodzaju działalności. W podregionie warszawskim odnotowano również największa w Polsce chłonność rynku zbytu, co z punktu widzenia działalności usługowych cechujących się silną orientacją rynkową jest bardzo ważnym czynnikiem atrakcyjności inwestycyjnej. Analizowany obszar należy także do podregionów o najlepszej w Polsce dostępności transportowej - w zakresie tego kryterium zajął drugie miejsce. Tak wysoka pozycja wynika przede wszystkim 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. Jest to powód utraty przez podregion warszawski pozycji lidera w zakresie dostępności transportowej. Ważną zaletą jest także bardzo wysoki poziom rozwoju infrastruktury otoczenia biznesu. Pod tym względem podregion warszawski plasuje się na szóstym miejscu w Polsce. W stosunku do roku poprzedniego poprawił swoją pozycję o trzy miejsca (z dziewiątego)

Jedynym wśród bezpośrednich czynników, który negatywnie wpływa na poziom atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności usługowej podregionu warszawskiego jest najwyższy w Polsce koszt pracy będący wynikiem bardzo wysokiego poziomu wynagrodzeń i niskiej stopy bezrobocia. W zakresie omawianego czynnika podregion warszawski drugi raz z rzędu zajmuje ostatnie miejsce.

Mocną stroną opisywanego obszaru w zakresie pośrednich czynników atrakcyjności inwestycyjnej jest bardzo wysoki poziom rozwoju gospodarki. Czynniki ten ułatwia rozpoczęcie działalności oraz nawiązanie więzów kooperacyjnych. Natomiast sytuacja obszaru w zakresie stanu środowiska przyrodniczego jest przeciętna, a w odniesieniu do poziomu bezpieczeństwa powszechnego - bardzo





zła i w stosunku do pozostałych obszarów uległa pogorszeniu - obecnie podregion zajmuje ostatnie miejsce w Polsce (przed rokiem zajmował przedostatnie).

Drugie miejsce w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności usługowej zajął podregion centralny śląski. Zdecydowała o tym przede bardzo dobrze rozwinięta infrastruktura gospodarcza, w tym bardzo duża powierzchnia wolnych terenów inwestycyjnych w specjalnej strefie ekonomicznej. Tereny strefy są atrakcyjne - co potwierdza wysokie zaangażowanie inwestorów w minionym roku (2005). Decydującym atutem są również bardzo duże zasoby pracy, w tym dostępność pracowników wysoko wykwalifikowanych, a także bardzo duża chłonność rynku zbytu. W tych dwóch kategoriach podregion, podobnie jak w roku poprzednim, zajmuje drugą pozycję.

Opisywany obszar jest również bardzo korzystnie położony pod względem transportowym (6. 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. Szybką 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.

Jedyną słabą stroną podregionu w zakresie bezpośrednich czynników atrakcyjności inwestycyjnej są bardzo wysokie (3. miejsce), jak na polskie warunki, koszty pracy.

Atrakcyjność inwestycyjną podregionu centralnego śląskiego dla działalności usługowej osłabiają pośrednie czynniki lokalizacji. Poziom rozwoju gospodarki jest niski, podobnie jak stan środowiska przyrodniczego i poziom bezpieczeństwa powszechnego. W tych kategoriach podregion zajmuje odpowiednio 37. i 38. miejsce. W stosunku do roku poprzedniego, w obydwu wymienionych wskaźnikach odnotowano spadek o jedną pozycję.





Ryc. 2. Atrakcyjność inwestycyjna podregionów dla działalności usługowej



Podregion	Pozycja 2005	Pozycja 2006
warszawski	1	1
centralny śląski	2	2
wrocławski	3	3
krakowsko-tarnowski	4	4
poznański	6	5
bielsko-bialski	5	6
łódzki	9	7
rzeszowsko-tarnobrzeski	8	8
gdański	10	9
częstochoowski	7	10

Źródło: Opracowanie IBnGR.





Podregion wrocławski zajmuje 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 (3. miejsce) poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej związany z dużą gęstością podmiotów otoczenia biznesu. Mocną stroną analizowanego obszaru jest bardzo dobra (4. 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 (6. miejsce) chłonnością rynku, która w stosunku do roku poprzedniego uległa nieznacznej poprawie, (podregion przesunął się o jedno miejsce w górę). Słabą stroną obszaru w zakresie bezpośrednich czynników atrakcyjności inwestycyjnej są bardzo wysokie koszty pracy stawiające podregion na szóstym miejscu w Polsce. W tym zakresie sytuacja obszaru, w stosunku do roku poprzedniego uległa nieznacznemu pogorszeniu.

Mocną stroną podregionu wrocławskiego w zakresie pośrednich czynników lokalizacji jest wysoki (11. 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 (5. miejsce), która w stosunku do innych podregionów uległa nieznacznej poprawie, oraz bardzo dobrą dostępnością transportową (8. miejsce). Jediną istotną różnicą w stosunku do podregionu wrocławskiego jest znacznie słabiej (17. miejsce) rozwinięta infrastruktura gospodarcza. Jest to przede wszystkim rezultatem niewielkiego zaangażowania inwestorów w specjalnej strefie ekonomicznej w 2005 r. W porównaniu do



obszarów wyżej notowanych w rankingu podregion małopolski odznacza się niższymi, choć i tak ponadprzeciętnymi kosztami pracy (32. 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 (23. miejsce), a poziom bezpieczeństwa powszechnego bardzo niski (36. miejsce). Pozycja podregionu, w stosunku do innych podregionów, w zakresie stanu środowiska przyrodniczego uległa nieznacznemu pogorszeniu (o dwa miejsca).

Piąte miejsce w rankingu zajął podregion poznański. W częściowych rankingach dwóch najważniejszych czynników atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności usługowej - wielkości i jakości zasobów pracy oraz chłonności rynku - obszar ten zajmuje odpowiednio piąte i siódme miejsce. W zakresie pierwszego z wymienionych wskaźników odnotowano poprawę, a drugiego - pogorszenie sytuacji. W obydwu przypadkach o jedną pozycję. Podregion poznański wyróżnia się bardzo dobrą dostępnością transportową. Pod tym względem zajmuje trzecie 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 (14. miejsce) infrastruktura gospodarcza. Oprócz lokalnego czy regionalnego ma ona również znaczenie krajowe i międzynarodowe wynikające z intensywnej działalności targowo-wystawieniowej prowadzonej w Poznaniu. Podobnie jak w przypadku większości dotychczas opisanych obszarów podregion poznański odznacza się jednak bardzo wysokimi kosztami pracy (7. miejsce), choć tym zakresie pozycja podregionu uległa nieznacznej poprawie (o jedno miejsce).

W zakresie pośrednich czynników lokalizacji sytuacja podregionu poznańskiego jest zróżnicowana. Posiada on bardzo wysoko rozwiniętą gospodarkę (2. miej-





see), odznacza się dobrym stanem środowiska przyrodniczego (16. miejsce) i niskim poziomem bezpieczeństwa powszechnego (31. miejsce).

O szóstej pozycji podregionu bielsko-bialskiego w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności usługowej zdecydowała chłonność rynku oraz wielkość i jakość zasobów pracy. W tych kategoriach obszar zajął odpowiednio czwarte i szóste miejsce. W przypadku trzech pozostałych bezpośrednich czynników atrakcyjności sytuacja nie wygląda już tak dobrze. Podregion cechuje obecnie przeciętna (20. miejsce) dostępność transportowa. Analizowany obszar charakteryzuje się również przeciętnym (24. miejsce) poziomem rozwoju infrastruktury gospodarczej, a także wysokimi kosztami pracy (10. 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 szóstym miejscu w Polsce. W stosunku do poprzedniej edycji badania pozycja regionu w tym zakresie uległa nieznacznemu pogorszeniu (o jedno miejsce). Stan środowiska przyrodniczego oraz poziom bezpieczeństwa publicznego jest natomiast przeciętny (odpowiednio 18. i 19. miejsce). Są to jednak wyniki lepsze niż w przypadku wyżej notowanych w rankingu podregionów.

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 także bardzo dobrą dostępnością transportową. W stosunku do minionego roku odnotowano w tym zakresie znaczącą poprawę. Było to możliwe dzięki oddaniu do użytku kolejnego odcinka autostrady A-2 ułatwiającego transport w relacji z granicą zachodnią, w przyszłości można się spodziewać dalszej poprawy dostępności transportowej podregionu w efekcie



budowy kolejnych odcinków 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 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 (18. miejsce) - wśród dotychczas opisanych obszarów w żadnym nie odnotowano lepszej sytuacji. Infrastrukturę gospodarczą również cechuje przeciętny poziom (19. miejsce) rozwoju.

W zakresie pośrednich czynników atrakcyjności inwestycyjnej mocną stroną podregionu jest bardzo wysoki (5. 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.

Na ósmym miejscu w rankingu uplasował się podregion rzeszowsko-tarnobrzeski. Wysoką pozycję zawdzięcza on dużym (12. miejsce) zasobom pracy i rozwiniętemu (12. miejsce) rynkowi zbytu. Mocną stroną jest także dobrze (12. miejsce) rozwinięta infrastruktura gospodarki co jest rezultatem dysponowania dużymi obszarami pod inwestycje zlokalizowanymi w specjalnych strefach ekonomicznych. W stosunku do poprzedniej edycji raportu pozycja podregionu uległa polepszeniu w zakresie chłonności rynku (o dwie lokaty), a pogorszeniu w odniesieniu do infrastruktury gospodarczej (również o dwie lokaty). Podregion rzeszowsko-tarnobrzeski cechuje się przeciętną (17. 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 (22. miejsce) kosztami pracy. W





grupie dotychczas analizowanych podregionów jedynie łódzki mają lepszą sytuację w tym zakresie.

Czynnikiem pośrednim, który pozytywnie wpłynął na wysoką lokatę podregionu, jest bardzo wysoki (czwarte miejsce) poziom bezpieczeństwa powszechnego. Również poziom rozwoju gospodarki zalicza się do wysokich (12. miejsce). Czynnikiem zmniejszającym atrakcyjność inwestycyjną podregionu dla działalności usługowej jest natomiast zły stan środowiska przyrodniczego (28. miejsce).

Dziewiąte miejsce w grupie podregionów o najwyższej atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności usługowej zajmuje podregion gdański. Bezpośrednimi czynnikami decydującymi o jego pozycji jest bardzo dobrze (4. miejsce) rozwinięta infrastruktura gospodarcza, duże (8. miejsce) zasoby pracy o wysokiej jakości, duża chłonność rynku (9. miejsce). Na tle wszystkich polskich podregionów obszar odznacza się także dobrym (9. 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 kra-

Z trzech pośrednich czynników atrakcyjności inwestycyjnej mocną stroną podregionu gdańskiego jest bardzo dobry stan środowiska przyrodniczego (3. miejsce). Bardzo poważnym problemem jest natomiast poziom bezpieczeństwa publicznego - podregion zajmuje w tym zakresie 37 miejsce.

Dziesiątkę podregionów o najwyższej atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności usługowej zamyka podregion częstochowski. Jest to obszar o bardzo dużych zasobach pracy (9. miejsce) i stosunkowo wysokiej chłonności rynku (11. miejsce). Omawiany podregion odznacza się niskimi kosztami pracy (również 11. miejsce) oraz dobrym (12. miejsce) położeniem transportowym. Jedyłą



słabą stroną podregionu częstochowskiego w zakresie bezpośrednich czynników lokalizacji jest bardzo niski (35. miejsce) poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej. W tym zakresie pozycja regionu w ciągu roku pogorszyła się o dwie lokaty.

Pośrednie czynniki lokalizacji w przypadku podregionu częstochowskiego są zróżnicowane. Do mocnych stron zaliczyć należy ponadprzeciętny (16. miejsce) poziom rozwoju gospodarczego oraz bezpieczeństwa powszechnego (17. miejsce), co pozytywnie wyróżnia obszar na tle dotychczas analizowanych podregionów. Słabą stroną jest natomiast zły stan środowiska przyrodniczego (30. miejsce).

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 i poziomu bezpieczeństwa powszechnego.

Kolejnych 10 podregionów klasy C to obszary o najlepszym stanie środowiska przyrodniczego i zasobach pracy zbliżonych do podregionów z kategorii B. Poza tym cechują się one niższymi wartościami pozostałych analizowanych wskaźników

Do klasy D zaliczono dziewięć podregionów zajmujących ostatnie miejsca w rankingu. Podstawową wspólną cechą tych obszarów są najmniejsze zasoby





pracy, a także zdecydowanie najsłabiej rozwinięta infrastruktura gospodarcza i niska chłonność rynku. 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 i niskie koszty pracy.

Porównując powyższy ranking atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności usługowej z wynikami poprzedniego badania należy stwierdzić, że duże przetasowania nie miały miejsca. Jest to zjawisko typowe dla struktur przestrzennych, które z uwagi na ogrom nakładów inwestycyjnych poniesionych na ich kształtowanie, charakteryzują się dużą inercją. Innymi słowy, nawet dynamiczne zmiany zachodzące w całej gospodarce w ograniczony sposób przekładają się na zmiany jej struktury przestrzennej. Nie mniej o kilku zmianach warto wspomnieć. W pierwszej dziesiątce najwyraźniejsza zmiana dotyczyła podregionu łódzkiego, który dzięki nowemu odcinkowi autostrady polepszył swoją dostępność komunikacyjną. W drugiej dziesiątce, dzięki poprawie chłonności, rynku awansował podregion elbląski, a także - za sprawą, poprawy dostępności komunikacyjnej, chłonności rynku - podregion toruńsko-włocławski. W trzeciej dziesiątce większych zmian nie odnotowano - jedynie o dwie lokaty awansował podregion legnicki i nowosądecki. Wśród dziewięciu podregionów o najniższej atrakcyjności inwestycyjnej również nie zaszły istotne zmiany. W tej grupie największy awans (o dwie lokaty) spotkał podregion chełmsko zamojski.

#### **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, jakość zasobów pracy oraz infrastrukturę gospodarczą. Druga grupa składa się natomiast z czynników pośrednio wpływających na poziom atrakcyjności inwestycyjnej. Tworzą ją: poziom



rozwoju gospodarczego, jakość środowiska przyrodniczego, infrastruktura społeczna oraz stan bezpieczeństwa powszechnego.

Zdecydowanym liderem w taki sposób skonstruowanego rankingu jest podregion warszawski. O czołowej pozycji zdecydowały w pierwszym rzędzie wysokie wartości wskaźników w kategorii bezpośrednich czynników lokalizacji, w tym przede wszystkim najwyższe w kraju: jakość zasobów pracy i chłonność rynku jak również wysoka dostępność komunikacyjna.

Warszawski rynek pracy jest bardzo atrakcyjny. Co prawda, wydaje się, że ze względu na kolejne duże inwestycje zagraniczne lokujące się w pozostałych metropoliach, postrzeganie się stołecznego rynku pracy nieco się zmieniło. Niemniej jednak wysoka liczba ofert pracy oraz wysokość płac nadal są silnym magnesem dla pochodzących spoza Warszawy, absolwentów szkół wyższych, poszukujących zatrudnienia poza miejscem zamieszkania.

Drugim z czynników decydujących o wysokiej podaży wykwalifikowanych pracowników są stołeczne uczelnie - regularnie zajmujące najwyższe miejsca w rankingach najlepszych szkół wyższych.

Z kolei w zakresie dostępności transportowej mankamentem jest słabe skomunikowanie transportem drogowym. Tworząc ranking założono jednak, że znacznie istotniej wpływającym czynnikiem jest czas oraz komfort podróży. Tym samym atutem Warszawy i otaczającego ją podregionu warszawskiego jest obecność największego w kraju lotniska, jak również liczba bezpośrednich kolejowych połączeń pasażerskich (tak krajowych, jak i zagranicznych).

Oceny podregionu warszawskiego (wraz z Warszawą) w zakresie pośrednich czynników atrakcyjności inwestycyjnej były bardziej zróżnicowane. Obok najwyższej spośród wszystkich ocenianych podregionów noty w kategorii rozwój gospodarczy oraz drugiej w rankingu oceny weryfikującej poziom infrastruktury społecznej podregion stołeczny oceniono najniżej w zakresie poziomu bezpieczeństwa powszechnego.





W porównaniu do roku ubiegłego pozycja podregionu warszawskiego nie zmieniła się. W tegorocznym rankingu lepiej oceniono jedynie infrastrukturę gospodarczą, czego rezultatem był awans o 2 pozycje. Zmiany w ocenie czynników pośrednich były równie mało istotne. Ich rezultatem był spadek o jedno miejsce (na ostatnią pozycję) pod względem poziomu bezpieczeństwa powszechnego oraz nieznaczne przesunięcie (z 23. na 21.) pod względem jakości środowiska przyrodniczego.

Na drugim miejscu w rankingu uplasował się podregion wrocławski. Szczególnie wysoko oceniono bezpośrednie czynniki lokalizacji. Najwyższą notę spośród wszystkich ocenianych podregionów uzyskała infrastruktura gospodarcza. Przyczyniły się do tego dobrze rozwinięte otoczenie gospodarcze, tworzone przez instytucje otoczenia biznesu oraz efektywne wykorzystanie zachęt inwestycyjnych w postaci funkcjonującej w podregionie podstrefy ekonomicznej Wrocław. Wysoko oceniono również jakość zasobów pracy (3. pozycja), tworzona przez bogatą ofertę edukacyjną dla studentów szkół wyższych. Atutem podregionu okazuje się także dostępność komunikacyjna, na którą składa się dobrze rozwinięta w skali kraju infrastruktura drogowa oraz międzynarodowe lotnisko.

Podobnie jak w wypadku podregionu warszawskiego noty uzyskane w zakresie czynników pośrednich są silnie zróżnicowane. Opisywany podregion charakteryzuje się bowiem wysokim poziomem rozwoju gospodarczego (3. miejsce w rankingu podregionów), ponadprzeciętnie rozwiniętą infrastrukturą społeczną (9. pozycja) oraz istotną w wypadku działalności z branży wysokich technologii, wyższą od średniej jakością środowiska przyrodniczego (11. miejsce). Najgorzej oceniono natomiast poziom bezpieczeństwa powszechnego (34. pozycja).

Zestawienie rankingu z ubiegłorocznym nie wykazuje większych zmian. Zauważalny jest spadek pozycji opisywanego obszaru o dwa miejsca w klasyfikacji oceniającej podregiony pod względem dostępności komunikacyjnej (z 2. na 4.). Jest on spowodowany wyższą dynamiką zmian w pozostałych



podregionach, nie oznaczając tym samym bezwzględnego pogorszenia dostępności transportowej.

Z kolei wśród czynników pośrednich podregion wrocławski awansował w rankingu klasyfikującym podregiony pod względem jakości środowiska przyrodniczego o dwie pozycje.

Trzecie miejsce w rankingu zajął podregion centralny śląski. Zdecydowały o tym w pierwszej kolejności bardzo dobre noty w zakresie bezpośrednich czynników atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności zaawansowanej technologicznie. Szczególnie wysoko oceniono chłonność rynku (2. pozycja), poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej (3. miejsce) oraz jakość zasobów pracy (4. pozycja). Opisywany obszar charakteryzuje się również bardzo wysoką dostępnością transportową (6. pozycja). Decydują o niej: zapewniająca dojazd do granicy zachodniej autostrada A-4 jak i gwarantująca sprawną komunikację z centrum kraju Centralna Magistrala Kolejowa. Dynamicznie rozwija się również lotnisko w Pyrzowicach. Coraz bogatsza oferta, będąca efektem rosnącej liczby połączeń w istotny sposób przyczyniła się do poprawy dostępności komunikacyjnej, chociaż w rankingu cząstkowym oceniającym podregiony pod względem dostępności transportowej centralny śląski przesunął się o jedną pozycję w dół.

Podobnie jak w roku poprzednim spośród czterech czynników pośrednio warunkujących poziom atrakcyjności inwestycyjnej regionu dla działalności technologicznie zaawansowanej w pozytywny sposób wyróżnił się jedynie stan rozwoju gospodarki (4. pozycja w rankingu). Zarówno jakość środowiska przyrodniczego, jak i poziom bezpieczeństwa powszechnego są nadal słabą stroną podregionu centralnego śląskiego, plasując podregion w końcowej części rankingu.

Porównanie klasyfikacji tegorocznej z ubiegłoroczną wskazuje znikome zmiany. W żadnej z klasyfikacji cząstkowych miejsce zajmowane przez centralny śląski nie zmieniło się o więcej niż jedną pozycję.





Ryc. 3. Atrakcyjność inwestycyjna podregionów dla działalności zaawansowanej technologicznie



Podregion	Pozycja 2005	Pozycja 2006
warszawski	1	1
wrocławski	2	2
centralny śląski	3	3
krakowsko-tarnowski	4	4
poznański	5	5
gdański	7	6
bielsko-bialski	6	7
łódzki	8	8
legnicki	9	9
szczeciński	16	10

Źródło: Opracowanie IBnGR.





O czwartej lokacie podregionu krakowsko-tarnowskiego zdecydowały zasoby pracy. Krakowskie uczelnie takie jak: Uniwersytet Jagielloński, Akademia Górniczo-Hutnicza, jak również Politechnika Krakowska, zaliczane do najlepszych ośrodków akademickich w Polsce dostarczają pracowników o najwyższych kwalifikacjach. W rezultacie podregion, podobnie jak przed rokiem, uplasował się na 2 pozycji pod względem jakości zasobów pracy.

Atutem opisywanego obszaru jest duża chłonność rynku (5. pozycja) jak również dobra, kształtująca się jednak nieco słabiej niż w roku ubiegłym dostępność komunikacyjna (11. miejsce w rankingu).

Najgorzej spośród wszystkich bezpośrednio warunkujących atrakcyjność inwestycyjną czynników kształtowała się infrastruktura gospodarcza (14. pozycja). Ten gorszy wynik jest rezultatem słabszego zaangażowania inwestorów w specjalnej strefie ekonomicznej w 2005 r. Warto jednak zaznaczyć, że Krakowska Specjalna Strefa Ekonomiczna z założenia ma przyciągać inwestycje z branży wysokich technologii. W ich wypadku zaangażowanie kapitałowe jak również liczba tworzonych miejsc pracy jest niższa, niż w przypadku działalności typowo produkcyjnej.

Pośrednie czynniki atrakcyjności inwestycyjnej nie należą niestety do mocnych stron podregionu krakowsko-tarnowskiego. Ich wartości charakteryzuje wysoki poziom zróżnicowania. Podobnie jak w wypadku wszystkich innych obszarów, na których położone są aglomeracje miejskie, opisywany podregion cechuje bardzo niski poziom bezpieczeństwa powszechnego (36. pozycja) oraz przeciętna jakość środowiska przyrodniczego (23. miejsce). Zdecydowanie ponadprzeciętnie oceniono natomiast infrastrukturę społeczną, bardzo dobrze zaś poziom rozwoju gospodarki (7. pozycja).

Podobnie jak przed rokiem na piątej pozycji w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności wysoko-technologicznej uplasował się podregion poznański. Zdecydowały o tym przede wszystkim: wysoko oceniona dostępność komunikacyjna (2. pozycja) oraz jakość zasobów pracy (6. miejsce).



Wartość pierwszego z wymienionych czynników jest warunkowana wysoką dostępnością transportową (tak drogową jak i kolejową) w układzie równoleżnikowym. Z kolei wysoka jakość zasobów pracy wynika z faktu, iż Poznań zalicza się do najsilniejszych polskich ośrodków akademickich.

Lepiej niż przeciętnie kształtują się również infrastruktura gospodarcza (13. pozycja). Ten czynnik jest jedynym spośród wszystkich, bezpośrednio warunkujących atrakcyjność inwestycyjną dla działalności zaawansowanej technologicznie, plasującym podregion, w odpowiednim rankingu szczegółowym wyżej niż przed rokiem. Zarówno w wypadku dostępności komunikacyjnej, chłonności rynku jak jakości zasobów pracy podregion poznański było notowany w poprzednim rankingu nieco wyżej.

Pośrednie czynniki atrakcyjności inwestycyjnej oceniono lepiej niż przeciętnie. Do mocnych stron zaliczyć należy poziom rozwoju gospodarki, infrastrukturę społeczną oraz jakość środowiska przyrodniczego. Mankamentem natomiast jest charakterystyczny dla wszystkich podregionów aglomeracyjnych niski poziom bezpieczeństwa powszechnego plasujący obszar na 31. pozycji.

Tuż za poznańskim uplasował się podregion gdański. Szósta pozycja podregionu oznacza awans o jedno miejsce. Analiza klasyfikacji szczegółowych ujawnia, iż większe zmiany nie miały miejsca. Lepiej niż przed rokiem oceniono infrastrukturę gospodarczą oraz chłonność rynku, w których to klasyfikacjach podregion awansował z czwartej oraz dziewiątej pozycji o jedno miejsce w obu rankingach szczegółowych (na trzecią oraz ósmą). Większe zmiany odnotowano w zakresie dostępności komunikacyjnej. Spadek w klasyfikacji jest wynikiem poprawy infrastruktury drogowej w innych podregionach. Zmiany byłyby bardziej gwałtowne, gdyby nie rozwój międzynarodowych połączeń lotniczych. Bowiem gdańskie lotnisko, jak również planowana budowa autostrady A-1 najsilniej kształtują poziom opisywanej cechy, plasując podregion na 12. pozycji w rankingu szczegółowym.





Ostatnim atutem wśród czynników bezpośrednio wpływających na poziom atrakcyjności inwestycyjnej są zasoby pracy (9. miejsce w klasyfikacji szczegółowej).

W zakresie czynników pośrednio kształtujących poziom atrakcyjności inwestycyjnej szczególnie atrakcyjnymi okazują się: jakość środowiska przyrodniczego (3.), poziom rozwoju gospodarki (5.) oraz infrastruktura społeczna (7.) Nadal źle - na jednym z ostatnich miejsc w rankingu - oceniono natomiast poziom bezpieczeństwa powszechnego. Analizowany obszar cechuje bowiem zarówno bardzo wysoka w relacji do liczby mieszkańców ilość przestępstw jak i zdecydowanie niższy niż przeciętnie wskaźnik wykrywalności sprawców.

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 (4. miejsce) oraz jakości zasobów pracy (8. pozycja). Korzystnie kształtuje się również wyrażony strukturą wartości dodanej poziom rozwoju gospodarczego (6. miejsce). Wraz z rozbudową autostrady A-4 poprawiła się - oceniana poprzednio jako przeciętna dostępność transportowa.

W zakresie czynników pośrednio wpływających na atrakcyjność inwestycyjną podregion został oceniony najwyżej w zakresie infrastruktury społecznej (6. pozycja w rankingu). Zarówno jakość środowiska przyrodniczego jak i poziom bezpieczeństwa powszechnego uznane zostały za przeciętne (odpowiednio 18. oraz 19. pozycja w obu klasyfikacjach).

Dzięki bardzo dobrej dostępności transportowej i wysokiej jakości zasobów pracy na ósmej pozycji w rankingu ulokował się podregion łódzki. W zakresie pierwszego z wymienionych czynników jest on liderem rankingu cząstkowego. Zdecydowały o tym bardzo wysoka dostępność transportem drogowym,



oraz obecność lotniska obsługującego pasażerów w ruchu międzynarodowym. W Strykowie pod Łodzią powstanie węzeł dwóch autostrad: drogi A-2 ułatwiającej dostępność do granicy zachodniej, a w przyszłości również zapewniającej dogodną komunikację na wschód z planowaną autostradą A-1 - kształtującą dostępność transportową w układzie południkowym.

Dobrze oceniono chłonność rynku, plasującą podregion na 10. pozycji w rankingu podregionów. Atutem nie jest natomiast infrastruktura gospodarcza - czynnik, który za sprawą mniejszej gęstości instytucji otoczenia biznesu oraz gorszych od przeciętnych rezultatów działalności specjalnej strefy ekonomicznej klasyfikuje podregion na 20. pozycji w rankingu szczegółowym.

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.

Przedostatnią pozycję wśród dziesiątki obszarów najbardziej atrakcyjnych dla działalności zaawansowanej technologicznie zajął podregion legnicki. Jest to drugi (spośród wszystkich analizowanych) podregion, nie obejmujący granicami dużego ośrodka miejskiego. Podobnie jak w wypadku bielsko-bialskiego cechą charakterystyczną jest relatywnie mała rozpiętość ocen czynników bezpośrednio oraz pośrednio kształtujących poziom atrakcyjności dla inwestorów działających w branży wysokich technologii.

Mocną stroną obszaru okazała się dobrze oceniona dostępność komunikacyjna, jak również wysoka chłonność rynku. Zdecydowanie za atut należy uznać plasującą podregion infrastrukturę gospodarczą. Za sprawą dość dobrze rozwiniętej infrastruktury otoczenia biznesu oraz dobrych efektów działalności specjalnej strefy ekonomicznej podregion uplasował się na wysokiej 6. pozycji w rankingu szczegółowym.



Większość not, jakie uzyskał legnicki w zakresie czynników pośrednio wpływających na poziom atrakcyjności inwestycyjnej należy ocenić jako przeciętne. Negatywnie wyróżnia się ocena poziomu bezpieczeństwa powszechnego. O niskiej nocie zadecydowała najwyższa (po podregionie gdańskim) liczba przestępstw (w relacji do populacji), złagodzona przez wyższą od przeciętnej dla podregionów wykrywalnością.

Mocną stroną okazał się natomiast poziom rozwoju gospodarczego plasujący podregion legnicki na pozycji wicelidera w rankingu szczegółowym.

Zestawienie tegorocznego rankingu z klasyfikacją ubiegłoroczną wskazuje nieliczne przesunięcia. Pozycja legnickiego w rankingu syntetycznym nie zmieniła się. Podregion uzyskał stosunkowo lepsze noty w zakresie infrastruktury gospodarczej oraz chłonności rynku. Gorzej niż w poprzednim roku oceniono natomiast jakość zasobów pracy oraz dostępność komunikacyjną.

Pierwszą dziesiątkę podregionów ocenionych najlepiej pod względem atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności wysokotechnologicznej zamyka podregion szczeciński. Oceny uzyskane w zakresie czynników bezpośrednio warunkujących atrakcyjność inwestycyjną są przeciętnie zróżnicowane, plasując analizowany obszar na pozycjach od 7. do 22.

Najwyżej podregion szczeciński sklasyfikowano pod względem dostępności komunikacyjnej. Kluczowym elementem minimalizujące wagę infrastruktury drogowej jest sąsiedztwo granicy zachodniej, jak również obecność przyjmującego połączenia międzynarodowe lotniska. Najgorzej oceniono natomiast chłonność rynku.

Spośród czynników pośrednio decydujących pozytywnie wyróżnia się infrastruktura społeczna oraz poziom rozwoju gospodarki, plasując podregion na odpowiednio 8. oraz 10. pozycji w klasyfikacjach szczegółowych. Zarówno poziom bezpieczeństwa jak i jakość środowiska przyrodniczego uplasowały opisywany obszar na 32. miejscu.





W rankingu ubiegłorocznym podregion szczeciński zajmował pozycję w drugiej dziesiątce podregionów. Awans do grupy dziesięciu obszarów najbardziej atrakcyjnych dla działalności zaawansowanej technologicznie był w głównej mierze efektem zmian czynników bezpośrednich, w tym w szczególności wzrostu, niezwykle istotnej dla tego typu przedsięwzięć jakości zasobów pracy, jak również poprawy w zakresie infrastruktury gospodarczej.

Charakterystyczne jest, iż spośród dziesięciu opisanych powyżej obszarów (klasa A) osiem stanowi 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 niskiej chłonności rynku, przeciętnym poziomie bezpieczeństwa powszechnego oraz dobrze rozwiniętej infrastrukturze gospodarczej. Cechą charakterystyczną jest również w miarę dobra dostępność transportowa oraz bardzo dobra jakość środowiska przyrodniczego. Zauważalna jest również znacznie lepsza niż w grupach C oraz D jakość zasobów pracy.

Klasa C grupuje natomiast podregiony o niskiej jakości zasobów pracy, przeciętnie rozwiniętej infrastrukturze społecznej oraz słabszej dostępności transportowej. Podregiony zaliczone do tej grupy cechują się nieco niższą od przeciętnej chłonnością rynku. Poziom bezpieczeństwa powszechnego jest wyższy od średniej, natomiast jakość środowiska przyrodniczego nieznacznie od niej odbiega.

Grupę D tworzy dziewięć najniżej ocenionych w rankingu podregionów. Charakteryzują je niskie zasoby wykwalifikowanej pracy, słaba dostępność transportowa oraz słaby poziom rozwoju gospodarczego. Jedyнным czynnikiem



pozytywnie wpływającym na atrakcyjność inwestycyjną dla działalności w branżach zaawansowanych technologicznie jest wyższy niż przeciętnie poziom bezpieczeństwa publicznego. Podobnie ocenić można niewiele gorszą od przeciętnej jakość środowiska przyrodniczego.

Zestawienie tegorocznego rankingu z ubiegłorocznym wskazuje na brak poważniejszych przesunięć. Rok to zbyt mało, aby zaobserwować poważniejsze zmiany w strukturach przestrzennych. Niewiele zmieniło się w szczególności w klasach A oraz klasie D. Z pierwszej dziesiątki wypadł podregion opolski (na 13. pozycję). Jego miejsce zajął podregion szczeciński. Podregiony gdański i bielsko-bialski zamieniły się miejscami w rankingu.

Każdy z podregionów sklasyfikowanych obecnie w dziewiętnastu obszarów o najmniejszej atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności zaawansowanej technologicznie w poprzednim badaniu również zaliczał się do klasy D.

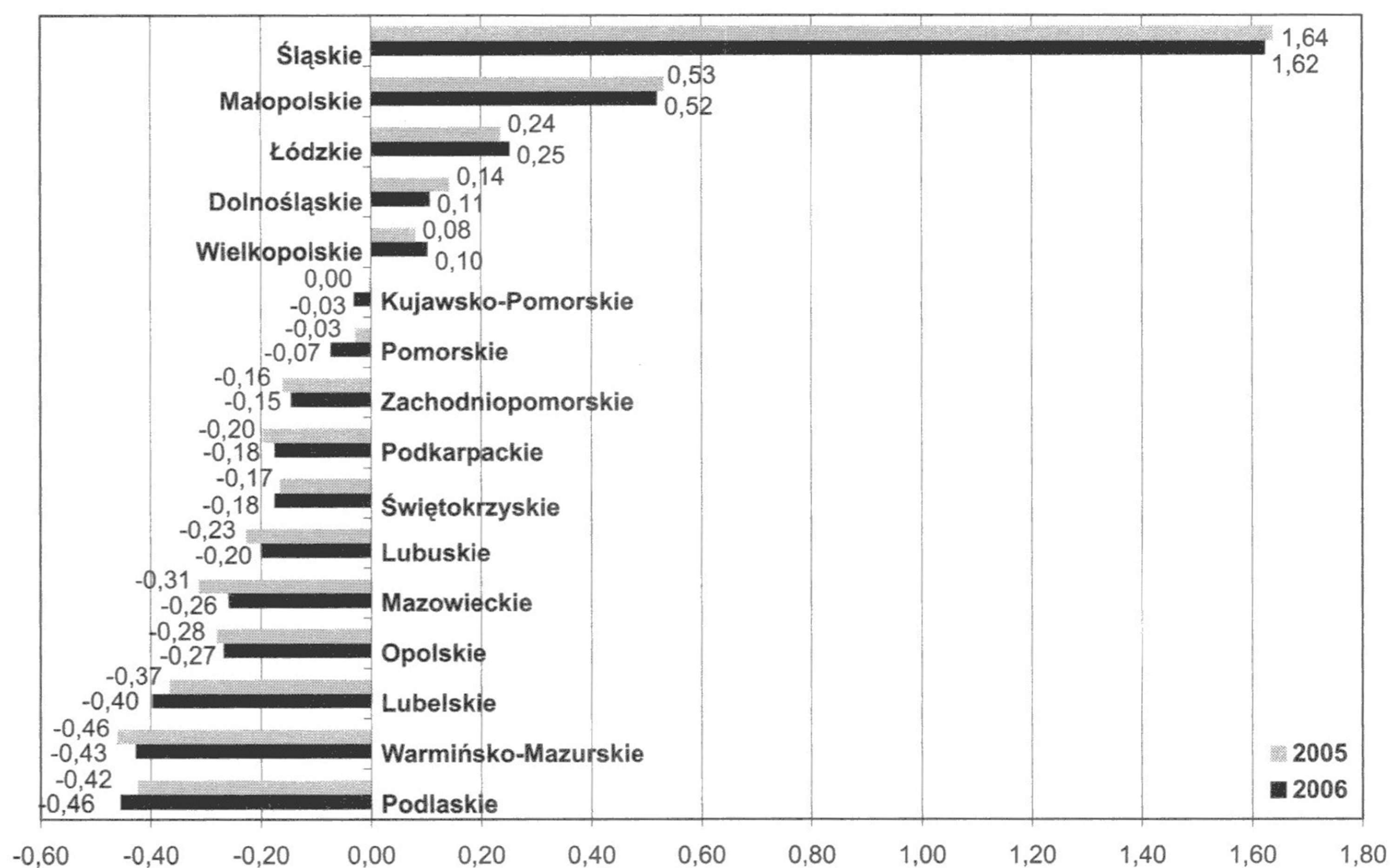
Stosunkowo największe zmiany odnotowano w grupach B oraz C. Do pierwszej z wymienionych klas zaliczono 1 podregion sklasyfikowany uprzednio w klasie A oraz dwa podregiony plasujące się w ubiegłorocznym rankingu w klasie C.



## 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. W tym zakresie bezkonkurencyjne okazało się województwo





śląskie (Ryc. 4), choć należy zaznaczyć, że pozycję lidera zawdzięcza wielkości zasobów, a nie ich jakości. Region cechuje się bowiem bardzo wysoką, nieporównywalną z innymi obszarami, gęstością pracujących, bezrobotnych i absolwentów. Natomiast w zakresie jakości zasobów pracy tzn. poziomu przedsiębiorczości czy aktywności społecznej sytuacja województwa jest znacznie gorsza. Również koszty pracy należą do najwyższych w kraju. W stosunku do roku poprzedniego wartość cząstkowego wskaźnika syntetycznego zasobów i kosztów pracy, w odniesieniu do województwa śląskiego uległa nieznacznemu, nie mającemu istotnego znaczenia zmniejszeniu.

Drugie miejsce w rankingu zasobów i kosztów pracy zajęło województwo małopolskie. W omawianym zakresie jest ono znacznie mniej atrakcyjne od województwa śląskiego, ale jednocześnie jego przewaga nad, kolejnym w rankingu, województwem łódzkim jest bardzo wyraźna (Ryc. 4). Województwo małopolskie cechuje się ponadprzeciętną gęstością pracujących, bezrobotnych, a także absolwentów. Koszty pracy w regionie zbliżone są do przeciętnych. Jednocześnie poziom aktywności społecznej, będący jednym z wskaźników jakości zasobów pracy jest ponadprzeciętny. W stosunku do roku poprzedniego wartość cząstkowego wskaźnika syntetycznego zasobów i kosztów pracy uległa nieistotnemu zmniejszeniu.

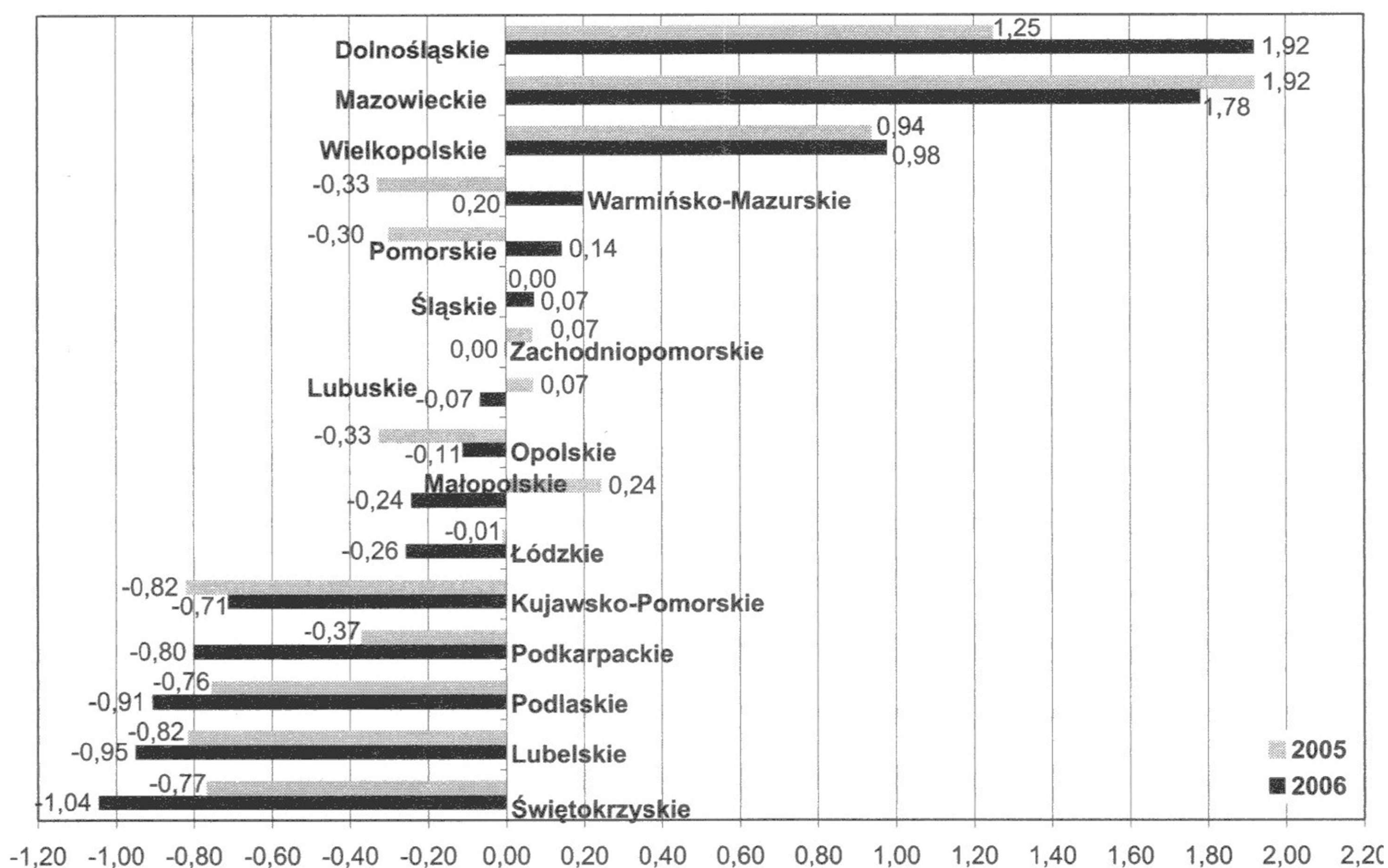
Trzecie miejsce pod względem zasobów i kosztów pracy zajęło województwo łódzkie. Swoją pozycję zawdzięcza ponadprzeciętnej wielkości zasobom pracy - gęstości pracujących, bezrobotnych i absolwentów, a także niskim kosztom pracy (Ryc. 4). Wartość wskaźnika syntetycznego, w stosunku do roku, poprzedniego, uległa nieznaczej poprawie.

Wyraźnie niższymi zasobami i kosztami pracy cechuje się sześć województw: zachodniopomorskie, podkarpackie, świętokrzyskie, lubuskie, mazowieckie i opolskie (Ryc. 4). Wspólnymi cechami tych regionów (z wyjątkiem mazowieckiego) są: niska gęstość pracujących, studentów, niski poziom aktywności społecznej. Z drugiej strony regiony te cechują się wyraźnie niższymi od prze-



ciężnej kosztami pracy. W tej grupie wyjątkiem jest województwo mazowieckie, które dysponuje ponadprzeciętną wielkością i jakością zasobów pracy. Jednak najwyższe w kraju koszty pracy wpływają na obniżenie pozycji regionu w zakresie omawianego cząstkowego wskaźnika syntetycznego. W stosunku do minionego roku, w przypadku pięciu na sześć regionów odnotowano wzrost wskaźnika opisującego wielkość zasobów i koszty pracy. Szczególnie wyraźny był on w województwie mazowieckim. W porównaniu do innych regionów, w województwie mazowieckim odnotowano względny wzrost gęstości pracujących, poziomu przedsiębiorczości i aktywności społecznej. Jednocześnie wzrost kosztów pracy był wolniejszy niż w innych regionach.

**Ryc. 5. Ocena aktywności województw wobec inwestorów**



Źródło: Opracowanie IBnGR.

Ranking województw pod względem zasobów i kosztów pracy zamykają trzy województwa: lubelskie, warmińsko-mazurskie i podlaskie. Końcowe pozycje są efektem bardzo małych zasobów pracy analizowanych w każdym aspekcie - gęstości pracujących, bezrobotnych i absolwentów. Mocną stroną tych obszarów



jest ponadprzeciętna aktywność społeczna (z wyjątkiem lubelskiego) oraz bardzo niskie koszty pracy.

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.

W zakresie aktywności województw wobec inwestorów zaznacza się bardzo wyraźna dominacja trzech regionów: dolnośląskiego, mazowieckiego i wielkopolskiego (Ryc. 5). W stosunku do minionego roku bardzo wyraźnie wzrosła pozycja województwa dolnośląskiego, które przy jednoczesnym spadku aktywności województwa mazowieckiego, zostało liderem rankingu. Województwo wielkopolskie utrzymało natomiast trzecią pozycję. Dolnośląskie pozycję lidera zawdzięcza przede wszystkim największej w kraju liczbie atrakcyjnych ofert lokalizacyjnych. Natomiast województwo mazowieckie przoduje w zakresie działalności informacyjnej.

Ranking aktywności województw wobec inwestorów zamyka pięć regionów o wyraźnie najniższych wartościach częściowego wskaźnika syntetycznego opisującego tę kategorię. Znalazły się w niej następujące województwa: kujawsko-pomorskie, podkarpackie, podlaskie, lubelskie i świętokrzyskie. Wszystkie one cechują się niewielką liczbą atrakcyjnych ofert lokalizacyjnych oraz małą intensywnością działalności informacyjnej. W czterech z nich aktywność wobec inwestorów, w stosunku do roku poprzedniego, uległa osłabieniu. Jedynie w województwie kujawsko-pomorskim zaobserwowano poprawę.

W zakresie aktywności województw wobec inwestorów, w stosunku do poprzedniego roku zaszły dość znaczne zmiany. Wyraźna poprawa odnotowana została w trzech województwach: dolnośląskim, warmińsko-mazurskim i pomorskim. Zawdzięczają to one poprawie działalności informacyjnej, a w przypadku województwa warmińsko-mazurskiego istotnej poprawie oferty terenów pod inwestycje.





Znaczne obniżenie wartości wskaźnika aktywności wobec inwestorów odnotowano z kolei w województwach: świętokrzyskim, podkarpackim i małopolskim. Wszystkie one ocenione zostały wyraźnie słabiej w zakresie działalności informacyjnej. Również oferta terenów inwestycyjnych, w porównaniu do innych województw, okazała się wyraźnie uboższa niż w poprzedniej edycji badania.

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 dobra dostępność transportowa jest atrybutem czterech województw zachodniej Polski - wielkopolskiego, zachodniopomorskiego, dolnośląskiego i lubuskiego (Ryc. 6). Ich podstawowym atutem jest niewielka odległość dzieląca ośrodek regionalny od granicy zachodniej. W przypadku województwa dolnośląskiego i wielkopolskiego istotną rolę w skróceniu czasu podróży w stronę granicy odgrywają oddane do użytku odcinki autostrad A-2 i A-4. W omawianej grupie województw szczególnie dobra sytuacja cechuje Wielkopolskę, która dodatkowo jest dobrze skomunikowana z Warszawą oraz dysponuje relatywnie bogatą siecią międzynarodowych powiązań lotniczych. W tych aspektach pozostałe trzy regiony wypadają o wiele słabiej. Dodatkowo w województwie lubuskim i zachodniopomorskim sieć drogowa cechuje się niską gęstością, co utrudnia również dostępność transportową w skali poszczególnych regionów.

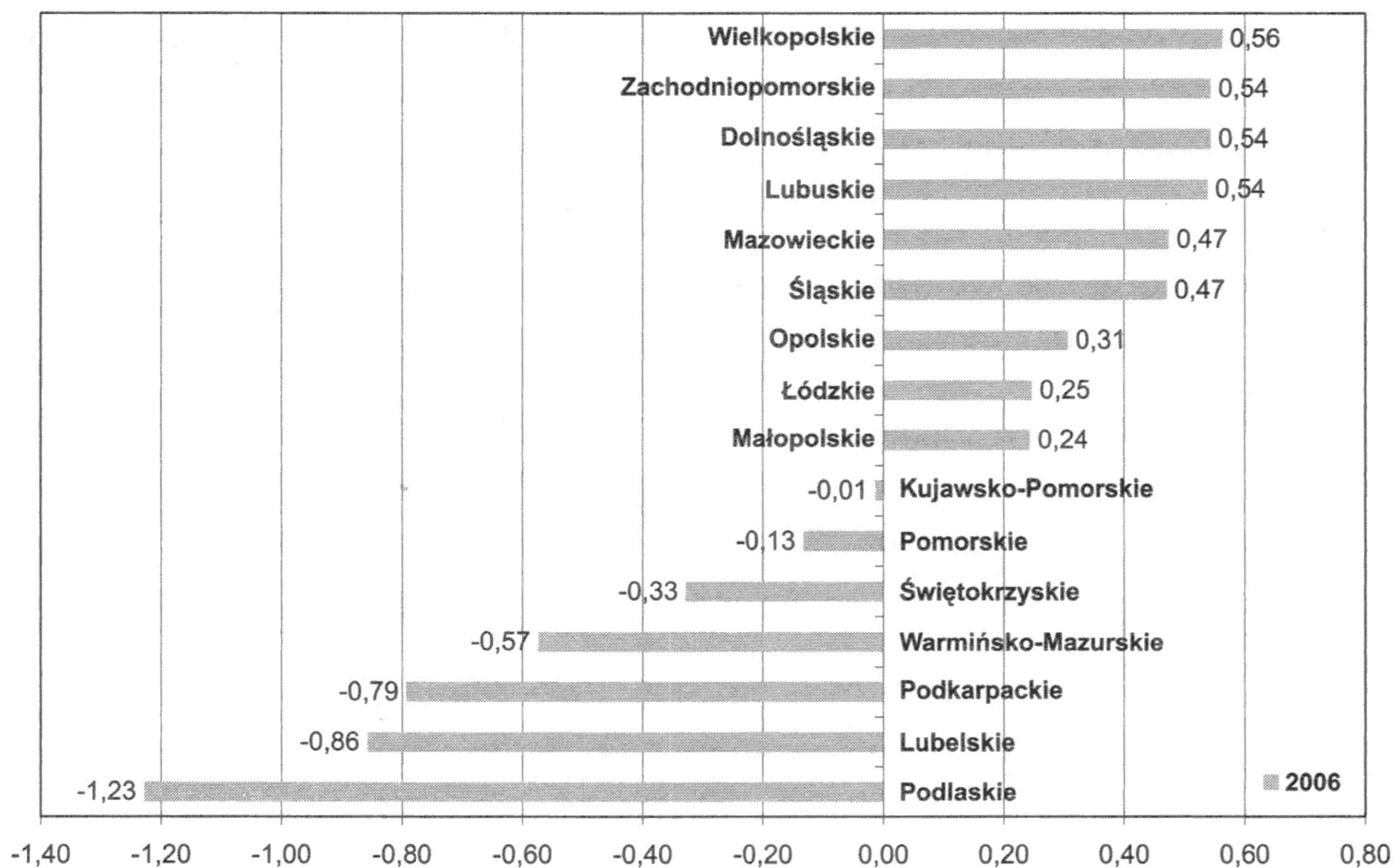
Kolejne dwa miejsca w rankingu dostępności transportowej zajęły województwa: mazowieckie oraz śląskie (Ryc. 6). Województwo mazowieckie zawdzięcza wysoką lokatę bardzo korzystnemu położeniu w układzie sieci infrastruktury drogowej i kolejowej, a także zdecydowanie największej dostępności transportem lotniczym. 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.

Ponadprzeciętną dostępnością transportową wyróżniają się również województwa: opolskie łódzkie i małopolskie (Ryc. 6). Atutem pierwszego z nich jest dobre położenie względem granicy zachodniej i ułatwiona, dzięki autostradzie A-4 do niej dostępność. Mocną stroną województwa łódzkiego jest natomiast centralne położenie - na obszarze województwa powstanie węzeł autostrad A-1 i A-2 oraz niewielka odległość do Warszawy. Pozycja województwa małopolskiego jest natomiast rezultatem dobrze rozwiniętej siatki międzynarodowych połączeń lotniczych i, w mniejszym stopniu, dużej gęstości sieci drogowej.

**Ryc. 6. Ocena dostępności transportowej województw**



Źródło: Opracowanie IBnGR.

Wyraźnie niższa od przeciętnej dostępność transportowa cechuje cztery województwa: świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie, podkarpackie i lubelskie. Ich wspólną cechą jest znaczne oddalenie od granicy zachodniej, którego nie rekompensuje niewielka odległość do stolicy a także brak międzynarodowych

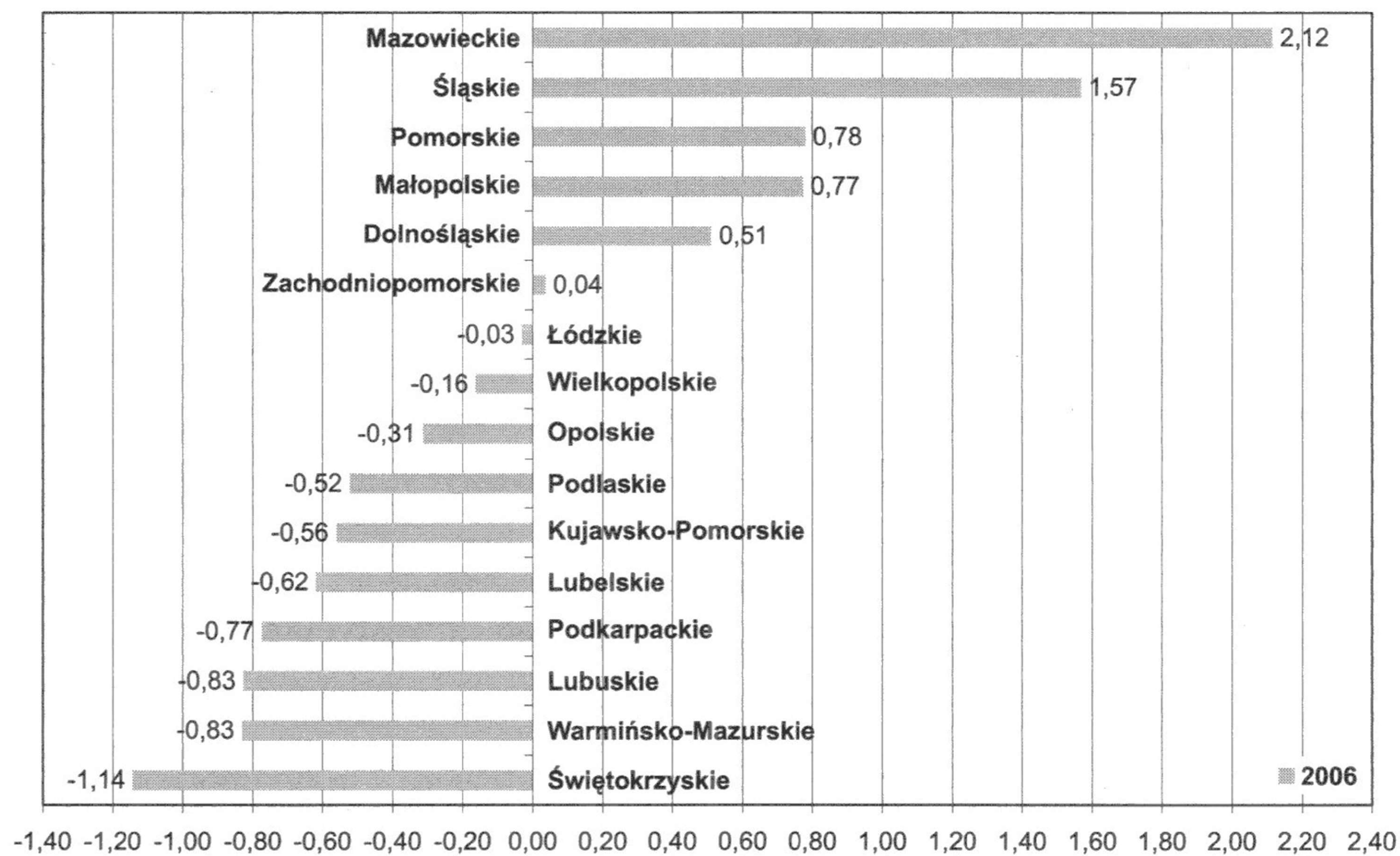


połączeń lotniczych. W tym zakresie wyjątkiem jest województwo podkarpackie, którego peryferyjne położenie łagodzi w pewnym stopniu funkcjonowanie międzynarodowego lotniska. W przyszłości na poprawę dostępności wpłynie budowa wschodniego odcinka autostrady A-4.

Ranking dostępności transportowej zamyka województwo podlaskie (Ryc. 6), które cechuje się niską gęstością sieci drogowej słabą dostępnością w relacji z granicą zachodnią i brakiem powiązań lotniczych w relacji międzynarodowej.

Kolejnym czynnikiem kształtującym atrakcyjność inwestycyjną województw jest chłonność rynku. Przeanalizowano ją zarówno pod kątem liczby potencjalnych konsumentów indywidualnych i instytucjonalnych, jak i posiadanej przez nich siły nabywczej.

**Ryc. 7. Ocena chłonności wojewódzkich rynku zbytu**



Źródło: Opracowanie IBnGR.

Zdecydowanie największa chłonność rynku charakteryzuje województwa: mazowieckie, śląskie (Ryc. 7). Cechują się one bardzo dobrą sytuacją zarówno w segmencie rynku indywidualnego jak i instytucjonalnego. Chłonność rynku





indywidualnego, w sensie wysokości dochodów jak i struktury wydatków, jest wyższa w województwie mazowieckim. W znacznym stopniu ogranicza ją jednak gęstość zaludnienia. W województwie śląskim niższej, chociaż i tak ponadprzeciętnej chłonności towarzyszy bardzo wysoka gęstość zaludnienia. Dodatkowo region ten cechuje się najwyższą chłonnością rynku.

Kolejne trzy województwa - pomorskie, małopolskie i dolnośląskie - są regionami o wysoce ponadprzeciętnej chłonności rynku (Ryc. 7). W segmencie rynku indywidualnego w województwie pomorskim na chłonność negatywny wpływ może mieć niższa od przeciętnej gęstość zaludnienia.

Wyraźnie niższą od przeciętnej chłonność rynku odnotowano z kolei w województwach: podlaskim, kujawsko-pomorskim i lubelskim (Ryc. 7). Są to regiony o niskich dochodach gospodarstw domowych jak i wydatkach inwestycyjnych przedsiębiorstw. Tak więc niska pozycja tych regionów jest efektem ograniczonej chłonności - zarówno w sektorze indywidualnym jak i instytucjonalnym. Podobna sytuacja cechuje także kolejne trzy województwa: podkarpackie lubuskie i warmińsko-mazurskie. Z tym, że ograniczenia chłonności w nich występujące mają jeszcze większe natężenie.

Ranking chłonności rynku zamyka województwo świętokrzyskie (Ryc. 7). Cechuje się ono bardzo niskimi dochodami gospodarstw domowych jak i poziomem ich wyposażenia. Również wydatki inwestycyjne przedsiębiorstw są zdecydowanie niższe od przeciętnej.

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.

Pierwszy w rankingu, 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. W obu województwach w stosunku do minionego roku odnotowano wyraźny, relatywny wzrost poziomu rozwoju infrastruktury. Związany on był ze zmianami w specjalnych strefach ekonomicznych - wzrostem powierzchni wolnych terenów inwestycyjnych jak poprawą wyników ich działalności.

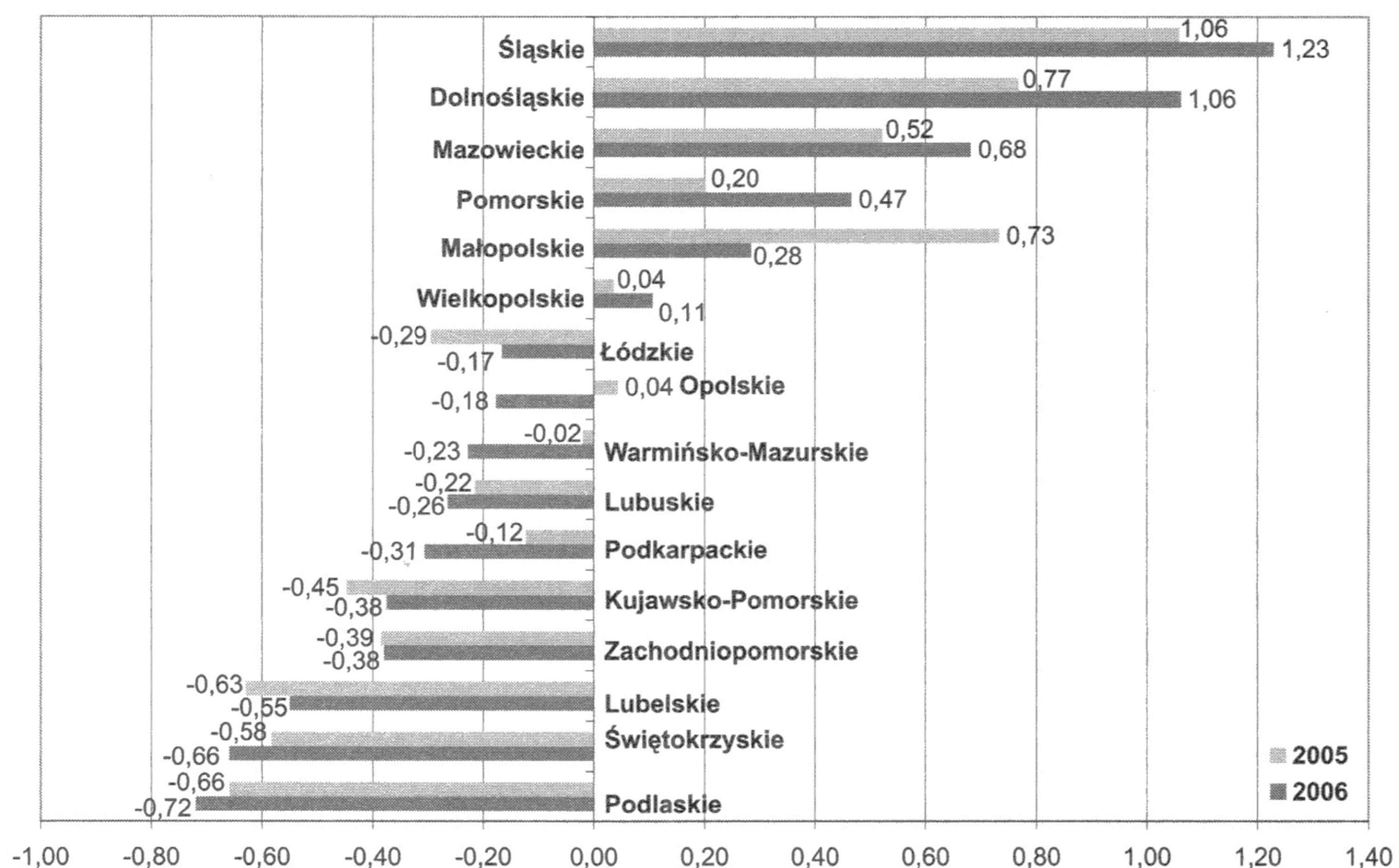
Wyższy od przeciętnej poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej odnotowano w województwach: mazowieckim, pomorskim, małopolskim i wielkopolskim, choć należy zaznaczyć, że w poszczególnych regionach jest on zróżnicowany tak jak zróżnicowane są czynniki które decydują o wartości częściowego wskaźnika syntetycznego. W przypadku województwa mazowieckiego i małopolskiego tym czynnikiem jest dobrze rozwinięta sfera badawczo-rozwojowa. O pozycji województwa pomorskiego decyduje wysoka gęstość instytucji otoczenia biznesu, a także sprzyjająca inwestycjom w działalności pracochłonne oferta strefy ekonomicznej. Mocną stroną województwa wielkopolskiego jest natomiast intensywnie prowadzona działalność targowo-wystawiennicza. W grupie omawianych czterech regionów jedynie w województwie małopolskim odnotowano wyraźny względny spadek wskaźnika poziomu rozwoju infrastruktury gospodarczej związany z niewielką aktywnością inwestorów w specjalnej strefie ekonomicznej.

Kolejnych siedem regionów cechuje się wyraźnie niższym od przeciętnej poziomem rozwoju infrastruktury gospodarczej. W grupie tej znalazły się województwa: łódzkie, opolskie, warmińsko-mazurskie, lubuskie, podkarpackie, kujawsko-pomorskie i zachodniopomorskie. Ich wspólną cechą jest słabo rozwinięty sektor badawczo-rozwojowy oraz niewielka liczba imprez targowo-wystawienniczych. W grupie tej wyraźną względną poprawę do roku poprzedniego odnotowano w województwie łódzkim, a pogorszenie w warmińsko-mazurskim. Podobnie jak w innych regionach głównym czynnikiem zmian była sytuacja specjalnych stref ekonomicznych.



Trzy ostatnie miejsca w rankingu rozwoju infrastruktury gospodarczej zajęły województwa: lubelskie, świętokrzyskie i podlaskie (Ryc. 8). Województwa te w każdym z ocenianych aspektów cechują się poziomem wyraźnie niższym od przeciętnego. Gęstość instytucji otoczenia biznesu jest niska, w sferze badawczo-rozwojowej zarówno liczba pracowników jak i poziom nakładów również jest niski. Specjalne strefy ekonomiczne oferują niewielkie obszary pod inwestycje. W regionach tych odbywa się również mało imprez targowo-wystawienniczych. W porównaniu do poprzedniego roku poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej nie uległ poważnym zmianom.

**Ryc. 8. Ocena poziomu rozwoju infrastruktury gospodarczej w województwach**



Źródło: Opracowanie IBnGR.

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 oraz towarzyszącej.

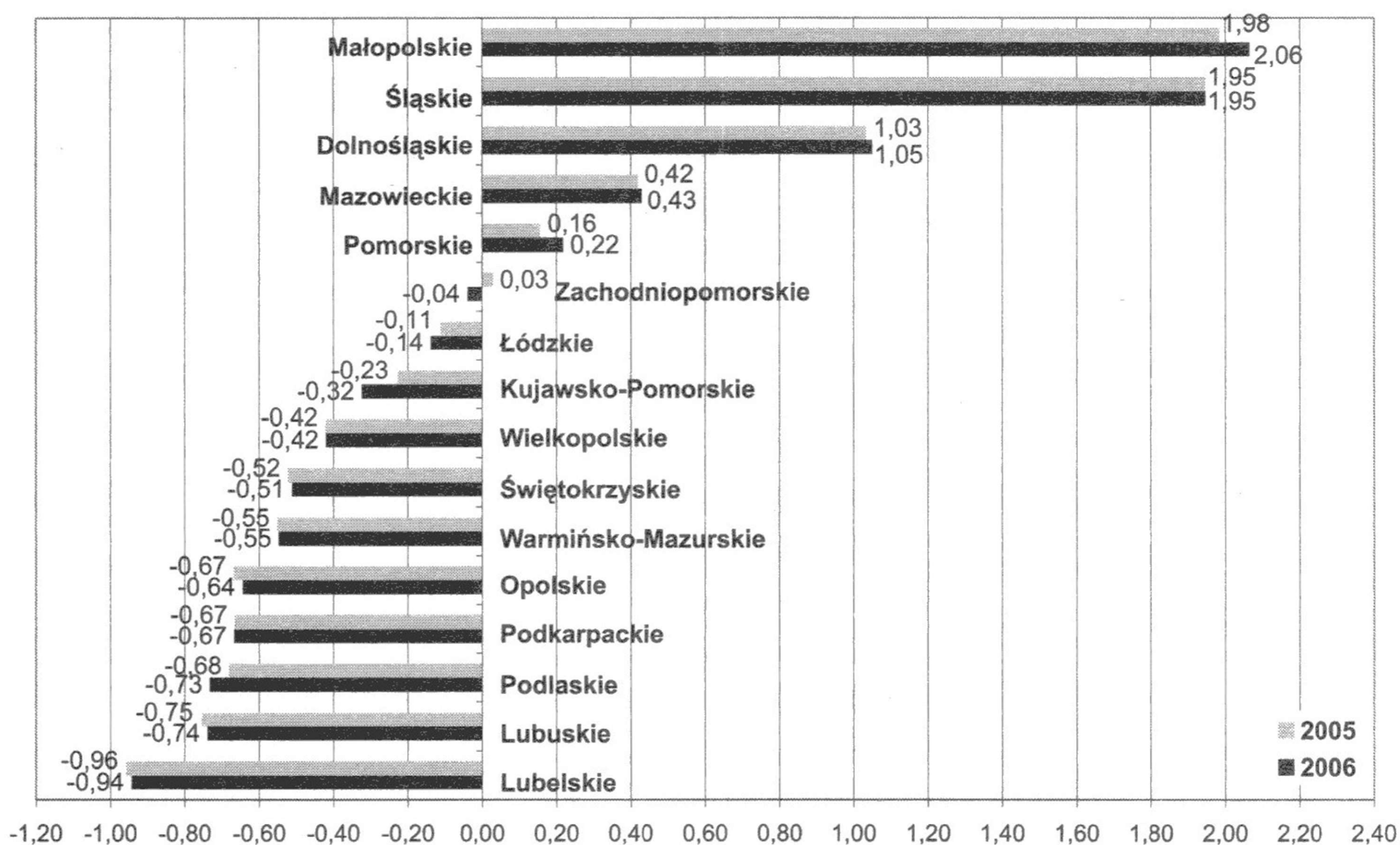




Bardzo dobrą sytuacją w każdym z wymienionych aspektów cechują się województwa: małopolskie i śląskie (Ryc. 9). Również wysoki poziom rozwoju infrastruktury społecznej odnotowano w województwie dolnośląskim. Region ten wyróżniał się zdecydowanie pod względem intensywności działalności teatrów i instytucji muzycznych oraz liczby całorocznych miejsc noclegowych.

Ponadprzeciętny poziom rozwoju infrastruktury społecznej odnotowano także w województwie mazowieckim i pomorskim (Ryc. 9). Pierwsze z nich zawdzięcza swoją pozycję głównie bogatemu spektrum działalności kulturalnej, a drugie przede wszystkim dobrze rozwiniętej infrastrukturze turystycznej i towarzyszącej.

**Ryc. 9. Ocena poziomu rozwoju infrastruktury społecznej**



Źródło: Opracowanie IBnGR.

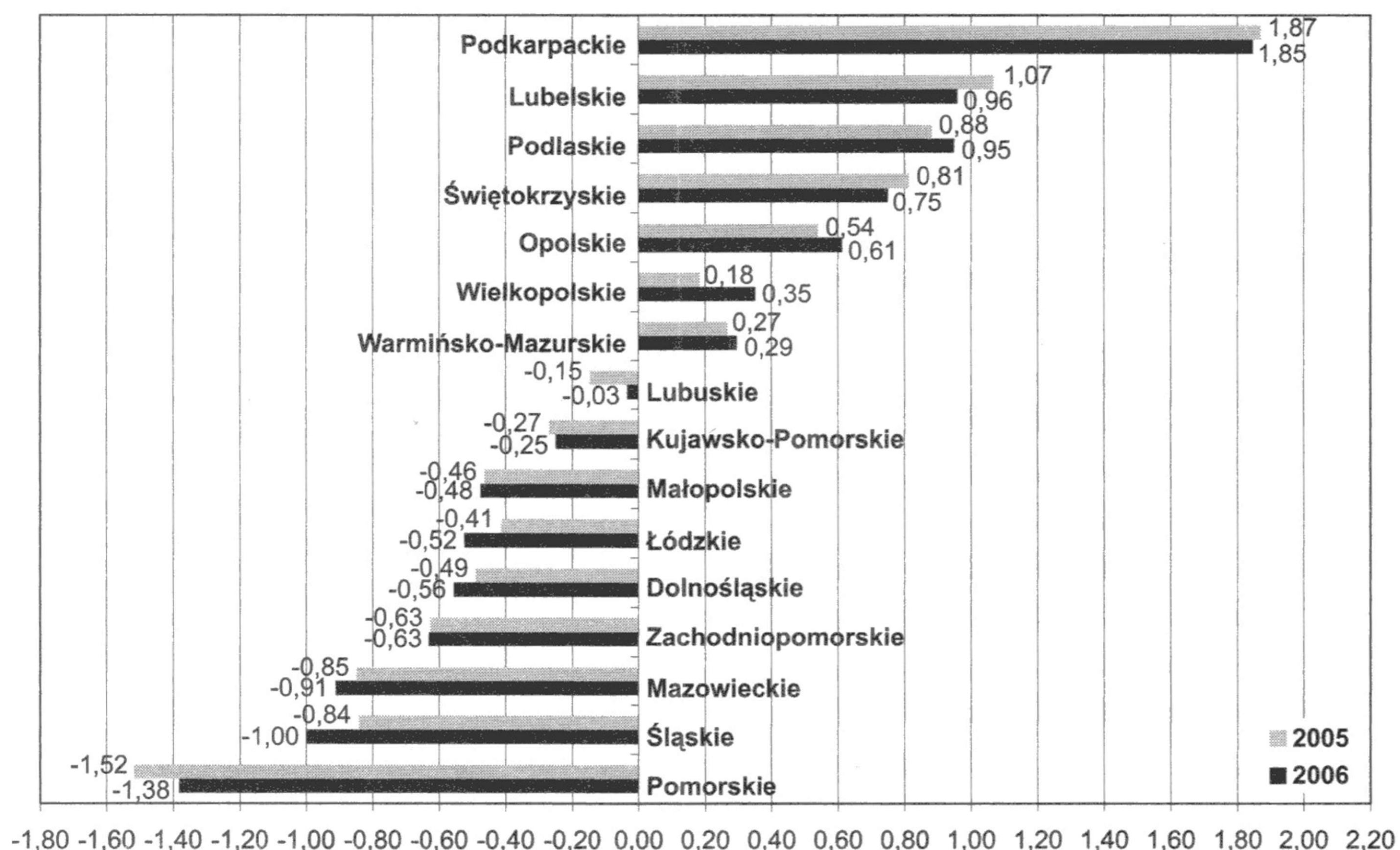
Pozostałe województwa cechują się niższym od przeciętnej poziomem analizowanego wskaźnika. W szczególności dotyczy to województw: opolskiego, podkarpackiego, podlaskiego, lubuskiego i lubelskiego (Ryc. 9). W tych regionach zarówno poziom rozwoju infrastruktury kultury jak i infrastruktury



turystyki jest znacznie niższy od przeciętnej. Szczególnie wyraźnie jest to widoczne w przypadku województwa lubelskiego zamykającego ranking. W odniesieniu do poprzedniego roku nie zanotowano większych względnych zmian syntetycznego wskaźnika infrastruktury społecznej. W układzie województw jest ona mało podatna na zmiany, przynajmniej w krótkich okresach czasu.

Ostatnim z analizowanych czynników atrakcyjności inwestycyjnej jest poziom bezpieczeństwa powszechnego. W tym zakresie bezapelacyjnym liderem jest województwo podkarpackie, które wyraźnie zdystansowało pozostałe regiony (Ryc. 10). Swoją pozycję zawdzięcza najniższej w kraju liczbie przestępstw na 10 tys. mieszkańców, a zarazem najwyższej ich wykrywalności.

**Ryc. 10. Ocena poziomu bezpieczeństwa powszechnego w województwach**



Źródło: Opracowanie IBnGR.

Zdecydowanie ponadprzeciętnym poziomem bezpieczeństwa cechują się także województwa: lubelskie, podlaskie, świętokrzyskie i opolskie (Ryc. 10). Również w tych województwach poziom przestępczości jest wyraźnie niższy od



przeciętnej, a wykrywalność kształtuje się na wysokim, w porównaniu do pozostałych województw, poziomie.

W omawianej grupie, w zakresie poziomu bezpieczeństwa publicznego nie zaszły daleko idące zmiany. Najwyraźniejsze względne pogorszenie odnotowano w województwie lubelskim, a poprawę w podlaskim i opolskim.

Do regionów o niskim poziomie bezpieczeństwa powszechnego zaliczają się również cztery województwa: małopolskie, łódzkie, dolnośląskie i zachodniopomorskie (Ryc. 10). W zakresie poziomu przestępczości bardzo zła sytuacja cechuje jedynie województwo dolnośląskie. Odległe lokaty pozostałych trzech regionów wynikają przede wszystkim z niskiego poziomu wykrywalności przestępstw. W omawianej grupie odnotowano względne pogorszenie poziomu bezpieczeństwa w trzech regionach. Szczególnie wyraźne było ono w województwie łódzkim i dolnośląskim. W pierwszym z nich był to rezultat względnego spadku wykrywalności przestępstw, w drugim zaś względnego wzrostu przestępczości. Brak zmian odnotowano natomiast w województwie zachodniopomorskim.

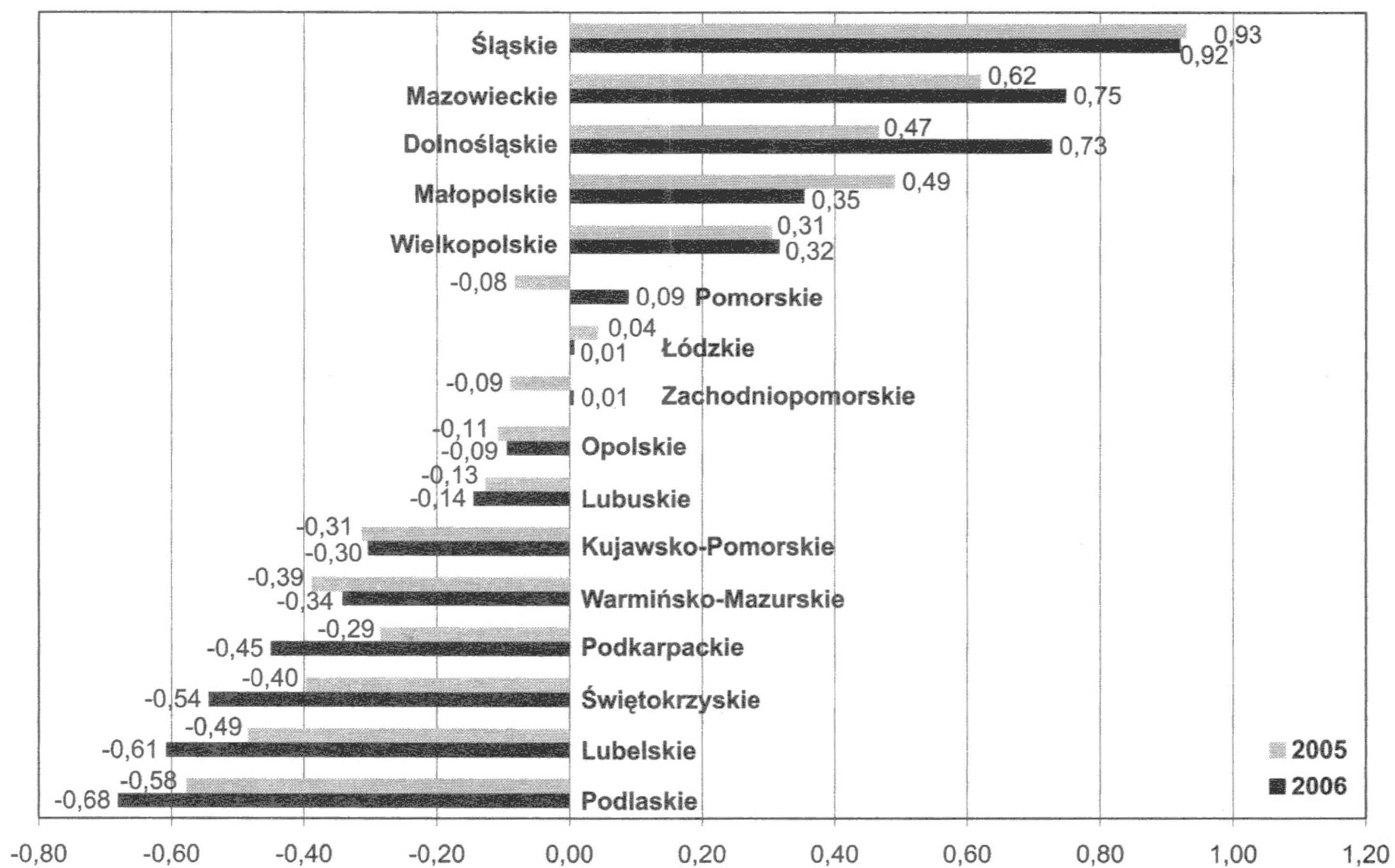
Ranking regionów w zakresie poziomu bezpieczeństwa powszechnego zamykają trzy województwa: mazowieckie, śląskie i pomorskie, które cechuje się wyraźnie najgorszą sytuacją. W dwóch pierwszych regionach odnotowano wyższy od przeciętnej poziom przestępczości ale o odległych lokatach zdecydował bardzo niski poziom wykrywalności przestępstw. W województwie pomorskim odnotowano najwyższy w kraju poziom przestępczości, przy niższym od przeciętnej, ale nie bardzo niskim, poziomie ich wykrywalności. W grupie trzech omawianych regionów względne pogorszenie sytuacji odnotowano w województwie mazowieckim i śląskim, co wynika ze względnego wzrostu przestępczości. Poprawę zanotowano natomiast w województwie pomorskim, którym nastąpił względny spadek przestępczości i wzrost wykrywalności.





Syntetyczny wskaźnik atrakcyjności inwestycyjnej województw, zbudowany w oparciu o wyżej przeanalizowanych siedem grup wskaźników cząstkowych, na pozycji wyraźnego lidera plasuje województwo śląskie. We wszystkich aspektach atrakcyjności inwestycyjnej, z wyjątkiem dostępności komunikacyjnej, poziomu bezpieczeństwa powszechnego i aktywności województw wobec inwestorów, ma ono bardzo dobrą sytuację. Jedyną słabą stroną jest bardzo niski poziom bezpieczeństwa powszechnego. W stosunku do poprzedniego roku atrakcyjność województwa śląskiego nie uległa istotnym zmianom.

Ryc. 11. Atrakcyjność inwestycyjna województw



Źródło: Opracowanie IBnGR.

W rankingu atrakcyjności inwestycyjnej bardzo wyraźnie wyróżniają się również województwa mazowieckie i dolnośląskie. Pierwszy z nich to region o największej chłonności rynku zbytu, bardzo wysokiej aktywności wobec inwestorów oraz bardzo dobrze rozwiniętej infrastrukturze gospodarczej i społecznej. Z kolei drugi jest liderem w zakresie aktywności wobec inwestorów, cechuje się także bardzo dobrą sytuacją w zakresie infrastruktury gospodarczej i społecznej,



dostępności transportowej oraz zasobów i kosztów pracy. Mankamentem obydwu regionów, podobnie jak województwa śląskiego, jest niski poziom bezpieczeństwa powszechnego. Atrakcyjność inwestycyjna, zarówno województwa mazowieckiego jak i dolnośląskiego uległa wyraźnej względnej poprawie. W województwie mazowieckim dotyczyła ona przede wszystkim zasobów i kosztów pracy oraz infrastruktury gospodarczej. Z kolei w województwie dolnośląskim poprawę odnotowano przede wszystkim w zakresie aktywności wobec inwestorów oraz infrastruktury gospodarczej.

Wyraźnie ponadprzeciętnym poziomem atrakcyjności inwestycyjnej cechują się również województwa: małopolskie i wielkopolskie. Województwo małopolskie jest liderem w zakresie poziomu rozwoju infrastruktury społecznej. Bardzo dobra sytuacja odnotowana została także w odniesieniu do zasobów i kosztów pracy oraz rynku zbytu. Z kolei województwo wielkopolskie jest liderem w zakresie dostępności komunikacyjnej. Jest również regionem o bardzo wysokiej aktywności wobec województw. O ile, w stosunku do zeszłego roku, atrakcyjność inwestycyjna województwa wielkopolskiego nie uległa istotnym względnym zmianom, o tyle w przypadku województwa małopolskiego odnotowano wyraźny jej spadek. Wynika on przede wszystkim z pogorszenia stanu infrastruktury gospodarczej - w szczególności w odniesieniu do efektów funkcjonowania specjalnych stref ekonomicznych. Również aktywność województwa wobec inwestorów uległa względnemu pogorszeniu.

Wyraźnie niższy od przeciętnej poziom atrakcyjności inwestycyjnej odnotowano w dwóch województwach: kujawsko-pomorskim i warmińsko-mazurskim. Odległa pozycja województwa kujawsko-pomorskiego w rankingu jest w pierwszym rzędzie rezultatem niskiej aktywności wobec inwestorów oraz słabo rozwiniętej infrastruktury gospodarczej. Również dostępność komunikacyjna i chłonność rynku zbytu jest niższa od przeciętnej. Słabą stroną województwa warmińsko-mazurskiego są natomiast małe zasoby pracy, niska chłonność rynku oraz dostępność transportowa. W przypadku obydwu regionów odnotowano



względna poprawę aktywności inwestycyjnej - głównie za sprawą zmian w poziomie aktywności wobec inwestorów.

Ranking atrakcyjności inwestycyjnej zamykają województwa: podkarpackie, świętokrzyskie, lubelskie i podlaskie. Regiony te we wszystkich kategoriach atrakcyjności, z wyjątkiem bezpieczeństwa powszechnego, zajmują odległe miejsca. W żadnym przypadku nie są one wyższe niż dziewiąte - z reguły to dalsze lokaty. Ostatnie w rankingu, województwo podlaskie, zajmuje 16. miejsce aż w trzech kategoriach: zasobów i kosztów pracy, dostępności komunikacyjnej i infrastruktury gospodarczej. Atrakcyjność inwestycyjna wszystkich czterech województw uległa wyraźnemu względnemu pogorszeniu. Jest ono przede wszystkim rezultatem względnego spadku aktywności wobec inwestorów, a także poziomu rozwoju infrastruktury gospodarczej.



**Tabl. 3. Ocena atrakcyjności inwestycyjnej województw**

	Dostęp, transport.		Zasoby i koszty pracy		Rynek zbytu		Infrastr. gospod.		Infrastr. społ.		Poziom bezp. powszech.		Aktyw. Woj. Wobec inwest.		Atrakc. inwest. Województw*	
	Wartość	Ranga	Wartość	Ranga	Wartość	Ranga	Wartość	Ranga	Wartość	Ranga	Wartość	Ranga	Wartość	Ranga	Wartość	Ranga
	20		25		15		10		5		5		20			
<b>Wagi</b>																
1 Śląskie	0,47	6	1,62	1	1,57	2	1,23	1	1,95	2	-1,00	15	0,07	6	0,92	1
2 Mazowieckie	0,47	5	-0,26	12	2,12	1	0,68	3	0,43	4	-0,91	14	1,78	2	0,75	2
3 Dolnośląskie	0,54	3	0,11	4	0,51	5	1,06	2	1,05	3	-0,56	12	1,92	1	0,73	3
4 Małopolskie	0,24	9	0,52	2	0,77	4	0,28	5	2,06	1	-0,48	10	-0,24	10	0,35	4
5 Wielkopolskie	0,56	1	0,10	5	-0,16	8	0,11	6	-0,42	9	0,35	6	0,98	3	0,32	5
6 Pomorskie	-0,13	11	-0,07	7	0,78	3	0,47	4	0,22	5	-1,38	16	0,14	5	0,09	6
7 Łódzkie	0,25	8	0,25	3	-0,03	7	-0,17	7	-0,14	7	-0,52	11	-0,26	11	0,007	7
8 Zachodniopomorskie	0,54	2	-0,15	8	0,04	6	-0,38	13	-0,04	6	-0,63	13	0,00	7	0,006	8
9 Opolskie	0,31	7	-0,27	13	-0,31	9	-0,18	8	-0,64	12	0,61	5	-0,11	9	-0,09	9
10 Lubuskie	0,54	4	-0,20	11	-0,83	14	-0,26	10	-0,74	15	-0,03	8	-0,07	8	-0,14	10
11 Kujawsko-Pomorskie	-0,01	10	-0,03	6	-0,56	11	-0,38	12	-0,32	8	-0,25	9	-0,71	12	-0,30	11
12 Warmińsko-Mazurskie	-0,57	13	-0,43	15	-0,83	15	-0,23	9	-0,55	11	0,29	7	0,20	4	-0,34	12
13 Podkarpackie	-0,79	14	-0,18	9	-0,77	13	-0,31	11	-0,67	13	1,85	1	-0,80	13	-0,45	13
14 Świętokrzyskie	-0,33	12	-0,18	10	-1,14	16	-0,66	15	-0,51	10	0,75	4	-1,04	16	-0,54	14
15 Lubelskie	-0,86	15	-0,40	14	-0,62	12	-0,55	14	-0,94	16	0,96	2	-0,95	15	-0,61	15
16 Podlaskie	-1,23	16	-0,46	16	-0,52	10	-0,72	16	-0,73	14	0,95	3	-0,91	14	-0,68	16

Źródło: Opracowanie IBnGR

**Tabl. 4. Atrakcyjności województw, zestawienie rankingów**

	Wart. wskaźnika synt. 2005	Pozycja w rankingu 2005	Wart. wskaźnika synt. 2006	Pozycja w rankingu 2006	Zmiana pozycji (2006 - 2005)
Śląskie	0,93	1	0,92	1	0
Mazowieckie	0,62	2	0,75	2	0
Dolnośląskie	0,47	4	0,73	3	+1
Małopolskie	0,49	3	0,35	4	-1
Wielkopolskie	0,31	5	0,32	5	0
Pomorskie	-0,08	7	0,09	6	+1
Łódzkie	0,04	6	0,007	7	-1
Zachodniopomorskie	-0,09	8	0,006	7	+1
Opolskie	-0,11	9	-0,09	9	0
Lubuskie	-0,13	10	-0,14	10	0
Kujawsko-Pomorskie	-0,31	12	-0,30	11	+1
Warmińsko-Mazurskie	-0,39	13	-0,34	12	+1
Podkarpackie	-0,29	11	-0,45	13	-2
Świętokrzyskie	-0,40	14	-0,54	14	0
Lubelskie	-0,49	15	-0,61	15	0
Podlaskie	-0,58	16	<b>-0,68</b>	16	0

Źródło: Opracowanie IBnGR.

## Spis tablic

Tabl. 1.	Czynniki i ich znaczenie dla atrakcyjności inwestycyjnej podregionów i województw.....	20
Tabl. 2.	Oferty terenów atrakcyjnych inwestycyjnie według województw (stan: wrzesień 2006).....	41
Tabl. 3.	Ocena atrakcyjności inwestycyjnej województw.....	93
Tabl. 4.	Atrakcyjności województw, zestawienie rankingów.....	95



## Spis rycin

Ryc. 1.	Atrakcyjność inwestycyjna podregionów dla działalności przemysłowej.....	47
Ryc. 2.	Atrakcyjność inwestycyjna podregionów dla działalności usługowej.....	57
Ryc. 3.	Atrakcyjność inwestycyjna podregionów dla działalności zaawansowanej technologicznie.....	68
Ryc. 4.	Ocena województw pod względem zasobów i kosztów pracy...	77
Ryc. 5.	Ocena aktywności województw wobec inwestorów.....	79
Ryc. 6.	Ocena dostępności transportowej województw.....	82
Ryc. 7.	Ocena chłonności wojewódzkich rynku zbytu.....	83
Ryc. 8.	Ocena poziomu rozwoju infrastruktury gospodarczej w województwach.....	86
Ryc. 9.	Ocena poziomu rozwoju infrastruktury społecznej.....	87
Ryc. 10.	Ocena poziomu bezpieczeństwa powszechnego w województwach.....	88
Ryc. 11.	Atrakcyjność inwestycyjna województw.....	90