

INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA  
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO  
POLSKA AKADEMIA NAUK

Zbigniew Taylor, Ariel Ciechański

# BEZPOŚREDNIE INWESTYCJE ZAGRANICZNE W POLSKIM TRANSPORCIE



# MONOGRAFIE

INSTYTUT GEOGRAFII  
I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA  
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO  
PAN

INSTITUTE OF GEOGRAPHY AND SPATIAL ORGANIZATION  
POLISH ACADEMY OF SCIENCES  
MONOGRAPHS, 15

Zbigniew Taylor, Ariel Ciechański

# FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN THE POLISH TRANSPORT SECTOR



WARSZAWA 2013

<http://rcin.org.pl>

INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA  
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO  
POLSKA AKADEMIA NAUK  
MONOGRAFIE, 15

Zbigniew Taylor, Ariel Ciechański

# BEZPOŚREDNIE INWESTYCJE ZAGRANICZNE W POLSKIM TRANSPORCIE



WARSZAWA 2013

<http://rcin.org.pl>



Redaktor:  
Marek Degórski

Recenzent:  
Bolesław Domański

Praca wykonana w ramach projektu badawczego MNiSW nr N306 024 32/1134 („Przestrzenne zróżnicowanie, uwarunkowania i następstwa bezpośrednich inwestycji zagranicznych w polskim transporcie po 1990 r.”), które również finansowało wydanie niniejszej publikacji. Autorem koncepcji pracy i tekstu jest Zbigniew Taylor, obliczeń i rycin – Ariel Ciechański, a zamieszczone fotografie są wykonane przez obu autorów.

PL ISSN 1643-2312  
ISBN 978-83-61590-49-1

Opracowanie redakcyjne:  
Ludmiła Kwiatkowska

© Copyright by Zbigniew Taylor and Ariel Ciechański, 2013  
© Copyright by Stanisław Leszczycki Institute of Geography  
and Spatial Organization, PAS, Warszawa 2013

Łamanie, druk i oprawa:  
Drukarnia Klimiuk  
00-719 Warszawa, ul. Zwierzyniecka 8a

<http://rcin.org.pl>

## SPIS TREŚCI

---

PRZEDMOWA .....	7
1. CEL I ZAKRES PRACY .....	9
2. INWESTYCJE ZAGRANICZNE W LITERATURZE PRZEDMIOTU .....	13
3. ŹRÓDŁA, METODY ZBIERANIA I OPRACOWANIE DANYCH .....	21
4. WIELKOŚĆ I STRUKTURA INWESTYCJI ZAGRANICZNYCH W POLSKIM TRANSPORCIE .....	26
4.1. Inwestycje zagraniczne ogółem .....	26
4.2. Inwestorzy w polskim transporcie .....	28
4.3. Inwestycje w nowe i istniejące przedsiębiorstwa .....	43
4.4. Przedsiębiorstwa przejęte przez polskich inwestorów, zlikwidowane i przewidziane do prywatyzacji .....	47
4.4.1. Przedsiębiorstwa przejęte przez polskich inwestorów .....	47
4.4.2. Przedsiębiorstwa zlikwidowane i skonsolidowane .....	49
4.4.3. Przedsiębiorstwa przewidziane do prywatyzacji .....	50
5. OKRES ROZPOCZĘCIA INWESTYCJI W POLSCE .....	51
6. DZIAŁALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH I POKREWNYCH Z KAPITAŁEM ZAGRANICZNYM .....	64
6.1. Transport kolejowy .....	66
6.2. Samochodowy transport pasażerski .....	78
6.3. Samochodowy transport towarowy .....	84
6.4. Żegluga morska i śródlądowa .....	85
6.5. Transport lotniczy i usługi lotniskowe .....	87
6.6. Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie .....	89
6.7. Działalność mieszana i pozostała .....	101
7. CZYNNIKI LOKALIZACJI I REGIONALNE ROZMIESZCZENIE FIRM TRANSPORTOWYCH Z KAPITAŁEM ZAGRANICZNYM .....	102
8. PRZESTRZENNE ZRÓŻNICOWANIE I KONCENTRACJA BEZPOŚREDNIICH INWESTYCJI ZAGRANICZNYCH W POWIATACH ....	123
8.1. Współczynniki zmienności .....	124
8.2. Krzywe koncentracji Lorenza i współczynniki Giniego .....	128
8.3. Ilorazy lokalizacji .....	130

9. KRAJE POCHODZENIA INWESTORÓW .....	135
9.1. Inwestycje transportowe ogółem .....	135
9.2. Inwestycje transportowe typu <i>greenfield</i> .....	137
9.3. Regionalne rozmieszczenie inwestycji zagranicznych	
a kraje pochodzenia kapitału .....	139
9.3.1. Inwestycje według liczby przedsiębiorstw .....	139
9.3.2. Inwestycje według liczby zatrudnionych .....	146
9.3.3. Inwestycje według wielkości zainwestowanego kapitału .....	153
10. FORMY WŁASNOŚCI I FORMY PRAWNE PRZEDSIĘBIORSTW	
TRANSPORTOWYCH Z KAPITAŁEM ZAGRANICZNYM .....	160
10.1. Formy własności .....	160
10.2. Formy prawne .....	170
11. NASTĘPSTWA INWESTYCJI W POLSCE DLA ZAGRANICZNYCH	
PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH .....	179
12. LOKALNE I REGIONALNE SKUTKI ZAGRANICZNYCH INWESTYCJI	
W POLSKIM TRANSPORCIE .....	183
WNIOSKI .....	189
PIŚMIENNICTWO .....	195
ANEKSY .....	205
A. Kwestionariusz wywiadów .....	206
B. Rozmieszczenie firm według liczby niezależnych przedsiębiorstw	
i roku rozpoczęcia inwestycji .....	210
C. Rozmieszczenie firm według liczby zatrudnionych w niezależnych	
przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	217
D. Rozmieszczenie firm według wielkości zainwestowanego kapitału	
w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	224
E. Rozmieszczenie firm według liczby niezależnych przedsiębiorstw	
i kraju pochodzenia inwestora .....	231
F. Rozmieszczenie firm według liczby zatrudnionych w niezależnych	
przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .....	238
G. Rozmieszczenie firm według wielkości zainwestowanego kapitału	
w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora ...	245
FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN THE POLISH TRANSPORT	
SECTOR [Summary] .....	252
SPIS TABEL / LIST OF TABLES .....	258
SPIS RYCIN / LIST OF FIGURES .....	264
SPIS FOTOGRAFII / LIST OF PLATES .....	275
CONTENTS .....	277

## PRZEDMOWA

---

Dotychczasowe polskie opracowania zarówno ekonomiczne, jak i geograficzne, dotyczyły przede wszystkim bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) ogółem lub inwestycji w przemyśle. Jest to zrozumiałe, gdyż zagregowane dane dotyczące inwestycji ogółem i inwestycji w przemyśle są stosunkowo łatwo dostępne, a ponadto przemysł przetwórczy skupił inwestycje o największej wartości, większej niż pośrednictwo finansowe, czy handel i naprawy. Warto jednak zauważyć, że nawet kilkuprocentowy udział BIZ w transporcie jest istotny, ponieważ w skali kraju są to sumy znaczące, mogące przynieść pozytywne efekty mnożnikowe, dając impulsy rozwojowe wielu ośrodkom i regionom.

Istotnym mankamentem znacznej części istniejących opracowań dotyczących BIZ jest ich duża ogólnikowość w aspekcie przestrzennym, a z drugiej strony przyczynkowość sprawiająca, że badania są mocno ograniczone w sensie zarówno przedmiotowym, jak i geograficznym. Mimo rosnącej liczby prac, w polskiej literaturze brakuje opracowań poświęconych transportowi, a istniejący stan wiedzy na temat BIZ w transporcie jest niewątpliwie wysoce niezadowolający. Badania BIZ w poszczególnych działach gospodarki postulowane są od dawna (m.in. Domański, 2001a, 2002), gdyż prawidłowości wyprowadzone w jednym dziale nie mogą być uogólniane na inne działalności czy obszary.

Na ubóstwo prac dotyczących BIZ w transporcie wpłynął krótki okres funkcjonowania gospodarki rynkowej w Polsce, stosunkowo późne zainteresowanie kapitału obcego tym działem gospodarki, początkowy (szczególnie w latach 1990.) brak warunków prawnych sprzyjających inwestowaniu (prywatyzacji i restrukturyzacji), a także – częściowo – protekcyjnistyczna polityka państwa, przejawiająca się w dążeniu do zachowania możliwie długich okresów przejściowych, chroniących krajowy rynek transportowy w traktacie akcesyjnym między Polską i UE. Nie bez znaczenia dla prowadzenia badań jest też duża zmienność zakresu rzeczowego w czasie i wewnętrzna heterogeniczność statystyki działu obejmującego nie tylko transport, lecz także łączność, magazynowanie i inne rodzaje działalności. Wszystko to powoduje trudności z pozyskaniem porównywalnych nawet podstawowych danych na temat inwestycji zagranicznych w polskim transporcie.



# 1. CEL I ZAKRES PRACY

---

Przedmiotem pracy są bezpośrednie inwestycje zagraniczne w polskim transporcie, w podmioty zarówno prowadzące działalność przewozową, jak i tworzące infrastrukturę transportową (bez produkcji środków transportu). Przez bezpośrednie inwestycje zagraniczne (*foreign direct investment*) rozumie się inwestycje, które mają na celu uzyskanie przez zagraniczny podmiot gospodarczy trwałego dochodu wskutek efektywnego wpływu na decyzje miejscowego przedsiębiorstwa (Stępnia i Umiński, 1993; Luc, 2000; Stawicka, 2007). BIZ przyjmują postać transgranicznych transferów kapitału między inwestorem a przedsiębiorstwem zależnym, stowarzyszonym lub filią, a celem jest sprawowanie nad nimi kontroli (Werese, 2002). Środki mogą być przeznaczone na różne inwestycje, w tym na nabywanie akcji i/lub udziałów (tzw. metoda kapitałowa prywatyzacji), na majątek prywatyzowanych przedsiębiorstw (tzw. metoda bezpośrednia), na inwestycje w przedsiębiorstwach wcześniej przejętych bądź utworzonych samodzielnie lub z partnerem krajowym, a także na średnio- i długoterminowe pożyczki własne. Podobnym celom mogą też służyć reinwestowane zyski.

To ogólne określenie pomija zatem problematykę inwestycji portfelowych (*portfolio investment*) i innych transferów finansowych, które często mają charakter krótkotrwały, a czasem wręcz spekulacyjny, i nie oznaczają trwałego zaangażowania się (*lasting interest*) inwestora w dane przedsięwzięcie, nie dają prawa własności, kształtowania polityki i kontroli nad przedsiębiorstwami. Inwestycje portfelowe, zwane również pośrednimi, podejmowane są głównie lub wyłącznie w celu uzyskania dywidendy (Luc, 2000; Karaszewski, 2004; Stawicka, 2007).

BIZ nie obejmują również projektów transportowych współfinansowanych ze środków unijnych<sup>1</sup>, a także pożyczek i inwestycji kapitałowych instytucji międzynarodowych takich jak Europejski Bank Inwestycyjny (EBI), Bank Światowy (BS), czy Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOiR). Zaangażowanie instytucji międzynarodowych w Polsce tylko w 2008 r. sięgnęło ogółem 4 mld EUR, z czego znaczna część przypada na transport. Ze wspomnianych źródeł finansowane są między innymi kapitałochłonne inwestycje o charakterze infrastrukturalnym.

---

<sup>1</sup> Z UE Polska do 2015 r. ma przyznane na transport 19,4 mld EUR.

turalnym, takich jak autostrady, linie kolejowe i lotniska, gdyż oferta EBI bądź EBOiR nie jest skierowana do małych lub średnich firm. Pożyczki, ewentualnie granty nie są inwestycjami ani bezpośrednimi, ani portfelowymi.

Zakres czasowy pracy obejmuje okres po 1990 r., przy czym szczegółowe badania dotyczą jednego przekroju czasowego – drugiej połowy 2008 r. Odtworzenie podobnie szczegółowych informacji dla pełnej zbiorowości przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym w latach wcześniejszych jest praktycznie nieosiągalne. Niemniej, tam gdzie jest to możliwe, odwołujemy się do okresu wcześniejszego. Z kolei przewidywanie inwestycji transportowych, zwłaszcza o charakterze infrastrukturalnym, jest w warunkach polskich obarczone zbyt dużym błędem. Dlatego przedmiotem niniejszej pracy nie są na przykład: projektowana trzecia nitka ropociągu „Przyjaźń” od granicy białoruskiej do Płocka, planowany terminal paliwowy w Gdańsku, przedłużenie rurociągu paliwowego z Boronowa k. Częstochowy do Rafinerii Trzebinia, czy polski odcinek ropociągu Odessa–Brody–Płock–Gdańsk.

Można wyróżnić trzy podstawowe cele pracy:

- 1) poznanie lokalizacji i wyprowadzenie prawidłowości na temat rozmieszczenia, struktury i wzajemnych powiązań zarejestrowanych w Polsce przedsiębiorstw i zakładów (filii, oddziałów, spółek-córek) transportowych z udziałem kapitału zagranicznego po 1990 r.;
- 2) przedstawienie uwarunkowań napływu kapitału zagranicznego do polskiego transportu (ze szczególnym uwzględnieniem czynników lokalizacji nowych zakładów – inwestycji typu *greenfield*, jak np. Militzer & Münch, Odra Lloyd);
- 3) określenie i ocena lokalnych i regionalnych skutków zagranicznych inwestycji transportowych, w tym w odniesieniu do samego transportu.

Na podstawie zgromadzonych informacji, w pracy próbuje się uzyskać odpowiedzi na kilka pytań poznawczych. Pytania odnoszą się do poniższych stwierdzeń, a mianowicie czy:

- 1) podejmowane w transporcie bezpośrednie inwestycje zagraniczne polegają głównie na przejmowaniu przedsiębiorstw przez inwestorów zagranicznych (np. przez Rail Freight II, PCC Rail, Rail World), natomiast inwestycje od podstaw (*greenfield investment*) realizowane są w mniejszym stopniu (np. Deepwater Container Terminal Gdańsk, Arriva PCC);
- 2) zdecydowanie większy jest udział firm zaangażowanych w działalność przewoźową osób (np. Veolia, Southern Vectis) i towarów (np. Polzug Intermodal, Freightliner) niż w działalność infrastrukturalną (np. Bałtycki Terminal Kontenerowy, EuroPort), która zazwyczaj wymaga większych nakładów kapitałowych, a zyski osiągane są w dłuższym okresie<sup>2</sup>;

<sup>2</sup> BIZ w infrastrukturę są stosunkowo nowym zjawiskiem, które jednak stwarza ogromne możliwości zarówno dla inwestorów, jak i dla rządów. Jak pisze F. Sader, „aby kraje mogły skorzystać z nowych i bardziej efektywnych inwestycji, rządy powinny poświęcić sporo wysiłku na przeprowadzenie reform stwarzających inwestorom przyjazne środowisko. Brak takowego niemal pewno będzie skutkował opóźnieniami w prowadzeniu projektów, ich zaniechaniem i frustracją inwestorów porzucających potencjalne projekty po zaangażowaniu w nich znaczących środków” (Sader, 2000, s.146). Ponieważ tak się nie dzieje, infrastrukturalne BIZ koncentrują się w kilku krajach, przede wszystkim w Ameryce Łacińskiej i na Karaibach. Absolutnym liderem jest Brazylia, która pozyskała 33% światowych inwestycji infrastrukturalnych. Pracę nt. wykonalności, implementacji i finansowych aspektów BIZ w infrastrukturalnych, nie tylko trans-

- 3) inwestorzy zagraniczni, lokalizujący swoją działalność i angażujący swój kapitał na terenie Polski, przyczyniają się nie tylko do szeroko rozumianego rozwoju miast i regionów, lecz także do modernizacji samego transportu (m.in. poprzez wpływ na wzrost konkurencyjności przewozów, przyspieszanie modernizacji zakładów, wdrażanie nowych technologii, nowych systemów zarządzania i nowych rodzajów działalności);
- 4) wpływ firm z kapitałem zagranicznym w Polsce ogranicza się do rozwoju transportu w skali raczej lokalnej i regionalnej niż ogólnokrajowej;
- 5) rozkład przestrzenny inwestycji zagranicznych jest wyjątkowo nierównomierny, zaś nowe inwestycje w istocie przyczyniają się do utrwalenia istniejących różnic międzyregionalnych kraju, wzmacniając obszary najlepiej rozwinięte gospodarczo, przede wszystkim największe aglomeracje miejsko-przemysłowe;
- 6) przy wyborze miejsca inwestycji istotne znaczenie mają przede wszystkim: położenie geograficzne, wielkość rynku zbytu, „korzystny klimat” do inwestowania (pozytywne nastawienie i działania władz lokalnych, zwłaszcza gminnych, ich zachęty i zdolności do pozyskiwania inwestorów), możliwości współpracy z firmami lokalnymi, perspektywy wzrostu gospodarczego; natomiast inne czynniki – takie jak oferta podażowa przedsiębiorstw przeznaczonych do sprzedaży, dostępność przestrzenna, a nawet niska cena siły roboczej mają znaczenie raczej drugorzędne;
- 7) względna bliskość geograficzna pomiędzy miejscem pochodzenia zagranicznego przedsiębiorstwa a lokalizacją jego oddziału, filii, zakładu lub spółki-córki w Polsce wpływa pozytywnie na wielkość zainwestowanego kapitału, i odwrotnie;
- 8) relatywnie mniejszy udział inwestycji zagranicznych w transporcie (w porównaniu na przykład z przemysłem czy finansami) jest jedną z przyczyn „zapaści” tego działu gospodarki w Polsce.

Autorzy ograniczyli swe badania do bezpośrednich inwestycji zagranicznych w jeden rodzaj działalności gospodarczej – w branżę transport-spedycja-logistyka (TSL). Przedmiotem analizy jest cała branża ze względu na trudności w rozdzieleniu poszczególnych, często zazębiających się form działalności transportowej i pokrewnej. Z uwagi na trudności metodyczne, związane z podziałem niektórych przedsiębiorstw wielozakładowych na pojedyncze zakłady, a zwłaszcza brak danych, podstawowy poziom analizy dotyczy przedsiębiorstw. Autorzy zdają sobie sprawę z nieuchronnych uproszczeń wynikających z analizy położenia siedzib firm, a nie faktycznych miejsc działalności gospodarczej. Niemniej, we wszystkich przypadkach, dla których udało się pozyskać bardziej zdezagregowane dane, przedsiębiorstwa analizowane są również w podziale na zakłady.

W pracy posługujemy się trzema głównymi miernikami: (1) liczbą przedsiębiorstw (w niektórych przypadkach również zakładów) według stanu na koniec 2008 r., (2) liczbą zatrudnionych w przedsiębiorstwach (czasem w podziale na zakłady) w 2008 r., oraz (3) skumulowaną wartością BIZ<sup>3</sup> w obecnie istniejących

---

portowych, projektach transgranicznych w Ameryce Łacińskiej, Europie Środkowo-Wschodniej i Azji Centralnej opublikowali K.C. Fung i inni (2008).

<sup>3</sup> Czasem nazywaną, naszym zdaniem niezbyt trafnie, „zasobem BIZ” (Dziemianowicz i inni, 2004; Weresa, 2008).



przedsiębiorstwach od momentu ich założenia do końca 2008 r. Szczególną uwagę zwraca się na aspekt przestrzenny BIZ, w tym na czynniki lokalizacji, przede wszystkim inwestycji typu *greenfield*.

Praca składa się z dwunastu rozdziałów i Wniosków. Po przeglądzie literatury na temat inwestycji zagranicznych, w rozdziale 3 przedstawia się źródła informacji (pozyskania) podstawowych danych do pracy i sposób ich opracowania. Mimo istnienia w Polsce przynajmniej kilku instytucji zajmujących się inwestycjami zagranicznymi w gospodarce, brakuje choćby jednej, pełnej i wiarygodnej bazy danych na temat BIZ. W rozdziale 4 podaje się listę 140 największych inwestorów w polskim transporcie, według stanu na rok 2008 r., zwracając jednocześnie uwagę na inwestycje w nowe i istniejące przedsiębiorstwa. Prezentuje się również szersze tło, a mianowicie przedsiębiorstwa niegdyś zagraniczne, przejęte przez polskich inwestorów, przedsiębiorstwa zlikwidowane i skonsolidowane oraz przewidziane do prywatyzacji, a więc potencjalnie interesujące dla inwestorów zagranicznych.

W rozdziale 5 podaje się czas rozpoczęcia poszczególnych inwestycji zagranicznych, a następnie (rozdział 6) charakteryzuje firmy transportowe w podziale na siedem względnie homogenicznych rodzajów ich działalności. Geografów szczególnie interesuje regionalne zróżnicowanie rozmieszczenia firm transportowych i czynniki je warunkujące (rozdział 7). Następne trzy rozdziały opisują: przestrzenną koncentrację bezpośrednich inwestycji zagranicznych w skali powiatów (rozdział 8), kraje pochodzenia inwestorów (rozdział 9) oraz strukturę form własności i form prawnych przedsiębiorstw transportowych z kapitałem zagranicznym (rozdział 10). Ostatnie dwa rozdziały przedstawiają skutki zagranicznych inwestycji w polskim transporcie, w dwóch aspektach – dla samych przedsiębiorstw zagranicznych (czynnik motywacyjny) i dla otoczenia – miejscowości i regionów, w których funkcjonują (czynnik rozwojowy). We Wnioskach podaje się ważniejsze uogólnienia i konkluzje, wynikające z przeprowadzonej analizy.

## 2. INWESTYCJE ZAGRANICZNE W LITERATURZE PRZEDMIOTU

---

Światowe piśmiennictwo dotyczące bezpośrednich inwestycji zagranicznych jest coraz obszerniejsze i bogatsze. W niniejszym przeglądzie literatury ograniczamy się do ważniejszych prac geograficznych i ekonomicznych, natomiast świadomie pomijamy wąsko specjalistyczne opracowania na przykład z zakresu finansów, księgowości, czy zarządzania BIZ (patrz np. Buckley, 2002).

BIZ są współcześnie uważane za jeden z najważniejszych czynników rozwoju gospodarczego (Dziemianowicz, 1997, 2008; Olesiński, 1998; Chrupek, 1999; *Bezpośrednie...*, 2002; Marinova i Marinov, red., 2003; Karaszewski, 2004; Chojna, red., 2005, 2008). Stanowią szczególną formę napływu kapitału zagranicznego do kraju, w którym zostaną ulokowane, a przedsiębiorstwa z udziałem zagranicznym stają się integralną częścią gospodarki narodowej kraju przyjmującego (Chrupek, 1998, 1999; Pawlik, 2006). Znaczny jest ich udział w transformacji gospodarki krajów postsocjalistycznych, w tym również Polski.

Po okresie gospodarki centralnie sterowanej, Polska odziedziczyła niekonkurencyjną, przestarzałą jej formę, której struktura nie odpowiadała wymogom międzynarodowej konkurencji (Umiński, 2002). Konieczne zatem stało się zwiększenie jej efektywności, konkurencyjności i innowacyjności przez zmianę struktury gałęziowej, wielkościowej i własnościowej przedsiębiorstw. Brak znaczących środków finansowych – zarówno publicznych, jak i prywatnych – ograniczał jednak zasięg tych zmian oraz uzależniał w dużym stopniu restrukturyzację i prywatyzację gospodarki państwa od kapitału zagranicznego (Cetnarska i Dziakowska, 1996; Karaszewski, 2004; Jaworek, 2006). Zasoby kapitałowe polskich obywateli i podmiotów gospodarczych w żaden sposób nie są bowiem porównywalne z możliwościami inwestycyjnymi firm z udziałem zagranicznym.

E. Sadowska-Cieślak (2007, s. 18) uważa, że warunkami istotnymi dla inwestorów zagranicznych są: „(1) stabilność polityczna, (2) stabilny, przejrzysty i przewidywalny system prawny, skorelowany z uregulowaniami OECD, skąd pochodzi większość inwestorów na rynku światowym, (3) stan gospodarki i perspektywy zrównoważonego wzrostu gospodarczego w przynajmniej średnim okresie, (4) sprawnie funkcjonujące instytucje, (5) przyjazne otoczenie dla prowadzenia działalności gospodarczej, (6) infrastruktura drogowa, techniczna, bizne-

sowa i telekomunikacyjna”. Rzadko badaną kwestię instytucjonalnych uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych obecności kapitału zagranicznego w Polsce, zwłaszcza w ujęciu przestrzennym, podejmuje K. Stachowiak (2007).

W Polsce większość inwestycji zagranicznych ma najbardziej pożądaną formę – tzw. inwestycji bezpośrednich. Inwestycje te niosą ze sobą nie tylko bezpośrednie korzyści, takie jak wzrost akumulacji kapitału, efektywności produkcji, innowacyjności (w dziedzinie produktów, procesu produkcji, metod zarządzania i struktury organizacyjnej), wzrost zatrudnienia, wydajności pracy i eksportu, postępy w prywatyzacji, wzrost konkurencyjności gospodarki, ale też korzyści pośrednie (*spillovers*, dosłownie skutki uboczne inwestycji), takie jak rozwój przedsiębiorczości na poziomie firm (lokalnych partnerów, poddostawców, kooperantów), branż, gałęzi, wreszcie całej gospodarki (Weresa, 2002; Jaworek, 2006; Domański, 2008a; Golejewska, 2008; Kłysz-Uryszek, 2010; Pakulska, 2010). Ta forma napływu kapitału ma wiele zalet, jednak najważniejszą z nich jest fakt, że „nie powiększa zadłużenia kraju, a ryzyko niepowodzenia ponosi jedynie inwestor zagraniczny i, ewentualnie, związany z nim partner krajowy” (Cetnarska i Dziakowska, 1996). Wnioskować zatem można, że BIZ są najbardziej korzystną formą przepływów kapitałowych oraz najłatwiejszym i najbardziej efektywnym sposobem włączenia kraju do międzynarodowego podziału pracy i gospodarki globalnej (Wdowicka, 2005). Umożliwiają ponadto skrócenie dystansu cywilizacyjnego, jaki dzieli Polskę od wysoko rozwiniętych państw, stanowią kluczowy czynnik budowy potencjału innowacyjnego gospodarki oraz wpływają na stabilizację ekonomiczną kraju (Wdowicka, 2005). Z powyższych powodów BIZ stały się istotnym i niezbędnym elementem polskiej gospodarki.

Jak pisze B. Durka, „Zagraniczni inwestorzy, wchodząc do państwowych firm, przełamują wewnętrzne bariery konkurencyjności tych przedsiębiorstw. Wnoszą oni kapitał, technologię, kwalifikacje, nowoczesne metody zarządzania, organizacji, dystrybucji i marketingu. (...) W rezultacie zwiększa się konkurencyjność przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego, a pośrednio konkurencyjność niektórych branż i całej polskiej gospodarki. Pozytywny wpływ kapitału zagranicznego na polską gospodarkę nie ogranicza się bowiem wyłącznie do przedsiębiorstw z udziałem tego kapitału, lecz poprzez efekt odbicia wpływa również na przedsiębiorstwa krajowe. Konieczność sprostania narastającej konkurencji wywołuje w przedsiębiorstwach z kapitałem polskim pozytywne zmiany, pobudza unowocześnianie potencjału produkcyjnego i struktury produkcji, stymuluje wprowadzanie nowych technologii oraz zmian w zarządzaniu i organizacji firmy” (Durka, 1998, s. 158–159).

Oczywiście BIZ mogą również przynosić negatywne skutki dla gospodarki kraju przyjmującego, na przykład wykorzystywanie silniejszej pozycji do eksploatacji zasobów produkcyjnych kraju goszczącego, tworzenie silnej konkurencji dla lokalnych przedsiębiorstw, przejmowanie ich w celu osiągnięcia pozycji monopolistycznej, wprowadzanie kapitałochłonnych zamiast pracochłonnych technologii (a w konsekwencji wzrost bezrobocia), pogłębianie nierównomierności rozwoju regionalnego, tworzenie ujemnego salda obrotów handlu zagranicznego, adaptację projektów zagranicznych przy jednoczesnym ograniczaniu popytu na usługi

miejscowych ośrodków badawczo-rozwojowych, upowszechnianie obcych kosztów rodzimych wzorców kulturowych itd. (Karaszewski, 2004; Stawicka, 2007).

Otwieranie się polskiej przestrzeni ekonomicznej i społecznej na powiązania międzynarodowe, w tym na BIZ, jest w okresie transformacji jednym z najbardziej dynamicznych zjawisk w Polsce. Wobec znaczących opóźnień w rozwoju przeważającej części kraju rolę przestrzeni koncentrujących między innymi inwestycje zagraniczne przejęły przede wszystkim obszary metropolitalne największych miast. Tylko tam bowiem mogły być zaspokojone potrzeby potencjalnych podmiotów jeśli chodzi o odpowiedni klimat, potencjał naukowo-badawczy, wysokie kwalifikacje siły roboczej czy infrastruktura odpowiednia do nowych inwestycji (Komorowski, 2002). Dlatego korporacje transnarodowe (KTN)<sup>4</sup>, podejmując decyzje lokalizacyjne, a tym samym poszukując najlepszych miejsc do prowadzenia działalności w Polsce, kierują swoją uwagę przede wszystkim ku największym miastom (Dziemianowicz i inni, 2004). Poszczególne ośrodki i obszary metropolitalne zaczęły konkurować o przyciągnięcie BIZ, ponieważ dostarczają one wielu korzyści, do których można zaliczyć: transfer nowych technologii i *know-how*, wprowadzenie nowoczesnych modeli zarządzania i organizacji pracy, pojawienie się nowych produktów, wzrost eksportu. Są ponadto traktowane jako wyraz atrakcyjności lub konkurencyjności miasta w gospodarce krajowej lub europejskiej (Domański, 2003; Domański i inni, 2000) i świadczą o jego potencjale rozwojowym. Decyzje lokalizacyjne wielu firm i konkurencja między miastami spowodowały, że to przede wszystkim w ośrodkach miejskich koncentrują się inwestycje zagraniczne (Dziemianowicz i inni, 2004).

Pierwsze opracowania szerzej opisujące zwiększający się udział kapitału zagranicznego w Polsce pojawiły się już na początku lat 1990. Każdy z autorów podejmujących tę problematykę zajmował się innym aspektem inwestycji zagranicznych lub analizował je w odniesieniu do innego obszaru. Znaczna część publikacji ma charakter ekonomiczny, natomiast prac geograficznych jest zdecydowanie mniej (Ancyparowicz, 2009). Jak wskazuje B. Domański, geografów „interesują przede wszystkim trzy grupy zagadnień dotyczących inwestycji zagranicznych: a) rozmieszczenie inwestycji, b) czynniki przyciągające kapitał z zagranicy do krajów, regionów i miast, oraz c) skutki inwestycji zagranicznych w poszczególnych miejscach” (Domański, 2008b, s. 11).

Najpełniej prezentuje się inwestycje w układzie regionalnym w Polsce w pracach W. Dziemianowicza, B. Domańskiego i A. Cieślika. W. Dziemianowicz (1997), wykorzystując wskaźniki liczby spółek, wielkości kapitału zakładowego, nakładów inwestycyjnych i liczby pracujących, analizuje rozkład spółek z udziałem kapitału zagranicznego w układzie wojewódzkim. A. Cieślik (2005a, b) bada lokalizację ogółu inwestorów zagranicznych w Polsce w układzie regionalnym – zarówno dawnych, jak i obecnych województw. Ogranicza się do wspomniane-

<sup>4</sup> W niektórych pracach autorzy wręcz utożsamiają BIZ z korporacjami transnarodowymi (por. na przykład M. Geldner, 1986), co znajduje pewne uzasadnienie w wielkości nakładów kapitałowych, ale wydaje się nadmiernym uproszczeniem. Niewątpliwie BIZ są z jednej strony ekonomiczną podstawą powstawania przedsiębiorstw transnarodowych, z drugiej natomiast narzędziem ich ekspansji. KTN są najczęściej związane z procesami globalizacji (Stryjakiewicz, 1999; Zaorska, 2007; Pakulska i Poniatowska-Jaksch, 2009), to jednak nie jest przedmiotem niniejszej monografii.

go zakresu, nie bada problemu dokładniej, np. w odniesieniu do poszczególnych miejscowości. Dokonuje natomiast, za pomocą metod statystycznych, analizy przyczyn i skutków lokalizacji spółek z udziałem kapitału zagranicznego. Dla geografów interesujące jest zastosowanie narzędzi współczesnej analizy ekonomicznej w problematyce przestrzennej (zob. też: Cieślak, 2004). Niezwykle szczegółowa jest praca B. Domańskiego (2001a), przedstawiająca rozmieszczenie BIZ w przemyśle Polski, w układzie regionalnym i lokalnym, czynniki lokalizacji nowych zakładów z udziałem kapitału obcego oraz skutki inwestycji zagranicznych w skali krajowej, regionalnej i lokalnej. Opracowanie prezentuje przestrzenne zróżnicowanie inwestycji przemysłowych ogółem i typu *greenfield*, a następnie z punktu widzenia wielkości miast i wsi, regionalnego i lokalnego zróżnicowania inwestycji rozpoczętych w różnych latach, branżach, w podziale na produkcję krajową i eksportową, kraj pochodzenia kapitału itp. Cenne są generalizacje wyprowadzone na podstawie bardzo bogatego materiału empirycznego.

Do obszernych studiów nad inwestycjami zagranicznymi w Polsce należą prace zbiorowe pod redakcją B. Durki (1996, 1999, 2003), M. Jarosz (1996), M. Bąka i P. Kulawczuka (1996), Z. Olesińskiego (1998), Z. Sadowskiego (1999). Nie są to publikacje geograficzne, dotyczą jednak uwarunkowań napływu kapitału zagranicznego, jak również różnorodnych skutków inwestycji. Na przykład, wśród stymulantów, czyli czynników skłaniających badanych inwestorów zagranicznych do lokowania swoich kapitałów w Polsce decydujące znaczenie w latach 1990. miały: niski koszt siły roboczej, perspektywy wzrostu gospodarczego, wielkość polskiego rynku, podaż siły roboczej, możliwość redukcji kosztów i gwarancja własności (Olesiński, 1998, s.41). Z kolei wśród rozmaitych skutków inwestycji wymienia się wpływ BIZ na reorganizację przedsiębiorstw, racjonalizację zatrudnienia, obniżkę kosztów produkcji, a przede wszystkim na wprowadzanie nowych technologii (Olesiński, 1998, s.46).

A. Kłysik-Uryszek (2010) przedstawia specyfikę relacji spółek z udziałem kapitału zagranicznego z otoczeniem regionalnym i lokalnym, a także potencjalne pozytywne i negatywne konsekwencje pojawienia się BIZ w gospodarce regionu, natomiast U. Kłosiewicz-Górecka (red., 2007) koncentruje się na oddziaływaniu zagranicznych inwestycji w handlu na przemiany zachodzące na rynkach lokalnych. Wartość obu opracowań tkwi w tym, że to właśnie na rynkach lokalnych zachodzą postawowe zjawiska i procesy, mające bezpośredni wpływ na stan polskiej gospodarki.

Zagadnienie rozkładu przestrzennego inwestycji w układzie starych województw analizowali H. Cetnarska i H. Dziakowska (1996) oraz F. Szlajfer (2001), a w nowym podziale administracyjnym – m.in. Z. Ejsmont (2001) oraz J. Heller i R. Warżała (2005). Badano także powiązania kooperacyjne firm zagranicznych z krajami pochodzenia inwestorów (Namyślak, 2002).

Część prac dotyczy mniejszych obszarów. Na przykład, J. Meissner i M. Borówka, (1997) wykorzystując dane dotyczące zaangażowania kapitału zagranicznego, działowej struktury inwestycji i krajów ich pochodzenia, przedstawili przestrzenne zróżnicowanie inwestycji zagranicznych i ich rolę w transformacji byłego województwa poznańskiego. Podobne badania, w różnych regionach i miastach, przeprowadzili między innymi: W. Gaczek i B. Manikowska (1998), P. Brezdeń

(2000), M. Wdowicka (2000, 2005), A. Zakrzewska-Półtorak (2004), A. Sobala-Gwosdz (2005), B. Domański i inni (2006, 2008), S. Marcińczak i J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz (2006), A. Sobala-Gwosdz i inni (2006), A. Kłysik-Urzeszek (2010), P. Rychlewska (2010). Działalność inwestorów z wybranego kraju jest tematem opracowań m.in. E. Małuszyńskiej (1996) oraz H. Haas i J. Łobody (1999).

Literatura przedmiotu obejmuje także studia przypadków pojedynczych dużych lub średnich firm, np. autorstwa E. Żerańskiego (1996), L. Kupca (red., 1999) i W. Dziemianowicza (1997) oraz opracowania dotyczące lokalnych warunków i skutków funkcjonowania firm z udziałem zagranicznym m.in. Z. Olesińskiego (1999), T. Strykiewicza z zespołem (2004), czy G. Micka i innych (2011). Na przykład, L. Kupiec (red., 1999) na podstawie spółki akcyjnej Farm Food w Czyżewie przedstawia działalność firmy z udziałem kapitału zagranicznego, W. Dziemianowicz (1997) wskazuje na pozytywny wpływ kapitału zagranicznego na regionalny rynek pracy, unowocześnienie technologii i inwestycje proekologiczne (na przykładzie przedsiębiorstwa Mazurskie Meble International), a T. Strykiewicz (2004) łączy globalne strategie korporacji GlaxoSmithKline Pharmaceuticals z „zakorzenieniem” w gospodarce regionalnej i lokalnej.

Geograficzne zakorzenienie (*territorial embeddedness*) oddziałów firm zagranicznych zależy od historii i pochodzenia korporacji, wielkości oddziału, znaczenia jego zasobów dla korporacji, a także jego autonomii (Domański, 2004, 2005, 2010; Pakulska, 2010; Pakulska i Szczepaniak-Rochowska, 2010). Relacje firm zagranicznych ze społecznością lokalną wskazują również na rozbieżności interesów globalnych i lokalnych<sup>5</sup> i mają istotne znaczenie dla trwałej obecności kapitału obcego w regionie (Micek i inni, 2011).

Zagadnienie inwestycji zagranicznych pojawia się też w piśmiennictwie w kontekście badań konkurencyjności, atrakcyjności i stopnia internacjonalizacji miast. Z badań P. Swianiewicza i W. Dziemianowicza (1999) wynika, że rozkład aktywności inwestorów zagranicznych wynika bardziej z poczynań krajowych przedsiębiorstw – gotowych podjąć współpracę z inwestorem zagranicznym – niż z ogólnej atrakcyjności regionu czy miasta, jednak nawet ta ogólna atrakcyjność sprzyja regionalnej polaryzacji inwestycji. W. Dziemianowicz i inni (2004) przeprowadzili badanie oceny polityki miejskiej władz polskich przez inwestorów zagranicznych w największych polskich aglomeracjach, a z kolei W. Dziemianowicz (2008) analizował konkurencyjność gmin pod względem relacji między władzami lokalnymi i inwestorami. Inwestycje na terenie Polski wchodzą także w zakres szerszych opracowań nad zaangażowaniem kapitału obcego w krajach Europy Środkowej i Wschodniej (Dobosiewicz, 1992; Witkowska, 1996; Carter, 1999; Barell i Holland, 2000; Marinova i Marinov, red., 2003; Karaszewski, 2004; Pakulska i Poniatowska-Jaksch, 2004; Pakulska, 2005; Wdowicka, 2006; Wilk, 2006; Stachowiak, 2007) i Europy Zachodniej (Patora-Wysocka, 2006).

Zdecydowana większość prac dotyczy BIZ napływających, co jest zrozumiałe biorąc pod uwagę olbrzymią przewagę wielkością kapitału przychodzącego

<sup>5</sup> Nie jest bynajmniej to zjawisko polskie – por. np. zdecydowanie negatywne, chociaż częściowo nieuzasadnione, reakcje społeczności lokalnych na przejęcie *trainspace* (zakup 320-kilometrowej obwodnicy kolejowej Chicago) przez kanadyjskie koleje Canadian National w celu ułatwienia transportu kontenerów z Azji do centrów dystrybucyjnych w Ameryce Północnej (Cidell, 2012).



(*inward investment*) do Polski. Zdarzają się również bardzo nieliczne publikacje poświęcone polskim przedsiębiorstwom lokującym kapitały za granicą w postaci inwestycji bezpośrednich (*outward FDI*; np. Karaszewski, red., 2008; Liebscher i inni, red., 2007). Głównym kierunkiem ekspansji polskich podmiotów są stare (a częściowo także nowe) kraje UE, przeważają rynkowe motywy inwestycji, alokacja kapitału sprzyja wzrostowi przewagi konkurencyjnej inwestorów, a w rozwoju spółek z polskim kapitałem istotny wpływ mają tzw. pakiety inwestycyjne z przedsiębiorstw macierzystych (Karaszewski, red., 2008).

\*

Światowa literatura ekonomiczna nt. BIZ jest bogata i wnosi wiele do teorii wyjaśniających ich rozprzestrzenianie się<sup>6</sup>. Źródeł BIZ można szukać na płaszczyźnie teorii handlu międzynarodowego, teorii lokalizacji i teorii bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Teorie handlu zagranicznego, np. teoria obfitości czynników produkcji (głównie kapitału i siły roboczej), teorie neoczynnikowe (kapitał ludzki i zasoby naturalne jako zmienne objaśniające wymianę międzynarodową) czy teorie neotechnologiczne (luki lub przewagi technologicznej, teoria cyklu życia produktu R. Vernona, teoria międzynarodowego podziału pracy R. Sohnsa), wszystkie próbują wyjaśnić korzyści, jakie uzyskują kraje z wymiany międzynarodowej. Teorie lokalizacji biorą pod uwagę zmienność czynników lokalizacji (współcześnie: bliskość rynku, instrumenty wspierające działalność gospodarczą, jakość siły roboczej, bliskość autostrady i dostawców, koszt energii), ogólnie mówiąc – czynniki twarde i miękkie. Teorie BIZ, na przykład S.H. Hymera teoria przewagi własnościowej przedsiębiorstwa w skali międzynarodowej, objaśnia przewagę technologiczną, finansową, marketingową, zarządzania, zaś teoria zawłaszczalności S.P. Magee – przeciwdziałanie utracie innowacji przez internalizację technologii.

Stosunkowo najpełniejsza, sformułowana przez J.H. Dunninga eklektyczna teoria produkcji międzynarodowej dąży do zintegrowania wspomnianych wcześniej ujęć teoretycznych. Zgodnie z nią, o podjęciu działalności zagranicznej współdecydują trzy przewagi: specyfiki przedsiębiorstwa (przewagi własnościowej), internalizacji działalności gospodarczej<sup>7</sup> i lokalizacji działalności. Dwa pierwsze warunki mają charakter mikro-, zaś trzeci – makroekonomiczny (Luc, 2000). Im większe są korzyści z posiadanych przez przedsiębiorstwo przewag, tym silniejszy jest bodziec do ich wykorzystania na zasadach wyłączności, czyli do internalizacji. Z kolei im silniej względy lokalizacyjne przemawiają za prowadzeniem działalności gospodarczej za granicą, tym większe jest prawdopodobieństwo wystąpienia BIZ. Eklektyczna teoria produkcji międzynarodowej J.H. Dun-

<sup>6</sup> Przegląd teorii wyjaśniających rozprzestrzenianie się BIZ zawierają m.in. prace: M. Geldnera (1986), W. Dziemianowicza (1997), W. Karaszewskiego (2004), A. Cieślaka (2005a), M. Wdowickiej (2005), M. Jaworek (2006, s. 28–52), K. Stachowiaka (2007), A. Golejewskiej (2008, s. 55–101), T. Pakulskiej i M. Poniatowskiej-Jaksch (2009), D. Wawrzyniak (2010). W niniejszej pracy ograniczamy się do skrótowego ujęcia wspomnianej problematyki.

<sup>7</sup> Internalizacja to proces zastępujący rynek w ramach przedsiębiorstwa. Przedsiębiorstwo w swoim działaniu stara się „pomijać” rynek, będący w pewnych przypadkach zbyt drogą formą powiązań między nim a resztą gospodarki.

ninga, zwana również „paradygmatem OLI”<sup>8</sup>, stanowi ważny krok na drodze dochodzenia do ogólnej teorii BIZ (Geldner, 1986).

W myśl teorii makroekonomicznych determinantami BIZ są w głównej mierze zmienne makroekonomiczne. Na przykład, w teorii obszarów walutowych R.Z. Alibera – BIZ są następstwem różnic w sile nabywczej poszczególnych walut, a ich strumienie będą skierowane z krajów o silnej walucie do krajów o słabej walucie. Teoria korzyści komparatywnych K. Kojimy opiera się na tradycyjnej teorii wymiany międzynarodowej, a przyczyną występowania BIZ są przesunięcia we względnym koszcie siły roboczej i kapitału. Z kolei w teorii poziomu rozwoju gospodarczego J.H. Dunninga, siły determinujące inwestycje danego kraju i ich saldo, są ściśle uzależnione od stadium rozwoju na jakim znajduje się ten kraj (tzw. „cykl inwestycyjno-rozwojowy”). Nie wchodząc w szczegóły, zdolność teorii opartych w całości lub w większości na zmiennych makroekonomicznych (bez uwzględnienia mikroekonomicznych) do objaśnienia BIZ jest dość ograniczona (Geldner, 1986).

W geografii w ostatnim czasie zwraca uwagę koncepcja dynamicznych zlokalizowanych zdolności, w świetle której można interpretować złożone współzależności firm i regionów. Kompetencje wielu zagranicznych, działających w Polsce inwestorów, zostały bowiem zbudowane na zlokalizowanych zdolnościach, „zakorzeniających” ich działalność. Zlokalizowane zdolności są rodzajem relatywnych zasobów, które leżą u podstaw rozwoju ekonomicznego regionów (Domański, 2010).

\*

Na pewno wskazane jest korzystanie z piśmiennictwa na temat inwestycji zagranicznych i prawidłowości z tym związanych na świecie, szukanie analogii i wskazówek interpretacyjnych do naszego kraju. Spośród ogromnej literatury przedmiotu wymieniamy tylko wybrane publikacje. Ciekawą pracę nt. skutków japońskich BIZ w amerykańskim przemyśle stalowym i ich związku z restrukturyzacją technologiczną, organizacyjną i przestrzenną w dotychczasowych miejscach produkcji przedstawiają R. Florida i M. Kenney (1992). S. Hill i M. Munday (1995) porównują czynniki wpływające na rozmieszczenie nowych BIZ w przemyśle przetwórczym Francji i W. Brytanii, Y. Qiu (2005) wskazuje na relacje między nieformalnymi sieciami personalnymi i zaangażowaniem instytucjonalnym jako kluczowe w wyjaśnianiu decyzji lokalizacyjnych BIZ w kraju rozwijającym się (interior chiński), A. Soci (2007) zaś próbuje odnieść empiryczne wyniki badań do teoretycznych struktur (w ramach tzw. nowej geografii ekonomicznej). Niektóre prace dotyczą lokalizacji firm zagranicznych w skali wewnątrzmijskiej (Wu, 1999, 2000; Özdemir, 2002; Wu i Radbone, 2005). Spośród obszerniejszych publikacji na uwagę zasługują niedawne monografie: K. Liebschera i innych (red., 2007) o wielokierunkowym przepływie kapitału i wpływie BIZ na kraje pochodzenia i przyjmujące w Europie Środkowo-Wschodniej, R.S. Farella (2008) o japońskich inwestycjach bezpośrednich na świecie, Ch. Chena (2011) o BIZ w Chinach z punktu widzenia kraju goszczącego. Wszystkie trzy, świetnie napisane, oparte są na bogatym materiale empirycznym.

<sup>8</sup> Od skrótów trzech grup czynników, których jednoczesne współwystępowanie stanowi warunek podjęcia inwestycji bezpośredniej – *Owneship, Location, Internalization*.



Jednakże, w przypadku prac obcych na temat BIZ w Polsce czy w innych krajach regionu, należy zachować daleko idącą ostrożność. Wynika to z faktu, że istnieje pewna liczba „*case studies* oraz opracowań pretendujących do miana przeglądowych, gdzie – na wąskiej podstawie empirycznej, w oparciu o błędne założenia lub nietrafne interpretacje teoretyczne – formułowane są wątpliwe merytorycznie i metodologicznie tezy o dużym stopniu ogólności” (Domański, 2001b, s. 27). Trudno się z tym stwierdzeniem nie zgodzić biorąc pod uwagę częsty brak znajomości miejscowych realiów i języka wśród autorów owych opracowań, nie wspominając już o nieznanym naszej mentalności, niedocenianiu endogenicznych czynników rozwoju, statyczności ujęć, ahistoryzmie, pomijaniu zależności od ścieżki (*path dependency*). W rezultacie pojawiają się „katedry na pustyni”, „kuwejtystacja”, „syndrom *maquiladora*” i inne określenia mające niewiele wspólnego z opisywaną rzeczywistością (por. Grabher, 1992; Hardy, 1998). Większy sens i pożytek ma natomiast korzystanie z literatury obcej dotyczącej pozostałych krajów naszego regionu, w których sytuacja jest w dużym stopniu analogiczna do polskiej (np. Hunya, 1998; Pavlínek, 1998, 2002, 2004, 2012; Pavlínek i Smith, 1998; Varblane, red., 2001; Vančura, 2004, 2006; Pavlínek i inni, 2009). Niezłe wprowadzenie i interpretację problematyki BIZ w krajach Europy Środkowo-Wschodniej i WNP daje ekonomiczna praca zbiorowa (Marinova i Marinov, red., 2003), jakkolwiek częściowo już zdezaktualizowana i nie wolna od uproszczeń.

Reasumując, w ciągu ostatnich kilkunastu lat powstało wiele opracowań, głównie ekonomicznych, poświęconych całkowicie lub częściowo BIZ w Polsce. Dotyczą one jednak BIZ ogółem (np. Karaszewski, 2004; Pakulska i Poniatowska-Jaksch, 2004; Cieślík 2005a, b; Pawlik, 2006) lub inwestycji w przemyśle (Luc, 2000; Poniatowska-Jaksch, 2006), a nie inwestycji w transporcie, o czym już wspomniano. Dotychczas w geografii niewątpliwie najpełniejsza jest monografia B. Domańskiego (2001a), poświęcona kapitałowi zagranicznemu w przemyśle Polski.

### 3. ŹRÓDŁA, METODY ZBIERANIA I OPRACOWANIE DANYCH

---

Informacje na temat bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Polsce można czerpać z kilku źródeł.

System REGON Głównego Urzędu Statystycznego gromadzi informacje na temat wszystkich zarejestrowanych w naszym kraju przedsiębiorstw, w tym interesujących nas spółek prawa handlowego z udziałem zagranicznym. Mankamentem danych REGON jest często inny adres zarejestrowanego podmiotu, a inne faktyczne miejsce jego działalności, przede wszystkim zaś brak aktualizacji informacji: wiele zarejestrowanych podmiotów w ogóle nie rozpoczęło działalności lub ją zawiesiło, jest w trakcie likwidacji lub w stanie upadłości, względnie prowadzi działalność w innym zakresie niż podany w chwili rejestracji. Z pewnym przybliżeniem można przyjąć, że liczba spółek czynnych stanowi nie więcej niż  $\frac{1}{3}$  wszystkich zarejestrowanych podmiotów.

Niezależnie, GUS gromadzi również informacje o spółkach z udziałem kapitału zagranicznego na podstawie składanych przez nie sprawozdań statystycznych, m.in. dane na temat wartości kapitału zakładowego (akcyjnego), sumy nakładów inwestycyjnych, przychodów i wyników finansowych, wartości majątku trwałego, liczby zatrudnionych. GUS zbiera jednak dane o przedsiębiorstwach niezależnie od wielkości wniesionego kapitału i jego struktury (tzn. bez względu na to, czy spełniają one kryterium OECD), a ponadto sprawozdania składa zaledwie część firm; szacuje się, że mniej niż połowa (Domański, 2001a, s. 13).

Narodowy Bank Polski zbiera interesujące nas informacje z rocznych sprawozdań pochodzących od „spółek prawa handlowego, w których zagraniczni inwestorzy bezpośredni posiadają 10% lub więcej w kapitale podstawowym, a łączna wartość tego kapitału wynosi co najmniej 100 000 złotych” (www.nbp.pl, s. 1). NBP, stosujący w praktyce kryterium OECD, interesują bilanse zagranicznych przepływów bankowych, zyski, straty i dochody zagranicznych inwestorów bezpośrednich.

Instytucją zajmującą się promocją i monitorowaniem napływu BIZ do naszego kraju jest Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych SA (PAIiIZ), której poprzedniczką była Państwowa Agencja Inwestycji Zagranicznych (PAIZ). Wzoru-  
jąc się na definicji OECD i zaleceniach EUROSTAT, PAIiIZ za inwestycję zagra-

niczną przyjmuje posiadanie co najmniej 10% akcji lub udziałów firmy, których minimalna wartość wynosi 1 mln USD. Agencja korzysta z różnych źródeł, takich jak prasa, zagraniczne izby przemysłowo-handlowe, obce misje dyplomatyczne, informacje polskich władz samorządowych i dane specjalnych stref ekonomicznych, Ministerstwo Skarbu Państwa. Głównym źródłem informacji są regularne, aczkolwiek dobrowolne badania ankietowe w przedsiębiorstwach. W rezultacie, PAIiIZ otrzymuje odpowiedzi od około 40% badanych spółek (PAIiIZ, 2006, s. 5). Corocznie Agencja publikuje listę największych inwestorów. Biorąc pod uwagę sposób zbierania danych (dobrowolność udzielania odpowiedzi przez firmy), pozyskane informacje są dość wiarygodne<sup>9</sup>, lecz mocno niekompletne. Porównując autorską listę największych inwestorów (powyżej 1 mln USD) w branży transport-spedycja-logistyka (TSL) z listą PAIiIZ, ta ostatnia zawiera nie więcej niż 1/3 wszystkich inwestorów.

Wspomniane źródła informacji zawierają dane nie tylko niepełne, ale w ogromnej większości mocno zagregowane. Brakuje natomiast interesujących nas jednostkowych informacji o bezpośrednich inwestycjach zagranicznych w polskim transporcie. Dlatego konieczne okazało się stworzenie możliwie pełnej bazy danych przedsiębiorstw transportowych i pokrewnych z kapitałem zagranicznym. Przy jej tworzeniu starano się wykorzystać jak najszerszy wachlarz informacji, zwracając jednocześnie uwagę na ich wiarygodność. Wszystkie informacje na temat przedsiębiorstw musiały być udokumentowane w wiarygodnych źródłach. W rezultacie, lista firm jest raczej niedoszacowana niż przeszacowana, a dotyczy to zwłaszcza wartości inwestycji. Niedoszacowanie może wynikać również z nieuwzględnienia przedstawicielstw (oddziałów, biur, agencji) firm zagranicznych, wprowadzających funkcjonujących w naszym kraju, ale nie zarejestrowanych w Polsce<sup>10</sup>.

W pracy przyjęto zmodyfikowaną definicję Narodowego Banku Polskiego, a mianowicie – BIZ są spółkami prawa handlowego<sup>11</sup>, w których zagraniczni inwestorzy bezpośredni posiadają 10% lub więcej w kapitale podstawowym<sup>12</sup>, a jeśli udział ten jest mniejszy, wtedy całkowita wartość zainwestowanego kapitału zagranicznego powinna wynosić co najmniej 100 000 zł. Jak się okazuje,

<sup>9</sup> Inaczej uważa W. Karaszewski: „Podawane przez PAIZ informacje o skali napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych do Polski są zazwyczaj dalece zawyżone” (2004, s. 178).

<sup>10</sup> Z tym zjawiskiem mamy często do czynienia w przypadku przedstawicielstw zagranicznych linii lotniczych (np. Lufthansa, SkyEurope Airlines), niektórych przewoźników morskich (np. Finnlines Polska) lub drogowych. Przedstawicielstwo, w przeciwieństwie do filii, spółki-córki, czy *joint venture*, nie ma osobowości prawnej w kraju jego usytuowania – jest integralną częścią przedsiębiorstwa macierzystego, działa w jego imieniu, zgodnie z określonym zakresem obowiązków i udzielonymi pełnomocnictwami. Przedsiębiorstwo macierzyste ponosi też pełną odpowiedzialność za zobowiązania przedstawicielstwa (Karaszewski, 2004, s. 23).

<sup>11</sup> W jednym przypadku działalność gospodarczą prowadziła osoba prywatna (fizyczna). Osoba fizyczna może być inwestorem bezpośrednim (Karaszewski, 2004, s. 20). Zarejestrowana w Barlinku firma INT Transport Production Wind Energy, zajmująca się międzynarodowym samodzielnym transportem towarowym, jest wyłączną własnością Jensa Christiana Siiga z Danii.

<sup>12</sup> Kapitał podstawowy – rzeczywisty wkład właściciela lub współwłaściciela, wniesiony na uruchomienie jednostki gospodarczej z chwilą jej założenia, ewentualnie później podwyższony. Wśród ogółu podmiotów z kapitałem zagranicznym w Polsce w 2008 r., w strukturze kapitału podstawowego, 85,4% stanowił kapitał zagraniczny, 12,5% – kapitał krajowy, a 2,2% – kapitał rozproszony (GUS, 2010a, s. 16).

z tą ostatnią sytuacją mamy do czynienia zaledwie w kilku przypadkach (np. Naftoport w Gdańsku, Kolej Gondolowa – Jaworzyna Krynicka). O ile w definicji NBP oba warunki występują łącznie, o tyle w naszym ujęciu minimalna łączna wartość kapitału podstawowego jest brana pod uwagę tylko wtedy, gdy udział inwestora zagranicznego nie przekracza 10%.

Oczywiście przedsiębiorstwa z kapitałem zagranicznym funkcjonują na podstawie aktualnie obowiązującego prawa. Przed rokiem 1989 istniały tylko pojedyncze przedsiębiorstwa transportowe z kapitałem zagranicznym. Funkcjonowały one na podstawie bądź *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 maja 1976 r. w sprawie wydawania zagranicznym osobom prawnym i fizycznym zezwoleń na prowadzenie niektórych rodzajów działalności gospodarczej* (Dziennik Ustaw PRL z 1976 r., 19, poz. 123), bądź późniejszej *Ustawy z dnia 6 lipca 1982 r. o zasadach prowadzenia na terytorium Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej działalności gospodarczej w zakresie drobnej wytwórczości przez zagraniczne osoby prawne i fizyczne* (Dziennik Ustaw PRL z 1982 r., 19, poz. 146). Dwie ustawy, odpowiednio z lat 1986 i 1988, regulowały powstawanie spółek *joint ventures* z udziałem kapitału zagranicznego.

Sytuacja radykalnie zmieniła się po 1990 r. Początkowo przedsiębiorstwa funkcjonowały na podstawie *Ustawy z dnia 14 czerwca 1991 r. o spółkach z udziałem zagranicznym* (Dziennik Ustaw RP z 1991 r., 60, poz. 253 z późniejszymi zmianami), później *Ustawy z dnia 19 listopada 1999 r. Prawo działalności gospodarczej* (Dziennik Ustaw RP z 1999 r., 101, poz. 1178 z późniejszymi zmianami). Wreszcie, tę ostatnią zastąpiła obecnie obowiązująca *Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej* (Dziennik Ustaw RP z 2004 r., 173, poz. 1807).

\*

Podstawowymi źródłami w tworzeniu jednolitej bazy danych BIZ w polskim transporcie były jednostkowe informacje o przedsiębiorstwach, zawarte w Hoppenstedt Bonnier Information Polska (HBI) i TeleAdreson.pl, uzupełnione o niektóre brakujące dane z listy PAIIIZ i systemu REGON. Na tej podstawie utworzono listę 439 przedsiębiorstw transportowych i pokrewnych z kapitałem obcym, do których skierowano ankietę (Aneks A). Najistotniejsze pytania dotyczyły całkowitej wartości zagranicznej inwestycji i liczby pracujących w poszczególnych zakładach przedsiębiorstwa. W terenie badanie przeprowadzał zespół ankietatorów Biura Badań i Analiz Statystycznych Polskiego Towarzystwa Statystycznego. Zadowolające odpowiedzi uzyskano od 222 (50,6%) przedsiębiorstw<sup>13</sup>, z których informacje posłużyły do uzupełnienia bazy danych. Część firm odmówiła udziału w badaniu, a niektóre ankiety zawierały informacje sprzeczne i niewiarygodne, których nie uwzględniono. Wszystkie dane budzące wątpliwości zweryfikowano z informacjami pochodzącymi z Krajowego Rejestru Sądowego (KRS), z bazy udostępnianej przez firmę InfoVeriti (www.infoveriti.pl), a także z raportów rocznych większych spółek i oficjalnych stron internetowych przedsiębiorstw. Pomocne okazały się również archiwalne artykuły dotyczące gospodarki z dzienników

<sup>13</sup> Biorąc pod uwagę, że „inwestorzy zagraniczni są prawdopodobnie najbardziej hermetyczną grupą przedsiębiorców, którzy najmniej chętnie uczestniczą w tego typu badaniach” (Dziemianowicz, 2008, s. 15), uzyskane wyniki uznaje się za zadowolające.

Rzeczpospolita i Puls Biznesu. Wreszcie, ostatnim etapem było usunięcie z bazy podmiotów nieprowadzących działalności w zakresie TSL<sup>14</sup>, nieposiadających obecnie kapitału zagranicznego (przejętych przez kapitał polski) i niewystępujących w KRS (wymóg prowadzenia działalności). Ostatecznie w bazie BIZ pozostało 377 przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym, w tym 330 firm niezależnych i 47 zależnych (tab. 1). Te ostatnie były również przedmiotem dalszych rozważań, ale szczegółowo analizowano ich sytuację, zwłaszcza przy obliczeniach wielkości napływającego do Polski kapitału.

Tabela 1. Badane przedsiębiorstwa z kapitałem zagranicznym według rodzaju działalności (stan na koniec 2008 r.)

Rodzaj działalności	Liczba przedsiębiorstw		
	ogółem	w tym:	
		niezależnych	zależnych
Transport kolejowy	30	11	19
Samochodowy transport pasażerski	23	10	13
Samochodowy transport towarowy	101	100	1
Żegluga morska i śródlądowa	19	18	1
Transport lotniczy i usługi lotniskowe	9	6	3
Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie	184	174	10
Działalność mieszana i pozostała	11	11	0
Razem	377	330	47

Źródło: badania własne (dotyczy wszystkich tabel i rycin, chyba że podaje się inaczej).

Z reguły bez większych trudności udawało się ustalić formę własności, formę prawną przedsiębiorstw i rodzaj inwestycji (na podstawie ankiet i KRS), czynniki lokalizacji (ankiety), rok rozpoczęcia inwestycji, a także początkową wielkość kapitału (ankiety, a w przypadku firm rejestrowanych po 2001 r. – KRS). Dużo trudniej było uzyskać dane na temat całkowitej wartości zainwestowanego kapitału zagranicznego (ankiety, KRS), czasem wymagało to szacunku lub określenia udziału procentowego w kapitale zakładowym/akcyjnym spółki (ankiety, HBI i KRS). Dane o wartości inwestycji przeliczano z różnych walut, przede wszystkim USD i EUR, na złote polskie (PLN) po oficjalnym, aktualnym w owym czasie kursie NBP. Ankiety, HBI i KRS stanowiły również podstawę do określenia kraju

<sup>14</sup> Na przykład działających w Polsce zagranicznych firm kurierskich, takich jak amerykański UPS (Polkurier), holenderski TNT Express Worldwide, holenderski General Logistics Systems, niemiecki DHL Worldwide Express (który w 2002 r. przejął Servisco), czy szwedzki Masterlink Express, których działalność – przynajmniej częściowo – zbliżona jest do funkcjonowania usług pocztowych. Nie uwzględniono również działalności spółek łącznościowych (jak TP SA), energetycznych (jak EWE Energia, uprzednio Media Odra Warta), centrów finansowo-rachunkowych (jak Centrum Księgowości Lufthansy w Krakowie), centrów informatycznych, ośrodków badawczo-rozwojowych itp.

pochodzenia kapitału i inwestora. W dalszej analizie kapitał obcy był przypisywany do kraju, w którym zarejestrowany był jego główny właściciel. Dane o liczbie pracowników pozyskano z ankiet, HBI i KRS, zaś informacje o skutkach inwestycji w Polsce dla firmy-inwestora oraz skutki zewnętrzne inwestycji (na przykład dla innych podmiotów lokalnych, gmin, mieszkańców) – głównie z ankiet, niekiedy z internetowych stron *www* przedsiębiorstw lub z literatury.

Najtrudniej osiągalne okazały się dane o wartości zainwestowanego kapitału, których część firm nie chciała udostępnić. Ze względu na wagę tych informacji, starano się je pozyskać w innych źródłach, a w ostateczności doszacować porównując z przedsiębiorstwami analogicznymi co do wielkości i charakteru. Jeśli istniały informacje o zaangażowaniu kapitałowym i udziale jednego z inwestorów zagranicznych, wartość pozostałych udziałowców określano proporcjonalnie do ich udziałów w kapitale zakładowym/akcyjnym. Nie dzielono natomiast zainwestowanego kapitału między poszczególne zakłady uznając, że podział taki byłby obciążony zbyt dużym błędem. Co więcej, w transporcie znaczna część przedsiębiorstw jest jednozakładowa. Natomiast przy podziale przedsiębiorstwa wielozakładowego na zakłady uwzględniano kryterium liczby zatrudnionych, a odpowiednie dane najczęściej były podawane w ankietach, HBI i KRS. Podstawową jednostką analizy przestrzennej były wtedy miejscowości (miasta i wsie), w których funkcjonowały zakłady przedsiębiorstw, a w innych przypadkach analizowano zjawiska w skali powiatów.

## 4. WIELKOŚĆ I STRUKTURA INWESTYCJI ZAGRANICZNYCH W POLSKIM TRANSPORCIE

---

### 4.1. Inwestycje zagraniczne ogółem

Według danych Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD), w 2007 r. globalny napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) osiągnął rekordowy poziom 1883 mld USD, z czego najwięcej do krajów wysoko uprzemysłowionych. Do 12 nowych państw-członków Unii Europejskiej napłynęło łącznie 64,8 mld USD. Spośród tych ostatnich, największy napływ – około 23 mld USD odnotowała w 2007 r. Polska (PAIiIZ, 2008, s. 3–4), ale należy pamiętać, że BIZ są u nas zjawiskiem stosunkowo nowym, praktycznie występującym dopiero po 1989 r. Co więcej, początkowy napływ obcego kapitału do Polski nie był znaczący, a ponadto jesteśmy największym krajem regionu pod względem obszaru i ludności.

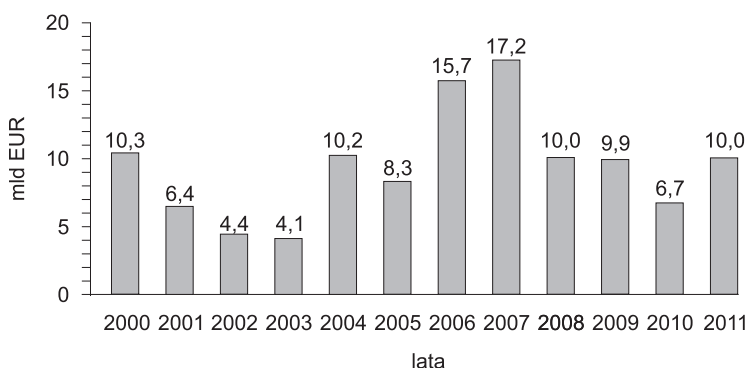
Jak podaje W. Dąbrowski, kapitał zagraniczny zainwestował w polską gospodarkę w latach 1990–1996 łącznie 20,6 mld USD (Dąbrowski, 1998, s. 16). Od początku 1997 r., a więc po uzyskaniu przez rząd członkostwa w OECD, nakłady inwestycyjne zaczęły stopniowo rosnąć, a szczególnie szybko – po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Jednocześnie obserwujemy znaczne ich wahania z roku na rok (ryc. 1). Z pewnym przybliżeniem można powiedzieć, że BIZ w Polsce w „dobrych” latach przekraczają, a w słabych spadają poniżej 1% światowych inwestycji zagranicznych.

Opierając się na J.H. Dunninga modelach rozwoju BIZ w Europie Środkowo-Wschodniej, W. Dziemianowicz uważa, że w przypadku Polski lat 1990. mieliśmy do czynienia z pośrednim modelem zmian systemowych, łączącym cechy krajów rozwijających się i odbudowywanych po II wojnie światowej (Niemcy, Japonia), uwzględniającym „przeobrażenia systemu w skali makro i mikro”. Pod tym względem kraj nasz przypomina Hiszpanię przed przystąpieniem do ówczesnej EWG (Dziemianowicz, 1997, s. 165).

Według Narodowego Banku Polskiego, publikującego od pewnego czasu interesujące nas dane w europejskiej walucie, maksymalny roczny napływ BIZ do Polski nastąpił w 2007 r. i wyniósł ogółem 16 582 mln EUR (17 200 mln według PAIiIZ), z czego 33,06% stanowiły środki powiększające kapitał udziałowy lub



akcyjny spółek, 39,89% – reinwestowane zyski, a 27,05% – pozostały kapitał (określany jako saldo obrotów kredytowych). W 2007 r. najwięcej środków pochodziło z Niemiec (17%), Francji (10,7%), Holandii (10,5%), Luksemburga (6,1%), Austrii (5,4%), Stanów Zjednoczonych (5%), Szwecji (4,9%), a następnie z Wielkiej Brytanii, Hiszpanii i Malty. W przypadku niektórych krajów (Rosja, Rumunia, Singapur) zaobserwowano zjawisko „dezinwestycji” spowodowane sprzedażą akcji i udziałów, spłatami kredytów i pożyczek, jak również „ujemnymi reinwestowanymi zyskami”, czyli ponoszonymi stratami<sup>15</sup> (www.nbp.pl). Najwięcej środków zostało ulokowanych w przetwórstwie przemysłowym (29,8%), w obsłudze nieruchomości, informatyce, wynajmie maszyn i pozostałych usługach związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej (łącznie 24,6%), pośrednictwie finansowym (15%), handlu i naprawach (13%) i w zakupach i sprzedaży przez nierezydentów nieruchomości w Polsce (5,4%) (www.nbp.pl).



Ryc. 1. Ogólny napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych do Polski w latach 2000–2011

W 2008 r. ogólna wartość inwestycji zagranicznych w Polsce zmalała do 12,2 mld EUR (10 mld według PAliIZ), na co oczywisty wpływ miał początek światowej recesji gospodarczej. Następne lata charakteryzowały wyraźnie niższe nakłady inwestycyjne (ryc. 1), zmieniały się też kraje pochodzenia inwestorów. W 2011 r. najwięcej kapitału napłynęło ze Stanów Zjednoczonych, Japonii, Chin, Francji i Korei Południowej, a zatem inwestorów europejskich zastąpili w dużej mierze pozaeuropejscy, zainteresowani przede wszystkim nowoczesnymi usługami biznesowymi, w tym w centra badawczo-rozwojowe i ośrodki rozwoju oprogramowania, a także w branżę motoryzacyjną i sektor lotniczy (Woźniak, 2011). Nowoczesne usługi nie należą do przedsięwzięć kapitałochłonnych, stwarzają natomiast najwięcej nowych miejsc pracy. Inwestorów przyciąga względna stabilność gospodarcza Polski, jakość kadry i zachęty inwestycyjne (Woźniak, 2011).

<sup>15</sup> Mimo zjawiska „dezinwestycji”, skumulowana wartość rosyjskich BIZ w Polsce dalece wykracza poza wartość polskiego kapitału zainwestowanego w Rosji. Niemniej, rosyjskie inwestycje poza sektorem paliwowo-energetycznym pozostają na marginalnym poziomie (Kaliński, red., 2011).



Warto zwrócić uwagę na niewielką wartość BIZ pochodzących z krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Prawdopodobnymi przyczynami są: niedostateczna podaż wolnego kapitału i niewystarczająca komplementarność gospodarek krajów postsocjalistycznych. Przy stosunkowo niskim ogólnym wolumenie inwestycji między krajami regionu, niewielką nadwyżkę inwestycyjną w Polsce (poza Rosją) mają: Czechy, Chorwacja i Słowacja. W przypadku pozostałych krajów regionu, sytuacja jest odwrotna – Polska inwestuje więcej niż otrzymuje inwestycji z wspomnianych krajów (Kaliński, red., 2011).

W 2008 r. GUS odnotował działalność 21 092 spółek z udziałem kapitału zagranicznego w Polsce, które prowadziły wszystkie rodzaje działalności (bez uwzględnienia działalności ubezpieczeniowej i bankowej; GUS, 2010a). Faktyczna liczba zarejestrowanych spółek z kapitałem zagranicznym jest jednak znacznie większa niż wskazują dane GUS. Według tego samego źródła, w 84% ogółu jednostek kapitał zagraniczny wniesiony przez wszystkich inwestorów zagranicznych przekraczał 50%, w 79,1% całość podmiotów należała do inwestorów z zagranicy.

Jeśli chodzi o formę prawną czynnych podmiotów, olbrzymią większość (93,6%) stanowiły spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, 3,9% – spółki akcyjne, 1,5% – spółki komandytowe, 0,6% – oddziały przedsiębiorstw zagranicznych, a 0,3% – pozostałe formy prawne. Dominowały wśród nich spółki małe, zatrudniające do 49 osób. Stanowiły one 83,1% ogólnej liczby jednostek, a wśród nich tzw. mikroprzedsiębiorstwa o liczbie pracujących do 9 osób – 62,9%. W grupie średnich podmiotów o liczbie zatrudnionych od 50 do 249 znalazło się 11,1% wszystkich przedsiębiorstw, a w klasie jednostek dużych o liczbie pracujących 250 i więcej – 5,1%. Warto jednak zauważyć, że struktura zbiorowości pod względem wielkości przedsiębiorstw nie ulega większym zmianom w czasie (GUS, 2008, 2010a).

W 2008 r. największa liczba przedsiębiorstw prowadziła działalność związaną z handlem i naprawą pojazdów samochodowych (28,0% zbiorowości), przetwórstwem przemysłowym (21,7%), budownictwem (9,5%) oraz obsługą rynku nieruchomości (9,2%). Charakterystyczne jest rozmieszczenie podmiotów z kapitałem zagranicznym, a ściślej siedzib ich zarządów. 36,1% ogółu spółek miało swoją siedzibę w województwie mazowieckim, 10,0% – w dolnośląskim, 9,1% – w wielkopolskim, a 8,9% – w śląskim. Podobnie wygląda przestrzenne rozmieszczenie kapitału zagranicznego, z tym że dominacja województwa mazowieckiego jest jeszcze większa – ulokowano w nim aż 49,2% kapitału zagranicznego, zaś w województwach dolnośląskim, śląskim i wielkopolskim po około 9% (GUS, 2010a).

## 4.2. Inwestorzy w polskim transporcie

Według obliczeń autorów, kapitał zagraniczny w polskim transporcie zainwestował ogółem kwotę 6425,9 mln zł (stan na koniec 2008 r.). Wartość ta nie obejmuje sporej grupy przedsiębiorstw, w których inwestorem w przeszłości był wprawdzie kapitał obcy, ale odsprzedał swoje akcje i udziały firmom polskim (patrz rozdział 4.4.1). Aż 6384,5 mln zł (99,4% wspomnianej sumy) wniosło 140 największych inwestorów, z których każdy zainwestował co najmniej milion złotych (tab. 2 i 3). Pozostałe 0,6% kapitału zagranicznego zostało zainwestowane

przez dużą liczbę drobnych inwestorów. Jak stwierdził S. Krajewski, „Podmioty zagraniczne, podejmując próbę znalezienia możliwości inwestowania na rynku polskim, nie miały najczęściej sprecyzowanego poglądu, które przedsiębiorstwo chcą opanować. Punktem wyjścia były dla nich preferencje branżowe” (Krajewski, 1996, s. 103).

Wśród największych inwestorów niemal  $\frac{3}{4}$  kapitału (73,6%) wniosło dziewięć korporacji ponadnarodowych o zasięgu europejskim lub nawet globalnym. Każda z nich zainwestowała kapitał w wysokości powyżej 100 mln zł. Największym dotychczas inwestorem zagranicznym w polskim transporcie jest brytyjski Rail Freight II (Bridgepoint), który w przejęcia spółek Grupy CTL Logistics zainwestował 1,5 mld zł. Również drugi co do wielkości inwestor, niemiecki PCC Rail, który zaangażował kapitał wartości 1 mld zł, koncentruje się przede wszystkim na kolejowym transporcie ładunków. Większość jego nakładów została przeznaczona na przejęcia polskich przewoźników towarowych, a stosunkowo niewielkie – na współtworzenie kolejowych przewoźników pasażerskich (Arriva PCC, Kolej Nadwiślańska).

Niedawne inwestycje kapitału zagranicznego w transporcie kolejowym należy wiązać z dość zaawansowanymi procesami deregulacji rynku przewozów towarowych przy jednoczesnym zachowaniu quasi-monopolistycznej pozycji Grupy PKP w przewozach pasażerskich (Taylor i Ciechański, 2005, 2006, 2010e, 2011a; Taylor, 2007). Wielkość inwestycji natomiast jest związana z wyjątkowo kapitałochłonnym charakterem nakładów na kolejnictwo.

Do grupy największych zaliczamy również czterech inwestorów (australijskie Macquarie Group of Companies, amerykańskie Renaissance Trust LP, kanadyjskie Dessaport International Corporation Inc. i filipińskie International Container Terminal Services Inc.), zaangażowanych w inwestycje infra- i suprastrukturalne w polskich portach morskich – odpowiednio: Deepwater Container Terminal Gdańsk, EuroPort w Gdańsku i BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni (tab. 2). Znaczącym inwestorem jest też szwajcarski Militzer & Münch International Holding, który na inwestycje typu *greenfield* w samochodowy transport towarowy, spedycję i działalność pozatransportową przeznaczył 509 mln zł. W transporcie lotniczym największym inwestorem był szwajcarski SAirLines Europe, który do 2009 r. posiadał znaczące udziały w PLL LOT. Listę dziewięciu największych inwestorów zamyka Veolia, zaangażowana przede wszystkim w przejmowanie sporej grupy przedsiębiorstw samochodowego transportu pasażerskiego (tab. 2).

Druga grupa jedenastu nieco mniejszych inwestorów (50–100 mln zł) ma podobny charakter (tab. 3). Są to również koncerny ponadnarodowe, głównie europejskie, ale wniesiony przez nie kapitał w wysokości 700,6 mln złotych stanowi zaledwie 11% nakładów poniesionych przez 140 największych inwestorów. Największym w tej grupie inwestorem jest niemiecki Kühne + Nagel Spedition, którego działalność wykracza znacznie poza spedycję i obejmuje działalność pozatransportową, przeładunek towarów, logistykę i morski transport towarowy (tab. 2). W kolejowy transport towarowy inwestowali: amerykański Rail World (poprzez holenderską spółkę-córkę), indyjski producent stali ArcelorMittal Poland i niemiecki Polzug Intermodal, a w porty lotnicze – austriacki Meinel Airports International. Kilku inwestorów zaangażowało swój kapitał w samochodowy transport towarowy (holenderski H.Z. Transport, niemiecki Rico Internationale

Tabela 2. Najwięksi zagraniczni inwestorzy w polskim transporcie (stan na koniec 2008 r.)

Lp.	Nazwa inwestora	Kraj pochodzenia inwestora	Rok rozpoczęcia inwestycji w Polsce	Przybliżona wartość zainwestowanego kapitału (mln zł)	Działalności	Spółki zależne, prowadzące działalność transportową i pokrewną w Polsce
1	Rail Freight II s.a.r.l. (Bridgepoint)	Wielka Brytania	2008	1500,0	kolejowy transport towarowy, logistyka, spedycja, przeładunek towarów, samochodowy transport towarowy, działalność pozatransportowa	CTL Logistics sp. z o.o. (CTL Logistics SA; CTL Północ sp. z o.o.; CTL Agencja Celna sp. z o.o.; CTL Trans-Port sp. z o.o.; CTL Południe sp. z o.o.; CTL Wagony sp. z o.o.; CTL Chemkol sp. z o.o.; CTL Tankpol sp. z o.o.; CTL Inwestor sp. z o.o.; CTL Maczki Bór sp. z o.o.; CTL Rail sp. z o.o.; X-Train sp. z o.o.; CTL Kolzap sp. z o.o.; CTL Autozap sp. z o.o.)
2	PCC SE (Petro Carbo Chem, spółka europejska <sup>a)</sup> )	Niemcy	2004	1000,0	kolejowy transport towarowy, kolejowy transport pasażerski, udostępnianie infrastruktury kolejowej, magazynowanie, działalność pozatransportowa	PCC Rail SA (PCC Spedkol sp. z o.o.; PCC Cargo SA; PCC Rail Coaltran sp. z o.o.; PCC Śląskie Linie Kolejowe sp. z o.o.; PCC Rail Sea sp. z o.o.; PCC Intermodal SA; PCC Kolchem sp. z o.o.; PCC Port Szczecin sp. z o.o.; PCC Rail Rybnik sp. z o.o.; PCC Rail Infrastruktura SA; PUT Trans PAK sp. z o.o.; Kolej Nadwiślańska sp. z o.o.; Arriva PCC sp. z o.o.)
3	Macquarie Group of Companies	Australia	2001	684,0	przeładunek towarów, magazynowanie	(Deepwater Container Terminal) DCT Gdańsk SA
4	Militzer & Münch International Holding (M&M)	Szwajcaria	1991	509,0	działalność pozatransportowa, samochodowy transport towarowy, spedycja	M&M Polska sp. z o.o. (M&M Service sp. z o.o.; M&M Logistik sp. z o.o.; M&M Air Sea Cargo SA, uprzednio: M&M Air Cargo Service Polska sp. z o.o.)

5	SAirLines Europe B.V. (SAirGroup)	Szwajcaria	1999	276,6	lotniczy transport pasażerski, działalność pozatransportowa	Polskie Linie Lotnicze LOT SA (Euro-LOT SA; Nowy Przewoźnik (Centralwings) sp. z o.o.; WRO-LOT sp. z o.o.)
6	Renaissance Trust LP	Stany Zjednoczone	1995	228,7	przeładunek towarów, magazynowanie	EuroPort Inc. Poland sp. z o.o.
7	International Container Terminal Services Inc.	Filipiny	2003	212,0	przeładunek towarów	BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy sp. z o.o.
8	Dessaport International Corporation Inc.	Kanada	1995	158,2	przeładunek towarów, magazynowanie	EuroPort Inc. Poland sp. z o.o.
9	Veolia Transport Central Europe GmbH	Niemcy (Francja)	1998	131,4 <sup>b</sup>	samochodowy transport pasażerski, przeładunek towarów, magazynowanie, działalność pozatransportowa	Veolia Transport Polska sp. z o.o. (Veolia Transport Warszawa sp. z o.o. w likwidacji; Zakład Komunikacji Miejskiej Tczew sp. z o.o.; Veolia Transport Podkarpacie sp. z o.o.; Veolia Transport Opolszczyzna sp. z o.o.; Veolia Transport Bieszczady sp. z o.o.; Veolia Transport Kujawy sp. z o.o.; Veolia Transport Pomorze sp. z o.o.; Veolia Transport Bielsk Podlaski sp. z o.o.; Veolia Transport Kętrzyn sp. z o.o.)
10	Kühne + Nagel Spedition AG	Niemcy	1994	95,2	spedycja, działalność pozatransportowa, przeładunek towarów, logistyka, morski transport towarowy	Kuehne + Nagel sp. z o.o.; Rentrans Cargo sp. z o.o.
11	Rail World N.V.	Stany Zjednoczone (Holandia)	2003	90,7	kolejowy transport towarowy	Rail Polska sp. z o.o. (dawne: PPUH Koles sp. z o.o.; ZEC-Trans sp. z o.o.)
12	Faure Machet (FM) Logistic Societé Anonyme	Francja	1999	80,8	samochodowy transport towarowy, spedycja, logistyka	FM Mazovia sp. z o.o.; FM Polska sp. z o.o.; FM Jarosty sp. z o.o.; FM Silesia sp. z o.o.
13	H.Z. Transport B.V.	Holandia	1991	80,0	samochodowy transport towarowy	H.Z. Transport Poland sp. z o.o.

Lp.	Nazwa inwestora	Kraj pochodzenia inwestora	Rok rozpoczęcia inwestycji w Polsce	Przybliżona wartość zainwestowanego kapitału (mln zł)	Działalności	Spółki zależne, prowadzące działalność transportową i pokrewną w Polsce
14	Meinl Airports International Ltd	Austria	2008	76,5	port lotniczy	Port Lotniczy Bydgoszcz SA; Mazowiecki Port Lotniczy Sochaczew sp. z o.o.
15	ArcelorMittal Poland SA	Indie	2004	58,6	kolejowy transport towarowy	Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych Kolprem sp. z o.o.; Przemysłowe Towarzystwo Finansowe sp. z o.o.
16	Polzug Intermodal GmbH	Niemcy	1993	53,0	kolejowy transport towarowy, przeładunek towarów	Polzug Intermodal Polska sp. z o.o.
17	Wincanton Trans European Holding B.V.	Holandia	1997	52,8 <sup>c</sup>	logistyka, magazynowanie, samochodowy transport towarowy, działalność pozatransportowa	Wincanton Trans European Polska sp. z o.o.
18	Orbis SA	Francja, Holandia	2000	51,0	samochodowy transport pasażerski, działalność pozatransportowa	Orbis Transport sp. z o.o.; Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Gdańsk sp. z o.o.; Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Tarnobrzeg sp. z o.o.
19	Nijman/Zeetank Holding B.V.	Holandia	1995	50,0	samochodowy transport towarowy, magazynowanie	Nijman/Zeetank International Transport sp. z o.o.
20	Rico Internationale Transporte und Logistik GmbH	Niemcy	1992	50,0	samochodowy transport towarowy	PRP sp. z o.o.
21	BTL AB	Szwecja	1991	49,7	logistyka	Schenker sp. z o.o. (uprzednio: Spedycja Polska – Spedpol sp. z o.o.)
22	Müller – die lila Logistik AG	Niemcy	1997	39,4	logistyka, samochodowy transport towarowy, przeładunek towarów, spedycja, magazynowanie	Müller – die lila Logistik Polska sp. z o.o.
23	OAO Gazprom	Rosja	1993	38,4	eksploatacja gazociągów	System Gazociągów Tranzytowych EuRoPol GAZ SA

24	Jean Schrader	Niemcy	1993	37,5	logistyka	Schrader Internationale Logistic sp. z o.o.
25	Kerstin Schrader	Niemcy	1993	37,5	logistyka	Schrader Internationale Logistic sp. z o.o.
26	VOS Logistics Nederland B.V.	Holandia	1993	32,5	spedycja, logistyka, samochodowy transport towarowy	VOS Cargo Logistics Poland sp. z o.o.; VOS Logistics Polska sp. z o.o.
27	Odra Holding SA	Norwegia	b.d.	29,4	przeładunek towarów, magazynowanie	Euro Terminal sp. z o.o.
28	ARS Altmann AG	Niemcy	1991	29,1	kolejowy transport towarowy, spedycja, logistyka, magazynowanie, działalność pozatransportowa	ARS Altmann Polska sp. z o.o.
29	Panopa Logistik GmbH	Niemcy	1999	28,2	logistyka	Panopa Logistik Polska sp. z o.o.
30	Maersk A/S	Dania	1999	26,0	morski transport towarowy, spedycja, logistyka, działalność pozatransportowa	Maersk Polska sp. z o.o.; APM Global Logistics Poland sp. z o.o. (uprzednio: Maersk Logistics Polska sp. z o.o.)
31	Raben Group B.V.	Holandia	1990	25,8	logistyka, spedycja, samochodowy transport towarowy, działalność pozatransportowa	Raben Transport sp. z o.o.; Raben Logistic sp. z o.o.; Raben Polska sp. z o.o.; Fresh Logistics sp. z o.o.
32	DSV Road Holding A/S	Dania	1989	25,1	spedycja, logistyka	DSV Road sp. z o.o.
33	Nagel Logistik + Beteiligungs GmbH	Niemcy	1998	23,0	samochodowy transport towarowy, logistyka	Nagel Polska sp. z o.o.
34	Arlberger Bergbahnen AG	Austria	1993	19,5	kolejowy transport pasażerski	Sudety Lift sp. z o.o.
35	Deutsche Binnenreederei Holding AG	Niemcy	1993	19,3	towarowy transport żeglugą śródlądową	Odra Lloyd sp. z o.o.
36	Cofital Societé Anonyme	Francja	1997	18,4	przeładunek towarów, magazynowanie	Mostva sp. z o.o.
37	Cortez <sup>d</sup>	Hiszpania	1995	17,5	magazynowanie, działalność pozatransportowa	Logis SA
38	Villanova s.p.a.	Włochy	1994	15,1	magazynowanie, samochodowy transport towarowy, logistyka, działalność pozatransportowa, przeładunek towarów	Sistema Poland sp. z o.o.; Tematrans Poland sp. z o.o.

Lp.	Nazwa inwestora	Kraj pochodzenia inwestora	Rok rozpoczęcia inwestycji w Polsce	Przybliżona wartość zainwestowanego kapitału (mln zł)	Działalności	Spółki zależne, prowadzące działalność transportową i pokrewną w Polsce
39	Fiege Deutschland GmbH & Co. KG	Niemcy	1999	15,0	samochodowy transport towarowy, magazynowanie	Fiege sp. z o.o.
40	IMCL Holdings Ltd	Cypr	1995	12,3	morski transport towarowy	Baltic Container Lines Co Ltd.
41	Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG	Niemcy	1991	12,0	samochodowy transport towarowy, lotniczy transport towarowy, magazynowanie	Hellmann Worldwide Logistics sp. z o.o.
42	DSV Solutions Holding Nordic A/S	Dania	1993	12,0	magazynowanie, samochodowy transport towarowy, działalność pozatransportowa, spedycja	DSV Solutions sp. z o.o.; Frans Maas Polska sp. z o.o.
43	Nichirei Holding Holland B.V.	Holandia (Japonia)	2001	11,8	samochodowy transport towarowy, magazynowanie	Frigo Logistics sp. z o.o.
44	ITM Logistique International Societé Anonyme	Francja	1998	10,5	samochodowy transport towarowy, magazynowanie	ITM Baza Poznańska sp. z o.o.
45	Geodis Societé Anonyme	Francja	1999	10,0	samochodowy transport towarowy, lotniczy transport towarowy, morski transport towarowy	Geodis Logistics Polska sp. z o.o.
46	Ventana Serra s.p.a.	Włochy	1994	9,9	magazynowanie, samochodowy transport towarowy, logistyka, działalność pozatransportowa	Sistema Poland sp. z o.o.
47	Deutsche Post Beteiligungen Holding GmbH	Niemcy	1999	9,9	logistyka, samochodowy transport towarowy	DHL Exel Supply Chain (Poland) sp. z o.o.; Exel Poland sp. z o.o.
48	Glencore Polska sp. z o.o.	Szwajcaria	2004	9,6	przeładunek towarów	Przedsiębiorstwo Usług Portowych Elewator Ewa sp. z o.o.

49	Expeditors International of Washington Inc.	Stany Zjednoczone	1998	9,5	logistyka, spedycja	Expeditors Polska sp. z o.o.
50	Trade Trans Invest a.s. (początkowo: Trade Trans z Austrii)	Słowacja	1990	9,4	spedycja, kolejowy transport towarowy, samochodowy transport towarowy, magazynowanie, działalność pozatransportowa, logistyka	Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade Trans sp. z o.o. (Rentrans Cargo sp. z o.o.; Trade Trans Log sp. z o.o.)
51	C.S. Cargo Polska SA	Czechy	2004	9,2	samochodowy transport towarowy	TSL Unitrans sp. z o.o.
52	Verhoeven Holding Uden B.V.	Holandia	1995	9,0	samochodowy transport towarowy, logistyka, działalność pozatransportowa	Verhoeven Polen sp. z o.o.
53	Caterpillar Logistics Services International N.V.	Holandia (Stany Zjednoczone)	2000	8,9	samochodowy transport towarowy	Caterpillar Logistics Services Polska sp. z o.o.
54	Barbara Lazar	Niemcy	1990	8,0	spedycja, logistyka, magazynowanie, działalność pozatransportowa	Labatra sp. z o.o.
55	Mir Trade AG	Szwajcaria	2004	7,8	przeładunek towarów, spedycja, magazynowanie, działalność pozatransportowa	Mir Trade Polska sp. z o.o.
56	Bruhn Vermoegensverwaltung GmbH	Niemcy	1995	7,7	logistyka, magazynowanie, samochodowy transport towarowy, działalność pozatransportowa	B P Fleet sp. z o.o. (uprzednio: Bruhn Logistics sp. z o.o.)
57	PS Holding GmbH & Co. KG	Niemcy	2001	7,4	samochodowy transport towarowy, spedycja	Paul Schockemöhle Logistics Polska sp. z o.o. (uprzednio: Spedycja i Logistyka Paul Schokemöhle Polska sp. z o.o.)
58	Rhenus Beteiligungen International GmbH	Niemcy	1993	6,8	spedycja	Rhenus Port Logistics sp z o.o. (uprzednio: Rhenus Poland sp. z o.o.)
59	Compagnie d'Affretement et de Transport Soci�� Anonyme	Francja	1994	6,5	logistyka, spedycja, samochodowy transport towarowy	CAT Polska sp. z o.o.
60	Univeg Logistics Poland sp. z o.o.	Belgia	1995	6,3	samochodowy transport towarowy, logistyka	Univeg Trade Poland sp. z o.o.



Lp.	Nazwa inwestora	Kraj pochodzenia inwestora	Rok rozpoczęcia inwestycji w Polsce	Przybliżona wartość zainwestowanego kapitału (mln zł)	Działalności	Spółki zależne, prowadzące działalność transportową i pokrewną w Polsce
61	Mosolf GmbH & Co. KG International Spedition	Niemcy	1997	6,2	przeładunek towarów, magazynowanie	Mostva sp. z o.o.
62	Mirek Lazar	Niemcy	1990	6,0	spedycja, logistyka, magazynowanie, działalność pozatransportowa	Labatra sp. z o.o.
63	Klaudia Janus-Lazar	Niemcy	1990	6,0	spedycja, logistyka, magazynowanie, działalność pozatransportowa	Labatra sp. z o.o.
64	Schuurmans & Van Ginneken B.V.	Holandia	1994	5,8	przeładunek towarów	Westway Terminal Poland sp. z o.o.
65	Hutchison Port Holdings Ltd	Chiny	2005	5,7	przeładunek towarów	Gdynia Container Terminal SA
66	Dominik Clement	Francja	1992	5,7	logistyka	Clement sp. z o.o.
67	Dachser Beteiligungs GmbH	Niemcy	1995	5,4	samochodowy transport towarowy, magazynowanie, przeładunek towarów	Dachser sp. z o.o.
68	Intertransports Centre s.p.a.	Włochy	1993	5,4	samochodowy transport towarowy, spedycja, działalność pozatransportowa	Intertransports-Centre-Polska sp. z o.o.
69	USL Holdings LLC	Stany Zjednoczone	1994	5,0	magazynowanie, samochodowy transport towarowy, działalność pozatransportowa	Wilshire Holding sp. z o.o.
70	Samat Groupe Societé Anonyme	Francja	1998	5,0	samochodowy transport towarowy	Samat Polska sp. z o.o.
71	Express – Interfracht Internationale Spedition GmbH	Austria	1999	5,0	samochodowy transport towarowy	Express Polska sp. z o.o.

72	Fast Lines Belgium N.V.	Belgia	1990	5,0	przeładunek towarów, magazynowanie	Tematrans Poland sp. z o.o.
73	Górażdże Cement SA	Niemcy	1996	4,8	kolejowy transport towarowy, samochodowy transport towarowy, przeładunek towarów, działalność poza transportową	Cemet SA
74	Arriva Polen Holding B.V.	Holandia (Wielka Brytania)	2006	4,5	kolejowy transport pasażerski	Arriva Polska sp. z o.o.
75	Aerfinance plc	Wielka Brytania	2006	4,5	lotniczy transport pasażerski	Direct Fly sp. z o.o.
76	Rosner Holding GmbH	Niemcy	1993	4,5	samochodowy transport towarowy	Spedition Rosner Möbel Transporte sp. z o.o.
77	Gefco Soci��� Anonyme	Francja	1999	4,4	samochodowy transport towarowy, logistyka	Gefco Polska sp. z o.o.
78	ABN Amro Renais- sance Capital N.V.	Belgia	2002	4,3	samochodowy transport towarowy, us��gi kurierskie	Prolog sp. z o.o.
79	Multi Transport und Logistik Holding GmbH	Austria	1998	4,0	spedycja, przeprowadzki, działalność poza transportową, logistyka, samochodowy transport towarowy, magazynowanie	Cargo Partner Spedycja sp. z o.o.; ABC European Air & Sea Cargo sp. z o.o.
80	World Freight Company Ltd	Francja (Wielka Brytania)	1993	4,0	lotniczy transport towarowy	Air Logistics (uprzednio: Chapman Freeborn sp. z o.o.)
81	Kris Joost Callewaert	Belgia	1997	3,9	samochodowy transport towarowy, działalność poza transportową	Krismar sp. z o.o.
82	Girak Garaventa GmbH (Kornuburg)	Austria	1995	3,8	kolejowy transport pasażerski	Kolej Gondolowa – Jaworzyna Krynicka SA
83	Dieter Schroeder	Niemcy	1996	3,8	działalność poza transportową, samochodowy transport towarowy	K. Schroeder sp. z o.o.
84	European Renais- sance Capital II, LP	Stany Zjednoczone	2002	3,6	samochodowy transport towarowy, us��gi kurierskie	Prolog sp. z o.o.

Lp.	Nazwa inwestora	Kraj pochodzenia inwestora	Rok rozpoczęcia inwestycji w Polsce	Przybliżona wartość zainwestowanego kapitału (mln zł)	Działalności	Spółki zależne, prowadzące działalność transportową i pokrewną w Polsce
85	Transplus SARL	Francja	2002	3,4	samochodowy transport towarowy, spedycja	Giraud International Pologne sp. z o.o.
86	Rinnen GmbH & Co. KG International Spedition	Niemcy	1995	3,3	samochodowy transport towarowy	Rinnen Polska sp. z o.o., Spedycja Międzynarodowa
87	Star Chemical Logistic s.p.a.	Włochy	1999	3,2	samochodowy transport towarowy	Star Polska Transport Międzynarodowy sp. z o.o.
88	Knauf sp. z o.o.	Niemcy	1999	3,2	samochodowy transport towarowy, działalność pozatransportowa	Knauf Trans Polska sp. z o.o.
89	Stora Enso Poland SA	Finlandia	1996	3,0	samochodowy transport towarowy, przeładunek towarów	Scantrans sp. z o.o.
90	Ewals Cargo Care Holding B.V.	Holandia	1997	3,0	logistyka, spedycja	Ewals Cargo Polska sp. z o.o.
91	M.Preymesser Beteiligungs GmbH	Niemcy	1997	3,0	magazynowanie, spedycja	M. Preymesser Logistyka sp. z o.o.
92	Horst Beständig	Niemcy	1990	2,8	samochodowy transport towarowy, spedycja, logistyka	Beständig Logistics sp. z o.o.
93	Lafarge Cement SA	Francja	1999	2,8	kolejowy transport towarowy, samochodowy transport towarowy, przeładunek towarów, działalność pozatransportowa	Cemet SA; Lafarge Transport sp. z o.o.
94	Ministerstwo Transportu Lądowo-Morskiego	KRL-D	1987	2,7	morski transport towarowy	Koreańsko-Polskie Towarzystwo Żeglugowe Chopol
95	Adler-Schiffe Betriebsgesellschaft mbH	Niemcy	1994	2,5	pasażerski transport żegluga śródlądowa	Adler Schiffe Polska sp. z o.o.

96	Richard Lawson Auto Logistik GmbH	Niemcy	1993	2,5	samochodowy transport towarowy	Wallenius Wilhelmsen Logistics Poland sp. z o.o.
97	Veolia Transport (KRS: Eurolines SA)	Francja	2004	2,5	samochodowy transport pasażerski	Veolia Eurolines Polska sp. z o.o.
98	NYK Holding Europe B.V.	Holandia (Japonia)	2001	2,4	samochodowy transport towarowy; przeładunek towarów, działalność poza transportową	NYK Logistics Polska sp. z o.o.
99	BFB System Transport og Spedition A/S	Dania	1999	2,3	samochodowy transport towarowy	System Transport sp. z o.o.
100	Kasimir Walter Olejniki	Niemcy	1991	2,2	samochodowy transport towarowy, logistyka, działalność poza transportową	Delta Trans Logistik sp. z o.o.; Delta Trans Transporte sp. z o.o.
101	CJ Automotive Logistics Holding B.V.	Holandia	1991	2,2	samochodowy transport towarowy, magazynowanie, działalność poza transportową	CJ International sp. z o.o.
102	Alfred C. Toepfer International Netherlands B.V.	Holandia	2004	2,2	przeładunek towarów	Przedsiębiorstwo Usług Portowych Elewator Ewa sp. z o.o.
103	Access Business Group International LLC	Stany Zjednoczone	2004	2,2	samochodowy transport towarowy	Access Business Group International Polska sp. z o.o.
104	Lafarge – Kruszywa i Beton sp. z o.o.	Austria, obecnie Francja	1993	2,1	przeładunek towarów	East West Express sp. z o.o.
105	Damian Grimmling	Niemcy	2002	2,1	samochodowy transport towarowy, usługi kurierskie	Prolog sp. z o.o.
106	Stena Line Scandinavia AB	Szwecja	1996	2,1	morski transport pasażerski, działalność poza transportową	Stena Line Polska sp. z o.o.
107	Arriva International (2) Ltd.	Wielka Brytania	2007	2,0	kolejowy transport pasażerski	Arriva PCC sp. z o.o.
108	Faure Machet (FM) Logistic Services	Francja	1999	2,0	samochodowy transport towarowy	FM Varsovia sp. z o.o.

Lp.	Nazwa inwestora	Kraj pochodzenia inwestora	Rok rozpoczęcia inwestycji w Polsce	Przybliżona wartość zainwestowanego kapitału (mln zł)	Działalności	Spółki zależne, prowadzące działalność transportową i pokrewną w Polsce
109	Grupa Żywiec SA	Austria, Holandia	1993	2,0	samochodowy transport towarowy	Trans-Trade-Żywiec sp. z o.o.
110	E.H. Harms GmbH & Co. KG Automobile-Logistics	Niemcy	2002	2,0	usługi związane z obsługą nowych pojazdów, terminal, agencja celna	Autoterminal Śląsk Logistic sp. z o.o.
111	ATG Autotransport-logistic GmbH	Niemcy	2002	2,0	usługi związane z obsługą nowych pojazdów, terminal, agencja celna	Autoterminal Śląsk Logistic sp. z o.o.
112	Hoyer GmbH Internationale Fachspe-dition	Niemcy	1992	2,0	samochodowy transport towarowy	Hoyer Polska sp. z o.o.
113	Lift GmbH	Luksemburg	2002	1,9	samochodowy transport towarowy	Lift Trans sp. z o.o.
114	Intercontainer-Interfrigo Societé Anonyme	Szwajcaria	1991	1,9	kolejowy transport towarowy, spedycja	Polcont sp. z o.o.
115	Hussmann Koxka S.L.	Hiszpania	2002	1,9	magazynowanie	Hussmann Koxka Poland sp. z o.o.
116	Loxxess Polen GmbH	Niemcy	1992	1,8	magazynowanie, spedycja	Loxxess Transteam sp. z o.o.
117	T.M.U. Kraft Beteiligungs GmbH	Niemcy	2005	1,7	samochodowy transport towarowy, spedycja	PL Road Transport Logistic sp. z o.o.
118	Teapark Envestments B.V.	Holandia	1997	1,7	samochodowy transport towarowy	Towarex sp. z o.o.
119	Tabaknatie N.V.	Belgia	1995	1,6	samochodowy transport towarowy, spedycja, logistyka	Tabaknatie Polska sp. z o.o.
120	Grupa Ożarów SA	Irlandia	b.d.	1,6	kolejowy transport towarowy, samochodowy transport towarowy, przeładunek towarów, działalność pozatransportowa	Cemet SA

121	Foodtankers A/B	Szwecja	2000	1,5	samochodowy transport towarowy	Foodtankers Polska sp. z o.o.
122	Belpol International SPRL	Belgia	2003	1,5	samochodowy transport towarowy, spedycja	Belpol Poland sp. z o.o.
123	Panalpina Weltransport (Holding) AG	Szwajcaria	2006	1,5	samochodowy transport towarowy	Panalpina Polska sp. z o.o.
124	Clara Putynkowski	Francja	1992	1,5	logistyka	Clement sp. z o.o.
125	Schnellecke Group AG & Co. KG	Niemcy	1999	1,5	samochodowy transport towarowy, logistyka	Schnellecke Polska sp. z o.o.
126	Pantos Logistics Co. Ltd	Korea Południowa	2005	1,4	samochodowy transport towarowy	Pantos Logistics Poland sp. z o.o.
127	Telemond Holding N.V.	Belgia	2003	1,4	samochodowy transport towarowy	Henschel Engineering Automotive sp. z o.o.
128	Societa Italiana per le Imprese all Estero Simest s.p.a.	Włochy	1999	1,4	samochodowy transport towarowy	Star Polska Transport Międzynarodowy sp. z o.o.
129	Centrum Beheer B.V.	Holandia	1994	1,4	samochodowy transport towarowy	Centrum Road Transport Polska sp. z o.o.
130	Van der Wal Holding B.V.	Holandia	1994	1,3	samochodowy transport towarowy	Van der Wal Polska sp. z o.o.
131	Holland Abra Investment B.V.	Holandia	1990	1,2	samochodowy transport towarowy, działalność pozatransportowa	Interabra Venture sp. z o.o.
132	SIS Internationale Speditions GmbH	Niemcy	2002	1,1	spedycja	SIS & Schaefer Polska sp. z o.o., Spedycja Międzynarodowa
133	Herman Rinnen (junior)	Niemcy	1995	1,1	samochodowy transport towarowy	Rinnen Polska sp. z o.o., Spedycja Międzynarodowa
134	Southern Vectis plc	Wielka Brytania	1994	1,1 <sup>c</sup>	samochodowy transport pasażerski, działalność pozatransportowa	Kaliskie Linie Autobusowe sp. z o.o.; Chełmskie Linie Autobusowe sp. z o.o.
135	DSV Air & Sea Holding A/S	Dania	2004	1,1	spedycja, działalność pozatransportowa	DSV Air & Sea sp. z o.o.
136	Intercars Administration Service	Francja	1991	1,0	samochodowy transport pasażerski	Intercars International France sp. z o.o.

Lp.	Nazwa inwestora	Kraj pochodzenia inwestora	Rok rozpoczęcia inwestycji w Polsce	Przybliżona wartość zainwestowanego kapitału (mln zł)	Działalności	Spółki zależne, prowadzące działalność transportową i pokrewną w Polsce
137	Polsin Private Ltd	Singapur	1991	1,0	logistyka, działalność pozatransportowa	Polsin Overseas Shipping Ltd sp. z o.o.
138	Gunther Erbschwendtner GmbH	Austria	1998	1,0	samochodowy transport towarowy, spedycja	ABS Bonifer Polska sp. z o.o. (uprzednio: ABS Owczarek Spedycja sp. z o.o.)
139	Jens Christian Siig	Dania	1990	1,0	samochodowy transport towarowy	INT Transport Production Wind Energy (działalność gospodarcza osoby fizycznej)
140	Mayer & Co. Beschlage GmbH	Austria	1998	1,0	logistyka	Maco Polska sp. z o.o.

W tabeli nie uwzględniono: (1) spółek z kapitałem zagranicznym, które następnie zostały przejęte przez kapitał polski (np. Polski Express, Zakład Transportu Energetyki ZTiSZE (Warszawa), J. van Vliet Transport (Lusowo), KRK Airport Services, GDN Airport Services, SZZ Airport Services); (2) spółek nieaktywnych (w części zlikwidowanych, w stanie upadłości lub z zawieszoną działalnością) w 2008 r., jak np. Transbud-Masiwa, Baltic Auto Center, MCTI Polska; (3) spółek transportowych należących do niektórych zakładów przemysłowych – ze względu na trudności z określeniem wysokości zainwestowanego kapitału.

b.d. – brak danych;

a – spółki europejskie można zakładać w krajach UE i Europejskiego Obszaru Gospodarczego od 2005 r., są jednak stosunkowo rzadką formą prawną przedsiębiorstw (do marca 2010 r. powstało ogółem 431 spółek, najwięcej w Czechach (170) i w Niemczech (109)). SE może obniżyć koszty prowadzenia transgranicznej działalności gospodarczej;

b – według informacji z Krajowego Rejestru Sądowego, a według ankiet – 102,4 mln zł;

c – według danych PAIIIZ, a według ankiet – 12,4 mln zł;

d – według ankiet, a według bazy HBI Polska 3,4% udziałów wniosła holenderska firma Desario B.V.;

e – udziały otrzymane za wniesiony *know-how*.

Źródło: badania własne, głównie na podstawie (1) bazy HBI Polska; (2) TeleAdreson.pl; (3) Krajowego Rejestru Sądowego (www.infoveriti.pl); (4) PAIIIZ (listy największych inwestorów zagranicznych w Polsce); (5) ankiet.

Transporte und Logistik), czasem w połączeniu ze spedycją, logistyką i przeładunkiem towarów (francuski Faure Machel Logistic, holenderskie Wincanton Trans European Holding i Nijman/Zetant Holding). Załedwie jeden inwestor (obecnie będący własnością francusko-holenderską Orbis SA) zainwestował w samochodowy transport pasażerski i w działalność pozatransportową (tab. 2).

Zbliżoną łączną sumę środków (633 mln zł, tj. 9,9%) zainwestowało dalszych 26 inwestorów (zainwestowany kapitał: 10–49,9 mln zł), częściowo o charakterze ponadnarodowym (np. BTL – inwestor Schenker, OAO Gazprom, Maersk, Raben Group, Nagel Logistik + Beteiligungs), a częściowo o charakterze dużych firm narodowych (np. Müller – die lila Logistik, VOS Logistics Nederland, Odra Holding, ARS Altmann, Panopa Logistic, DSV Road Holding, Arlberger Bergbahnen). Inwestorzy pochodzą z różnych krajów europejskich. Zajmują się, podobnie jak założone przez nich spółki zależne, różnorodną działalnością transportową (tab. 2 i 3).

Tabela 3. Najwięksi zagraniczni inwestorzy w polskim transporcie według wartości inwestycji (stan na koniec 2008 r.)

<b>Zainwestowany kapitał (mln zł)</b>	<b>Liczba inwestorów</b>	<b>Wartość inwestycji (mln zł)</b>	<b>Odsetek inwestycji</b>
Powyżej 100,0	9	4 699,9	73,6
50,0–100,0	11	700,6	11,0
10,0–49,9	25	633,0	9,9
5,0–9,9	27	192,1	3,0
1,0–4,9	68	158,9	2,5
Ogółem	140	6 384,5	100,0

Źródło: jak w tabeli 2.

Wprawdzie liczba mniejszych inwestorów jest znacznie większa, jednak ich procentowy udział w zainwestowanym kapitale zagranicznym gwałtownie maleje (tab. 3). W literaturze zwraca się uwagę na różnice między kapitałochłonnymi inwestycjami firm ponadnarodowych a pracochłonnymi średnich i małych firm (Domański, 2001a), co znajduje potwierdzenie w zebranych materiałach na temat polskiego transportu.

### 4.3. Inwestycje w nowe i istniejące przedsiębiorstwa

Inwestycje kapitału zagranicznego dzieli się na inwestycje w istniejące przedsiębiorstwa i zakłady, określane czasem przez ekonomistów jako inwestycje typu *brownfield*, oraz inwestycje typu *greenfield*<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> S. Luc uważa, że „inwestorzy dysponujący specyficznymi przewagami własnościowymi będą preferowali inwestycje typu *greenfield*, zaś inwestorzy kierujący się strategiami imitującymi, widząc zagrożenie ze strony konkurencji, będą preferowali wzmocnienie zdolności produk-



Do inwestycji typu *brownfield* w niniejszej pracy zaliczamy:

- 1) przejęcia (istniejących przedsiębiorstw i zakładów transportowych przez inwestorów zagranicznych (np. przez Rail Freight II (Bridgepoint), PCC Rail, Rail World), a także fuzje z nimi, na przykład poprzez wniesienie udziałów (np. przez Veolia Eurolines Polska (razem z Firmą Przewozowo-Usługową Sokół) i utworzenie Eurolines Polska) lub zakup akcji/udziałów prywatyzowanych podmiotów (np. przedsiębiorstw PKS i ZKM w Tczewie przez Veolia Transport Central Europe)<sup>17</sup>;
- 2) rozbudowy i modernizacje dotychczasowych zakładów i przedsiębiorstw, zwłaszcza o charakterze infrastrukturalnym (np. BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni);
- 3) rozszerzenie dotychczasowej działalności istniejących zakładów i przedsiębiorstw transportowych (np. przez Orbis Transport);
- 4) wejścia w spółki *joint venture* z istniejącymi przedsiębiorstwami polskimi (np. Kaliskie Linie Autobusowe, Chełmskie Linie Autobusowe).

Nowe przedsiębiorstwa i zakłady uruchamiane przez firmy z kapitałem zagranicznym określane są jako inwestycje typu *greenfield*. W niniejszej pracy nie różniamy między inwestycjami lokalizowanymi na terenach rolniczych, leśnych (określanych czasem jako *greenfield sensu stricto*), poprzemysłowych, czy na przykład na nieużytkach. Ważne, aby nie były zlokalizowane na terenie lub w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego zakładu transportowego będącego własnością tego samego inwestora, czyli nie przybierały charakteru rozbudowy dotychczasowego zakładu (przedsiębiorstwa). Do inwestycji typu *greenfield* zaliczamy:

- 1) działalność transportową lub jej całkowicie odmienny charakter jako nowy rodzaj wykorzystania istniejących obiektów, w przeszłości przeznaczonych do innych celów na przykład przemysłowych, magazynowych itp.
- 2) uruchomienie nowego rodzaju działalności transportowej w miejscu będącym uprzednio lokalizacją innej działalności transportowej lub pozatransportowej, zazwyczaj połączonej z wznoszeniem nowych obiektów w sąsiedztwie;
- 3) budowę nowego obiektu transportowego przez inwestora zagranicznego, samodzielnie lub wspólnie z udziałowcem krajowym;
- 4) dokończenie budowy obiektu przerwanej przez pierwotnego właściciela (najczęściej państwowego), zgodnie z planowanym profilem działalności transportowej.

Większość kapitału zagranicznego (54,5%) została ulokowana w istniejących przedsiębiorstwach i zakładach, około 30,7% w inwestycjach typu *greenfield*, a w odniesieniu do 14,8% inwestycji nie udało się jednoznacznie ustalić ich charakteru. Prawdopodobnie większość z nich ma charakter mieszany, tj. częściowo są to inwestycje w nowe, a częściowo – w istniejące zakłady i przedsiębiorstwa.

---

cyjnych w drodze nabycia firm lub fuzji" (Luc, 2000, s.30). Dobrą dyskusję inwestycji obu typów, fuzji, *joint ventures* i pokrewnych pojęć daje M. Stawicka (2007).

<sup>17</sup> Fuzje i przejęcia, określane w literaturze jako *mergers and acquisitions (M & A)*, w praktyce oznaczają przejęcia, jako że liczba dotychczasowych fuzji jest znikoma (Czermińska i Zysk, 2007).

Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że istnieją bardzo znaczące różnice między poszczególnymi rodzajami działalności transportowej i pokrewnej (tab. 4).

Tabela 4. Inwestycje zagraniczne w podziale na *brownfield* i *greenfield*

Rodzaj działalności	Rodzaj inwestycji	Liczba przedsiębiorstw	Liczba zatrudnionych	Zainwestowany kapitał (zł)	Odsetek kapitału
Transport kolejowy	<i>brownfield</i>	17	5 097	2 558 595 660	93,7
	<i>greenfield</i>	10	474	172 309 308	6,3
	brak danych	3	25	45 000	0,0
Samochodowy transport pasażerski	<i>brownfield</i>	18	3 447	186 107 554	98,7
	<i>greenfield</i>	3	51	1 458 600	0,7
	brak danych	2	34	1 057 000	0,6
Samochodowy transport towarowy	<i>brownfield</i>	16	1 741	58 935 246	21,4
	<i>greenfield</i>	39	2 949	133 569 860	48,4
	brak danych	46	2 442	83 410 772	30,2
Żegluga morska i śródlądowa	<i>brownfield</i>	0	0	0	0,0
	<i>greenfield</i>	3	32	22 111 400	54,4
	brak danych	16	207	18 527 950	45,6
Transport lotniczy i usługi lotniskowe	<i>brownfield</i>	7	4 144	356 587 088	98,5
	<i>greenfield</i>	1	400	5 000 000	1,4
	brak danych	1	12	22 500	0,1
Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie	<i>brownfield</i>	25	3 682	341 122 672	12,4
	<i>greenfield</i>	77	9 046	1 619 958 648	58,8
	brak danych	82	15 543	792 481 151	28,8
Działalność mieszana i pozostała	<i>brownfield</i>	2	57	17 570 000	23,5
	<i>greenfield</i>	5	158	4 524 000	6,0
	brak danych	4	615	52 800 000	70,5
Działalności ogółem	<i>brownfield</i>	85	18 168	3 518 918 220	54,5
	<i>greenfield</i>	138	13 110	1 958 631 816	30,7
	brak danych	154	18 878	948 344 373	14,8
Razem		377	50 156	6 425 894 409	×

W transporcie kolejowym ogromna większość (93,7%) kapitału zagranicznego została skierowana na przejęcia istniejących firm prywatnych i państwowych (np. przez Rail Freight II (Bridgepoint), PCC Rail, ArcelorMittal Poland, częściowo przez Rail World), co należy wiązać z relatywnie dobrze rozwiniętą w warunkach polskich w przeszłości gałęzią transportu, ale też wysoce dochodową działalnością, jaką są przewozy ładunków. Rynek kolejowych przewozów towarowych (w odróżnieniu od przewozów pasażerskich) został w Polsce od 2002 r. częściowo zliberalizowany, co zachęcało zagranicznych inwestorów do zakupu akcji i udziałów. Inwestycje typu *greenfield* jest nie tylko mniej, ale przede wszystkim są znacznie mniej kapitałochłonne (6,3%). Większość z nich stanowią nakłady poniesione na kolejowe przewozy ładunków (przez Raillog, częściowo Rail World,

Polzug Intermodal), a zdecydowanie mniej nakładów przeznaczono na kolejowe przewozy osób (przez PCC Rail, Arriva, Arlberger Bergbahnen, Girak Garaventa).

Jeszcze większy jest udział inwestycji typu *brownfield* w samochodowym transporcie pasażerskim (98,7%). Są to przede wszystkim inwestycje w przejęcia kilkunastu przedsiębiorstw PKS i Zakładu Komunikacji Miejskiej w Tczewie przez Veolia Transport Central Europe, trzy znaczące inwestycje Orbisu i powstanie dwóch (Kaliskie Linie Autobusowe i Chełmskie Linie Autobusowe) *joint ventures* z Southern Vectis (Taylor i Ciechański, 2007, 2008a, b, c, 2009, 2010b, c, d). Pozostałe niewielkie inwestycje *greenfield* obejmują m.in. utworzenie międzynarodowego przewoźnika autobusowego (Polka Service), czy wniesienie amerykańskich udziałów do Lubelskiej Korporacji Komunikacyjnej.

Zupełnie odmienna sytuacja występuje w samochodowym transporcie towarowym. Liczba inwestycji (101) jest znacznie większa, ale przeciętna ich wartość zdecydowanie mniejsza. Prawie połowa nakładów kapitałowych (48,4%) została przeznaczona na nowe inwestycje w przedsiębiorstwa drogowego przewozu ładunków. Do większych (powyżej 5 mln zł każda) inwestycji typu *greenfield* można zaliczyć utworzenie firm: H.Z. Transport Poland, Verhoeven Polen, Paul Schockemöhle Logistics Polska, Intertransports-Centre-Polska, Samat Polska, Fast Logistics, Tematrans Poland. Do inwestycji typu *brownfield*, na które poniesiono 21,4% nakładów, należą m.in. VOS Logistics Polska i TSL Unitrans, zaś charakteru pozostałych 30,2% inwestycji nie udało się ustalić. Należą do nich między innymi takie firmy jak PRP we Wrocławiu, czy Caterpillar Logistics Services Polska. Kraj nasz, ze względu na swoje położenie geograficzne, relatywnie tańszą siłę roboczą i dobrą znajomość rynku wschodniego, stał się atrakcyjnym miejscem lokalizacji firm transportowych, zaangażowanych w dużym stopniu w przewozy do i z krajów Europy Środkowo-Wschodniej.

W transporcie morskim i żegludze śródlądowej 54,4% nakładów pochłonęły trzy przedsiębiorstwa typu *greenfield*: Odra Lloyd (19,3 mln zł), Wilhemsen Ship Service i – pochodzące jeszcze z czasów PRL – Koreańsko-Polskie Towarzystwo Żeglugowe Chopol. Charakteru pozostałych inwestycji, na które przypada łącznie 45,6% nakładów, nie udało się ustalić. Niemniej, wszystkie z wyjątkiem Baltic Container Lines, są niewielkimi inwestycjami.

W transporcie lotniczym i usługach lotniskowych 98,5% stanowią inwestycje typu *brownfield*. Najwięcej nakładów pochłonął zakup akcji/udziałów PLL LOT i ich spółki zależnej – EuroLOT przez SAirLines, a następnie niedawne inwestycje Meinl Airports International w Porcie Lotniczym Bydgoszcz i – dużo mniejsze – w Mazowieckim Porcie Lotniczym w Sochaczewie.

Przeładunki towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie należały do niedawna do wyjątkowo zaniedbanych rodzajów działalności w Polsce<sup>18</sup>: brakowało przede wszystkim bardziej wyrafinowanych rozwiązań logistycznych. Jest zatem zrozumiałe, że – zgodnie ze światowymi tendencjami – większość (58,8%) stanowią inwestycje typu *greenfield*, związane z dynamicznym rozwojem nowych krajowych

<sup>18</sup> Do 1989 r. częściowym ich substytutem był pozostający w gestii przedsiębiorstw nieźle rozwinięty samochodowy transport zakładowy (branżowy). Zazwyczaj jednak park samochodowy był mało wykorzystywany i służył wyłącznie potrzebom przewozowym macierzystych przedsiębiorstw.

i regionalnych centrów logistycznych, dystrybucyjnych, tworzeniem powierzchni magazynowych, a także powstawaniem inwestycji suprastrukturalnych. Same usługi natomiast stają się coraz bardziej zdywersyfikowane i globalne<sup>19</sup>.

Do największych nowo powstałych firm działu zaliczyć można m.in.: Deepwater Container Terminal Gdańsk, M&M (Militzer & Münch) Polska w Warszawie, Schrader Internationale Logistic w Poznaniu, Nijman/Zeetank International Transport w Sandomierzu, Müller – die lila Logistik Polska w Gliwicach, FM Mazovia w Tomaszowie Mazowieckim, FM Jarosty w Moszczenicy-Jarostach, Nagel Polska w Wolsztynie, Labatra w Orzeszu, Sistema Poland w Tychach, Hellmann Worldwide Logistics w Raszynie, Geodis Logistics Polska w Raszynie. Podobnie szeroki profil działalności reprezentują przedsiębiorstwa typu *brownfield*, na przykład BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni, Euro-Terminal w Świnoujściu, Przedsiębiorstwo Usług Portowych Elewator Ewa w Szczecinie, ARS Altmann Polska w Legionowie, DSV Road w Pruszkowie, na które przeznaczono ogółem 12,4% nakładów. Nie udało się ustalić charakteru inwestycji części (28,8%) firm – przykładem mogą być Frigo Logistics w Żninie, Panopa Logistik Polska w Swarzędzu, ITM Baza Poznańska, Kuehne + Nagel oraz Raben Polska w Gądkach, Wincanton Polska w Piasecznie czy Maersk Polska, Schenker i DSV Solutions, wszystkie trzy w Warszawie. Nakłady inwestorów zagranicznych w każdej z wymienionych firm przekroczyły, czasem znacznie, 10 mln złotych.

Zaledwie 11 przedsiębiorstw prowadzi działalność mieszaną i pozostałą. Pięć z nich jest inwestycjami typu *greenfield*, ale łączne nakłady na nie sięgają zaledwie 6%. Dwie inwestycje mają charakter *brownfield*, jedyną liczącą się jest jednak firma Logis z Rawy Mazowieckiej, zajmująca się magazynowaniem i działalnością pozatransportową. Na obie firmy przypada łącznie 23,5% nakładów. Cztery pozostałe firmy skupiły 70,5% nakładów inwestycyjnych (tab. 3). Największe z nich – to System Gazociągów Tranzytowych EuRoPol GAZ oraz firma Prolog z Wrześni.

Rozróżnienie między inwestycjami typu *greenfield* oraz w istniejące przedsiębiorstwa i zakłady jest istotne: zazwyczaj nowe, jako bardziej nowoczesne, charakteryzuje znacznie wyższa wydajność pracy i zdecydowanie mniejsze zatrudnienie.

#### 4.4. Przedsiębiorstwa przejęte przez polskich inwestorów, likwidowane i przewidziane do prywatyzacji

##### 4.4.1. Przedsiębiorstwa przejęte przez polskich inwestorów

Przynajmniej kilkanaście przedsiębiorstw, posiadających w przeszłości kapitał zagraniczny, w 2008 r. było wyłączną własnością polskich inwestorów. Podmiotami z kapitałem rodzimym, które odkupywały akcje/udziały inwestora

<sup>19</sup> O zaniedbaniach w zakresie przeładunku towarów i logistyki świadczy fakt, że jeszcze około 2005 r. 45% kontenerów transportowanych do i z Polski drogą morską przeładowywanych było w Hamburgu, Bremerhaven i Rotterdamie. Pośrednio tłumaczy to sens i potrzebę znaczących inwestycji infrastrukturalnych w polskich portach morskich, przede wszystkim w Gdańsku i Gdyni.

zagranicznego, na ogół byli polscy partnerzy w spółkach *joint venture*, rzadziej zupełnie nowi inwestorzy.

O ile wiadomo, do 2008 r. największą firmą (kapitał 19,2 mln zł) transportową przejętą przez polskich inwestorów był Polski Express. Był on inwestycją typu *greenfield*. Założony w 1994 r. podjął konkurencję w skali ogólnopolskiej, nie tylko z PKS, ale również z PKP. Firma przeniosła do Polski doświadczenia brytyjskiej National Express Group (NEG), której była własnością. Wprowadziła autobusowe połączenia na średnie i duże odległości – między Warszawą a Gdańskiem i Gdynią, Białymstokiem, Lublinem, Łodzią, Krakowem, Wrocławiem i Poznaniem, a także Bydgoszczą. W 1996 r. połączenie do Lublina wydłużono do Rzeszowa, a na linii bydgoskiej pojawiły się autobusy do Szczecina i Kołobrzegu. Rok później pojawiła się sezonowa linia z Warszawy do Krynicy Morskiej, a w 2001 r. uruchomiono połączenia Warszawy z Wrocławiem. Kolejny etap ekspansji przewoźnika miał miejsce w 2003 r., kiedy uruchomiono połączenia Warszawy z Ustką (sezonowe), Gorzowem Wielkopolskim i Kudową-Zdrojem. Ponadto Łódź uzyskała stałe połączenie z Gdynią i sezonowe z Krynica Morską. Niestety część tych połączeń, zwłaszcza w kierunku Wrocławia i Kudowy-Zdroju, nie cieszyła się wystarczającą frekwencją pasażerów i przedsiębiorstwo zrezygnowało z ich obsługi. Sieć połączeń wielokrotnie ulegała zmianom ([www.polskiexpress.pl](http://www.polskiexpress.pl); Taylor i Ciechański, 2007). Polski Express działał korzystając z własnych środków, jedynie zakup nowego taboru był finansowany częściowo poprzez leasing walutowy. Na początku lat 2000. firma została przejęta przez dwójkę polskich inwestorów, którzy jednak nie zapewniają jej wystarczających warunków do rozwoju. Przewoźnik od kilku lat przeżywa bardzo poważne trudności ekonomiczne, trudno zatem prognozować jego przyszłość<sup>20</sup>.

Pozostałe firmy przejęte przez rodzimy kapitał są dużo mniejsze. W Olsztynie, poza spółkami wywodzącymi się z przedsiębiorstw komunalnych, istnieje Olsztyńska Korporacja, będąca do 2006 r. spółką miejscowego MPK i Polskiej Sieci Autobusowej. Ta ostatnia była własnością kapitału amerykańskiego, który odsprzedał później swoje udziały czterem osobom fizycznym. W ten sposób powstało Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „Okejka” (Taylor i Ciechański, 2008c, 2009).

Kapitał obcy wycofał się również z kilku niewielkich przedsiębiorstw samochodowego transportu drogowego i spedycji, odsprzedażąc swoje udziały często polskim partnerom. Tak było w przypadku Hansa-Messe-Speed z Poznania (firma sprzedana w 2004 r., ale wyjątkowo osobie niebędącej partnerem), Jeuro Poland z Warszawy (2004), Transitpoland (poprzednio: Uniontransit) z Łodzi (2006), Zakładu Transportowo-Remontowego Trans-Rem ze Świecia (2006), Zakładu Transportu Energetyki ZTiSZE z Warszawy (2007), J. Van Vliet Transport z Luso-wa k. Poznania (2007). W tej ostatniej firmie udział inwestora zagranicznego – Eurotransport Logistics był zaledwie symboliczny.

Kapitał amerykański (Amceco International Corporation) odsprzedawał stopniowo do 2005 r. swoje 29,7% udziałów w Expolco-Transped w Gdyni, firmie zajmującej się spedycją, morskim transportem towarowym, samochodowym transportem towarowym i działalnością pozatransportową. Po kilku zmianach

<sup>20</sup> Ostatecznie w listopadzie 2008 r. przewoźnik zawiesił połączenia, a jego konto zajął komornik. W 2010 r. firma już nie istniała, o czym świadczy brak wpisu w KRS.

własnościowych, obecnym właścicielem został PEKAES SA. Również inna firma założona na początku lat 1990. stała się wyłączną własnością rodzimych inwestorów. Zarejestrowana w Katowicach Spedycja-Rentrans zajmuje się kolejowym transportem towarowym, transportem ładunków żeglugą morską i śródlądową, przeładunkami towarów, samochodowym transportem towarowym i działalnością pozatransportową. Mniejszościowe udziały (43%) austriackiego Spedition Trade Trans Holding zostały w 2006 r. przejęte przez trzech polskich udziałowców, a w 2007 r. cała firma stała się własnością dwóch z nich.

Od 1999 r. kapitał szwajcarski, który nabył część akcji PLL LOT, stał się 50% udziałowcem czterech spółek zajmujących się obsługą lotniskową i obsługą naziemną samolotów. W 2005 r. odsprzedał udziały w trzech spośród nich – KRK Airport Services w Krakowie, GDN Airport Services w Gdańsku i SZZ Airport Services w Goleniowie dotychczasowemu partnerowi PP Polskie Porty Lotnicze.

Wszystkie wyżej wymienione przedsiębiorstwa wywarły niewątpliwie pewien wpływ na zmiany w polskim transporcie, jednak jako nieposiadające kapitału zagranicznego w 2008 r., nie były przedmiotem dalszych obliczeń i analiz.

#### 4.4.2. Przedsiębiorstwa zlikwidowane i skonsolidowane

Co najmniej kilkadziesiąt różnorodnych przedsiębiorstw transportowych z kapitałem zagranicznym zostało w Polsce zlikwidowanych. Zamknięcie może oznaczać całkowite zaprzestanie działalności inwestora w Polsce (potwierdzeniem jest brak podmiotu w bazie KRS), może też oznaczać przeniesienie w ramach tej samej miejscowości, rzadziej na dużą odległość. Przynajmniej w kilku przypadkach likwidacja związana jest z konsolidacją (skoncentrowaniem) działalności w mniejszej liczbie spółek.

Dwie konsolidacje zasługują na uwagę. Pierwsza dotyczy dwóch przedsiębiorstw kolejowego transportu towarowego – PPUH Kolex z Włosienicy k. Oświęcimia i ZEC Trans z Wrocławia, które w 2004 r. (rok po przejęciu przez nowego inwestora) zostały włączone do Rail Polska stając się jednocześnie jej oddziałami regionalnymi.

Druga konsolidacja dotyczy dwunastu spółek, w których niemal całość udziałów (92,6–100%) stopniowo stawała się własnością Veolia Transport Polska. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Connex Łańcut (po 7 latach od przejęcia) i Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Connex Mielec (po 4 latach) zostały włączone w 2007 r. do Veolia Transport Podkarpacie w Sędziszowie Małopolskim. Z kolei w 2008 r. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Connex Kędzierzyn-Koźle (po 6 latach) stało się częścią Veolia Transport Opolszczyzna w Prudniku, zaś Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Connex Brzozów (po 5 latach) i Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Connex Gorlice (po 4 latach) zostały włączone do Veolia Transport Bieszczady w Sanoku. Również w 2008 r. Veolia Transport Tczew i Veolia Transport Gdynia stworzyły spółkę Veolia Transport Pomorze, zaś Veolia Transport Kołobrzeg i Veolia Trans-



port Toruń połączyły się w spółkę Veolia Transport Kujawy. W następstwie konsolidacji zamiast dwunastu powstało pięć nowych przedsiębiorstw<sup>21</sup>.

Inna spółka – Connex Koleje Polskie, w której inwestorem była również Veolia Transport Polska, została zlikwidowana. Prawdopodobną przyczyną było cofnięcie jej w 2003 r., jeszcze przed uprawomocnieniem, ponadregionalnej koncesji na przewóz pasażerów pod naciskiem związków zawodowych działających w PKP (Taylor i Ciechański, 2005, s. 166).

Przedsiębiorstwa skonsolidowane analizowane są w nowych strukturach organizacyjnych, natomiast ostatecznie zlikwidowane – nie są przedmiotem dalszych badań w niniejszej pracy.

#### 4.4.3. Przedsiębiorstwa przewidziane do prywatyzacji

W pierwszych 10 latach transformacji systemowej jednym z ważniejszych czynników atrakcyjności Polski dla BIZ były procesy prywatyzacji, rozumiane jako przekształcenia dotychczasowej własności państwowej we własność prywatną. Przybierają one różne formy, zachodzą ze zmienną siłą w poszczególnych gałęziach transportu i mają różną skalę przestrzenną (Jaworek, 2006). Po 2000 r. wzrósł natomiast udział inwestycji typu *greenfield*. Częściowo zmieniło się również branżowe zainteresowanie kapitału obcego: o ile na początku najbardziej atrakcyjnym sektorem lokowania kapitału był przemysł, o tyle od drugiej połowy lat 1990. stały się nim szeroko pojmowane usługi (Domański, 2010). W ostatnich kilku latach na znaczeniu zyskuje m.in. transport (Weresa, 2008).

Lista planowanych projektów prywatyzacyjnych Ministerstwa Skarbu Państwa na lata 2008–2011 w działach „Transport i spedycja” oraz „Żegluga i porty” obejmuje łącznie 93 pozycje ([www.msp.gov.pl](http://www.msp.gov.pl)). Wśród nich największy udział (około 82%) mają przedsiębiorstwa wywodzące się z PKS, zresztą niektóre w międzyczasie już sprywatyzowane. Pozostałe rodzaje reprezentowane są przez pojedyncze firmy: samochodowego transportu towarowego (4), spedycyjne (2), usług portowych, zarząd portu morskiego, przedsiębiorstwa żeglugowe, połowowe, takśówkowe. Najciekawsze projekty obejmują zamierzenia prywatyzacyjne PLL LOT i czterech przedsiębiorstw żeglugowych: Polskich Linii Oceanicznych, Polskiej Żeglugi Morskiej, Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i Żeglugi Szczecińskiej.

Niewątpliwie znaczna część wspomnianych projektów prywatyzacyjnych może zainteresować inwestorów zagranicznych, jednak w harmonogramie prywatyzacyjnym MSP występują znaczne opóźnienia, co może wiązać się z niekorzystnymi warunkami pozyskiwania kapitału obcego, wynikającymi z ogólnoświatowej recesji gospodarczej. Do chwili obecnej niektóre zamierzenia prywatyzacyjne z 2008 r. nie doczekały się jeszcze realizacji, dlatego nie są przedmiotem dalszych rozważań.

<sup>21</sup> W 2010 r. spółki zostały skonsolidowane do jednego przedsiębiorstwa Veolia Transport. Obecnie są jego zakładami.

## 5. OKRES ROZPOCZĘCIA INWESTYCJI W POLSCE

---

Część inwestorów, która zdecydowała się na założenie swojej firmy w Polsce ma długą historię w kraju pochodzenia, niejednokrotnie sięgającą XIX w. Dotyczy to przede wszystkim niektórych rodzinnych firm inwestorów europejskich, takich jak MacAndrews & Company (1850)<sup>22</sup>, Hellmann Worldwide Logistics (1871), Fiege (1873), Militzer & Münch (1880), Kühne + Nagel (1890), Maersk (1904). Z okresu międzywojennego pochodzą na przykład Dachser (1930), Raben (1931), Nagel (1935), czy Schrader (1938). Ekspansja międzynarodowa najprężniejszych z nich zaczynała się już w latach 1950.<sup>23</sup>, wyraźne przyspieszenie notujemy natomiast w połowie lat 1980., a więc w okresie kiedy ustrój polityczno-gospodarczy w Polsce nie sprzyjał napływowi obcego kapitału. Zresztą Polska nie była wyjątkiem wśród ówczesnych krajów socjalistycznych (Marinova i Marinov, red., 2003).

Przed rokiem 1989 powstało u nas zaledwie kilka firm transportowych z kapitałem obcym, zaś do roku 1990 łącznie ich ogólna liczba wzrosła do 29 (czyli 8,79% wszystkich badanych firm – por. tab. 5, ryc. 2). Najdłuższą historię wśród badanych ma Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka założona w Gdyni już w 1930 r. przez brytyjską MacAndrews & Company, a zajmująca się frachtem morskim. W 1992 r. założyła ona spółkę-córkę Baltavia Przedsiębiorstwo Spedycyjne. Do 2006 r. PZKB była własnością United Baltic Corporation.

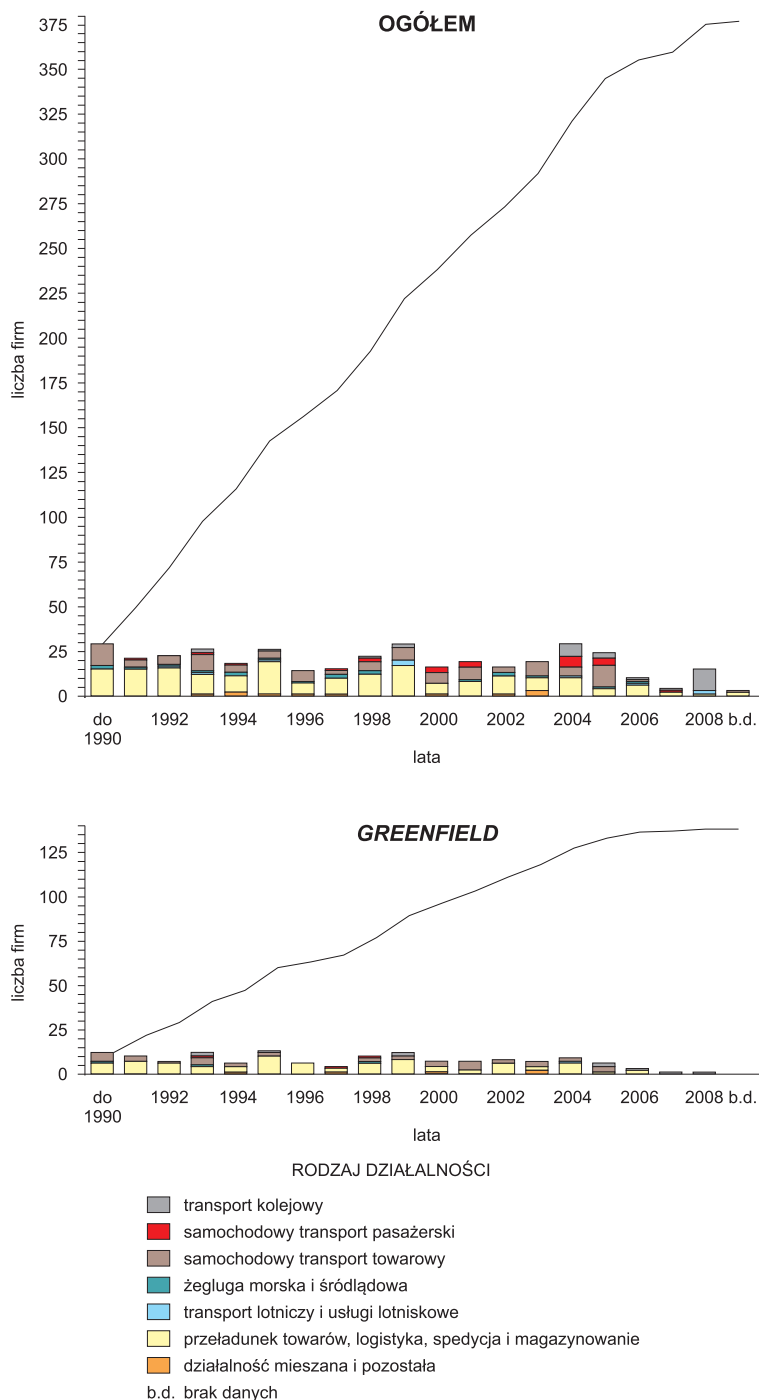
Również w Gdyni, prawdopodobnie rok po zakończeniu II wojny światowej, powstała niewielka spółka Spedrapid, trudniąca się spedycją, kolejowymi i drogowymi przewozami ładunków, a będąca prywatną własnością kapitału czeskiego. W Gdyni mieści się także siedziba Koreańsko-Polskiego Towarzystwa Żeglugowego Chopol założonego dopiero w 1987 r. i będącego swoistym *joint venture* kapitału państwowo-prywatnego.

---

<sup>22</sup> Założona w 1770 r. firma początkowo zajmowała się handlem, a od 1850 r. również żegluga morską. Następnie ewoluowała od przedsiębiorstwa żeglugowego do multimodalnego. Obecnie prowadzi działalność transportową na Wyspach Brytyjskich, Półwyspie Iberyjskim, w Holandii, Polsce, Skandynawii i Rosji. MacAndrews wchodzi w skład Grupy CMA CGM, jednego z największych armatorów kontenerowych na świecie.

<sup>23</sup> Nie oznacza to, że BIZ nie obserwowano znacznie wcześniej (Stawicka, 2007, s. 29).





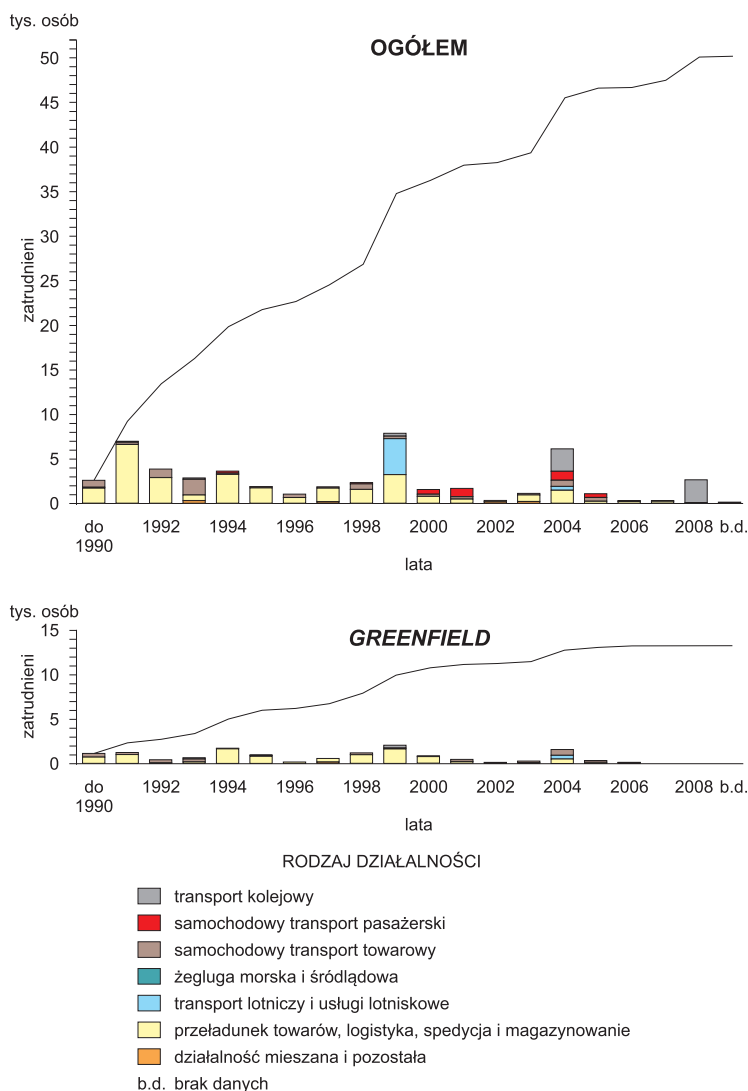
Ryc. 2. Liczba firm transportowych (ogółem i typu *greenfield*) według roku rozpoczęcia inwestycji i rodzaju działalności

Tabela 5. Inwestycje zagraniczne ogółem według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia w podziale wojewódzkim (%)

Województwo	Do 1990	1991–1995	1996–2000	2001–2005	Po 2006	Brak danych	Razem
Dolnośląskie	–	0,91	2,42	0,61	0,30	–	4,24
Kujawsko-pomorskie	–	–	–	0,61	0,30	–	0,91
Lubelskie	–	0,30	1,21	–	–	–	1,52
Lubuskie	0,91	0,91	0,30	2,73	0,30	–	5,15
Łódzkie	0,61	1,52	2,42	0,91	–	–	5,45
Małopolskie	–	0,61	0,61	1,52	–	–	2,73
Mazowieckie	1,52	11,21	11,82	7,88	1,82	0,30	34,55
Opolskie	–	0,61	0,30	0,30	–	–	1,21
Podkarpackie	–	–	–	–	–	–	–
Podlaskie	0,30	–	0,61	0,30	–	–	1,21
Pomorskie	1,21	4,85	2,12	4,24	0,91	0,30	13,64
Śląskie	0,91	3,03	2,12	3,33	0,30	–	9,70
Świętokrzyskie	–	0,61	–	0,30	–	–	0,91
Warmińsko-mazurskie	–	–	–	0,30	–	0,30	0,61
Wielkopolskie	1,82	4,24	1,52	2,73	0,30	–	10,61
Zachodniopomorskie	1,52	3,03	1,52	1,21	0,30	0,30	7,88
Ogółem	8,79	31,82	26,97	26,97	4,55	1,21	100,00

Znaczna liberalizacja ustawodawstwa w 1988 r. spowodowała wzrost zainteresowania inwestycjami zagranicznymi w Polsce. Już w 1989 r., a zwłaszcza w 1990 r., powstało kilka liczących się firm logistycznych (m.in. DSV Road w Pruszkowie, Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade Trans w Warszawie, Labatra w Orzeszu, Raben w Gądkach, Albatros Poland w Poznaniu, Beständig Logistics w Słupcy, Fast Terminals w Szczecinie) i mniejszych firm drogowego transportu ciężarowego (Interabra Venture w Łodzi, INT Transport Production Wind Energy w Barlinku i kilka innych). W większości były to nowo powstałe firmy (tab. 6, ryc. 2), od razu zakładane jako spółki prawa handlowego, a nie przedsiębiorstwa polonijne, chociaż udział kapitału polonijnego w części z nich jest widoczny.

Firmy te zatrudniały łącznie ponad 2560 pracowników (ponad 6% ogółu, 2008 r.), przy czym – co ciekawe – udział ten w nowo uruchamianych przedsiębiorstwach był nieco wyższy (ponad 8% ogółu – por. tab. 7 i 8, ryc. 3). Charakterystyczny był również stosunkowo niewielki kapitał zainwestowany w początkowym okresie, tj. do 1990 r. łącznie: ogółem 81 mln zł (zaledwie 1,28% całkowitego zainwestowanego kapitału, a 2,7% wszystkich inwestycji typu *greenfield* – por. tab. 9 i 10, ryc. 4). Znikomą wielkość zainwestowanego kapitału można tłumaczyć wstępnym etapem transformacji gospodarki od nakazowo-rozdziałczej do rynkowej i związanymi z tym procesem obawami potencjalnych inwestorów.



Ryc. 3. Zatrudnieni w firmach transportowych (ogółem i typu *greenfield*) według roku rozpoczęcia inwestycji i rodzaju działalności

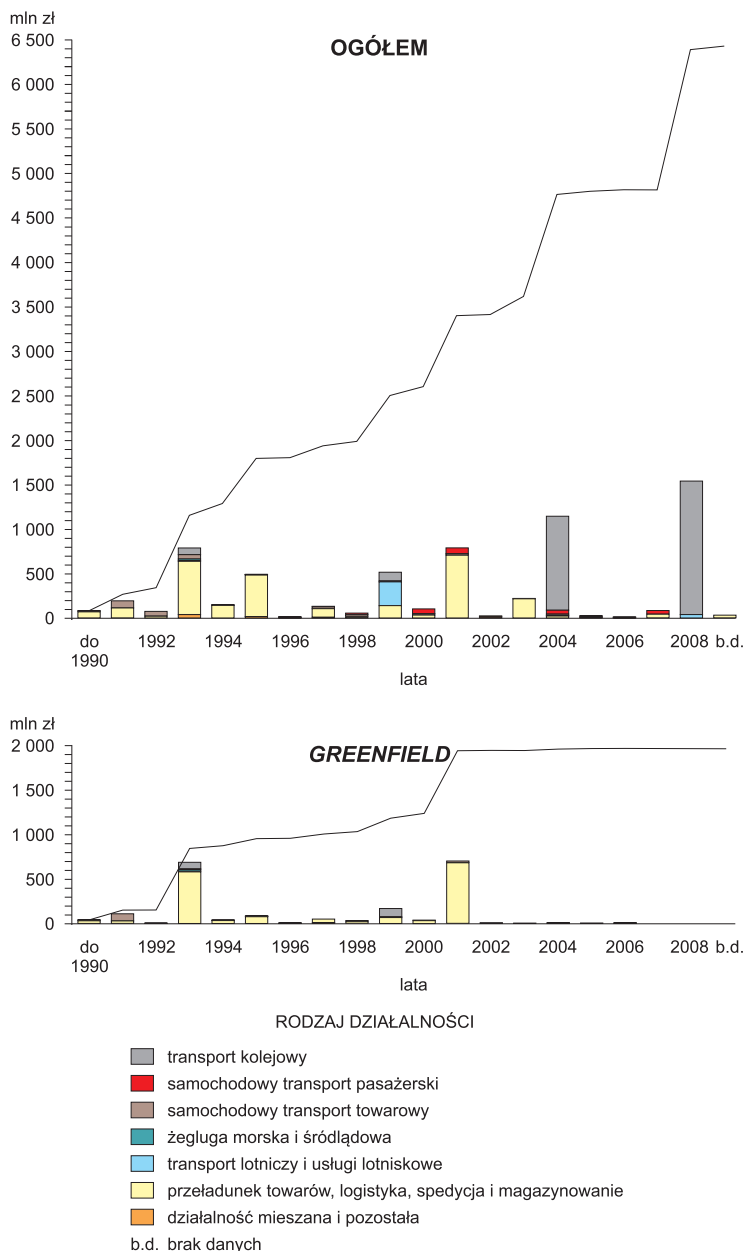
Warto również zwrócić uwagę, że do 1990 r. w połowie województw nie było żadnych inwestycji zagranicznych w polskim transporcie.

W latach 1991–1995 przybyło łącznie 113 (co stanowi 31,82% ogółu) firm transportowych z kapitałem zagranicznym (tab. 5, ryc. 2), czyli średnio rocznie po prawie 23 nowe przedsiębiorstwa. Jeszcze większy jest udział tego okresu w inwestycjach typu *greenfield* (34,11%). Podobnie jak poprzednio, największą liczbę inwestycji obserwujemy w przeładunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu (69, w tym 30 typu *greenfield*) oraz w samochodowym trans-

Tabela 6. Inwestycje zagraniczne typu *greenfield* w firmy niezależne według liczby przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia w podziale wojewódzkim (%)

Województwo	Do 1990	1991–1995	1996–2000	2001–2005	Po 2006	Brak danych	Razem
Dolnośląskie	–	1,55	2,33	–	–	–	3,88
Kujawsko-pomorskie	–	–	–	–	–	–	–
Lubelskie	–	0,78	2,33	–	–	–	3,10
Lubuskie	–	0,78	–	5,43	–	–	6,20
Łódzkie	0,78	1,55	5,43	2,33	–	–	10,08
Małopolskie	–	0,78	0,78	2,33	–	–	3,88
Mazowieckie	2,33	16,28	10,08	10,08	2,33	–	41,09
Opolskie	–	0,78	–	0,78	–	–	1,55
Podkarpackie	–	–	–	–	–	–	–
Podlaskie	0,78	–	0,78	0,77	–	–	2,32
Pomorskie	0,78	–	0,78	0,77	–	–	2,32
Śląskie	0,78	3,10	0,78	1,55	–	–	6,20
Świętokrzyskie	–	1,55	–	–	–	–	1,55
Warmińsko-mazurskie	–	–	–	–	–	–	–
Wielkopolskie	1,55	2,33	1,55	2,33	–	–	7,75
Zachodniopomorskie	2,33	4,65	2,33	0,78	–	–	10,08
Ogółem	9,30	34,11	27,13	27,13	2,33	–	100,00

porcie towarowym (26, w tym 12 typu *greenfield*). W pierwszym z wymienionych rodzajów działalności na uwagę zasługują przede wszystkim: szwajcarski Militzer & Münch (wiele oddziałów, centrala w Warszawie), amerykańsko-kanadyjski EuroPort w Gdańsku, niemieckie: Kuehne + Nagel w Gądkach, Schraeder w Poznaniu, Dachser w Strykowie, Hellmann Worldwide Logistics w Raszyń, B.P. Fleet (Bruhn Logistics) w Błoniu, ARS Altmann Polska w Legionowie i Schenker w Warszawie (ten ostatni poprzez szwedzkie BTL AB), holenderskie: Nijman/Zeetank International Transport w Sandomierzu i Raben (nowa inwestycja) w Gądkach, francuskie: FM Polska w Mszczonowie i CAT Polska w Warszawie, włoskie Sistema Poland w Tychach, belgijskie Univeg Trade Poland w Żabiej Woli, duńskie APM Global Logistics Poland (Maersk Logistics) w Warszawie. Jako największe założone w omawianym okresie firmy samochodowego transportu towarowego należy wymienić holenderskie H.Z.Transport Poland w Kamienicy Polskiej, VOS Logistics Polska w Warszawie i Verhoeven Polen w Tarnowie Podgórnym oraz niemieckie PRP we Wrocławiu. Poza tym, pojedyncze raczej kapitałochłonne inwestycje obserwujemy w transporcie kolejowym (Polzug Intermodal Polska w Warszawie, Sudety Lift w Szklarskiej Porębie, Kolej Gondolowa – Jaworzyna Krynicka), w żegludze morskiej i śródlądowej (Odra Lloyd w Szczecinie, Baltic Container Lines w Gdyni) oraz wśród pozostałych rodzajów działalności (System Gazociągów Tranzytowych EuRoPol GAZ, Logis w Rawie Mazowieckiej).



Ryc. 4. Zainwestowany kapitał w firmach transportowych (ogółem i typu *greenfield*) według roku rozpoczęcia inwestycji i rodzaju działalności

Łącznie przedsiębiorstwa powstałe w latach 1991–1995 zatrudniały w 2008 r. prawie 19 000 pracowników (38,32% ogółu), przy czym w nowo uruchamianych firmach udział ten jest niższy (32,46%), co oznacza zgodność z powszechnie

Tabela 7. Inwestycje zagraniczne ogółem według liczby zatrudnionych i roku rozpoczęcia w podziale wojewódzkim (%)

Województwo	Do 1990	1991–1995	1996–2000	2001–2005	Po 2006	Brak danych	Razem
Dolnośląskie	–	1,28	2,07	0,14	0,11	–	3,59
Kujawsko-pomorskie	–	–	–	0,23	0,18	–	0,40
Lubelskie	–	0,32	0,65	–	–	–	0,97
Lubuskie	0,49	0,38	–	1,59	0,01	–	2,47
Łódzkie	0,26	0,36	2,04	0,03	–	–	2,69
Małopolskie	–	0,13	0,36	0,43	–	–	0,92
Mazowieckie	2,14	12,90	23,38	1,84	5,15	0,01	45,43
Opolskie	–	0,29	0,10	0,08	–	–	0,47
Podkarpackie	–	–	–	–	–	–	–
Podlaskie	0,49	–	0,04	0,05	–	–	0,58
Pomorskie	0,25	0,69	0,48	1,71	0,08	0,01	3,21
Śląskie	1,16	5,02	1,48	7,02	–	–	14,68
Świętokrzyskie	–	0,62	–	0,39	–	–	1,01
Warmińsko-mazurskie	–	–	–	0,13	–	–	0,13
Wielkopolskie	0,79	16,15	2,52	0,34	0,01	–	19,81
Zachodniopomorskie	0,48	0,19	0,23	2,39	0,12	0,20	3,62
Ogółem	6,06	38,32	33,35	16,39	5,66	0,22	100,00

obserwowaną prawidłowością, w myśl której zatrudnienie w nowo zakładanych firmach jest niższe niż w przejmowanych. W omawianym pięcioleciu znacząco wzrosła natomiast wielkość zainwestowanego kapitału – do ponad 1693 mln zł (ponad 26% ogółu zainwestowanego kapitału, a w przypadku inwestycji typu *greenfield* nawet do 43,55% ogółu, por. tab. 9 i 10, ryc. 4). Mimo znaczącej dynamiki inwestycji zagranicznych w polskim transporcie, w czterech województwach w omawianym okresie nie obserwujemy ich wcale, a w pięciu – brakuje inwestycji typu *greenfield*. Oznacza to, że proces nasycania inwestycjami transportowymi polskiej przestrzeni od początku miał charakter selektywny.

Tempo przyrostu liczby firm z kapitałem zagranicznym nieznacznie zmalało w następnym pięcioleciu. Ogółem w latach 1996–2000 przybyło 96 przedsiębiorstw (prawie 27% wszystkich, ryc. 2), czyli nieco ponad 19 średnio rocznie. Udział tego okresu w inwestycjach typu *greenfield* był jednak większy – ponad 27%. Podobnie jak poprzednio, również w omawianym okresie najwięcej inwestycji mamy w przeladunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu (50, w tym 22 typu *greenfield*) i w samochodowym transporcie towarowym (26 i 7, odpowiednio). Do znaczących spółek w ramach pierwszego rodzaju działalności zaliczyć można: Wincanton Polska w Piasecznie (kapitał holenderski), Müller – die lila Logistik Polska w Gliwicach, Panopa Logistik Polska w Swarzędzu, Nagel Polska w Wolsztynie, Fiege w Mszczonowie (wszystkie z kapitałem niemieckim),

Tabela 8. Inwestycje zagraniczne typu *greenfield* w firmy niezależne według liczby zatrudnionych i roku rozpoczęcia w podziale wojewódzkim (%)

Województwo	Do 1990	1991–1995	1996–2000	2001–2005	Po 2006	Brak danych	Razem
Dolnośląskie	–	0,46	3,07	–	–	–	3,53
Kujawsko-pomorskie	–	–	–	–	–	–	–
Lubelskie	–	0,09	2,34	–	–	–	2,43
Lubuskie	–	0,17	–	5,16	–	–	5,32
Łódzkie	0,41	0,66	6,66	0,11	–	–	7,84
Małopolskie	–	0,23	1,20	1,34	–	–	2,77
Mazowieckie	3,89	16,53	27,87	3,35	0,37	–	52,00
Opolskie	–	0,51	–	0,28	–	–	0,79
Podkarpackie	–	–	–	–	–	–	–
Podlaskie	1,64	–	0,03	0,16	–	–	1,84
Pomorskie	0,07	–	0,15	0,90	–	–	1,12
Śląskie	1,20	10,04	1,26	1,17	–	–	13,67
Świętokrzyskie	–	2,06	–	–	–	–	2,06
Warmińsko-mazurskie	–	–	–	–	–	–	–
Wielkopolskie	0,36	1,22	3,28	0,21	–	–	5,07
Zachodniopomorskie	0,44	0,50	0,32	0,31	–	–	1,56
Ogółem	8,01	32,46	46,18	12,97	0,37	–	100,00

Maersk Polska w Warszawie (nowa spółka kapitału duńskiego), Mostwa w Mszczonowie (kapitał francusko-niemiecki), FM Mazovia, FM Jarosty, ITM Baza Poznańska (kapitał francuski). W samochodowym transporcie towarowym warto wymienić firmy Caterpillar Logistics Services Polska w Ożarowie Mazowieckim i Samat Polska w Krakowie. Największe pod względem wartości są jednak (w ogromnej większości) przejęcia w transporcie lotniczym (niefortunna sprzedaż akcji/udziałów PLL LOT i spółek zależnych kapitałowi szwajcarskiemu), w samochodowym transporcie pasażerskim (przejęcia Veolia Transport Polska, Orbis Transport) i w transporcie kolejowym (Rail Polska).

Przedsiębiorstwa założone w pięcioleciu 1996–2000 zatrudniały w 2008 r. łącznie około 14 500 pracowników (33,35% ogółu), w tym w firmach typu *greenfield* relatywnie więcej, gdyż 46,18% ogółu (tab. 8). Zainwestowany kapitał był jednak znacząco niższy niż w poprzednim pięcioleciu i wynosił nieco ponad 803 mln zł (15,32% ogółu), a w inwestycjach typu *greenfield* – 19,82% ogółu (tab. 9 i 10). Nadal w czterech województwach brakowało inwestycji zagranicznych, zaś w sześciu – inwestycji nowo utworzonych. Podobnie jak w poprzednim okresie, ogromną przewagę w inwestycjach miało województwo mazowieckie.

Ogólna liczba nowo założonych firm transportowych z kapitałem zagranicznym, jak i firm typu *greenfield* w latach 2001–2005, jest identyczna jak w poprzednim pięcioleciu. Podobnie jak poprzednio, najwięcej przedsiębiorstw utworzonych w omawianym okresie zajmuje się przeładunkiem towarów, logistyką, spedycją

Tabela 9. Inwestycje zagraniczne ogółem według wartości zainwestowanego kapitału i roku rozpoczęcia w podziale wojewódzkim (%)

Województwo	Do 1990	1991–1995	1996–2000	2001–2005	Po 2006	Brak danych	Razem
Dolnośląskie	–	1,08	0,12	0,05	0,02	–	1,28
Kujawsko-pomorskie	–	–	–	0,18	1,18	–	1,36
Lubelskie	–	0,03	0,08	–	–	–	0,11
Lubuskie	0,02	0,09	0,06	0,05	–	–	0,22
Łódzkie	0,02	0,40	1,24	–	–	–	1,67
Małopolskie	–	0,07	0,08	0,01	–	–	0,16
Mazowieckie	0,56	11,89	11,84	0,35	23,50	0,00	48,14
Opolskie	–	0,07	0,05	0,12	–	–	0,23
Podkarpackie	–	–	–	–	–	–	–
Podlaskie	0,01	–	–	0,01	–	–	0,02
Pomorskie	0,05	6,41	0,06	14,05	0,01	–	20,58
Śląskie	0,31	1,70	0,76	16,80	–	–	19,57
Świętokrzyskie	–	0,81	0,01	–	–	–	0,82
Warmińsko-mazurskie	–	–	–	0,12	–	–	0,12
Wielkopolskie	0,20	3,10	0,98	0,20	–	–	4,47
Zachodniopomorskie	0,11	0,44	0,05	0,20	–	0,46	1,25
Ogółem	1,28	26,09	15,32	32,13	24,72	0,46	100,00

Tabela 10. Inwestycje zagraniczne typu *greenfield* w firmy niezależne według wartości zainwestowanego kapitału i roku rozpoczęcia w podziale wojewódzkim (%)

Województwo	Do 1990	1991–1995	1996–2000	2001–2005	Po 2006	Brak danych	Razem
Dolnośląskie	–	0,94	0,29	–	–	–	1,23
Kujawsko-pomorskie	–	–	–	–	–	–	–
Lubelskie	–	0,10	0,23	–	–	–	0,33
Lubuskie	–	0,04	–	0,09	–	–	0,13
Łódzkie	0,06	0,26	3,66	0,01	–	–	4,00
Małopolskie	–	0,18	0,24	0,01	–	–	0,43
Mazowieckie	0,47	29,39	12,33	0,59	0,25	–	43,03
Opolskie	–	0,01	–	0,35	–	–	0,36
Podkarpackie	–	–	–	–	–	–	–
Podlaskie	0,04	–	0,01	0,02	–	–	0,07
Pomorskie	0,13	–	0,01	32,8	–	–	32,94
Śląskie	0,96	4,87	1,89	0,33	–	–	8,05
Świętokrzyskie	–	2,49	–	–	–	–	2,49
Warmińsko-mazurskie	–	–	–	–	–	–	–
Wielkopolskie	0,14	4,04	1,14	0,07	–	–	5,38
Zachodniopomorskie	0,28	1,23	0,02	0,03	–	–	1,56
Ogółem	2,07	43,55	19,82	34,30	0,25	–	100,00



i magazynowaniem. Niektórzy inwestorzy podejmują duże przeciwwięzienia infrastrukturalne jak budowę Deepwater Container Terminal Gdańsk (kapitał australijski) lub też znaczące przejęcia infrastruktury – Bałtyckiego Terminala Kontenerowego w Gdyni (kapitał filipiński), Przedsiębiorstwa Usług Portowych Elewator Ewa w Szczecinie (kapitał szwajcarsko-holenderski), czy Gdynia Container Terminal (kapitał chiński). Pod względem wielkości zainwestowanego kapitału zdecydowanie wyróżniają się również przedsiębiorstwa transportu kolejowego, utworzone przede wszystkim w wyniku przejęć dotychczasowych podmiotów, np. większość spółek zależnych PCC Rail, Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych Kolprem w Dąbrowie Górniczej, PPUH Kolex we Włosienicy i ZEC Trans we Wrocławiu (dwa ostatnie są obecnie oddziałami Rail Polska). Znaczące są również przejęcia przedsiębiorstw samochodowego transportu pasażerskiego (dalsze spółki Grupy Veolia i Orbis Transport). Natomiast, mimo dużej liczby powstałych firm samochodowego transportu towarowego, olbrzymia większość z nich jest raczej niewielka (do nielicznych wyjątków należą TSL Unitrans w Skoczowie i Paul Schockemöhle Logistics Polska w Krapkowicach).

Firmy utworzone w latach 2001–2005 zatrudniały w 2008 r. łącznie 10 200 osób (16,39% ogółu), w tym tylko 2350 w inwestycjach typu *greenfield* (około 13% ogółu, tab. 7 i 8). Zainwestowany kapitał był jednak nieproporcjonalnie duży – ogółem niemal 2190 mln zł (32,31% ogółu), a w inwestycjach nowo uruchamianych – 34,30% ogółu (tab. 9 i 10). Jednak, w dwóch województwach (lubelskie i podkarpackie) brakowało inwestycji zagranicznych, a w sześciu – inwestycji typu *greenfield*.

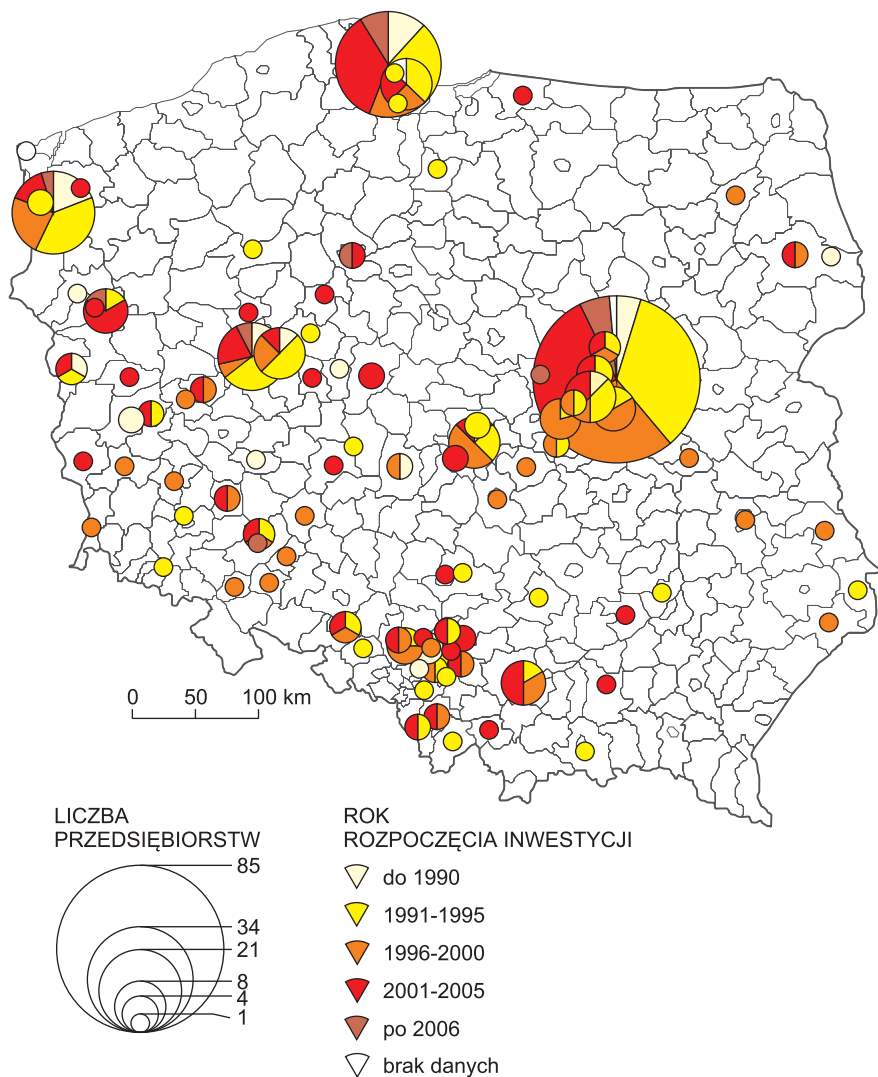
Wreszcie, w latach 2006–2008 bezwzględna liczba nowych firm z kapitałem zagranicznym zmalała do 19 (średnio do ponad sześciu firm rocznie), w tym zaledwie pięciu firm typu *greenfield*. W omawianym okresie zdecydowanie dominują inwestycje typu *brownfield*. Wzrost przejęć kapitałowych, rozpoczęty na dużą skalę już w poprzednim 5-leciu (przede wszystkim PCC Rail), świadczy o zbliżaniu się struktury „inwestycji zagranicznych w Polsce do sytuacji w dojrzałych gospodarkach wysoko rozwiniętych” (Domański, 2010, s. 267). W przypadku transportu, transakcje przejęć dokonywano między firmami zagranicznymi a polskimi przedsiębiorstwami prywatnymi, ewentualnie sprywatyzowanymi na krótko przed ich sprzedażą. Nie były to natomiast transakcje między koncernami ponadnarodowymi.

Największe są przejęcia w transporcie kolejowym (zwłaszcza CTL Logistics ze spółkami zależnymi), zdecydowanie mniejsze w transporcie lotniczym (nabycie udziałów w Porcie Lotniczym Bydgoszcz), w przeładunkach towarów (PCC Port Szczecin, dawna Drobnica Port Szczecin) i w samochodowym transporcie pasażerskim (Veolia Transport Kętrzyn). Poza tym na uwagę zasługuje utworzenie dwóch spółek typu *greenfield*, zajmujących się kolejowym transportem pasażerskim (Arriva PCC i Arriva Polska).

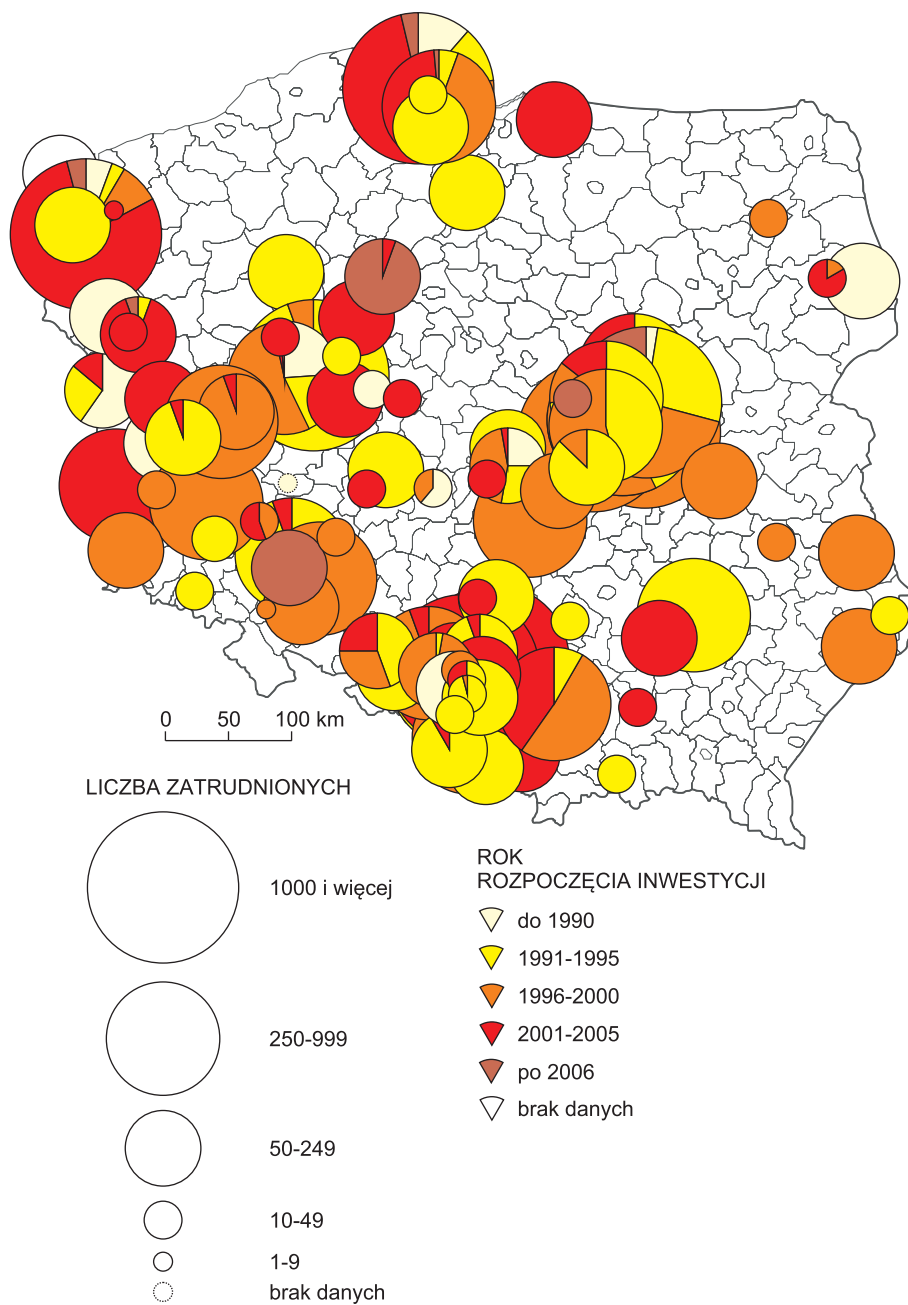
Firmy powstałe w latach 2006–2008 zatrudniały w 2008 r. ogółem 3800 osób (5,66% ogółu), a w spółkach typu *greenfield* zaledwie 116 pracowników (0,37% ogółu, tab. 7 i 8). Wartość zainwestowanego kapitału była nieproporcjonalnie duża – ogółem około 1556 mln zł (24,72%), jednak w ogromnej większości w inwestycjach typu *brownfield* (por. tab. 9 i 10). Po roku 2006 wzrosła liczba woje-

wództw pozbawionych bezpośrednich inwestycji zagranicznych w transporcie do ośmiu, a inwestycji typu *greenfield* do 15. W części wspomnianych województw wprawdzie istnieją pewne inwestycje transportowe, ale brakuje w nich siedzib spółek z kapitałem zagranicznym.

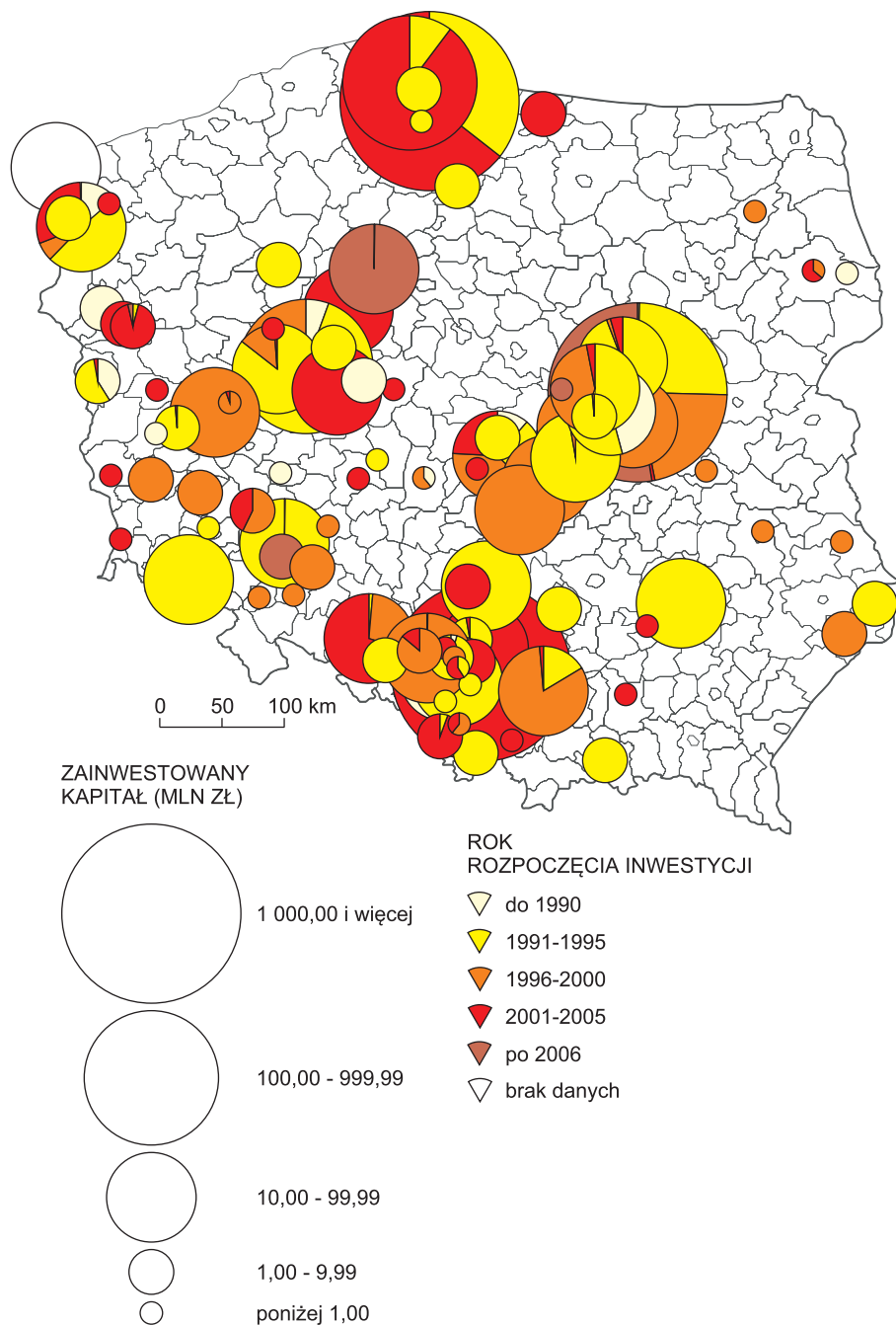
Rozkłady przestrzenne ogółu niezależnych przedsiębiorstw transportowych z kapitałem obcym w podziale na poszczególne okresy rozpoczęcia inwestycji przedstawiają ryciny 5, 6 i 7, a w podziale na rodzaje działalności transportowej – Aneksy B, C i D.



Ryc. 5. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji



Ryc. 6. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji



Ryc. 7. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji

## 6. DZIAŁALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH I POKREWNYCH Z KAPITAŁEM ZAGRANICZNYM

---

Na ogólną liczbę 330 niezależnych firm, osiem największych skupia łącznie aż 73,2% nakładów inwestycyjnych i ponad jedną czwartą zatrudnionych (tab. 11). Generalnie, wraz ze zmniejszaniem się wielkości przedsiębiorstw ich liczba rośnie, ale zainwestowany w nie łączny kapitał jest mniejszy w wartościach bezwzględnych i relatywnych, tj. udziału procentowego. Zmiany udziału procentowego zatrudnionych nie są jednoznaczne, występują tutaj znaczne różnice między poszczególnymi grupami wielkościowymi firm (tab. 11). Szczególnie firmy średnie (o wielkości nakładów 10–49,9 mln zł) zaburzają regularność rozkładu.

Tabela 11. Inwestycje zagraniczne ogółem w firmy niezależne według wielkości

<b>Wielkość nakładów (mln zł)</b>	<b>Liczba firm</b>	<b>Odsetek firm</b>	<b>Liczba zatrudnio- nych</b>	<b>Odsetek zatrudnio- nych</b>	<b>Wartość inwestycji (mln zł)</b>	<b>Odsetek inwestycji</b>
Powyżej 100,0	8	2,4	12 766	25,4	4 703,9	73,2
50,0–100,0	10	3,0	4 245	8,5	680,9	10,6
10,0–49,9	29	8,8	13 460	26,8	678,8	10,6
5,0–9,9	23	7,0	2 719	5,4	163,2	2,5
1,0–4,9	65	19,7	8 964	17,9	156,5	2,4
Poniżej 1,0	195	59,1	8 002	16,0	41,8	0,7
Ogółem	330	100,0	50 156	100,0	6 425,1	100,0

Inwestycje w istniejące przedsiębiorstwa są większe niż w nowo powstałe (tab. 12 i 13). Wcześniej opisane prawidłowości występujące we wszystkich firmach, potwierdzają się w przypadku inwestycji typu *brownfield*. Szczególnie widoczne jest to w przypadku liczby zatrudnionych, co może świadczyć o różnej kapitałochłonności i pracochłonności analizowanych firm.

Wspomniane zaburzenia występują również w przypadku nowych inwestycji, których jest mniej. Mniejsza ogólna liczba firm typu *greenfield*, jak i mniej-

Tabela 12. Inwestycje zagraniczne typu *brownfield* w firmy niezależne według wielkości

Wielkość nakładów (mln zł)	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji
Powyżej 100,0	4	7,4	10 069	61,9	2 988,6	88,1
50,0–100,0	3	5,6	1 370	8,4	185,3	5,5
10,0–49,9	6	11,1	2 684	16,5	143,2	4,2
5,0–9,9	4	7,4	206	1,3	32,2	0,9
1,0–4,9	13	24,1	944	5,8	36,6	1,1
Poniżej 1,0	24	44,4	997	6,1	6,7	0,2
Ogółem	54	100,0	16 270	100,0	3 392,6	100,0

sze nakłady kapitałowe (tab. 13) mogą wynikać z faktu, że analizujemy stan w 2008 r., a więc inwestycje, które mogły mieć miejsce w całym przedziale czasowym od 1989 (i wcześniej) do końca 2008 r. Zazwyczaj na początku kapitał obcy nastawiony jest w większości na przejmowanie istniejących przedsiębiorstw, które mogą być inwestycjami mniej kapitałochłonnymi, a podaż takich firm, poddawanych na przykład procesom prywatyzacji, była stosunkowo duża. Tylko odważni i dalekowzroczni inwestorzy byli skłonni wyłożyć znaczne środki na inwestycje typu *greenfield*, zwłaszcza w początkowym okresie. Poza tym, przedsiębiorstwa sprzedawane kapitałowi obcemu musiały mieć umiarkowane ceny sprzedaży, inaczej nie wzbudziłyby zainteresowania.

Tabela 13. Inwestycje zagraniczne typu *greenfield* w firmy niezależne według wielkości

Wielkość nakładów (mln zł)	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji
Powyżej 100,0	3	2,3	2 695	17,9	1 328,4	63,7
50,0–100,0	5	3,9	949	6,3	348,6	16,7
10,0–49,9	11	8,5	4 051	27,0	250,2	12,0
5,0–9,9	12	9,3	1 742	11,6	77,8	3,7
1,0–4,9	25	19,4	2 334	15,5	59,1	2,8
Poniżej 1,0	73	56,6	3 260	21,7	21,3	1,1
Ogółem	129	100,0	15 031	100,0	2 085,4	100,0

Wspomniane uwagi dotyczą wszystkich firm. Trzeba jednak pamiętać, że sytuacja w firmach z kapitałem zagranicznym, zaangażowanych w różną działalność transportową, jest mocno zróżnicowana.

## 6.1. Transport kolejowy

W transporcie kolejowym obserwujemy bezwzględną dominację inwestycji zagranicznych w przejmowanie istniejących firm, na które przeznaczono łącznie aż 93,7% zainwestowanego kapitału, w tym na dwa największe przejścia – 91,5% (tab. 14). Oba są jednocześnie dwiema największymi inwestycjami zagranicznymi w całym polskim transporcie.

Tabela 14. Inwestycje zagraniczne w transporcie kolejowym w firmy niezależne według wielkości

Wielkość nakładów (mln zł)	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji
Powyżej 100,0	2	18,2	5 106	82,0	2 500,0	91,5
50,0–100,0	3	27,3	1029	16,6	202,2	7,4
10,0–49,9	1	9,0	30	0,5	19,5	0,1
5,0–9,9	–	–	–	–	–	–
1,0–4,9	2	18,2	40	0,6	8,3	0,0
Poniżej 1,0	3	27,3	20	0,3	0,9	0,0
Ogółem	11	100,0	6 225	100,0	2 730,9	100,0

Przejęcie CTL Logistics w 2008 r. było największą transakcją odkupienia spółki od jej pierwotnego właściciela na polskim rynku i drugą co do wielkości, jaka kiedykolwiek była w Polsce przeprowadzona. Rail Freight II poprzez fundusz *private equity*<sup>24</sup> Bridgepoint kupił (za 1,5 mld zł) 75% akcji spółki, a pozostałe 25% akcji pozostaje w rękach Jarosława Pawluka, dotychczasowego właściciela i założyciela firmy. Korzystając z warunków powstałych w wyniku deregulacji europejskiego rynku kolejowego nowy właściciel zapowiada, że za kilka lat przewoźnik ma stać się największą prywatną koleją towarową w Europie (obecnie jest piątą).

CTL Logistics powstało w 1992 r. (pod nazwą Chem Trans Logistics z siedzibą w Gliwicach i w Warszawie), co było reakcją na potrzeby ówczesnej gospodarki, poszukującej rozwiązań transportowych na linii wschód–zachód. Ważnym krokiem w historii CTL było przekształcenie działalności spedycyjnej w działalność przewozową, włączenie w 2002 r. Kopalni Piasku Maczki-Bór (wraz z należącą do niej częścią kolei piaskowych) i zróżnicowanie przewozów – pierwotnie materiały chemiczne, później również węgiel, koks, paliwa płynne, nawozy, materiały budowlane, stal. W 2004 r. firma zmieniła nazwę na CTL Logistics SA.

<sup>24</sup> Dzięki funduszowi *private equity* firma zyskuje dostęp do kapitału wprawdzie droższego, ale bezpieczniejszego niż kredyt bankowy. Ponadto, fundusz *private equity* wnosi do spółki tzw. kapitał menedżerski – proponuje nową strategię, otwiera nowe rynki, podsuwa lepszych partnerów i ekspertów międzynarodowych, wprowadza innowacje, szuka oszczędności.



Wykonywana praca przewozowa wynosi 4,067 mld tkm, tabor liczy 208 lokomotyw, 5000 wagonów i 46 ciężarówek do przewozu materiałów niebezpiecznych (2007). W planach są znaczące zakupy nowego taboru. CTL Logistics posiada 101 km własnych linii kolejowych, 39 bocznic i 617 km torów bocznicowych. Majątek obejmuje również pięć terminali przeładunkowych i trzy punkty napraw i czyszczenia taboru. Zatrudnienie wynosi 2500 pracowników, a osiągnięte obroty około 1 mld zł rocznie. Przez pewien okres była największą w naszym kraju koleją prywatną, której udział w rynku wynosił około 5,4%, a wśród polskich przewoźników prywatnych – 33,13%.

Obecnie w skład Grupy CTL Logistics wchodzi około 20 spółek w Polsce, Niemczech (CTL Logistics GmbH, CTL Rail GmbH, CTL Car Transport Logistics GmbH), Czechach, na Ukrainie i w Rumunii, które wykonują przewozy ładunków, w tym chemicznych i niebezpiecznych, niemal w całej Europie. W Polsce, głównie kolejowym transportem towarowym (fot. 1) i przeładunkami, ale także spedycją, międzynarodowymi przewozami drogowymi (CTL Autozap w Puławach) i kompleksowymi usługami towarzyszącymi (dzierżawa taboru, serwis taboru kolejowego, obsługa bocznic, udostępnianie własnej infrastruktury kolejowej, doradztwo celne) zajmuje się kilkanaście firm. Są to rozrzucone po całym kraju spółki z ograniczoną odpowiedzialnością: CTL Północ i CTL Agencja Celna w Gdańsku, CTL Tankpol w Bydgoszczy, CTL Wagony w Warszawie, CTL Chemkol w Kędzierzynie-Koźlu, CTL Rail w Katowicach, CTL Inwestor w Gliwicach, CTL Maczki-Bór w Sosnowcu, CTL Południe w Krakowie, CTL Kolzap w Puławach, CTL Trans-Port w Gdyni. Również w Gdyni, do połowy 2008 r., działała niewielka nowo powstała spółka X-Train, założona przez CTL Logistics SA w Warszawie (ryc. 8, 9).



Fot. 1. Pociąg towarowy CTL Logistics na stacji Toruń Wschodni



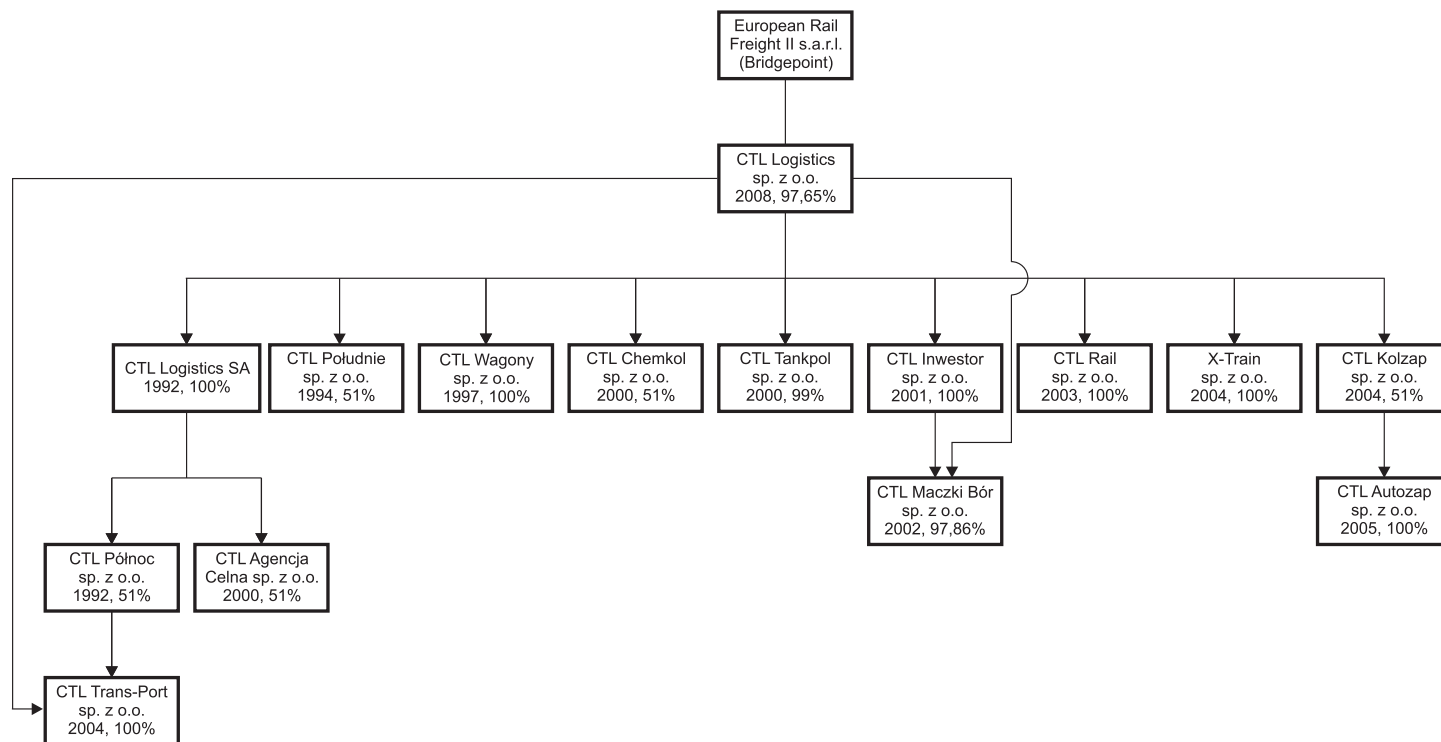


Ryc. 8. Rozmieszczenie transportowych i pokrewnych spółek zależnych Grupy CTL Logistics w Polsce

Drugą z największych inwestycji zagranicznych w polskim transporcie (o łącznej wartości około 1 mld zł), było stopniowe zaangażowanie międzynarodowego koncernu<sup>25</sup> PCC SE z Duisburga w zakup udziałów/akcji kilku spółek kolejowego transportu towarowego. W 2003 r. PCC AG<sup>26</sup> został akcjonariuszem strategicznym Kopalni Piasku Szczakowa (późniejszej PCC Rail Szczakowa SA), w 2004 r. powołano spółkę PCC Rail Containers i uruchomiono przewozy kontenerowe, w 2006 r. zrestrukturyzowano PCC SE i utworzono holding PCC Rail SA z siedzibą w Jaworznie. Skład holdingu zmieniał się kilkakrotnie, w 2008 r. obejmował 15 firm transportowo-logistycznych w Polsce i Europie, współpracujących ze

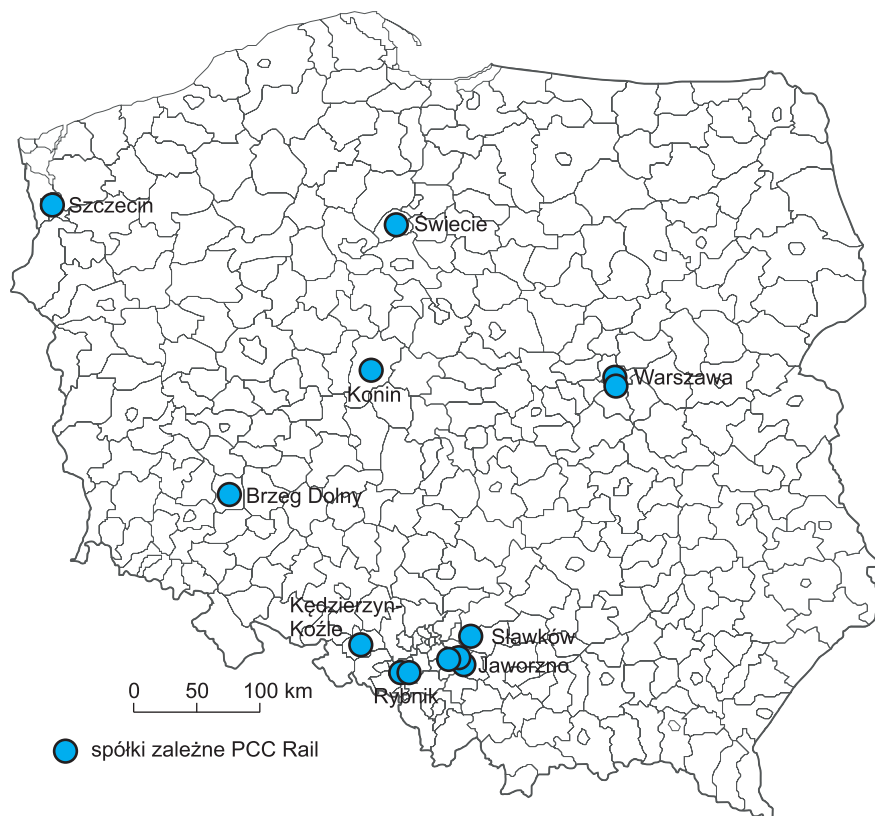
<sup>25</sup> Akronim PCC SE pochodzi od Petro Carbo Chem spółka europejska. Poza działalnością transportową i logistyczną (na które poniesiono największe nakłady), koncern zajmuje się między innymi przetwórstwem chemicznym, a także handlem surowcami chemicznymi, paliwami stałymi i energią elektryczną. Cała Grupa liczy około 90 przedsiębiorstw niezależnych i zależnych, działających w Europie (głównie Środkowej i Wschodniej), a nawet w Stanach Zjednoczonych (Piedmont, S.C.) i Chinach (Pekin).

<sup>26</sup> PCC zmieniła swoją formę prawną – ze spółki akcyjnej prawa niemieckiego (AG od 1998 r.) w spółkę prawa europejskiego (SE w 2007 r.).



Ryc. 9. Struktura organizacyjna CTL Logistics w Polsce w 2008 r. Podany rok oznacza powołanie lub nabycie spółki, a wielkość wyrażona w procentach – udziały CTL Logistics.

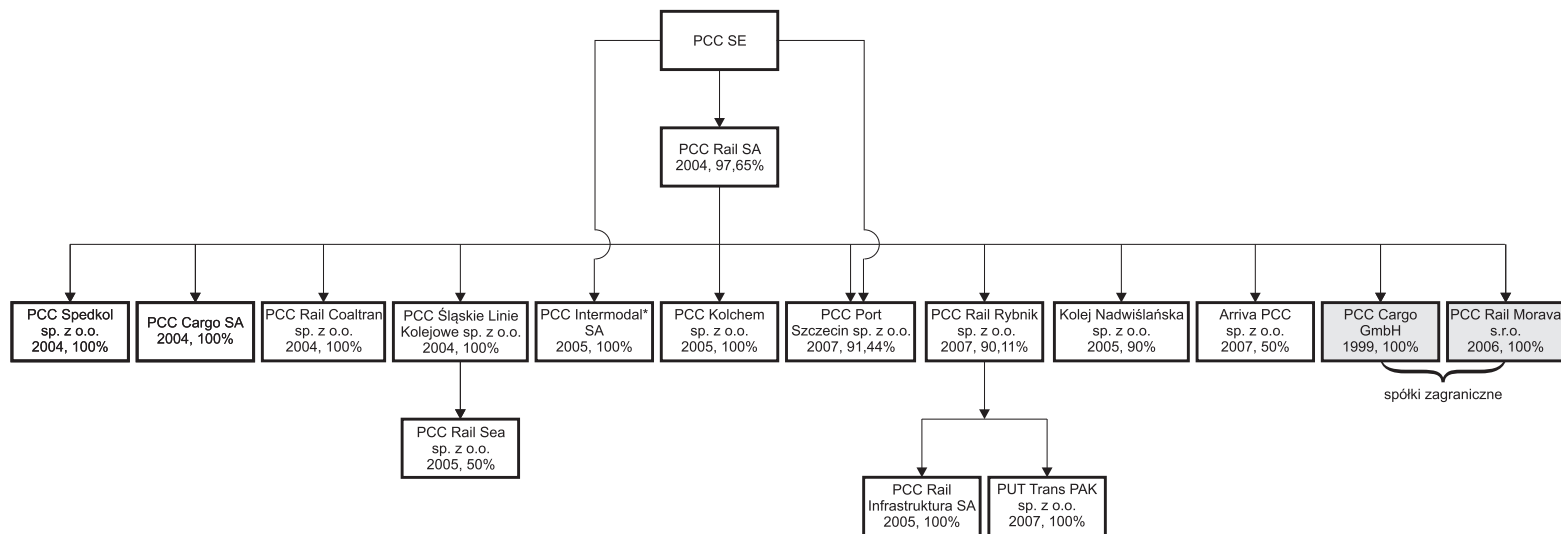
sobą, wykorzystujących korzyści wielkiej skali, specjalizacji i synergii. Do holdingu wchodziły między innymi (ryc. 10, 11): PCC Spedkol (Kędzierzyn-Koźle), PCC Cargo (Sławków), PCC Rail Coaltran (Warszawa), PCC Śląskie Linie Kolejowe (Jaworzno), PCC Rail Sea (Świecie), PCC Intermodal (Jaworzno, obecnie Gdynia), PCC Kolchem (Brzeg Dolny), PCC Port Szczecin (dawna Drobnica-Port Szczecin). PCC Rail był także zaangażowany kapitałowo w dwóch nowo powstałych spółkach przewozów pasażerskich (Arriva PCC<sup>27</sup>, Warszawa; Kolej Nadwiślańska, Jaworzno) oraz w niemieckiej PCC Cargo (Duisburg) i czeskiej PCC Rail Morava (Český Těšín).



Ryc. 10. Rozmieszczenie transportowych i pokrewnych spółek zależnych holdingu PCC Rail w Polsce

W międzyczasie PCC Rail przejęła Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem (PTKiGK) w Rybniku (powstało PCC Rail Rybnik) i Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego Holding w Zabrze, dla których stała się inwestorem strategicznym. Po tych przejęciach, spółki holdingu PCC Rail dys-

<sup>27</sup> Spółka joint venture z brytyjską Grupą Arriva.



\* dawniej PCC Containers SA

Ryc. 11. Struktura organizacyjna PCC Rail w 2008 r. Podany rok oznacza powołanie lub nabycie spółki, a wielkość wyrażona w procentach – udziały PCC Rail. Pominięto spółki zaplecza technicznego (np. PCC Tabor Szczakowa) i związane z górnictwem.

ponowały łącznie 322 lokomotywami (około połowa z nich to elektryczne), około 9000 rozmaitych wagonów (w tym 981 cystern kolejowych), 355 km własnych torów, a udział spółek w rynku wzrósł do około 6% w 2008 r. i 7,4% na początku 2009 r. Zatrudnienie wynosiło 5800 osób (2008). PCC Rail stała się tym samym największym prywatnym przewoźnikiem kolejowym w Polsce, wyprzedzając swojego rywala – CTL Logistics.

W połowie 2009 r. niemiecka firma Schenker z Grupy Deutsche Bahn (DB Schenker) kupiła wszystkie akcje PCC Rail, należące do kontrolowanej przez Waldemara Preussnera PCC SE. Jediną spółką pozostającą pod jego kontrolą została PCC Intermodal SA (dawna PCC Rail Containers), zajmująca się transportem ładunków w kontenerach, przede wszystkim między portami morskimi w Gdańsku, Gdyni, Hamburgu, Bremerhaven i Rotterdamie a terminalami lądowymi w Sławkowie, Gliwicach, Brzegu Dolnym, Krzewiu i Frankfurcie n. Odrą. W planach bardzo dynamicznie rozwijającej się spółki są zakupy taboru i budowa kilku nowoczesnych terminali intermodalnych z prawdziwego zdarzenia<sup>28</sup>, m.in. w Sosnowcu.

Pozostałe inwestycje w transporcie kolejowym są znacznie mniejsze. Trzecią co do wielkości jest Rail Polska z siedzibą w Warszawie, założona w 1999 r. jako spółka-córka firmy Rail World<sup>29</sup> w celu jej reprezentowania i rozpoczęcia działalności jako prywatny przewoźnik towarowy w Polsce, wykonujący przede wszystkim przewozy ładunków masowych (węgiel, ruda żelaza, kruszywa). W 2003 r. Rail Polska zakupiła dwie firmy: ZEC Trans we Wrocławiu i PPUH Koles we Włosienicy k. Oświęcimia, które w wyniku przeprowadzonej w 2004 r. restrukturyzacji połączono. Obecnie stanowią jedną firmę Rail Polska (Warszawa) z dwoma oddziałami regionalnymi: Region Dolny Śląsk (Wrocław) specjalizujący się w obsłudze bocznic i Region Południe (Włosienica) – w przewozach towarów masowych i samochodów, a także w remontach taboru kolejowego.

Następne dwie firmy zajmują się również kolejowymi przewozami towarowymi. Pierwszą jest Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych Kolprem w Dąbrowie Górniczej, będące niemal wyłączną własnością i świadczące usługi transportowe na rzecz ArcelorMittal Poland SA (d. Huta Katowice). Druga, to Polzug Intermodal Polska – kolejowy operator pociągów kontenerowych kursujących między portami kontenerowymi w Hamburgu, Bremerhaven i Rotterdamie a zapleczem lądowym w Polsce (ryc. 12) i Europie Wschodniej. W Polsce obsługuje osiem terminali (m.in. Gdańsk, Gliwice, Łódź, Małaszewicze), z których cztery samodzielnie (Pruszków, Sławków, Wrocław, Gądky k. Poznania). Polzug jest średniej wielkości euroazjatyckim przewoźnikiem transportu kombinowanego.

Trzy mniejsze nowo powstałe firmy zajmują się kolejowym transportem pasażerskim. Spośród nich największą inwestycją zagraniczną jest wyciąg krzesełkowy Sudety Lift w Szklarskiej Porębie (fot. 2), w której większościowym udziałow-

<sup>28</sup> Jest to jak najbardziej właściwa reakcja prywatnego przewoźnika na zapóźnienia w rozwoju transportu intermodalnego w Polsce. U nas przewozi się transportem intermodalnym poniżej 4% ładunków, podczas gdy we Włoszech 35,8%, w Holandii 33,7%, w Hiszpanii 33,5%, a w Belgii 32,2% (2012).

<sup>29</sup> Rail World, należąca do Amerykanina Edwarda Burkhardta, specjalizuje się w prywatyzowaniu kolejowych przewoźników towarowych (Domański i inni, 2006, s. 41).



Ryc. 12. Terminale kontenerowe obsługiwane przez Polzug Intermodal Polska w 2008 r.

cem jest austriackie Arlberger Bergbahnen. Zbliżony charakter ma Kolej Gondolowa – Jaworzyna Krynicka w Krynicy-Zdroju, obecnie najdłuższa i najnowocześniejsza w Polsce (fot. 3). Mniejszościowym udziałowcem jest w niej austriackie Girak Garaventa. Pierwszy prywatny kolejowy przewoźnik pasażerski konsorcjum Arriva PCC w grudniu 2007 r. rozpoczął przewozy na nie zelektryfikowanych liniach województwa kujawsko-pomorskiego. Nowy operator wygrał przetarg na trzyletnie wykonywanie przewozów regionalnych, dzierżawę i użyczenie szynobusów, zakupionych przez Urząd Marszałkowski województwa w ostatnich latach (fot. 4). Tabor uzupełnił dodatkowo dwoma nowymi dwuczłonowymi autobusami szynowymi produkcji bydgoskiej PESY (fot. 5) i leasingowanymi pojazdami używanymi uprzednio przez Danske Statsbaner (fot. 6, 7). Obecnie, *joint venture* siedmioma pociągami<sup>30</sup> obsługuje 60 stacji kolejowych (ryc. 13) i zatrudnia 120 pracowników. Trudno przecenić pierwszą inwestycję Arriva PCC na polskim rynku, gdyż oznacza ona nie tylko stworzenie realnej konkurencji dla dotychczas-

<sup>30</sup> W następnych latach tabor użytkowany przez konsorcjum Arriva PCC był uzupełniany (Beim i Gadziński, 2010).



Fot. 2. Narciarski wyciąg krzesełkowy Sudety Lift w Szklarskiej Porębie, w którym większościowym udziałowcem jest austriackie Arlberger Bergbahnen



Fot. 3. Nowoczesna Kolej Gondolowa – Jaworzyna Krynicka w Krynicy-Zdroju, w której mniejszościowym udziałowcem jest austriackie Girac Garaventa





Fot. 4. Szybobus SA106 zakupiony przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego jest użytkowany przez Arriva PCC.



Fot. 5. Dwuczłonowy szynobus SA134 zakupiony przez Arriva PCC obsługuje trasę Bydgoszcz–Chojnice

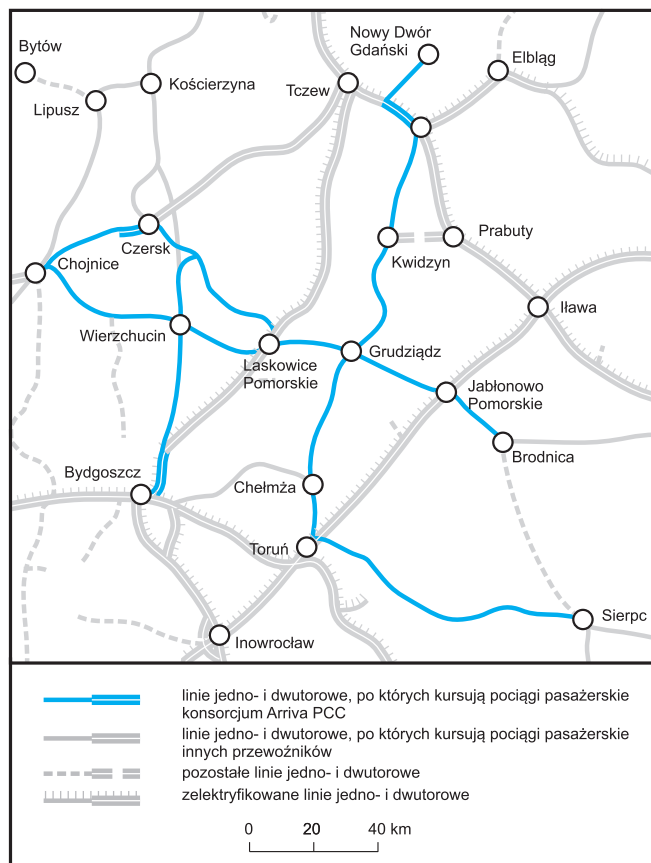




Fot. 6. Pociąg Arriva PCC na trasie Bydgoszcz–Chojnice w pobliżu Tucholi. Spalinowy zespół trakcyjny był wcześniej użytkowany przez Danske Statsbaner (Duńskie Koleje Państwowe).



Fot. 7. Pociąg Arriva PCC na trasie Toruń–Malbork w pobliżu Łysomic. Leasingowany, spalinowy zespół trakcyjny pochodzi z Danii.



Ryc. 13. Sieć kolejowych połączeń pasażerskich konsorcjum Arriva PCC w Polsce w 2008 r.

sowego monopolisty – spółki [PKP] Przewozy Regionalne, ale również zapowiedź wielkich zmian w autobusowym transporcie miejskim i dalekobieżnym<sup>31</sup>.

<sup>31</sup> Brytyjska Grupa Arriva jest jednym z największych przewoźników pasażerskich w Europie. Zatrudnia około 40 000 osób, eksploatuje ponad 15 000 pojazdów drogowych i ponad 500 pociągów, przewozi ponad miliard pasażerów rocznie w 12 krajach Europy: w Wielkiej Brytanii, Czechach, Danii, Hiszpanii, Holandii, Niemczech, Polsce, Portugalii, Szwecji, na Węgrzech i we Włoszech. Arriva chce przyjąć inny system wchodzenia na rynek niż jej największy konkurent w Polsce – Veolia, która prowadzi działalność rozproszoną po całym kraju. Brytyjczycy chcą budować duże centra regionalne, obejmujące duże województwo, które do dyspozycji mieć będą po 500 autobusów. Interesująca historia rozwoju Arriva i jej działalność w różnych krajach jest opisana na stronie internetowej ([www.arriva.co.uk/arriva/pl](http://www.arriva.co.uk/arriva/pl)). Strategia Arriva opiera się na założeniu, że różne rynki mają odmienne wymagania, a robocze relacje z władzami regionalnymi są bliskie inwestorowi, np. poprzez zatrudnianie miejscowych menedżerów (Clark, 2009, s. 80).

W drugiej połowie 2010 r. w Grupie Arriva zaszły poważne zmiany, zwłaszcza na niemieckim rynku kolejowych przewozów pasażerskich, na którym Arriva posiadała już 15-procentowy udział. Chcąc wyeliminować konkurencję, 30.08.2010 r. Deutsche Bahn AG zakupiła Arriva plc. Jednakże, zgoda Komisji Europejskiej była uwarunkowana sprzedażą spółki Arriva Germany

Pozostałe, najmniejsze firmy świadczą usługi w zakresie kolejowego transportu ładunków. Są to trzy nowo powstałe spółki z większościowym lub całkowitym udziałem zagranicznym: Freightliner PL, Raillog i Polrus Trans (dawna Interrail Polska), których siedziby mieszczą się w Warszawie.

## 6.2. Samochodowy transport pasażerski

Zupełnie inna jest struktura firm z kapitałem zagranicznym w samochodowym transporcie pasażerskim. Mamy tutaj jednego dużego, jednego mniejszego i ośmiu drobnych inwestorów (tab. 15), ale łączna wartość inwestycji stanowi zaledwie 6,9% nakładów poniesionych w transporcie kolejowym.

Tabela 15. Inwestycje zagraniczne w samochodowym transporcie pasażerskim w firmy niezależne według wielkości

<b>Wielkość nakładów (mln zł)</b>	<b>Liczba firm</b>	<b>Odsetek firm</b>	<b>Liczba zatrudnionych</b>	<b>Odsetek zatrudnionych</b>	<b>Wartość inwestycji (mln zł)</b>	<b>Odsetek inwestycji</b>
Powyżej 100,0	1	10,0	2314	65,5	131,4	69,7
50,0–100,0	1	10,0	750	21,2	51,0	27,1
10,0–49,9	–	–	–	–	–	–
5,0–9,9	–	–	–	–	–	–
1,0–4,9	2	20,0	83	2,4	3,6	1,9
Poniżej 1,0	6	60,0	385	10,9	2,6	1,3
Ogółem	10	100,0	3532	100,0	188,6	100,0

Największym inwestorem (131,4 mln zł) na rynku samochodowych przewozów pasażerskich jest firma Veolia Transport Polska, spółka-córka niemieckiej Veolia Transport Central Europe, wchodząca w skład francuskiej Grupy Veolia Environment prowadzącej działalność w zakresie usług transportowych, utylizacji odpadów, zarządzania zasobami wodnymi i energią. Veolia Transport Polska pojawiła się na polskim rynku pasażerskiego transportu drogowego w 1998 r. jako firma CGEA Transport Polska. Następnie, do końca pierwszego kwartału 2006 r. funkcjonowała pod nazwą Connex Polska. Pierwszą inwestycją Connexu w Polsce był zakup 40% udziałów firmy Rapid Bus w Warszawie, wyko-

(wraz ze spółkami zależnymi) w celu uniknięcia wzmocnienia monopolistycznej pozycji Grupy DB na rynku przewozów regionalnych. W rezultacie, 28.02.2011 r. Arriva Germany została sprzedana konsorcjum włoskiego państwowego przewoźnika kolejowego Ferrovie dello Stato i Cube Infrastructure, działającego pod nazwą Netinera. Mimo zmiany właściciela, nazwa Arriva nadal pozostaje w regionalnym transporcie pasażerskim w Europie jako „międzynarodowe ramie biznesowe” DB (poza Niemcami).

W Polsce, w momencie przejęcia Arrivy doszło do ciekawej sytuacji, w której spółka Arriva PCC stała się własnością dwóch spółek zależnych Grupy Deutsche Bahn. Według KRS, obecnie stanowi wyłączną własność Arriva International (2) Ltd.

nującej drogowe przewozy osób w transporcie miejskim i podmiejskim na terenie aglomeracji warszawskiej. Z czasem firma przejęła całość udziałów w Rapi-dzie, który działał w latach 2001–2008, najpierw pod nazwą Connex Warszawa, a później Veolia.

Następnie, zainteresowanie firmy skierowało się ku przedsiębiorstwom PKS; rezultatem było objęcie w sierpniu 2001 r. po 51% udziałów w dwóch spółkach Skarbu Państwa z województwa podkarpackiego, utworzonych w wyniku prywatyzacji bezpośredniej PKS w Sanoku i w Łańcucie. W październiku 2001 r. poczyniono inwestycję w Zakład Komunikacji Miejskiej w Tczewie, a rok później rozpoczął działalność ZKM Connex Tczew ([www.zkm.tczew.pl](http://www.zkm.tczew.pl)). Pierwotnie Connex posiadał 51% udziałów, a w końcu 2001 r. podwyższył kapitał spółki i obejmował ogółem już 61% udziałów. W 2003 r. zostały wykupione udziały pracowni-cze, w 2004 r. zbyta reszta udziałów miasta Tczewa („Tczewski” model..., 2007), a obecnie do Veolia należy 99,92% udziałów w przedsiębiorstwie ZKM Veolia Tczew (Taylor i Ciechański, 2009, 2010b).

W 2002 r., w podobnym trybie jak PKS Sanok i Łańcut, zostało zakupione PPKS Kędzierzyn-Koźle, na bazie którego Connex utworzył spółkę PKS Connex Kędzierzyn-Koźle. W grudniu 2003 r. utworzył dwie spółki prawa handlowego z udziałem Skarbu Państwa: jedną pod nazwą PKS Connex Sędziszów Małopolski, drugą – PKS Connex Brzozów. W 2004 r. Grupa Connex Polska przejęła kolejne przedsiębiorstwa – w Mielcu, Toruniu, Kołobrzegu i Prudniku, a rok później – w Gorlicach, Bielsku Podlaskim i Tczewie. Ten ostatni przypadek jest o tyle interesujący, że firma posiadała już lokalny ZKM ([www.connex.info](http://www.connex.info)).

W następnych latach Veolia Transport Polska kontynuowała przejęcia. W końcu 2006 r. stała się wyłącznym właścicielem spółki Dunn Line Polska (dawne PPKS Gdynia), noszącej następnie nazwę Veolia Transport Gdynia, a w połowie 2007 r. – została udziałowcem w PKS Kętrzyn (obecnie Veolia Transport Kętrzyn). W 2007 r., poza zmianą nazwy, po uzyskaniu przez Veolia większościowych udziałów w przejmowanych spółkach, następuje wspomniana już wcześniej konsolidacja. W lipcu 2007 r. Connex Łańcut i Connex Mielec połączyły się z Connex Sędziszów Małopolski, tworząc w tym ostatnim Veolia Transport Podkarpacie. Z połączenia PKS Connex Prudnik i Veolia Transport Kędzierzyn-Koźle powstała w Prudniku Veolia Transport Opolszczyzna. W marcu 2008 r. nastąpiło połączenie PKS Connex Brzozów, PKS Connex Gorlice i PKS Connex Sanok w Veolia Transport Bieszczady z siedzibą w Sanoku. Wreszcie, w lipcu 2008 r. Veolia Transport Tczew i Veolia Transport Gdynia stworzyły spółkę Veolia Transport Pomorze, a później Veolia Transport Kołobrzeg i Veolia Transport Toruń połączyły się w spółkę Veolia Transport Kujawy (fot. 8).

W sumie, do 2008 r. Veolia przejęła 16 spółek transportowych, zatrudnia około 2500 osób i posiada tabor około 950 autobusów (fot. 9, 10). Jest największym na naszym rynku zagranicznym inwestorem w przewozach autobusowych. Jej przejęcia odbywają się w różnych rejonach Polski, co zapewne wynika z oferty podażowej prywatyzowanych przedsiębiorstw. Niemniej, efektywne zarządzanie firmami przewozowymi wymusza konsolidację posiadanych spółek na zasadzie terytorialnej, co ma sprzyjać przede wszystkim ograniczaniu kosztów. Dotychczas konsekwentna strategia stopniowego przejmowania niewielkich firm oka-



Fot. 8. Nowy dworzec autobusowy Veolia Transport w Toruniu



Fot. 9. Autobus Veolia Transport w Stolnie k. Chełmna





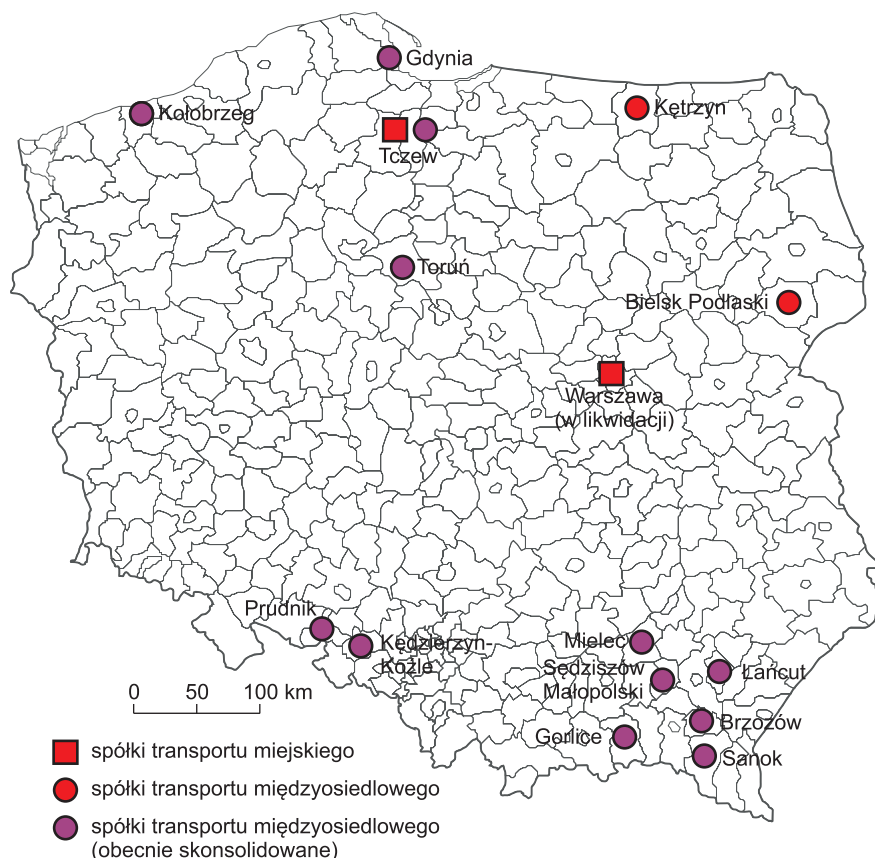
Fot. 10. Autobus Veolia Transport Bieszczady w Sanoku. Przewoźnik wykorzystuje rozmaity tabor, najczęściej polskiej produkcji.

zuje się bardziej skuteczna niż dążenie do zakupu lub tworzenia wielkich firm przewozowych. Rozmieszczenie spółek i strukturę organizacyjną Veolia Transport Polska przedstawiają ryciny 14 i 15 ([www.veolia-transport.pl](http://www.veolia-transport.pl)).

Dużo mniejszym inwestorem jest będący obecnie własnością francusko-holenderską Orbis Transport, należący do Grupy Auto Orbis Bus. Poprzednio Orbis Transport specjalizował się w obsłudze międzynarodowego ruchu autokarowego. W 2004 r. przejął on przedsiębiorstwa PKS z Tarnobrzegu i z Gdańska. Pierwsze z nich, PKS Tarnobrzeg w 2008 r. kupiło pakiet 60% udziałów w znacznie mniejszym od siebie przedsiębiorstwie Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Tarnobrzegu (Taylor i Ciechański, 2010b).

Pozostałe inwestycje kapitału zagranicznego w samochodowy transport pasażerski są znacznie mniejsze, żadna nie przekracza 2,5 mln złotych. Pięć firm (Veolia Eurolines Polska w Warszawie i jej spółka-córka Eurolines Polska w Katowicach, Polka Service w Warszawie, Intercars International France w Krakowie i Theo's Reisen w Szczecinie) trudni się międzynarodowymi przewozami autobusowymi, jedna (Lubelska Korporacja Komunikacyjna) – przewozami międzyosiedlowymi i dwie (Kaliskie Linie Autobusowe i Chełmskie Linie Autobusowe) – transportem miejskim.

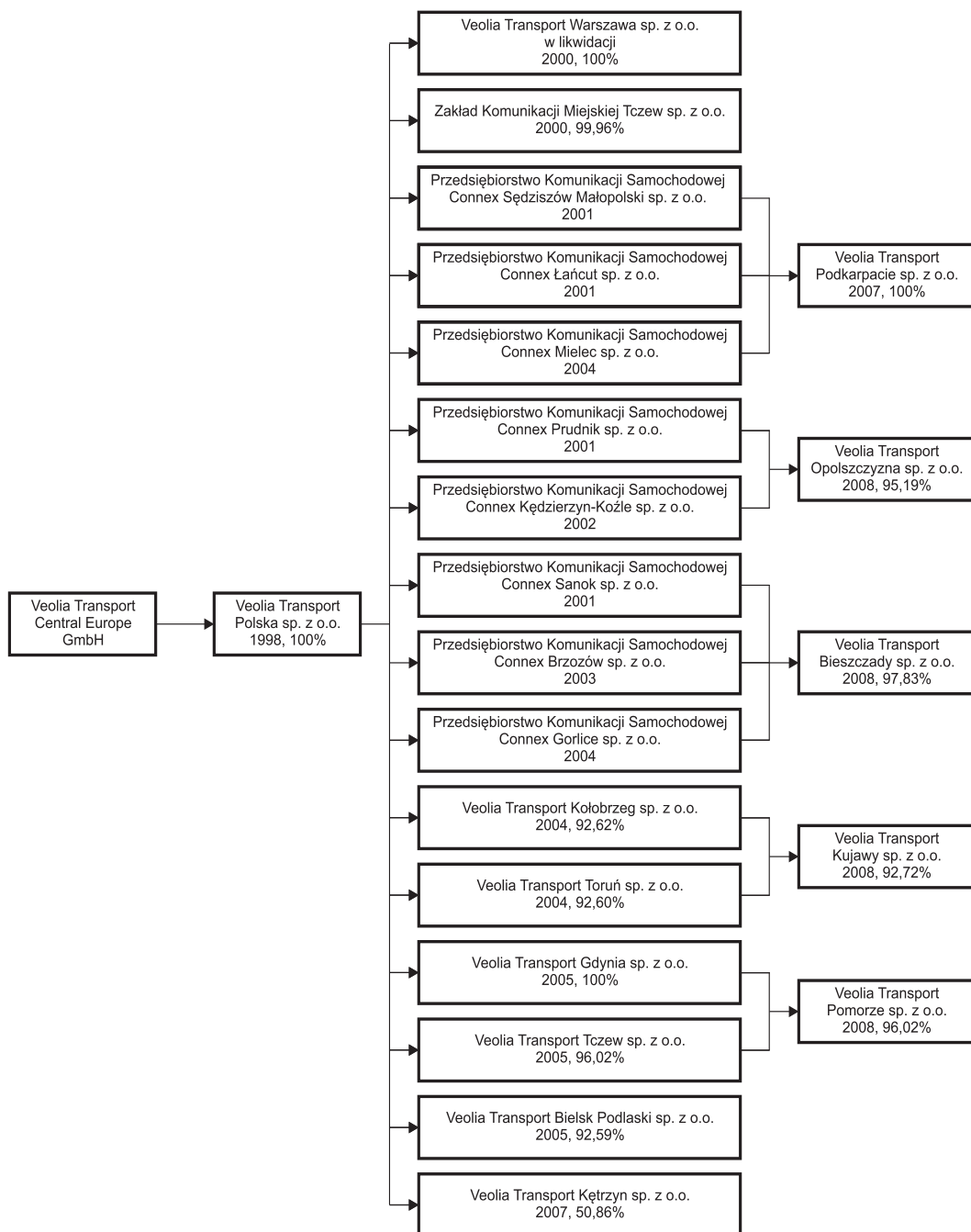
Ciekawe są przekształcenia dwóch ostatnich przewoźników. Ponieważ zawierają wiele analogii, prześledzimy je na przykładzie Kaliskich Linii Autobusowych. Kaliskie MPK od 1990 r. było zakładem budżetowym, który w ciągu 2–3 lat, wsku-



Ryc. 14. Rozmieszczenie spółek zależnych Veolia Transport Polska

tek fatalnego zarządzania, zaczął popadać w coraz większy deficyt. Po postawieniu przedsiębiorstwa w stan likwidacji, w 1994 r. powołano spółkę *joint venture* miasta Kalisz (80% udziałów) i brytyjskiej firmy przewozowej Southern Vectis (20%) z zastrzeżeniem, że jeśli reforma transportu miejskiego nie powiedzie się, wówczas udziały wracają do miasta za symboliczną złotówkę. Przekształcenie miało doprowadzić do pełnego samofinansowania się KŁA z jednoczesnym zachowaniem cech charakterystycznych dla przedsiębiorstwa użyteczności publicznej. W trakcie prywatyzacji zredukowano załogę, zmieniono rozkład jazdy, układ połączeń, strukturę biletów okresowych i godziny pracy kierowców (Pertkiewicz i Machowiak, 1996; [www.kla.com.pl](http://www.kla.com.pl)).

Drugą sprywatyzowaną w podobny sposób firmą jest MPK w Chełmie, przekształcone z powstałej w 1993 r. jednoosobowej spółki miasta. W 1997 r. brytyjska firma Southern Vectis wniosła swój *know-how* do nowo powstałych Chełmskich Liniach Autobusowych, za co otrzymała 23,5% udziałów w spółce. Pozostałe udziały mają miasto Chełm i pracownicy. Niestety, po około 10 latach od



Ryc. 15. Struktura organizacyjna Veolia Transport Polska w 2008 r. Podany rok oznacza powołanie lub nabycie spółki, a wielkość wyrażona w procentach – udziały Veolia.



utworzenia *joint venture*, sytuacja finansowa CLA nie jest dobra: gwałtownemu spadkowi przewozów towarzyszą rosnące koszty osobowe.

### 6.3. Samochodowy transport towarowy

Inwestycje zagraniczne w samochodowym transporcie towarowym są wprawdzie łącznie nieco większe niż w transporcie pasażerskim, ale jeśli uwzględnimy liczbę 100 niezależnych firm, to przeciętna ich wielkość jest znacznie mniejsza (tab. 16). Generalnie brakuje firm zależnych<sup>32</sup>. Samochodowe firmy przewozu ładunków zatrudniają dwukrotnie więcej pracowników niż podobne przedsiębiorstwa transportowe osób. Jednak, biorąc pod uwagę 9-krotnie większą liczbę firm transportujących ładunki okazuje się znowu, że są one dużo mniejszymi przedsiębiorstwami<sup>33</sup>. Inna różnica z samochodowym transportem pasażerskim jest taka, że w samochodowym transporcie towarów znacząco większy jest udział firm nowo utworzonych, a mniejszy przejętych (odkupionych).

Tabela 16. Inwestycje zagraniczne w samochodowym transporcie towarowym w firmy niezależne według wielkości

<b>Wielkość nakładów (mln zł)</b>	<b>Liczba firm</b>	<b>Odsetek firm</b>	<b>Liczba zatrudnionych</b>	<b>Odsetek zatrudnionych</b>	<b>Wartość inwestycji (mln zł)</b>	<b>Odsetek inwestycji</b>
Powyżej 100,0	–	–	–	–	–	–
50,0–100,0	1	1,0	180	2,5	80,0	29,0
10,0–49,9	2	2,0	1573	22,1	80,0	29,0
5,0–9,9	7	7,0	506	7,1	49,9	18,1
1,0–4,9	23	23,0	2117	29,7	52,7	19,1
Poniżej 1,0	67	67,0	2756	38,6	13,3	4,8
Ogółem	100	100,0	7132	100,0	275,9	100,0

W drogowym transporcie ładunków brakuje wielkich inwestorów zagranicznych, co można tłumaczyć charakterem prowadzonej działalności. Jest to działalność dość wąsko sprofilowana, homogeniczna, ograniczająca się do samego przewozu towarów. Często firmy są jednym z ogniw łańcucha logistycznego, pełnią rolę podwykonawcy. Natomiast dużo większe nakłady kierowane są do firm zajmujących się kompleksowymi usługami, a więc przeładunkiem towarów, logistyką, spedycją i magazynowaniem (patrz dalej).

<sup>32</sup> Z jednym wyjątkiem: niewielka firma Anton Röhr Transport Międzynarodowy Poznań ma spółkę-córkę Anton Röhr Logistyka, zarejestrowaną pod tym samym adresem.

<sup>33</sup> Znaczne rozdrobnienie jest generalnie cechą charakterystyczną przedsiębiorstw samochodowego transportu towarowego w Polsce i w niektórych krajach europejskich (Włochy, Hiszpania).

Największy inwestor w samochodowym transporcie towarów, holenderski H.Z. Transport zainwestował w nowo powstałą firmę H.Z. Transport Poland w Kamieńcu Polskiej 80 mln zł. Firma zatrudnia 180 pracowników i zajmuje się krajowym i międzynarodowym drogowym transportem ładunków. Następne dwa przedsiębiorstwa są nieco mniejsze jeśli chodzi o zainwestowany kapitał zagraniczny (niemiecki i holenderski, odpowiednio), ale zatrudniają więcej pracowników każde – 573 (PRP we Wrocławiu) i 1000 (VOS Logistics Polska w Warszawie)<sup>34</sup>. Wszystkie trzy firmy powstały na początku lat 1990.

Na uwagę zasługuje też siedem średniej wielkości firm transportujących towary: TSL Unitrans w Skoczowie, Verhoeven Polen w Tarnowie Podgórnym, Caterpillar Logistic Services Polska w Ożarowie Mazowieckim, Paul Schockemöhle Logistics Polska w Krapkowicach, Intertransports-Centre-Polska w Policach, Samat Polska w Krakowie i Tematrans Poland w Sosnowcu. Wszystkie, z wyjątkiem TSL Unitrans, są inwestycjami typu *greenfield*.

## 6.4. Żegluga morska i śródlądowa

W transporcie morskim i śródlądowym bezpośrednich inwestycji zagranicznych jest nie tylko mniej (ogółem 18), ale przede wszystkim są one znacznie mniejszej wartości (40,6 mln zł). Również zatrudnienie nie jest imponujące (tab. 17). W zaledwie dwóch firmach nakłady można traktować jako inwestycje średniej wielkości. Jedną z nich jest inwestycja typu *greenfield* w spółkę Odra Lloyd w Szczecinie, założoną przez Deutsche Binnenreederei AG w 1993 r. Początkowo działalność nowo założonej firmy ograniczała się do obsługi portowej niemieckich barek spółki-matki, obecnie podstawowym rodzajem działalności są przewozy towarów masowych (kamienie, kruszywo, węgiel, pasze, zboża, nawozy), drobnicy i towarów ponadgabarytowych na śródlądowych drogach wodnych między Odrą, Łabą i Renem. Firma dysponuje 16 pchaczami i 51 barkami pchanymi o ładowności około 400 t, w większości z zamkniętymi ładowniami<sup>35</sup>.

Druga firma, Baltic Container Lines, założona w Gdyni w 1995 r. przez cypryjski IMCL Holding jest przewoźnikiem morskim na południowym Bałtyku. Początkowo przewoźnik oferował serwis łączący Gdynię z Hamburgiem i Bremerhaven, obsługiwany przez jeden kontenerowiec. Dzięki nowym udziałowcom (obecnie inwestorem strategicznym jest Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe SA) firma rozbudowała flotę i rozszerzyła obszar działalności o inne porty europejskie. Obecnie BCL zapewnia regularne połączenia pomiędzy czterema największymi polskimi portamiorskimi a Hamburgiem, Bremerhaven i Kłajpedą.

<sup>34</sup> W 2003 r. VOS Logistics przejął inną dużą zagraniczną firmę transportu towarowego, obecnie na polskim rynku od 1991 r., amerykańską Euroad (268 ciężarówek, 380 zatrudnionych).

<sup>35</sup> Dalsze losy spółek Odra Lloyd i Deutsche Binnenreederei wiążą się z przejęciem obu przez Odratrans i skonsolidowaniem jej z Żeglugą Bydgoską (2009), w wyniku czego powstała największa w Europie grupa armatorska Odratrans SA, prowadząca przewozy barkami. Dzięki połączeniu flot polskiej i niemieckiej, grupa dysponuje flotą ponad 900 jednostek pływających o łącznym tonażu ponad 450 000 ton, w tym 260 barek motorowych i pchaczy oraz 550 barek bez napędu (Łepeck, 2009; Taylor i Ciechański, 2010a, 2011b).

Tabela 17. Inwestycje zagraniczne w żegludze morskiej i śródlądowej w firmy niezależne według wielkości

Wielkość nakładów (mln zł)	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji
Powyżej 100,0	–	–	–	–	–	–
50,0–100,0	–	–	–	–	–	–
10,0–49,9	2	11,1	25	10,5	31,6	77,8
5,0–9,9	–	–	–	–	–	–
1,0–4,9	3	16,7	20	8,4	7,3	18,0
Poniżej 1,0	13	72,2	194	81,1	1,7	4,2
Ogółem	18	100,0	239	100,0	40,6	100,0

Pozostałe firmy są małe. Koreańsko-Polskie Towarzystwo Żegludowe Chopol jest reliktem czasów, kiedy PRL i KRL-D należały do tego samego bloku. Kraje współpracowały od lat 1960. (wówczas powołano Koreańsko-Polskie Towarzystwo Maklerów), a w 1987 r. założyły spółkę<sup>36</sup>, która miała transportować magnezyt z Korei do Polski, a z powrotem – koks. Wymiana ta trwała krótko, a statki zaczęły przewozić najróżniejsze towary między portami całego świata, obecnie przede wszystkim Dalekiego Wschodu.

Niewielka niemiecka firma Adler Schiffe Polska w Nowym Warpnie zajmuje się pasażerską żeglugą śródlądową i przybrzeżną (rejsy turystyczne), a szwedzka Stena Line Polska w Gdyni i duńska DFDS Tor Line w Gdańsku – pasażerską żeglugą morską. Pozostałe 12 firm zajmuje się frachtem morskim. Są to firmy zlokalizowane w Gdyni (Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka<sup>37</sup>, mająca jako jedyną spółkę-córkę Baltavia Przedsiębiorstwo Spedycyjne, poza tym MSC Poland, Inter Freight, Volkmar Bäume Poland, Hecksher Polska, APL Poland, Finnlines Polska), w Szczecinie (Scan Shipping Pol, CST Comet Shipping and Trading, Wilhelmsen Ships Service (d. Barwil Agencies Poland)) i w Warszawie (Evergreen Shipping Agency (Poland) i Hanjin Shipping (Poland)).

<sup>36</sup> Obie strony mają po połowie udziałów. W 2012 r. spółka dysponowała jednym wysłużonym (33-letnim) statkiem Chopol 2, służącym do przewozu rudy żelaza, nawozów i węgla między Koreą Północną i Chinami. W planach jest zakup kolejnego statku, jednak – wbrew opiniom polskiego Ministerstwa Transportu – korzyści z działalności przedsiębiorstwa są iluzoryczne (Nisztor, 2012). Działalność *joint venture* owiana jest tajemnicą.

<sup>37</sup> Jest najstarszą (założoną w 1930 r.) prywatną agencją żegludową w Polsce. Do 1939 r. PZKB reprezentowała przede wszystkim interesy United Baltic Corporation, zdobywając ładunki, współpracując ze spedytorami i eksporterami, a po II wojnie światowej z jej usług korzystało 20 armatorów. Jako pierwszy agent w Polsce, rozpoczęła obsługę linii kontenerowej – serwisu UBC z Gdyni do Tilbury (1969). Aktualnie PZKB specjalizuje się w akwizycji i obsłudze ładunków kontenerowych kilku znaczących armatorów. Jedynym udziałowcem Korporacji jest MacAndrews & Company w Londynie.

## 6.5. Transport lotniczy i usługi lotniskowe

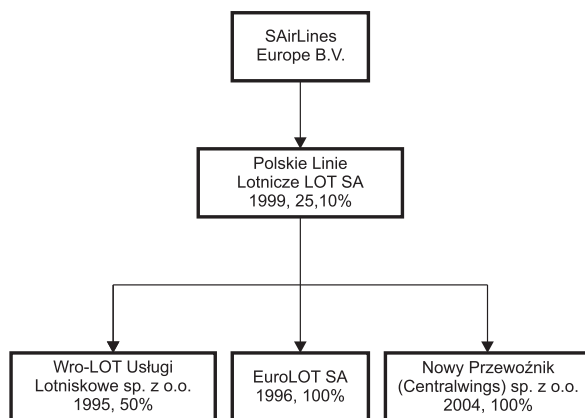
Według stanu na koniec 2008 r., w transporcie lotniczym i usługach lotniskowych mamy jedną dużą, jedną średnią i cztery małe inwestycje (tab. 18).

Największą inwestycją (276,6 mln zł) była częściowa, lecz nieudana prywatyzacja PLL LOT, jak również dokapitalizowanie i powoływanie spółek zależnych (EuroLOT<sup>38</sup>, Centralwings<sup>39</sup>, spółki usług lotniskowych<sup>40</sup>). W listopadzie 1999 r. około 30% akcji polskiego narodowego przewoźnika PLL LOT zostało zakupione przez SAirLines, spółkę będącą częścią holdingu SAirGroup. Po ogłoszeniu przez nabywcę upadłości w 2001 r. i braku możliwości pomocy polskiemu przewoźnikowi, Rada Ministrów RP podjęła decyzję o podniesieniu kapitału zakładowego PLL LOT. Nowa emisja akcji została w całości objęta przez Skarb Państwa, który w ten sposób stał się właścicielem 67,97% akcji przewoźnika; 25,1% akcji posiadał syndyk masy upadłościowej SAirLines, a pozostałe 6,93% pracownicy (ryc. 16). Taka sytuacja trwała do maja 2009 r., kiedy syndyk sprzedał 25,1% udziałów w LOT Towarzystwu Finansowemu Silesia. Należy ono w połowie do państwa i do Agencji Rozwoju Przemysłu. Wartość transakcji nie została podana, ale eksperci szacują ją na 170–221 mln złotych. Obecnie Skarb Państwa i TF Silesia mają akcje LOT stanowiące ponad 93% kapitału zakładowego, co umożliwia pełną kontrolę nad firmą, a więc podniesienie kapitału, czemu Szwajcarzy się sprzeciwiali, łatwiejsze podejmowanie decyzji i poszukiwanie inwestora strategicznego dla spółki. LOT jest firmą mocno zadłużoną, dlatego konieczne jest porozumienie z zagranicznymi bankami o restrukturyzacji zadłużenia. Wśród firm zainteresowanych przejęciem LOT wymieniano kolejno Lufthansę, Emirates Airline (ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich), później Turkish Airlines. Jednakże, według informacji prasowych, przejęcie LOT przez Turkish Airlines byłoby niezgodne z ustawodawstwem unijnym. Informacje medialne wskazują również na stale pogarszającą się sytuację finansową narodowego przewoźnika, potrzebę udzielenia mu pomocy publicznej w postaci pożyczki nawet w wysokości 1 mld zł przez budżet państwa i wprowadzenie programu oszczędnościowego, względnie na kontrolowaną upadłość i stopniowe przenoszenie majątku do EuroLOT-u. Wśród wierzycieli są m.in. banki, PZU, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej i PP PPL.

<sup>38</sup> Od 1997 r. EuroLOT, oprócz zapewnienia przewozów między 9 portami krajowymi i 11 zagranicznymi, pełni funkcje dowozowe do połączeń zagranicznych i jest ważnym ogniwem funkcjonującego na lotnisku Okęcie warszawskiego węzła tranzytowego. Flota EuroLOT-u składa się z 14 turbośmigłowych samolotów krótkiego zasięgu. Od 2000 r. spółka jest niskokosztowym operatorem w Grupie LOT.

<sup>39</sup> Nowego Przewoźnika (Centralwings) powołano w 2004 r., a zlikwidowano w 2009 r. Miał zastąpić zbankrutowaną Air Polonię i konkurować z innymi liniami *low-cost* wchodzącymi na polski rynek. Powodem likwidacji były ujemne wyniki finansowe, mimo że spółkę powołano w celu zreformowania, przynoszącej straty, działalności czarterowej. Nowy Przewoźnik operował kilkoma dzierżawionymi od PLL LOT samolotami.

<sup>40</sup> Trzy z nich (KRK Airport Services, GDN Airport Services i SZZ Airport Services) w 2005 r. zostały przejęte przez dotychczasowego partnera PP Polskie Porty Lotnicze. W momencie pisania pracy, częściową współwłasnością LOT nadal pozostaje tylko WRO-LOT Usługi Lotniskowe we Wrocławiu.



Ryc. 16. Struktura organizacyjna PLL LOT w 2008 r. Podany rok oznacza powołanie lub nabycie spółki, a wielkość wyrażona w procentach – udziały LOT.

Tabela 18. Inwestycje zagraniczne w transporcie lotniczym i usługach lotniskowych w firmy niezależne według wielkości

Wielkość nakładów (mln zł)	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji
Powyżej 100,0	1	16,7	4423	97,0	276,6	76,5
50,0–100,0	1	16,7	89	2,0	75,7	20,9
10,0–49,9	–	–	–	–	–	–
5,0–9,9	–	–	–	–	–	–
1,0–4,9	2	33,3	12	0,3	8,5	2,4
Poniżej 1,0	2	33,3	32	0,7	0,8	0,2
Ogółem	6	100,0	4556	100,0	361,6	100,0

Inwestycją średniej wielkości jest nabycie w dwóch transzach 49% udziałów (maksymalny udział zagranicznej firmy w polskim porcie) w Porcie Lotniczym Bydgoszcz przez austriacki fundusz inwestycyjny Meinel Airports International<sup>41</sup>. Jest to pierwszy przypadek wejścia zagranicznego inwestora do czynnego portu i druga transakcja MAI w Polsce. Pierwszą, niewielką było dokapitalizowanie spółki Mazowiecki Port Lotniczy w Sochaczewie w 2008 r., w której ma 40% udziałów. Obie inwestycje są ciekawe o tyle, że Polska jako jeden z ostatnich europejskich krajów broni się przed wpuszczeniem inwestorów prywatnych na

<sup>41</sup> MAI zainwestował w lotniska w ponad 50 krajach, przy czym czynnikami decydującymi o wyborze inwestycji były lokalizacja i potencjał lotniska.

lotniska<sup>42</sup>. Jeżeli zagraniczna firma chce kupić więcej niż 24,9% udziałów w spółce zarządzającej portem, Urząd Lotnictwa Cywilnego ma prawo sprzeciwić się transakcji.

Niewielkich inwestycji dokonał kapitał zagraniczny w dwie firmy nieregularnych pasażerskich przewozów lotniczych (Direct Fly – usługi *air taxi* i Loyd's Aviation Group Polska – m.in. usługi czarterowe, leasing samolotów pasażerskich) i jedną przewozów cargo (Air Logistics, dawna Chapman Freeborn). Siedzi- by wszystkich trzech firm mieszczą się w Warszawie.

## 6.6. Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie

Spośród wszystkich siedmiu rodzajów działalności, największa liczba firm niezależnych z kapitałem zagranicznym zajmuje się przeładunkiem towarów, logistyką, spedycją i magazynowaniem. Jest ich 174 i mają jeszcze 10 spółek-córek (firm zależnych). W firmach niezależnych działu zainwestowano największy kapitał (2753,6 mln zł) i zatrudniają one ponad połowę wszystkich pracowników (około 55%) siedmiu wydzielonych rodzajów działalności.

Tabela 19. Inwestycje zagraniczne w przeładunek towarów, logistykę, spedycję i magazynowanie w firmy niezależne według wielkości

<b>Wielkość nakładów (mln zł)</b>	<b>Liczba firm</b>	<b>Odsetek firm</b>	<b>Liczba zatrudnionych</b>	<b>Odsetek zatrudnionych</b>	<b>Wartość inwestycji (mln zł)</b>	<b>Odsetek inwestycji</b>
Powyżej 100,0	4	2,3	923	3,3	1 795,9	65,2
50,0–100,0	4	2,3	2 286	8,3	272,8	9,9
10,0–49,9	21	12,1	11 311	40,9	481,8	17,5
5,0–9,9	16	9,2	2 213	8,0	113,4	4,1
1,0–4,9	31	17,8	6 512	23,6	68,5	2,5
Poniżej 1,0	98	56,3	4 397	15,9	21,2	0,8
Ogółem	174	100,0	27 642	100,0	2 753,6	100,0

Cztery największe firmy skupiły aż 65,2% wszystkich nakładów kapitałowych, a następne cztery zaledwie 9,9%. Całkiem odmiennie wygląda sytuacja z zatrudnieniem: cztery mniejsze firmy zatrudniają łącznie ponad dwukrotnie więcej pracowników niż największe z nich (tab. 19). Do największych zaliczamy: Deepwater Container Terminal Gdańsk, M&M (Militzer & Münch), EuroPort

<sup>42</sup> Jest to tym ciekawsze, że spośród infrastrukturalnych BIZ na świecie największe zainteresowanie notuje się w odniesieniu do portów lotniczych, większe niż w stosunku do portów morskich, kolei czy dróg (Sader, 2000, s. 9). J. Cukrowski i M. Jakubiak (2004, s. 56–57) podają natomiast, że inwestycje zagraniczne w transporcie lotniczym są prawnie zabronione w Republice Czeskiej.

w Gdańsku, BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni, a do czterech nieco mniejszych: Kuehne + Nagel, Schrader Internationale Logistic, Wincanton Polska oraz Nijman/Zeetank International Transport.

Deepwater Container Terminal (DCT) Gdańsk w Porcie Północnym jest największym głębokowodnym terminalem na Bałtyku i jednocześnie największą firmą australijskiej Macquarie Group of Companies. Został wybudowany od podstaw na sztucznie usypanym pirsie o długości 800 m od istniejącej linii brzegowej i szerokości 315 m (pow. 21 ha). Łącznie zajmuje powierzchnię 44 ha i docelowo będzie miał dwa stanowiska do przeładunku kontenerów. Pierwsze nabrzeże (ukończone w 2007 r.) ma długość 385 m, głębokość przy nim sięga 16,5 m, drugiej długości 265 m i głębokości 13,5 m będzie dodatkowo zakończone 40-metrową rampą do obsługi statków ro-ro, przewożących ładunki na pojazdach kołowych i samochodowców. Terminal będzie mógł obsługiwać największe jednostki wpływające na Bałtyk (typu post-Panamax)<sup>43</sup>. Obecnie DCT może obsłużyć 500 tys. TEU, a po rozbudowie do 1 mln TEU<sup>44</sup>. Jest wyposażony w nowoczesne urządzenia przeładunkowe firmy Liebherr of Ireland (fot. 11, 12) i system operacyjny Jade, duży magazyn, warsztaty, utwardzony plac składowania kontenerów, ma połączenia z siecią drogową (2,3 km) i kolejową (2 km). W 2008 r. w lutym Containerships, a w grudniu największy światowy operator kontenerowy Maersk ogłosił przeniesienie swej działalności z BCT Gdynia do DCT Gdańsk. Należąca do holdingu PCC Rail spółka PCC Intermodal została wyłącznym operatorem kolejowym, a firma Balticon operatorem logistyki kontenerowej gdańskiego DCT.

O ile budowa DCT Gdańsk jest nowoczesnym, zakończonym sukcesem przedsięwzięciem, o tyle EuroPort jest inwestycją nieudaną. W wielkich magazynach i silosach EuroPortu (fot. 13) w gdańskim Porcie Północnym miano gromadzić miliony ton importowanego ziarna, aby sprzedawać je z zyskiem na rynkach wschodnich. Kiedy Rosja stała się eksporterem zbóż, EuroPort stał się niepożądany, a rozpoczęta w 1998 r. budowę nowoczesnego, głębokowodnego terminala paszowo-zbożowego, w połowie w 2002 r. przerwano. Nietrafiona inwestycja zablokowała jednak obszar około 60 ha w jednym z największych pirsów, na co zareagował Zarząd Portu Morskiego Gdańsk, oddając sprawę do sądu i domagając się zwrotu dzierżawionych terenów. Natomiast amerykańscy i kanadyjscy inwestorzy złożyli skargę w Komisji Europejskiej twierdząc, że nowy zarząd portu rozpoczął wrogie działania przeciwko firmie i zablokował inwestycję chcąc wyeliminować spółkę z rynku. Podobne, nierozwiązane problemy ma zarząd portu z indyjską spółką Rudoport, która przez 12 lat nie podjęła żadnych inwestycji w pirsie rudowym, wymagającym gruntownego remontu.

Inwestycją typu *brownfield* jest gdyński BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy (fot. 14, 15), którego budowę rozpoczęto w 1976, a eksploatację w 1979 r.

<sup>43</sup> Największy na świecie kontenerowiec M/S Maersk Mc-Kinney Moeller typu Triple-E o pojemności 18 tys. TEU (400 m długości, 59 m szerokości i 73 m wysokości), podczas swojego pierwszego rejsu w sierpniu 2013 r. ma zawinąć do Gdańska.

<sup>44</sup> Według informacji prasowych, w latach 2014–2016 ma powstać drugi morski terminal kontenerowy na powierzchni 27 ha w porcie gdańskim, którego inwestorem będzie spółka DCT Gdańsk. Wtedy zdolności przeładunkowe DCT mają sięgnąć 4 mln TEU.





Fot. 11. Deepwater Container Terminal (DCT) Gdańsk w Porcie Północnym jest największą inwestycją typu *greenfield* w polskim transporcie



Fot. 12. DCT Gdańsk jest wyposażony w nowoczesne urządzenia przeładunkowe i system operacyjny Jade





Fot. 13. Silosy EuroPortu w gdańskim Porcie Północnym, porzucona inwestycja typu *greenfield* kapitału amerykańsko-kanadyjskiego



Fot. 14. Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) w Gdyni – inwestycja typu *brownfield* kapitału filipińskiego



Fot. 15. Bałtycki Terminal Kontenerowy jest obsługiwany przede wszystkim transportem drogowym, mimo istnienia codziennego połączenia kolejowego z Euroterminalem w Sławkowie (PCC Intermodal). Udział transportu kolejowego w 2012 r. wzrósł do 42%.

Na początku XXI w. spółka BCT została wyodrębniona ze struktur gdyńskiego portu, a w 2003 r. całość udziałów zakupiła międzynarodowa korporacja ICTSI<sup>45</sup>, z siedzibą na Filipinach. ICTSI, zarządzająca 27 terminalami kontenerowymi na całym świecie, przystąpiła do wielomilionowego programu inwestycyjnego, znacznie zwiększającego możliwości przeładunkowe terminalu (do 750 tys. TEU)<sup>46</sup>. Trudno wyrokować, jak będą przebiegały dalsze inwestycje w BCT: do niedawna wspomniano o potencjalnej wydajności wynoszącej 1,0–1,2 mln TEU. DCT Gdańsk ma jednak przewagę konkurencyjną nad BCT: jako nowszy jest wyposażony w bardziej nowoczesne urządzenia przeładunkowe i jest terminalem głębokowodnym. Nie jest natomiast konkurencją dla BCT uruchomiony w 2006 r. terminal kontenerowy Gdynia Container Terminal (GCT),

<sup>45</sup> International Container Terminal Services Inc. zajmuje się zakupem, rozwojem, zarządzaniem oraz obsługą portów i terminali kontenerowych. Został założony na Filipinach w 1987 r. Obecnie Grupa ICTSI działa w 19 krajach na czterech kontynentach.

<sup>46</sup> W momencie sprzedaży, BCT obsługiwał 83% kontenerów przewożonych drogą morską przez polskie porty. Rekordowy wynik 493 860 TEU osiągnięto w 2007 r., a w 2012 r. przeładowano 408 722 TEU. Ocean Overseas Container Line, jeden z największych operatorów żeglugowych i logistycznych z siedzibą w Hongkongu, rozpoczął współpracę z BCT. Operacje OOCL prowadzone dotychczas przez port w Gdańsku zostały przeniesione do BCT, co ma poprawić efektywność i jakość obsługi statków dowozowych w serwisie bałtyckim. Do gdyńskiego BCT zawijają jednak przede wszystkim statki MSC.

Szacuje się, że wszystkie polskie terminale portowe wykorzystane są w 60%, natomiast przy 75-procentowym wykorzystaniu ich powierzchni następuje spadek jakości obsługi.

obsługujący w większości połączenia feederowe, które łączą Polskę z portami bazowymi zachodniej Europy. Obecnie GCT jest wieczystym użytkownikiem 18,6 ha w porcie Gdynia i właścicielem nabrzeża o długości 450 m, w tym 366 m do przeładunku kontenerów. Właścicielem nowo powstałego GCT jest Hutchinson Port Holdings, należący do chińskiego potentata w tej branży Li Ka-shinga<sup>47</sup>.

Zupełnie inną działalnością zajmuje się duża założona w 1991 r. przez Szwajcarów firma M&M (Militzer & Münch)<sup>48</sup>. Początkowo oferta firmy obejmowała głównie usługi spedycji lądowej, tj. przewozy kolejowe i drogowe oraz pełną obsługę celną. Wraz z rozwojem polskiego rynku oferta była sukcesywnie uzupełniana i rozwijana o organizację przewozów lotniczych, morskich i kompleksowe usługi logistyczne. Specyfika poszczególnych rodzajów działalności i konieczność specjalizacji zespołów pracowniczych legła u podstaw powołania przez M&M Polska trzech podmiotów zależnych. Wszystkie, w bardzo ścisłej współpracy, prowadzą aktywną i skoordynowaną działalność w ramach Grupy M&M w Polsce. Podział ma charakter wewnętrzny, dla partnerów zewnętrznych stroną w kontaktach jest M&M, licząca około 800 specjalistów (ryc. 17, 18).

Cztery nieco mniejsze firmy o nakładach 50–100 mln zł każda skupiły łącznie 9,9% inwestycji i 8,3% zatrudnionych działu (tab. 19). Są to Kuehne + Nagel w Gądkach<sup>49</sup>, Schrader Internationale Logistic w Poznaniu, Wincanton Polska w Piasecznie i Nijman/Zeetank International Transport w Sandomierzu. Zajmują się szeroko pojmowaną logistyką, najczęściej w połączeniu z drogowymi przewozami ładunków, magazynowaniem i działalnością pozatransportową. Obszar ich działania nie ogranicza się do Europy, lecz obejmuje znaczną część świata, dzięki możliwości korzystania z sieci powiązań stworzonych przez swoich inwestorów.

Firm średniej wielkości (10,0–49,9 mln zł zainwestowanego kapitału) jest aż 21, przypada na nie 17,5% ogółu inwestycji, a zatrudniają 40,9% pracowników działu. Są wśród nich przejęte na zachodnim wybrzeżu Bałtyku: Euro-Terminal w Świnoujściu, obecnie wyłączna własność norweskiej firmy Odra Holding i Przedsiębiorstwo Usług Portowych Elewator Ewa w Szczecinie, będące w rękach szwajcarsko-holenderskich. Obie firmy zajmują się przeładunkami i magazynowaniem towarów.

Średnimi firmami z kapitałem zagranicznym są również znane firmy o nieco innym profilu, zajmujące się logistyką, spedycją, magazynowaniem i przewozami, przede wszystkim samochodowymi, jak Schenker (dawna Spedycja Polska

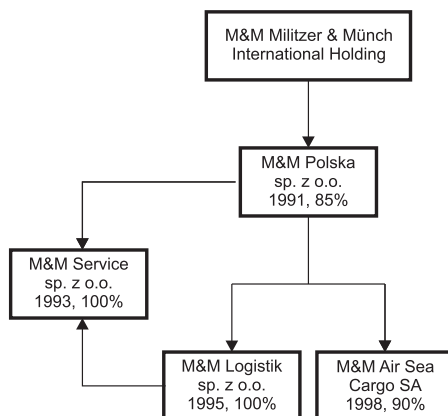
<sup>47</sup> Hutchinson Port Holdings Ltd (HPH) z siedzibą w Hongkongu zarządza portami na całym świecie, zatrudnia 100 000 pracowników w 36 krajach. W Europie HPH kontroluje już m.in. terminal kontenerowe w Felixstowe i Thamesport (W. Brytania) i w Rotterdamie, a w kilku innych krajach dysponuje nabrzeżami. W 2005 r. kupił gdyński terminal cargo Wolny Obszar Gospodarczy z zamiarem zbudowania nowego terminalu kontenerowego. W budowę Gdynia Container Terminal i jego wyposażenie HPH planuje zainwestowanie kilkudziesięciu milionów dolarów.

<sup>48</sup> Obecnie Militzer & Münch Internationale Holding AG z siedzibą główną w St.Gallen w Szwajcarii liczy ponad 40 przedsiębiorstw zarejestrowanych i działających na podstawie przepisów lokalnego prawa w 33 krajach Europy, Azji i Afryki.

<sup>49</sup> Siedziba spółki-matki, mimo niemieckich korzeni, obecnie mieści się w Zurychu.



Ryc. 17. Rozmieszczenie oddziałów spółek Grupy Militzer & Münch w Polsce



Ryc. 18. Struktura organizacyjna Militzer & Münch w Polsce w 2008 r. Podany rok oznacza powołanie lub nabycie spółki, a wielkość wyrażona w procentach – udziały M&M.



– Spedpol<sup>50</sup>) w Warszawie, Maersk w Warszawie<sup>51</sup>, ARS Altmann Polska w Legionowie, DSV Road w Pruszkowie, DSV Solutions w Warszawie<sup>52</sup>, Hellmann Worldwide Logistics w Raszynie<sup>53</sup>, Geodis Logistics Polska w Raszynie, Mostva w Mszczonowie (fot. 16), Fiege w Mszczonowie (fot. 17), FM Mazovia w Mszczonowie (fot. 18), FM Jarosty w Moszczenicy-Jarostach, Sistema Poland w Tychach, Müller – die lila Logistik Polska w Gliwicach, Labatra w Orzeszu, Panopa Logistik Polska w Swarzędzu, Raben Polska w Gądkach, ITM Baza Poznańska, Nagel Polska w Wolsztynie, Frigo Logistics w Żninie. Niektóre z wymienionych firm (np. Raben<sup>54</sup> – patrz ryc. 19 i 20, ale także Faure Machet (FM), DSV, Maersk), po dodaniu inwestycji w ich spółki zależne, byłyby jeszcze większymi inwestorami.



Fot. 16. Magazyn Mostva w Mszczonowie – inwestycja kapitału francusko-niemieckiego

<sup>50</sup> Na przełomie 2004 i 2005 r. nastąpiło połączenie firm Spedpol i Schenker, obecnie działających w ramach międzynarodowego koncernu logistycznego Schenker w Polsce. W końcu 2008 r. firma zatrudniała 1700 pracowników, miała 17 zintegrowanych informatycznie terminali logistycznych, ponad 300 krajowych i 40 międzynarodowych codziennych, regularnych połączeń samochodowych.

<sup>51</sup> Maersk należy do A.P.Møller-Maersk Group, operatora kontenerowego o zasięgu światowym. 1100 spółek zależnych grupy działa w 130 krajach. Zajmują się przede wszystkim logistyką i przewozami ładunków wycarterowanymi i własnymi kontenerowcami (jak Emmy Maersk).

<sup>52</sup> Grupa DSV powstała z połączenia kilku niewielkich duńskich przewoźników. Działalność rozwijano w oparciu o własne inwestycje, jak i przejęcia, a flota jest przede wszystkim kontraktowana. W Polsce, DSV posiada trzy spółki: DSV Solutions (usługi logistyczne, magazynowanie), DSV Road (spedycja drogowa) i DSV Air&Sea (spedycja lotnicza i morska).

<sup>53</sup> Hellmann Worldwide Logistics rozpoczynała swoją działalność jako jednoosobowa firma w 1871 r., dzisiaj jest obecna w 157 krajach.

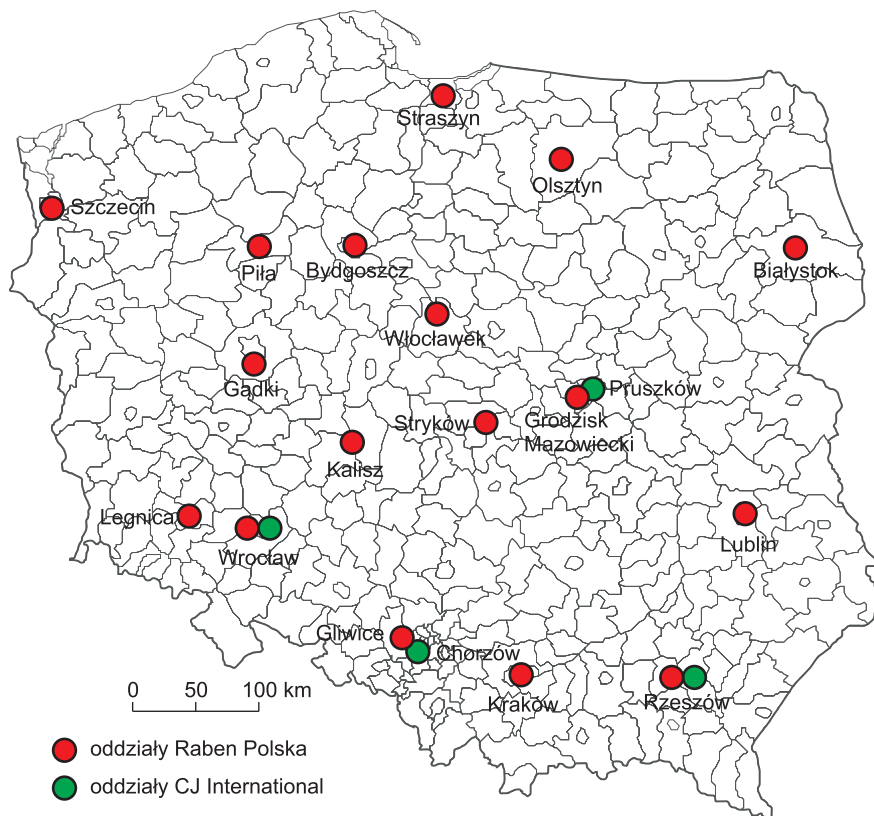
<sup>54</sup> Grupa Raben działa w 10 krajach, w Polsce od 1991 r. Raben Polska posiada sieć 19 własnych terminali, w których zatrudnionych jest 3500 pracowników (2012).



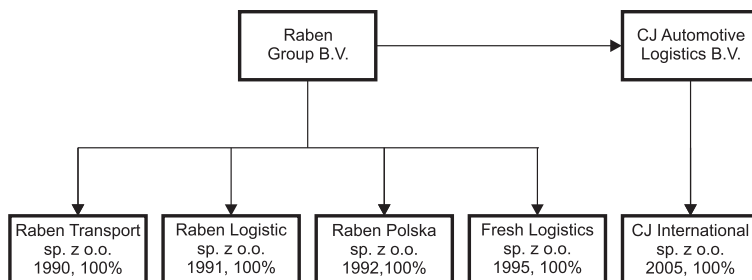
Fot. 17. Magazyn Fiege w Mszczonowie – inwestycja typu *greenfield* kapitału niemieckiego



Fot. 18. Główna siedziba FM Logistic w Polsce mieści się w Mszczonowie pod Warszawą. Tamtejsze centrum logistyczne jest częścią większej inwestycji typu *greenfield* kapitału francuskiego.

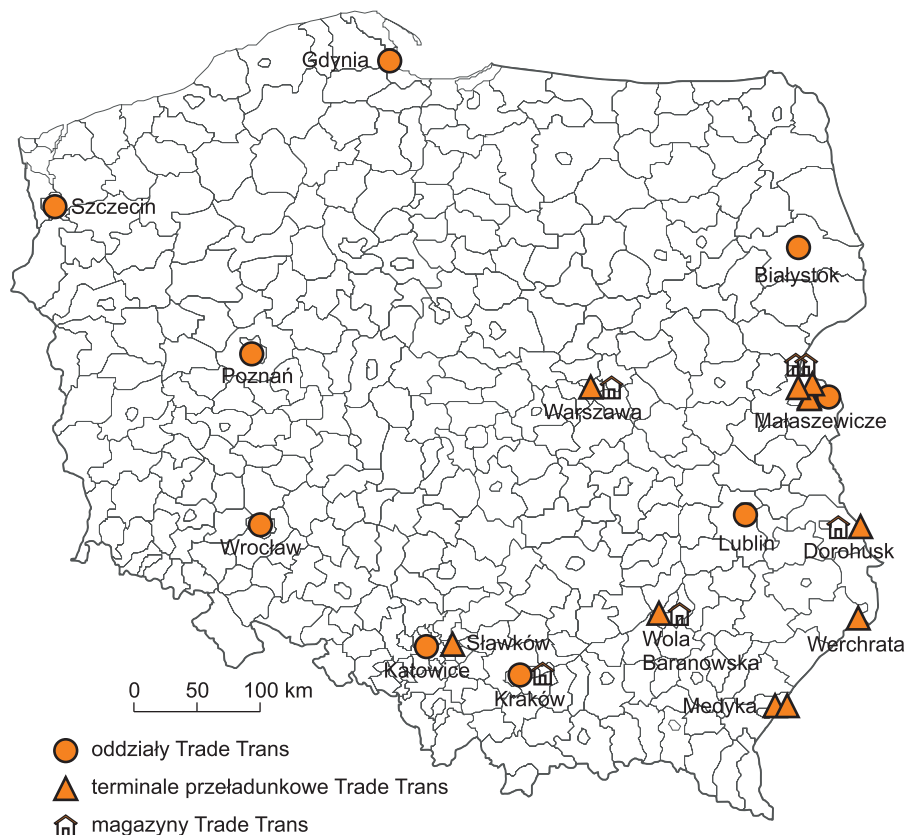


Ryc. 19. Rozmieszczenie oddziałów spółek Raben Polska i CJ International w Polsce



Ryc. 20. Struktura organizacyjna Grupy Raben i CJ Automotive Logistics w Polsce w 2008 r. Podany rok oznacza powołanie lub nabycie spółki, a wielkość wyrażona w procentach – udziały Raben.

Charakter działalności i struktura dużej liczby mniejszych firm działu (np. Trade Trans<sup>55</sup> – patrz ryc. 21 i 22, Cemet – ryc. 23) jest podobny. Są one rozrzucone praktycznie po całej Polsce, jednak większe ich skupienia znajdują się w pobliżu dużych aglomeracji miejsko-przemysłowych, węzłów transportowych i centrów logistycznych o ponadregionalnym znaczeniu (np. Raszyn, Piaseczno, Mszczonów, Rawa Mazowiecka, Tomaszów Mazowiecki, Błonie, Ożarów Mazowiecki, Pruszków, Legionowo, wszystkie w pobliżu Warszawy).

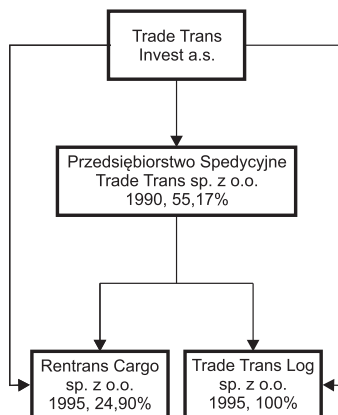


Ryc. 21. Rozmieszczenie placówek Przedsiębiorstwa Spedycyjnego Trade Trans w Polsce

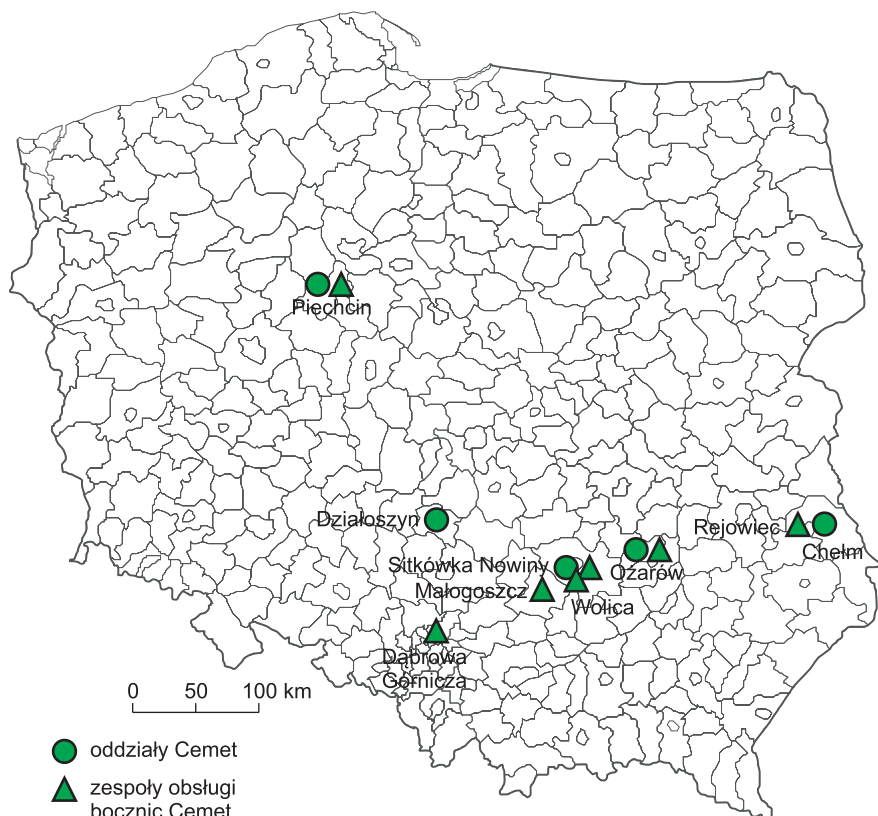
Można przypuszczać, że w najbliższych latach znacząco wzrośnie liczba centrów logistycznych, wznoszonych przez rozmaitych inwestorów w różnych częściach Polski. Świadczą o tym rozpoczęte i planowane inwestycje, np. BMW

<sup>55</sup> Działalność Trade Trans obejmuje usługi spedycyjne i logistyczne transportem kolejowym, samochodowym i morskim, a ponadto przewozy specjalne i ponadgabarytowe.





Ryc. 22. Struktura organizacyjna Przedsiębiorstwa Spedycyjnego Trade Trans w Polsce w 2008 r. Podany rok oznacza powołanie lub nabycie spółki, a wielkość wyrażona w procentach – udziały Trade Trans.



Ryc. 23. Rozmieszczenie placówek Cemet w Polsce w 2008 r.

w Słubicach, Hondy w Pniewach, FM Logistic<sup>56</sup> w gminie Ujazd i wiele innych. Nowe centra logistyczne są lokalizowane przede wszystkim w pobliżu autostrad i głównych dróg, co wskazuje na ich obsługę przede wszystkim samochodowym transportem ciężarowym.

## 6.7. Działalność mieszana i pozostała

W działalności mieszanej i pozostałej można wymienić zaledwie trzy firmy średniej wielkości: System Gazociągów Tranzytowych EuRoPol GAZ (z 48% udziałem rosyjskim), firmę Logis z Rawy Mazowieckiej, zajmującą się magazynowaniem i działalnością pozatransportową (z 34% udziałem kapitału hiszpańskiego) i Prolog z Wrześni, trudniącą się samochodowym transportem towarowym i usługami kurierskimi. Ta ostatnia jest wyłączną własnością kapitału obcego – belgijskiego, amerykańskiego i niemieckiego. Wszystkie trzy firmy skupiają 88% nakładów inwestycyjnych i 52% zatrudnionych działu (tab. 20).

Pozostałe osiem to niewielkie firmy, trudniące się głównie samochodowym transportem towarowym i innymi rodzajami działalności, w różnych kombinacjach.

Tabela 20. Inwestycje zagraniczne w działalności mieszanej i pozostałej w firmy niezależne według wielkości

<b>Wielkość nakładów (mln zł)</b>	<b>Liczba firm</b>	<b>Odsetek firm</b>	<b>Liczba zatrudnionych</b>	<b>Odsetek zatrudnionych</b>	<b>Wartość inwestycji (mln zł)</b>	<b>Odsetek inwestycji</b>
Powyżej 100,0	–	–	–	–	–	–
50,0–100,0	–	–	–	–	–	–
10,0–49,9	3	27,3	432	52,0	65,9	88,0
5,0–9,9	–	–	–	–	–	–
1,0–4,9	2	18,2	180	21,7	7,7	10,3
Poniżej 1,0	6	54,5	218	26,3	1,3	1,7
Ogółem	11	100,0	830	100,0	74,9	100,0

<sup>56</sup> FM Logistic należy do najszybciej rozwijających się firm sektora TSL: zajmuje się składowaniem towarów, transportem drogowym i wysoce specjalistycznymi usługami co-packingu i co-manufacturingu. W 2008 r. FM Logistic zatrudniał w Polsce ponad 3000 pracowników.

## 7. CZYNNIKI LOKALIZACJI I REGIONALNE ROZMIESZCZENIE FIRM TRANSPORTOWYCH Z KAPITAŁEM ZAGRANICZNYM

---

Warto przypomnieć, że według wspomnianych już wcześniej R. Vernona i J.H. Dunninga, decyzja dotycząca miejsca podjęcia przez inwestora zagranicznego działalności poza krajem macierzystym zależy od kosztów czynników produkcji, ich jakości (zwłaszcza kwalifikacji siły roboczej) i szeroko rozumianej infrastruktury.

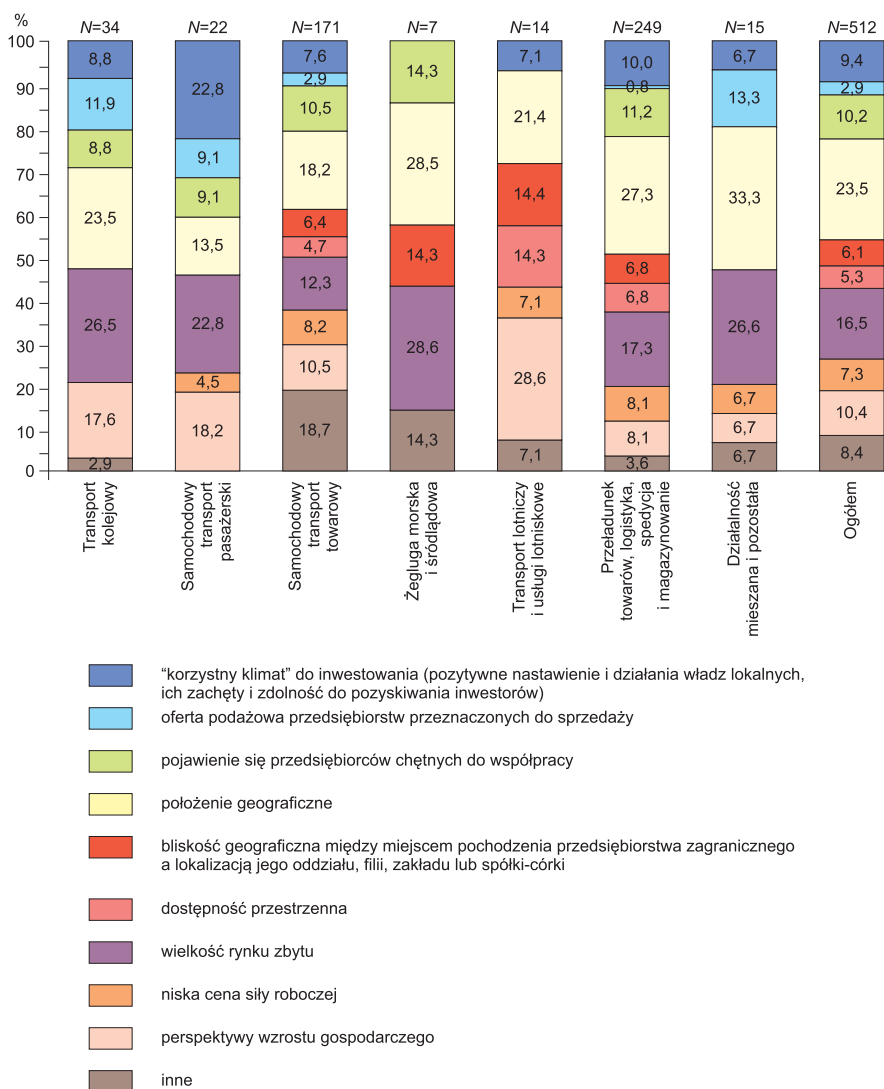
Analizę rozmieszczenia bezpośrednich inwestycji zagranicznych w polskim transporcie rozpoczniemy od przedstawienia wyników badania ankietowego (Aneks A), przeprowadzonego wśród kadry kierowniczej przedsiębiorstw. Badanie miało na celu uzyskanie odpowiedzi, jak poszczególne czynniki lokalizacji widzą przedstawiciele firm obcych *ex post*, i czy jest to zgodne z naszą wiedzą i literaturą przedmiotu. Respondenci mogli zaznaczyć trzy najważniejsze, ich zdaniem, czynniki przy wyborze miejsca inwestycji (tab. 21, ryc. 24). Ogółem uzyskano 512 odpowiedzi, które ze względu na zapewnienie możliwości porównań podaje się w procentach.

Za najważniejszy czynnik lokalizacji BIZ w polskim transporcie respondenci uznali położenie geograficzne (średnio 23,5% odpowiedzi), przy czym w każdym z siedmiu rodzajów działalności odsetek ten był znaczący: w skrajnych przypadkach wahał się od 13,5 (samochodowy transport pasażerski) do 33,3% (działalność mieszana i pozostała). Ten pierwszy – w odróżnieniu od pozostałych – ma w dużej mierze charakter lokalny i regionalny, co może tłumaczyć nieco mniejsze znaczenie czynnika lokalizacji firm jakim jest położenie geograficzne.

Istotnym czynnikiem okazała się wielkość rynku zbytu (ogółem 16,5%), często podkreślana przez inwestorów zagranicznych<sup>57</sup>, zresztą nie tylko w transporcie. Wielkość rynku była istotna we wszystkich rodzajach działalności z wyjątkiem transportu lotniczego i usług lotniskowych, co jest raczej zaskakujące. Rynek zbytu miał największe znaczenie dla lokalizacji firm żeglugowych, zajmujących się działalnością mieszaną i pozostałą oraz transportu kolejowego, ale był też

---

<sup>57</sup> Zarówno korzystne położenie geograficzne jak i chłonny rynek wewnętrzny uważane są za główne czynniki atrakcyjności inwestycyjnej Polski (Chojna, red., 2008, s. 8).



Ryc. 24. Czynniki lokalizacji zagranicznych inwestycji transportowych w Polsce według przedsiębiorców

ważny w przypadku firm zajmujących się przeladunkiem towarów, logistyką, spedycją i magazynowaniem oraz samochodowym transportem pasażerskim.

Trzy czynniki odgrywają równorzędną rolę (ogółem po około 9–10% odpowiedzi) w lokalizacji firm transportowych. Są to perspektywy wzrostu gospodarczego, pojawienie się przedsiębiorców chętnych do współpracy i „korzystny klimat” do inwestowania. Każdy ze wspomnianych czynników odgrywa odmienną rolę,

Tabela 21. Czynniki lokalizacji zagranicznych inwestycji transportowych w Polsce według przedsiębiorców (% odpowiedzi)

Rodzaj działalności	„Korzystny klimat” do inwestowania (pozytywne nastawienie i działania władz lokalnych, ich za-chęty i zdolności do pozy-skiwania inwestorów)	Oferta podażowa przedsię-biorstw przeznaczonych do sprzedaży	Pojawienie się przed-siębiorców chętnych do współpracy	Położenie geograficzne	Bliskość geograficzna mię-dzy miejscem pochodzenia przedsiębiorstwa zagra-nicznego a lokalizacją jego oddziału, filii, zakładu lub spółki-córki	Dostępność przestrzenna	Wielkość rynku zbytu	Niski koszt siły roboczej	Perspektywy wzrostu gospodarczego	Inne	Razem
Transport kolejowy (N = 34)	8,8	11,9	8,8	23,5	0,0	0,0	26,5	0,0	17,6	2,9	100
Samochodowy transport pasażerski (N = 22)	22,8	9,1	9,1	13,5	0,0	0,0	22,8	4,5	18,2	0,0	100
Samochodowy transport towarowy (N = 171)	7,6	2,9	10,5	18,2	6,4	4,7	12,3	8,2	10,5	18,7	100
Żegluga morska i śródlądowa (N = 7)	0,0	0,0	14,3	28,5	14,3	0,0	28,6	0,0	0,0	14,3	100
Transport lotniczy i usługi lotniskowe (N = 14)	7,1	0,0	0,0	21,4	14,4	14,3	0,0	7,1	28,6	7,1	100
Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie (N = 249)	10,0	0,8	11,2	27,3	6,8	6,8	17,3	8,1	8,1	3,6	100
Działalność mieszana i pozostała (N = 15)	6,7	13,3	0,0	33,3	0,0	0,0	26,6	6,7	6,7	6,7	100
Ogółem (N = 512)	9,4	2,9	10,2	23,5	6,1	5,3	16,5	7,3	10,4	8,4	100

w zależności od profilu działania firmy. „Korzystny klimat”<sup>58</sup> jest szczególnie istotny w przypadku samochodowego transportu pasażerskiego (22,8% odpowiedzi) oraz przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania (10%), zaś zupełnie nieistotny w żegludze morskiej i śródlądowej (0%). W przypadku tej ostatniej szczególnie istotne jest natomiast istnienie miejscowych przedsiębiorców zainteresowanych współpracą (14,3%). Ten ostatni czynnik odgrywa też dość ważną rolę w lokalizacji firm zajmujących się przeładunkiem towarów, logistyką, spedycją i magazynowaniem oraz samochodowym transportem pasażerskim. Pojawienie się przedsiębiorców chętnych do współpracy nie ma znaczenia w podejmowaniu decyzji o lokalizacji firm transportu lotniczego i usług lotniskowych oraz w działalności mieszanej i pozostałej (po 0%). Perspektywy wzrostu gospodarczego są z kolei istotne w przypadku lokalizacji firm transportu lotniczego i usług lotniskowych (28,6% odpowiedzi), następnie samochodowego transportu pasażerskiego i transportu kolejowego (po ok. 18%), zaś żadnej roli – w żegludze morskiej i śródlądowej (0%).

Co ciekawe, wśród najmniej ważkich czynników lokalizacji firm znajdują się: oferta podaźowa przedsiębiorstw przeznaczonych do sprzedaży (zaledwie 2,9% pozytywnych odpowiedzi), dostępność przestrzenna (5,3%) i bliskość geograficzna między miejscem pochodzenia przedsiębiorstwa zagranicznego a lokalizacją jego oddziału, filii lub zakładu w Polsce (6,1%). Również niski koszt siły roboczej zdaje się nie odgrywać ważnej roli w podejmowaniu decyzji o lokalizacji firmy zagranicznej w naszym kraju (7,3%)<sup>59</sup>. Faktycznie istnieją tutaj pewne różnice między poszczególnymi rodzajami działalności transportowej, ale z pewnością można powiedzieć, że generalnie wspomniane czynniki nie należą do priorytetowych.

Oczywiście mamy do czynienia z subiektywnym charakterem odpowiedzi kadry kierowniczej na temat czynników lokalizacji poszczególnych firm. Niemniej, ogólna liczba odpowiedzi jest na tyle duża, że pozwala na wskazanie istotnych różnic między poszczególnymi rodzajami działalności transportowej i pokrewnej.

<sup>58</sup> Postawy i działania miejscowych władz są niezwykle ważne nie tylko w przypadku lokalizacji zakładów przemysłowych (Domański, 2001a; Domański i Jarczewski, red., 2006, s. 80–85), ale również transportowych. W niniejszej pracy przez „korzystny klimat” rozumie się pozytywne nastawienie i działania władz lokalnych, ich zachęty i zdolności do pozyskiwania inwestorów. Gminy odgrywają w tym procesie niezwykle istotną rolę (por. Wdowicka, 2005; Dziemianowicz, 2008; Jarczewski, 2008, 2012).

W literaturze istnieje również znacznie szersze pojęcie klimatu inwestycyjnego, obejmującego: (1) warunki makroekonomiczne (stabilność i bezpieczeństwo makroekonomiczne, system prawny, sądownictwo, system podatkowy, funkcjonowanie instytucji państwowych, poziom korupcji, etc); (2) lokalne otoczenie gospodarcze i infrastrukturę; oraz (3) wsparcie instytucjonalne (Domański i Jarczewski, red., 2006, s. 7). Podstawowe znaczenie przypisuje się punktowi (1) i (3), a więc istnieje zasadnicza różnica w stosunku do „korzystnego klimatu”. Inna różnica jest taka, że klimat inwestycyjny, zwany również ekonomicznym, oceniany jest nie lokalnie, ale raczej w skali całych krajów (Cukrowski i Jakubiak, 2004; Wdowicka, 2005), a czasem pojęcie jest nawet stosowane – naszym zdaniem niezbyt poprawnie – jako substytut atrakcyjności inwestycyjnej, o czym piszą m.in. W. Budner (2003), B. Domański i W. Jarczewski (red., 2006), M. Stawicka (2007), W. Jarczewski (2008), T. Kalinowski (red., 2008).

<sup>59</sup> Warto zwrócić uwagę na istotną różnicę w stosunku do wyników badań opinii inwestorów w połowie lat 1990., według których niskie koszty siły roboczej były najistotniejszym czynnikiem lokalizacji BIZ w Polsce, ważniejszym niż wielkość rynku zbytu (por. np. Stachowiak, 2007, s. 75).

Porównywalność wyników z innymi publikacjami jest bardzo ograniczona, jako że prace obejmowały różne branże i sektory, zawsze jednak poza transportem, raz wszystkie inwestycje zagraniczne, innym razem inwestycje typu *greenfield*. Co więcej, część czynników lokalizacji, istotna na przykład w przypadku zakładów przemysłowych, nie znajduje odniesienia do działalności transportowej. Przykładem może być lokalizacja przedsiębiorstw transportu kolejowego i bliskość głównych dróg, które nie mają większego znaczenia dla funkcjonowania kolejowych przewoźników ładunków *sensu stricto*; znaczenie takie jest najwyżej pośrednie, a mianowicie związane z dowozem i odwozem towarów z punktów ładunkowych do kontrahentów. Podobnie, bliskość granicy, źródeł zaopatrzenia, czy dostęp do surowców nie mają specjalnego znaczenia w lokalizacji portu lotniczego lub przedsiębiorstwa samochodowego transportu pasażerskiego. Należy również zauważyć, że czynniki wpływające na decyzję o lokalizacji inwestycji w danym regionie podlegają znacznym wahaniom, o czym można się przekonać porównując wyniki badań opinii inwestorów zagranicznych w czasie (Zaboklicki, 2005).

\*

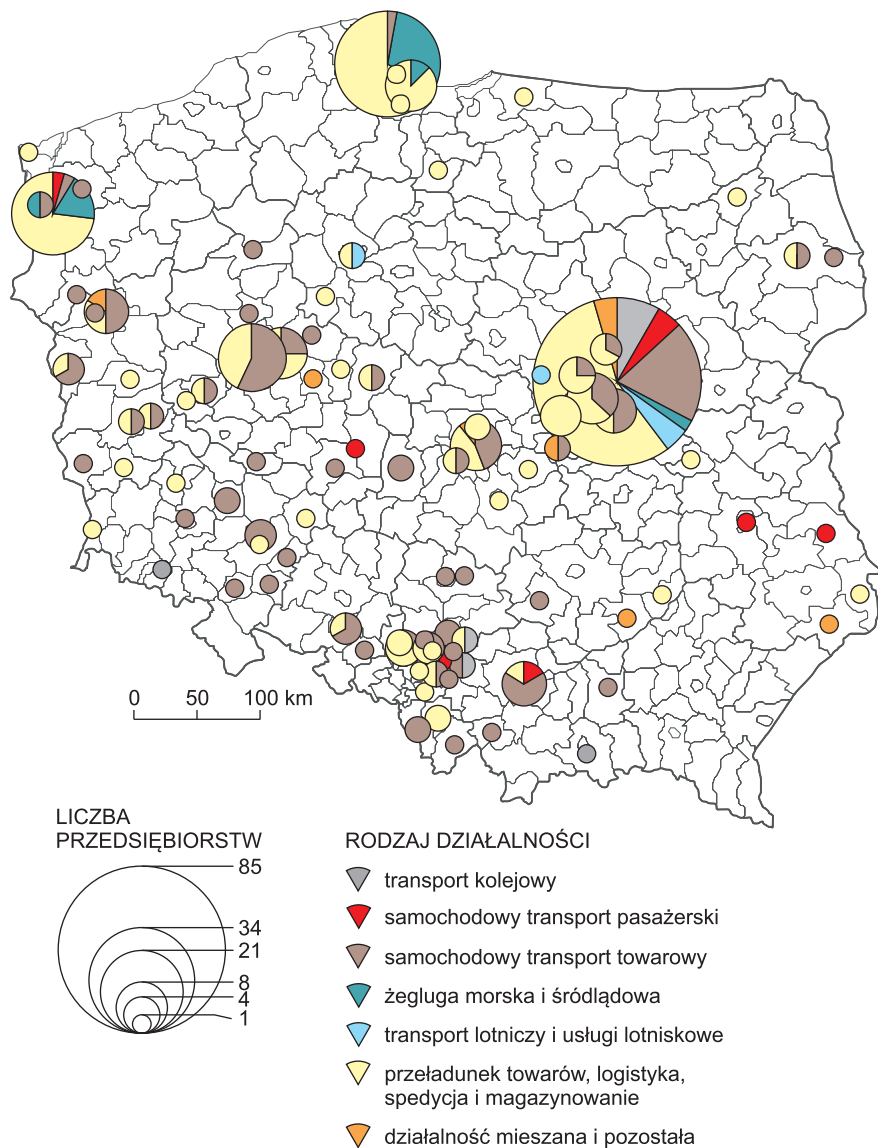
Rozmieszczenie firm z kapitałem zagranicznym w podziale wojewódzkim rozpatruje się w trzech ujęciach: według ich liczby, według liczby zatrudnionych i według zainwestowanego kapitału (również w przeliczeniu na 1 mieszkańca) – raz w wartościach bezwzględnych, raz relatywnych (jako %). Niezależne firmy są rozpatrywane ogółem (ryc. 25, 26, 27), w podziale na inwestycje *brownfield* i *greenfield*, a następnie każdy rodzaj działalności transportowej oddzielnie.

### *Inwestycje zagraniczne ogółem*

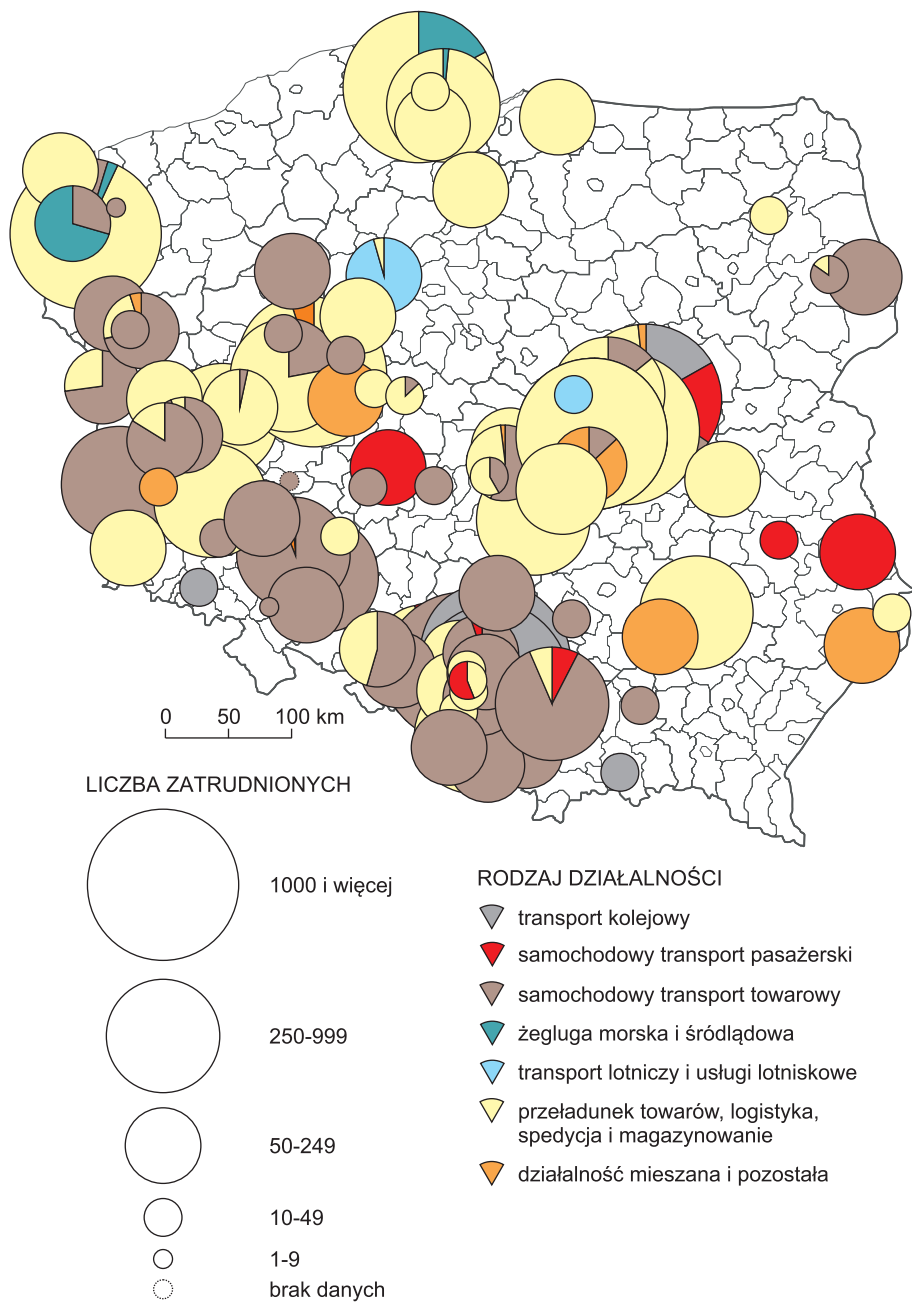
Ponad 1/3 ogólnej liczby niezależnych firm zagranicznych w transporcie zlokalizowana jest w województwie mazowieckim (114, tj. 34,5%). Na ten region przypada również najwięcej, bo aż 48,4%, wszystkich nakładów inwestycyjnych w polskim transporcie, ale trzeba pamiętać, że w przyjętym podejściu bierze się pod uwagę siedzibę firmy, a nie faktyczną lokalizację poszczególnych zakładów. W rzeczywistości dominacja woj. mazowieckiego jest zdecydowanie mniejsza. Również liczba zatrudnionych i ich odsetek (45,5%) są tu największe (tab. 22). Szczególną rolę w województwie odgrywa oczywiście aglomeracja warszawska<sup>60</sup>. Należy zgodzić się z W. Dziemianowiczem, że „[n]agromadzenie wielu korporacji transnarodowych przyciąga ich konkurencję, co w przypadku stolicy Polski jest łatwo dostrzegalne” (Dziemianowicz i inni, 2004, s. 90).

<sup>60</sup> Podobną prawidłowość wyjątkowej koncentracji BIZ w regionie stołecznym obserwuje się również w innych krajach Europy Środkowo-Wschodniej, co tłumaczy się dobrze rozwiniętą infrastrukturą, istnieniem wielu państwowych przedsiębiorstw poddanych prywatyzacji, wykwalifikowaną siłą roboczą, znajomością języka potencjalnego inwestora (por. Varblane, red., 2001; Pavlínek, 2004).

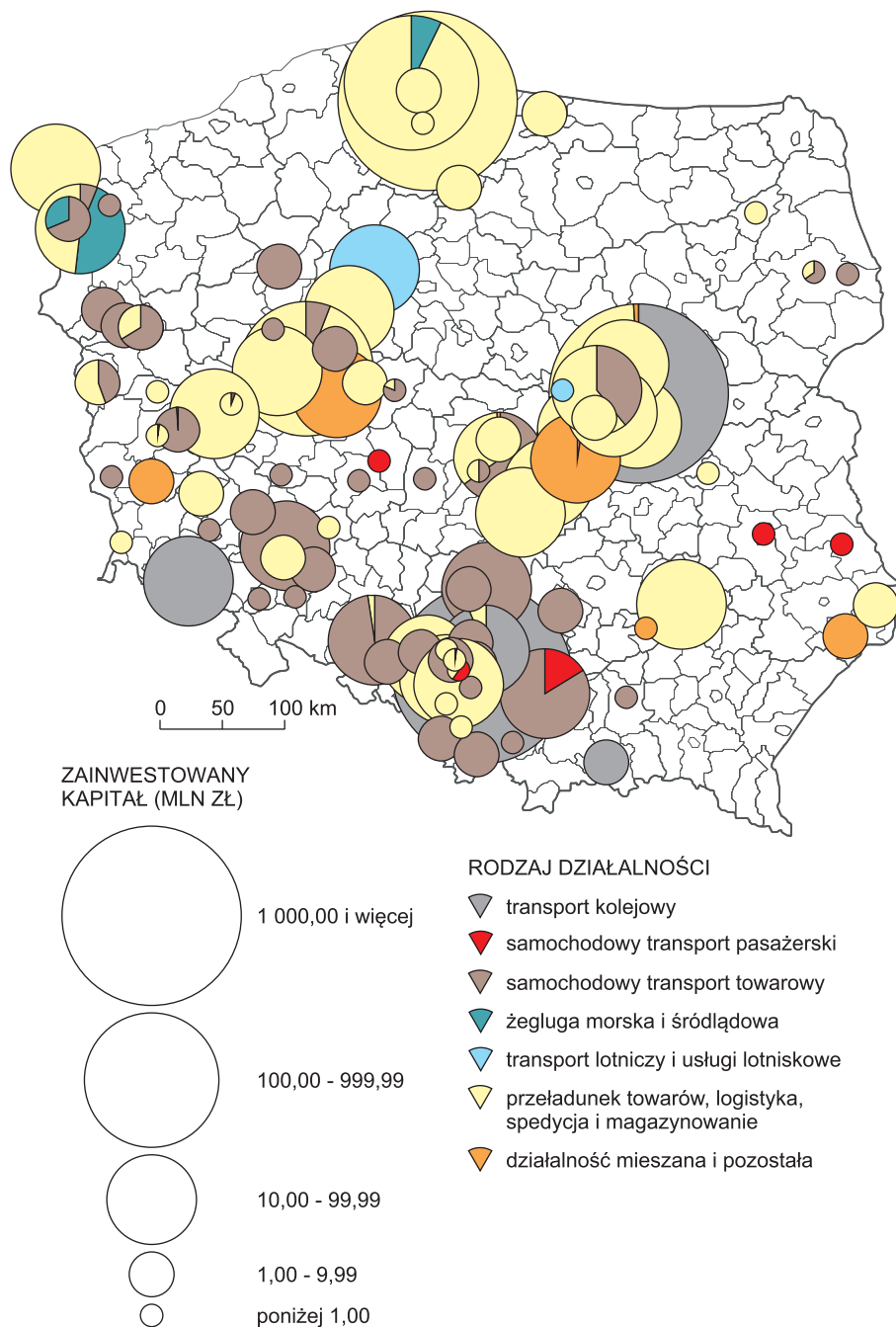




Ryc. 25. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw i rodzaju działalności



Ryc. 26. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i rodzaju działalności



Ryc. 27. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i rodzaju działalności

Tabela 22. Inwestycje zagraniczne ogółem w firmy niezależne według województw

Województwo	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji	Inwestycje na 1 mieszkańca (zł)
Dolnośląskie	14	4,2	1 802	3,6	82,1	1,3	28,31
Kujawsko-pomorskie	3	0,9	203	0,4	49,0	0,8	23,33
Lubelskie	5	1,5	486	1,0	7,1	0,1	3,23
Lubuskie	17	5,2	1 239	2,5	14,1	0,2	14,1
Łódzkie	18	5,4	1 351	2,7	107,0	1,7	41,99
Małopolskie	9	2,7	463	0,9	10,2	0,2	3,10
Mazowieckie	114	34,5	22 787	45,4	3 093,7	48,4	594,43
Opolskie	4	1,2	238	0,5	15,0	0,2	14,52
Podkarpackie	–	–	–	–	–	–	–
Podlaskie	4	1,2	289	0,6	1,5	0,0	1,26
Pomorskie	45	13,6	1 612	3,2	1 322,4	20,7	595,81
Śląskie	32	9,7	7 365	14,7	1 257,3	19,7	270,64
Świętokrzyskie	3	0,9	506	1,0	52,6	0,8	41,33
Warmińsko-mazurskie	1	0,3	63	0,1	7,9	0,1	5,54
Wielkopolskie	35	10,3	9 937	19,8	287,3	4,5	84,56
Zachodniopomorskie	26	7,9	1 815	3,6	80,2	1,3	47,37
Ogółem	330	100,0	50 156	100,0	6 387,4	100,0	167,49

Drugie miejsce w rankingu zajmuje województwo pomorskie, co wynika ze znacznej koncentracji firm w Gdańsku i Gdyni. Łącznie w województwie jest skupione 45 (tj. 23,6% ogólnej liczby) firm, ale również zainwestowany kapitał jest imponujący (20,7%), co wiąże się z kapitałochłonnymi inwestycjami infrastrukturalnymi. O fakcie, że są to inwestycje kapitałochłonne świadczy względnie niski udział zatrudnionych (3,2%). Wysoka pozycja województwa zwraca uwagę, zwłaszcza że w innych rankingach wypada ono gorzej.

Trzecie miejsce jeśli chodzi o liczbę inwestycji zajmuje województwo wielkopolskie (35, tj. 10,3%). Dominują tam inwestycje w wyjątkowo pracochłonne firmy transportowe (odsetek zatrudnionych sięga 19,8%, a kapitału zaledwie 4,5%), czyli jest to sytuacja odwrotna niż w przypadku województwa pomorskiego.

Na czwartej pozycji jeśli idzie o liczbę inwestycji (9,7%) i odsetek zainwestowanego kapitału (19,7%) plasuje się województwo śląskie. Inwestuje się tu w firmy mniej pracochłonne (14,7% ogółu zatrudnionych) niż w mazowieckim i wielkopolskim.

Pozostałe województwa zajmują różne pozycje według różnych wskaźników, ale można wskazać na podkarpackie jako pozbawione inwestycji w niezależne firmy transportowe (istnieją natomiast oddziały terenowe i/lub spółki-córki, np. Veolia Transport Podkarpacie, czy Veolia Transport Bieszczady) i warmińsko-mazurskie, na terenie którego mamy zaledwie jedną firmę z bardzo małym

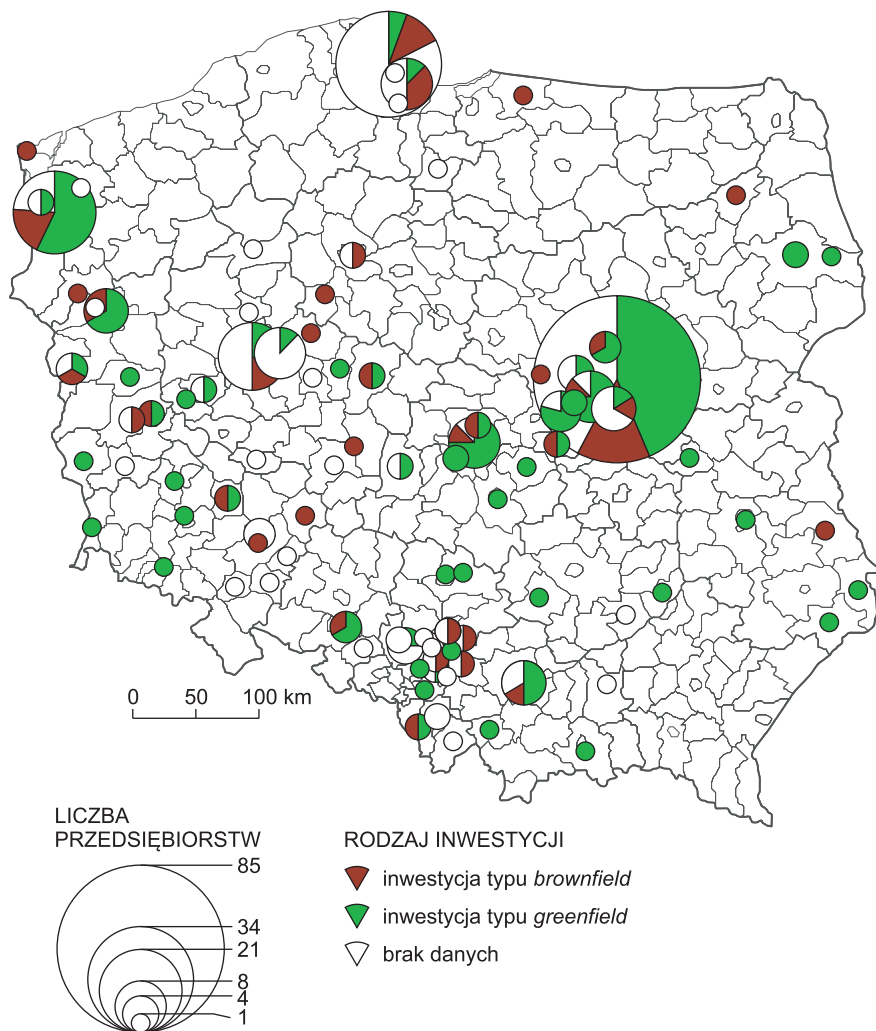
zaangażowaniem kapitałowym i zatrudniającą niewielu pracowników (Mir Trade Polska w Braniewie). Do województw, w których znajdują się zaledwie pojedyncze firmy transportowe z kapitałem obcym zaliczamy: świętokrzyskie, kujawsko-pomorskie (po trzy), podlaskie i opolskie (po cztery). Niekorzystnym zjawiskiem jest niewielki napływ kapitału do wschodnich i niektórych centralnych obszarów Polski, a więc województw z wysokim bezrobociem, dla których ze względów społecznych i gospodarczych inwestycje są najbardziej pożądane.

### *Inwestycje zagraniczne typu brownfield i greenfield*

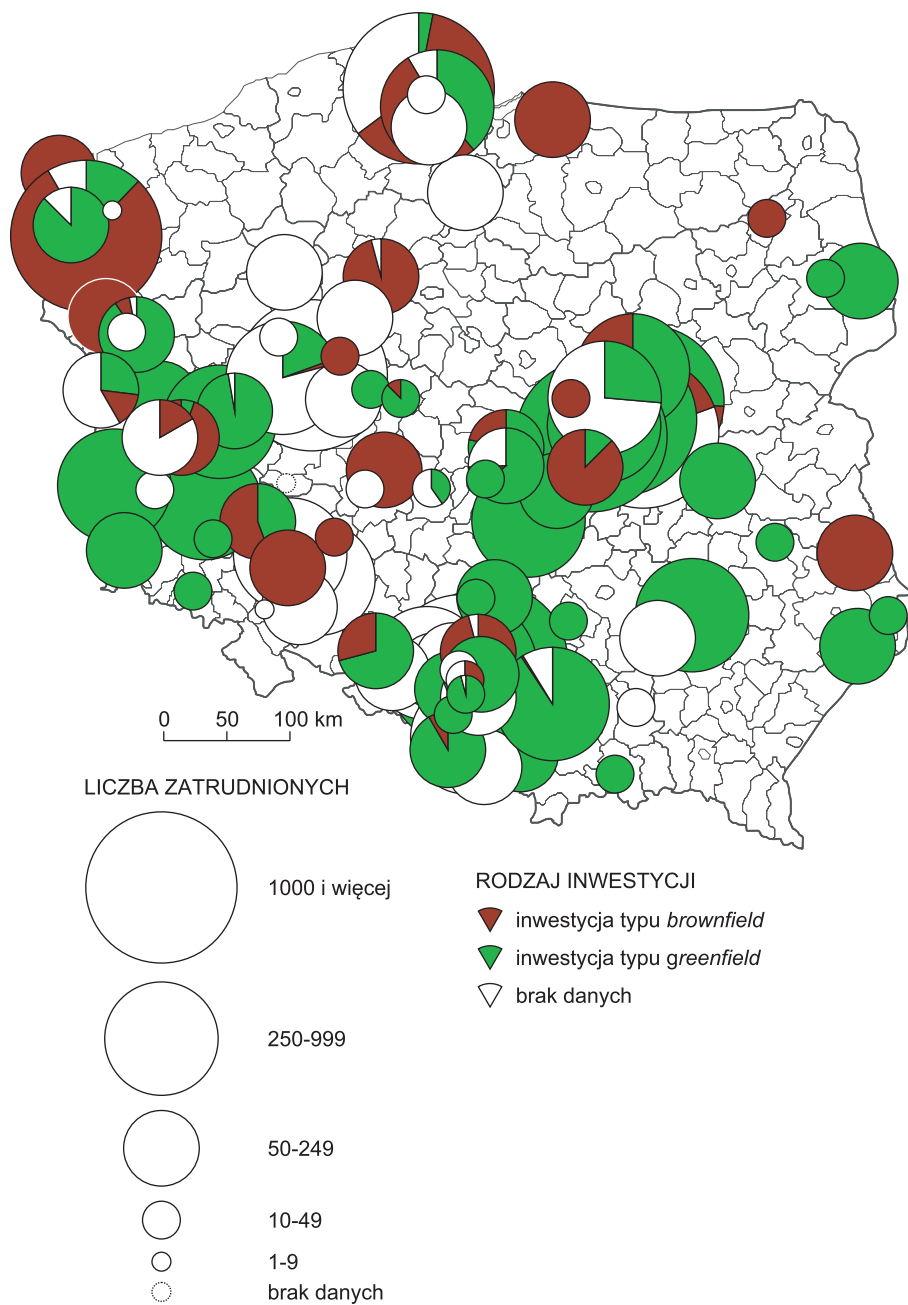
Rozkład obu typów inwestycji przypomina rozmieszczenie firm ogółem, a różnice dotyczą szczegółów (ryc. 28, 29, 30). W firmach przejętych (typu *brownfield*) dominacja województwa mazowieckiego jest jeszcze większa: wprawdzie liczba (16, tj. 29,7%) jest nieco mniejsza niż firm ogółem, ale odsetki inwestycji (57,7%) i zatrudnionych (59,2%) dużo większe. Jest to uwarunkowane przede wszystkim przejęciami dużych firm kolejowych, których siedziby znajdują się w Warszawie (tab. 23).

Tabela 23. Inwestycje zagraniczne typu *brownfield* w firmy niezależne według województw

Województwo	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji	Inwestycje na 1 mieszkańca (zł)
Dolnośląskie	3	5,6	150	0,9	5,1	0,2	1,77
Kujawsko-pomorskie	1	1,8	89	0,5	37,2	1,1	17,98
Lubelskie	1	1,8	121	0,7	0,2	0,0	0,09
Lubuskie	5	9,3	186	1,1	5,6	0,2	5,55
Łódzkie	3	5,6	97	0,6	20,9	0,6	8,20
Małopolskie	1	1,8	2	0,0	0,1	0,0	0,03
Mazowieckie	16	29,7	9 639	59,2	1 937,9	57,7	372,35
Opolskie	1	1,8	50	0,3	3,0	0,1	2,90
Podkarpackie	–	–	–	–	–	–	–
Podlaskie	1	1,8	13	0,1	0,1	0,0	0,08
Pomorskie	7	13,0	843	5,2	220,3	6,6	99,26
Śląskie	5	9,3	3 316	20,5	1 070,4	31,9	230,41
Świętokrzyskie	–	–	0	0,0	–	–	–
Warmińsko-mazurskie	1	1,8	63	0,4	7,9	0,2	5,54
Wielkopolskie	5	9,3	259	1,6	2,9	0,1	0,85
Zachodniopomorskie	4	7,4	1 442	8,9	42,5	1,3	25,10
Ogółem	54	100,0	16 270	100,0	3 354,1	100,0	87,95

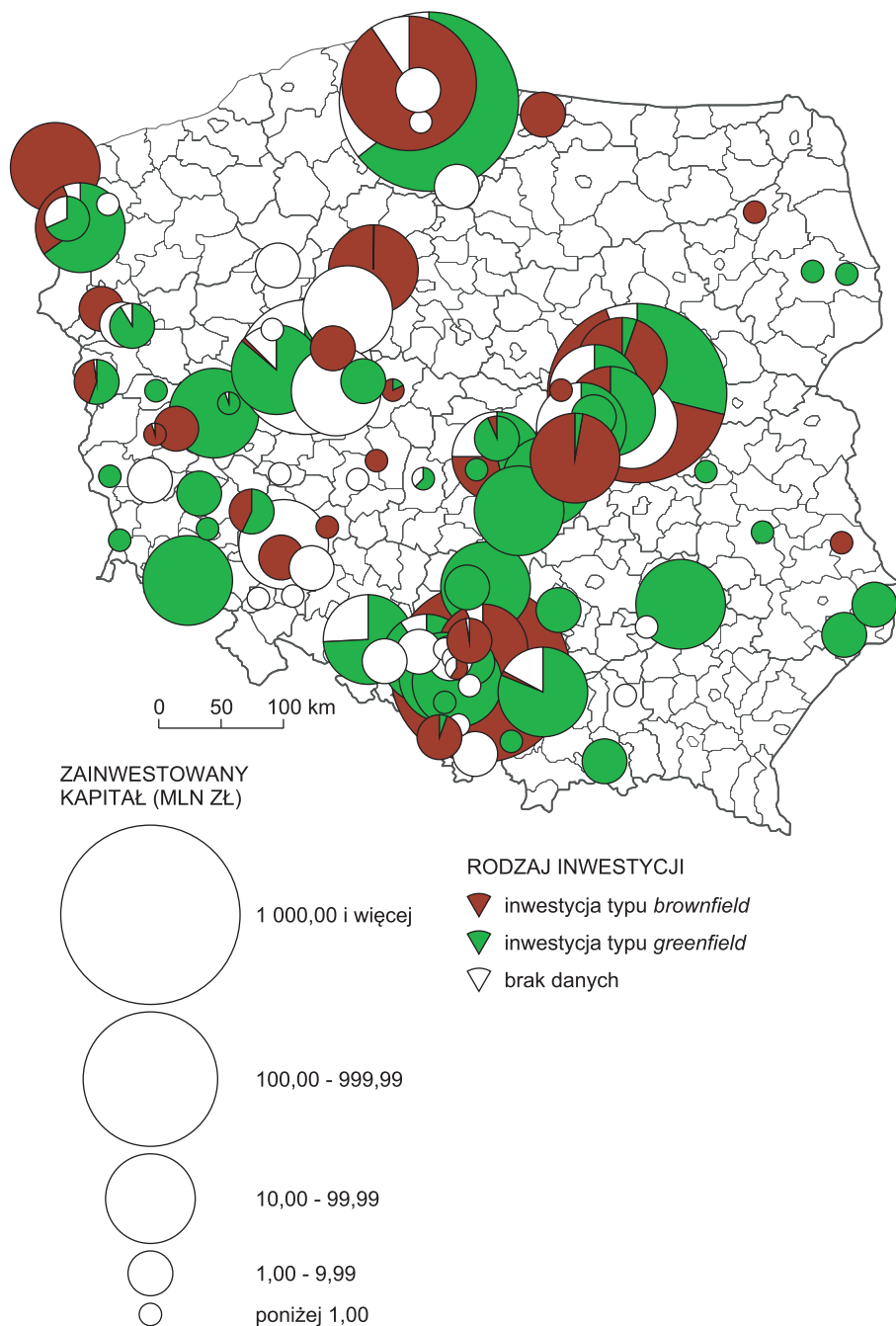


Ryc. 28. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw i rodzaju inwestycji



Ryc. 29. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i rodzaju inwestycji





Ryc. 30. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i rodzaju inwestycji

Pomorskie zajmuje wprawdzie drugie miejsce jeśli idzie o liczbę firm typu *brown-field* (7, tj. 13%), ale zainwestowano w nie nieproporcjonalnie mniej kapitału i zatrudniają relatywnie mało osób. Inaczej jest w województwie śląskim: firm jest tylko pięć, ale zainwestowano w nie aż 31,9% kapitału i zatrudniają 20,5% wszystkich pracujących. Sytuacja pozostałych województw znów jest zróżnicowana.

Firm typu *greenfield* jest ponad dwukrotnie więcej, ale zainwestowany w nie kapitał jest o około 40% mniejszy (tab. 24), zaś liczba zatrudnionych jest nieznacznie mniejsza. Najwięcej nowych firm (54, tj. 41,8%) jest w województwie mazowieckim, które skupiły 43,2% kapitału i ponad połowę wszystkich zatrudnionych (52,1%).

Dużo kapitału skupiły również dwie nowe inwestycje w województwie pomorskim (32,9%), a nakłady w przeliczeniu na 1 mieszkańca wyniosły aż 308,27 zł (najwięcej w Polsce). Gorzej wypadają natomiast województwa łódzkie, śląskie i wielkopolskie, a w zachodniopomorskim wprawdzie liczba nowo powstałych firm jest porównywalna, ale są one bardzo drobne.

Tabela 24. Inwestycje zagraniczne typu *greenfield* w firmy niezależne według województw

Województwo	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji	Inwestycje na 1 mieszkańca (zł)
Dolnośląskie	5	3,9	530	3,5	25,7	1,2	8,93
Kujawsko-pomorskie	–	–	–	–	–	–	–
Lubelskie	4	3,1	1051	7,0	6,8	0,3	3,15
Lubuskie	8	6,2	114	0,8	2,7	0,1	2,68
Łódzkie	13	10,0	1 179	7,8	83,4	4,0	32,72
Małopolskie	5	3,9	416	2,8	8,9	0,4	2,71
Mazowieckie	54	41,8	7 828	52,1	900,2	43,2	172,96
Opolskie	2	1,6	118	0,8	7,6	0,4	7,36
Podkarpackie	–	–	–	–	–	–	–
Podlaskie	3	2,3	276	1,8	1,4	0,1	1,18
Pomorskie	2	1,6	158	1,0	684,2	32,8	308,27
Śląskie	8	6,2	2 055	13,7	167,8	8,0	36,12
Świętokrzyskie	2	1,6	309	2,0	51,9	2,5	40,77
Warmińsko-mazurskie	–	–	–	–	–	–	–
Wielkopolskie	10	7,8	762	5,1	112,2	5,4	33,02
Zachodniopomorskie	13	10,0	235	1,6	32,6	1,6	19,25
Ogółem	129	100,0	15 031	100,0	2 085,4	100,0	54,68

*Inwestycje zagraniczne w transporcie kolejowym*

Niezależne firmy kolejowe koncentrują się w województwach mazowieckim (7), śląskim (2), a po jednej w dolnośląskim i małopolskim (w dwu ostatnich są to koleje linowe). Zainwestowany kapitał wykazuje podobną koncentrację: w województwie mazowieckim – 60,4%, a w śląskim – 38,8%. Odwrotnie wygląda sytuacja zatrudnienia w firmach: w województwie śląskim odsetek zatrudnionych wynosi 51,8, a w mazowieckim – 47,1% (tab. 25).

Tabela 25. Inwestycje zagraniczne w transporcie kolejowym w firmy niezależne według województw

Województwo	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji	Inwestycje na 1 mieszkańca (zł)
Dolnośląskie	1	9,1	30	0,5	19,5	0,7	6,78
Kujawsko-pomorskie	–	–	–	–	–	–	–
Lubelskie	–	–	–	–	–	–	–
Lubuskie	–	–	–	–	–	–	–
Łódzkie	–	–	–	–	–	–	–
Małopolskie	1	9,1	35	0,6	3,8	0,1	1,15
Mazowieckie	7	63,6	2 934	47,1	1 649,0	60,4	316,85
Opolskie	–	–	–	–	–	–	–
Podkarpackie	–	–	–	–	–	–	–
Podlaskie	–	–	–	–	–	–	–
Pomorskie	–	–	–	–	–	–	–
Śląskie	2	18,2	3 226	51,8	1 058,6	38,8	227,87
Świętokrzyskie	–	–	–	–	–	–	–
Warmińsko-mazurskie	–	–	–	–	–	–	–
Wielkopolskie	–	–	–	–	–	–	–
Zachodniopomorskie	–	–	–	–	–	–	–
Ogółem	11	100,0	6 225	100,0	2 730,9	100,0	71,61

*Inwestycje zagraniczne w samochodowym transporcie pasażerskim*

Znów obserwujemy ogromną koncentrację firm w województwie mazowieckim, na które przypada 40% ich ogólnej liczby, ale aż 98,5% nakładów. Wynika to przede wszystkim z zaliczenia wszystkich nakładów poniesionych przez Veolia Transport Polska w Warszawie, gdzie znajduje się centrala firmy. Podobnie wygląda sytuacja z zatrudnieniem – 89% zaliczono do województwa, chociaż faktycznie zatrudnieni pracują w wielu różnych miejscach Polski (tab. 26).

Niewielkie nakłady i kilkuprocentowy udział mają: jedna firma z województwa wielkopolskiego i dwie z lubelskiego. Udziały pozostałych województw są symboliczne (małopolskiego, śląskiego i zachodniopomorskiego).

Tabela 26. Inwestycje zagraniczne w samochodowym transporcie pasażerskim w firmy niezależne według województw

Województwo	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji	Inwestycje na 1 mieszkańca (zł)
Dolnośląskie	–	–	–	–	–	–	–
Kujawsko-pomorskie	–	–	–	–	–	–	–
Lubelskie	2	20,0	132	3,8	0,8	0,4	0,39
Lubuskie	–	–	–	–	–	–	–
Łódzkie	–	–	–	–	–	–	–
Małopolskie	1	10,0	29	0,8	1,0	0,5	0,31
Mazowieckie	4	40,0	3142	89,0	185,8	98,5	35,69
Opolskie	–	–	–	–	–	–	–
Podkarpackie	–	–	–	–	–	–	–
Podlaskie	–	–	–	–	–	–	–
Pomorskie	–	–	–	–	–	–	–
Śląskie	1	10,0	19	0,5	0,1	0,1	0,02
Świętokrzyskie	–	–	–	–	–	–	–
Warmińsko-mazurskie	–	–	–	–	–	–	–
Wielkopolskie	1	10,0	205	5,8	0,8	0,4	0,25
Zachodniopomorskie	1	10,0	5	0,1	0,1	0,1	0,03
Ogółem	10	100,0	3532	100,0	188,6	100,0	4,94

*Inwestycje zagraniczne w samochodowym transporcie towarowym*

Ogółem niezależnych firm w samochodowym transporcie towarowym jest 100, z czego najwięcej w pięciu województwach: mazowieckim (25), wielkopolskim (17), śląskim (15), dolnośląskim (9) i lubuskim (9). Jednak nakłady kapitałowe w poszczególnych województwach są różne i wspomniana kolejność jest inna: śląskie (38,9%), dolnośląskie (21,6%), mazowieckie (17,2%), opolskie (5,3%), wielkopolskie (5%), zachodniopomorskie (3,2%). Jeszcze inaczej wygląda udział w zatrudnieniu: mazowieckie – 30,7%, dolnośląskie 17,8%, lubuskie 14,7%, śląskie 13,2%, wielkopolskie 5,5% (tab. 27).

Tabela 27. Inwestycje zagraniczne w samochodowym transporcie towarowym w firmy niezależne według województw

Województwo	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji	Inwestycje na 1 mieszkańca (zł)
Dolnośląskie	9	9,0	1268	17,8	59,4	21,6	17,52
Kujawsko-pomorskie	–	–	–	–	–	–	–
Lubelskie	–	–	–	–	–	–	–
Lubuskie	9	9,0	1047	14,7	7,6	2,8	7,53
Łódzkie	8	8,0	170	2,4	8,0	2,9	3,12
Małopolskie	6	6,0	373	5,2	5,3	1,9	1,62
Mazowieckie	25	25,0	2191	30,7	47,5	17,2	9,13
Opolskie	3	3,0	162	2,3	14,8	5,3	14,32
Podkarpackie	–	–	–	–	–	–	–
Podlaskie	2	2,0	271	3,8	1,2	0,4	1,03
Pomorskie	1	1,0	12	0,2	0,2	0,1	0,10
Śląskie	15	15,0	943	13,2	107,4	38,9	23,12
Świętokrzyskie	1	1,0	49	0,7	1,9	0,7	1,46
Warmińsko-mazurskie	–	–	–	–	–	–	–
Wielkopolskie	17	17,0	394	5,5	13,9	5,0	4,09
Zachodniopomorskie	4	4,0	252	3,5	8,7	3,2	5,15
Ogółem	100	100,0	7132	100,0	275,9	100,0	7,24

*Inwestycje zagraniczne w żegludze morskiej i śródlądowej*

Firmy żeglugi morskiej i śródlądowej (ogółem 18) koncentrują się przede wszystkim w województwie pomorskim (w 61,1%). Pięć z nich (27,8%) znajduje się w województwie zachodniopomorskim, a dwie w mazowieckim (tab. 28). Inna jest kolejność w przypadku wielkości nakładów kapitałowych, poniesionych na firmy w poszczególnych województwach: największe obserwujemy w zachodniopomorskim (54,2%), mniejsze w pomorskim (44,8%), a znikome w mazowieckim (1%). Zatrudnienie wygląda jeszcze inaczej: największe jest w pomorskim (73,2%), mniejsze w zachodniopomorskim (16,3%) i mazowieckim (10,5%).

Tabela 28. Inwestycje zagraniczne w żegludze morskiej i śródlądowej w firmy niezależne według województw

Województwo	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji	Inwestycje na 1 mieszkańca (zł)
Dolnośląskie	–	–	–	–	–	–	–
Kujawsko-pomorskie	–	–	–	–	–	–	–
Lubelskie	–	–	–	–	–	–	–
Lubuskie	–	–	–	–	–	–	–
Łódzkie	–	–	–	–	–	–	–
Małopolskie	–	–	–	–	–	–	–
Mazowieckie	2	11,1	25	10,5	0,4	1,0	0,08
Opolskie	–	–	–	–	–	–	–
Podkarpackie	–	–	–	–	–	–	–
Podlaskie	–	–	–	–	–	–	–
Pomorskie	11	61,1	175	73,2	18,2	44,8	8,20
Śląskie	–	–	–	–	–	–	–
Świętokrzyskie	–	–	–	–	–	–	–
Warmińsko-mazurskie	–	–	–	–	–	–	–
Wielkopolskie	–	–	–	–	–	–	–
Zachodniopomorskie	5	27,8	39	16,3	22,0	54,2	12,99
Ogółem	18	100,0	239	100,0	40,6	100,0	1,07

*Inwestycje zagraniczne w transporcie lotniczym i usługach lotniskowych*

Firmy tego rodzaju powstały tylko w dwóch województwach: mazowieckim (5) i kujawsko-pomorskim (1). Większość inwestycji (88,5%) skupiła się w Warszawie (przede wszystkim w PLL LOT), a drugą firmą jest opisany wcześniej Port Lotniczy Bydgoszcz (tab. 29). Prawie wszyscy zatrudnieni pracują w województwie mazowieckim (98,05%).

Tabela 29. Inwestycje zagraniczne w transporcie lotniczym i usługach lotniskowych w firmy niezależne według województw

Województwo	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji	Inwestycje na 1 mieszkańca (zł)
Dolnośląskie	–	–	–	–	–	–	–
Kujawsko-pomorskie	1	16,7	89	1,95	37,2	11,5	17,99
Lubelskie	–	–	–	–	–	–	–
Lubuskie	–	–	–	–	–	–	–
Łódzkie	–	–	–	–	–	–	–
Małopolskie	–	–	–	–	–	–	–
Mazowieckie	5	83,3	4467	98,05	285,9	88,5	54,93
Opolskie	–	–	–	–	–	–	–
Podkarpackie	–	–	–	–	–	–	–
Podlaskie	–	–	–	–	–	–	–
Pomorskie	–	–	–	–	–	–	–
Śląskie	–	–	–	–	–	–	–
Świętokrzyskie	–	–	–	–	–	–	–
Warmińsko-mazurskie	–	–	–	–	–	–	–
Wielkopolskie	–	–	–	–	–	–	–
Zachodniopomorskie	–	–	–	–	–	–	–
Ogółem	6	100,0	4556	100,0	323,1	100,0	8,47



*Inwestycje zagraniczne w przeładunek towarów, logistykę, spedycję i magazynowanie*

Ogólna liczba firm tego działu wynosi 174, istnieją one we wszystkich województwach z wyjątkiem podkarpackiego. Na mazowieckie przypada 67 (38,5%) z nich, 33 (19%) – na pomorskie, po 16 (9,1%) na wielkopolskie i zachodniopomorskie, a 14 (8%) na śląskie. Nakłady kapitałowe ponoszone na firmy w różnych województwach są jednak inne. Największy odsetek ich przypada na województwo pomorskie (47,4%), następnie mazowieckie (32,2%) i wielkopolskie (9,5%). Ta kolejność dotyczy również inwestycji przypadających na 1 mieszkańca. Największy udział zatrudnionych mamy w mazowieckim (35,2%), wielkopolskim (33,4%), śląskim (11,5%), zachodniopomorskim i pomorskim (tab. 30).

Tabela 30. Inwestycje zagraniczne w przeładunek towarów, logistykę, spedycję i magazynowanie w firmy niezależne według województw

Województwo	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji	Inwestycje na 1 mieszkańca (zł)
Dolnośląskie	4	2,3	504	1,8	3,2	0,1	1,12
Kujawsko-pomorskie	2	1,2	114	0,4	11,8	0,4	5,72
Lubelskie	2	1,2	209	0,8	2,4	0,1	1,10
Lubuskie	6	3,4	149	0,5	2,7	0,1	2,65
Łódzkie	8	4,6	1 126	4,1	81,4	3,0	31,95
Małopolskie	1	0,6	26	0,1	0,1	0,0	0,01
Mazowieckie	67	38,5	9 736	35,2	886,3	32,2	170,29
Opolskie	1	0,6	76	0,3	0,2	0,0	0,21
Podkarpackie	–	–	–	–	–	–	–
Podlaskie	2	1,2	18	0,1	0,3	0,0	0,26
Pomorskie	33	19,0	1 425	5,2	1 304,1	47,4	587,56
Śląskie	14	8,0	3 177	11,5	91,2	3,3	19,62
Świętokrzyskie	1	0,6	260	0,9	50,0	1,8	39,28
Warmińsko-mazurskie	1	0,6	63	0,2	7,9	0,3	5,50
Wielkopolskie	16	9,1	9 240	33,4	262,6	9,5	77,30
Zachodniopomorskie	16	9,1	1 519	5,5	49,4	1,8	29,19
Ogółem	174	100,0	27 642	100,0	2 753,6	100,0	72,20

*Inwestycje zagraniczne w działalności mieszanej i pozostałej*

Firmy działające w tej sferze koncentrują się w województwie mazowieckim: przypada na nie 51,9% wszystkich nakładów inwestycyjnych i 35,2% zatrudnionych. W województwach lubuskim i łódzkim mamy po dwie takie firmy, a w pozostałych trzech po jednej (lubelskie, świętokrzyskie i wielkopolskie). Trudno doszukać się prawidłowości w rozmieszczeniu tej grupy firm (tab. 31).

Tabela 31. Inwestycje zagraniczne w działalności mieszanej i pozostałej w firmy niezależne według województw

Województwo	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji	Inwestycje na 1 mieszkańca (zł)
Dolnośląskie	–	–	–	–	–	–	–
Kujawsko-pomorskie	–	–	–	–	–	–	–
Lubelskie	1	9,1	145	17,5	3,9	5,2	1,81
Lubuskie	2	18,2	43	5,2	3,8	5,1	3,79
Łódzkie	2	18,2	55	6,6	17,6	23,5	6,89
Małopolskie	–	–	–	–	–	–	–
Mazowieckie	4	36,4	292	35,2	38,9	51,9	7,48
Opolskie	–	–	–	–	–	–	–
Podkarpackie	–	–	–	–	–	–	–
Podlaskie	–	–	–	–	–	–	–
Pomorskie	–	–	–	–	–	–	–
Śląskie	–	–	–	–	–	–	–
Świętokrzyskie	1	9,1	197	23,7	0,7	0,9	0,51
Warmińsko-mazurskie	–	–	–	–	–	–	–
Wielkopolskie	1	9,1	98	11,8	10,0	13,4	2,94
Zachodniopomorskie	–	–	–	–	–	–	–
Ogółem	11	100,0	830	100,0	74,9	100,0	1,95

## 8. PRZESTRZENNE ZRÓŻNICOWANIE I KONCENTRACJA BEZPOŚREDNICH INWESTYCJI ZAGRANICZNYCH W POWIATACH

---

Skala województw pozwala na ujawnienie różnic międzyregionalnych w rozmieszczeniu przedsiębiorstw transportowych i pokrewnych z kapitałem zagranicznym. Jednakże, nie jest wystarczająca, aby przedstawić ich przestrzenne zróżnicowanie, a zwłaszcza stopień koncentracji, bardziej dokładnie. Dlatego zdecydowano się na analizę bezpośrednich inwestycji zagranicznych w skali powiatów za pomocą współczynników zmienności, krzywych koncentracji Lorenza, współczynników Giniego i ilorazów lokalizacji.

Inwestycje zagraniczne w polskim transporcie mają miejsce w 96 powiatach<sup>61</sup>, przy czym 56 z nich skupia zaledwie po jednej, a 40 – po dwie lub więcej inwestycji. Stosunkowo najbardziej równomiernie w przestrzeni Polski rozmieszczone są inwestycje w samochodowym transporcie towarowym (znajdują się w 55 powiatach) oraz w przeładunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu (w 54). W pozostałych rodzajach działalności są dużo bardziej skoncentrowane w mniejszej liczbie powiatów (np. w transporcie lotniczym i usługach lotniskowych tylko w trzech, a w transporcie kolejowym oraz w żegludze morskiej i śródlądowej – w pięciu), ale trzeba też pamiętać, że wtedy – z reguły – są zdecydowanie większe (tab. 32).

Tabela 32. Inwestycje zagraniczne w powiatach według rodzaju działalności

Rodzaj działalności	Liczba powiatów
Transport kolejowy	5
Samochodowy transport pasażerski	7
Samochodowy transport towarowy	55
Żegluga morska i śródlądowa	5
Transport lotniczy i usługi lotniskowe	3
Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie	54
Działalność mieszana i pozostała	8
Ogółem	96

---

<sup>61</sup> Na ogólną liczbę 379 powiatów (314 ziemskich i 65 grodzkich) w 2008 r.

## 8.1. Współczynniki zmienności

Współczynnik zmienności, będący stosunkiem absolutnej miary zmienności danej cechy do średniego poziomu wartości tej cechy, w naszym przypadku jest stosunkiem odchylenia standardowego do średniej arytmetycznej i jest wyrażony w procentach. Im większe jest zróżnicowanie zbiorowości, tym współczynnik zmienności przybiera większą wartość. Wartości współczynników obliczono w dwóch wersjach – dla zmienności między- i wewnątrzpowiatowej, w każdym przypadku dla niezależnych przedsiębiorstw transportowych.

Współczynniki zmienności międzypowiatowej, obliczone dla całej zbiorowości powiatów, przyjmują bardzo wysokie wartości – największe w przypadku zainwestowanego kapitału, nieco mniejsze – liczby zatrudnionych, a najmniejsze (lecz ciągle bardzo wysokie) – liczby przedsiębiorstw (tab. 33). Jeśli chodzi o te ostatnie, stosunkowo najmniejsze wartości obserwujemy w samochodowym transporcie towarowym ( $V_{mp} = 420,64$ ) i w przeładunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu ( $V_{mp} = 627,99$ ), co wskazuje na nieco bardziej równomierne rozmieszczenie firm. Z kolei największe wartości dotyczą transportu lotniczego i usług lotniskowych ( $V_{mp} = 1374,77$ ) oraz transportu kolejowego ( $V_{mp} = 1286,25$ ). Wynika to z faktu, że liczba firm w obu rodzajach działalności jest mała i – co ważniejsze – skupiają się one w zaledwie kilku powiatach każda.

Tabela 33. Współczynniki zmienności międzypowiatowej\*  $V_{mp}$  dla niezależnych przedsiębiorstw transportowych (%)

Rodzaj działalności	Współczynniki zmienności		
	liczba przedsiębiorstw	liczba zatrudnionych	zainwestowany kapitał
Transport kolejowy	1 286,25	1 240,17	1 373,70
Samochodowy transport pasażerski	908,83	1 736,32	1 917,74
Samochodowy transport towarowy	420,64	512,01	722,32
Żegluga morska i śródlądowa	1 191,99	1 423,80	1 277,31
Transport lotniczy i usługi lotniskowe	1 374,77	1 900,49	1 584,88
Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie	627,99	715,82	921,73
Działalność mieszana i pozostała	843,97	929,45	1 145,92
Ogółem	570,61	773,75	980,24

\*Uwzględniono wszystkie powiaty, w tym pozbawione inwestycji zagranicznych.

Jeśli bierzemy pod uwagę liczbę zatrudnionych, względnie niskie współczynniki zmienności obserwuje się w tych samych wyżej wymienionych rodzajach działalności, natomiast najwyższe spotykamy w transporcie lotniczym i usługach lotniskowych ( $V_{mp} = 1900,49$ ) oraz w samochodowym transporcie pasażerskim ( $V_{mp} = 1736,32$ ). W przypadku zainwestowanego kapitału, minimalne wartości przybierają współczynniki obliczone dla samochodowego transportu towarowego

( $V_{mp} = 722,32$ ) oraz przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania, zaś maksymalne dla samochodowego transportu pasażerskiego ( $V_{mp} = 1917,74$ ) oraz transportu lotniczego i usług lotniskowych ( $V_{mp} = 1584,88$ ). Każdy z trzech współczynników charakteryzuje więc sytuację nieco inaczej (tab. 33).

Jeśli uwzględnimy wyłącznie powiaty z BIZ w transporcie, współczynniki zmienności przybierają zdecydowanie mniejsze wartości, ale widać też pewne analogie z omówioną wyżej sytuacją. Znowu względnie najniższe wartości współczynników zmienności ogółem obserwujemy w przypadku liczby przedsiębiorstw, nieco większe – liczby zatrudnionych, a największe – zainwestowanego kapitału (tab. 34). Bliższa analiza poszczególnych wskaźników prowadzi do uchwycenia różnic. Jeśli idzie o liczbę przedsiębiorstw, najniższe wartości przyjmują współczynniki dotyczące firm zaangażowanych w działalność mieszaną i pozostałą ( $V_{mp} = 77,14$ ), czego poprzednio nie było, następnie w samochodowy transport pasażerski ( $V_{mp} = 79,37$ ) i wreszcie w transport lotniczy i usługi lotniskowe ( $V_{mp} = 86,60$ ). Z kolei najwyższe wartości współczynników zmienności dotyczą przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania ( $V_{mp} = 217,48$ ).

Tabela 34. Współczynniki zmienności międzypowiatowej\*  $V_{mp}$  dla niezależnych przedsiębiorstw transportowych (%)

Rodzaj działalności	Współczynniki zmienności		
	liczba przedsiębiorstw	liczba zatrudnionych	zainwestowany kapitał
Transport kolejowy	121,97	113,85	136,75
Samochodowy transport pasażerski	79,37	230,96	259,97
Samochodowy transport towarowy	131,82	173,03	261,56
Żegluga morska i śródlądowa	105,04	144,94	120,71
Transport lotniczy i usługi lotniskowe	86,60	167,00	122,24
Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie	217,48	255,83	338,04
Działalność mieszaną i pozostałą	77,14	97,97	142,85
Ogółem	276,77	381,17	487,60

\*Uwzględniono wyłącznie powiaty z inwestycjami zagranicznymi.

Współczynniki zmienności obliczone dla liczby zatrudnionych przyjmują najniższe wartości w działalności mieszanej i pozostałej ( $V_{mp} = 97,97$ ) oraz w transporcie kolejowym (znowu inaczej niż poprzednio), a najwyższe w przeładunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu ( $V_{mp} = 255,83$ ) oraz w samochodowym transporcie pasażerskim ( $V_{mp} = 230,96$ ). Jeszcze inną sytuację obserwujemy w przypadku zainwestowanego kapitału: niskie są współczynniki zmienności w odniesieniu do żeglugi morskiej i śródlądowej ( $V_{mp} = 120,71$ ) oraz transportu lotniczego i usług lotniskowych, wysokie zaś – przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania ( $V_{mp} = 338,04$ ).

Jeśli odniesiemy współczynniki zmienności wewnątrzpowiatowej do pojedynczych jednostek (tab. 35) okaże się, że w przypadku zainwestowanego

Tabela 35. Współczynniki zmienności wewnątrzpowiatowej\*  $V_{wp}$  dla niezależnych przedsiębiorstw transportowych ogółem (%)

Powiat	Współczynniki zmienności	
	liczba zatrudnionych	zainwestowany kapitał
<b>Województwo dolnośląskie</b>		
m. Wrocław	158,32	172,43
wołowski	17,18	21,58
<b>Województwo kujawsko-pomorskie</b>		
m. Bydgoszcz	126,38	141,33
<b>Województwo lubuskie</b>		
m. Gorzów Wlkp.	139,64	123,73
m. Zielona Góra	95,55	129,25
ślubicki	67,67	81,63
zielonogórski	125,02	138,45
<b>Województwo łódzkie</b>		
m. Łódź	77,45	82,56
pabianicki	23,57	0,00
rawski	106,07	131,33
sieradzki	28,28	30,50
zgierski	85,34	122,56
<b>Województwo małopolskie</b>		
m. Kraków	114,41	159,18
<b>Województwo mazowieckie</b>		
m. Warszawa	296,65	510,14
grodziski	15,71	139,18
legionowski	69,42	158,12
piaseczyński	186,93	240,75
pruszkowski	76,29	122,98
warszawski zachodni	58,09	64,23
żyrardowski	60,39	97,41
<b>Województwo opolskie</b>		
krapkowicki	31,74	102,50
<b>Województwo podlaskie</b>		
m. Białystok	92,66	38,70
<b>Województwo pomorskie</b>		
m. Gdańsk	142,10	179,41
m. Gdynia	289,28	499,94

Powiat	Współczynniki zmienności	
	liczba zatrudnionych	zainwestowany kapitał
<b>Województwo śląskie</b>		
m. Bielsko-Biała	128,81	26,94
m. Dąbrowa Górnicza	126,31	123,35
m. Gliwice	135,73	175,82
m. Jaworzno	138,84	140,52
m. Katowice	16,64	25,50
m. Świętochłowice	91,85	161,03
m. Tychy	126,43	140,57
będziński	129,12	133,29
cieszyński	115,71	125,01
gliwicki	126,54	106,03
<b>Województwo wielkopolskie</b>		
m. Konin	103,71	90,00
m. Poznań	168,74	318,74
grodziski	130,79	126,82
poznański	131,92	160,40
<b>Województwo zachodniopomorskie</b>		
m. Szczecin	360,66	242,42
policki	106,69	50,79

\*Uwzględniono wyłącznie powiaty z inwestycjami zagranicznymi w więcej niż jedno przedsiębiorstwo.

kapitału najwyższe wartości obserwujemy w Warszawie ( $V_{wp} = 510,14$ ) i Gdyni ( $V_{wp} = 499,94$ ), a więc tam, gdzie było stosunkowo dużo inwestycji zagranicznych. Z kolei najniższe wartości są charakterystyczne dla powiatów pabianickiego ( $V_{wp} = 0$ ) i wołowskiego ( $V_{wp} = 21,58$ ), w których miały miejsce po dwie inwestycje. Jeśli chodzi o liczbę zatrudnionych, najwyższe wartości współczynników są znów w miastach, ale w innej kolejności: w Szczecinie ( $V_{wp} = 360,66$ ), Warszawie ( $V_{wp} = 296,65$ ) i Gdyni ( $V_{wp} = 289,28$ ), najniższe zaś w powiecie grodziskim (woj. mazowieckie), mieście Katowice i powiecie wołowskim, w których było mało inwestycji. Generalnie, współczynniki zmienności obliczone dla liczby zatrudnionych są mniej zróżnicowane niż dla wielkości zainwestowanego kapitału, co potwierdza wcześniejsze obliczenia. Z przeprowadzonej analizy wynika ponadto, że w każdym przypadku zróżnicowanie wewnątrzpowiatowe jest zdecydowanie większe niż pomiędzy badanymi powiatami (por. tab. 34 i 35).



## 8.2. Krzywe koncentracji Lorenza i współczynniki Giniego

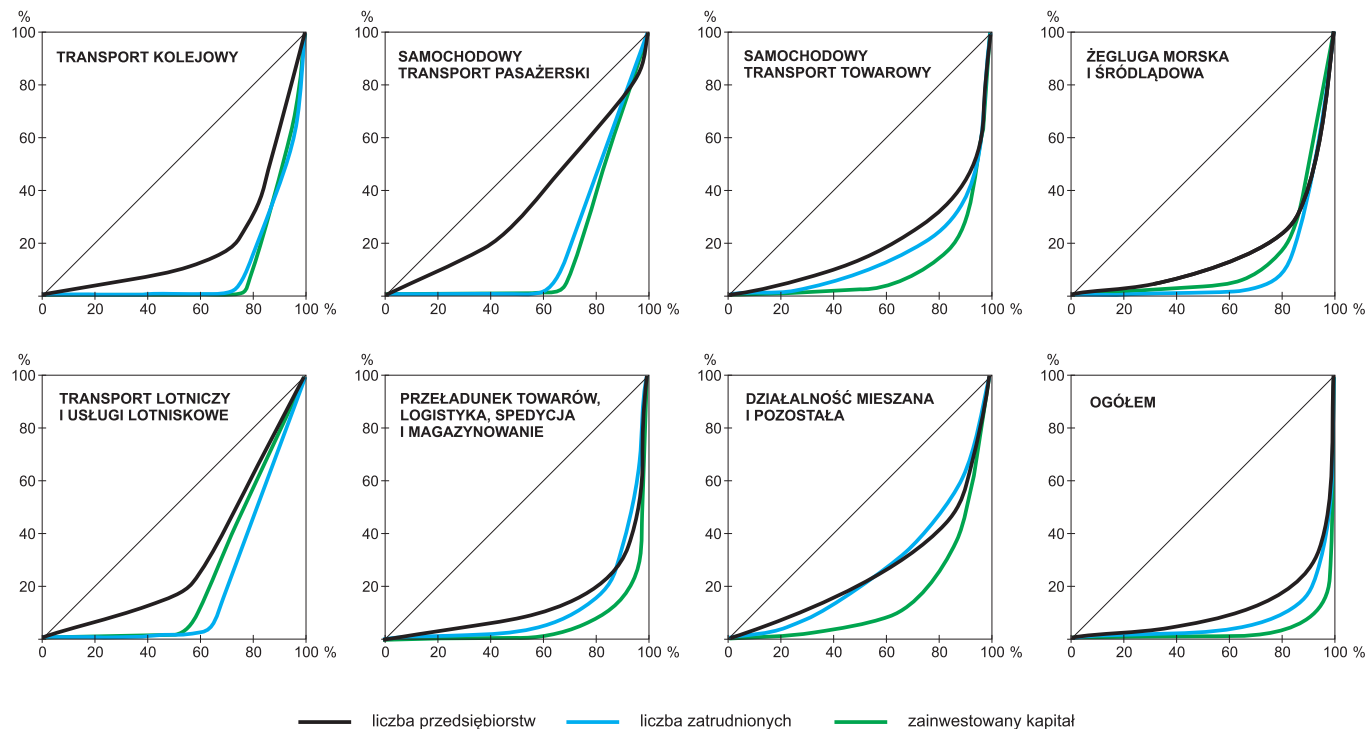
Krzywe koncentracji Lorenza ukazują nierównomierność rozkładu przedsiębiorstw transportowych z kapitałem zagranicznym w przestrzeni Polski. Kształt każdej krzywej wskazuje na siłę koncentracji – jeśli krzywa zbliżona jest do linii równomiernego rozkładu (przekątna na ryc. 31), to koncentracja jest niewielka, a przedsiębiorstwa są rozmieszczone w przestrzeni stosunkowo równomiernie; natomiast odchylenie krzywej od linii równomiernego rozkładu wskazuje na wzrost koncentracji.

Generalnie, siedziby firm zagranicznych są rozmieszczone w przestrzeni Polski wyjątkowo nierównomiernie, o czym świadczy oddalenie poszczególnych krzywych od przekątnych, i to bez względu na rodzaj działalności transportowej i pokrewnej (ryc. 31). Można jednak zaobserwować pewne prawidłowości. W niemal wszystkich przypadkach rozkład przestrzenny analizowany według liczby przedsiębiorstw jest nieco bardziej równomierny niż według liczby zatrudnionych, a ten z kolei jest bardziej równomierny niż według wartości zainwestowanego kapitału. Potwierdzają to podane wcześniej wartości współczynników zmienności międzypowiatowej, zarówno dla wszystkich powiatów, jak i wyłącznie powiatów z inwestycjami zagranicznymi. Krzywe Lorenza wskazują na silną koncentrację kapitału, nieco mniejszą pracowników i jeszcze mniejszą firm w przypadku czterech rodzajów działalności: transportu kolejowego, samochodowego transportu pasażerskiego, samochodowego transportu towarowego oraz transportu lotniczego i usług lotniskowych. W pozostałych trzech rodzajach działalności (żegluga morska i śródlądowa, przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie oraz działalność mieszana i pozostała), kolejność ta nie jest zachowana, ale i tak obserwuje się bardzo znaczącą koncentrację przestrzenną przedsiębiorstw.

Bliski krzywej Lorenza jest współczynnik Giniego, który porównuje rzeczywisty rozkład zjawiska z hipotetycznym równomiernym rozkładem, stanowi zatem alternatywną miarę braku podobieństwa. Wartość współczynnika waha się od 0 (przy pełnej zgodności między dwoma rozkładami) do 1 – ewentualnie do 100%, jeśli wyrazimy go w procentach (maksymalne zróżnicowanie między dwoma rozkładami). Współczynnik Giniego mierzy maksymalną różnicę między przekątną i krzywą Lorenza jako proporcję obszaru poniżej przekątnej. Im większy jest obszar między przekątną i krzywą, tym bardziej rozkłady są różne, a współczynnik Giniego przybiera wyższą wartość.

W przypadku każdego branego pod uwagę wskaźnika i każdego rodzaju działalności nie można mówić o rozproszeniu (tab. 36). Wręcz przeciwnie, wartości współczynników Giniego  $I_G$  wskazują na znaczącą koncentrację przedsiębiorstw. Największą koncentrację ogółu firm transportowych i pokrewnych stwierdza się w odniesieniu do zainwestowanego kapitału ( $I_G = 0,918$ ), nieco mniejszą – liczby zatrudnionych ( $I_G = 0,811$ ), a najmniejszą, ale też znaczącą – liczby przedsiębiorstw ( $I_G = 0,620$ ). Potwierdza to wcześniejsze wyniki uzyskane za pomocą współczynników zmienności i krzywych Lorenza.

Przy uwzględnieniu liczby przedsiębiorstw najbardziej równomierny rozkład obserwuje się w przypadku działalności mieszanej i pozostałej ( $I_G = 0,239$ )



Ryc. 31. Krzywe koncentracji Lorenza dla rozkładu przestrzennego przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym według rodzajów działalności transportowej

oraz w samochodowym transporcie pasażerskim ( $I_G = 0,257$ ), a najbardziej zróżnicowany – w przeładunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu ( $I_G = 0,607$ ). Jeśli weźmiemy pod uwagę liczbę zatrudnionych, nierównomierność rozkładu znacząco wzrasta, szczególnie w samochodowym transporcie pasażerskim ( $I_G = 0,817$ ) i w przeładunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu ( $I_G = 0,774$ ). Jeszcze wyższe wartości przyjmuje współczynnik Giniego jeśli wskaźnikiem jest zainwestowany kapitał; jest to szczególnie widoczne w przeładunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu ( $I_G = 0,873$ ) i w samochodowym transporcie pasażerskim ( $I_G = 0,848$ ).

Tabela 36. Współczynniki Giniego  $I_G$

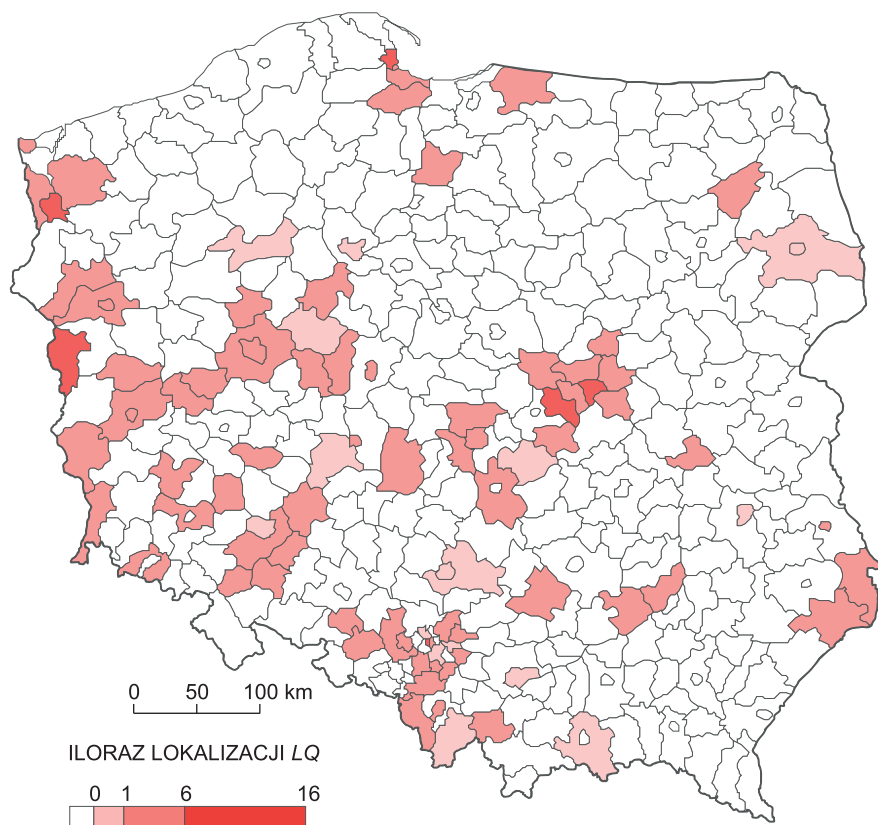
Rodzaj działalności	Liczba przedsiębiorstw	Liczba zatrudnionych	Zainwestowany kapitał
Transport kolejowy	0,436	0,538	0,626
Samochodowy transport pasażerski	0,257	0,817	0,848
Samochodowy transport towarowy	0,384	0,647	0,792
Żegluga morska i śródlądowa	0,467	0,594	0,557
Transport lotniczy i usługi lotniskowe	0,367	0,648	0,524
Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie	0,607	0,774	0,873
Działalność mieszana i pozostała	0,239	0,501	0,647
Ogółem	0,620	0,811	0,918

### 8.3. Ilorazy lokalizacji

Porównanie dwóch rozkładów przestrzennych za pomocą wskaźników zróżnicowania (braku podobieństwa) lub krzywej Lorenza można rozszerzyć poprzez analizę zakresu (stopnia), w jakim dany rozkład różni się od normy. Takich porównań dokonuje się za pomocą ilorazu lokalizacji  $LQ$ . Wysokie wartości ( $LQ > 1$ ) wskazują na wysoki stopień koncentracji przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym w danym powiecie. Wartości  $LQ < 1$  wskazują na niską koncentrację, a wartości  $LQ = 1$  wskazują na rozkład identyczny z przeciętnym dla kraju.

Ilorazy lokalizacji dla wszystkich firm transportowych i pokrewnych z kapitałem zagranicznym łącznie oblicza się biorąc pod uwagę kolejno: (1) liczbę niezależnych przedsiębiorstw, (2) liczbę zatrudnionych oraz (3) wielkość zainwestowanego kapitału, za każdym razem uwzględniając liczbę ludności poszczególnych spośród 96 powiatów, w których występują inwestycje.

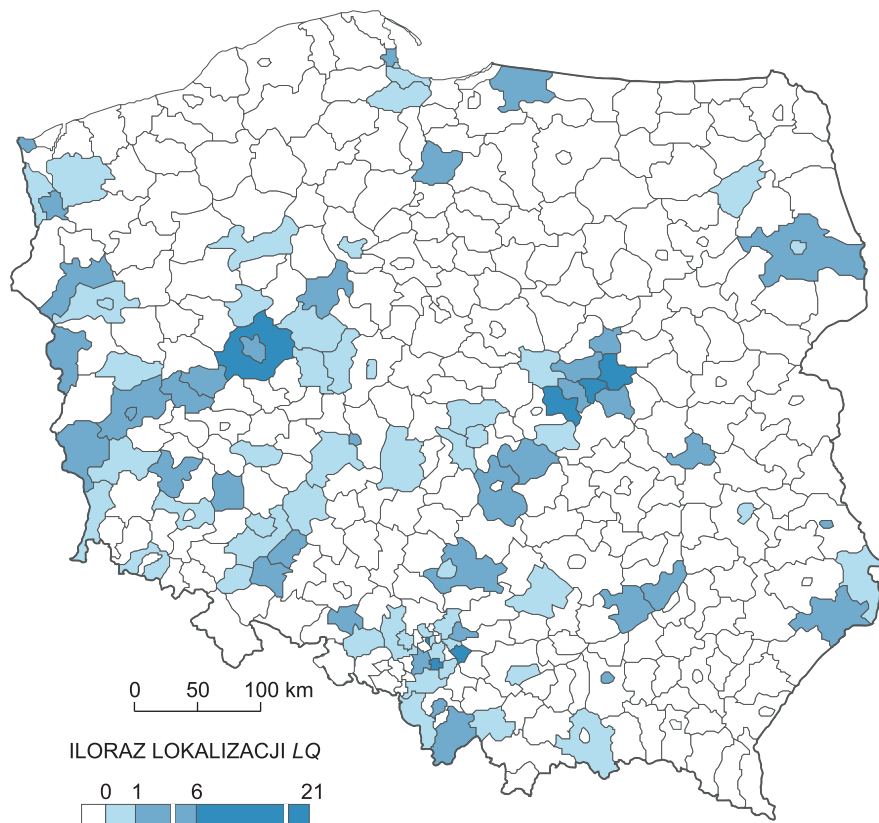
W przypadku liczby niezależnych przedsiębiorstw transportowych (ryc. 32), najwyższe wartości ilorazów lokalizacji ( $LQ > 6$ ) obserwuje się w sześciu jednostkach: w Gdyni, powiatach żyrardowskim i ślubickim, Świętochłowicach, Szczecinie i w powiecie pruszkowskim. W 72 jednostkach przestrzennych wartość  $LQ$  mieści się w przedziale od 1 do 6, w tym w kilku wynosi powyżej 4 (Warszawa, Gorzów



Ryc. 32. Iloraz lokalizacji: liczba niezależnych przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym względem liczby ludności

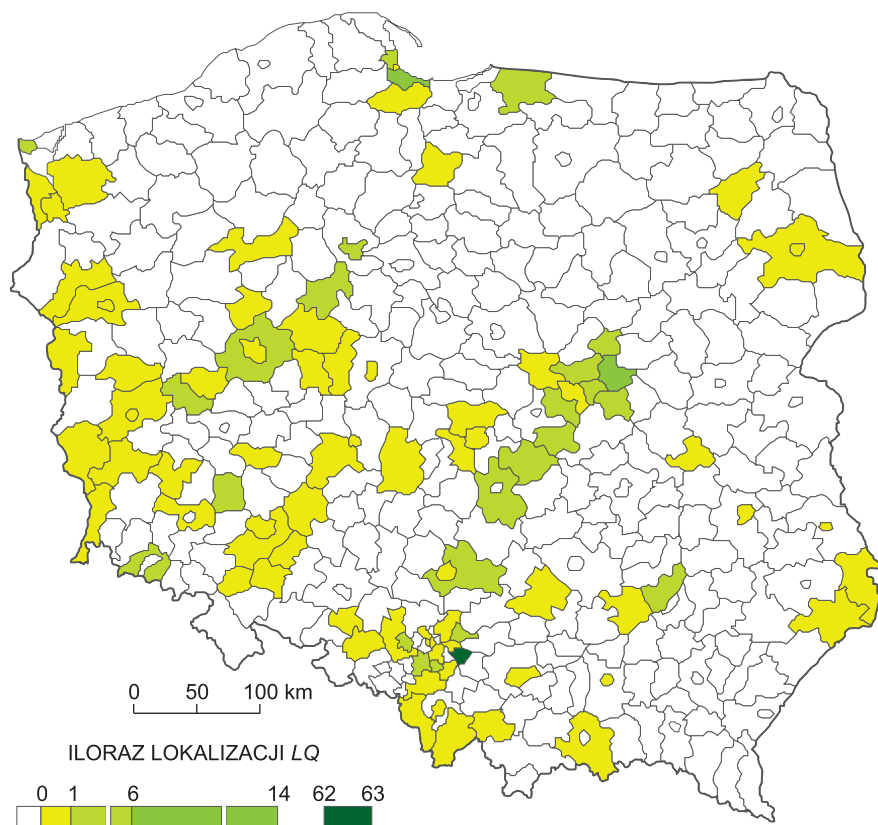
Wlkp., powiaty: krapkowicki, wołowski, grodziski (woj. wielkopolskie), rawski, piaseczyński, warszawski zachodni). W pozostałych 18 powiatach obserwuje się niską koncentrację przedsiębiorstw transportowych z kapitałem zagranicznym. Na wartości  $LQ$ , oczywiście poza liczbą mieszkańców, największy wpływ mają przedsiębiorstwa zajmujące się przeładunkiem towarów, logistyką, spedycją i magazynowaniem oraz samochodowym transportem towarowym, których jest najwięcej.

Biorąc pod uwagę iloraz lokalizacji obliczony dla liczby zatrudnionych w przedsiębiorstwach transportowych (ryc. 33), otrzymuje się inny obraz. W siedmiu jednostkach notuje się najwyższe wartości ilorazów lokalizacji ( $LQ > 6$ ), przekraczające – czasem znacznie – wartość graniczną. W kolejności są to: Jaworzno (będące przede wszystkim siedzibą holdingu PCC Rail), powiat poznański, Świętochłowice, powiaty żyrardowski i pruszkowski, Warszawa i Tychy. W 36 powiatach wartość  $LQ$  wynosi od 1 do 6, w tym w kilku przybiera większe wartości: w powiatach podwarszawskich (piaseczyński, grodziski) oraz w wolsztyńskim, piotrkowskim, polkowickim, oławskim i żarskim. Niską koncentrację przedsiębiorstw obserwuje się w pozostałych 53 powiatach.



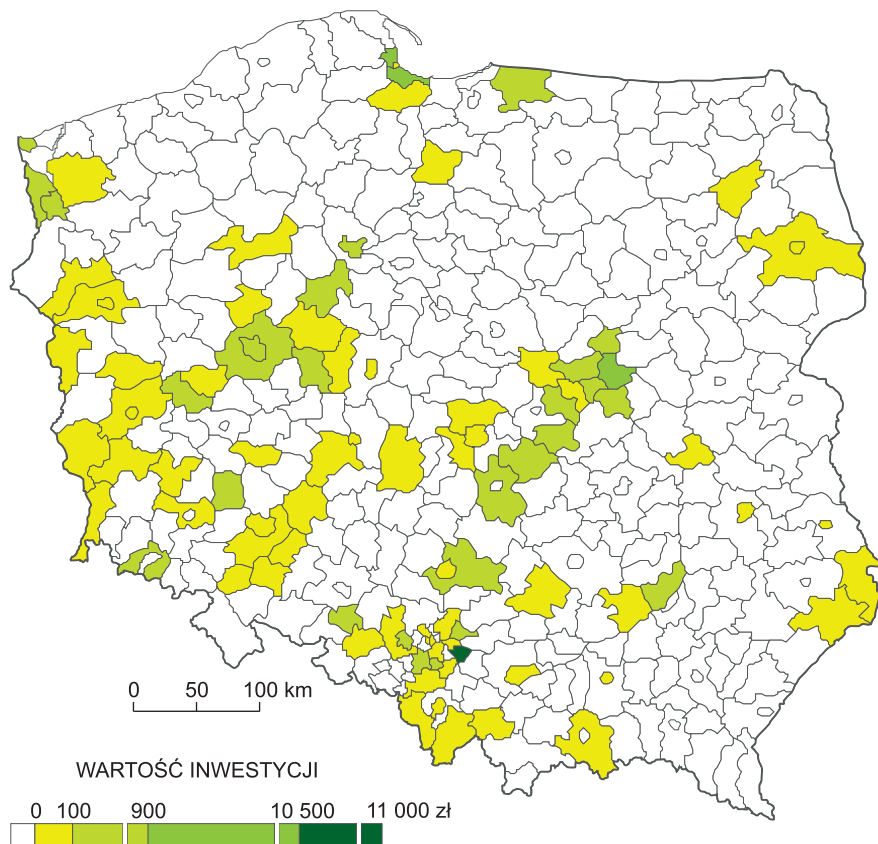
Ryc. 33. Iloraz lokalizacji: zatrudnieni w niezależnych przedsiębiorstwach z kapitałem zagranicznym względem liczby ludności

Jednak najciekawiej prezentuje się iloraz lokalizacji obliczony dla wielkości zainwestowanego kapitału (ryc. 34). Najwyższą jego wartość ( $LQ = 62,52$ ) obserwuje się ponownie w Jaworznie (rezultat wspomnianych już kapitałochłonnych inwestycji kolejowych), ale też w Gdańsku ( $LQ = 13,97$ , przede wszystkim inwestycje infrastrukturalne) i w Warszawie ( $LQ = 9,97$ , rozmaite inwestycje, w tym w transporcie kolejowym, samochodowym transporcie pasażerskim, transporcie lotniczym i usługach lotniskowych). Poza trzema wspomnianymi miastami, ilorazy lokalizacji przyjmują znaczące wartości w Gdyni i Świnoujściu (w obu miastach przeważają inwestycje infrastrukturalne), w powiatach żyrardowskim (przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie), sandomierskim (samochodowy transport pasażerski i towarowy), częstochowskim (samochodowy transport towarowy) i poznańskim (przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie). W 71 powiatach wartości ilorazów lokalizacji ( $LQ < 1$ ) wskazują natomiast na niską koncentrację kapitału zlokalizowanych tam przedsiębiorstw.



Ryc. 34. Iloraz lokalizacji: zainwestowany kapitał zagraniczny w niezależnych przedsiębiorstwach względem liczby ludności

Przestrzenny rozkład ilorazów lokalizacji, opisujących zainwestowany kapitał zagraniczny w niezależnych przedsiębiorstwach ogółem względem liczby ludności (ryc. 34), ludzaco przypomina rozkład bezwzględnych wartości inwestycji przypadających na jednego mieszkańca powiatów (ryc. 35). Największa wartość inwestycji zagranicznych *per capita* występuje w Jaworznie (10534,72 zł/mieszk.), następnie w Gdańsku (2354,59), Warszawie (1680,90) i Gdyni (989,14). W pięciu dalszych jednostkach przestrzennych inwestycje przekraczają 500 zł na mieszkańca – w Świnoujściu oraz w powiatach: żyrardowskim, sandomierskim, częstochowskim i poznańskim. Wszystkie wspomniane jednostki przestrzenne charakteryzowały wcześniej wysokie wartości ilorazów lokalizacji. W następnych 9 jednostkach (Dąbrowa Górnicza, powiaty: wolsztyński, piotrkowski, pruszkowski, rawski, piaseczyński, jeleniogórski, tomaszowski w woj. łódzkim), nakłady inwestycyjne na mieszkańca przekraczają 250 zł. W dalszych 13 jednostkach przestrzennych wartości inwestycji na mieszkańca wynoszą od 100 do 250 zł, a w 65 poniżej 100 zł, w tym w 11 nakłady są zaledwie symboliczne, tj. poniżej 1 zł *per capita*.



Ryc. 35. Wartość zagranicznych inwestycji transportowych w niezależnych przedsiębiorstwach w przeliczeniu na jednego mieszkańca powiatu



## 9. KRAJE POCHODZENIA INWESTORÓW

---

Jak piszą A. Sobala-Gwosdz i inni (2006, s. 50), „Znajomość krajów, z których pochodzą najważniejsi inwestorzy wydaje się być istotna z kilku powodów. Po pierwsze jest ona ważna z punktu widzenia budowania strategii przyciągania dużego kapitału zagranicznego. Po drugie może ona pokazać, że małe i średnie inwestycje są rezultatem działania firm pochodzących głównie z jednego kraju. Interesująca wydaje się być także odpowiedź na pytanie o istnienie specyfiki poszczególnych regionów i sektorów w zakresie krajów, z których pochodzą inwestorzy”.

Jakie czynniki warunkują kraj pochodzenia kapitału? Z pewnością są to czynniki ekonomiczne, geograficzne i kulturowe: odległość i związane z nią koszty transportu i łączności, bliskość geograficzna kraju, szczególnie widoczna w przypadku małych i średnich firm – dobrze ilustrują ją na przykład zachowania mniejszych inwestorów niemieckich w Polsce (Domański, 2001a)<sup>62</sup>. Jeśli opór odległości jest mniejszy, wtedy najwięksi inwestorzy pochodzą z kraju bardzo odległego, na przykład Amerykanie, których z reguły interesują duże aglomeracje miejskie i ich otoczenie.

### 9.1. Inwestycje transportowe ogółem

Największymi inwestorami w polskim transporcie są firmy niemieckie (tab. 37). Łącznie zainwestowały one 1,562 mld zł (24,3%). Na to zaangażowanie składa się przede wszystkim przejęcie PCC Rail przez koncern z Duisburga i przedsiębiorstw transportu autobusowego przez Veolia Transport Central Europe (niemiecką spółkę-córkę), ale też wiele średnich i małych firm we wszystkich rodzajach działalności. Wyjątkiem jest transport lotniczy i usługi lotniskowe,

---

<sup>62</sup> Podobną prawidłowość zaobserwowano w przypadku innych krajów, np. niemieckich inwestorów w Czechach i na Węgrzech, austriackich w Słowenii i na Węgrzech, włoskich w Słowenii, fińskich i szwedzkich w Estonii. Ten ostatni przypadek tłumaczy się bliskością fizyczną i kulturową. Uważa się ponadto, że inwestorzy ze wspomnianych krajów mają lepszy ogólny obraz procesów transformacji w Estonii i łatwiejszy dostęp do informacji (Varblane, red., 2001).

w których nie ma inwestycji niemieckich. Niewiele mniejszy jest udział inwestorów brytyjskich – 1,513 mld zł (23,6%), ale tutaj z kolei obserwujemy bezwzględną dominację jednego przejęcia – Grupy CTL Logistics przy znikomym udziale pozostałych firm. Udział Niemiec w BIZ w naszym transporcie jest nieco mniejszy niż ich udział w polskim handlu zagranicznym, natomiast w przypadku Wielkiej Brytanii sytuacja jest odwrotna – inwestorzy brytyjscy zainwestowali w polskim transporcie zdecydowanie więcej niż wynosi poziom naszych obrotów handlowych z W. Brytanią.

Tabela 37. Inwestycje zagraniczne ogółem w firmy niezależne według kraju pochodzenia

Kraj	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji	Inwestycje na 1 zatrudnionego (mln zł)
Australia	1	0,3	135	0,3	684,0	10,6	5,07
Austria	20	6,1	997	2,0	111,5	1,7	0,11
Belgia	14	4,2	1 094	2,2	22,5	0,4	0,02
Dania	11	3,3	1 521	3,0	67,7	1,1	0,04
Filipiny	1	0,3	540	1,1	212,0	3,3	0,39
Francja	31	9,4	6 195	12,3	316,0	4,9	0,05
Holandia	42,5	12,9	11 150	22,2	297,3	4,6	0,03
Indie	2	0,6	625	1,2	58,6	0,9	0,09
Kanada	0,5	0,1	1	0,0	158,6	2,5	285,38
Niemcy	97,5	29,5	11 603	23,2	1 562,3	24,3	0,13
Norwegia	3	0,9	119	0,2	29,5	0,5	0,25
Rosja	3	0,9	296	0,6	38,5	0,6	0,13
Stany Zjednoczone	11,5	3,5	949	1,9	346,0	5,3	0,37
Szwajcaria	7	2,1	4 870	9,7	801,5	12,5	0,16
Szwecja	12	3,7	1 499	3,0	54,3	0,8	0,04
Wielka Brytania	13	4,0	3 013	6,0	1 513,1	23,6	0,50
Włochy	13	4,0	2 047	4,1	36,8	0,6	0,02
Inny (pozostałe)	47	14,2	3 502	7,0	115,7	1,8	0,03
Ogółem	330	100,0	50 156	100,0	6 425,9	100,0	0,13

Zwraca uwagę znaczne zaangażowanie inwestorów ze Szwajcarii – 801,5 mln zł (12,5%) i Australii – 684 mln zł (10,6%). Następne w kolejności są firmy amerykańskie, francuskie i holenderskie, każde z około 5% udziałem kapitałowym w inwestycjach transportowych w Polsce. Ogółem, ponad  $\frac{3}{4}$  zainwestowanego

kapitału pochodzi z Europy, w ogromnej większości z krajów Unii Europejskiej<sup>63</sup>. Generalnie brakuje jednak większych inwestorów z krajów Europy Środkowo-Wschodniej, co zapewne wynika z faktu, że firmy te – podobnie jak polskie – nie posiadają znaczących nadwyżek kapitałowych, które byłyby skłonne inwestować za granicą. Przypuszczalnie również mała komplementarność gospodarek krajów postsocjalistycznych wpływa na brak zainteresowania inwestycjami zagranicznymi w polskim transporcie.

Stosunkowo wysokie są napływy kapitału z kilku krajów pozaeuropejskich (Australia, Stany Zjednoczone, Filipiny, Kanada, Indie), raczej o słabych powiązaniach handlowych z Polską, w każdym razie inwestycje bezpośrednie przewyższają udział wspomnianych krajów w polskim handlu zagranicznym. Kilkakrotnie mamy do czynienia z inwestycjami w pojedyncze, chociaż nieraz duże przedsięwzięcia.

Firmy europejskie są źródłem nie tylko dużych, lecz również średnich i małych inwestycji, w tym o znacznej liczbie zatrudnionych. Ogółem największa liczba firm transportowych pochodzi z Niemiec (29,5%), następnie z Holandii (12,9%), Francji (9,4%), Austrii (6,1%), Belgii, Włoch, Wielkiej Brytanii i Szwecji. Liczba firm z krajów pozaeuropejskich jest zdecydowanie mniejsza, z wyjątkiem Stanów Zjednoczonych (3,5%).

Największe zatrudnienie charakteryzuje firmy niemieckie (23,2%) i holenderskie (22,2%), a następnie francuskie (12,3%), szwajcarskie (9,7%) i brytyjskie (6%). Zazwyczaj przedsiębiorstwa europejskie mają wyższy udział w zatrudnieniu niż firmy pozaeuropejskie. Potwierdzają to dane z takich krajów jak Stany Zjednoczone (1,9%), Indie, Filipiny, Australia czy Kanada. W tych ostatnich krajach, przynajmniej w niektórych przypadkach, kapitałochłonność mierzona wartością inwestycji w przeliczeniu na jednego zatrudnionego, może być znaczna (tab. 37).

## 9.2. Inwestycje transportowe typu *greenfield*

Inaczej niż w przypadku ogółu przedsiębiorstw wygląda sytuacja firm nowo uruchamianych (tab. 38). Nie widać tutaj wcześniej wspomnianej dominacji kapitału niemieckiego, a kapitał brytyjski zainwestował w firmy typu *greenfield* zaledwie symboliczne kwoty. Największy wkład w nowo zakładane przedsiębiorstwa ma kapitał australijski (684 mln zł, tj. 32,8% ogółu) i szwajcarski (515,4 mln zł, 24,7%). Pierwszy, poprzez Macquarie Group of Companies, zainwestował w Deepwater Container Terminal Gdańsk, a drugi – w trzy firmy, z których największą jest M&M (Militzer & Münch); w dwóch pozostałych nakłady nie przekraczają 10 mln zł w każdej. Generalnie, inwestycje kapitału australijskiego i szwajcarskiego są bardziej kapitałochłonne, o czym świadczy ich wartość w przeliczeniu na jednego zatrudnionego (tab. 38).

<sup>63</sup> Według M.A. Weresy, „około 85% zainwestowanego w Polsce kapitału pochodzi z pozostałych krajów UE” (Weresa, 2008, s. 114), co mniej więcej odpowiada zaangażowaniu kapitałowemu w polskim transporcie.

Tabela 38. Inwestycje zagraniczne typu *greenfield* w firmy niezależne według kraju pochodzenia

Kraj	Liczba firm	Odsetek firm	Liczba zatrudnionych	Odsetek zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln zł)	Odsetek inwestycji	Inwestycje na 1 zatrudnionego (mln zł)
Australia	1	0,8	135	0,9	684,0	32,8	5,07
Austria	5	3,9	112	0,8	25,5	1,2	0,23
Belgia	10	7,7	754	5,0	18,8	0,9	0,02
Dania	1,5	1,2	82	0,5	1,6	0,2	0,02
Finlandia	1	0,8	24	0,2	0,2	0,0	0,01
Francja	16	12,4	4 857	32,3	243,1	11,7	0,05
Holandia	18	13,9	1 705	11,3	144,6	6,9	0,08
KRLD	1	0,8	10	0,1	2,7	0,1	0,27
Luksemburg	1	0,8	41	0,3	1,9	0,1	0,05
Niemcy	37,5	29,1	3 699	24,6	292,5	14,0	0,08
Słowacja	1	0,8	512	3,4	9,5	0,5	0,02
Stany Zjednoczone	6	4,6	558	3,7	98,9	4,7	0,18
Szwajcaria	3	2,3	324	2,2	515,4	24,7	1,59
Szwecja	5	3,9	126	0,8	2,4	0,1	0,02
Wielka Brytania	5	3,9	66	0,4	6,6	0,3	0,10
Włochy	7	5,4	1 545	10,3	35,6	1,7	0,02
Inny (pozostałe)	10	7,7	481	3,2	2,1	0,1	0,00
Ogółem	129	100,0	15 031	100,0	2 085,4	100,0	0,14

Dopiero na trzecim miejscu jeśli chodzi o nakłady kapitałowe w nowo uruchamiane firmy uplasował się kapitał niemiecki (292,5 mln zł, tj. 14%). Firm tych jest zdecydowanie więcej (29,1% ogółu) i zatrudniają one aż 24,6% wszystkich pracowników. Faktycznie kapitał niemiecki inwestował w firmy typu *greenfield* różnej wielkości: małe, średnie i duże, zajmujące się różną działalnością, przede wszystkim przeładunkiem towarów, logistyką, spedycją i magazynowaniem (do większych nowo powstałych należą: Schrader Internationale Logistic, Müller – die lila Logistik, Nagel Polska, Labatra, Hellmann Worldwide Logistics, Fiege), samochodowym transportem ciężarowym, transportem kolejowym (Polzug Intermodal) oraz żeglugą morską i śródlądową (Odra Lloyd).

Podobny charakter mają inwestycje kapitału francuskiego (11,7%), jest ich jednak mniej niż w przypadku kapitału niemieckiego, natomiast zatrudniają znacznie więcej pracowników (32,3% ogółu). Na piątym miejscu wśród inwestorów w firmy typu *greenfield* znalazł się kapitał holenderski (6,9%). Firm holenderskich jest wprawdzie nieco więcej niż francuskich, ale zatrudniają one zdecydowanie mniej pracowników (zaledwie 11,3% ogółu). Nowo powstałe firmy holen-

derskie i francuskie zajmują się przede wszystkim samochodowym transportem ciężarowym, przeładunkiem towarów, logistyką, spedycją i magazynowaniem. Inwestycje kapitału europejskiego są zdecydowanie mniej kapitałochłonne niż pozostałe.

W przypadku firm typu *greenfield* dominacja inwestorów europejskich jest mniejsza niż ogółu firm – nie przekracza 63% wartości zainwestowanego kapitału. Niemniej, wśród pozaeuropejskich, brakuje znaczących inwestorów poza australijskimi i amerykańskimi (tab. 38).

### 9.3. Regionalne rozmieszczenie inwestycji zagranicznych a kraje pochodzenia kapitału

Niezależne firmy transportowe z kapitałem zagranicznym znajdują się na terenie wszystkich województw z wyjątkiem podkarpackiego<sup>64</sup>. Jednak obraz przestrzennego rozmieszczenia przedsiębiorstw różni się w zależności od przyjętego miernika. W celach porównawczych mierniki wyrażone są w procentach.

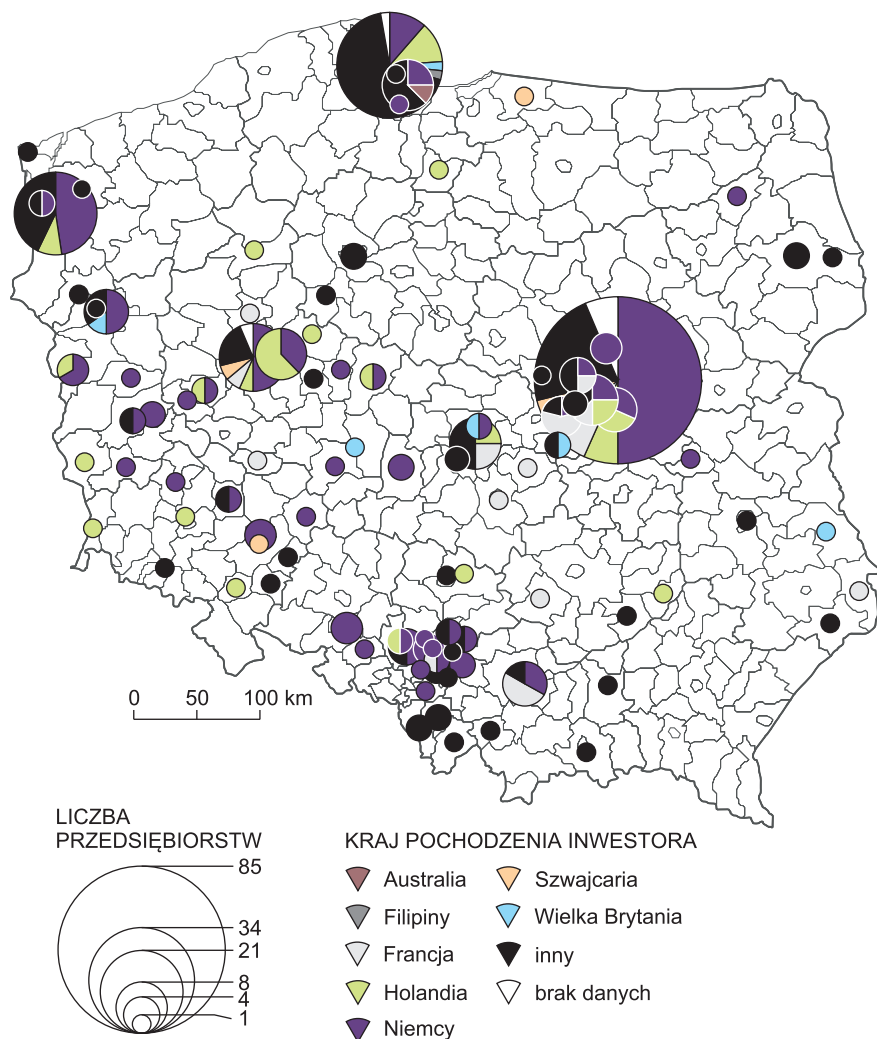
#### 9.3.1. Inwestycje według liczby przedsiębiorstw

Jeśli weźmiemy pod uwagę ogólną liczbę niezależnych przedsiębiorstw, stosunkowo najbardziej rozproszone są w Polsce firmy transportowe pochodzenia niemieckiego (tab. 39, ryc. 36). Znajdują się w 12 województwach, poza kujawsko-pomorskim, podkarpackim, świętokrzyskim i warmińsko-mazurskim. Najwięcej jest ich w województwie mazowieckim (23,1% wszystkich), następnie w śląskim i wielkopolskim (po 15,4%) oraz lubuskim i zachodniopomorskim (po 11,3%). Stosunkowo mniej jest tych firm na południowym-zachodzie (woj. dolnośląskie i opolskie), w centrum i na wschodzie Polski.

Dość rozproszone są również firmy holenderskie (w 10 województwach), których aż 34,1% liczby koncentruje się w województwie mazowieckim, 23,5% – w wielkopolskim, a 11,8% w pomorskim. Firmy belgijskie znajdują się w ośmiu regionach, ale tylko w dwóch z nich skupia się większa liczba – 35,7% w mazowieckim i 21,4% w zachodniopomorskim. Inwestycje z innych krajów europejskich są skupione w mniejszej liczbie województw (austriackie i francuskie w siedmiu, brytyjskie i szwedzkie w sześciu, włoskie w pięciu, a duńskie i szwajcarskie w czterech). Jeszcze bardziej skoncentrowane przestrzennie są inwestycje z krajów pozaeuropejskich: australijskie, filipińskie i kanadyjskie w jednym (pomorskie), a amerykańskie – w dwóch województwach (mazowieckie i pomorskie).

Inwestycje typu *greenfield* występują w mniejszej liczbie województw. Relatywnie najwięcej jest znów firm z kapitałem niemieckim, zlokalizowanych w 10 województwach (tab. 40) – najwięcej w mazowieckim (29,3%), lubuskim (16%), wielkopolskim i zachodniopomorskim (po 13,3%). Nowo założone firmy holenderskie mieszczą się w ośmiu regionach, z czego 38,9% ich liczby w mazowiec-

<sup>64</sup> Jak już wspomniano, na terenie województwa podkarpackiego znajdują się natomiast spółki zależne, np. od Veolia Transport Polska.



Ryc. 36. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora

kim, a 16,7% – w wielkopolskim. Francuskie firmy typu *greenfield* znajdują się w pięciu województwach, z tego aż 62,5% ich liczby w mazowieckim. Nowe firmy z innych krajów koncentrują się w mniejszej liczbie regionów. Szczególnie dotyczy to przedsiębiorstw z krajów pozaeuropejskich, zlokalizowanych z reguły w większych aglomeracjach miejsko-przemysłowych.

W województwie mazowieckim swoją siedzibę mają firmy większości inwestorów zagranicznych, z wyjątkiem australijskich, filipińskich, indyjskich i kanadyjskich, których działalność związana jest z nadmorskim położeniem i dlatego zlo-

kalizowane są w województwie pomorskim (tab. 41). W mazowieckim szczególnie wiele jest siedzib firm z Niemiec (19,6% ogółu), Francji (16,1%) i Holandii (12,7%), dużo jest też firm ze Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. Również w województwie pomorskim znalazły siedziby liczne firmy transportowe, przede wszystkim z Niemiec (15,6%), Austrii, Holandii i Szwecji (po 11,1%). Co ciekawe, brakuje tam natomiast siedzib firm francuskich, norweskich, rosyjskich i szwajcarskich. W pozostałych regionach firmy pochodzą z mniejszej liczby krajów; zazwyczaj najwięcej z nich jest pochodzenia niemieckiego, rzadziej z innych krajów.

Jeśli idzie o inwestycje typu *greenfield* w poszczególnych regionach (tab. 42), w województwie mazowieckim największy udział mają firmy niemieckie (20,8% ogółu), francuskie (18,9%) i holenderskie (13,2%). Spośród pozostałych krajów licznie wyróżniają się firmy belgijskie i amerykańskie (po 9,4%), a następnie brytyjskie i szwajcarskie. W przypadku pozostałych województw, różnorodność krajów, z których pochodzą firmy jest dużo mniejsza, za to przewaga kraju dominującego zdecydowanie większa. Na przykład, udział najliczniejszych firm niemieckich w poszczególnych województwach jest znacząco wyższy: w opolskim wynosi 100%, w lubuskim – 75%, w wielkopolskim – 50%, w zachodniopomorskim – 38,5%, a w śląskim – 37,5%. W trzech województwach (kujawsko-pomorskie, podkarpackie i warmińsko-mazurskie) brakuje jakichkolwiek inwestycji typu *greenfield* (tab. 42).

Rozmieszczenie firm według liczby niezależnych przedsiębiorstw w podziale na rodzaje działalności transportowej i kraj pochodzenia inwestora przedstawia Aneks E.



Tabela 39. Inwestycje zagraniczne w firmy niezależne według kraju pochodzenia i województw (% liczby przedsiębiorstw)

Kraj	Dolnośląskie	Kujawsko-pomorskie	Lubelskie	Lubuskie	Łódzkie	Małopolskie	Mazowieckie	Opolskie	Podkarpackie	Podlaskie	Pomorskie	Śląskie	Świętokrzyskie	Warmińsko-mazurskie	Wielkopolskie	Zachodniopomorskie	Ogółem
Australia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	100
Austria	10,0	5,0	-	-	-	5,0	25,0	-	-	-	25,0	15,0	-	-	-	15,0	100
Belgia	7,1	-	7,1	7,1	7,1	-	35,7	-	-	-	7,1	-	7,1	-	-	21,4	100
Dania	-	-	-	9,1	-	-	45,5	-	-	-	18,2	-	-	-	-	27,3	100
Filipiny	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	100
Francja	-	-	3,2	-	12,9	9,7	58,1	-	-	-	-	3,2	3,2	-	9,7	-	100
Holandia	7,1	-	-	4,7	4,7	2,4	34,1	-	-	-	11,8	4,7	2,4	-	23,5	4,7	100
Indie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,0	50,0	-	-	-	-	100
Kanada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	100
Niemcy	6,2	-	1,0	11,3	3,1	1,0	23,1	4,1	-	1,0	7,2	15,4	-	-	15,4	11,3	100
Norwegia	-	-	-	-	-	-	33,3	-	-	-	-	-	-	-	-	66,7	100
Rosja	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Stany Zjednoczone	-	-	8,7	-	-	-	78,3	-	-	-	13,0	-	-	-	-	-	100
Szwajcaria	14,3	-	-	-	-	-	57,1	-	-	-	-	-	-	14,3	14,3	-	100
Szwecja	-	8,3	-	-	8,3	8,3	25,0	-	-	-	41,7	-	-	-	8,3	-	100
Wielka Brytania	-	-	7,7	7,7	15,4	-	53,8	-	-	-	7,7	-	-	-	7,7	-	100
Włochy	7,7	-	-	-	15,4	-	7,7	-	-	-	7,7	53,8	-	-	-	7,7	100
Inny (pozostałe)	-	2,1	-	2,1	6,4	4,3	34,0	-	-	6,4	27,7	6,4	-	-	8,5	2,1	100

Tabela 40. Inwestycje zagraniczne typu *greenfield* w firmy niezależne według kraju pochodzenia i województw (% liczby przedsiębiorstw)

Kraj	Dolnośląskie	Kujawsko-pomorskie	Lubelskie	Lubuskie	Łódzkie	Małopolskie	Mazowieckie	Opolskie	Podkarpackie	Podlaskie	Pomorskie	Śląskie	Świętokrzyskie	Warmińsko-mazurskie	Wielkopolskie	Zachodniopomorskie	Ogółem
Australia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	100
Austria	20,0	-	-	-	-	20,0	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	40,0	100
Belgia	-	-	10,0	-	10,0	-	50,0	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	100
Dania	-	-	-	-	33,3	-	66,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Finlandia	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Francja	-	-	6,3	-	18,8	6,3	62,5	-	-	-	-	-	6,3	-	-	-	100
Holandia	11,1	-	-	5,6	11,1	-	38,9	-	-	-	-	5,6	5,6	-	16,7	5,6	100
KRLD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	100
Luksemburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	100
Niemcy	2,7	-	2,7	16,0	6,7	2,7	29,3	5,3	-	-	-	8,0	-	-	13,3	13,3	100
Słowacja	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Szwajcaria	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Stany Zjednoczone	-	-	16,7	-	-	-	83,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Szwecja	-	-	-	-	20,0	20,0	40,0	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	100
Wielka Brytania	-	-	-	-	20,0	-	80,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Włochy	14,3	-	-	-	28,6	-	-	-	-	-	-	42,9	-	-	-	14,3	100
Inny (pozostałe)	-	-	-	10,0	-	10,0	20,0	-	-	30,0	10,0	-	-	-	10,0	10,0	100

Tabela 41. Struktura inwestycji zagranicznych w firmy niezależne w województwach według kraju pochodzenia  
(% liczby przedsiębiorstw)

Kraj	Dolnośląskie	Kujawsko- pomorskie	Lubelskie	Lubuskie	Łódzkie	Małopolskie	Mazowieckie	Opolskie	Podkarpackie	Podlaskie	Pomorskie	Śląskie	Świętokrzyskie	Warmińsko- mazurskie	Wielkopolskie	Zachodniopomor- skie
Australia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-
Austria	14,3	33,3	-	-	-	11,1	4,4	-	-	-	11,1	9,4	-	-	-	11,5
Belgia	7,1	-	20,0	5,9	5,6	-	4,4	-	-	-	2,2	-	33,3	-	-	11,5
Dania	-	-	-	5,9	-	-	4,4	-	-	-	4,4	-	-	-	-	11,5
Filipiny	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-
Francja	-	-	20,0	-	22,2	33,3	16,1	-	-	-	-	3,1	33,3	-	8,6	-
Holandia	21,4	-	-	11,8	11,1	11,1	12,7	-	-	-	11,1	6,3	33,3	-	28,6	7,7
Indie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	3,1	-	-	-	-
Kanada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	-	-	-	-	-
Niemcy	42,9	-	20,0	64,7	16,7	11,1	19,6	100,0	-	25,0	15,6	46,9	-	-	42,9	42,3
Norwegia	-	-	-	-	-	-	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	7,7
Rosja	-	-	-	-	-	-	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stany Zjednoczone	-	-	20,0	-	-	-	7,9	-	-	-	3,5	-	-	-	-	-
Szwajcaria	7,1	-	-	-	-	-	3,5	-	-	-	-	-	-	100,0	2,9	-
Szwecja	-	33,3	-	-	5,6	11,1	2,6	-	-	-	11,1	-	-	-	2,9	-
Wielka Brytania	-	-	20,0	5,9	11,1	-	6,1	-	-	-	2,2	-	-	-	2,9	-
Włochy	7,1	-	-	-	11,1	-	0,9	-	-	-	2,2	21,9	-	-	-	3,8
Inny (pozostałe)	-	33,3	-	5,9	16,7	22,2	14,0	-	-	75,0	28,9	9,4	-	-	11,4	3,8
Ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabela 42. Struktura inwestycji zagranicznych typu *greenfield* w firmy niezależne w województwach według kraju pochodzenia (% liczby przedsiębiorstw)

Kraj	Dolnośląskie	Kujawsko- pomorskie	Lubelskie	Lubuskie	Łódzkie	Małopolskie	Mazowieckie	Opolskie	Podkarpackie	Podlaskie	Pomorskie	Śląskie	Świętokrzyskie	Warmińsko- mazurskie	Wielkopolskie	Zachodniopomor- skie
Australia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,3	-	-	-	-	-
Austria	20,0	-	-	-	-	20,0	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	15,4
Belgia	-	-	25,0	-	7,7	-	9,4	-	-	-	-	-	-	-	-	23,1
Dania	-	-	-	-	3,8	-	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Finlandia	-	-	-	-	-	-	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Francja	-	-	25,0	-	23,1	20,0	18,9	-	-	-	-	-	50,0	-	-	-
Holandia	40,0	-	-	12,5	15,4	-	13,2	-	-	-	-	12,5	50,0	-	30,0	7,7
KRLD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,3	-	-	-	-	-
Luksemburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,5	-	-	-	-
Niemcy	20,0	-	25,0	75,0	19,1	20,0	20,8	100,0	-	-	-	37,5	-	-	50,0	38,5
Słowacja	-	-	-	-	-	-	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stany Zjednoczone	-	-	25,0	-	-	-	9,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Szwajcaria	-	-	-	-	-	-	5,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Szwecja	-	-	-	-	7,7	20,0	3,8	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-
Wielka Brytania	-	-	-	-	7,7	-	7,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Włochy	20,0	-	-	-	15,4	-	-	-	-	-	-	37,5	-	-	-	7,7
Inny (pozostałe)	-	-	-	12,5	-	20,0	3,8	-	-	100,0	33,3	-	-	-	10,0	7,7
Ogółem	100,0	-	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0	100,0

### 9.3.2. Inwestycje według liczby zatrudnionych

Inny obraz regionalnego rozmieszczenia inwestycji z poszczególnych krajów otrzymamy w przypadku uwzględnienia liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach transportowych (tab. 43, ryc. 37). Wprawdzie firmy niemieckie znajdują się w 12 województwach, ale znaczący udział w zatrudnieniu mają przede wszystkim w śląskim (37,1%), mazowieckim (22,4%) i wielkopolskim (19,6%). Zdecydowanie niżej niż uprzednio plasuje się województwo lubuskie, którego udział w zatrudnieniu wszystkich firm niemieckich wynosi zaledwie 3,7%. Oznacza to, że zlokalizowane tam przedsiębiorstwa są raczej drobne i zatrudniają niewielką liczbę pracowników. Odwrotna sytuacja jest w regionie dolnośląskim, którego udział w zatrudnieniu sięga 9,2% mimo stosunkowo małej liczby przedsiębiorstw. Firmy niemieckie w pozostałych województwach zatrudniają raczej niewiele osób (maksymalnie do 2,1% ogółu).

Firmy holenderskie z reguły zatrudniają mniej pracowników. Wyjątkami są województwa: wielkopolskie (61,8% ogółu), mazowieckie (24,3%) i – częściowo – lubuskie (5,7%), na które przypada większość zatrudnionych. Warto zauważyć, że rozmieszczenie pracowników nie pokrywa się z liczbą firm w poszczególnych województwach.

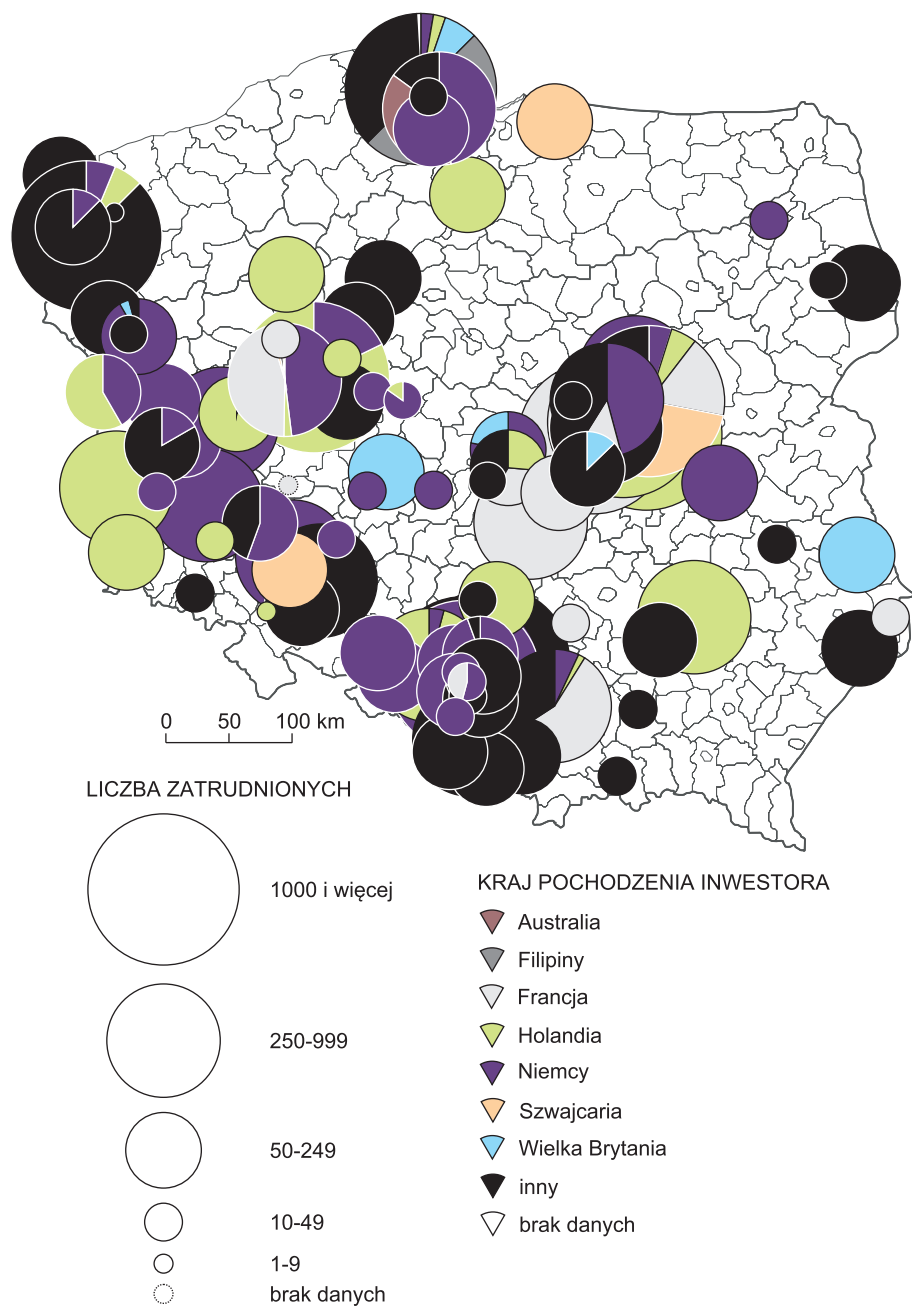
Dość wyjątkowy rozkład zatrudnienia cechuje firmy z kapitałem belgijskim: najwięcej pracowników mają w województwie mazowieckim (47,4%), a następnie świętokrzyskim (18%), lubelskim (13,3%), dolnośląskim (11%) i zachodniopomorskim (7,7%). Większość zatrudnionych w firmach austriackich skupia się natomiast w dwóch województwach: dolnośląskim (42,1%) i mazowieckim (33,8%). W dolnośląskim istotną rolę odgrywa zapewne bliskość geograficzna regionu względem kraju pochodzenia kapitału, zaś w mazowieckim mamy do czynienia z potwierdzeniem roli odgrywanej przez region stołeczny.

Firmy z większości pozostałych krajów europejskich wykazują ogromną koncentrację zatrudnienia w województwie mazowieckim: rosyjskie – 100%, szwajcarskie – 97,5%, szwedzkie – 89,3%, brytyjskie – 85,4%, duńskie – 74,6%, francuskie – 72,7%. Do nielicznych wyjątków należą firmy norweskie i włoskie, które w mazowieckim zatrudniają niewielu pracowników, ale głównym obszarem ich działalności są inne regiony Polski – odpowiednio zachodniopomorskie i śląskie.

Z koncentracją zatrudnienia w jednym województwie mamy do czynienia w firmach z krajów pozaeuropejskich, najczęściej jest to pomorskie (australijskie, filipińskie, kanadyjskie) i mazowieckie (amerykańskie).

W przypadku firm typu *greenfield* (tab. 44) obserwujemy najczęściej koncentrację zatrudnienia w jednym województwie. W mazowieckim skupia się całość zatrudnienia w nowo założonych firmach duńskich, fińskich, słowackich i szwajcarskich, a prawie całość w amerykańskich (98%), brytyjskich (89,4%), francuskich (76,3%) i belgijskich (68,8%). Z kolei wszyscy zatrudnieni w nowo powstałych przedsiębiorstwach australijskich pracują w województwie pomorskim, a luksemburskich – w śląskim.

Nieco inaczej wygląda sytuacja w nowo założonych firmach z kapitałem austriackim, szwedzkim, a nawet niemieckim. Zatrudnienie w firmach austriackich rozkłada się dość równomiernie między cztery województwa, podobnie jest



Ryc. 37. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora

w firmach szwedzkich. W firmach niemieckich natomiast 45,6% zatrudnionych przypada na województwo mazowieckie, ale w pozostałych dziewięciu nie występują rażące dysproporcje (tab. 44).

Jeśli spojrzymy od strony pojedynczych województw (tab. 45) okazuje się, że tylko w opolskim wszyscy zatrudnieni pracują w firmach niemieckich, ale również w kilku dalszych ten udział jest bardzo wysoki: w dolnośląskim – 59,3%, w śląskim – 58,4%, w lubelskim – 40,1%. W pozostałych województwach dominują inni pracodawcy: francuscy w łódzkim (72%) i małopolskim (45,6%), holenderscy w wielkopolskim (69,4%) i lubuskim (51%), austriacy w kujawsko-pomorskim (43,8%). W województwie świętokrzyskim gros zatrudnionych pracuje w firmach holenderskich (51,4%) i belgijskich (38,9%).

W województwach mazowieckim i pomorskim, które skupiają inwestorów z wielu krajów, nie ma znaczącej dominacji pracodawcy z jednego kraju. W mazowieckim wprawdzie najwięcej osób zatrudniają firmy szwajcarskie (20,8%) i francuskie (19,8%), ale niewiele mniej holenderskie, niemieckie i brytyjskie, a swój udział mają również przedsiębiorcy z kilkunastu innych krajów. W pomorskim największy (33,5%) udział w zatrudnieniu ma firma filipińska (BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni), jednak liczą się też udziały firm niemieckich, holenderskich, australijskich, brytyjskich i pozostałych (tab. 45).

Zatrudnienie w firmach typu *greenfield* wykazuje duże zróżnicowanie między regionami (tab. 46). Największa jest różnorodność pracodawców w województwie mazowieckim, z nowo utworzonymi firmami z kilkunastu krajów. Najwięcej osób zatrudniają firmy francuskie (47,4%) i niemieckie (21,5%), ale kilkuprocentowe udziały mają też amerykańskie, belgijskie, słowackie, szwajcarskie i holenderskie.

W pozostałych województwach działa jeden, czasem dwóch głównych zagranicznych pracodawców. W opolskim są to firmy niemieckie (100% udział w zatrudnieniu), w dolnośląskim – niemieckie (68,7%) i holenderskie, w lubelskim – niemieckie i belgijskie, w lubuskim – holenderskie (72,4%) i niemieckie, w łódzkim – francuskie (78,6%), w małopolskim – francuskie, w pomorskim – australijskie (80,4%), w śląskim – włoskie (69,9%), w wielkopolskim – niemieckie (68,5%), a w zachodniopomorskim – belgijskie i niemieckie.

Aneks F przedstawia rozmieszczenie firm według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach w podziale na rodzaje działalności transportowej i kraj pochodzenia inwestora.



Tabela 43. Inwestycje zagraniczne w firmy niezależne według kraju pochodzenia i województw (% liczby zatrudnionych)

Kraj	Dolnośląskie	Kujawsko-pomorskie	Lubelskie	Lubuskie	Łódzkie	Małopolskie	Mazowieckie	Opolskie	Podkarpackie	Podlaskie	Pomorskie	Śląskie	Świętokrzyskie	Warmińsko-mazurskie	Wielkopolskie	Zachodniopomorskie	Ogółem
Australia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	100
Austria	42,1	8,9	-	-	-	3,5	33,8	-	-	-	3,9	4,5	-	-	-	3,2	100
Belgia	11,0	-	13,3	0,9	0,5	-	47,4	-	-	-	1,2	-	18,0	-	-	7,7	100
Dania	-	-	-	10,2	-	-	74,6	-	-	-	2,0	-	-	-	-	13,3	100
Filipiny	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	100
Francja	-	-	0,2	-	15,7	3,4	72,7	-	-	-	-	0,3	0,8	-	6,9	-	100
Holandia	0,8	-	-	5,7	0,6	0,0	24,3	-	-	-	1,3	2,4	2,3	-	61,8	0,6	100
Indie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	99,2	-	-	-	-	100
Kanada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	100
Niemcy	9,2	-	1,7	3,7	1,0	0,2	22,4	2,1	-	0,1	2,1	37,1	-	-	19,6	1,0	100
Norwegia	-	-	-	-	-	-	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	98,3	100
Rosja	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Stany Zjednoczone	-	-	1,2	-	-	-	96,4	-	-	-	2,4	-	-	-	-	-	100
Szwajcaria	1,1	-	-	-	-	-	97,5	-	-	-	-	-	-	1,3	0,1	-	100
Szwecja	-	0,3	-	-	2,9	3,3	89,3	-	-	-	3,3	-	-	-	0,9	-	100
Wielka Brytania	-	-	4,0	0,2	1,1	-	85,4	-	-	-	2,6	-	-	-	6,8	-	100
Włochy	2,3	-	-	-	0,6	-	2,9	-	-	-	0,6	91,2	-	-	-	2,4	100
Inny (pozostałe)	-	3,1	-	0,2	3,0	3,9	30,0	-	-	7,9	8,5	7,0	-	-	3,5	32,7	100

Tabela 44. Inwestycje zagraniczne typu *greenfield* w firmy niezależne według kraju pochodzenia i województw (% liczby zatrudnionych)

Kraj	Dolnośląskie	Kujawsko-pomorskie	Lubelskie	Lubuskie	Łódzkie	Małopolskie	Mazowieckie	Opolskie	Podkarpackie	Podlaskie	Pomorskie	Śląskie	Świętokrzyskie	Warmińsko-mazurskie	Wielkopolskie	Zachodniopomorskie	Ogółem
Australia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	100
Austria	26,8	-	-	-	-	31,3	31,3	-	-	-	-	-	-	-	-	10,7	100
Belgia	-	-	19,2	-	0,8	-	68,8	-	-	-	-	-	-	-	-	11,1	100
Dania	-	-	-	-	25,0	-	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Finlandia	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Francja	-	-	0,3	-	19,1	3,7	76,3	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	100
Holandia	5,2	-	-	34,0	3,9	-	18,2	-	-	-	-	10,6	15,2	-	12,4	0,4	100
KRLD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	100
Luksemburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	100
Niemcy	9,9	-	5,3	5,8	2,7	0,7	45,6	3,2	-	-	-	10,8	-	-	14,2	1,8	100
Słowacja	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Stany Zjednoczone	-	-	2,0	-	-	-	98,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Szwajcaria	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Szwecja	-	-	-	-	34,1	39,7	15,9	-	-	-	-	-	-	-	10,3	-	100
Wielka Brytania	-	-	-	-	10,6	-	89,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Włochy	3,0	-	-	-	0,8	-	-	-	-	-	-	92,9	-	-	-	3,2	100
Inny (pozostałe)	-	-	-	1,7	-	26,0	3,5	-	-	57,4	4,8	-	-	-	3,1	3,5	100

Tabela 45. Struktura inwestycji zagranicznych w firmy niezależne w województwach według kraju pochodzenia  
(% liczby zatrudnionych)

Kraj	Dolnośląskie	Kujawsko- pomorskie	Lubelskie	Lubuskie	Łódzkie	Małopolskie	Mazowieckie	Opolskie	Podkarpackie	Podlaskie	Pomorskie	Śląskie	Świętokrzyskie	Warmińsko- mazurskie	Wielkopolskie	Zachodniopomor- skie
Australia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,4	-	-	-	-	-
Austria	23,3	43,8	-	-	-	7,6	1,5	-	-	-	2,4	0,6	-	-	-	1,8
Belgia	6,7	-	29,8	0,8	0,4	-	2,3	-	-	-	0,8	-	38,9	-	-	4,6
Dania	-	-	-	12,5	-	-	5,0	-	-	-	1,9	-	-	-	-	11,1
Filipiny	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,5	-	-	-	-	-
Francja	-	-	2,9	-	72,0	45,6	19,8	-	-	-	-	0,3	9,7	-	4,3	-
Holandia	5,2	-	-	51,0	5,0	0,6	11,9	-	-	-	9,2	3,7	51,4	-	69,4	3,8
Indie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	8,4	-	-	-	-
Kanada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-
Niemcy	59,3	-	40,1	34,6	8,4	5,6	11,4	100,0	-	4,5	14,8	58,4	-	-	22,8	6,3
Norwegia	-	-	-	-	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	6,4
Rosja	-	-	-	-	-	-	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stany Zjednoczone	-	-	2,3	-	-	-	4,0	-	-	-	1,4	-	-	-	-	-
Szwajcaria	2,9	-	-	-	-	-	20,8	-	-	-	-	-	-	100,0	0,1	-
Szwecja	-	2,5	-	-	3,2	10,8	5,9	-	-	-	3,1	-	-	-	0,1	-
Wielka Brytania	-	-	24,9	0,4	2,4	-	11,3	-	-	-	4,8	-	-	-	2,1	-
Włochy	2,6	-	-	-	0,9	-	0,3	-	-	-	0,7	25,3	-	-	-	2,8
Inny (pozostałe)	-	53,7	-	0,6	7,8	29,8	4,6	-	-	95,5	18,5	3,3	-	-	1,2	63,1
Ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabela 46. Struktura inwestycji zagranicznych typu *greenfield* w firmy niezależne w województwach według kraju pochodzenia (% liczby zatrudnionych)

Kraj	Dolnośląskie	Kujawsko-pomorskie	Lubelskie	Lubuskie	Łódzkie	Małopolskie	Mazowieckie	Opolskie	Podkarpackie	Podlaskie	Pomorskie	Śląskie	Świętokrzyskie	Warmińsko-mazurskie	Wielkopolskie	Zachodniopomorskie
Australia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80,4	-	-	-	-	-
Austria	5,7	-	-	-	-	8,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	5,1
Belgia	-	-	39,7	-	0,5	-	6,6	-	-	-	-	-	-	-	-	35,7
Dania	-	-	-	-	1,4	-	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Finlandia	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Francja	-	-	3,8	-	78,6	43,3	47,4	-	-	-	-	-	15,9	-	-	-
Holandia	16,8	-	-	72,4	5,7	-	4,0	-	-	-	-	8,8	84,1	-	27,8	3,0
KRLD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-
Luksemburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-
Niemcy	68,7	-	53,4	26,6	8,6	6,3	21,5	100,0	-	-	-	19,4	-	-	68,5	27,7
Słowacja	-	-	-	-	-	12,0	6,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stany Zjednoczone	-	-	3,0	-	-	-	7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Szwajcaria	-	-	-	-	-	-	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Szwecja	-	-	-	-	3,6	12,0	0,3	-	-	-	-	-	-	-	1,7	-
Wielka Brytania	-	-	-	-	0,6	-	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Włochy	8,9	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	69,9	-	-	-	21,3
Inny (pozostałe)	-	-	-	1,0	-	30,0	0,2	-	-	100,0	13,7	-	-	-	2,0	7,2
Ogółem	100,0	-	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0	100,0

### 9.3.3. Inwestycje według wielkości zainwestowanego kapitału

Być może najciekawszy obraz regionalnego zróżnicowania firm zagranicznych otrzymamy po uwzględnieniu wielkości zainwestowanego kapitału (tab. 47, ryc. 38). W pewnych przypadkach kapitał ten jest mocno skoncentrowany w jednym lub dwóch regionach, a w innych rozproszony między wiele województw.

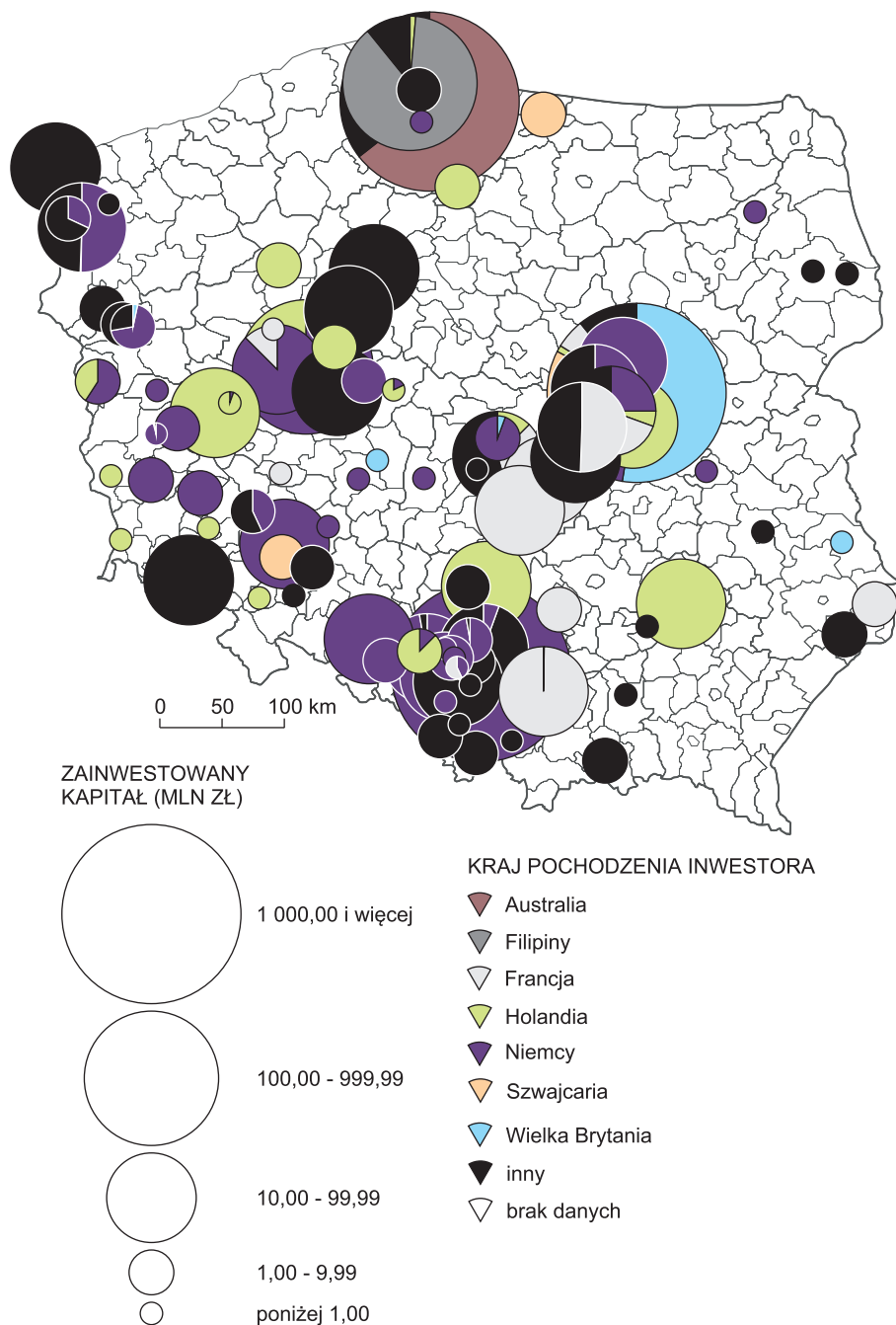
Kapitał niemiecki, którego w polskim transporcie jest stosunkowo najwięcej, jest rozmieszczony wyjątkowo nierównomiernie. Ponad 69% całych nakładów kapitałowych przypada na województwo śląskie, 14,5% – na wielkopolskie, a 9% – na mazowieckie. W pozostałych kilku województwach kapitał pochodzenia niemieckiego nie ma znaczących udziałów, z wyjątkiem dolnośląskiego (3,5%).

Jeszcze bardziej skoncentrowane są nakłady kapitału brytyjskiego i szwajcarskiego – w obu przypadkach praktycznie ograniczają się do województwa mazowieckiego (odpowiednio: 99,9 i 98,8%). W pomorskim koncentruje się całość nakładów kapitału australijskiego, filipińskiego i kanadyjskiego. Większość nakładów kapitału amerykańskiego przypada na województwa pomorskie (66%) i mazowieckie (33,8%), francuskiego na mazowieckie (69,4%) i łódzkie (23,8%), a holenderskiego na mazowieckie (38,7%), śląskie i świętokrzyskie.

Część mniejszych inwestorów poniosła nakłady w pojedynczych województwach (jak indyjscy w woj. śląskim), zaś część w wielu regionach. Przynajmniej w kilku województwach odnotowano nakłady kapitału austriackiego, belgijskiego, duńskiego, szwedzkiego i włoskiego.

Wprawdzie inwestycje zagraniczne typu *greenfield* występują w 13 województwach, ale w niektórych nakłady kapitałowe są niewielkie (tab. 48). Kapitał ulokowany w nowo uruchomionych firmach zazwyczaj koncentruje się w mniejszej liczbie województw niż wszystkich przedsiębiorstw zagranicznych. W sześciu przypadkach cały kapitał pochodzący z jednego kraju był ograniczony do jednego regionu: australijski i północnokoreański do pomorskiego, fiński, słowacki i szwajcarski – mazowieckiego, a luksemburski do śląskiego. Kapitał z trzech krajów wykorzystano na założenie nowych firm w zaledwie dwóch województwach: amerykański w mazowieckim (99,4%) i lubelskim, a brytyjski i duński w mazowieckim (90,9 i 68,8%, odpowiednio) i łódzkim. Nakłady kapitałowe z pozostałych krajów były lokowane w co najmniej kilku województwach, ale i tak większość z nich skupiała się w jednym regionie: austriackie w województwie dolnośląskim (76,5%), włoskie w śląskim (71,7%), francuskie w mazowieckim (66,4%), szwedzkie w łódzkim (64,1%), holenderskie w śląskim (55,3%), a belgijskie w mazowieckim (46,5%). Jedynie kapitał niemiecki inwestował w nowo powstające firmy w 11 województwach – w związku z tym nakłady charakteryzuje znaczne rozproszenie w przestrzeni Polski (tab. 48).

Sytuacja pojedynczych województw jest mocno zróżnicowana jeśli chodzi o pochodzenie kapitału (tab. 49). Tylko w dwóch województwach kapitał zainwestowany we wszystkie niezależne firmy pochodzi z kilkunastu krajów. W pomorskim ważniejsi inwestorzy pochodzą z Australii (51,7% ogółu), Stanów Zjednoczonych (17,3%), Filipin (16%) i Kanady (12%), a więc z krajów pozeuropejskich. W województwie mazowieckim najwięksi inwestorzy są z Wielkiej Brytanii (48,8%), Szwajcarii (25,6%) i Francji. W pozostałych regionach inwestorzy



Ryc. 38. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora

ograniczają się do kilku krajów, z których zazwyczaj jeden ma dominujący wkład w firmy transportowe z kapitałem zagranicznym: w województwie świętokrzyskim największe nakłady ponieśli Holendrzy (95,5% nakładów), w kujawsko-pomorskim Austriacy (86,5%), w śląskim, lubuskim, wielkopolskim i dolnośląskim Niemcy (odpowiednio 85,6, 83,1, 78,7 i 67,2%), w łódzkim i małopolskim Francuzi (70,4 i 59,8%, odpowiednio), w lubelskim Belgowie (55,3%), a w zachodniopomorskim Norwegowie (36,7%).

Większą polaryzację nakładów kapitałowych obserwuje się w inwestycjach zagranicznych typu *greenfield* w poszczególnych województwach (tab. 50). Największa różnorodność inwestorów, jeśli chodzi o kraj pochodzenia kapitału, jest w mazowieckim, jednak większe udziały mają tylko inwestorzy ze Szwajcarii (57,4% nakładów), Francji, Stanów Zjednoczonych i Niemiec. W pozostałych województwach zazwyczaj dominują inwestorzy z pojedynczego kraju. W nowo utworzonych przedsiębiorstwach swój największy wkład mają: Niemcy w województwach opolskim, lubuskim, wielkopolskim i zachodniopomorskim (100, 96,3, 91 i 64%, odpowiednio), Australijczycy w pomorskim (99,5%), Holendrzy w świętokrzyskim i śląskim (96,3 i 47,7%, odpowiednio), Francuzi w łódzkim i małopolskim (87,4 i 55,9%, odpowiednio), a Austriacy w dolnośląskim (75,9%). Tak duża koncentracja nakładów kapitałowych pochodzących z jednego kraju jest prawdopodobnie rezultatem stosunkowo małej liczby inwestycji zagranicznych typu *greenfield* w polskim transporcie.

Rozmieszczenie firm według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach w podziale na rodzaje działalności transportowej i kraj pochodzenia inwestora przedstawia Aneks G.

Generalnie, rozmieszczenie zainwestowanego kapitału nie pokrywa się z rozkładem przestrzennym ani według liczby firm, ani według wielkości zatrudnienia. Dotyczy to zarówno wszystkich, jak i nowo utworzonych przedsiębiorstw.

Tabela 47. Inwestycje zagraniczne w firmy niezależne według kraju pochodzenia i województw (% kapitału)

Kraj	Dolnośląskie	Kujawsko-pomorskie	Lubelskie	Lubuskie	Łódzkie	Małopolskie	Mazowieckie	Opolskie	Podkarpackie	Podlaskie	Pomorskie	Śląskie	Świętokrzyskie	Warmińsko-mazurskie	Wielkopolskie	Zachodniopomorskie	Ogółem
Australia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	100
Austria	18,4	67,9	-	-	-	3,4	8,9	-	-	-	0,3	1,0	-	-	-	0,2	100
Belgia	0,4	-	17,3	6,2	0,2	-	38,3	-	-	-	7,1	-	3,1	-	-	27,4	100
Dania	-	-	-	0,1	-	-	94,8	-	-	-	0,1	-	-	-	-	5,0	100
Filipiny	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	100
Francja	-	-	0,7	-	23,8	1,9	69,4	-	-	-	-	0,0	0,6	-	3,5	-	100
Holandia	0,1	-	-	0,3	0,5	0,0	38,7	-	-	-	3,0	27,5	16,8	-	13,1	0,0	100
Indie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	100
Kanada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	100
Niemcy	3,5	-	0,0	0,8	0,4	0,0	9,0	1,0	-	0,0	0,1	69,2	-	-	14,5	1,5	100
Norwegia	-	-	-	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	99,9	100
Rosja	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Stany Zjednoczone	-	-	0,2	-	-	-	33,8	-	-	-	66,0	-	-	-	-	-	100
Szwajcaria	0,2	-	-	-	-	-	98,8	-	-	-	-	-	-	1,0	0,0	-	100
Szwecja	-	0,0	-	-	2,9	0,2	92,8	-	-	-	3,9	-	-	-	0,2	-	100
Wielka Brytania	-	-	0,0	0,0	0,1	-	99,9	-	-	-	0,0	-	-	-	0,1	-	100
Włochy	12,3	-	-	-	0,5	-	0,1	-	-	-	2,1	70,8	-	-	-	14,1	100
Inny (pozostałe)	-	10,2	-	0,0	18,5	0,1	18,5	-	-	1,2	21,1	11,3	-	-	8,7	10,4	100



Tabela 48. Inwestycje zagraniczne typu *greenfield* w firmy niezależne według kraju pochodzenia i województw (% kapitału)

Kraj	Dolnośląskie	Kujawsko-pomorskie	Lubelskie	Lubuskie	Łódzkie	Małopolskie	Mazowieckie	Opolskie	Podkarpackie	Podlaskie	Pomorskie	Śląskie	Świętokrzyskie	Warmińsko-mazurskie	Wielkopolskie	Zachodniopomorskie	Ogółem
Australia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	100
Austria	76,5	-	-	-	-	14,9	7,8	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	100
Belgia	-	-	20,9	-	0,5	-	46,5	-	-	-	-	-	-	-	-	32,1	100
Dania	-	-	-	-	31,3	-	68,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Finlandia	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Francja	-	-	0,9	-	29,9	2,1	66,4	-	-	-	-	-	0,8	-	-	-	100
Holandia	0,1	-	-	0,0	0,9	-	2,1	-	-	-	-	55,3	34,6	-	6,9	0,0	100
KRLD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	100
Luksemburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	100
Niemcy	0,5	-	0,1	0,9	2,2	0,0	31,2	2,6	-	-	0,2	20,7	-	-	34,9	7,1	100
Słowacja	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Stany Zjednoczone	-	-	0,6	-	-	-	99,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Szwajcaria	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Szwecja	-	-	-	-	64,1	4,3	29,9	-	-	-	-	-	-	-	1,7	-	100
Wielka Brytania	-	-	-	-	9,1	-	90,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Włochy	12,9	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	71,7	-	-	-	15,1	100
Inny (pozostałe)	-	-	-	2,5	-	1,5	10,1	-	-	70,7	10,1	-	-	-	2,5	2,5	100

Tabela 49. Struktura inwestycji zagranicznych w firmy niezależne w województwach według kraju pochodzenia (% kapitału)

Kraj	Dolnośląskie	Kujawsko-pomorskie	Lubelskie	Lubuskie	Łódzkie	Małopolskie	Mazowieckie	Opolskie	Podkarpackie	Podlaskie	Pomorskie	Śląskie	Świętokrzyskie	Warmińsko-mazurskie	Wielkopolskie	Zachodniopomorskie
Australia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51,7	-	-	-	-	-
Austria	25,0	86,5	-	-	-	37,3	0,3	-	-	-	0,0	0,1	-	-	-	0,2
Belgia	0,1	-	55,3	9,9	0,0	-	0,3	-	-	-	0,1	-	1,3	-	-	7,7
Dania	-	-	-	0,3	-	-	2,1	-	-	-	0,0	-	-	-	-	4,2
Filipiny	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,0	-	-	-	-	-
Francja	-	-	29,8	-	70,4	59,8	6,9	-	-	-	-	0,0	3,6	-	3,8	-
Holandia	0,2	-	-	5,7	1,3	1,0	3,7	-	-	-	0,7	6,5	95,1	-	13,5	0,1
Indie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	-	-	-	-
Kanada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,0	-	-	-	-	-
Niemcy	67,2	-	3,5	83,1	5,7	0,2	4,9	100,0	-	6,7	0,1	85,6	-	-	78,7	29,4
Norwegia	-	-	-	-	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	36,7
Rosja	-	-	-	-	-	-	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stany Zjednoczone	-	-	8,5	-	-	-	3,8	-	-	-	17,3	-	-	-	-	-
Szwajcaria	1,8	-	-	-	-	-	25,6	-	-	-	-	-	-	100,0	0,1	-
Szwecja	-	-	-	-	1,5	1,0	1,6	-	-	-	0,2	-	-	-	0,0	-
Wielka Brytania	-	-	2,8	0,7	0,8	-	48,8	-	-	-	0,0	-	-	-	0,3	-
Włochy	5,6	-	-	-	0,2	-	0,0	-	-	-	0,1	2,1	-	-	-	6,6
Inny (pozostałe)	-	13,5	-	0,4	20,0	1,0	0,7	-	-	93,3	1,8	1,0	-	-	3,5	15,0
Ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabela 50. Struktura inwestycji zagranicznych typu *greenfield* w firmy niezależne w województwach według kraju pochodzenia (% kapitału)

Kraj	Dolnośląskie	Kujawsko-pomorskie	Lubelskie	Lubuskie	Łódzkie	Małopolskie	Mazowieckie	Opolskie	Podkarpackie	Podlaskie	Pomorskie	Śląskie	Świętokrzyskie	Warmińsko-mazurskie	Wielkopolskie	Zachodniopomorskie
Australia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	99,5	-	-	-	-	-
Austria	75,9	-	-	-	-	42,5	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6
Belgia	-	-	57,4	-	0,1	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	18,5
Dania	-	-	-	-	0,6	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Finlandia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Francja	-	-	30,9	-	87,4	55,9	18,0	-	-	-	-	-	3,7	-	-	-
Holandia	0,6	-	-	1,9	1,6	-	0,3	-	-	-	-	47,7	96,3	-	8,9	0,2
KRLD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-	-	-	-	-
Luksemburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	-
Niemcy	5,6	-	2,9	96,3	7,7	0,2	10,1	100,0	-	-	-	35,9	-	-	91,0	64,0
Słowacja	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stany Zjednoczone	-	-	8,8	-	-	-	11,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Szwajcaria	-	-	-	-	-	-	57,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Szwecja	-	-	-	-	1,8	1,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-
Wielka Brytania	-	-	-	-	0,7	-	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Włochy	17,9	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	15,3	-	-	-	16,6
Inny (pozostałe)	-	-	-	1,9	-	0,3	-	-	-	100,0	0,0	-	-	-	-	0,2
Ogółem	100,0	-	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0	100,0

## 10. FORMY WŁASNOŚCI I FORMY PRAWNE PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH Z KAPITAŁEM ZAGRANICZNYM

---

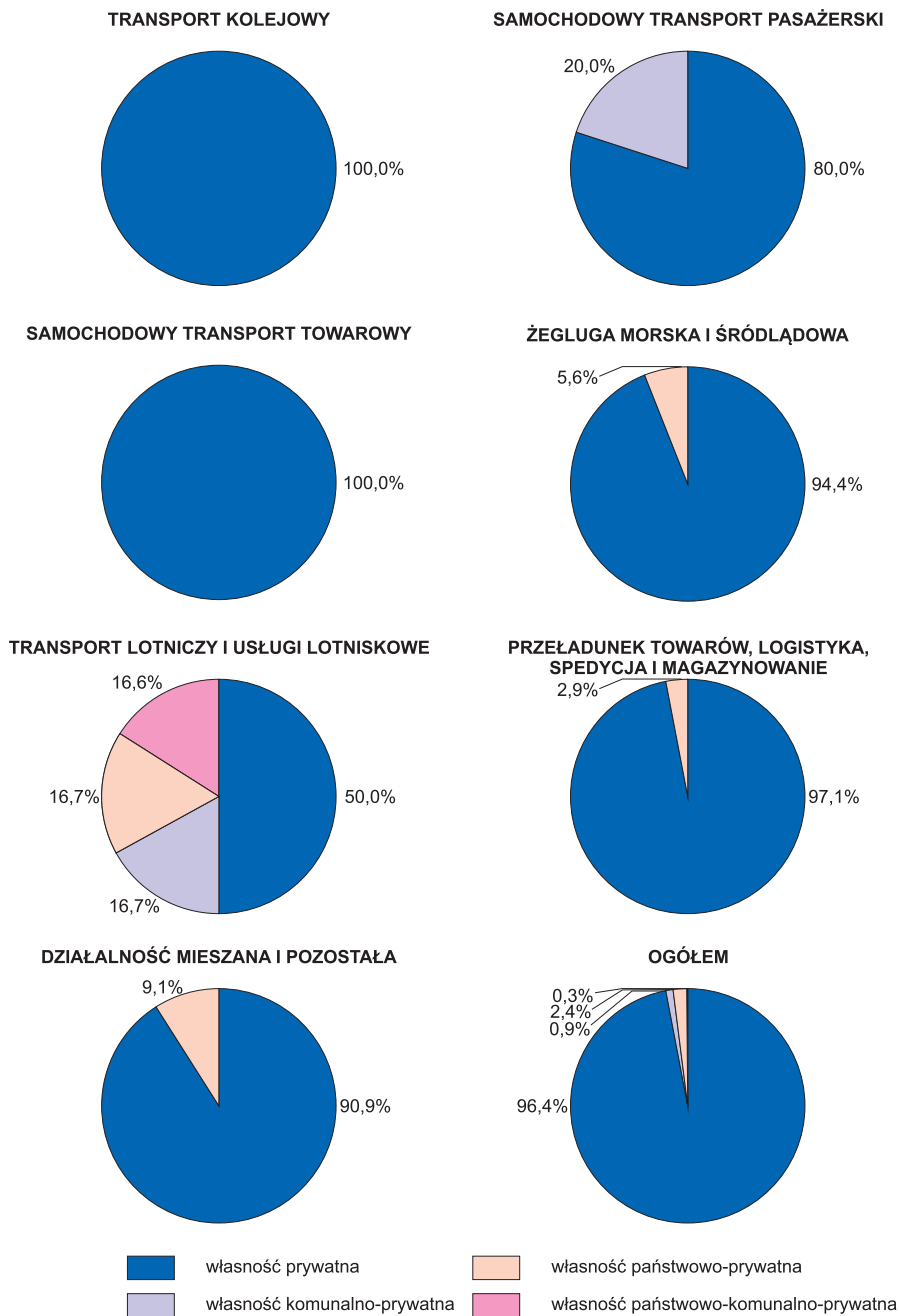
### 10.1. Formy własności

Zdecydowana większość niezależnych przedsiębiorstw transportowych z kapitałem obcym w Polsce jest własnością prywatną, bez względu na to kto był pierwotnym inwestorem zagranicznym – firma prywatna (najczęściej), państwowa (dużo rzadziej), czy też o strukturze mieszanej. Napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych z pewnością przyczynia się do wzmocnienia sektora niepublicznego w gospodarce naszego kraju, również w transporcie. Nie trzeba przekonywać, że forma własności ma ogromny wpływ na sposób zarządzania i – w rezultacie – na efektywność ekonomiczną przedsiębiorstw.

96,4% ogólnej liczby przedsiębiorstw transportowych jest własnością prywatną, 2,4% – państwowo-prywatną, a 0,9% – komunalno-prywatną. W śladowych rozmiarach występuje też własność państwowo-komunalno-prywatna (tab. 51, ryc. 39).

W poszczególnych rodzajach działalności sytuacja jest jednak zróżnicowana. W transporcie kolejowym i samochodowym transporcie towarowym wszystkie firmy są prywatne, w samochodowym transporcie pasażerskim zaś 80% przedsiębiorstw jest własnością prywatną, a pozostałe – komunalno-prywatną (Chełmskie Linie Autobusowe, Kaliskie Linie Autobusowe). W trzech rodzajach działalności transportowej mamy do czynienia również z mieszaną strukturą własności, tym razem państwowo-prywatnej – w przeładunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu (2,9% firm), żegludzie morskiej i śródlądowej (5,6%) oraz działalności mieszanej i pozostałej (9,1%). Większe firmy państwowo-prywatne to: System Gazociągów Tranzytowych EuRoPol GAZ, Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade Trans w Warszawie, Międzynarodowa Spedycja Mirtrans w Gdyni, Cosco Poland w Gdyni, Przedsiębiorstwo Usług Portowych Elewator Ewa w Szczecinie, Naftoport i Rudoport (oba w Gdańsku). Pozostałe firmy zajmujące się wyżej podaną działalnością są wyłączną własnością kapitału prywatnego.

Z najbardziej zróżnicowaną strukturą własności firm mamy do czynienia w transporcie lotniczym i usługach lotniskowych: połowa z nich jest własnością prywatną, a połowa ma charakter mieszany: komunalno-prywatny, państwowo-prywatny i państwowo-komunalno-prywatny.



Ryc. 39. Struktura własności ogółu firm transportowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw

Tabela 51. Formy własności niezależnych przedsiębiorstw transportowych według ich liczby (% udziałów)

Rodzaj działalności	Własność prywatna	Własność komunalno-prywatna	Własność państwowo-prywatna	Własność państwowo-komunalno-prywatna
Transport kolejowy	100,0	–	–	–
Samochodowy transport pasażerski	80,0	20,0	–	–
Samochodowy transport towarowy	100,0	–	–	–
Żegluga morska i śródlądowa	94,4	–	5,6	–
Transport lotniczy i usługi lotniskowe	50,0	16,7	16,7	16,6
Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie	97,1	–	2,9	–
Działalność mieszana i pozostała	90,9	–	9,1	–
Ogółem	96,4	0,9	2,4	0,3

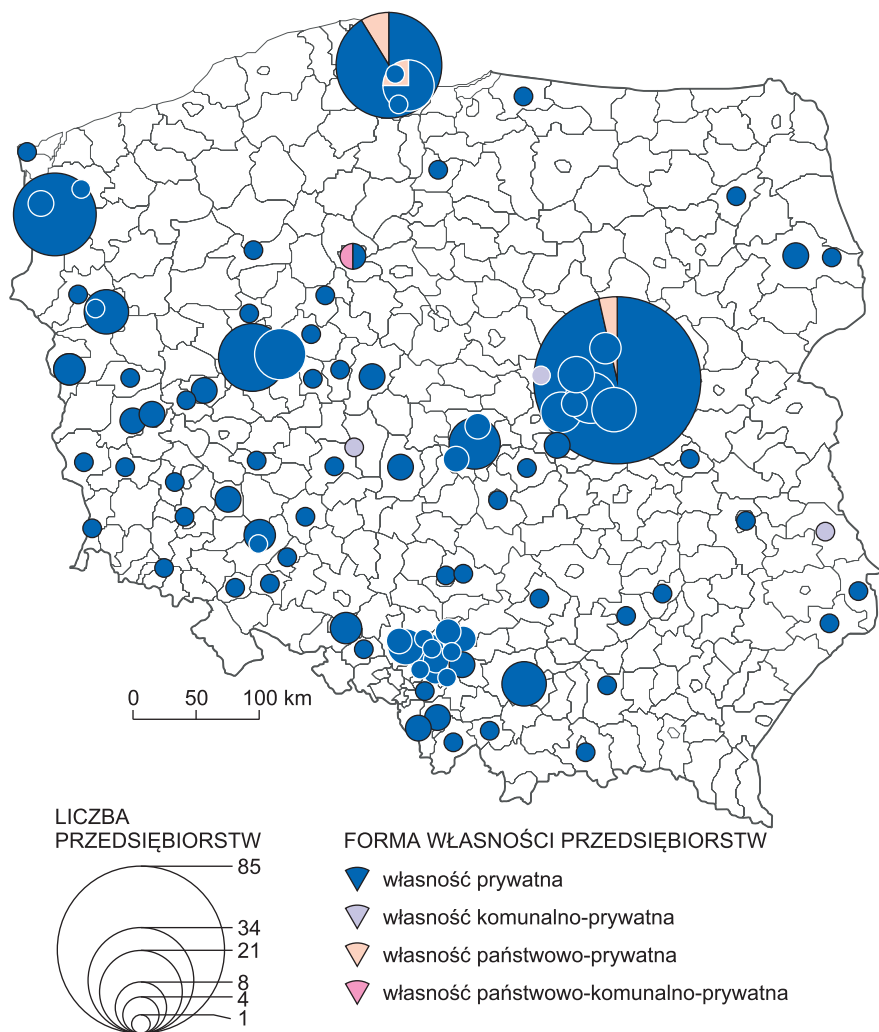
Rozmieszczenie przestrzenne ogółu niezależnych przedsiębiorstw transportowych według ich liczby i formy własności przedstawia rycina 40.

Inaczej wygląda sytuacja jeśli weźmiemy pod uwagę liczbę zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach transportowych: udział firm prywatnych wynosi wówczas 88% ogółu pracujących, a państwowo-prywatnych 11,1%. Pozostałe 0,9% znajduje zatrudnienie w firmach komunalno-prywatnych i państwowo-komunalno-prywatnych (tab. 52, ryc. 41).

W samochodowym transporcie pasażerskim zatrudnieni w przedsiębiorstwach komunalno-prywatnych stanowią tylko 9,1%. W czterech rodzajach działalności transportowej, w której obok własności prywatnej obserwujemy własność państwowo-prywatną, udział sektora mieszanego w zatrudnieniu wynosi odpowiednio: w przeładunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu – 2%, w żegludze morskiej i śródlądowej – 4,2%, za to w działalności mieszanej i pozostałej – 34,3%. To ostatnie wynika przede wszystkim z faktu, że System Gazociągów Tranzytowych EuRoPol GAZ zatrudnia relatywnie więcej pracowników niż firmy z pozostałych dwóch rodzajów działalności.

Wyjątkową sytuację notujemy natomiast w transporcie lotniczym i usługach lotniskowych: ogromna większość, gdyż 97,1% zatrudnionych pracuje w firmach państwowo-prywatnych, a zaledwie 2% w państwowo-komunalno-prywatnych i 0,5% w prywatnych. Jest to niemal całkowite odwrócenie stanu obserwowanego w przypadku liczby firm.

Przestrzenne rozmieszczenie ogółu przedsiębiorstw transportowych według liczby zatrudnionych i form własności prezentuje rycina 42.



Ryc. 40. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw i form własności

Sytuacja wygląda nieco inaczej jeśli uwzględnimy wielkość zainwestowanego kapitału zagranicznego w polskim transporcie: 94,3% całego kapitału zainwestowano w firmach prywatnych, 5,1% w państwowo-prywatnych, a zaledwie 0,6% w państwowo-komunalno-prywatnych (tab. 53, ryc. 43). Tak duży udział kapitału w firmach prywatnych jest na ogół korzystny z gospodarczego punktu widzenia, gdyż im większymi kapitałami dysponują inwestorzy zagraniczni, tym częściej i bardziej bezpośrednio wpływają na podejmowane w spółkach decyzje.

Własnością prywatną są wszystkie firmy w transporcie kolejowym i samochodowym transporcie towarowym oraz 99,6% firm w przeladunku towarów, logisty-

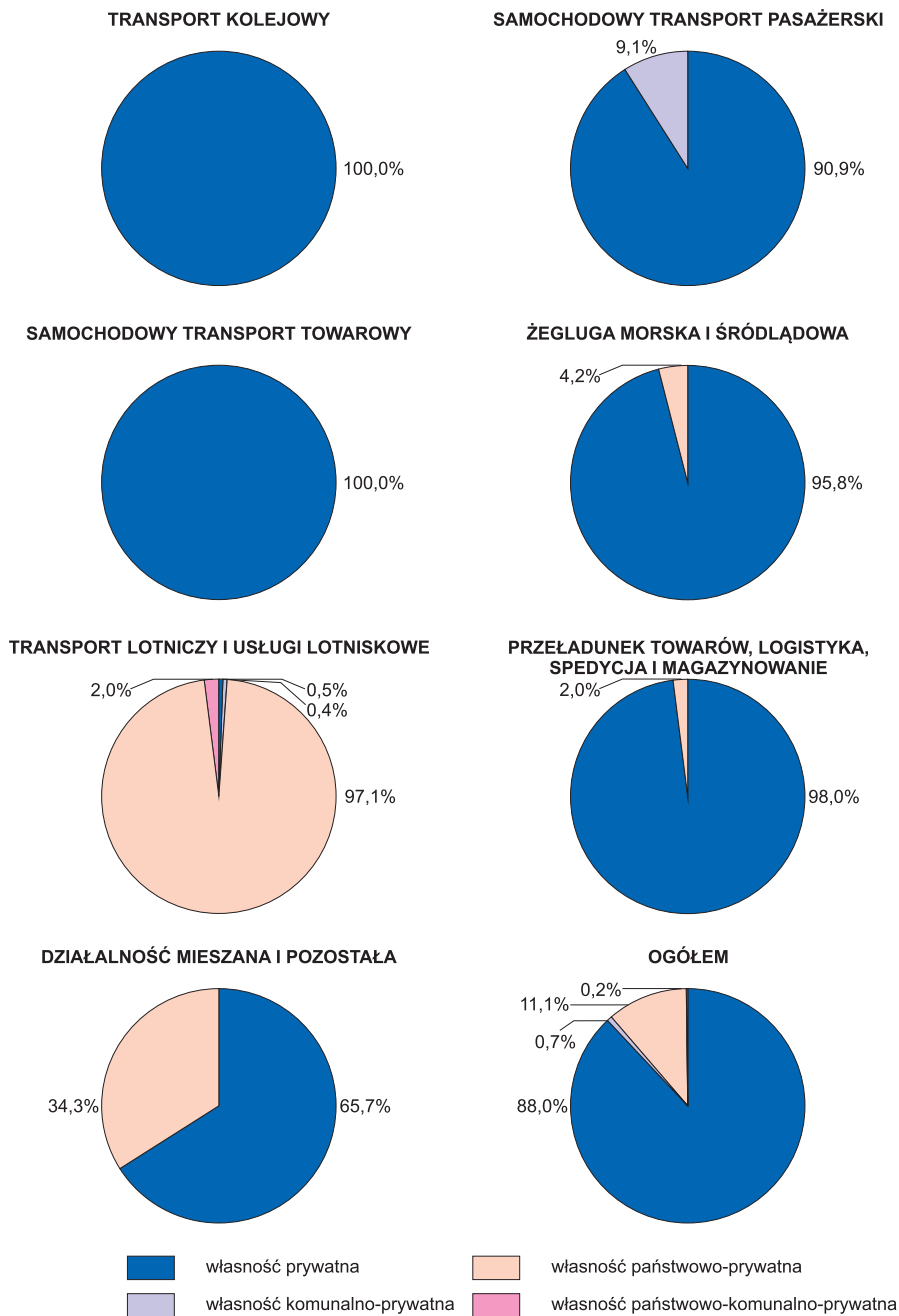
Tabela 52. Formy własności niezależnych przedsiębiorstw transportowych według liczby zatrudnionych (% udziałów)

Rodzaj działalności	Własność prywatna	Własność komunalno-prywatna	Własność państwowo-prywatna	Własność państwowo-komunalno-prywatna
Transport kolejowy	100,0	–	–	–
Samochodowy transport pasażerski	90,9	9,1	–	–
Samochodowy transport towarowy	100	–	–	–
Żegluga morska i śródlądowa	95,8	–	4,2	–
Transport lotniczy i usługi lotniskowe	0,5	0,4	97,1	2,0
Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie	98,0	–	2,0	–
Działalność mieszana i pozostała	65,7	–	34,3	–
Ogółem	88,0	0,7	11,1	0,2

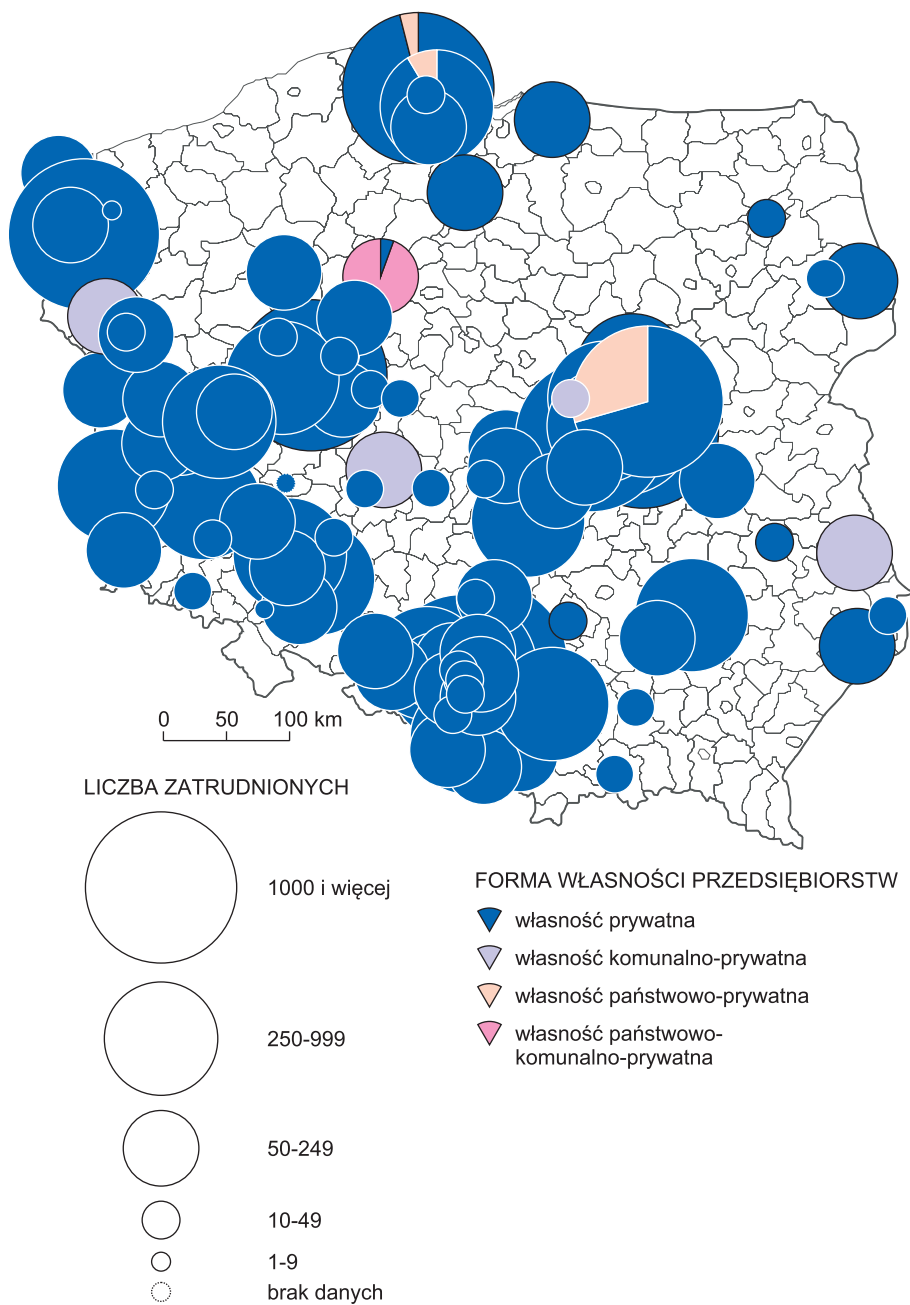
Tabela 53. Formy własności niezależnych przedsiębiorstw transportowych według wartości zainwestowanego kapitału (% udziałów)

Rodzaj działalności	Własność prywatna	Własność komunalno-prywatna	Własność państwowo-prywatna	Własność państwowo-komunalno-prywatna
Transport kolejowy	100,0	–	–	–
Samochodowy transport pasażerski	99,4	0,6	–	–
Samochodowy transport towarowy	100	–	–	–
Żegluga morska i śródlądowa	93,3	–	6,7	–
Transport lotniczy i usługi lotniskowe	2,4	0,2	76,5	20,9
Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie	99,6	–	0,4	–
Działalność mieszana i pozostała	48,7	–	51,3	–
Ogółem	94,3	0,0	5,1	0,6

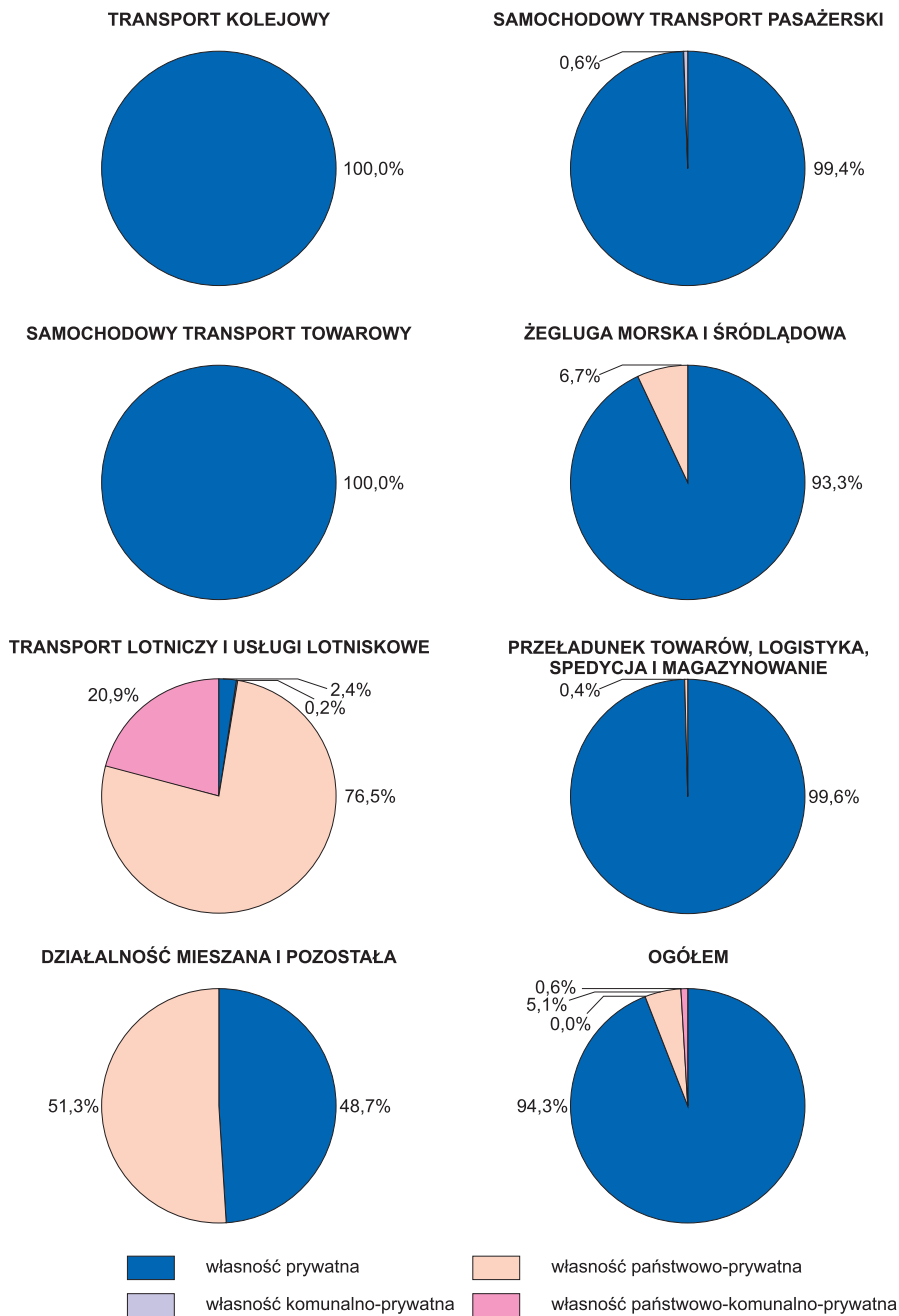




Ryc. 41. Struktura własności ogółu firm transportowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach



Ryc. 42. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i form własności



Ryc. 43. Struktura własności ogółu firm transportowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach

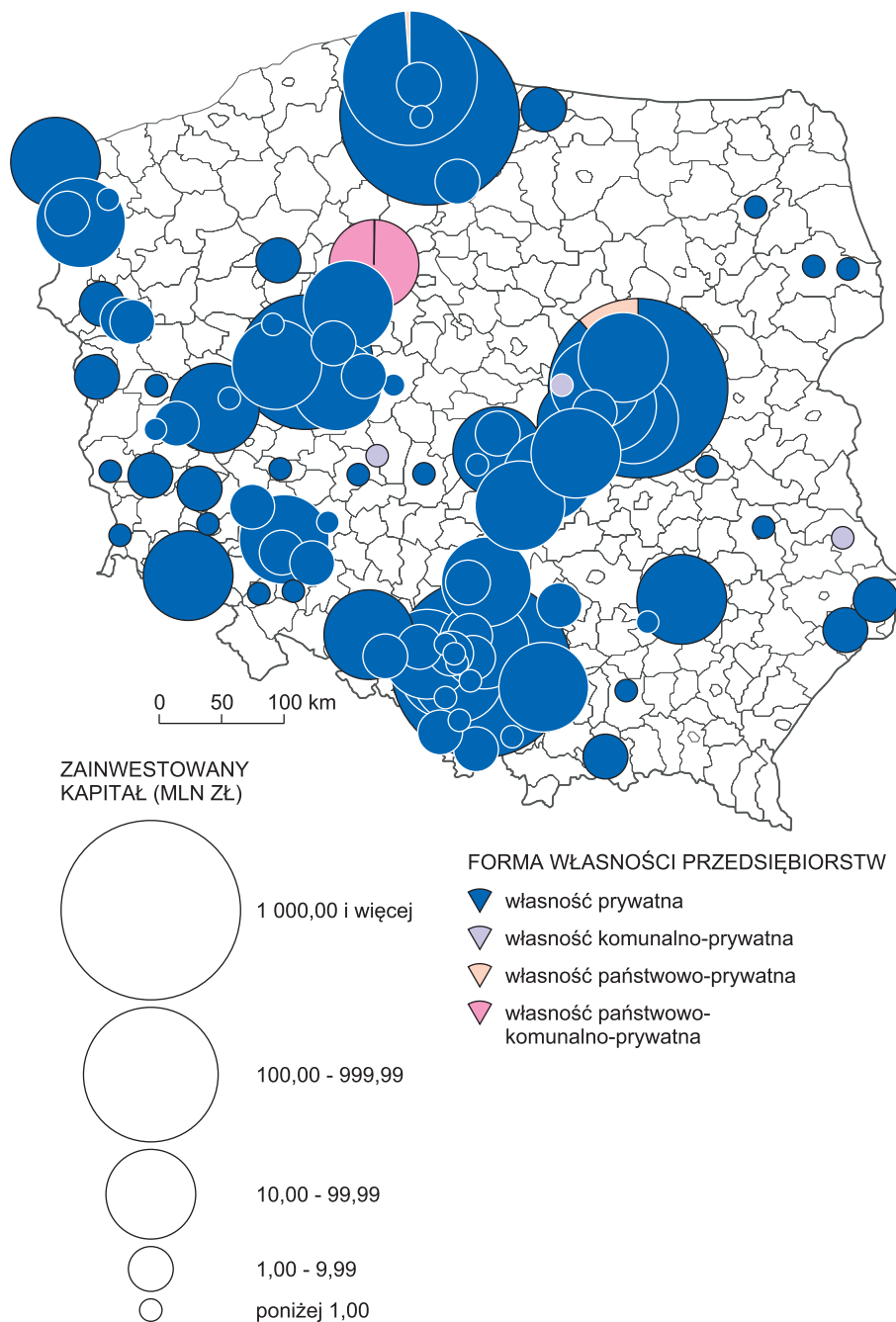
ce, spedycji i magazynowaniu (w tym ostatnim udział kapitału państwowo-prywatnego wynosi 0,4%). W samochodowym transporcie pasażerskim udział kapitału prywatnego wynosi 99,4%, a własności komunalno-prywatnej 0,6%. W żegludze morskiej i śródlądowej własność państwowo-prywatna stanowi 6,7%.

Pozostałe dwa rodzaje działalności mają bardziej złożoną strukturę form własności, co wynika częściowo ze specyfiki obszarów ich funkcjonowania. W działalności mieszanej i pozostałej, poza 10 firmami prywatnymi o nakładach kapitałowych wynoszących łącznie 48,7%, specyficznym przedsiębiorstwem jest wspominany już System Gazociągów Tranzytowych EuRoPol GAZ, nad którym państwo chce utrzymać kontrolę. Tłumaczy to 51,3% udział własności państwowo-prywatnej w działalności mieszanej i pozostałej.

Jeszcze bardziej złożone formy własności występują w transporcie lotniczym i usługach lotniskowych. W 2008 r. dominowała własność państwowo-prywatna (76,5%), będąca efektem (jak się później okazało nieudanej) sprzedaży PLL LOT i spółek zależnych (EuroLOT, Centralwings, spółki usług lotniskowych) kapitałowi szwajcarskiemu. 20,9-procentowy udział własności państwowo-komunalno-prywatnej jest z kolei wynikiem wejścia Meinl Airports International do Portu Lotniczego Bydgoszcz. Nakłady kapitału austriackiego w Mazowieckim Porcie Lotniczym w Sochaczewie (własność komunalno-prywatna) są wręcz symboliczne. W całym transporcie lotniczym i usługach lotniskowych udział własności prywatnej sięga zaledwie 2,4% i obejmuje trzy drobne przewozowe firmy lotnicze: dwie pasażerskie i jedną towarową. Są dwie główne przyczyny opisywanej struktury własnościowej: (1) nieskuteczna prywatyzacja PLL LOT<sup>65</sup> i (2) niechęć władz do wpuszczenia inwestorów prywatnych, w tym zagranicznych, na lotniska.

Na rycinie 44 przedstawiono rozmieszczenie ogółu firm według wielkości zainwestowanego kapitału i form własności.

<sup>65</sup> Obecnie Skarb Państwa i TF Silesia mają akcje LOT stanowiące ponad 93% kapitału zakładowego, co w praktyce oznacza ponowną nacjonalizację PLL LOT.



Ryc. 44. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i form własności

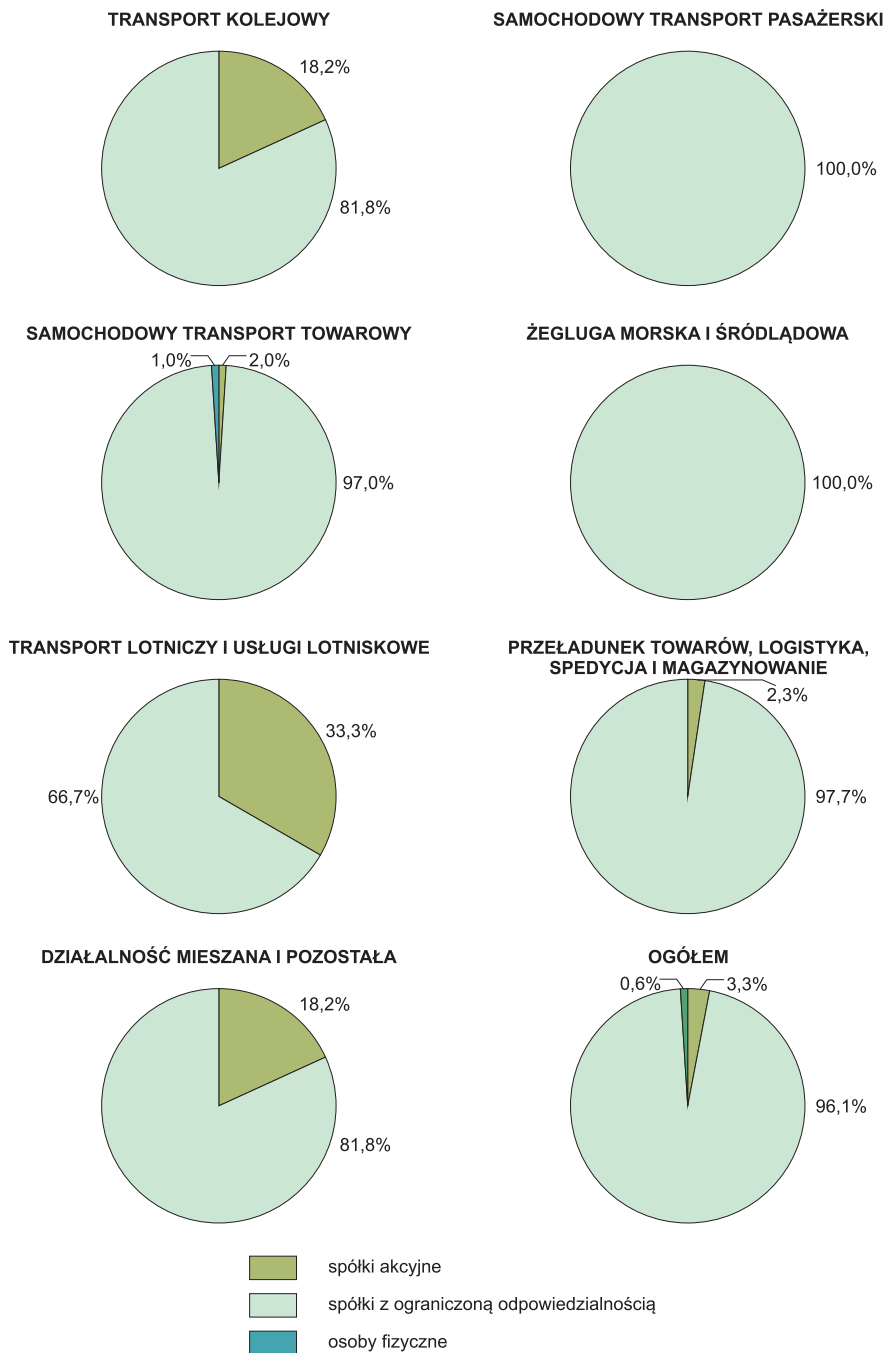
## 10.2. Formy prawne

Formy prawne, w jakich zagraniczni inwestorzy rejestrują swoje firmy w naszym kraju, wynikają z możliwości jakie stwarza polskie ustawodawstwo. W przeważającej liczbie przypadków rejestrują swoje przedsiębiorstwa jako spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (96,1% ogółu), rzadko jako spółki akcyjne (3,3%), a zupełnie wyjątkowo jako działalność osób fizycznych (tab. 54, ryc. 45). Odpowiednie udziały badanych firm transportowych są bardzo zbliżone do ogółu czynnych podmiotów z kapitałem zagranicznym w Polsce – spółek z ograniczoną odpowiedzialnością (93,6%) jest nieco mniej, zaś spółek akcyjnych (3,9%) nieznacznie więcej (GUS, 2010; por. rozdział 4.1). Założenie i zarządzanie spółkami z ograniczoną odpowiedzialnością „jest łatwiejsze niż w przypadku spółek akcyjnych, ponieważ nie wymaga tak dużych nakładów kapitału” (Cieślik, 2005a, s. 73), a gros spółek z kapitałem zagranicznym stanowią firmy małe.

Tabela 54. Formy prawne niezależnych przedsiębiorstw transportowych według ich liczby (% udziałów)

Rodzaj działalności	Spółki akcyjne	Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością	Działalność osób fizycznych
Transport kolejowy	18,2	81,8	–
Samochodowy transport pasażerski	–	100,0	–
Samochodowy transport towarowy	1,0	97,0	2,0
Żegluga morska i śródlądowa	–	100,0	–
Transport lotniczy i usługi lotniskowe	33,3	66,7	–
Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie	2,3	97,7	–
Działalność mieszana i pozostała	18,2	81,8	–
Ogółem	3,3	96,1	0,6

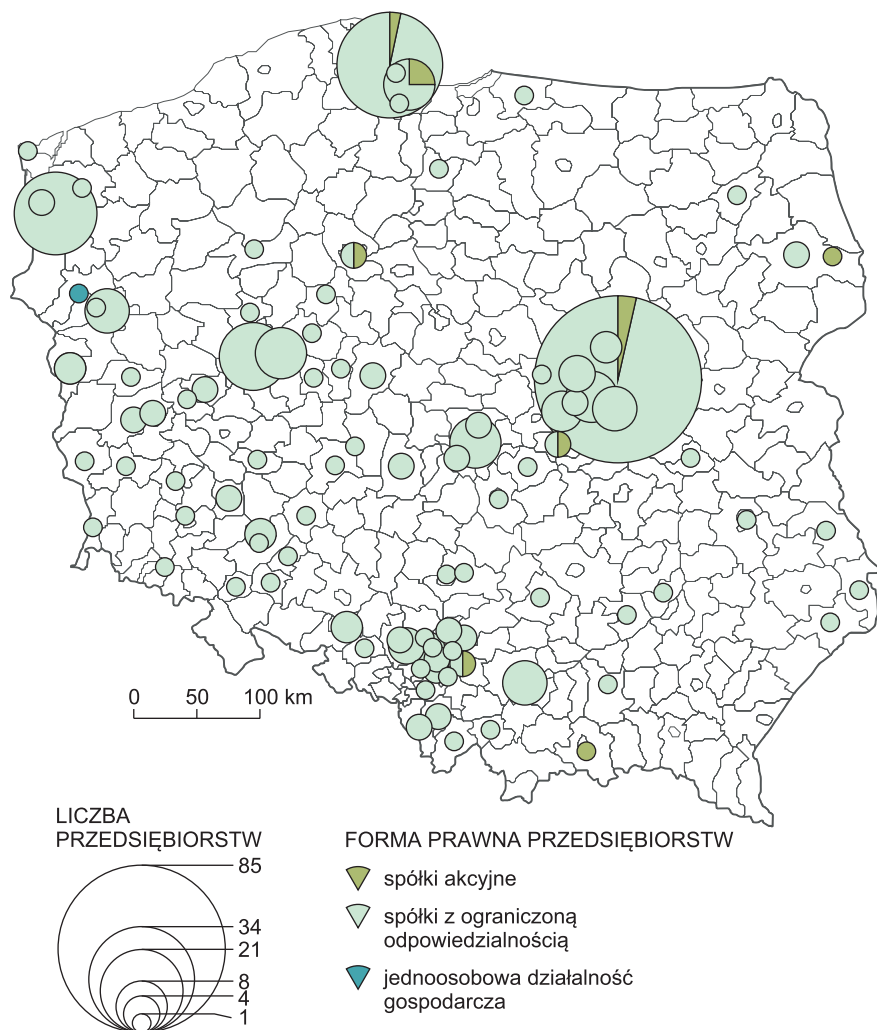
Na świecie większe przedsiębiorstwa rejestruje się zazwyczaj jako spółki akcyjne, w Polsce zaś nawet duże lub bardzo duże firmy są rejestrowane jako spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Przykładów dostarczają udziały przedsiębiorstw samochodowego transportu towarowego oraz żeglugi morskiej i śródlądowej (po 100%), a zwłaszcza transportu kolejowego (81,8%) i transportu lotniczego i usług lotniskowych (66,7%), których ogromna większość jest spółkami z o.o. Podobnie w pozostałych rodzajach działalności, w których firmy są z reguły mniejsze, obserwujemy bezwzględną dominację spółek z ograniczoną odpowiedzialnością (przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie, samochodowy transport towarowy, działalność mieszana i pozostała). Większy



Ryc. 45. Struktura prawna ogółu firm transportowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw

udział liczby spółek akcyjnych widać tylko w transporcie lotniczym i usługach lotniskowych (33,3%), w transporcie kolejowym oraz w działalności mieszanej i pozostałej (po 18,2%). Znikome udziały ma działalność osób fizycznych, tj. jedna firma zajmująca się międzynarodowym samochodowym transportem towarowym (INT Transport Production Wind Energy w Barlinku).

Przestrzenne rozmieszczenie wszystkich firm transportowych w podziale na odpowiednie formy prawne ilustruje rycina 46.



Ryc. 46. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw i form prawnych



Jeśli uwzględnimy liczbę zatrudnionych, ogólny udział spółek z ograniczoną odpowiedzialnością wyniesie 83,2%, a spółek akcyjnych 16,5% (tab. 55, ryc. 47). Jest to zrozumiałe, gdyż spółki akcyjne są zazwyczaj większymi przedsiębiorstwami, zatrudniającymi odpowiednio więcej pracowników. Tę prawidłowość potwierdza udział zatrudnienia w transporcie lotniczym i usługach lotniskowych (przede wszystkim w PLL LOT i spółkach zależnych): 99% osób pracuje w spółkach akcyjnych, a zaledwie 1% w spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością.

Tabela 55. Formy prawne niezależnych przedsiębiorstw transportowych według liczby zatrudnionych (% udziałów)

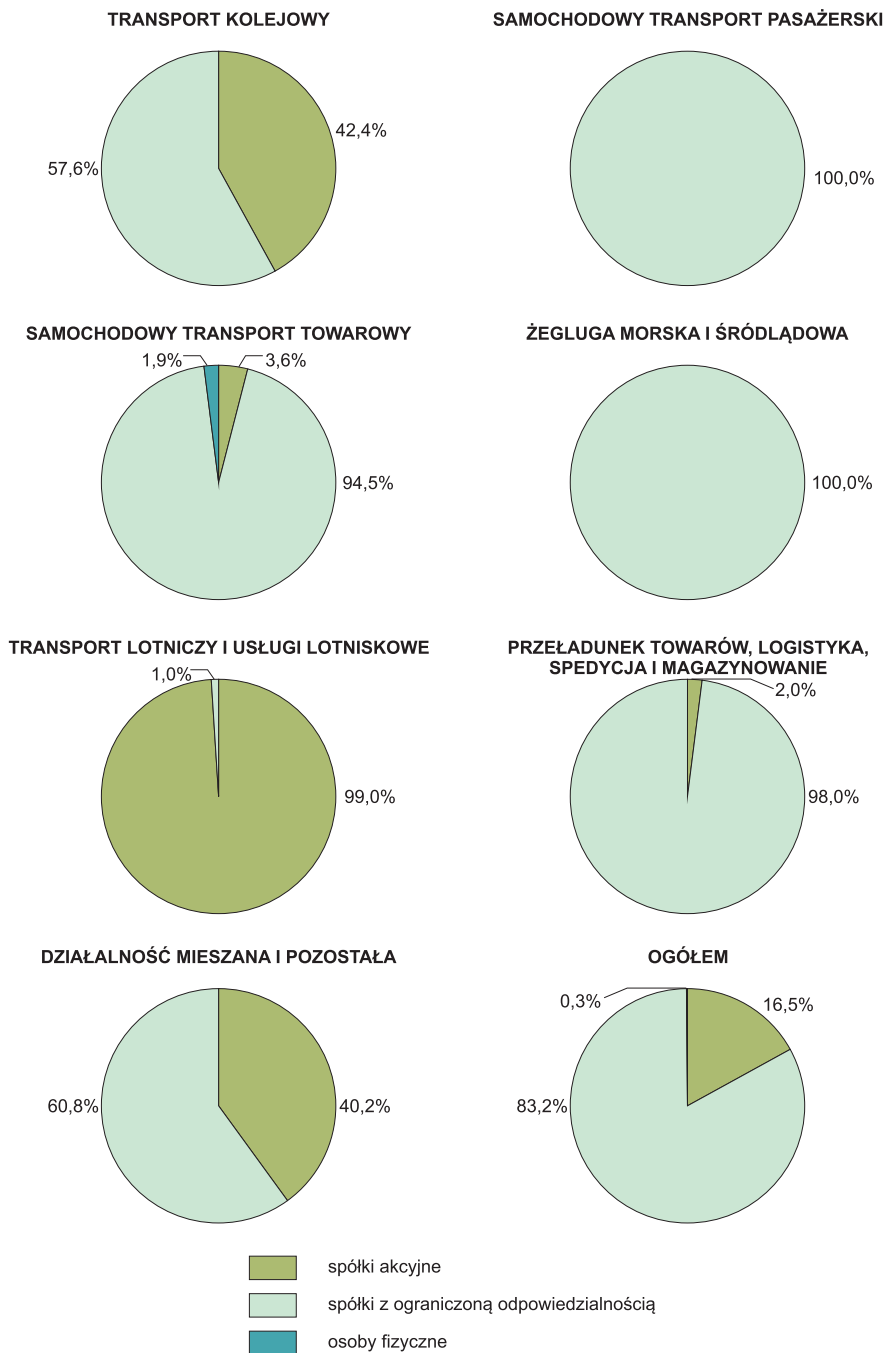
Rodzaj działalności	Spółki akcyjne	Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością	Działalność osób fizycznych
Transport kolejowy	42,4	57,6	–
Samochodowy transport pasażerski	–	100,0	–
Samochodowy transport towarowy	3,6	94,5	1,9
Żegluga morska i śródlądowa	–	100	–
Transport lotniczy i usługi lotniskowe	99,0	1,0	–
Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie	2,0	98,0	–
Działalność mieszana i pozostała	40,2	59,8	–
Ogółem	16,5	83,2	0,3

Tę prawidłowość obserwujemy także w transporcie kolejowym oraz w działalności mieszanej i pozostałej, chociaż w nieco mniejszym stopniu. W spółkach akcyjnych pracuje odpowiednio 42,4% i 40,2% wszystkich zatrudnionych, gdyż przedsiębiorstwa obu rodzajów działalności należą do dużych. Natomiast relatywnie mały jest udział zatrudnienia w spółkach akcyjnych w samochodowym transporcie towarowym (3,6%) i w przeładunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu (2%), gdzie dominują firmy małe i średnie.

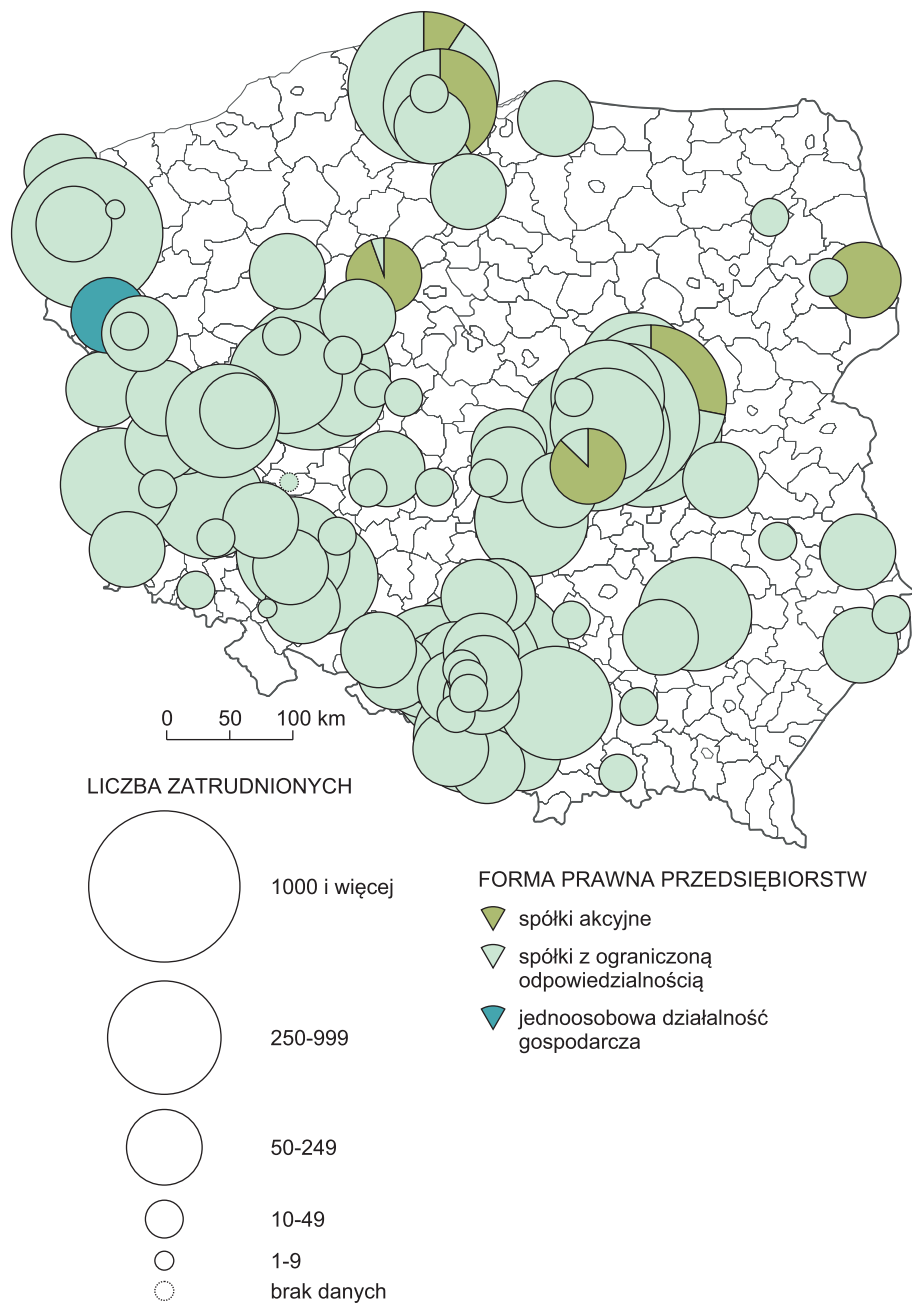
Przestrzenne rozmieszczenie ogółu firm według liczby zatrudnionych w podziale na formy prawne przedstawia rycina 48.

Biorąc pod uwagę wielkość zainwestowanego kapitału, ogólny udział spółek akcyjnych (32,8%) rośnie kosztem spółek z ograniczoną odpowiedzialnością (67,2%). Można to oczywiście tłumaczyć faktem, że spółki akcyjne są zazwyczaj większe i niejednokrotnie dysponują znacząco większymi funduszami niż pozostałe formy prawne (tab. 56, ryc. 49).

Transport lotniczy i usługi lotniskowe – to dobry przykład dużego udziału spółek akcyjnych w nakładach kapitałowych (97,4% wartości zainwestowanego kapitału), a marginalnego – spółek z ograniczoną odpowiedzialnością (2,6%). W działalności mieszanej i pozostałej znaczny udział nakładów w spółkach



Ryc. 47. Struktura prawna ogółu firm transportowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach



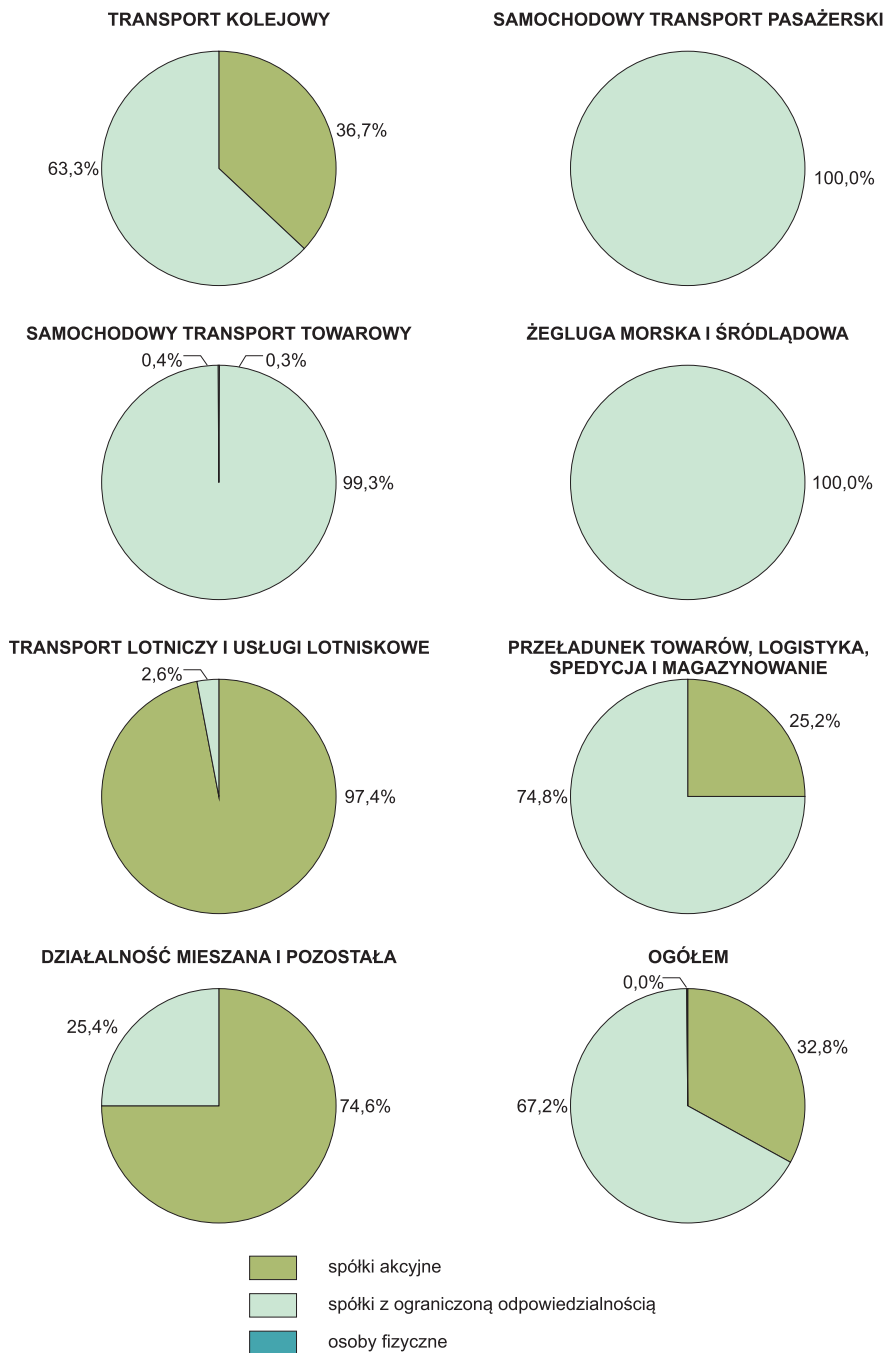
Ryc. 48. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i form prawnych

akcyjnych (74,6%) wynika z istnienia kapitałochłonnego przedsiębiorstwa – Systemu Gazociągów Tranzytowych EuRoPol GAZ. Jeśli chodzi o pozostałe rodzaje działalności, dość znaczący udział w nakładach kapitałowych wykazują spółki akcyjne w transporcie kolejowym (36,7%) oraz w przeładunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu (25,2%). Jednakże w obu rodzajach działalności wartości zainwestowanego kapitału w spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością są znacząco wyższe.

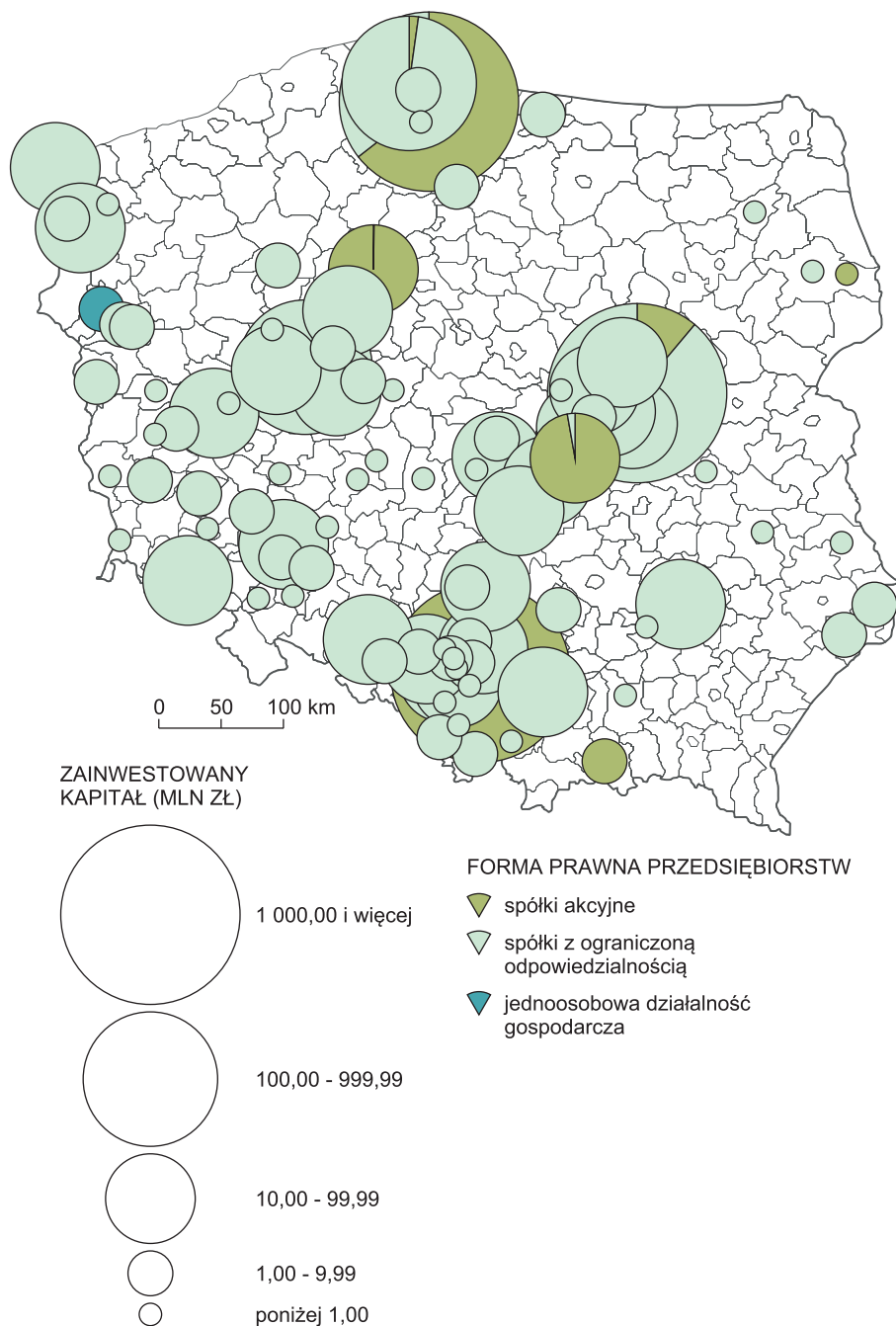
Tabela 56. Formy prawne niezależnych przedsiębiorstw transportowych według wartości zainwestowanego kapitału (% udziałów)

Rodzaj działalności	Spółki akcyjne	Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością	Działalność osób fizycznych
Transport kolejowy	36,7	63,3	–
Samochodowy transport pasażerski	–	100,0	–
Samochodowy transport towarowy	0,3	99,3	0,4
Żegluga morska i śródlądowa	–	100	–
Transport lotniczy i usługi lotniskowe	97,4	2,6	–
Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie	25,2	74,8	–
Działalność mieszana i pozostała	74,6	25,4	–
Ogółem	32,8	67,2	0,0

Przestrzenne rozmieszczenie ogółu nakładów kapitałowych według form prawnych niezależnych przedsiębiorstw transportowych przedstawia rycina 50.



Ryc. 49. Struktura prawna ogółu firm transportowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach



Ryc. 50. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i form prawnych

## 11. NASTĘPSTWA INWESTYCJI W POLSCE DLA ZAGRANICZNYCH PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH

---

Jak podaje W. Dziemianowicz (1998, s. 218–219), następstwa inwestycji poza granicami kraju macierzystego można rozpatrywać w kategoriach przewag dla przedsiębiorstwa. Kolejno są to: (1) przewaga własnościowa (której elementami są: wielkość przedsiębiorstwa, rozmiar produkcji, dywersyfikacja produktu lub dywersyfikacja procesu produkcyjnego, poziom technologiczny produkcji, znak towarowy, potencjał badawczo-rozwojowy i innowacyjność przedsiębiorstwa, przywileje osiągnięte w kraju pochodzenia kapitału itp.); (2) przewaga lokalizacyjna (lepsze przestrzenne rozmieszczenie czynników produkcji i rynków, korzystne ceny, jakość i wydajność czynników produkcji, a poza tym bariery celne, wysokość podatków, zachęty inwestycyjne (*incentives*), stabilność polityczna, koszty transportu, czynniki kulturowe, polityka państw eksportujących BIZ) i (3) przewaga internalizacyjna (korzystniejsza sytuacja filii zagranicznych w stosunku do przedsiębiorstw krajowych).

Grupę czynników powiązanych z miejscem lokalizacji można podzielić na łatwomierzalne i bezpośrednio związane z działalnością przedsiębiorstwa (tzw. czynniki twarde) oraz trudnomierzalne i nie związane bezpośrednio z działalnością inwestorów zagranicznych (tzw. czynniki miękkie).

Rozwinięcie i uszczegółowienie wspomnianego podziału znajdujemy w innej pracy. W. Dziemianowicz i inni (2004, s. 76 i następne) oceniają, że do głównych czynników lokalizacji firm w największych polskich aglomeracjach, gdzie lokowana jest większość inwestycji, zaliczyć można: wielkość rynku zbytu, kwalifikacje i koszt siły roboczej, istniejące połączenia drogowe, a następnie dostępność pomieszczeń biurowych i przeznaczonych na działalność gospodarczą, planowane autostrady. Mniejszą rolę natomiast odgrywają: bliskość granicy państwa, lokalne ulgi podatkowe, możliwość kooperacji z lokalnymi firmami, wyposażenie infrastrukturalne działek, dostępność uzbrojonych terenów, lotnisko międzynarodowe czy obecność konkurentów. Zdecydowanie najmniejsze znaczenie mają czynniki miękkie, takie jak: możliwość kooperacji z uczelniami wyższymi i instytucjami naukowymi, bliskość władz podejmujących decyzje, stosunek władz lokalnych do inwestorów zagranicznych, obecność szkół średnich i podstawowych dla obcokrajowców, sprawność działania urzędników miejskich, stosunek społeczeń-

stwa do inwestorów zagranicznych, możliwość wypoczynku w regionie i w mieście. Taka hierarchia czynników lokalizacji nie powinna dziwić, jeśli rozpatrujemy największe aglomeracje – najmniej ważne czynniki inwestorzy traktują jako oczywiste, dostępne w większości obszarów wysoko zurbanizowanych. Nie można z tego wyprowadzać wniosku, że w każdym obszarze hierarchia czynników będzie identyczna. W Warszawie wielkość rynku zbytu znalazła się na pierwszym miejscu, w pozostałych miastach zaś ustępowała kwalifikacjom i kosztom siły roboczej (Dziemianowicz i inni, 2004, s. 93); w obszarach słabiej rozwiniętych kolejność czynników prawdopodobnie będzie całkiem inna.

Zarówno czynniki lokalizacji, jak i motywy działania ulegają zmianom w czasie. Wśród najważniejszych motywów działania inwestorzy zagraniczni jeszcze w drugiej połowie lat 1990. wymieniali: koszt czynnika pracy, duży chłonny rynek, zdobycie lub powiększenie udziału na rynku lokalnym, dostępność wykwalifikowanej siły roboczej przy stosunkowo niskich kosztach pracy, położenie geograficzne. Zaś za istotne bariery uznawali „trudności w znalezieniu lokalnych partnerów oraz ograniczoną siłę nabywczą ludności” (Luc, 2000, s. 131).

Najogólniej biorąc, do najważniejszych motywów przedsiębiorstw inwestujących za granicą można zaliczyć: zdobycie, utrzymanie i poszerzenie rynków zbytu, motywy kosztowe i motywy zaopatrzeniowe (Kozuch, 1998, s. 203). W polskich warunkach motywy rynkowe z reguły przeważają nad kosztowymi (Karaszewski, 2004, s. 383), co jest zgodne z tendencjami regionalnymi i światowymi (Domański, 2001a, s. 393; 2008b, s. 13). Również poszukiwanie zasobów i/lub pozyskiwanie aktywów strategicznych nie są motywami BIZ w Polsce.

W. Karaszewski (2004, s. 64) pisze, że „przedsiębiorstwa podejmują bezpośrednie inwestycje zagraniczne dla zapewnienia rozwoju, który należy traktować jako podstawowy cel tych przedsięwzięć”. Cel ten osiągany jest w wyniku rozmaitych celów częściowych, takich jak zdobycie, utrzymanie i rozszerzenie rynku.

W badaniu ankietowym przeprowadzonym na potrzeby niniejszej pracy wśród kadry kierowniczej firm transportowych z kapitałem zagranicznym (Aneks A) pytano o skutki inwestycji w Polsce dla danego przedsiębiorstwa. W odpowiedzi na pytanie otwarte respondenci mogli wskazać na maksymalnie trzy dowolne następstwa. Ogółem uzyskano 210 odpowiedzi, które podzielono na pięć rodzajów. Aby zapewnić możliwość porównań, następstwa podaje się w procentach (tab. 57, ryc. 51).

Jeśli weźmiemy pod uwagę wszystkie odpowiedzi okazuje się, że najważniejszym następstwem (oczekiwanym lub rzeczywistym) inwestycji w Polsce jest rozwój firmy (39,4% ogółu). Na drugim miejscu znajduje się uzyskanie wyższych przychodów finansowych (24,8%), a na trzecim – ekspansja na nowe rynki zbytu (20%). Co ciekawe, mało znaczące (zaledwie 2,9%) okazują się niższe koszty siły roboczej<sup>66</sup>. Przeczy to obiegowym poglądom, że niższe koszty siły roboczej wpływają znacząco na przyciągnięcie kapitału zagranicznego do naszego kraju. Trzeba bowiem pamiętać, że korzyści wynikające z niższych kosztów siły roboczej w Polsce bardzo często są w znacznym stopniu niwelowane przez zdecydowanie niższą wydajność pracy, bez względu na to, co jest jej przyczyną.

<sup>66</sup> Jest to istotna różnica w porównaniu z działalnością przemysłową w Polsce, przynajmniej w latach 1990. (Domański, 2001a, s. 394), a także kosztem siły roboczej w badaniu PAIILZ (2005, s. 2).

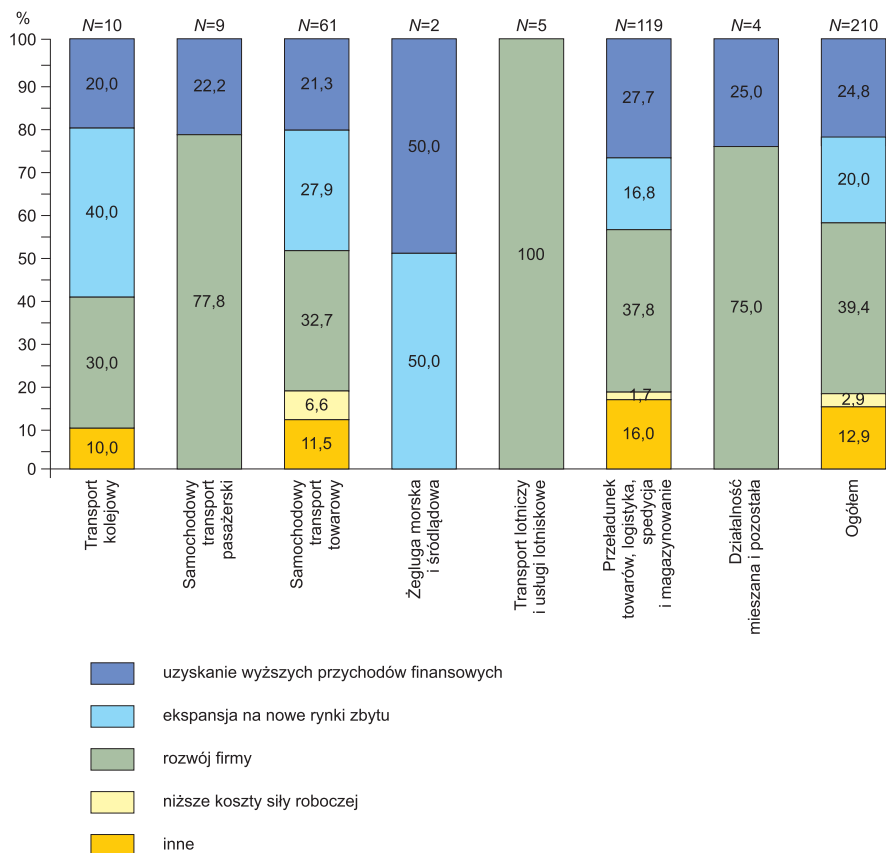


Tabela 57. Następstwa inwestycji dla zagranicznych przedsiębiorstw transportowych według liczby odpowiedzi N (%)

Rodzaj działalności	Uzyskanie wyższych przychodów finansowych	Ekspansja na nowe rynki zbytu	Rozwój firmy	Niższe koszty siły roboczej	Inne	Razem
Transport kolejowy (N = 10)	20,0	40,0	30,0	0,0	10,0	100
Samochodowy transport pasażerski (N = 9)	22,2	0,0	77,8	0,0	0,0	100
Samochodowy transport towarowy (N = 61)	21,3	27,9	32,7	6,6	11,5	100
Żegluga morska i śródlądowa (N = 2)	50,0	50,0	0,0	0,0	0,0	100
Transport lotniczy i usługi lotniskowe (N = 5)	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	100
Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie (N = 119)	27,7	16,8	37,8	1,7	16,0	100
Działalność mieszana i pozostała (N = 4)	25,0	0,0	75,0	0,0	0,0	100
Ogółem (N = 210)	24,8	20,0	39,4	2,9	12,9	100

W poszczególnych rodzajach działalności transportowej sytuacja wygląda rozmaicie. W transporcie lotniczym i usługach lotniskowych wszyscy respondenci wskazują na rozwój firmy jako najważniejsze następstwo wejścia kapitału zagranicznego. Rozwój firmy jest również niezwykle ważny dla przedsiębiorstw samochodowego transportu pasażerskiego (77,8%) oraz działalności mieszanej i pozostałej (75%). Pozostałe odpowiedzi w obu rodzajach działalności wskazują na uzyskanie wyższych przychodów finansowych w efekcie inwestycji w Polsce. W żegludze morskiej i śródlądowej połowa odpowiedzi wskazuje na uzyskanie wyższych przychodów finansowych, a połowa na ekspansję na nowe rynki zbytu.

W pozostałych rodzajach działalności transportowej sytuacja jest bardziej złożona. W transporcie kolejowym, najwięcej odpowiedzi (40%) wskazuje na ekspansję na nowe rynki zbytu, rozwój firmy (30%) i uzyskanie wyższych przychodów finansowych (20%). Co ciekawe, w żadnej odpowiedzi nie wskazuje się niższych kosztów siły roboczej! W przeładunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu proporcje odpowiedzi są bardziej wyrównane – 37,8% odpowiedzi podaje rozwój firmy jako najważniejszy rezultat, 27,7% uzyskanie wyższych przychodów finansowych, 16,8% ekspansję na nowe rynki zbytu, a aż 16% podaje inne następstwa. Ze względu na dużą bezwzględną liczbę odpowiedzi, uzyskane rezultaty można uznać za wiarygodne. W samochodowym transporcie towarowym liczba odpowiedzi jest również znacząca. Respondenci wskazują kolejno na: roz-



Ryc. 51. Następstwa inwestycji dla zagranicznych przedsiębiorstw transportowych według liczby odpowiedzi

wój firmy (32,7%), ekspansję na nowe rynki zbytu (27,9%), uzyskanie wyższych przychodów finansowych (21,3%), a na ostatnim miejscu – niższe koszty siły roboczej (6,6%). Inne następstwa wskazują pozostali odpowiadający na ankietę.

Porównywalność wyników badań ankietowych<sup>67</sup> z wcześniejszymi pracami jest ograniczona, jako że dotyczyły różnych rodzajów działalności gospodarczej. Trzeba również pamiętać, że we wszystkich przypadkach mamy do czynienia z subiektywnym wskazaniem skutków inwestycji w polskim transporcie dla przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym. Respondenci mieli możliwość dowolnego określenia następstw, ale podany przez nich wachlarz skutków jest raczej niewielki. Oczywiście odpowiedzi nie muszą się pokrywać ani z naszymi oczekiwaniami, ani z uogólnieniami wynikającymi z literatury przedmiotu.

<sup>67</sup> A. Cieślík (2005a) odnosi się dość sceptycznie – i słusznie – do badań ankietowych z niejednoznacznie zdefiniowanymi motywami inwestowania w Polsce, gdyż na ich podstawie trudno wyciągać poprawne wnioski.

## 12. LOKALNE I REGIONALNE SKUTKI ZAGRANICZNYCH INWESTYCJI W POLSKIM TRANSPORCIE

---

Zagraniczni inwestorzy wpływają na postawy władz lokalnych, a z kolei polityka lokalna determinuje w dużym stopniu decyzje lokalizacyjne. Jednakże, jak podają W. Dziemianowicz i inni (2004, s. 127), „[m]iasta nie prowadzą szczególnej polityki dotyczącej inwestorów zagranicznych, traktując firmy krajowe i z udziałem obcym w sposób jednakowy”. I dalej: „władze miasta nie wypracowały instrumentów pozwalających na selekcję inwestorów z punktu widzenia wieloletniej strategii rozwoju. (...) Wprawdzie trudno jest dopatrzeć się w działaniach władz lokalnych realizacji długofalowych koncepcji rozwoju, to jednak bieżące inwestycje oraz zapisy niektórych strategii pokazują, że podejmowane są starania o wsparcie przedsiębiorczości w aglomeracjach”. Jednak, „wiele realizowanych inwestycji w znacznie większym stopniu służy celom ogólnospołecznym, niż przedsiębiorcom” (Dziemianowicz i inni, 2004, s. 127; zob. też: Jarczewski, 2012).

BIZ są dla kraju przyjmującego zewnętrznym źródłem kapitału, wiążą się z transferem technologii (doświadczenia i umiejętności menadżerów, kreatywność przedsiębiorcza i zdolności technologiczne), rozwojem handlu zagranicznego, pozytywnymi i negatywnymi zmianami na lokalnym rynku pracy (Karaszewski, 2004). Kierowane są przede wszystkim do tych gałęzi i rodzajów działalności, w których zagraniczni inwestorzy spodziewają się uzyskać najwyższą efektywność zainwestowanego kapitału, a nie do dziedzin najbardziej dynamizujących rozwój gospodarczy kraju przyjmującego. Znajduje to też swój wyraz w koncentracji BIZ w największych aglomeracjach i regionach najlepiej rozwiniętych, pogłębiając tym samym nierównowagę w rozwoju przestrzennym.

„Wpływ inwestycji zagranicznych na gospodarkę regionu zaznacza się w sposób bezpośredni i pośredni. Bezpośrednie efekty zagranicznego inwestowania obejmują: 1) napływ kapitału umożliwiającego restrukturyzację gospodarki regionu, wzrost produkcji i zatrudnienie, 2) wdrożenie nowych technologii do przedsiębiorstw, 3) zastosowanie nowoczesnych metod organizacji i zarządzania, 4) poprawę jakości produkcji, 5) wzrost i dywersyfikację eksportu, 6) wpływ na lokalne środowiska biznesu, 7) wpływ na stan środowiska naturalnego, 8) podniesienie kwalifikacji zawodowych i wzrost poziomu wynagrodzeń, 9) wpływ na konkurencję na rynku regionalnym” (Kozuch, 1998, s. 203–204). Pośredni wpływ

BIZ na gospodarkę regionu przejawia się natomiast między innymi w transformacji systemu, w tym tworzeniu nowych instytucji, przyspieszeniu prywatyzacji i stymulowaniu konkurencji (Kozuch, 1998, s. 206).

P. Kozarzewski (1996) rozpatruje wpływ przedsiębiorstw sprywatyzowanych z udziałem kapitału zagranicznego na lokalne rynki pracy i dochodzi do wniosku, że „działalność inwestorów zagranicznych nie powoduje z reguły ani masowych zwolnień, ani gwałtownego wzrostu bezrobocia na lokalnym rynku pracy. Jest to logiczne – przecież kupując udziały w spółce inwestor zagraniczny (...) dokłada starań, aby firma prosperowała i rozwijała się. Dzięki temu spółka ma zdecydowanie lepsze od innych firm szanse przeżycia, zaś jej pracownicy mogą liczyć (choć nie wszyscy) na zachowanie miejsc pracy” (Kozarzewski, 1996, s. 308). Jednak autor ten wymienia jeszcze inny bardzo istotny czynnik kształtujący lokalne rynki pracy, a mianowicie kwalifikacje zawodowe i skuteczność systemu szkolenia i doskonalenia kadr, które są odpowiedzialne za tzw. bezrobocie strukturalne.

Inwestycje zagraniczne są korzystne dla regionalnego i lokalnego rozwoju ekonomiczno-społecznego, chociaż mogą też powodować zjawiska negatywne, takie jak wzrost bezrobocia (z wyjątkiem inwestycji typu *greenfield*), drenaż pracowników z innych przedsiębiorstw, niekorzystny wpływ na kooperantów, szkody w środowisku naturalnym czy zagrożenia wynikające ze współpracy typu *joint venture*. „Im silniejsze są powiązania firmy [zagranicznej] z regionem, tym większe mogą być korzyści – bezpośrednie jak i mnożnikowe – z danej inwestycji. Silne zakorzenienie inwestycji w regionie zmniejsza również prawdopodobieństwo szybkiego przeniesienia jej do innego regionu lub kraju” (Dziemianowicz, 1997, s. 39). Korzystna z punktu widzenia gospodarczego inwestycja może pozytywnie wpływać na część czynników rozwoju regionalnego, zwłaszcza w grupie czynników ekonomicznych, zaś pozostałe czynniki mogą być widoczne w dłuższym okresie. W połowie lat 1990., według sondażu przeprowadzonego przez tego autora, jako najważniejsze czynniki lokalizacji firmy inwestorzy najczęściej „wymieniali związek partnera polskiego z danym regionem oraz korzystne położenie i połączenia komunikacyjne. Nieco rzadziej za najważniejsze badani uznali dużą podaż i niską cenę siły roboczej oraz możliwość przejęcia wolnych obiektów produkcyjnych, magazynowych i biurowych” (Dziemianowicz, 1997, s. 98). Generalnie, jako szczególnie atrakcyjne inwestorzy wskazywali: (1) aglomeracje i ośrodki wojewódzkie, duże miasta; (2) „regiony o historycznie uwarunkowanym bogactwie gospodarczym”, i (3) regiony położone w pobliżu kraju pochodzenia inwestora. „Preferencje lokalizacyjne inwestorów zagranicznych upoważniają do stwierdzenia, że kapitał zagraniczny przyczynia się do utrwalenia polaryzacji regionalnej w Polsce” (Dziemianowicz, 1997, s. 101). Powyższą prawidłowość obserwuje się także w odniesieniu do badań aglomeracyjnych, gdzie kapitał zagraniczny zwiększył „stopień polaryzacji między gminami charakteryzującymi się wysokim i niskim poziomem zainwestowania” (Wdowicka, 2005, s. 190).

Powyższe uogólnienia dotyczą ogółu BIZ w Polsce. A jak wyglądają lokalne i regionalne skutki zagranicznych inwestycji w naszym transporcie? Na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych uzasadnione wydaje się stwierdzenie, że kadra kierownicza przedsiębiorstw (respondenci) nadmiernie uwypukla skutki

zewewnętrzne inwestycji zagranicznych dla społeczności lokalnych i regionalnych, kosztem następstw inwestycji dla samych przedsiębiorstw zagranicznych („korzyści wewnętrzne” omówione w rozdziale 11). Co więcej, skutki zewnętrzne utożsamia z „korzysciami zewnętrznymi” pomijając całkowicie niekorzyści, na przykład drenaż najlepszych pracowników z lokalnego rynku pracy, wzrost bezrobocia wynikający ze zwolnień części pracowników przejmowanych lub posiadanych już przedsiębiorstw i zakładów, wypieranie lokalnych producentów i zamknięcia miejscowych zakładów czy też blokowanie korzystnie położonych terenów mimo zaniechania lub porzucenia inwestycji. Nie zmienia to faktu, że w zdecydowanej większości przypadków bilans z punktu widzenia społeczności lokalnej i gospodarki regionalnej jest pozytywny. Nie bez znaczenia są także pojawiające się efekty mnożnikowe, będące rezultatem zakorzenienia firmy transportowej w gospodarce lokalnej (*local embeddedness*)<sup>68</sup>.

Odpowiadając na pytanie otwarte ankiety, respondenci mogli wskazać na maksymalnie trzy dowolne skutki zewnętrzne inwestycji. Ogółem uzyskano 258 odpowiedzi, które podzielono na 9 rodzajów. Podobnie jak poprzednio, odpowiedzi podaje się w procentach.

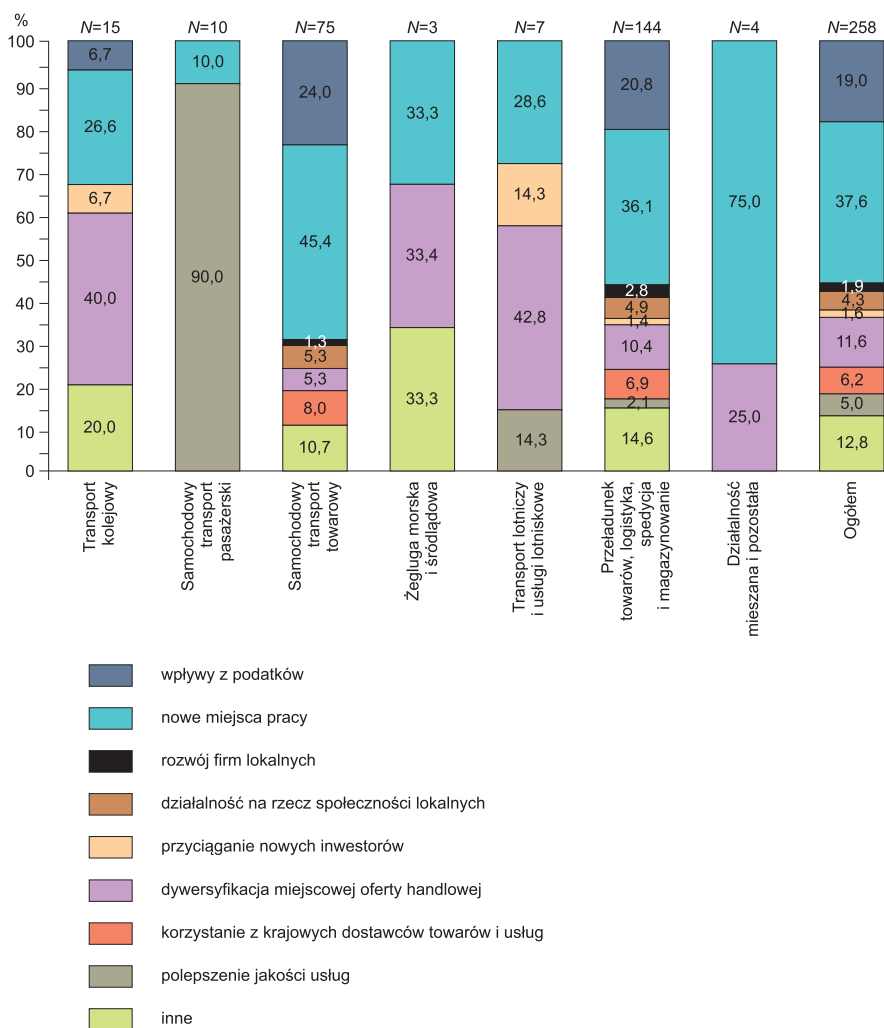
Dla ogółu badanych przedsiębiorstw transportowych, skutki zewnętrzne inwestycji zagranicznych są bardzo zróżnicowane (tab. 58, ryc. 52). Według respondentów, najważniejszym skutkiem są nowe miejsca pracy (37,6% odpowiedzi)<sup>69</sup>, przy czym warto zwrócić uwagę, że badanie obejmowało ogół przedsiębiorstw, a nie tylko firmy typu *greenfield*. Na drugim miejscu znajdują się wpływy z podatków (19%), chociaż wiadomo, iż część firm korzysta, przynajmniej okresowo, ze zwolnień podatkowych. Wskazywanie na ten skutek jako korzyść lokalną jest ciekawe o tyle, że patrząc od strony przedsiębiorcy, „lokalne zachęty inwestycyjne – ulgi i zwolnienia podatkowe – mają niewielką siłę przyciągania kapitału zagranicznego” (Dziemianowicz, 1997, s. 106). Na trzecim miejscu znalazła się dywersyfikacja miejscowej oferty handlowej (11,6%). Pozostałe skutki zewnętrzne ogółu inwestycji zagranicznych wskazywano zdecydowanie rzadziej, sporadycznie przyciąganie innych inwestorów (1,6%) i rozwój firm lokalnych (1,9%), następnie działalność na rzecz społeczności lokalnych (4,3%), polepszenie jakości usług (5%) i korzystanie

<sup>68</sup> Zakorzenienie firmy jest przedmiotem coraz większej liczby prac geograficznych. Na przykład, P. Pavlinek i A. Smith (1998) wskazują na dwie formy regionalnej restrukturyzacji („restrukturyzację defensywną” i „restrukturyzację ofensywną”) i w rezultacie powstawania różnych form zakorzenienia w trzech branżach przemysłowych. Jeśli proces transformacji zależy od ścieżki, wtedy BIZ wywierają bardziej dynamiczny wpływ na region i nie prowadzą do uprzemysłowienia w postaci izolowanych od otoczenia zakładów („katedr na pustyni”). Podobnie, P. Pavlinek (2002) wprowadza klasyfikację BIZ w przemyśle samochodowym opartą na stopniu zakorzenienia w gospodarce lokalnej i relacji zależności od ścieżki. T. Strykiewicz z zespołem (2004) bada stopień zakorzenienia przedsiębiorstwa GlaxoSmithKline Pharmaceuticals w lokalnej gospodarce i w strukturze przestrzenno-ekonomicznej województwa wielkopolskiego, a także regionalny efekt mnożnikowy GSK. „Pojęcie zakorzenienia inwestycji można zasadniczo utożsamiać z jej trwałością, rozumianą jako brak skłonności do relokacji danego przedsięwzięcia” (Jarczewski, 2012, s. 155).

<sup>69</sup> Generalnie, „inwestorzy zagraniczni cieszą się większym poparciem ze strony zatrudnianych przez nich pracowników niż ogółu społeczeństwa” (Luc, 2000, s. 123), jakkolwiek stwierdzenie to nie dotyczy firm transportowych. Przedstawiciele gmin wskazują natomiast na „tworzenie nowych miejsc pracy, a tym samym wpływ na zmniejszenie bezrobocia” (Domański, 2001a, s. 475).

Tabela 58. Zewnętrzne skutki zagranicznych inwestycji transportowych według liczby odpowiedzi N (%)

Rodzaj działalności	Wpływy z podatków	Nowe miejsca pracy	Rozwój firm lokalnych	Działalność na rzecz społeczności lokalnych	Przyciąganie innych inwestorów	Dywersyfikacja miejscowej oferty handlowej	Korzystanie z krajowych dostawców towarów i usług	Polepszenie jakości usług	Inne	Razem
Transport kolejowy (N = 15)	6,7	26,6	0,0	0,0	6,7	40,0	0,0	0,0	20,0	100
Samochodowy transport pasażerski (N = 10)	0,0	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	90,0	0,0	100
Samochodowy transport towarowy (N = 75)	24,0	45,4	1,3	5,3	0,0	5,3	8,0	0,0	10,7	100
Żegluga morska i śródlądowa (N = 3)	0,0	33,3	0,0	0,0	0,0	33,4	0,0	0,0	33,3	100
Transport lotniczy i usługi lotniskowe (N = 7)	0,0	28,6	0,0	0,0	14,3	42,8	0,0	14,3	0,0	100
Przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie (N = 144)	20,8	36,1	2,8	4,9	1,4	10,4	6,9	2,1	14,6	100
Działalność mieszana i pozostała (N = 4)	0,0	75,0	0,0	0,0	0,0	25,0	0,0	0,0	0,0	100
Ogółem (N = 258)	19,0	37,6	1,9	4,3	1,6	11,6	6,2	5,0	12,8	100



Ryc. 52. Lokalne i regionalne skutki zagranicznych inwestycji transportowych według liczby odpowiedzi

z krajowych dostawców towarów i usług (6,2%). W żadnym przypadku nie wskazywano na *knowledge spillovers*, tj. proces „uczenia się” mniejszych, lokalnych przedsiębiorstw pod wpływem kontaktów z firmami zagranicznymi, o wyższym poziomie technologicznym i organizacyjnym (Domański, 2010).

W poszczególnych rodzajach działalności transportowej i pokrewnej widać jednak ogromne zróżnicowanie skutków zewnętrznych inwestycji zagranicznych. W transporcie kolejowym najważniejszym skutkiem jest dywersyfikacja miejscowej oferty handlowej (40%), możliwa po dość znacznej systemowej deregulacji przewozów towarowych. Dziwić może wskazanie na nowe miejsca pracy (26,6%)

gdyż ogromną większość wszystkich stanowią inwestycje typu *brownfield*. Jednakże przejścia obejmują najbardziej rentowne i rozwojowe fragmenty rynku kolejowego, dlatego prawdopodobny jest wzrost zatrudnienia w istniejących firmach.

W samochodowym transporcie pasażerskim wskazuje się tylko na dwa skutki zewnętrzne inwestycji: polepszenie jakości usług (90%) i nowe miejsca pracy (10%). Ten ostatni jest ciekawy o tyle, że ogromną większość inwestycji stanowią przejścia firm autobusowych. W samochodowym transporcie towarowym najważniejsze okazują się nowe miejsca pracy (45,4%), co jest zrozumiałe, jako że większość stanowią nowo uruchomione przedsiębiorstwa. Respondenci wskazują również na wpływy z podatków (24%), dużo rzadziej zaś na korzystanie z krajowych dostawców towarów i usług (8%), działalność na rzecz społeczności lokalnych i dywersyfikację miejscowej oferty handlowej (po 5,3%). Duża liczba odpowiedzi w przypadku samochodowego transportu towarowego czyni je bardzo wiarygodnymi.

W żegludze morskiej i śródlądowej podaje się dwa skutki: nowe miejsca pracy (33,3%) i dywersyfikację miejscowej oferty handlowej (33,4%). W transporcie lotniczym i usługach lotniskowych skutków jest więcej: dywersyfikacja miejscowej oferty handlowej (42,8%), nowe miejsca pracy (28,6%) – mimo dominacji przejść, a następnie przyciąganie innych inwestorów i polepszenie jakości usług (po 14,3%). Największą liczbę odpowiedzi notujemy w przeładunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu. Są one również mocno zróżnicowane: 36,1% respondentów wskazuje na nowe miejsca pracy<sup>70</sup>, 20,8% – na wpływy z podatków, 10,4% – na dywersyfikację miejscowej oferty handlowej, a 6,9% – na korzystanie z krajowych dostawców towarów i usług. Inne skutki, jak działalność na rzecz społeczności lokalnych, wskazywane są rzadko, a pozostałe wręcz sporadycznie. W działalności mieszanej i pozostałej podaje się tylko dwa skutki zewnętrzne: tworzenie nowych miejsc pracy (75%) i dywersyfikację miejscowej oferty handlowej (pozostałe 25%). W analizie większości rodzajów działalności transportowej podano również niejednorodną grupę innych (pozostałych) skutków inwestycji. Szczególnie duży jest udział tej grupy w przypadku żeglugi morskiej i śródlądowej (33,3%) i transportu kolejowego (20%).

Generalnie, natura działalności transportowej sprawia, że firmy zagraniczne w polskim transporcie są mocno powiązane i na ogół nieźle zakorzenione w gospodarce lokalnej, regionalnej i krajowej. Wyniki badania ankietowego raczej potwierdzają tę obserwację. Subiektywny charakter odpowiedzi respondentów może jednak być powodem, iż nie w pełni odzwierciedlają one rzeczywistą sytuację, będąc raczej wyrazem indywidualnej oceny przez kadrę kierowniczą badanych przedsiębiorstw.

<sup>70</sup> Jest to uzasadnione, jako że większość przedsiębiorstw jest typu *greenfield*.



## WNIOSKI

---

Wykorzystując dane zebrane w autorskiej bazie podmiotów, wszechstronnej analizie poddano 377 przedsiębiorstw (330 niezależnych i 47 zależnych) z kapitałem zagranicznym w polskim transporcie. Na tej podstawie można wyprowadzić, między innymi, poniższe uogólnienia i prawidłowości.

1. Biorąc pod uwagę motywy rozszerzenia działalności gospodarczej poza granice kraju pochodzenia inwestora, inwestycje w polskim transporcie w ogromnej większości zorientowane są popytowo, czyli podejmowane w celu sprzedaży usług na rynku polskim, ewentualnie krajów sąsiednich. Znajduje to potwierdzenie w innych badaniach, jakkolwiek nieograniczonych do sektora transportu (np. Pawlik, 2006). Przewaga motywów rynkowych nad kosztowymi jest zgodna z najczęściej występującymi tendencjami regionalnymi i światowymi. Nie powinno to dziwić tym bardziej, jeśli uświadomimy sobie rozmiary i potencjał wzrostowy polskiego rynku oraz europejskie pochodzenie większości inwestorów.
2. Ogólna, skumulowana wartość kapitału zagranicznego zainwestowanego w polskim transporcie na koniec 2008 r. wyniosła 6425,9 mln zł. 73,6% wspomnianej sumy wniosło dziewięć korporacji ponadnarodowych o zasięgu europejskim lub nawet globalnym. Każda z nich zainwestowała kapitał w wysokości powyżej 100 mln zł. Pierwszych 140 z listy inwestorów, z których każdy zainwestował co najmniej milion złotych, wniosło łącznie 99,4% kapitału. Pozostałe 0,6% nakładów wniosła duża liczba drobnych inwestorów.
3. Podejmowane w transporcie bezpośrednie inwestycje zagraniczne polegają głównie na przejmowaniu przedsiębiorstw przez inwestorów zagranicznych (54,5 % ogółu, według wartości zainwestowanego kapitału), w mniejszym stopniu (30,7%) natomiast realizowane są inwestycje od podstaw (*greenfield investment*), ale istnieją zasadnicze różnice między poszczególnymi rodzajami działalności transportowej i pokrewnej.
4. Najwięcej inwestycji typu *brownfield* obserwujemy w samochodowym transporcie pasażerskim (98,7% kapitału), w transporcie lotniczym i usługach lotniskowych (98,4%) oraz w transporcie kolejowym (93,7%). Przejęcia następują przede wszystkim w gałęziach, które były stosunkowo dobrze rozwinięte przed

rokiem 1990 (transport kolejowy, transport autobusowy), albo wynikają ze strategii inwestora, nie zawsze jednak właściwie oceniającego realną sytuację i własne możliwości finansowe (*casus* PLL LOT i spółek zależnych). Dwie największe inwestycje typu *brownfield* miały miejsce w kolejowym transporcie towarowym (CTL Logistics, PCC Rail).

5. Inwestycje typu *greenfield* dominują w przeładunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu (58,8%), w transporcie morskim i żegludze śródlądowej (54,4%) i w samochodowym transporcie towarowym (48,4%), jednak wspomniana dominacja nie jest tak wyraźna jak w przypadku inwestycji w istniejące firmy. Nowo uruchamiane przedsiębiorstwa powstawały najczęściej w słabiej rozwiniętych i/lub wyjątkowo zaniedbanych gałęziach transportu (przeładunek towarów, logistyka, spedycja i magazynowanie, czy żegluga śródlądowa), względnie w gałęziach poddanych największym systemowym przeobrażeniom własnościowo-organizacyjnym (samochodowy transport towarowy).
6. Zdecydowanie większy jest udział inwestorów zagranicznych zaangażowanych w działalność przewozową osób i towarów niż w działalność infra- i suprastrukturalną, która zazwyczaj wymaga większych nakładów kapitałowych, a zyski osiągane są w dłuższym okresie. Mimo to niektórzy inwestorzy przeznaczali znaczące środki finansowe na inwestycje infrastrukturalne (np. Deepwater Container Terminal Gdańsk, BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni). W przewozach dominuje transport ładunków, jako działalność przynosząca dużo większe zyski niż przewozy pasażerskie.
7. W zależności od przyjętego miernika otrzymano różny wynik jeśli chodzi o okres wzmocnionych inwestycji zagranicznych w polskim transporcie. W odniesieniu do ogólnej liczby przedsiębiorstw i zatrudnienia, największe natężenie inwestycji przypada na lata 1991–1995 (odpowiednio: 31,82% i 38,32% ogółu), podobnie jak liczby nowo założonych firm (34,11%). Jednakże w przypadku zatrudnienia w firmach typu *greenfield*, maksimum przypada na okres 1996–2000 (46,18% ogółu). Jeśli uwzględnimy wielkość kapitału, najwięcej zainwestowano w latach 2001–2005 (32,13%), a w inwestycjach typu *greenfield* – o dekadę wcześniej (43,55% w latach 1991–1995).
8. Dla ogółu badanych firm transportowych, czynnikami o istotnym znaczeniu przy wyborze miejsca inwestycji w polskim transporcie były: położenie geograficzne (23,5% odpowiedzi), wielkość rynku zbytu (16,5%), perspektywy wzrostu gospodarczego (10,4%), pojawienie się przedsiębiorców chętnych do współpracy (10,2%) i „korzystny klimat” do inwestowania (9,4%). Każdy ze wspomnianych czynników odgrywał jednak nieco inną rolę, w zależności od profilu działania firmy. Do najmniej ważkich czynników lokalizacji firm zagranicznych należą: oferta podażowa przedsiębiorstw przeznaczonych do sprzedaży (2,9%), dostępność przestrzenna (5,3%), bliskość geograficzna między miejscem pochodzenia przedsiębiorstwa zagranicznego a lokalizacją jego oddziału, filii lub zakładu w Polsce (6,1%) i niski koszt siły roboczej (7,3%). Mimo różnic między poszczególnymi rodzajami działalności transportowej, wspomniane czynniki z pewnością nie są priorytetowe.
9. Proces nasycania inwestycjami transportowymi polskiej przestrzeni od początku miał charakter selektywny. Ogromną przewagę w inwestycjach ogółem

miało i nadal ma województwo mazowieckie (34,5% liczby firm, 45,5% zatrudnionych i 48,4% nakładów). Drugie miejsce w rankingu zajmuje województwo pomorskie, co wynika ze znacznej koncentracji przedsięwzięć infrastrukturalnych w Gdańsku i Gdyni (23,6% firm, 20,7% kapitału), trzecie – wielkopolskie, a czwarte – śląskie.

10. W firmach typu *brownfield* dominacja województwa mazowieckiego jest jeszcze większa niż przedsiębiorstw ogółem, a na drugim miejscu jest województwo śląskie: w obu przypadkach wynika to przede wszystkim z przejęć dużych spółek kolejowych. Z kolei najwięcej nowo założonych firm znajduje się znów w województwie mazowieckim, a następnie w pomorskim.
11. Inwestycje transportowe mają miejsce w 96 powiatach, przy czym 56 z nich skupia zaledwie po jednej, a 40 – po dwie i więcej inwestycji. Stosunkowo najbardziej równomiernie w przestrzeni Polski rozmieszczone są inwestycje w samochodowym transporcie towarowym oraz w przeładunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu, których jest najwięcej. W pozostałych rodzajach działalności inwestycje są dużo bardziej skoncentrowane w mniejszej liczbie powiatów.
12. Zagraniczne firmy transportowe są rozmieszczone w przestrzeni Polski wyjątkowo nierównomiernie, o czym świadczą wysokie wartości współczynników zmienności. Krzywe Lorenza i współczynniki Giniego wskazują na największą koncentrację firm transportowych w przypadku zainwestowanego kapitału, nieco mniejszą liczby zatrudnionych, a najmniejszą, ale też znaczącą – liczby przedsiębiorstw. Przestrzenny rozkład wartości ilorazów lokalizacji, opisujących zainwestowany kapitał względem ludności, ludzaco przypomina rozkład bezwzględnych wartości inwestycji przypadających na jednego mieszkańca powiatu. Największa wartość inwestycji zagranicznych *per capita* dotyczy Jaworzna, a następnie Gdańska, Warszawy i Gdyni.
13. Rozmieszczenie ogółu inwestycji zagranicznych nawiązuje do poziomu rozwoju gospodarczego regionów i hierarchii sieci osadniczej. Szczególnie dużo inwestycji pozyskały obszary metropolitalne – przede wszystkim Warszawa, największe skupienie kapitału zagranicznego. Dominacja Warszawy utrzymuje się od początku okresu transformacji systemowej. Również pozostałe większe obszary metropolitalne (trójmiejski, górnośląski, poznański, w mniejszym stopniu łódzki, krakowski, wrocławski, szczeciński) wyróżniają się pozytywnie znacznymi inwestycjami zagranicznymi w transporcie, na co składają się inwestycje zarówno w samych miastach, jak i w ich bliskim otoczeniu. Koncentracja inwestycji w regionach metropolitalnych może wynikać z dostępności informacji na ich temat, ich roli jako rynków zbytu i miejsc o dobrej dostępności transportowej, wysokich kwalifikacji kadry, a także wyraźnych preferencji inwestorów (por. Domański, 2001a). Relatywnie niskie nakłady w stosunku do poziomu rozwoju gospodarczego i do ogółu BIZ charakteryzują aglomerację bydgosko-toruńską. Wschód i północny wschód Polski natomiast, a także środkowa część Pojezierza Pomorskiego cechują się znikomą liczbą i wielkością inwestycji. Potwierdziły się zatem wyniki wcześniejszych obserwacji procesów polaryzacji regionalnej kraju (Dziemianowicz i inni, 2004; Cieślik, 2005a; Domański, 2010). Regiony peryferyjne z regu-

ły tracą na znaczeniu, również wskutek braku strategii wobec inwestorów zagranicznych.

14. Inwestycje typu *greenfield* w istocie przyczyniają się do utrwalenia różnic międzyregionalnych kraju, wzmacniając obszary najlepiej rozwinięte gospodarczo. Ponadto, relatywnie mniejsza liczba i wielkość nowo uruchamianych inwestycji w stosunku do ich ogółu nie prowadzi do większych zmian w zagospodarowaniu przestrzennym kraju. Efekty uboczne inwestycji są natomiast bardzo umiarkowane, co można tłumaczyć specyfiką gospodarki okresu przejściowego (Pawlik, 2006).
15. Największe w polskim transporcie są łączne nakłady poniesione przez kapitał niemiecki, brytyjski, szwajcarski i australijski, a następnie amerykański, francuski, holenderski i filipiński. W przypadku inwestycji typu *greenfield* z kolei największe są nakłady inwestorów z Australii, Szwajcarii, a następnie z Niemiec, Francji i Holandii. Jednakże, w każdym z rodzajów działalności transportowej obserwujemy inny ranking krajów pochodzenia inwestorów.
16. Względna bliskość geograficzna pomiędzy miejscem pochodzenia zagranicznego przedsiębiorstwa a lokalizacją jego oddziału, filii, zakładu lub spółki-córki w Polsce wpływa pozytywnie na wielkość zainwestowanego kapitału, i odwrotnie. Szczególnie jest to widoczne w przypadku małych i średnich firm niemieckich (których jest najwięcej), w mniejszym stopniu duńskich i belgijskich. Wspomniana prawidłowość nie potwierdza się jednak w przypadku największych inwestycji koncernów ponadnarodowych, zwłaszcza pozaeuropejskich, dla których odległość odgrywa mniejszą rolę. Wielkie koncerny i firmy ponadnarodowe z reguły lokalizują swoje inwestycje transportowe w największych aglomeracjach miejsko-przemysłowych, najczęściej warszawskiej i trójmiejskiej.
17. Inwestorzy zagraniczni, lokalizujący swoją działalność i angażujący kapitał na terenie Polski, przyczyniają się nie tylko do szeroko rozumianego rozwoju miast i regionów, lecz także do modernizacji samego transportu (m.in. poprzez wpływ na wzrost konkurencyjności przewozów, przyspieszanie modernizacji zakładów, wdrażanie nowych technologii, nowych systemów zarządzania i nowych rodzajów działalności).
18. Wpływ firm z kapitałem zagranicznym w Polsce ogranicza się do rozwoju transportu w skali raczej lokalnej lub regionalnej niż ogólnokrajowej; wynika to zarówno z charakteru, jak i rozmiarów inwestycji. Większość z nich jest zbyt mała, aby mogła prowadzić do zmian widocznych w skali ogólnopolskiej.
19. Badania ankietowe wskazują, że najważniejszym skutkiem wewnętrznym inwestycji w polskim transporcie dla ogółu przedsiębiorstw zagranicznych jest rozwój firmy (39,4%), następnie uzyskanie wyższych przychodów finansowych (24,8%) i ekspansja na nowe rynki zbytu (20%). Zdecydowanie mało znaczące okazują się niższe koszty siły roboczej (2,9%), co przeczy obiegowym opiniom. Ocena następstw w poszczególnych rodzajach działalności transportowej jest jednak mocno zróżnicowana.
20. Wyniki badań ankietowych prowadzą do wniosku, że najważniejszym skutkiem zewnętrznym inwestycji w polskim transporcie dla ogółu przedsiębiorstw zagranicznych są nowe miejsca pracy (37,6%), wpływy z podatków

(19%) i dywersyfikacja miejscowej oferty handlowej (11,6%). Najmniejszą rolę zaś przypisano przyciąganiu innych inwestorów (1,6%) i rozwojowi firm lokalnych (1,9%), działalności na rzecz społeczności lokalnych (4,3%), polepszeniu jakości usług (5%) i korzystaniu z krajowych dostawców towarów i usług (6,2%). Oczywiście, ocena rezultatów w poszczególnych rodzajach działalności transportowej jest różna.

21. Relatywnie mniejszy udział inwestycji zagranicznych w polskim transporcie w porównaniu z innymi działami gospodarki jest, niestety, jedną z przyczyn jego „zapaści”. Ilustruje to stosunkowo mały udział zatrudnionych w przedsiębiorstwach z kapitałem zagranicznym w odniesieniu do ogółu zatrudnionych w polskim transporcie (7,8% w 2008 r.)<sup>71</sup>, chociaż trzeba pamiętać, że firmy zagraniczne charakteryzuje zazwyczaj większa racjonalizacja zatrudnienia. W rezultacie, napływ kapitału zagranicznego nie wywiera pożądanego wpływu na przekształcenia strukturalne w naszym transporcie, w odniesieniu do układu zarówno przedmiotowego, jak i przestrzennego, a nawet przyczynia się do utrwalenia starych struktur branżowych i zwiększenia regionalnych dysproporcji w rozwoju gospodarczym kraju.

Pod względem wskaźników atrakcyjności inwestycyjnej transport należy do średnio atrakcyjnych w naszej gospodarce (Weresa, 2008). Obszary o wysokim bezrobociu i niskiej efektywności gospodarowania nie wzbudziły niestety większego zainteresowania wśród inwestorów zagranicznych, mimo że szczególnie potrzebowały zasilenia kapitałowego (Kalinowski, red., 2008).

Jak można ogólnie ocenić napływ BIZ do polskiego transportu? Trafna wydaje się ocena W. Szymańskiego (2002), wprawdzie odniesiona do ogółu BIZ w Polsce na tle procesów globalizacji, ale dobrze odzwierciedlająca sytuację w naszym transporcie: „Napływ kapitału w postaci inwestycji bezpośrednich to głównie wykup udziałów w istniejących przedsiębiorstwach z myślą o rynku krajowym, a nie eksporcie<sup>72</sup>. (...) Napływający kapitał kierował się bowiem dotychczas głównie chęcią zdobycia naszego rynku<sup>73</sup>, a nie chęcią wykorzystania naszych zasobów dla rynku globalnego. Nie rokuje to dobrze na przyszłość, gdyż świadczy o tym, że kapitał zewnętrzny nie traktuje naszych zasobów gospodarczych jako odpowiednio konkurencyjnych w stosunku do zasobów na rynku globalnym. Gdyby były one konkurencyjne, to kapitał starałby się je wykorzystać, sprzedając ich efekty na rynku globalnym” (Szymański, 2002, s. 33). Związek z niskim (8,8%) udziałem najnowszych technologii w badanych spółkach z kapitałem zagranicznym wydaje się oczywisty (PALiIZ, 2005).

<sup>71</sup> Ogółem w gospodarce polskiej było to 9%, a w sektorze prywatnym – 12,1% (GUS, 2010b).

<sup>72</sup> Potwierdza to również analiza B. Domańskiego (2001a), dotycząca bezpośrednich inwestycji zagranicznych w polskim przemyśle.

<sup>73</sup> Podobną opinię wyraża B. Domański pisząc: „Głównym motywem większości inwestycji zagranicznych w Polsce był i jest rynek zbytu. Znajduje to wyraz w tym, że wytwarzane przez inwestorów dobra i usługi sprzedawane są przede wszystkim na rynku krajowym” (Domański, 2010, s. 267). W Europie Środkowo-Wschodniej Polska nie jest wyjątkiem, podobnie motywowane są BIZ w innych krajach (Varblane, red., 2001). Trzeba jednak pamiętać, że wielkość polskiego rynku jest wskazywana na pierwszym miejscu w badaniach opinii inwestorów zagranicznych (PALiIZ, 2005), co zapewne wiąże się z największym potencjałem ludnościowym w regionie.

Jak słusznie zauważa W. Karaszewski (2004, s.150), istnieje ogólny związek pomiędzy poziomem ryzyka (zaawansowaniem reform gospodarczych, przystosowaniem regulacji prawno-instytucjonalnych do standardów krajów inwestorów, poziomem ryzyka gospodarczego itd.) a skalą inwestowania. Im poziom ryzyka jest niższy, tym skumulowane inwestycje zagraniczne osiągają wyższy rozmiar, czyli niski poziom ryzyka inwestycyjnego sprzyja większemu zaangażowaniu inwestorów. Widocznie inwestorzy zagraniczni uznają poziom ryzyka w Polsce za dość znaczący destymulant, skoro są raczej ostrożni w lokowaniu swych kapitałów w polskim transporcie. Wydaje się, że jest to sytuacja odmienna od obserwowanej w kilku krajach i firmach z Europy Środkowo-Wschodniej, gdzie niektóre przedsiębiorstwa żeglugowe (np. rosyjskie Novoship Co., Primorsk Shipping Co., Far Eastern Shipping Co., łotewskie Latvian Shipping Co.) lub linie lotnicze (węgierskie Malév, chorwackie Croatia Airlines) przyciągnęły zagraniczne aktywa znacznej wartości (Karaszewski, 2004, s. 164).

- Ancyparowicz G., 2009, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej*, *Ekonomika i Organizacja Gospodarki Żywnościowej*, Zeszyty Naukowe SGGW, 77, Warszawa, s. 89–103.
- Barrell R., Holland D., 2000, *Foreign direct investment and enterprise restructuring in Central Europe*, *Economics of Transition*, 8, 2, s. 477–504.
- Bąk M., Kulawczuk P. (red.), 1996, *Wpływ inwestycji zagranicznych na gospodarkę Polski*, PAIZ–Instytut Badań nad Demokracją i Przedsiębiorstwem Prywatnym, Warszawa.
- Beim M., Gadziński J., 2010, *Badania satysfakcji pasażerów przewoźnika Arriva PCC w Polsce*, *Transport Miejski i Regionalny*, 2, s. 2–11.
- Bezpośrednie inwestycje zagraniczne na świecie i w Polsce: tendencje, determinanty i wpływ na gospodarkę*, 2002, UNCTAD–Ministerstwo Gospodarki, Warszawa.
- Brezdeń P., 2000, *Rozwój i uwarunkowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w województwie dolnośląskim. Wybrane zagadnienia*, [w:] S. Ciok, D. Ilnicki (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 9–18.
- Buckley A., 2002, *Inwestycje zagraniczne. Składniki wartości i ocena*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Budner W., 2003, *Lokalizacja przedsiębiorstw. Aspekty ekonomiczno-przestrzenne i środowiskowe*, Akademia Ekonomiczna, Poznań.
- Carter F., 1999, *The geography of foreign direct investment in Central-East Europe during the 1990s*, *Wirtschaftsgeographische Studien*, 24–25, Wien, s. 40–70.
- Cetnarska H., Dziakowska H., 1996, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce*, *Prace i Studia Geograficzne*, 18, Uniwersytet Warszawski, s. 35–47.
- Chen Ch., 2011, *Foreign Direct Investment in China. Location Determinants, Investor Differences and Economic Impacts*, Edward Elgar, Cheltenham, UK–Northampton, MA, USA [recenzja Z. Taylora w *Przeglądzie Geograficznym*, 2012, 84, 2, s. 337–341].
- Chojna J. (red.), 2005, *Inwestycje zagraniczne w Polsce*, Instytut Koniunktur i Cen Handlu Zagranicznego, Warszawa.
- Chojna J. (red.), 2008, *Inwestycje zagraniczne w Polsce*, Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, Warszawa.



- Chrupek Z., 1998, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w procesie transformacji i rozwoju gospodarczego Polski*, [w:] Z. Olesiński (red.), *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa, s. 168–187.
- Chrupek Z., 1999, *Stan zagranicznych inwestycji bezpośrednich w Polsce*, [w:] Z. Sadowski (red.), *Kapitał zagraniczny w Polsce*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Bellona, Warszawa, s. 89–118.
- Cidell J., 2012, *Fear of a foreign railroad: transnationalism, trainspace, and (im) mobility in the Chicago suburbs*, *Transactions, Institute of British Geographers*, NS 37, 4, s. 593–608.
- Cieślik A., 2004, *Determinanty przestrzennego rozmieszczenia firm z udziałem kapitału zagranicznego na terenie Polski*, *Bank i Kredyt*, 4, s. 55–70.
- Cieślik A., 2005a, *Geografia inwestycji zagranicznych. Przyczyny i skutki lokalizacji spółek z udziałem kapitału zagranicznego w Polsce*, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Cieślik A., 2005b, *Location of foreign firms and national border effects: the case of Poland*, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 96, 3, s. 287–297.
- Clark R., 2009, *Diversification is the key to Arriva success*, *Modern Railways*, 66, 731, s. 80–83.
- Cukrowski J., Jakubiak M., 2004, *Znaczenie inwestycji zagranicznych i poprawa klimatu inwestycyjnego w Polsce*, Centrum Analiz Społeczno-Ekonomicznych, Warszawa.
- Czermińska M., Zysk W., 2007, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne korporacji transnarodowych na świecie – wybrane aspekty*, *Zeszyty Naukowe*, 751, Akademia Ekonomiczna w Krakowie, s. 5–30.
- Dąbrowski W., 1998, *Zarządzanie promocją bezpośrednich inwestycji zagranicznych*, [w:] Z. Olesiński (red.), *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa, s. 15–38.
- Dobosiewicz Z., 1992, *Foreign Investment in Eastern Europe*, Routledge, London.
- Domański B., 2001a, *Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski. Prawidłowości rozmieszczenia, uwarunkowania i skutki*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Domański B., 2001b, *Deformacje metodologiczne i ideologiczne w badaniach przekształceń przestrzeni gospodarczej Europy Środkowej i Wschodniej*, [w:] H. Rogacki (red.), *Koncepcje teoretyczne i metody badań geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 27–35.
- Domański B., 2002, *Problemy metod badań inwestycji zagranicznych w układach przestrzennych*, [w:] H. Rogacki (red.), *Możliwości i ograniczenia zastosowań metod badawczych w geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarce przestrzennej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 197–206.
- Domański B., 2003, *Industrial change and foreign direct investment in the post-socialist economy. The case of Poland*, *European Urban and Regional Studies*, 10, 2, s. 99–118.
- Domański B., 2004, *Local and regional embeddedness of foreign industrial investors in Poland*, *Prace Geograficzne*, 114, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, s. 37–54.
- Domański B., 2005, *Transnational corporations and the post-socialist economy: learning the ropes and forging new relationships in contemporary Poland*,



- [w:] C. Alvstam, E. Schamp (red.), *Linking Industries across the World: Processes of Global Networking*, Ashgate, Aldershot, s. 147–172.
- Domański B., 2008a, *Mechanizmy terytorialnego różnicowania inwestycji kapitałowych*, [w:] K. Saganowski, M. Zagrzejewska-Fiedorowicz, P. Żuber (red.), *Ekspertyzy do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008–2033*, IV, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, s. 471–499.
- Domański B., 2008b, *Inwestycje zagraniczne w Polsce. Czynniki napływu i rozmieszczenia*, *Geografia w Szkole*, 61, 1, s. 11–18.
- Domański B., 2010, *Kapitał zagraniczny a rozwój polskich regionów*, [w:] S. Ciok, P. Migoń (red.), *Przekształcenia struktur regionalnych. Aspekty społeczne, ekonomiczne i przyrodnicze*, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław, s. 263–273.
- Domański B., Działek J., Górecki J., Gwosdz K., Janas K., Jarczewski W., Kocaj A., Micek G., Padło T., 2008, *Inwestycje zagraniczne w Małopolsce 2007*, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Kraków.
- Domański B., Guzik R., Gwosdz K., 2000, *Konkurencyjność i ranga wielkich miast Polski w świetle inwestycji zagranicznych firm produkcyjnych*, *Biuletyn KPZK PAN*, 192, s. 99–124.
- Domański B., Gwosdz K., Działek J., Huculak M., Janas K., Jarczewski W., Micek G., Sobala-Gwosdz A., 2006, *Inwestycje zagraniczne w Małopolsce 1989–2005*, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Kraków.
- Domański B., Jarczewski W. (red.), 2006, *Klimat inwestycyjny w województwie małopolskim*, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Kraków.
- Durka B. (red.), 1996, *Inwestycje zagraniczne w Polsce*, Instytut Koniunktur i Cen Handlu Zagranicznego, Warszawa.
- Durka B., 1998, *Wpływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych na poprawę konkurencyjności polskiej gospodarki*, [w:] Z. Olesiński (red.), *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa, s. 152–167.
- Dziemianowicz W., 1997, *Kapitał zagraniczny a rozwój regionalny i lokalny w Polsce*, *Studia Regionalne i Lokalne*, 21 (54).
- Dziemianowicz W., 1998, *Rola władz samorządowych w stymulowaniu napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych*, [w:] Z. Olesiński (red.), *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa, s. 214–232.
- Dziemianowicz W., 2008, *Konkurencyjność gmin w kontekście relacji władze lokalne – inwestorzy zagraniczni*, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Dziemianowicz W., Jałowiecki B., Krajewska M., 2004, *Polityka miejska a inwestycje zagraniczne w polskich metropoliach*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- European Union Foreign Direct Investment Yearbook 2007, 2007, European Commission, Eurostat, Luxembourg.
- Farrell R. S., 2008, *Japanese Investment in the World Economy. A Study of Strategic Themes in the Internationalisation of Japanese Industry*, Edward Elgar, Cheltenham, UK–Northampton, MA, USA [recenzja Z. Taylora w *Przełądzie Geograficznym*, 2009, 81, 2, s. 283–287].
- Florida R., Kenney M., 1992, *Restructuring in place: Japanese investment, production organization, and the geography of steel*, *Economic Geography*, 68, 2, s. 146–173.

- Fung K.C., Garcia-Herrero A., Ng F., 2008, *Foreign direct investment in cross-border infrastructure projects*, The BBVA Economic Research Department, Working Papers, Bilbao, <http://serviciodeestudios.bbva.com> (22.09.2010).
- Gaczek W., Manikowska B., 1998, *Skutki inwestycji z udziałem kapitału zagranicznego w przestrzeni Poznania*, [w:] S.L. Bagdziński, M. Marszałkowska (red.), *Gospodarka – przestrzeń – środowisko*, UMK, Toruń, s. 477–487.
- Geldner M., 1986, *Przyczynek do teorii zagranicznych inwestycji zagranicznych*, Monografie i Opracowania, 193, Szkoła Główna Planowania i Statystyki, Warszawa.
- Golejewska A., 2008, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne a proces restrukturyzacji gospodarki. Aspekt teoretyczny*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Grabher G., 1992, *Eastern conquista: the truncated industrialisation of East European regions by large West European corporations*, [w:] H. Ernste, V. Meier (red.), *Regional Development and Contemporary Industrial Response: Extending Flexible Specialisation*, Belhaven Press, London, s. 219–232.
- GUS, 2008, *Działalność gospodarcza podmiotów z kapitałem zagranicznym w 2007 roku*, Informacje i opracowania statystyczne, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- GUS, 2010a, *Działalność gospodarcza podmiotów z kapitałem zagranicznym w 2009 roku*, Informacje i opracowania statystyczne, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- GUS, 2010b, *Rocznik statystyczny pracy*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Gwosdz K., Sobala-Gwosdz A., 2008, *Geografia hipermarketów w Polsce: strategie lokalizacyjne firm i ich skutki przestrzenne*, Przegląd Geograficzny, 80, 4, s. 515–539.
- Haas H.D., Łoboda J., 1999, *The competitiveness of regions as exemplified by attractiveness to German direct investment in Poland*, [w:] R. Domański (red.), *The Competitiveness of Regions in the Polish and European Perspective*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, s. 389–404.
- Hardy J., 1998, *Cathedrals in the desert? Transnationals, corporate strategy and locality in Wrocław*, Regional Studies, 32, 7, s. 639–652.
- Heller J., Warząła R., 2005, *Regionalne uwarunkowania napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Polsce*, Ekonomista, 6, s. 785–799.
- Hill S., Munday M., 1995, *Foreign manufacturing investment in France and the UK: a regional analysis of locational determinants*, Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 86, 4, s. 311–327.
- Hunya G., 1998, *Integration of CEEC manufacturing into European corporate structures by direct investments*, Economic Policy in Transitional Economies, Mout-Routledge, 8, 2, s. 69–90.
- Jarczewski W., 2008, *Atrakcyjność inwestycyjna a rozmieszczenie inwestycji zagranicznych w małopolskich gminach*, Przegląd Geograficzny, 80, 2, s. 223–243.
- Jarczewski W., 2012, *Pozyskiwanie inwestorów do gmin*, Wolters Kluwer, Warszawa, 2 wyd.
- Jarosz M. (red.), 1996, *Kapitał zagraniczny w prywatyzacji*, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa.
- Jaworek M., 2006, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w prywatyzacji polskiej gospodarki*, Dom Organizatora, Toruń.
- Kalinowski T. (red.), 2008, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2008*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.

- Kaliński J. (red.), 2011, *Stosunki gospodarcze Polski z państwami Europy Środkowej i Wschodniej po rozszerzeniu Unii Europejskiej*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa.
- Karaszewski W., 2004, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne. Polska na tle świata*, Dom Organizatora, Toruń.
- Karaszewski W. (red.), 2008, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne polskich przedsiębiorstw*, Dom Organizatora, Toruń.
- Kłosiewicz-Górecka U. (red.), 2007, *Zagraniczne inwestycje w handlu na rynkach lokalnych*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Kłysik-Uryszek A., 2010, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w gospodarce regionu. Teoria i praktyka*, CeDeWu.pl, Warszawa.
- Komorowski J., 2000, *Czynniki potencjału międzynarodowego miast polskich w latach 1992–1997*, Przegląd Geograficzny, 72, 4, s. 429–445.
- Kozarzewski P., 1996, *Spółki z kapitałem zagranicznym a lokalny rynek pracy*, [w:] M. Jarosz (red.), *Kapitał zagraniczny w prywatyzacji*, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa, s. 299–310.
- Kożuch B., 1998, *Inwestycje zagraniczne a wzrost konkurencyjności regionu*, [w:] Z. Olesiński (red.), *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa, s. 191–213.
- Krajewski S., 1996, *Efekty ekonomiczne udziału kapitału zagranicznego w procesie prywatyzacji przedsiębiorstw*, [w:] M. Jarosz (red.), *Kapitał zagraniczny w prywatyzacji*, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa, s. 99–156.
- Kupiec L. (red.), 1999, *Lokalizacja w gospodarce przestrzennej*, Gospodarka przestrzenna, 3, Wydawnictwa Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok.
- Liebscher K., Christl J., Mooslechner P., Ritzberger-Grünwald D. (red.), 2007, *Foreign Direct Investment in Europe. A Changing Landscape*, Edward Elgar, Cheltenham, UK–Northampton, MA, USA [recenzja Z. Taylora w Przeglądzie Geograficznym, 2008, 80, 4, s. 591–595].
- Luc S., 2000, *Zagraniczne inwestycje bezpośrednie a przekształcenia strukturalne w przemyśle polskim*, Monografie i Opracowania, 475, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa.
- Łepeck H., 2009, *Rola żeglugi śródlądowej w europejskim systemie transportowym*, [w:] Z. Babiński (red.), *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła–Odra szansą dla gospodarki regionu*, Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Instytut Geografii UKW, Bydgoszcz, s. 13–30.
- Małuszyńska E., 1998, *Lokalizacja inwestycji zagranicznych w zachodnich województwach Polski*, Biuletyn KPZK PAN, 174, s. 89–104.
- Marciniczak S., Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., 2006, *Lokalizacja wewnątrzmięjska bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Łodzi*, Przegląd Geograficzny, 78, 4, s. 515–536.
- Marinova S.T., Marinov M.A. (red.), 2003, *Foreign Direct Investment in Central and Eastern Europe*, Ashgate, Aldershot.
- Meissner J., Borówka M., 1997, *Inwestycje zagraniczne w transformacji gospodarki regionalnej i lokalnej (na przykładzie województwa poznańskiego)*, Biuletyn KPZK PAN, 177, s. 71–108.
- Metodologia opracowywania danych o bezpośrednich inwestycjach zagranicznych w Polsce*, 1998, Instytut Koniunktur i Cen Handlu Zagranicznego, Warszawa.
- Micek G., Neo H., Górecki J., 2011, *Foreign direct investment, institutional context and the changing Polish pig industry*, Geografiska Annaler B, 93, 1, s. 41–55.

- Namyślak B., 2002, *Spatial conditions for foreign investment in Poland*, [w:] B. Miśszewska, M. Furmankiewicz (red.), *Rozwój regionalny i lokalny a procesy globalizacji*, Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-prze-strzennych, VI, Instytut Geografii, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 135–145.
- Narula R., Dunning J.H., 2000, *Industrial development, globalization and multinational enterprises: new realities for developing countries*, Oxford Development Studies, 28, 2, s. 141–167.
- Nisztor P., 2012, *Reżim w Phenianie... dobrym partnerem gospodarczym*, Puls Biznesu, 131 (3649), 10 lipca 2012, s. 10.
- Olesiński Z., 1998, *Uwarunkowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych*, [w:] Z. Olesiński (red.), *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa, s. 39–53.
- Olesiński Z. (red.), 1998, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Opinie inwestorów zagranicznych o warunkach działalności w Polsce*, 2005, Badanie przeprowadzone na zlecenie Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych przez CBM Indicator, Warszawa, [www.paiz.gov.pl](http://www.paiz.gov.pl) (2.06.2009).
- Özdemir D., 2002, *The distribution of foreign direct investments in the service sector in Istanbul*, Cities, 19, 4, s. 249–259.
- Pach J., 2001, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne – aspekty teoretyczne*, [w:] *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w świetle bezpieczeństwa ekonomicznego na przykładzie Polski w latach 90. XX w.*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pedagogicznej, Kraków, s. 53–86.
- PAIHZ, 2005, *Opinie inwestorów zagranicznych o warunkach działalności w Polsce*, Grudzień 2005, Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A., Warszawa.
- PAIHZ, 2006, *Lista największych inwestorów zagranicznych w Polsce*, Grudzień 2005, Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A., Warszawa.
- PAIHZ, 2008, *List of Major Foreign Investors in Poland*, December 2007, Polish Information and Foreign Investment Agency, Warsaw.
- Pakulska T., 2005, *Podatność innowacyjna Polski na napływ zagranicznego kapitału technologicznie intensywnego*, Monografie i Opracowania, 536, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa.
- Pakulska T., 2010, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w rozwoju przedsiębiorczości w regionie*, [w:] K. Kuciński (red.), *Przedsiębiorczość a rozwój regionalny w Polsce*, Difin, Warszawa, s. 153–209.
- Pakulska T., Poniatowska-Jaksch M., 2004, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Europie Środkowo-Wschodniej. Koncentracja kapitału zagranicznego w Polsce*, Monografie i Opracowania, 519, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa.
- Pakulska T., Poniatowska-Jaksch M., 2009, *Korporacje transnarodowe a globalne pozyskiwanie zasobów*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa.
- Pakulska T., Szczepaniak-Rochowska M., 2010, *Zakorzenienie BIZ a rozwój przedsiębiorczości*, Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie, 3, s. 48–53.
- Patora-Wysocka Z., 2006, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w działalności małych i średnich przedsiębiorstwach w Polsce i w Hiszpanii. Symetria czy problem różnic*, Difin, Warszawa.
- Pavlinek P., 1998, *Foreign direct investment in the Czech Republic*, Professional Geographer, 50, 1, s. 71–85.

- Pavlínek P., 2002, *Transformation of the Central and East European passenger car industry: selective peripheral integration through foreign direct investment*, Environment and Planning A, 34, 9, s. 1685–1709.
- Pavlínek P., 2004, *Regional development implications of foreign direct investment in Central Europe*, European Urban and Regional Studies, 11, 1, s. 47–70.
- Pavlínek P., 2012, *The internationalization of corporate R&D and the automotive industry R&D of East-Central Europe*, Economic Geography, 88, 3, s. 279–310.
- Pavlínek P., Domański B., Guzik R., 2009, *Industrial upgrading through foreign direct investment in Central European automotive manufacturing*, European Urban and Regional Studies, 16, 1, s. 43–63.
- Pavlínek P., Smith A., 1998, *Internationalization and embeddedness in East-Central European transition: the contrasting geographies of inward investment in the Czech and Slovak Republics*, Regional Studies, 32, 7, s. 619–638.
- Pawlik K., 2006, *Studies on Foreign Affiliates, Technology Transfer and Spillover Effects in a Transition Economy: Ten Years of Transition Reforms and FDI Inflows to Poland 1993–2002*, Department of Management and International Business, Aarhus School of Business, PhD Thesis.
- Pertkiewicz M. J., Machowiak R., 1996, *Kaliskie Linie Autobusowe, sukces przekształcenia – przekształcenie sukcesu*, Transport Miejski, 12, s. 11–15.
- Polska Klasyfikacja Działalności, 2007, Załącznik do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 grudnia 2007 r., Dziennik Ustaw RP z 2007 r., 251, poz. 1885.
- Poniatowska-Jaksch M., 2006, *Przemysłowe bezpośrednie inwestycje zagraniczne źródłem konkurencyjności regionu*, Monografie i Opracowania, 544, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa.
- Qiu Y., 2005, *Personal networks, institutional involvement, and foreign direct investment flows into China's interior*, Economic Geography, 81, 3, s. 261–281.
- Resmini L., 2000, *The determinants of foreign direct investment in the CEECs. New evidence from sectoral patterns*, Economics of Transition, 8, 3, s. 665–689.
- Rychlewska P., 2010, *Wpływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych na rozwój województwa podkarpackiego*, Studia Regionalne i Lokalne, 3(41), s. 44–60.
- Sader F., 2000, *Attracting foreign direct investment into infrastructure. Why is it so difficult?*, Occasional Paper, 12, Foreign Investment Advisory Service, Washington.
- Sadowska-Cieślak E., 2007, *Jak silną konkurencję dla Polski w przyciąganiu zagranicznych inwestycji bezpośrednich stanowią Bułgaria i Rumunia?*, [w:] *Bułgaria i Rumunia w Unii Europejskiej. Szansa czy konkurencja dla Polski?*, Zeszyty BRE Bank–CASE, 88, Warszawa, s. 17–24.
- Sobala-Gwosdz A., 2005, *Ośrodki wzrostu i obszary stagnacji w województwie podkarpackim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków [recenzja J. Grzeszczaka w Przeglądzie Geograficznym, 2006, 78, 4, s. 590–595].
- Sobala-Gwosdz A., Działek J., Gwosdz K., Huculak M., Jarczewski W., Micek G., 2006, *Inwestycje zagraniczne w województwie podkarpackim do 2005 roku*, Centrum Obsługi Inwestora Rzeszowskiej Agencji Rozwoju Regionalnego, Rzeszów.
- Soci A., 2007, *FDI: a difficult connection between theory and empirics*, [w:] B. Fingleton (red.), *New Directions in Economic Geography*, Edward Elgar, Cheltenham, UK – Northampton, MA, USA, s. 277–314.



- Stachowiak K., 2007, *Instytucjonalne uwarunkowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Polsce*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Stawicka M., 2007, *Atrakcyjność inwestycyjna Polski*, CeDeWu.pl, Warszawa.
- Stępnia A., Umiński S., 1993, *Polska – WE. Możliwości inwestowania na obszarze Wspólnoty*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Stryjakiewicz T., 1999, *Adaptacja przestrzenna przemysłu w Polsce w warunkach transformacji*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Seria Geografia, 61, Poznań.
- Stryjakiewicz T. (red.), 2004, *Wpływ inwestorów zagranicznych na rozwój regionalny i lokalny na przykładzie GlaxoSmithKline Pharmaceuticals S.A. w Poznaniu*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Stryjakiewicz T. (red.), 2005, *Impact of Foreign Investors on Regional and Local Development: The Case of GlaxoSmithKline Pharmaceuticals S.A. in Poznań*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Swianiewicz P., Dziemianowicz W., 1999, *Atrakcyjność inwestycyjna miast 1998–1999*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa.
- Swianiewicz P., Dziemianowicz W., 2001, *Atrakcyjność inwestycyjna miast* (Projekt finansowany przez Bank Pekao S.A.), Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa.
- Szlajfer F., 2001, *Poland's return to the world economy – the foreign investment sphere*, Geopolitical and Economic Research on Central and Eastern Europe, 1, Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Białymstoku, Białystok, s. 95–108.
- Szymański W., 2002, *Globalizacja a konkurencja i mikroekonomiczne podstawy równowagi ekonomicznej*, [w:] W. Szymański (red.), *Przedsiębiorstwo wobec globalizacji i integracji*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa, s. 9–34.
- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Monografie IGiPZ PAN, 7, Warszawa.
- Taylor Z., Ciechański A., 2005, *Deregulacja w polskim transporcie kolejowym*, Przegląd Geograficzny, 77, 2, s. 139–169.
- Taylor Z., Ciechański A., 2006, *Deregulation in Polish rail transport*, Transport Reviews, 26, 3, s. 305–324.
- Taylor Z., Ciechański A., 2007, *Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej*, Przegląd Geograficzny, 79, 1, s. 5–44.
- Taylor Z., Ciechański A., 2008a, *Transformacja własnościowa przedsiębiorstw PKS po roku 1990*, Przegląd Komunikacyjny, 4, s. 3–13.
- Taylor Z., Ciechański A., 2008b, *What happened to the national road carrier in a post-communist country? The case of Poland's State Transport*, Transport Reviews, 28, 5, s. 619–640.
- Taylor Z., Ciechański A., 2008c, *Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu miejskiego w Polsce – część I*, Przegląd Geograficzny, 80, 4, s. 495–513.
- Taylor Z., Ciechański A., 2009, *Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu miejskiego w Polsce – część II*, Przegląd Geograficzny, 81, 2, s. 205–236.
- Taylor Z., Ciechański A., 2010a, *Przekształcenia organizacyjno-własnościowe polskich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej po 1990 r.*, Przegląd Geograficzny, 82, 2, s. 191–220.
- Taylor Z., Ciechański A., 2010b, *Przekształcenia organizacyjno-własnościowe pasażerskich przedsiębiorstw komunikacji samochodowej*, Transport Miejski i Regionalny, 2, s. 19–25.
- Taylor Z., Ciechański A., 2010c, *Organizational and ownership transformation in Poland's urban-transport companies*, Transport Reviews, 30, 4, s. 407–434.

- Taylor Z., Ciechański A., 2010d, *Polskie przedsiębiorstwa publicznego transportu regionalnego i miejskiego w warunkach gospodarki rynkowej*, Przegląd Komunikacyjny, 7–8, s. 20–25.
- Taylor Z., Ciechański A., 2010e, *Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część I*, Przegląd Geograficzny, 82, 4, s. 549–571.
- Taylor Z., Ciechański A., 2011a, *Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część II*, Przegląd Geograficzny, 83, 2, s. 205–231.
- Taylor Z., Ciechański A., 2011b, *Organizational restructuring and ownership transformation in Poland's inland shipping companies after 1990*, Geographia Polonica, 84, 2, s. 77–92.
- „Tczewski” model komunikacji miejskiej, prezentacja przygotowana na konferencję pt. Sektor komunalny w Polsce i Europie, Gdańsk, 29.05.2007, [www.ppsk.pl/Portals/kignet/ZKM\\_tczew.pdf](http://www.ppsk.pl/Portals/kignet/ZKM_tczew.pdf) (22.09.2008).
- Umiński S., 2002, *Za mało obcego kapitału*, Rzeczpospolita, 233 (2741), 5-6 października 2002, s. B3.
- Vančura M., 2004, *Foreign direct investment in the Czech Republic*, [w:] E. Jakubowicz, A. Raczyk (red.), *Regionalny wymiar integracji europejskiej*, Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych, VIII/2, Instytut Geografii, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 201–209.
- Vančura M., 2006, *Foreign direct investment in the countries of Central Europe with the emphasis on the Czech Republic*, [w:] T. Michalski (red.), *The Geographical Aspects of the Transformation Process in Central and East-Central Europe*, Bernardinum, Gdynia–Pelplin, s. 170–180.
- Varblane U. (red.), 2001, *Foreign Direct Investments in the Estonian Economy*, School of Economics and Business Administration, University of Tartu, Tartu.
- Wawrzyniak D., 2010, *Determinanty lokalizacji bezpośrednich inwestycji zagranicznych*, Gospodarka Narodowa, 4, s. 89–111.
- Wdowicka M., 2000, *Atrakcyjność i działalność inwestycyjna w strefie podmiejskiej Poznania*, [w:] J.J. Parysek, H. Rogacki (red.), *Procesy społeczno-gospodarcze w Polsce w końcu XX wieku*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 155–168.
- Wdowicka M., 2005, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne i inwestycje samorządowe w aglomeracji poznańskiej w okresie transformacji ustrojowej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Wdowicka M., 2006, *Foreign investment capital in Poland and its spatial distribution since 1990*, [w:] M. Czerny (red.), *Poland in the Geographical Centre of Europe*, Nova Science Publishers, New York, s. 116–138.
- Weresa M.A., 2002, *Skutki inwestycji zagranicznych dla gospodarki kraju przyjmującego – doświadczenia Polski*, [w:] *Rola inwestycji zagranicznych w gospodarce*, Zeszyty BRE Bank–CASE, 62, Warszawa, s. 7–42.
- Weresa M.A., 2008, *Atrakcyjność Polski dla bezpośrednich inwestycji zagranicznych*, [w:] M.A. Weresa (red.), *Polska: Raport o konkurencyjności 2008. Konkurencyjność sektora usług*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa, s. 110–125.
- Wilk W., 2006, *Western European retail chains in the Czech Republic, Poland and Slovakia – similarities and differences*, Miscellanea Geographica, 12, s. 205–214.

- Witkowska J., 1996, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Europie Środkowo-Wschodniej*, Uniwersytet Łódzki, Łódź.
- Woźniak A., 2011, *W tym roku 10 mld euro inwestycji*, Rzeczpospolita, 277 (9093), 29 listopada 2011, s. B2–B3.
- Wu F., 1999, *Intrametropolitan FDI firm location in Guangzhou, China. A Poisson and negative binomial analysis*, The Annals of Regional Science, 33, s. 535–555.
- Wu F., 2000, *Modelling intrametropolitan location of foreign investment firms in a Chinese city*, Urban Studies, 37, 13, s. 2441–2464.
- Wu J., Radbone I., 2005, *Global integration and the intra-urban determinants of foreign direct investment in Shanghai*, Cities, 22, 4, s. 275–286.
- www.arriva.co.uk/arriva/pl – strona internetowa Arriva (24.09.2009).
- www.connex.info – strona internetowa Veolia Environment (15.09.2006).
- www.kla.com.pl – strona internetowa Kaliskich Linii Autobusowych (15.09.2006).
- www.msp.gov.pl – strona internetowa Ministerstwa Skarbu Państwa (10.05.2009).
- www.nbp.pl – strona internetowa Narodowego Banku Polskiego, informacja o zagranicznych inwestycjach bezpośrednich w Polsce w 2007 roku (10.01.2009).
- www.parp.gov.pl – strona internetowa Państwowej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości (15.07.2006).
- www.polskiexpress.pl – strona internetowa przewoźnika Polski Express (15.09.2006).
- www.veolia-transport.pl – strona internetowa Veolia Transport Polska (10.05.2009).
- www.zkm.tczew.pl – strona internetowa Zakładu Komunikacji Miejskiej Veolia Transport Polska Tczew (22.09.2008).
- Wyźnikiewicz B. (red.), 1998, *Mapa ryzyka inwestycyjnego w branżach polskiej gospodarki*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa.
- Zaboklicki P., 2005, *Opinie inwestorów zagranicznych o warunkach działalności w Polsce*, Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A., Warszawa, www.paiz.gov.pl (2.06.2009).
- Zakrzewska-Półtorak A., 2004, *Lokalizacja przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego w dużych polskich miastach*, Biuletyn KPZK PAN, 214, s. 241–254.
- Zorska A., 2007, *Korporacje transnarodowe. Przemiany, oddziaływania, wyzwania*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Żerański E. (red.), 1996, *Ostrołęcka celuloza*, Focus, Ostrołęka.



## ANEKSY

---

## A. Kwestionariusz wywiadów

INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA  
im. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO POLSKIEJ AKADEMII NAUK

00-818 Warszawa, ul. Twarda 51/55



### OGÓLNOPOLSKIE BADANIE „BEZPOŚREDNIE INWESTYCJE ZAGRANICZNE W POLSKIM TRANSPORCIE”

Nr 

1. Nazwa przedsiębiorstwa:.....

.....

2. Siedziba (*miejsowość*): .....

.....

3. Forma prawna (*np. spółka akcyjna, spółka z o.o.*) .....

.....

4. Forma własności (*np. prywatna, państwowo-prywatna, komunalno-prywatna*) .....

.....

5. Jakie czynniki okazały się najważniejsze przy wyborze miejsca inwestycji (*zaznaczyć kółkiem max 3 najważniejsze*)?

(a) „korzystny klimat” do inwestowania (pozytywne nastawienie i działania władz lokalnych, ich zachęty i zdolności do pozyskiwania inwestorów)

(b) oferta podażowa przedsiębiorstw przeznaczonych do sprzedaży

(c) pojawienie się przedsiębiorców chętnych do współpracy

(d) położenie geograficzne

(e) bliskość geograficzna między miejscem pochodzenia przedsiębiorstwa zagranicznego a lokalizacją jego oddziału, filii, zakładu lub spółki-córki

(f) dostępność przestrzenna

(g) wielkość rynku zbytu

(h) niska cena siły roboczej

(i) perspektywy wzrostu gospodarczego

(j) inne (podać jakie) .....

(k) .....

6. Proszę podać rodzaj inwestycji (*zakreślić*):

(a) inwestycja w istniejący zakład (przejęcie, fuzja) – *brownfield*

(b) kompletnie nowa inwestycja – typu *greenfield*

(c) inna (*jaka?*) .....

7. Proszę podać rok rozpoczęcia działalności w Polsce: .....

8. Proszę podać początkową wielkość zainwestowanego kapitału w Polsce (*kwota, waluta*)

.....

#### **STAN OBECNY**

9. Proszę podać główne rodzaje działalności (*jednoznacznie: np. autobusowe przewozy osób, kolejowe przewozy ładunków masowych, utrzymanie infrastruktury kolejowej, portowe przeładunki kontenerów, max 3*):

(a) .....

(b) .....

(c) .....

10. Proszę podać pozostałe rodzaje działalności: .....

.....

.....

.....

11. Proszę podać oficjalną stronę internetową:

.....

12. Proszę podać całkowitą wielkość zainwestowanego dotychczas kapitału w Polsce (*kwota, waluta*): .....

13. Udział kapitału zagranicznego w %: .....

14. Kraj pochodzenia inwestycji:.....

15. Nazwa (nazwisko) inwestora: .....

16. Struktura własnościowa (w %): .....

17. Proszę podać wielkość obrotów w 2007 r. [mln zł] .....

18. Liczba osób zatrudnionych w przedsiębiorstwie (firmie, spółce) w Polsce, w tym w działalności transportowej: .....

19. Zakłady w Polsce (dotyczy przedsiębiorstw wielozakładowych):

Siedziba zakładu (filii, oddziału) – podać miejscowość	Rodzaj działalności transportowej / innej	Liczba pracowników (w tym w transporcie)	Nakłady inwestycyjne ogółem (kwota, waluta)

20. Jak można określić skutki inwestycji w Polsce dla przedsiębiorstwa (*max 3*)? .....

.....

.....

.....

.....

21. Jak można określić zewnętrzne skutki inwestycji (*dla innych podmiotów lokalnych, gmin, mieszkańców, max 3*)? .....

.....

.....

.....

Dodatkowe informacje: .....

.....

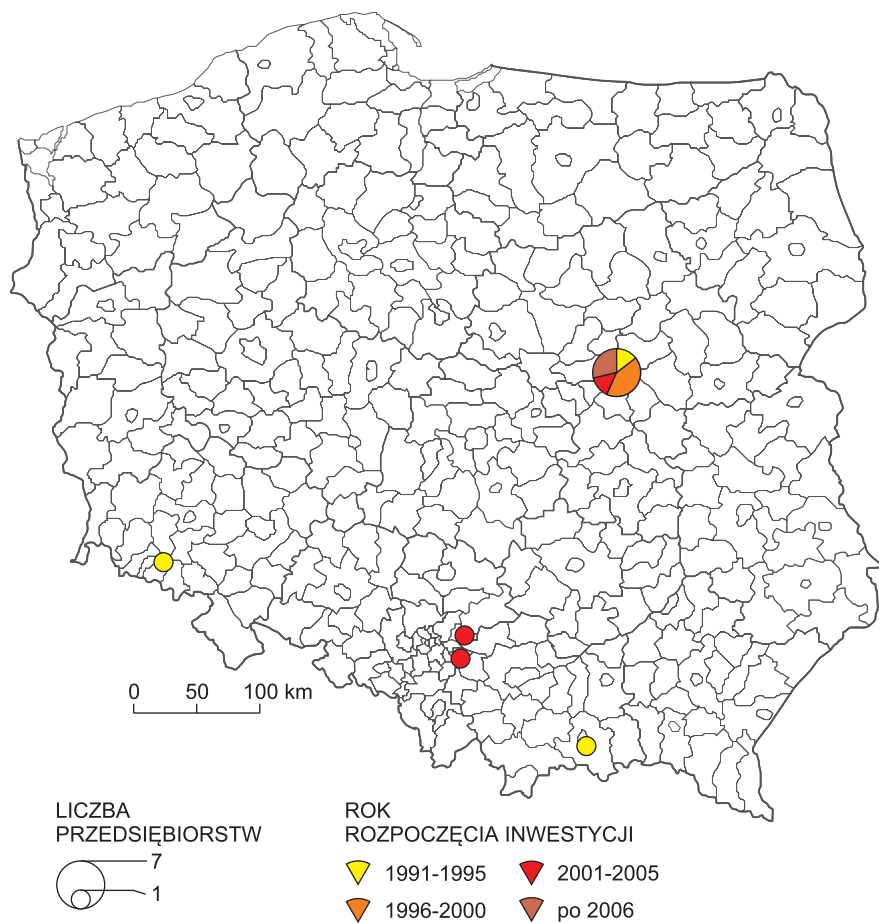
.....

.....

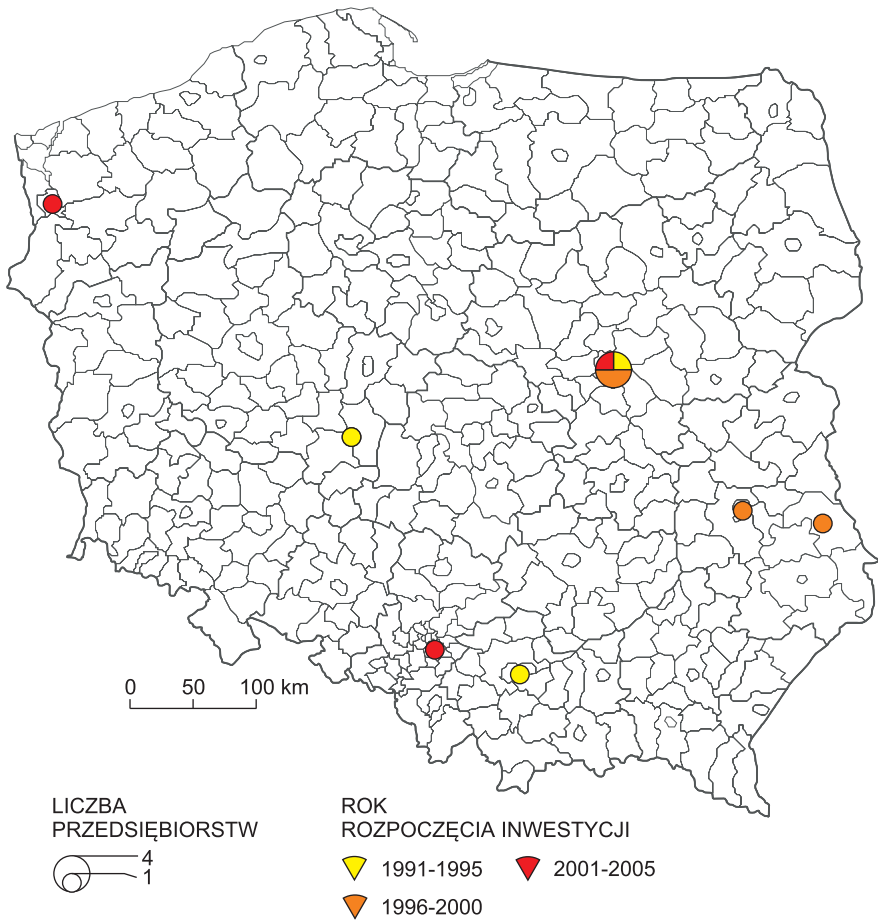
.....  
(nr telefonu respondenta)

.....  
(data, imię i nazwisko ankietera)

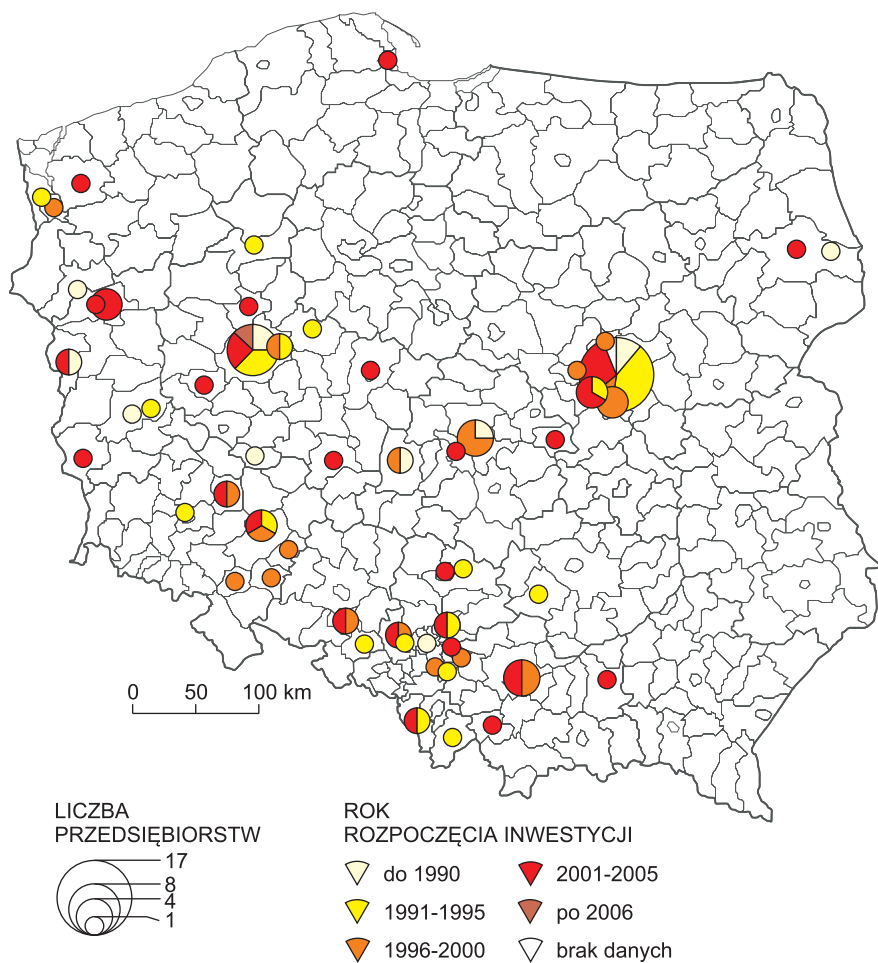
## B. Rozmieszczenie firm według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji



Ryc. B1. Rozmieszczenie firm transportu kolejowego według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji

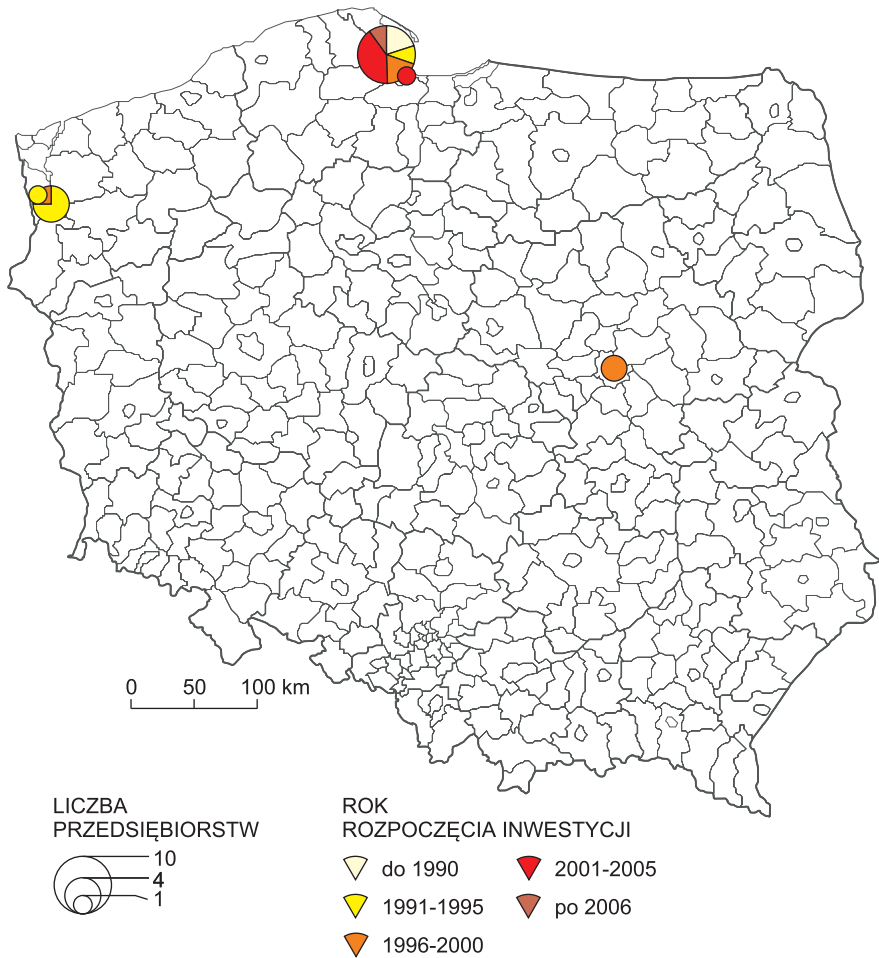


Ryc. B2. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu pasażerskiego według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji



Ryc. B3. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu towarowego według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji

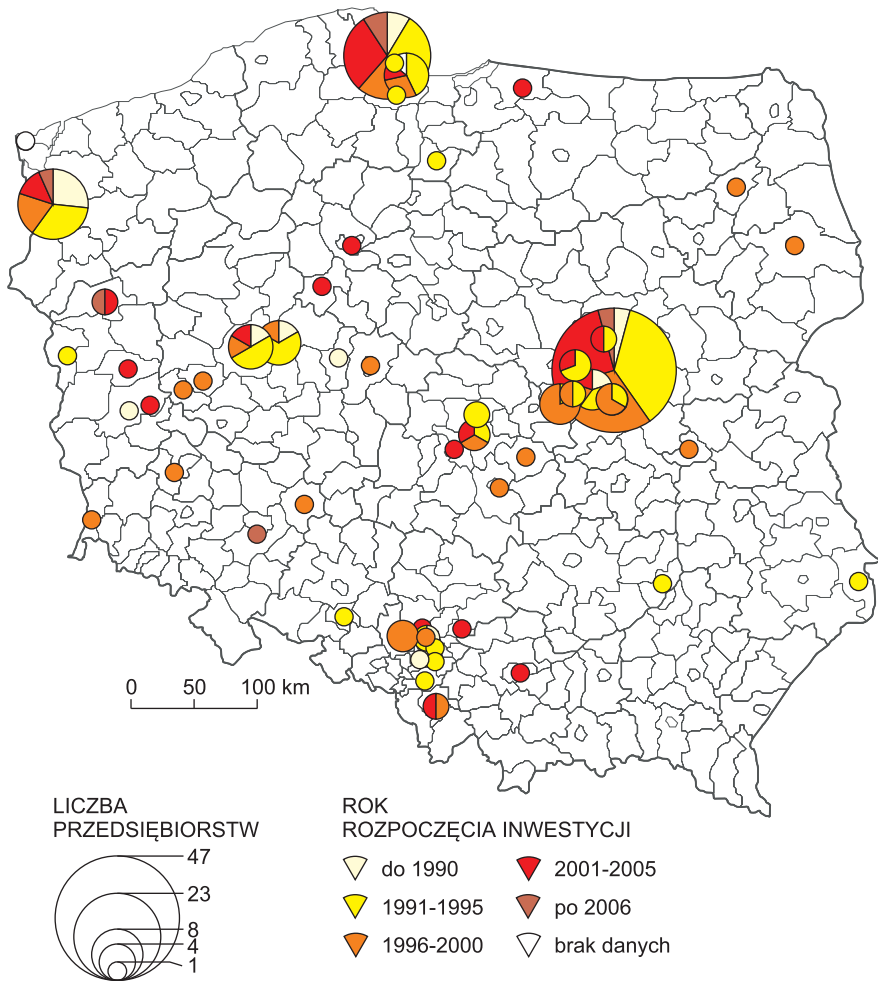




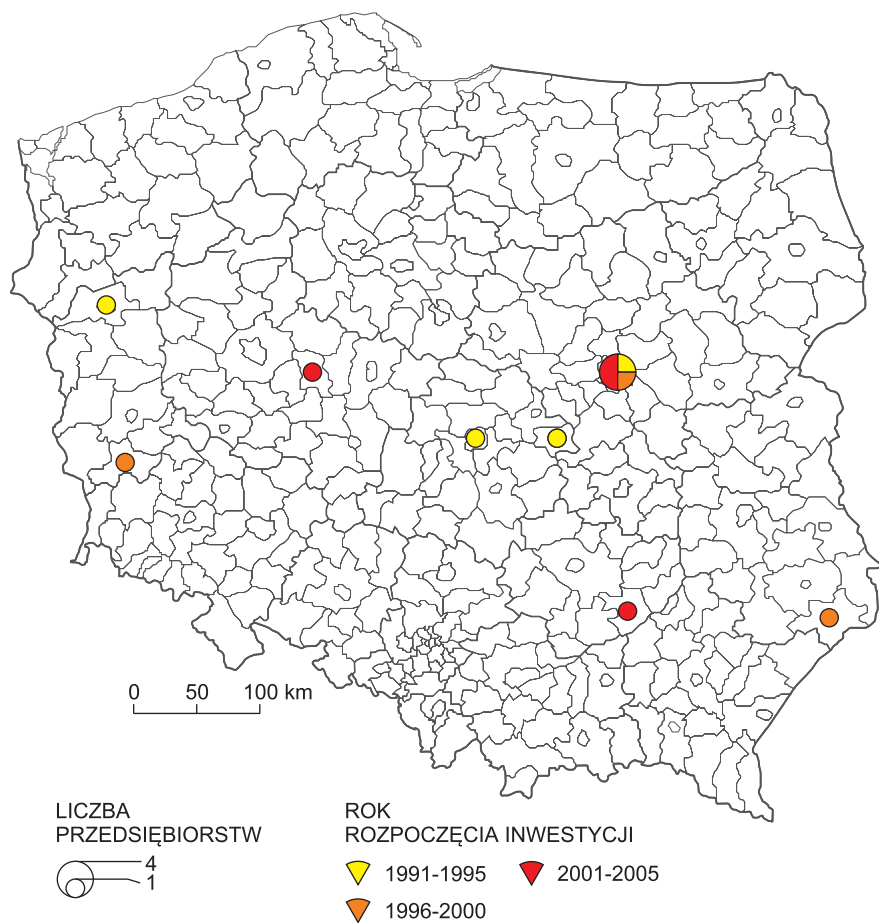
Ryc. B4. Rozmieszczenie firm żeglugi morskiej i śródlądowej według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji



Ryc. B5. Rozmieszczenie firm transportu lotniczego i usług lotniskowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji

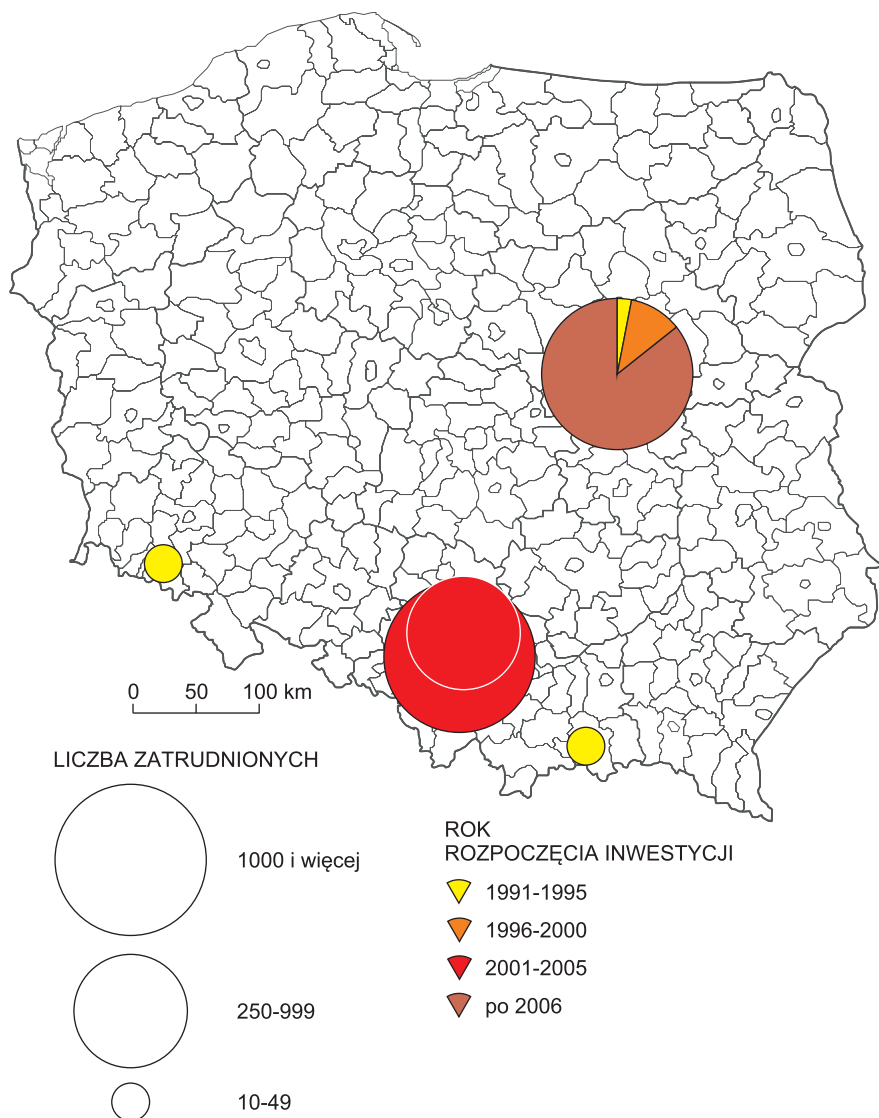


Ryc. B6. Rozmieszczenie firm przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji

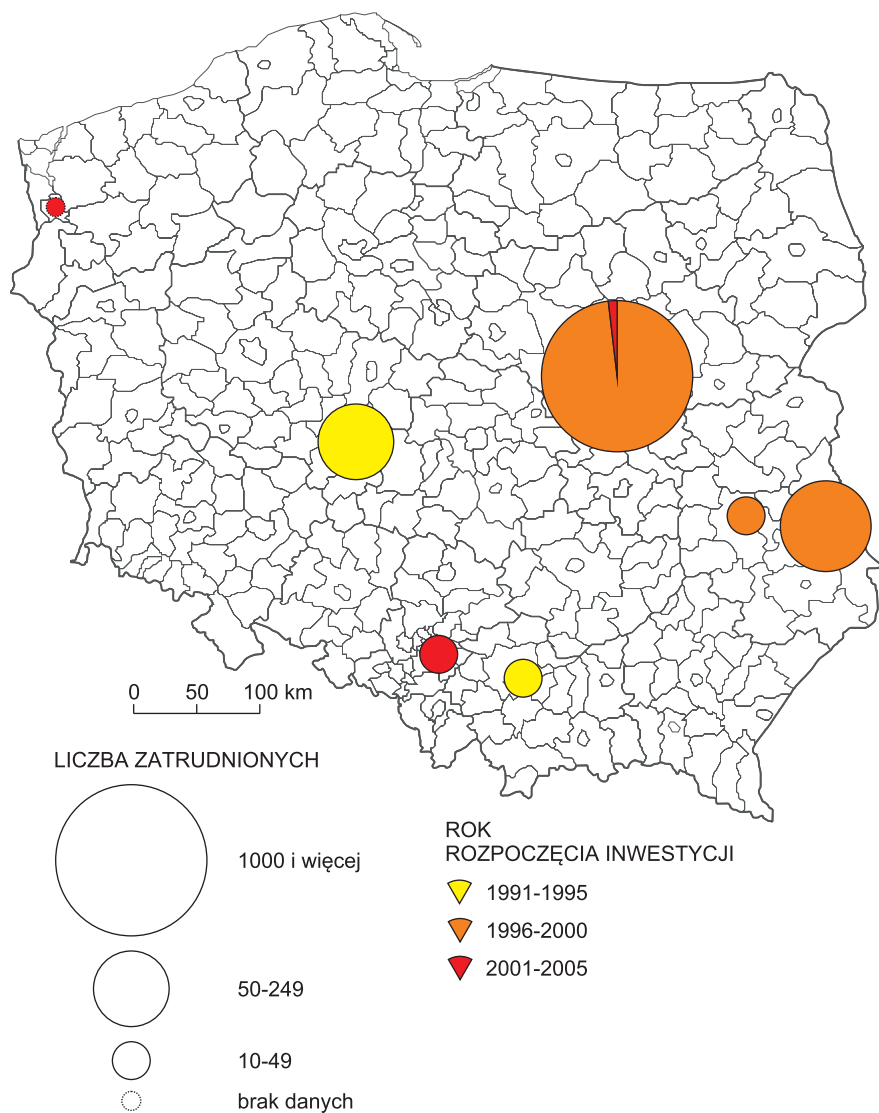


Ryc. B7. Rozmieszczenie firm działalności mieszanej i pozostałej według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji

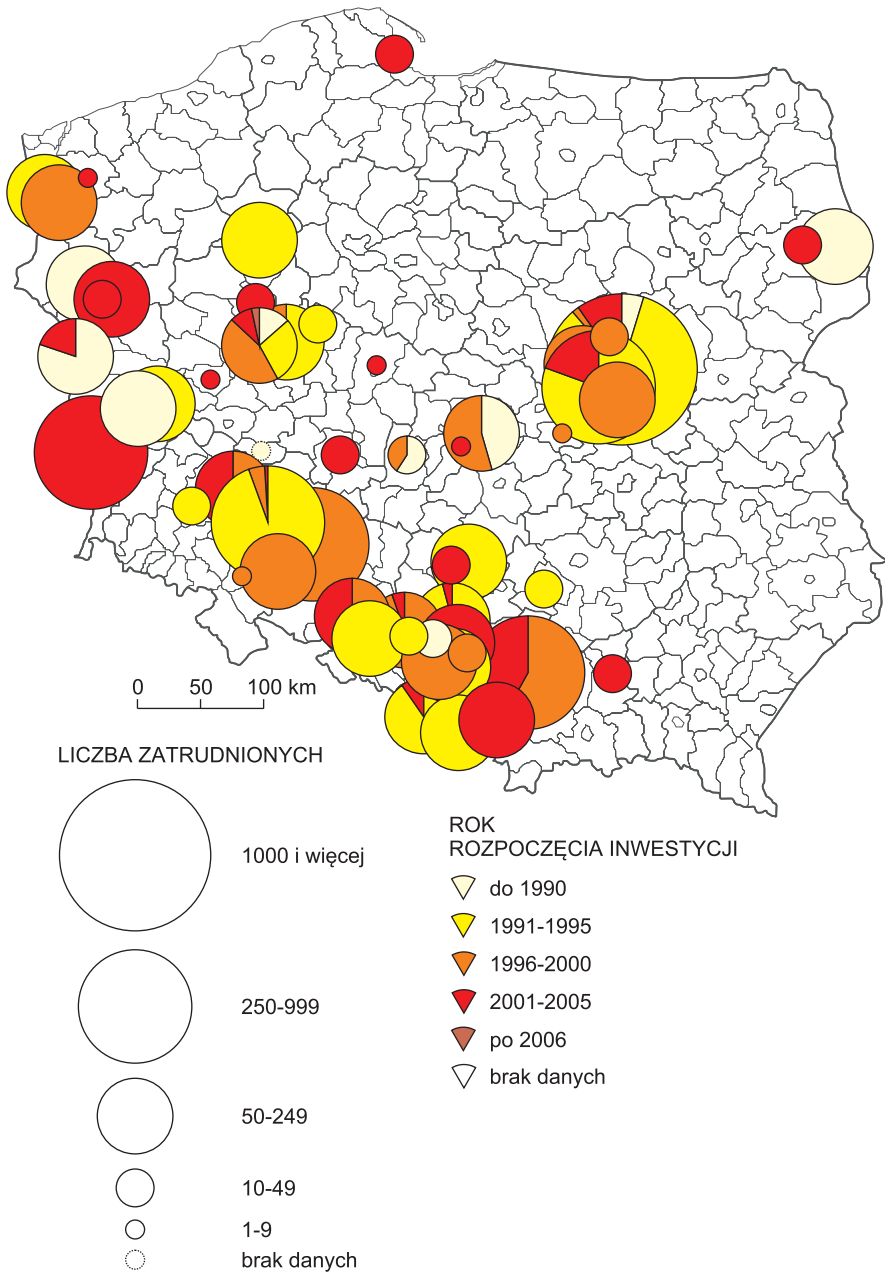
### C. Rozmieszczenie firm według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji



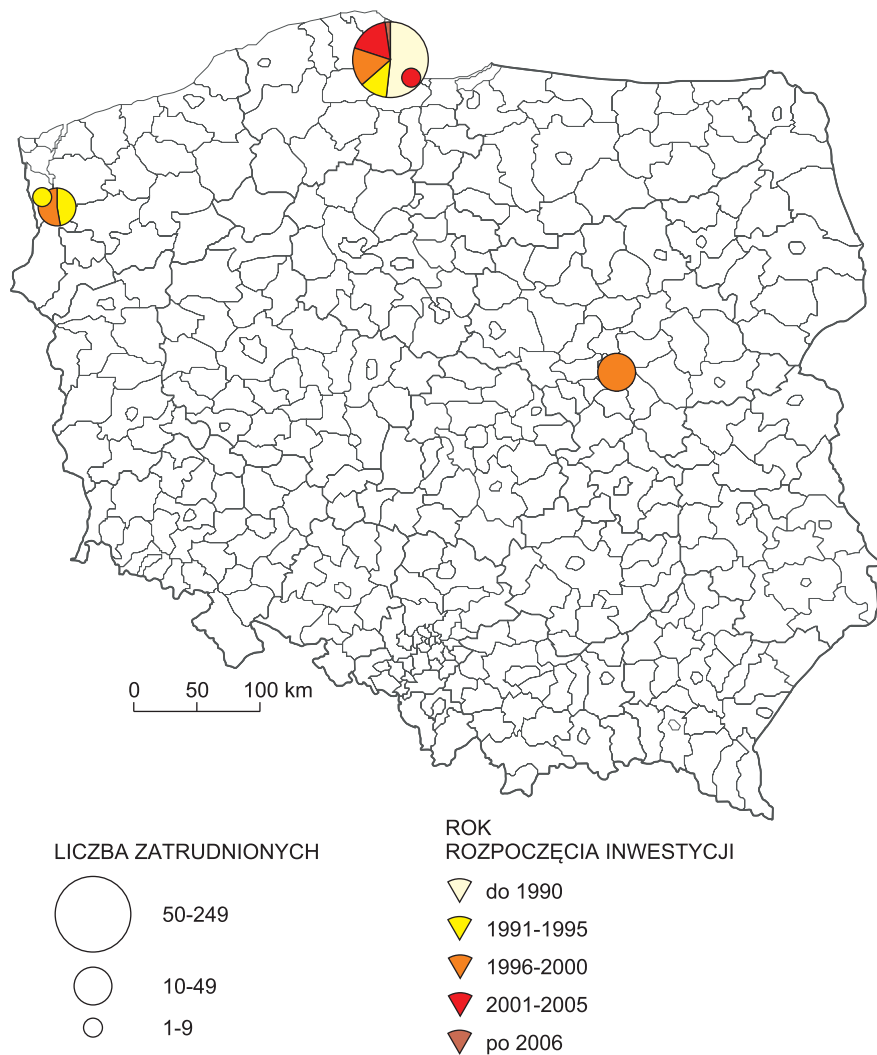
Ryc. C1. Rozmieszczenie firm transportu kolejowego według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji



Ryc. C2. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu pasażerskiego według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji

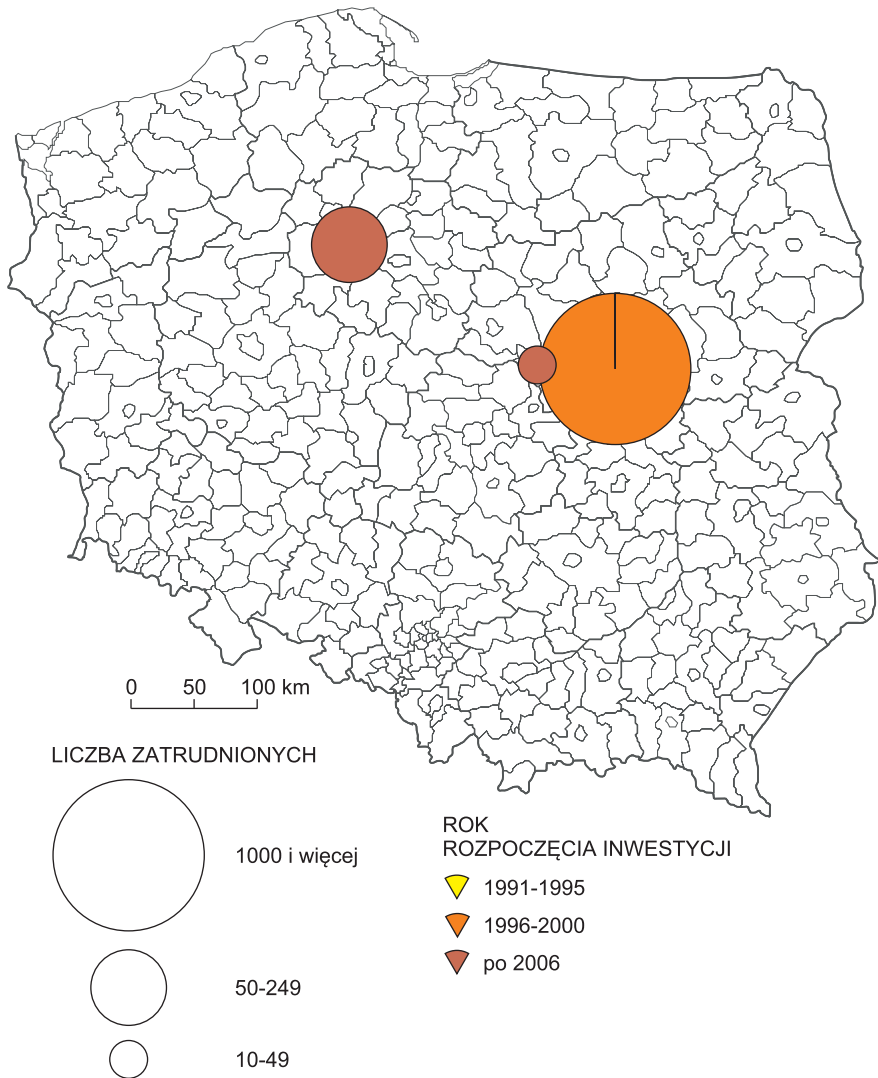


Ryc. C3. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu towarowego według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji

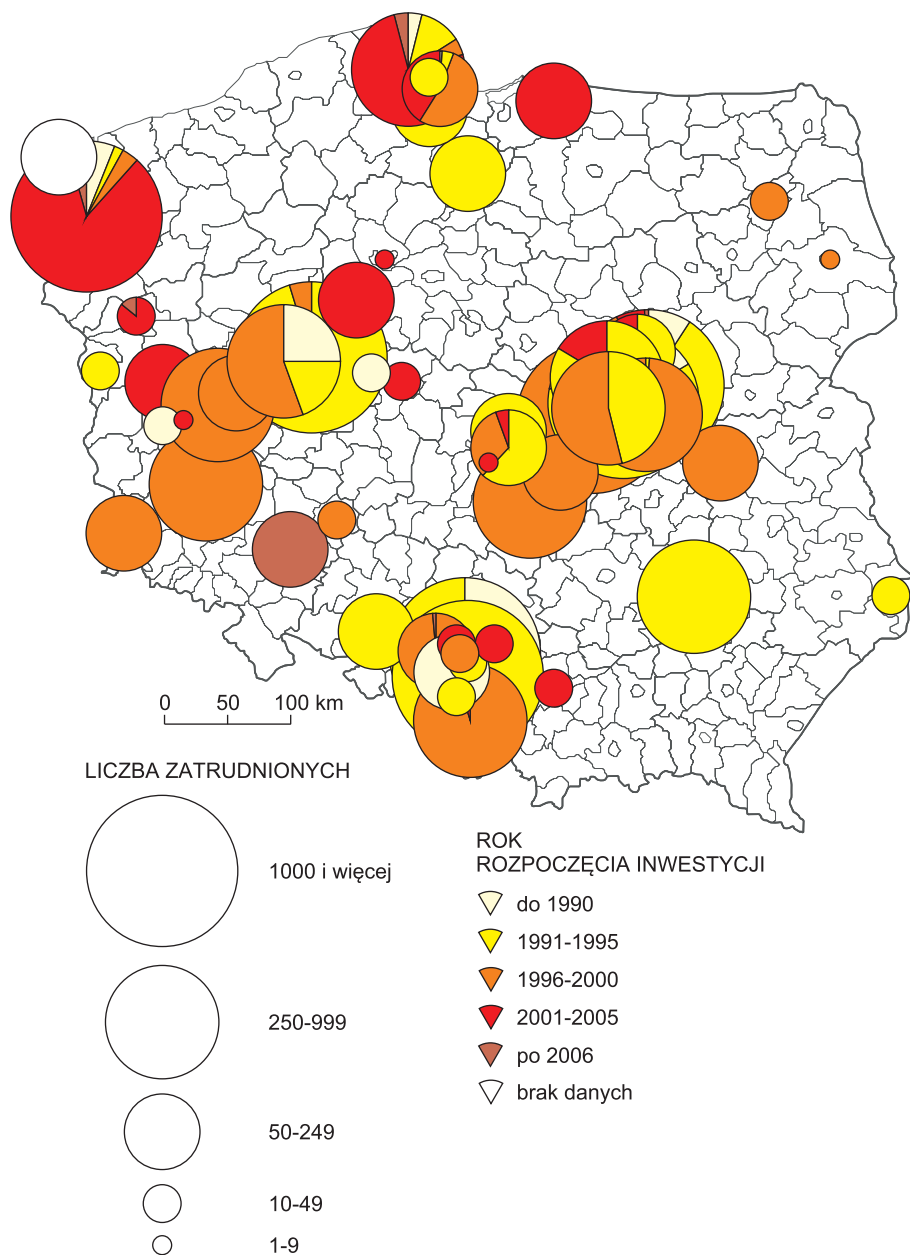


Ryc. C4. Rozmieszczenie firm żeglugi morskiej i śródlądowej według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji

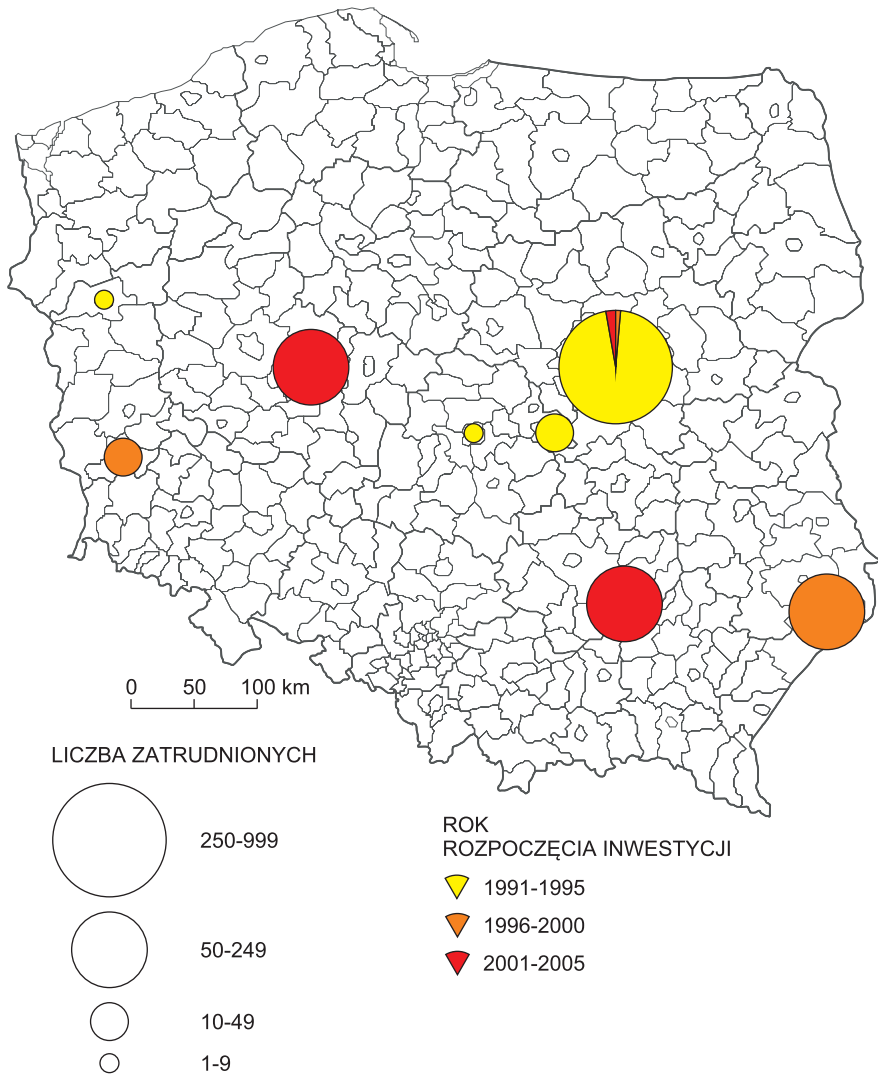




Ryc. C5. Rozmieszczenie firm transportu lotniczego i usług lotniskowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji

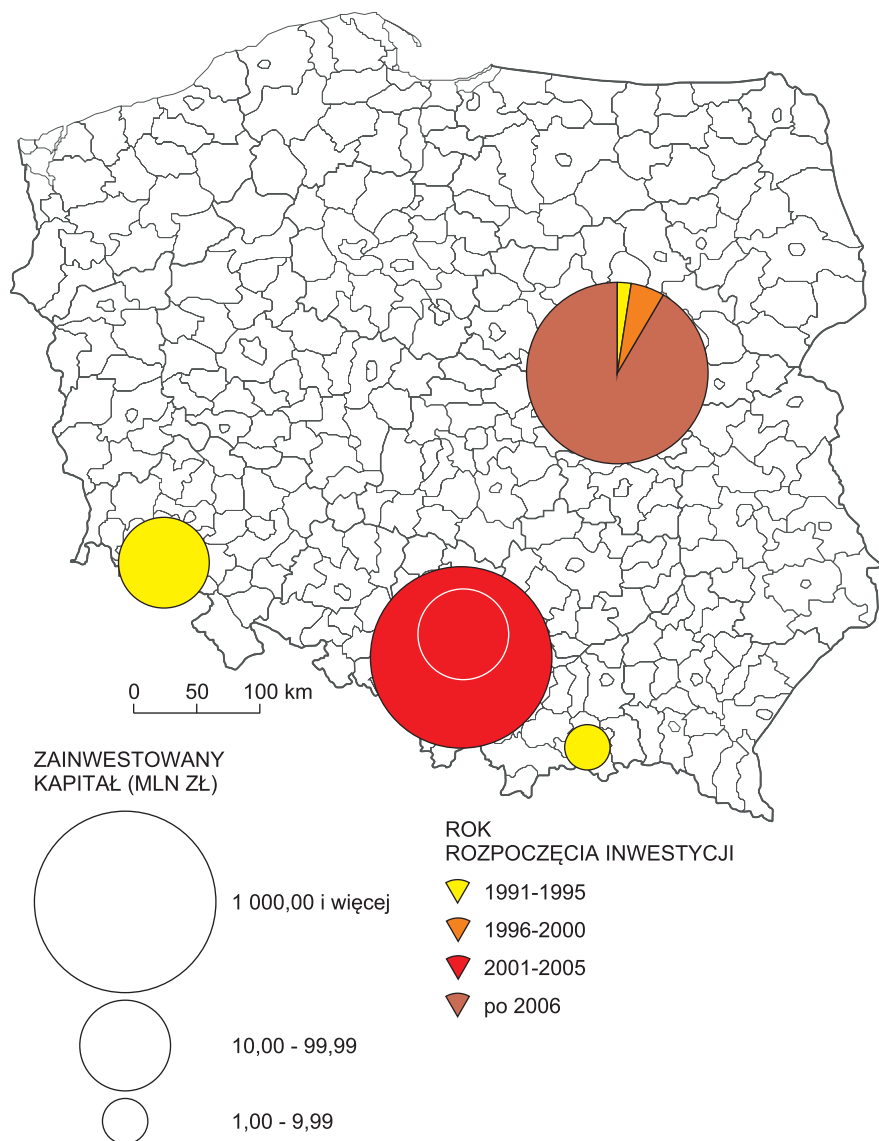


Ryc. C6. Rozmieszczenie firm przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji

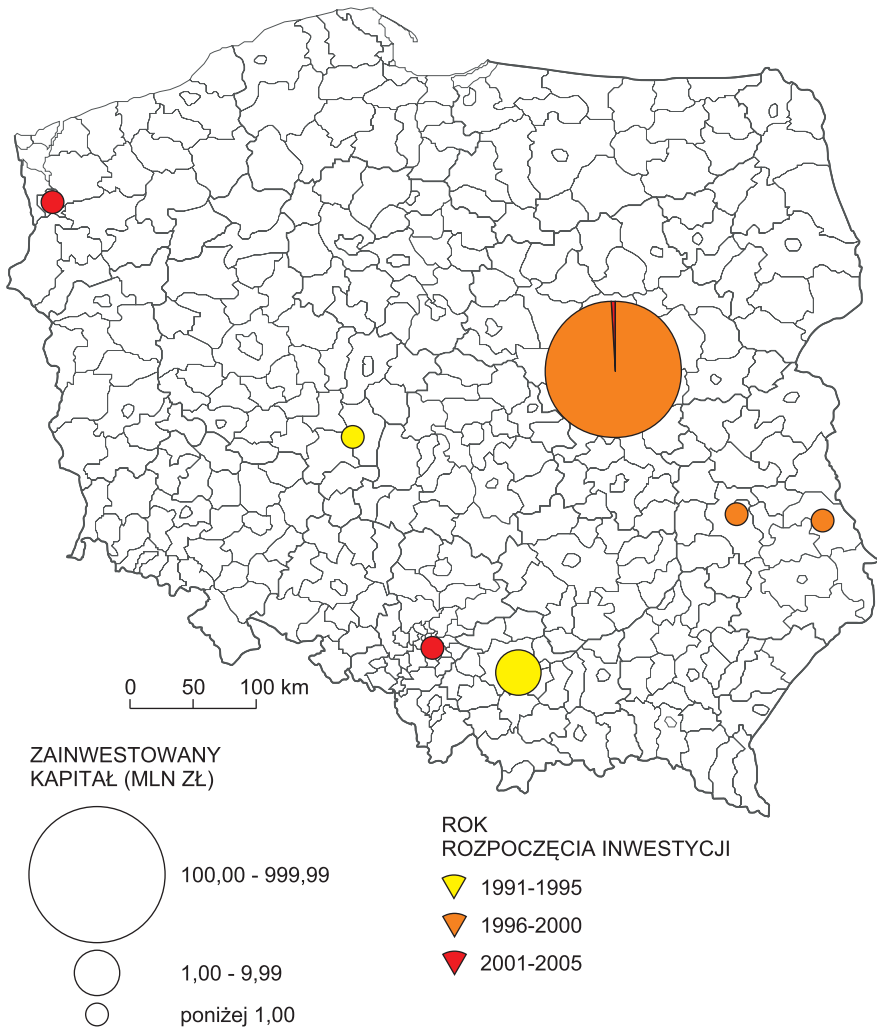


Ryc. C7. Rozmieszczenie firm działalności mieszanej i pozostałej według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji

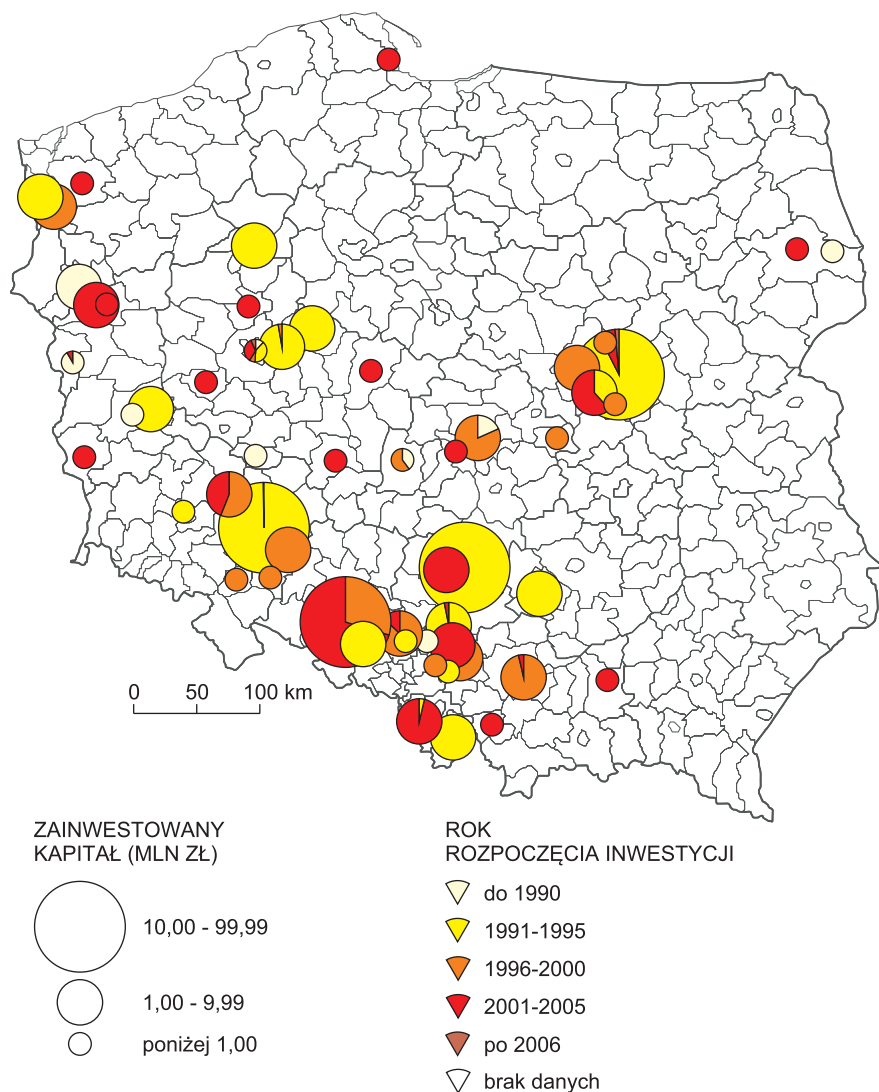
D. Rozmieszczenie firm według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji



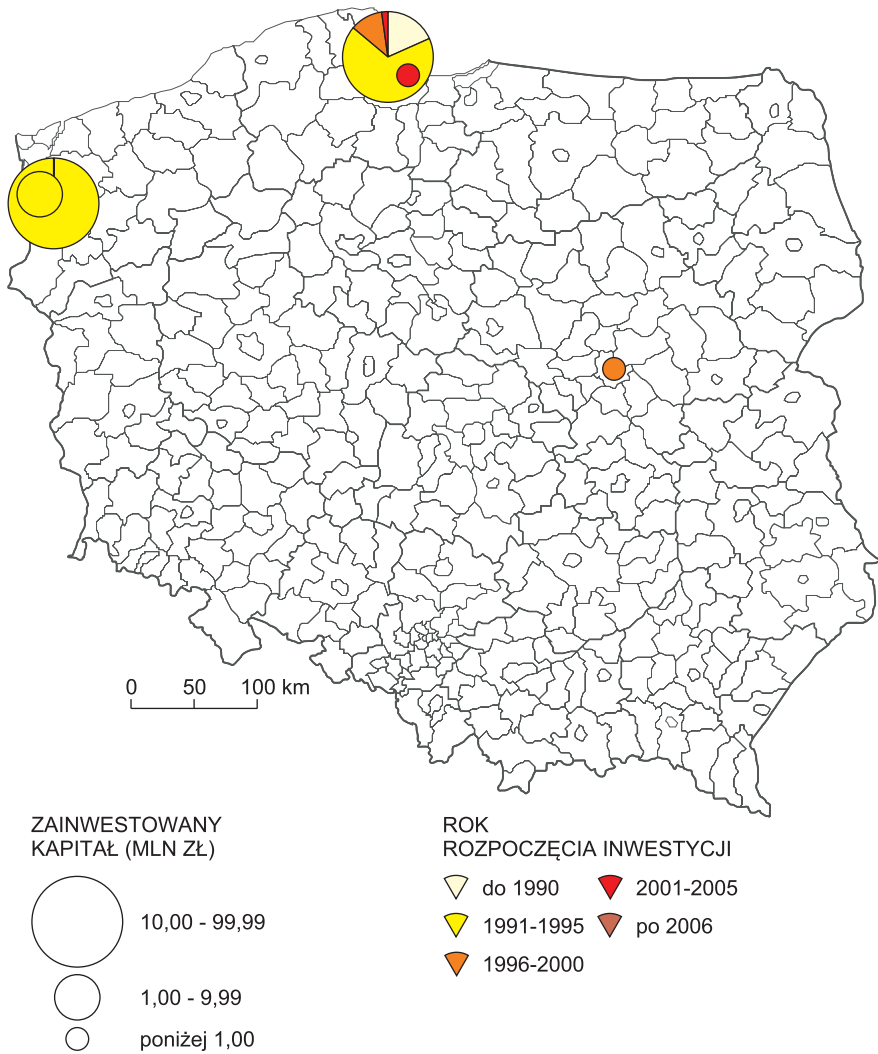
Ryc. D1. Rozmieszczenie firm transportu kolejowego według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji



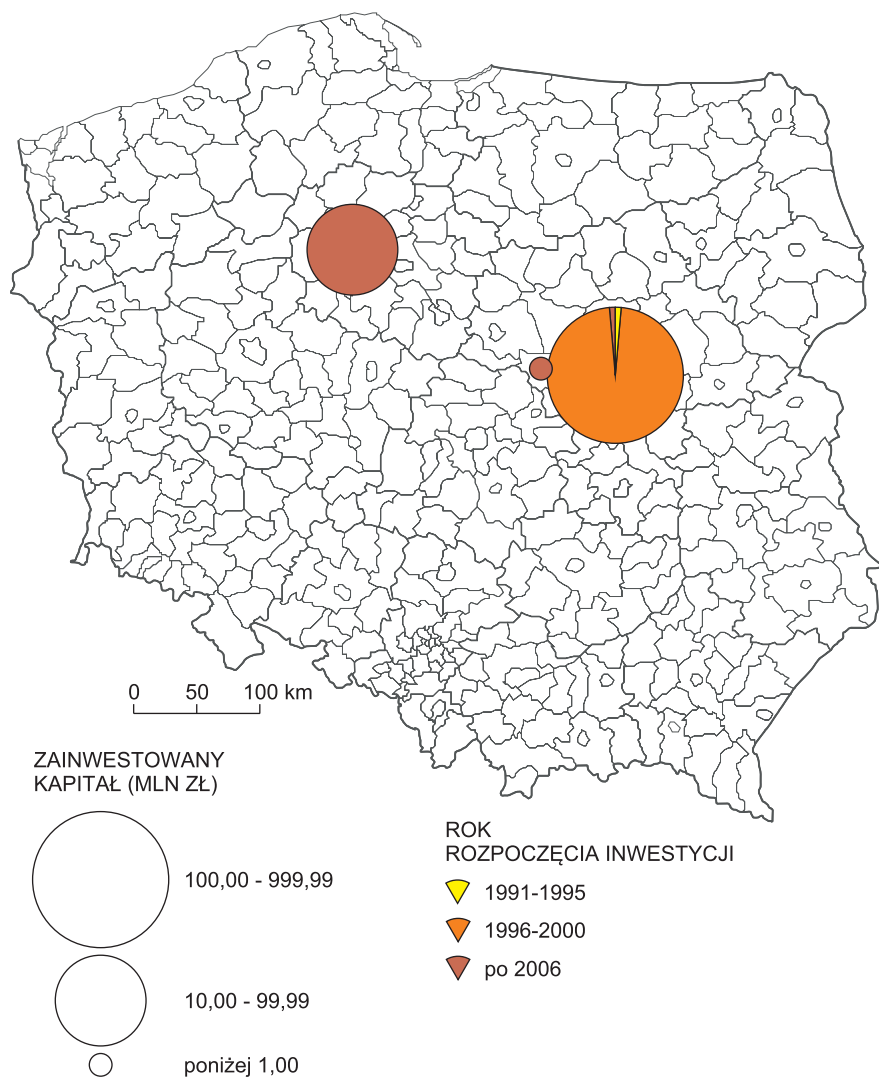
Ryc. D2. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu pasażerskiego według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji



Ryc. D3. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu towarowego według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji

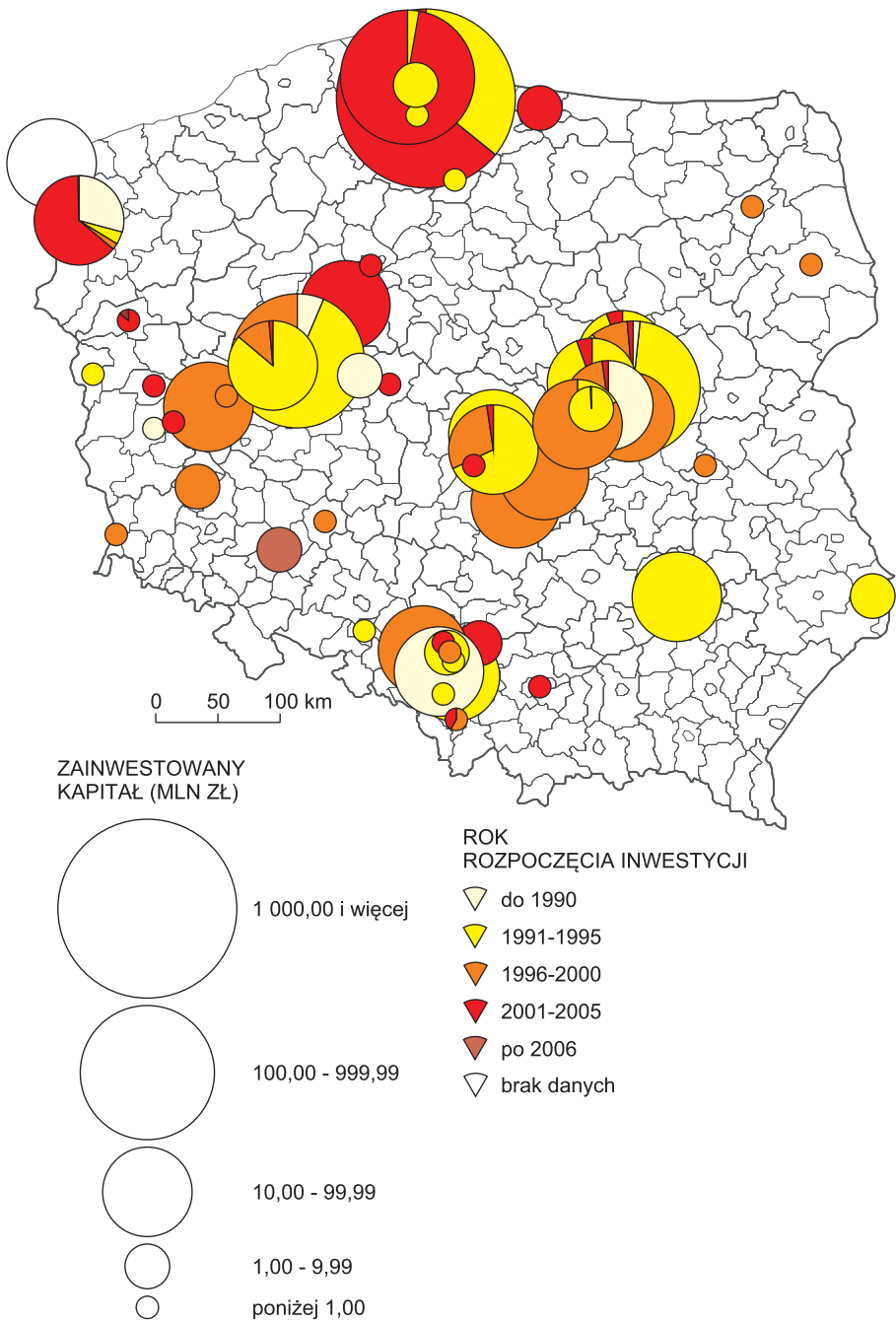


Ryc. D4. Rozmieszczenie firm żeglugi morskiej i śródlądowej według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji

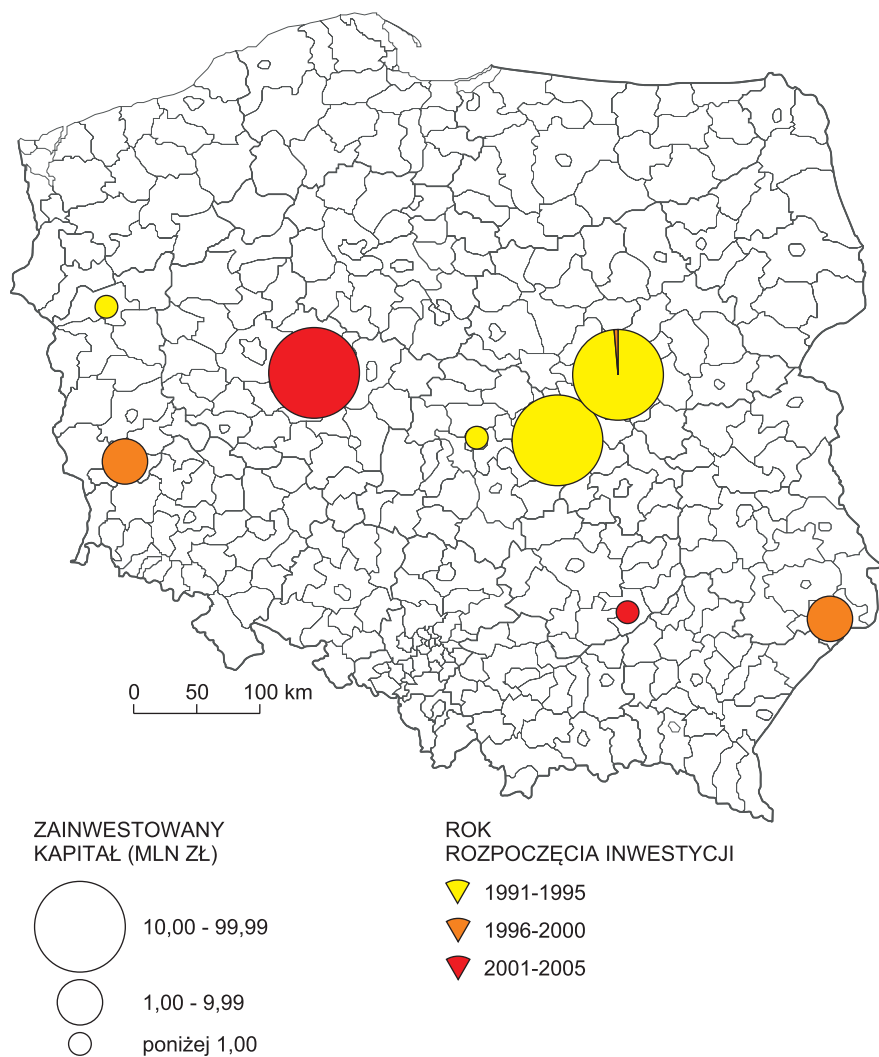


Ryc. D5. Rozmieszczenie firm transportu lotniczego i usług lotniskowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji



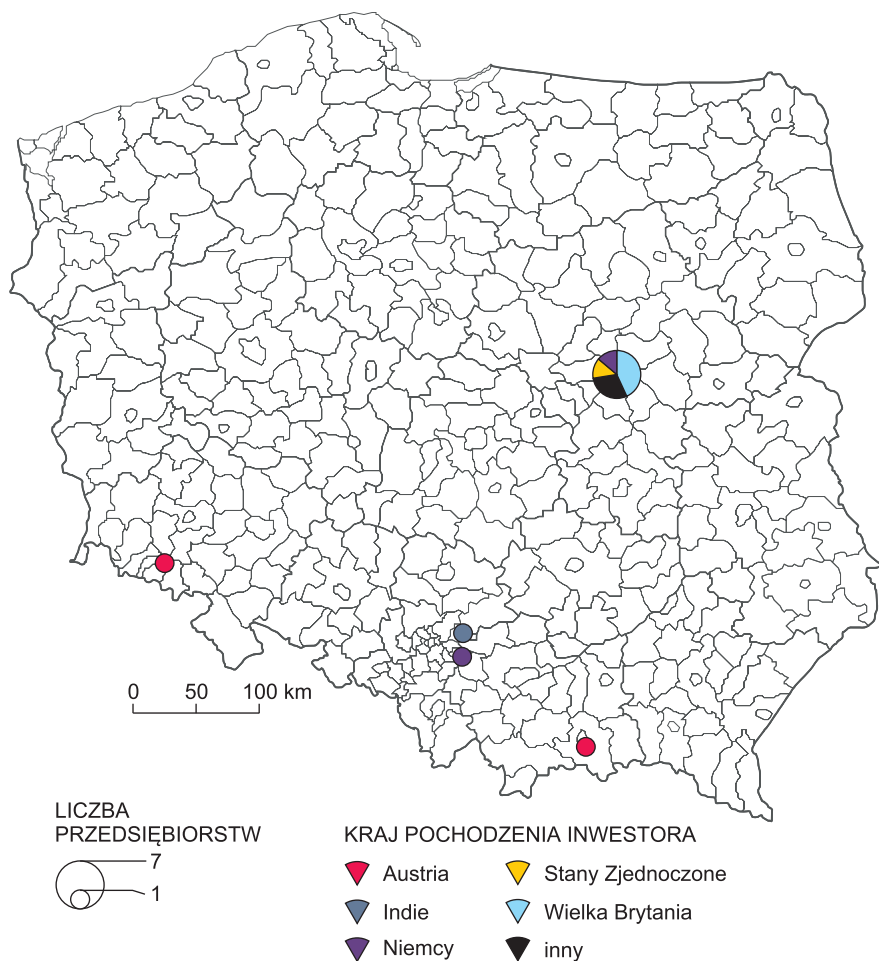


Ryc. D6. Rozmieszczenie firm przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji

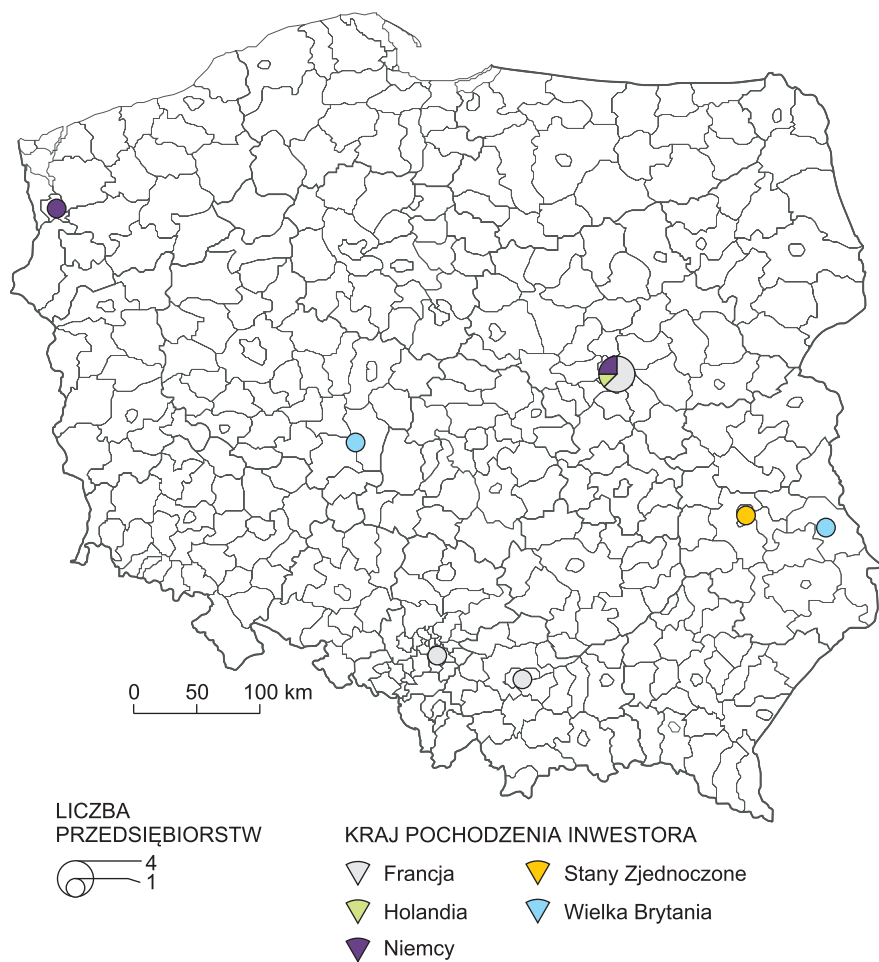


Ryc. D7. Rozmieszczenie firm działalności mieszanej i pozostałej według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji

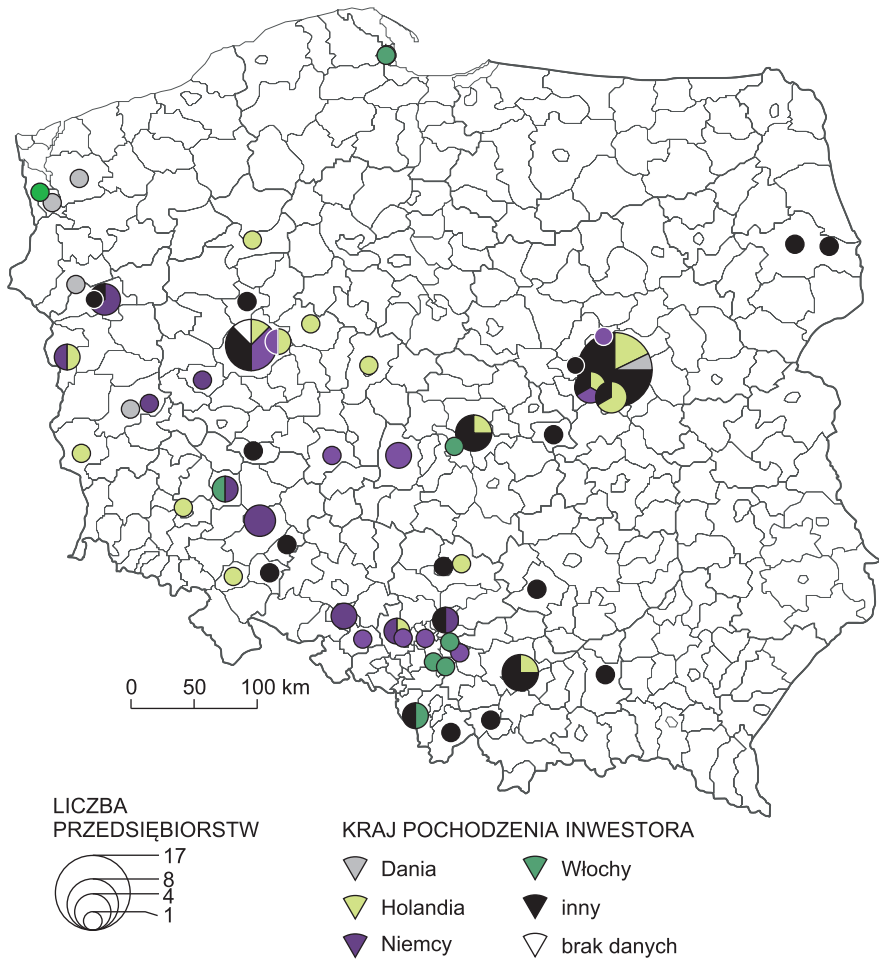
# E. Rozmieszczenie firm według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora



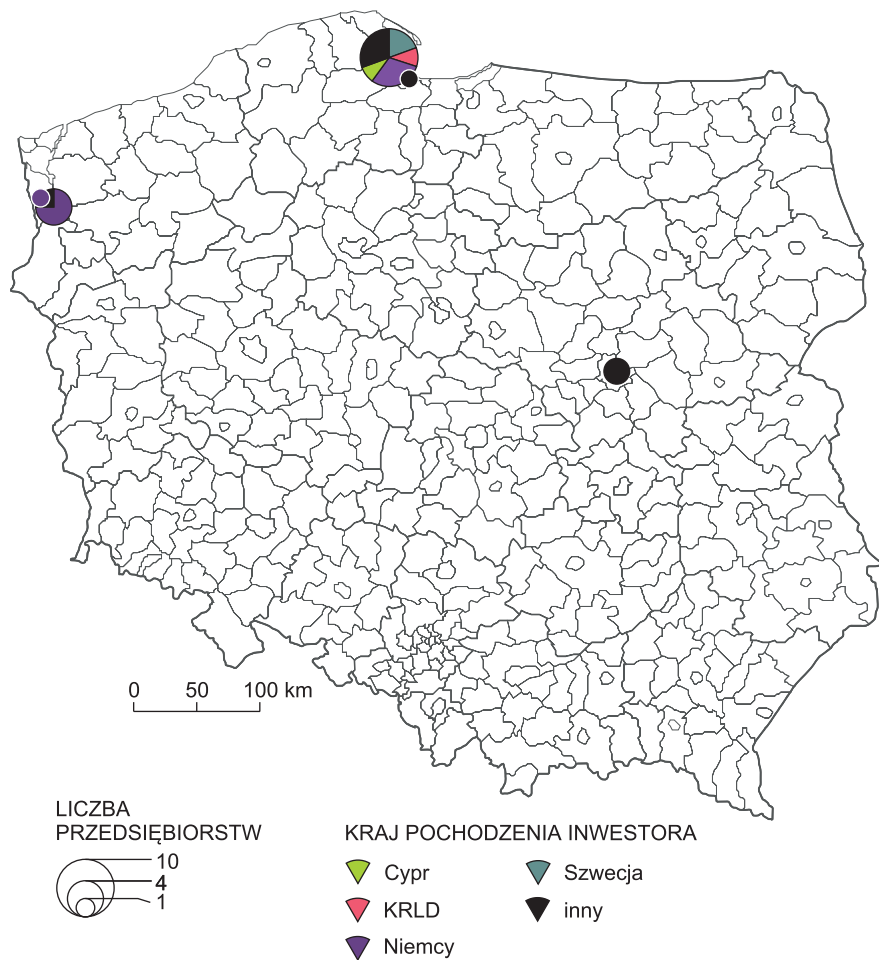
Ryc. E1. Rozmieszczenie firm transportu kolejowego według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora



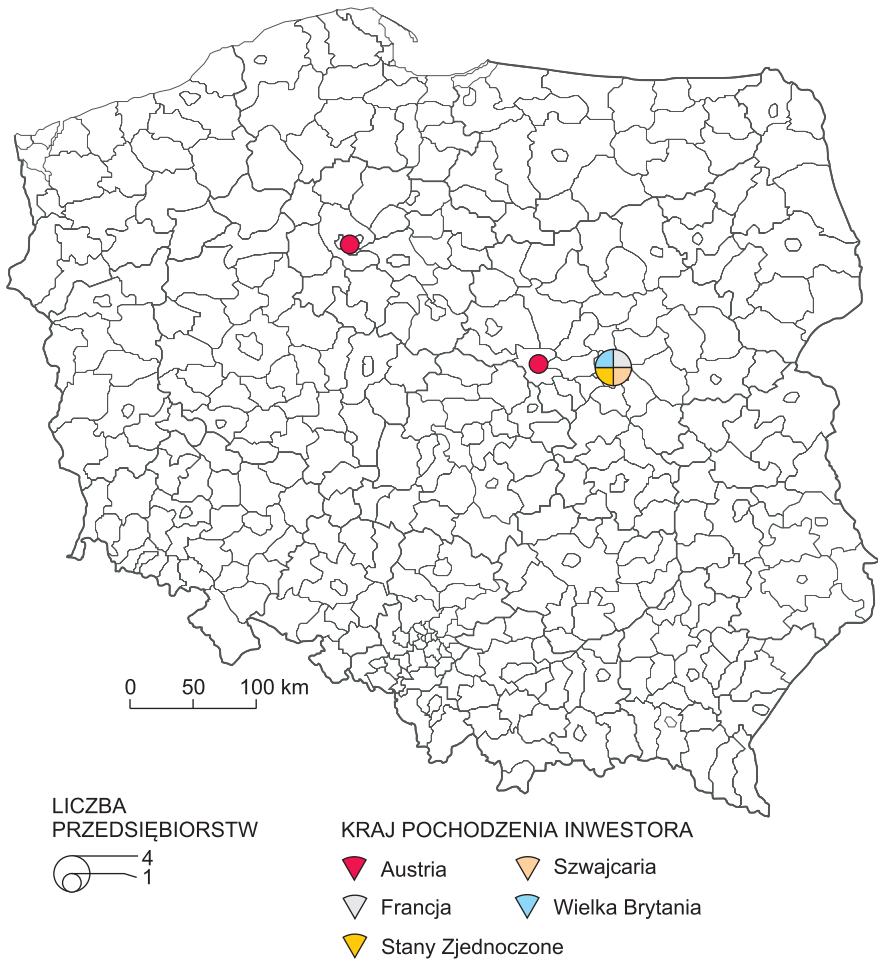
Ryc. E2. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu pasażerskiego według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora



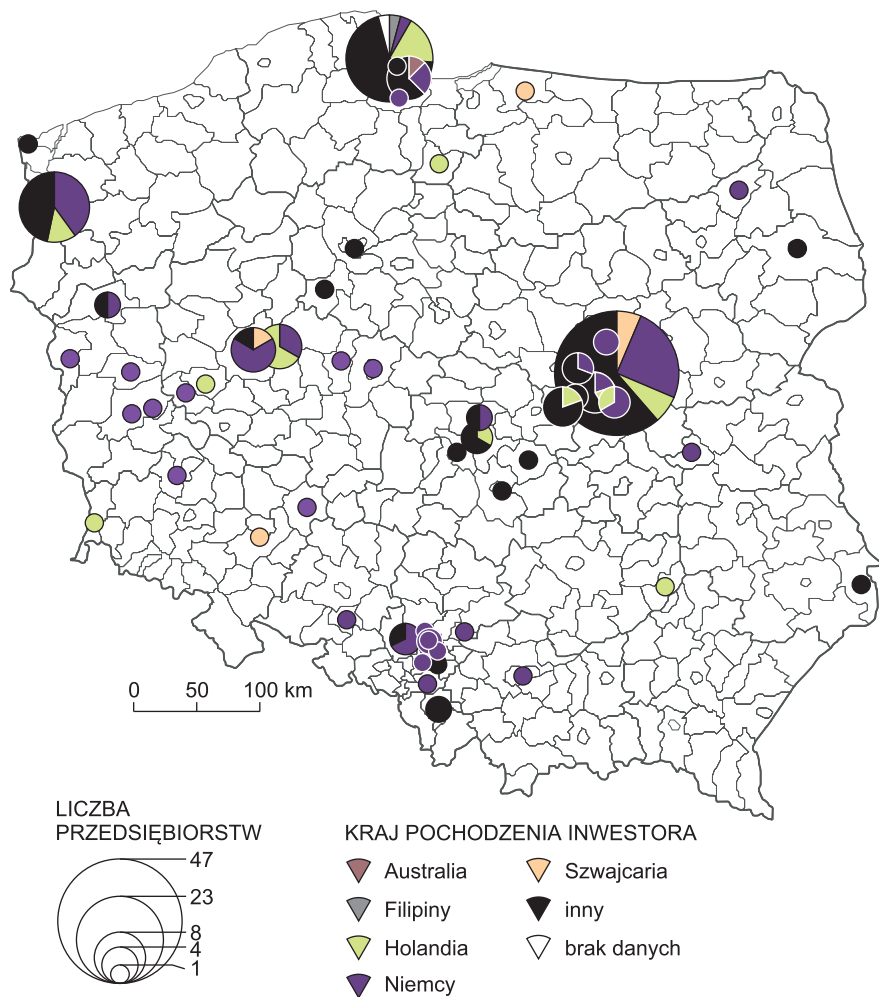
Ryc. E3. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu towarowego według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora



Ryc. E4. Rozmieszczenie firm żeglugi morskiej i śródlądowej według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora

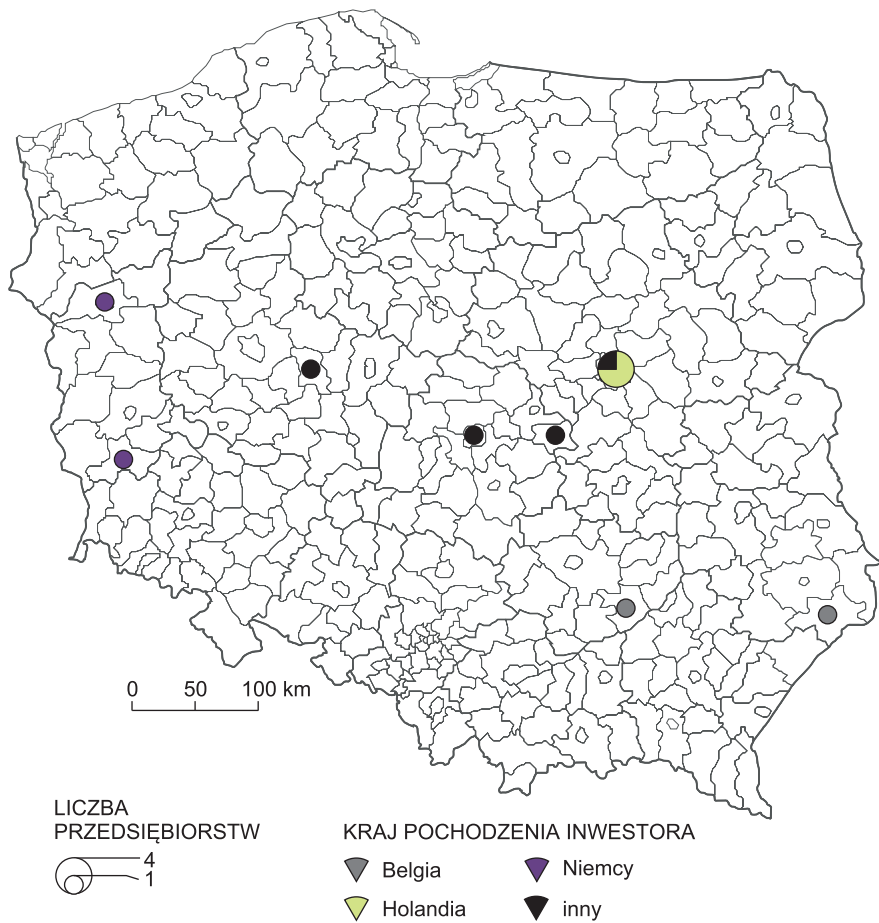


Ryc. E5. Rozmieszczenie firm transportu lotniczego i usług lotniskowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora



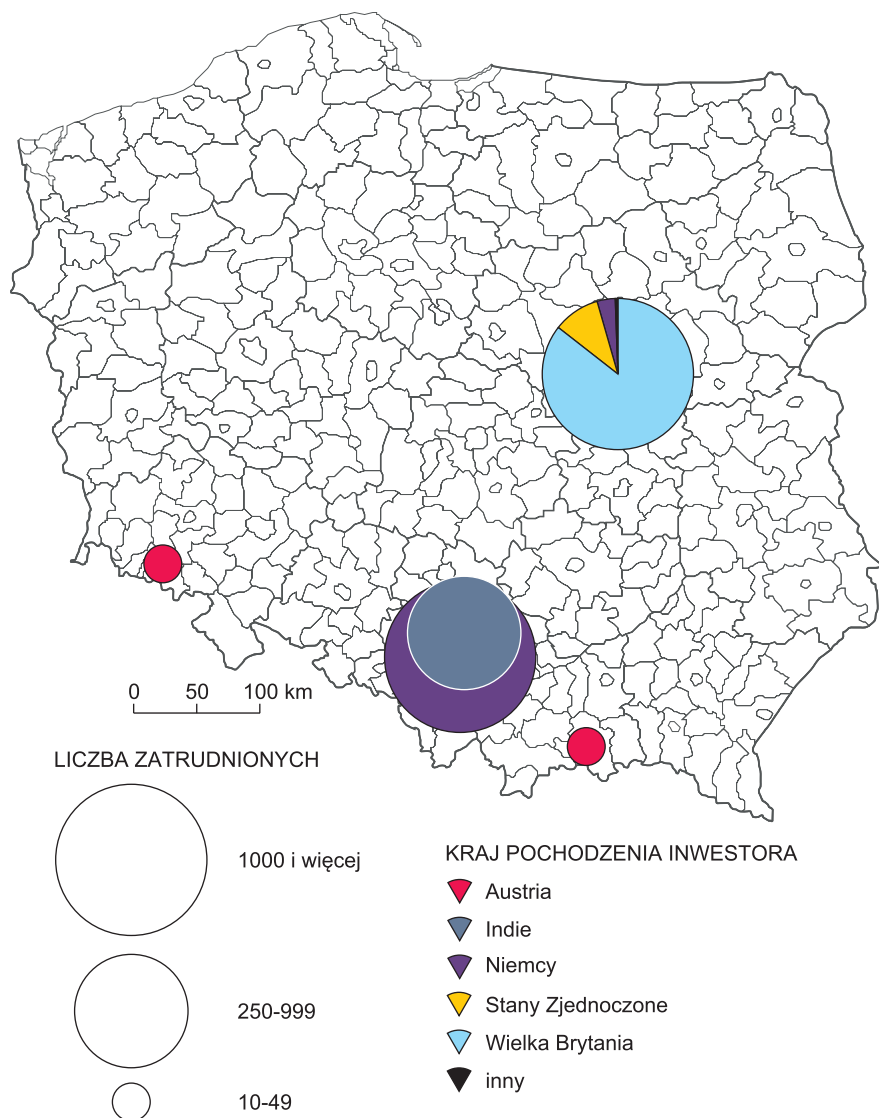
Ryc. E6. Rozmieszczenie firm przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora



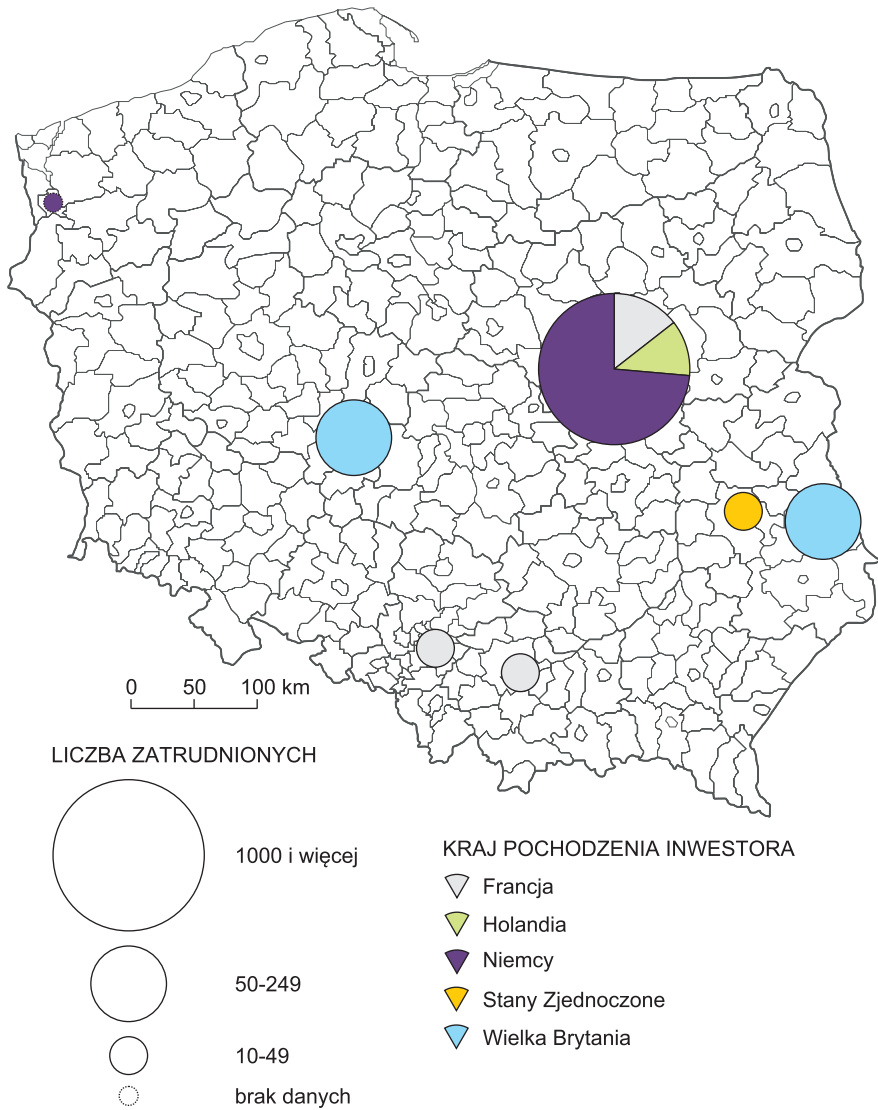


Ryc. E7. Rozmieszczenie firm działalności mieszanej i pozostałej według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora

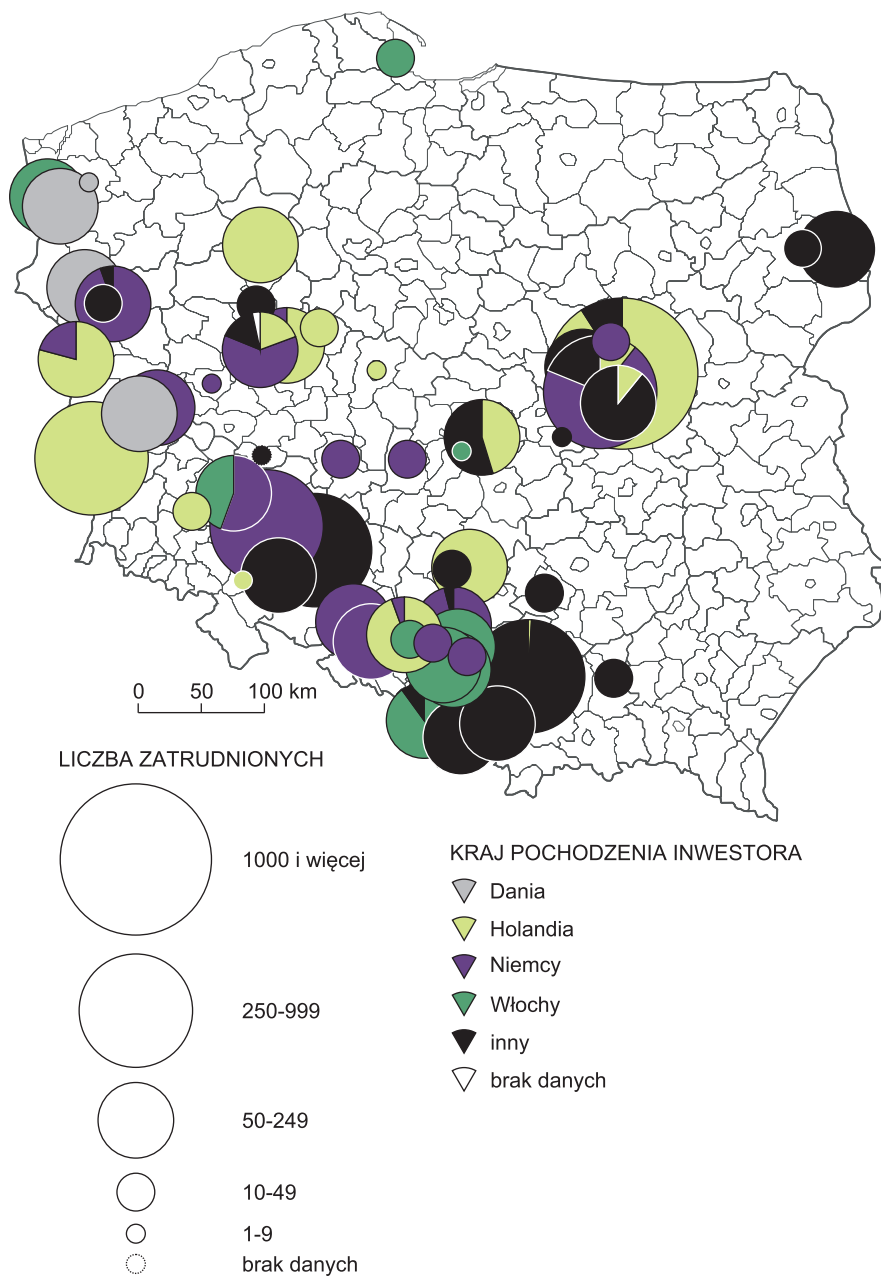
## F. Rozmieszczenie firm według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora



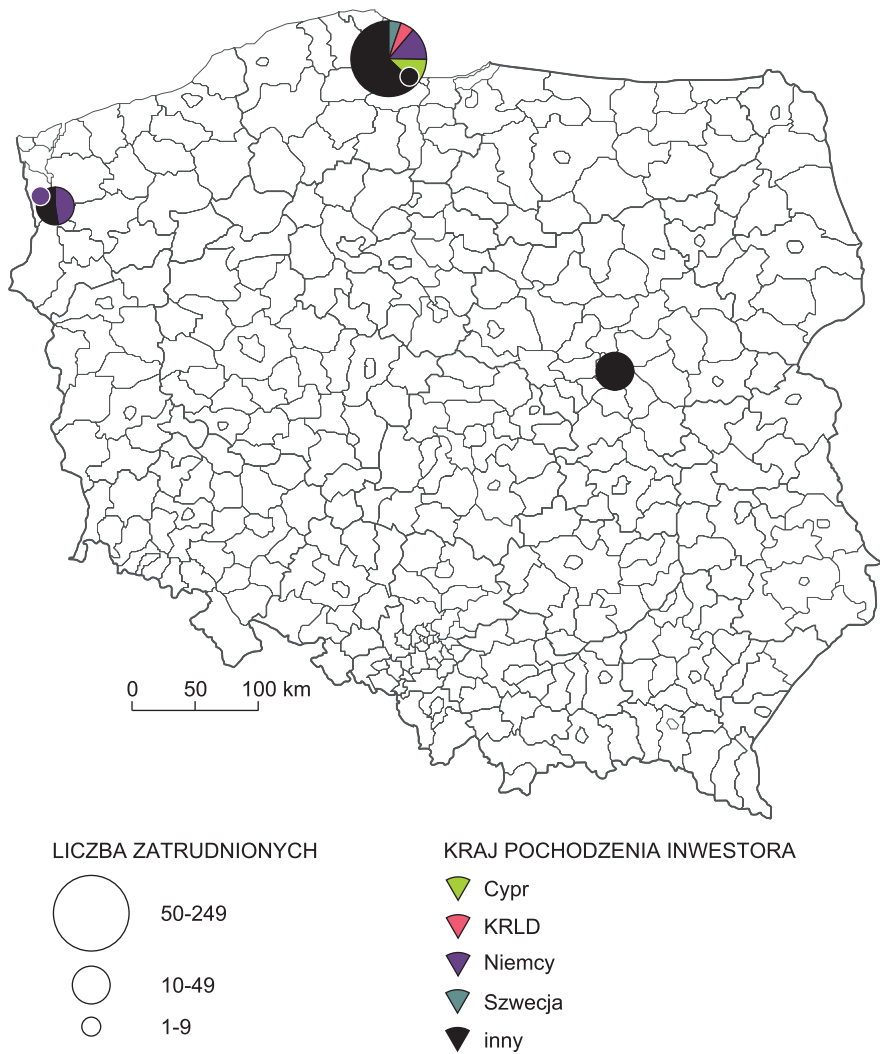
Ryc. F1. Rozmieszczenie firm transportu kolejowego według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora



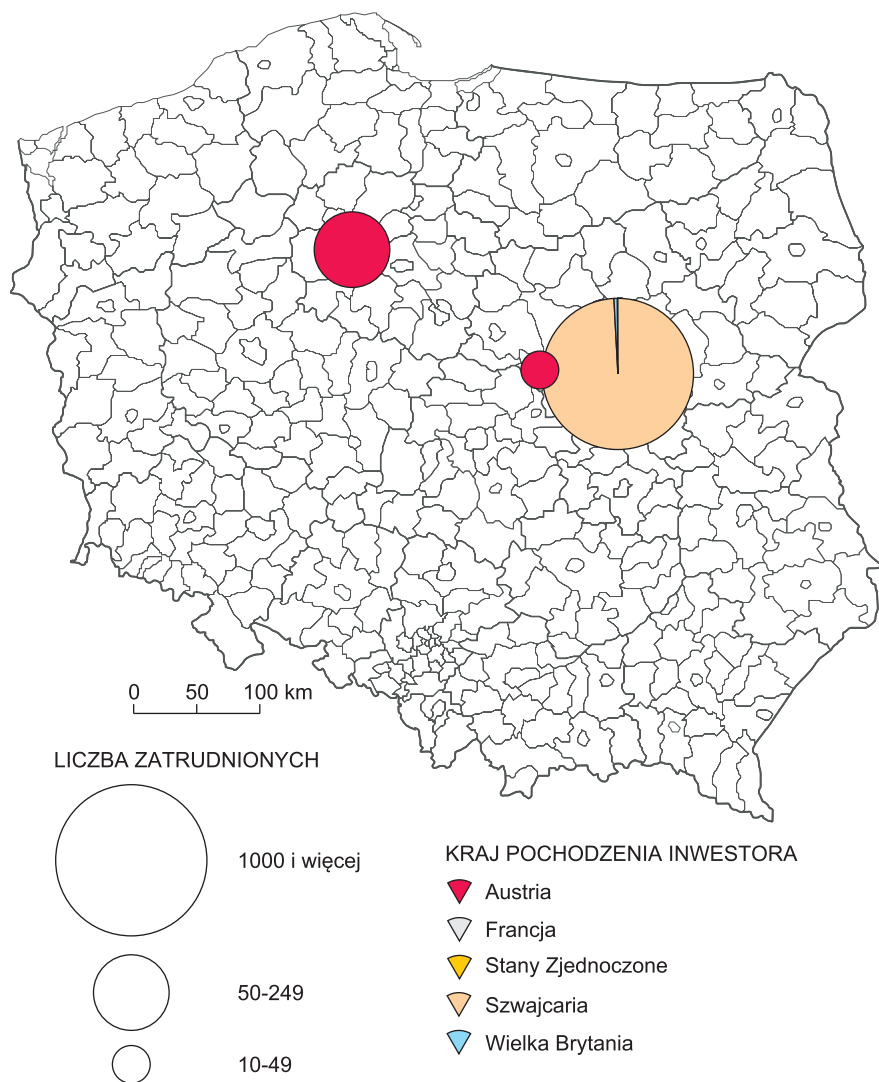
Ryc. F2. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu pasażerskiego według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora



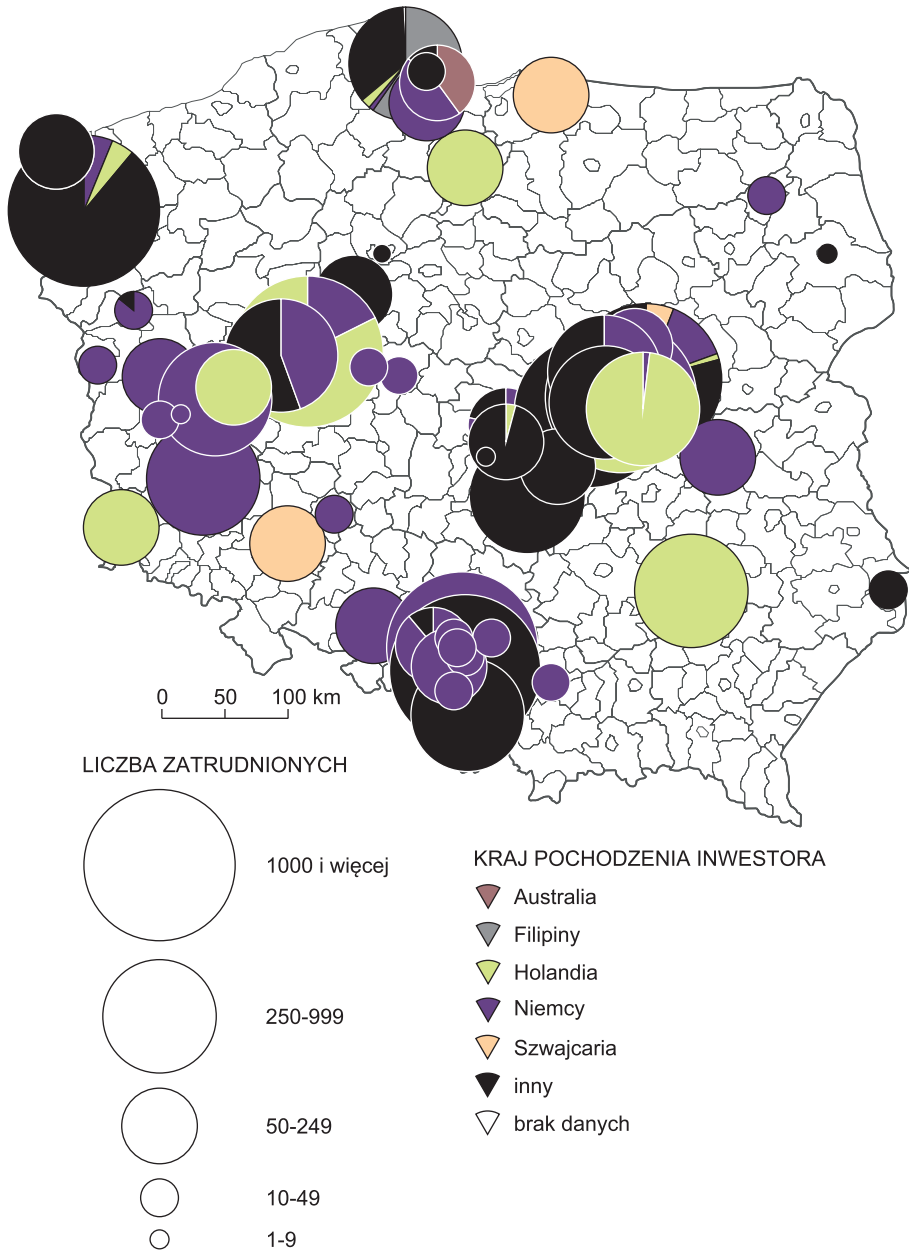
Ryc. F3. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu towarowego według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora



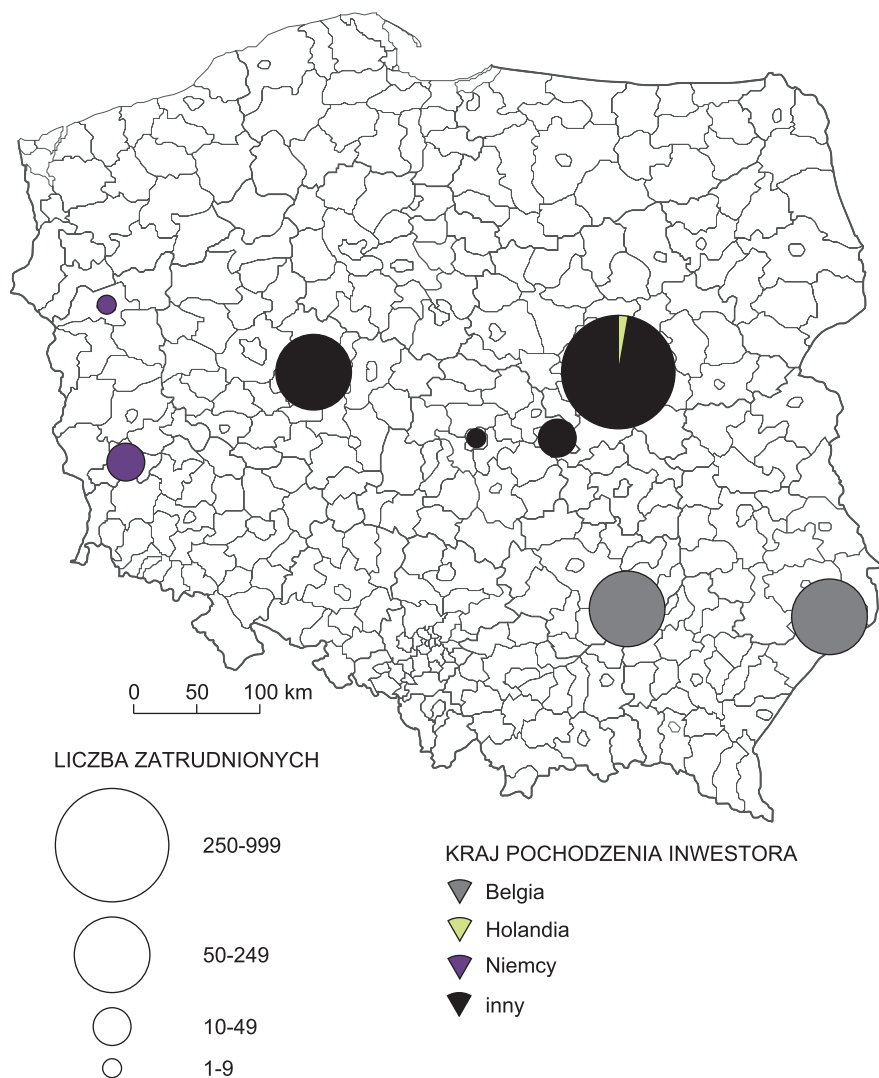
Ryc. F4. Rozmieszczenie firm żeglugi morskiej i śródlądowej według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora



Ryc. F5. Rozmieszczenie firm transportu lotniczego i usług lotniskowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora



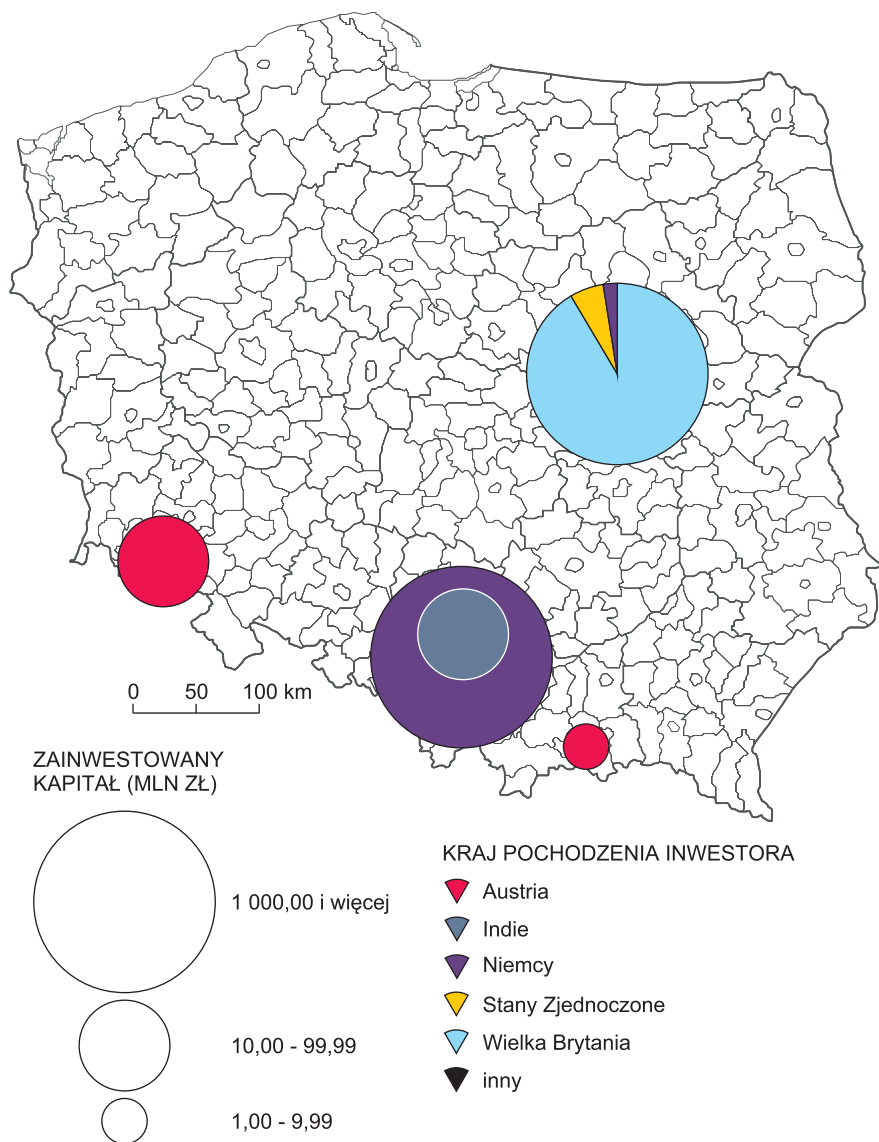
Ryc. F6. Rozmieszczenie firm przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora



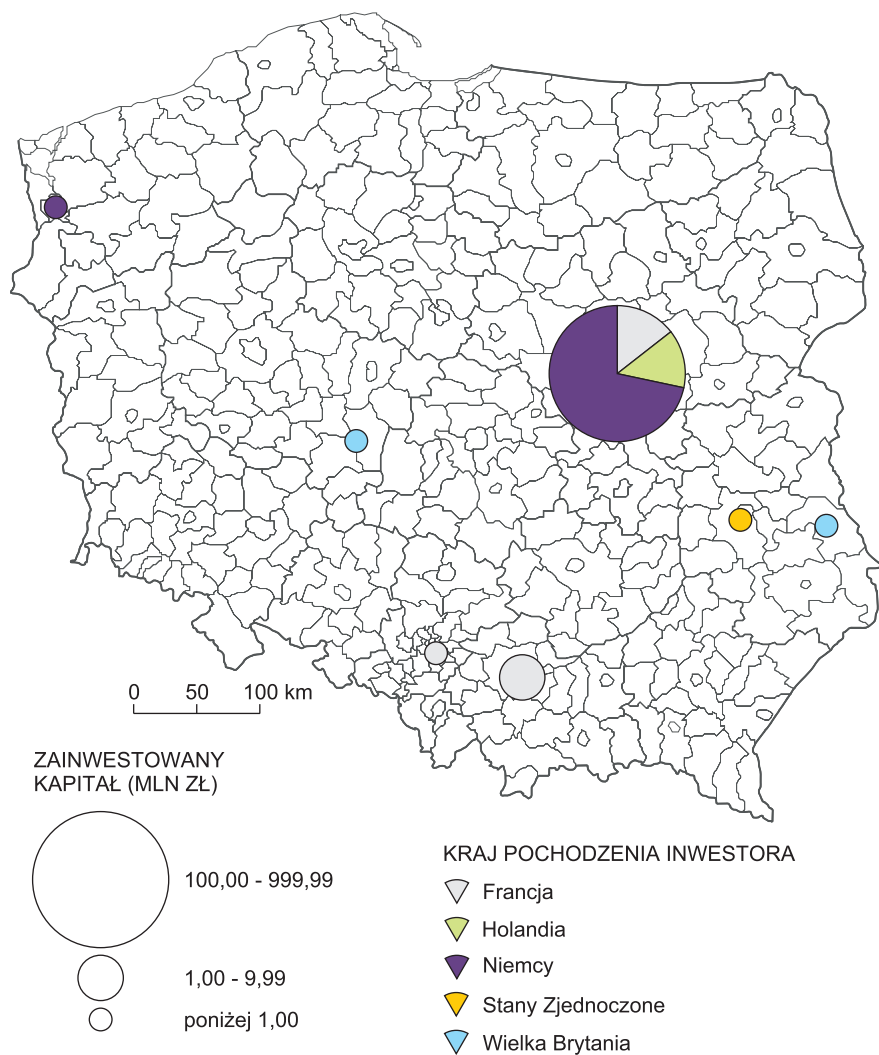
Ryc. F7. Rozmieszczenie firm działalności mieszanej i pozostałej według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora



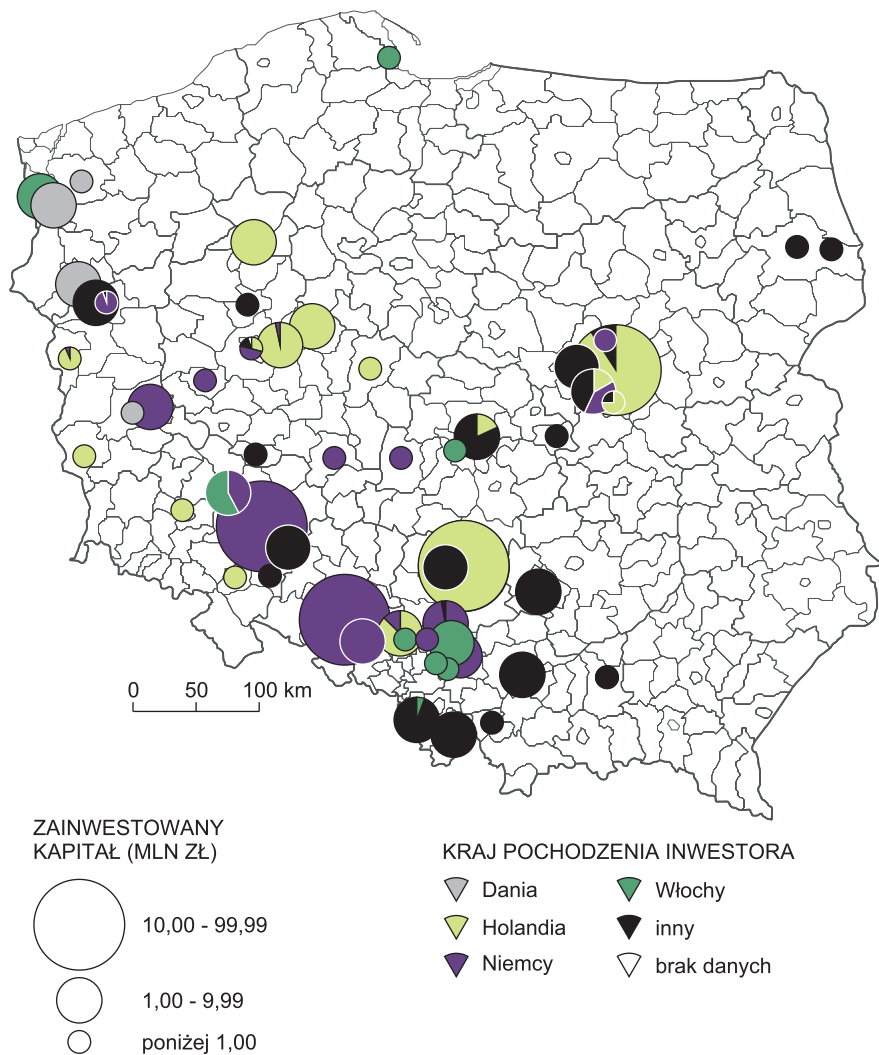
G. Rozmieszczenie firm według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora



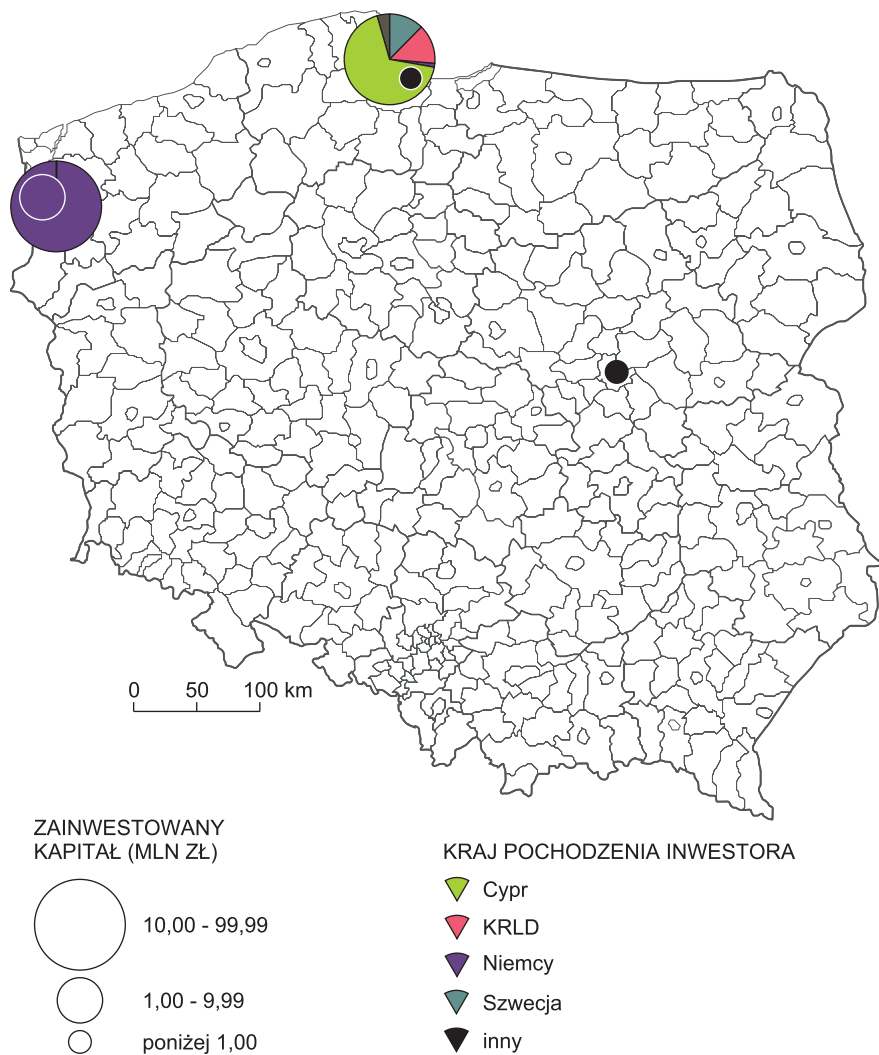
Ryc. G1. Rozmieszczenie firm transportu kolejowego według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora



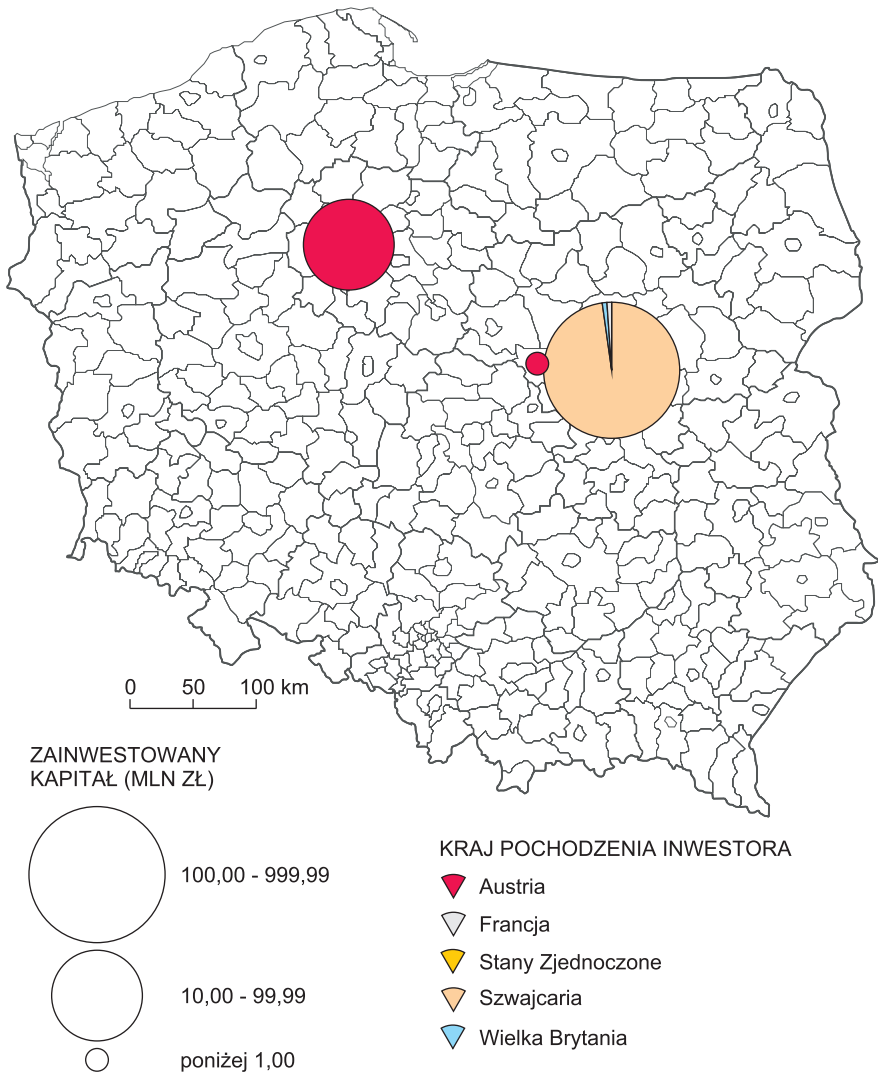
Ryc. G2. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu pasażerskiego według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora



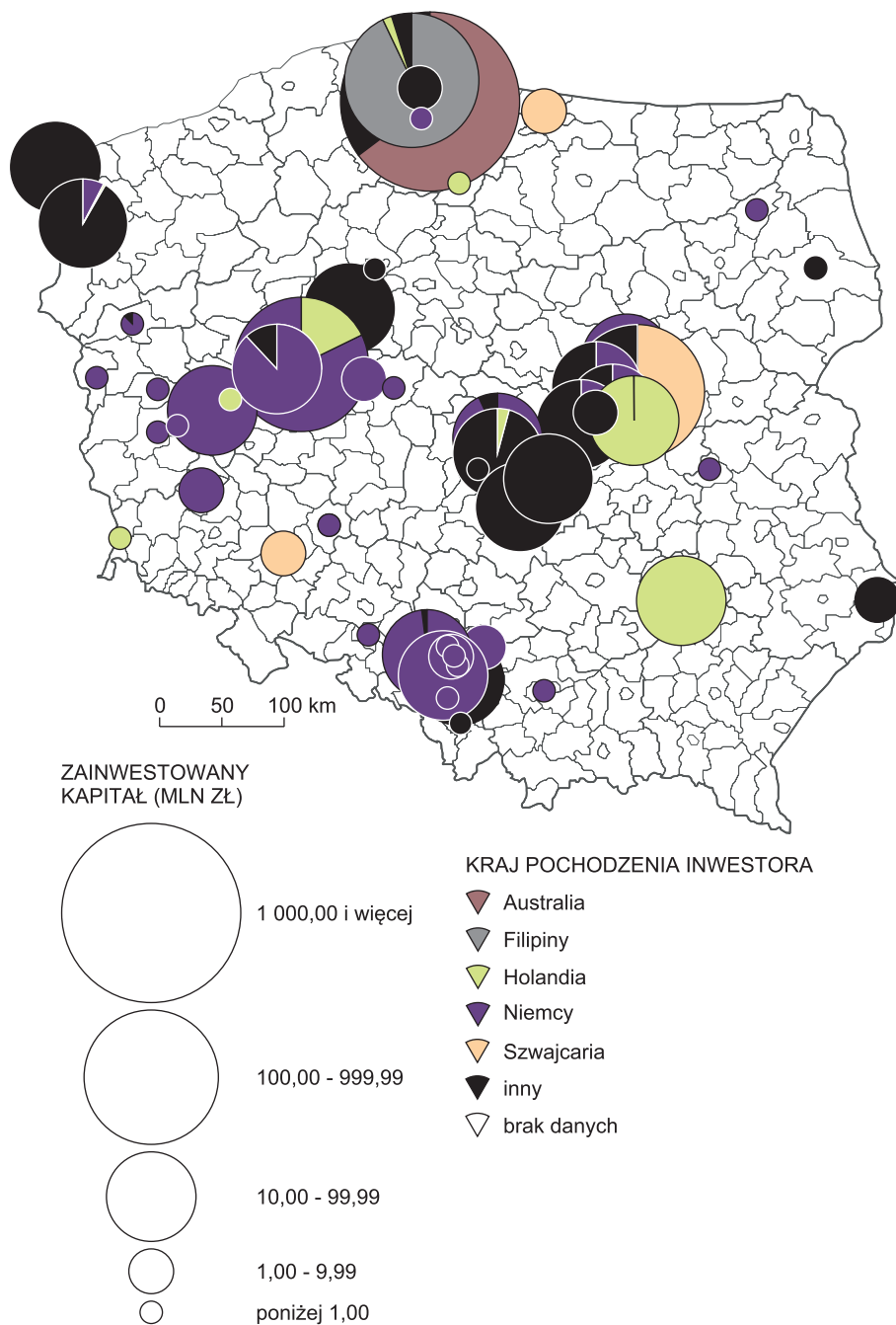
Ryc. G3. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu towarowego według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora



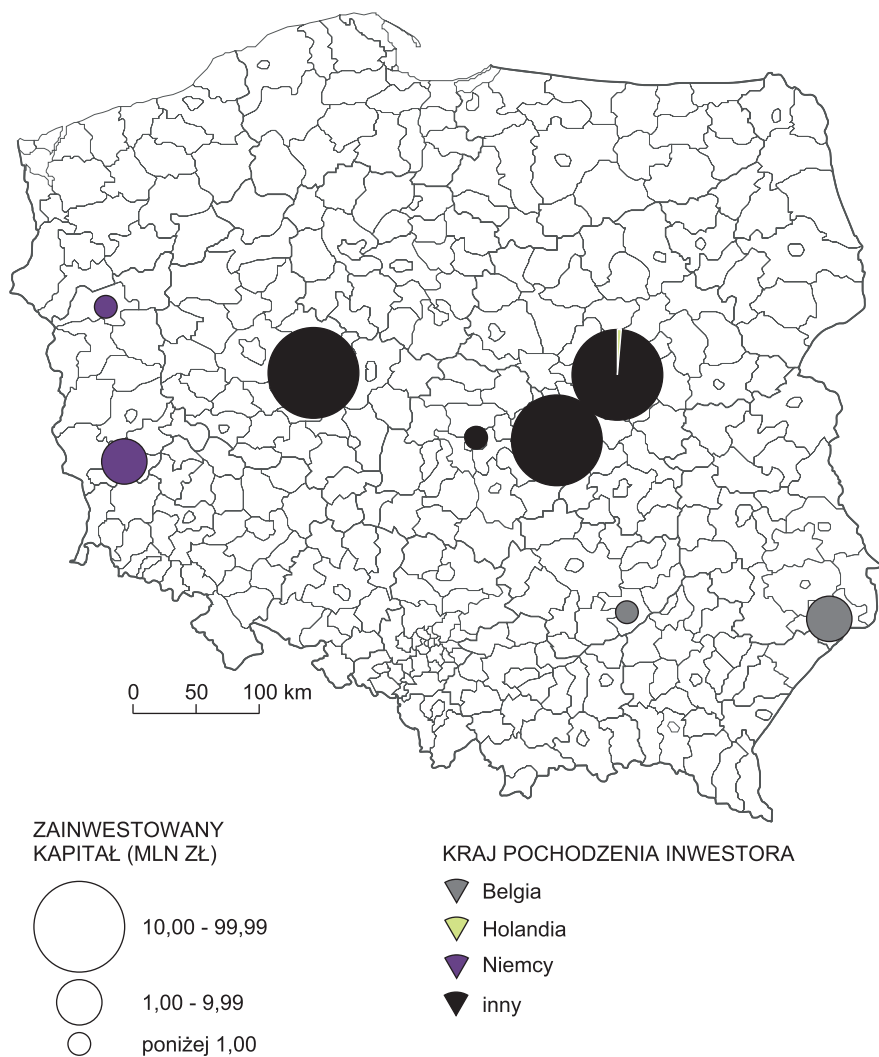
Ryc. G4. Rozmieszczenie firm żeglugi morskiej i śródlądowej według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora



Ryc. G5. Rozmieszczenie firm transportu lotniczego i usług lotniskowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora



Ryc. G6. Rozmieszczenie firm przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora



Ryc. G7. Rozmieszczenie firm działalności mieszanej i pozostałej według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora

# FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN THE POLISH TRANSPORT SECTOR

## [Summary]

---

The subject of this book is foreign direct investment (FDI) in the Polish transport sector, in carriage activity, as well as the creation of transport infrastructure. There are three main purposes of the work: (1) better understanding as regards location and a determining of regularities in the distribution, structure and interconnections of enterprises and branches of transport companies with foreign capital invested in Poland after 1990; (2) presentation of conditions under which foreign capital has flowed into the Polish transport sector (with particular reference to location factors as regards greenfield investments); and (3) determination and evaluation of local and regional consequences of foreign transport investments, including for transport itself.

The three principal measures used in this book are: (1) number of enterprises (in some cases also affiliates, branches, or subsidiaries) as of the end of 2008; (2) number of employees in enterprises (sometimes divided into subsidiaries) in 2008; and (3) cumulated value for FDI in contemporarily-existing enterprises up to the end of 2008. Particular reference is given to the spatial aspect of FDI, including location factors, above all as regards greenfield investments.

FDI is understood to comprise investments capable of leading to permanent profitability on the part of a foreign company, thanks to an effective impact on decisions taken as regards the local firm. In the book, we have accepted a modified version of the definition from the National Bank of Poland, in line with which those in receipt of foreign direct investment are companies under commercial law in which foreign direct investors own 10 per cent or more of basic capital, and if this share is smaller, then the total value of foreign capital invested should be no less than 100,000 zloties. The latter situation is very rare – applying in just a few cases (e.g. Naftoport in Gdańsk and the Cable Car – Jaworzyna Krynicka). While in line with the definition from the National Bank of Poland the two conditions are treated jointly, under the approach taken by the authors the total value of basic capital is taken into account only where the share accounted for by the foreign investor does not exceed 10%.

By reference to a variety of sources, the authors have created a database of 377 enterprises with foreign capital invested in Polish transport, including 330 independent and 47 dependent firms (affiliates, branches and subsidiaries). Total



employment was 50,156 people (as of 2008). Foreign-capital enterprises are active in all modes, i.e. rail transport (30), passenger road transport (23), freight road transport (101), maritime and inland shipping (19), air transport and airport services (9), cargo throughput, logistics, forwarding and storage (184), and mixed and remaining activities (11).

According to the author's calculations, the total amount of foreign capital invested is around 6,425,900,000 zloties (as of the end of 2008). The above amount does not embrace enterprises which were the property of foreign capital in past but have been sold to Polish entrepreneurs or have passed into liquidation (closed down) before 2008. 99.4% of the above sum represented input from the 140 largest investors, each of which has invested at least a million zloties, the latter including nine trans-national corporations of European or even global reach (which have each invested more than 100M zloties). The majority of the foreign capital (54.5%) has been invested in takeover of existing enterprises (so called brownfield investments). This leaves 30.7% for greenfield investments, as well as 14.8% of investments whose status is unclear. It is in fact probable that the majority of the remaining investments are of a mixed nature, being partly greenfield and partly brownfield. There are great differences among the various types of transport activity, however.

In rail transport and in passenger road transport, absolute majorities of foreign capital (93.7 and 98.7% respectively) have been located in brownfield investments, such as the takeovers of CTL Logistics, PCC Rail, or PKS (national road carrier companies). A quite different situation applies in freight road transport, in which almost a half (48.4%) of the capital inputs have been into greenfield investments (via firms such as H.Z. Transport Poland, Verhoeven Polen, Paul Schockemöhle Logistics Polska, Intertransports-Centre-Polska, Samat Polska, Fast Logistics, Tematrans Poland). In maritime and inland shipping, 54.4% of inputs have been allocated to three greenfield enterprises: Odra Lloyd, Wilhemsen Ship Service and Chopol (Korean-Polish Shipping Company, a joint venture). In air transport and airport services, 98.5% of invested capital has been spent on brownfield investments, first of all purchase of shares in LOT Polish Airlines and its affiliates, and more recent investments by Meinl Airports International in Bydgoszcz and Sochaczew Airports. Since cargo throughput, logistics, forwarding and storage have been very much neglected activities in Poland until recently, a clear majority (58.5%) of investments are greenfield, this combining with dynamic development of national and regional logistic and distribution centres, the creation of new storage capacity, and the construction of new supra- and infrastructural investments. The largest newly-founded firms include: the Deepwater Container Terminal Gdańsk, M&M (Militzer & Münch) Polska, Schrader Internationale Logistic, Nijman/Zeetank International Transport, Müller – die lila Logistik Polska and many others. A similarly wide range of activities is represented by brownfield investments in this sector: the Baltic Container Terminal in Gdynia, Euro-Terminal in Świnoujście, ARS Altman Polska, DSV Road, etc. Among the 11 enterprises in mixed and remaining activities, the largest is EuRoPol GAZ (Transit (Gas)Pipeline System). Thus, newly-founded enterprises are created in less-developed and/or very neglected transport modes (such as cargo throughput,

logistics, or inland shipping), or in modes (such as road transport) that have in the main been affected very markedly by systemic transformation.

The following generalizations and regularities can be derived from the analysis carried out by the authors:

1. The motives underpinning a widening of economic activity beyond country of origin of the investor are such that investments in the Polish transport sector are in their majority demand-orientated, i.e. carried out to achieve the sale of services on the Polish market, or those of neighbouring countries. This is confirmed in other research, though not confined to the transport sector (e.g. Pawlik, 2006). The dominance of market-related over cost motives is in line with prevailing regional and global trends. This is not surprising taking into account the size and growth potential of the Polish market, as well as the European origin of a majority of investors.
2. The involvement of foreign investors is much greater in passenger and freight carriage activities than in infra- and suprastructural activity, which demands much larger capital inputs with possible profits only being achievable in the much longer term. Nevertheless, some investors have allocated substantial amounts of capital to infrastructural investments (e.g. the Macquarie Group of Companies at the Deepwater Container Terminal in Gdańsk, International Container Terminal Services in the Baltic Container Terminal in Gdynia). Where carriage activity is concerned it is freight transport that dominates, being much more profitable than passenger transport.
3. The major injections of foreign investment into the Polish transport sector have occurred at various times, depending on the measure being taken into account. In the case of the total number of enterprises and overall level of employment this was in the years 1991–1995 (respectively 31.8% and 38.3% of the totals). A similar finding applies to the number of newly-founded firms (34.1%). In contrast, where employment in greenfield firms is concerned, the maximum impact was in the years 1996–2000 (accounting for 46.2% of the total). In turn, where the amount of capital is taken into account, the greatest input (32.1% of the total) was in the years 2001–2005, as compared with ten years earlier in the case of greenfield investment (43.6% in the years 1991–1995).
4. For all the transport firms researched, the important location factors have been: geographical location (23.5% of responses), the size of the Polish market (16.5%), the prospects for economic growth (10.4%), the appearance of entrepreneurs willing to co-operate with foreign firms (10.2%), and a “favourable climate” for investment (9.4%). However, each of the factors mentioned has played a slightly different role, depending on the profile of the given firm. The less-important location factors for foreign firms include the supply available of enterprises provided for sale (3%), accessibility (5%), geographical distance between the place of origin of the foreign firm and the location of its branch, the presence of a subsidiary or affiliate in Poland (6%), and the low local labour costs (7%). Despite some differences among various transport activity types, the factors just mentioned are not among the priority ones.
5. From the outset, the process of saturation of Polish space was a selective one. An absolute prevalence of investments has been enjoyed by Mazowieckie voivod-

- ship (accounting for 34.5% of the firms, 45.5% of the employees, and 48.4% of capital invested). Second place is taken by Pomorskie voivodship, this being thanks to a concentration of infrastructural ventures in the cities of Gdańsk and Gdynia (with 23.6% of firms and 20.7% of capital inputs). Third and fourth places are then taken by Wielkopolskie and Śląskie voivodships respectively, which is to say the ones in the region around Poznań and in Silesia.
6. Where brownfield firms are concerned, the predominance of Mazowieckie voivodship is even more clear than in the case of all types of firm taken together, while second place is taken by Śląskie voivodship: in both cases this is mainly the result of large rail group takeovers (involving CTL Logistics and PCC Rail). A majority of the greenfield firms are again in Mazowieckie, followed by Pomorskie voivodship.
  7. Transport investments have been located in 96 of Polish poviats (county-level units of administration), one-off in the case of 56, more than one each in the other 40. Relatively equally distributed are investments in freight road transport and in cargo throughput, logistics, forwarding and storage, which are in the majority. Where the other types of activity are concerned, the investments are much more concentrated in a small number of poviats.
  8. Foreign transport firms are spread across Poland in a markedly uneven way, as is confirmed by high values for coefficients of variation. Lorentz curves and Gini coefficients indicate the greatest concentration of transport firms in terms of capital invested, slightly more limited in the case of employees, and least concentrated but still significantly concentrated in the case of number of enterprises. The spatial distribution of values for location quotients, describing the capital invested in relation to population, remains a picture of the distribution of capital invested *per capita* at poviat (county) level. The highest values for foreign investments *per capita* are to be noted in Jaworzno, and then in Gdańsk, Warsaw and Gdynia.
  9. The distribution of all investments is in line with the level of economic development of the regions and the hierarchy characterising the settlement network. Particularly many investments have been attracted by metropolitan areas, especially Warsaw, which has the largest concentration of foreign capital invested. The dominance exercised by Warsaw has continued since the beginning of the systemic transformation period. Other large metropolitan areas (such as Gdańsk-Gdynia, Upper Silesia, Poznań, to lesser extent Łódź, Cracow, Wrocław and Szczecin) stand out in the positive sense in transport foreign investment, thanks to a combination of investments in core areas (cities) as well as their hinterlands. A concentration of investments in metropolitan areas can reflect information available, high skill levels of the labour force and visible preferences among foreign investors (see also Domański, 2001a). Relatively limited capital inflows related to the level of economic development and to all FDI are seen in the conurbation of Bydgoszcz and Toruń. The east and north-east of Poland, and also the central part of the Pomeranian Lakeland, are regions with the minimum numbers and sizes of investments. Thus, former observations on the processes of the regional polarization of the country are confirmed (Dziemianowicz *et al.*, 2004; Cieślík, 2005a; Domański, 2010).

Peripheral regions usually lose their importance because of the lack of redeployment and of strategies as regards foreign investors.

10. Greenfield investments contribute to the strengthening of existing inter-regional differences across the country, in that they further strengthen what are economically the best-developed areas. Moreover, the relatively smaller number and size of greenfield investments in relation to all does not lead to more major changes in the spatial organization of the country. Spillovers from the investments are very moderate, as can be explained by reference to the uniqueness of the transition period (Pawlik, 2006).
11. The greatest inward investments in the Polish transport sector are total inflows of German, British, Swiss and Australian capital, and next of American, French, Dutch and Filipino capital. In the case of greenfield investments, the greatest inflows are from Australian and Swiss investors, and then from Germany, France and The Netherlands. However, in each type of transport activity the ranking of investors can be different.
12. The relative geographical proximity of the place of origin of a foreign enterprise and the location of its branch, subsidiary or affiliate in Poland is positively related to the amount of capital invested, and *vice versa*. This is particularly visible in the case of smaller and medium-sized German firms (which are in the majority), to a lesser extent also in the case of Danish and Belgian firms. This regularity is not confirmed in the case of the largest transnational concerns, especially non-European ones for which distance obviously plays a much smaller role. Large multinational and transnational firms usually locate their transport investments in the biggest urban-industrial conurbations, most often in those of Warsaw and Gdańsk.
13. The foreign investors locating their activities and capital in Poland contribute to growth of cities and regions as broadly construed, but also to the modernization of transport itself (including impact on the competition for carriage, accelerated modernization work and introduction of new technologies, new management systems, and new types of activity).
14. However, the impact of enterprises with foreign capital in Poland is limited to the local and regional scales, rather than to the national, thus reflecting the nature and size of investments. A majority of investments are too small to lead to changes on the national (all-Poland) scale.
15. By interviews, the most important internal result of investments in the Polish transport sector for the majority of foreign enterprises is the development of firms (39.4%), followed by the gaining of greater income (24.8%), and expansion into new markets (20%). Of much lesser importance (contrary to popular opinion) are lower labour costs (2.9%). However, an evaluation of consequences in various types of transport activity is very much differentiated.
16. The interviews also indicate that the most important external result of investments in the Polish transport sector for the majority of foreign enterprises concerns new jobs (37.6%), inward taxes (19%), and a diversification of the local range of commercial businesses (11.6%). Only indicated very rarely are: the attracting of other investors (1.6%) and development of local firms (1.9%), activity for local communities (4.3%), the improvement of the quality of services (5%),

and the usage of Polish suppliers of goods and services (6.2%). Of course, the evaluation of results is different in the cases of the various types of transport activity.

17. Unfortunately, the external results of investments are exclusively considered only to be benefits by respondents (managerial staff) with simultaneous neglecting of disadvantages, such as increased unemployment rate due to mass layoffs of workers. Moreover, management staff emphasize the external results of foreign investments for local and regional communities at the expense of internal impact within the foreign business itself.
18. The relatively more limited inflow of foreign capital to the transport sector when compared with other branches of the Polish economy results in a poor condition and even a slump in the sector. This can be illustrated by reference to the relatively small share of all employees in Polish transport accounted for by foreign enterprises (7.8% in 2008). However, it should be recalled that foreign firms usually employ workers in a more rational way. As a result, the inflow of foreign capital does not influence the structural transformation in Polish transport as regards its functioning or spatial pattern. Moreover, it contributes to some petrification of older branch structures, and to an increase in regional disproportionalities in the economic development of Poland.

Where attractiveness is concerned, transport can be seen as moderately attractive in the context of the Polish economy (Waresa, 2008). Areas of high unemployment and lower economic efficiency have not created interest among foreign investors, although they needed and still need capital inflows urgently.

How can we evaluate the inflow of FDI into the Polish transport sector? It would seem that the opinion of Szymański (2002) is a correct one, although related to all FDI in Poland. According to this author, an inflow of capital as FDI is mainly connected with the purchase of shares in existing enterprises from the perspective of the home market and not for export (outward expansion). Thus, the incoming capital is interested in capturing the market and not in the usage of Polish resources for the global market. This is not good news, since external capital does not treat our economic resources as competitive ones in relation to world resources. If the former were competitive, foreign capital would be interested in their usage in selling effects on the global market. The relationship with the low share of the newest technology applied by foreign firms in Poland is an obvious one.

As Karaszewski (2004) rightly remarks, there is a general relationship between the level of risk taking (advancement of economic reforms, adjustment of legal and institutional regulations to the standards in investor's countries, etc) and investment scale. If the level of risk is lower, the cumulated inflows of foreign capital are larger, and *vice versa* – a lower level of investment risk favours investor involvement. Possibly, foreign investors see the level of risk as a substantial destimulant, since they are rather cautious in the location of their capital in the Polish transport sector. It seems the situation is a little different from that observed with some other countries and firms in Central and Eastern Europe, where shipping companies (e.g. the Russian Novoship Co., Primorsk Shipping Co., Far Eastern Shipping Co., Latvian Shipping Co.), or airlines (Hungarian Malév, Croatia Airlines) have attracted foreign capital in larger amounts.

## SPIS TABEL / LIST OF TABLES

---

Tabela 1. Badane przedsiębiorstwa z kapitałem zagranicznym według rodzaju działalności (stan na koniec 2008 r.) .....	24
Table 1. Researched enterprises with foreign capital by activity type (as of end of 2008)	
Tabela 2. Najwięksi zagraniczni inwestorzy w polskim transporcie (stan na koniec 2008 r.) .....	30
Table 2. The largest foreign investors in the Polish transport sector (as of end of 2008)	
Tabela 3. Najwięksi zagraniczni inwestorzy w polskim transporcie według wartości inwestycji (stan na koniec 2008 r.) .....	43
Table 3. The largest foreign investors in the Polish transport sector by size of investment (as of end of 2008)	
Tabela 4. Inwestycje zagraniczne w podziale na <i>brownfield</i> i <i>greenfield</i> .....	44
Table 4. Foreign investments categorised as brownfield or greenfield	
Tabela 5. Inwestycje zagraniczne ogółem według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia w podziale wojewódzkim (%) .....	53
Table 5. Total foreign investments by number of independent enterprises and year of commencement and by voivodship (expressed in percentage terms)	
Tabela 6. Inwestycje zagraniczne typu <i>greenfield</i> w firmy niezależne według liczby przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia w podziale wojewódzkim (%) .....	55
Table 6. Greenfield foreign investments by number of independent enterprises and year of commencement and by voivodship (expressed in percentage terms)	
Tabela 7. Inwestycje zagraniczne ogółem według liczby zatrudnionych i roku rozpoczęcia w podziale wojewódzkim (%) .....	57
Table 7. Total foreign investments by numbers employed and year of commencement and by voivodship (expressed in percentage terms)	
Tabela 8. Inwestycje zagraniczne typu <i>greenfield</i> w firmy niezależne według liczby zatrudnionych i roku rozpoczęcia w podziale wojewódzkim (%) .....	58
Table 8. Greenfield foreign investments in independent firms by number of employees and year of commencement and by voivodship (expressed in percentage terms)	

Tabela 9. Inwestycje zagraniczne ogółem według wartości zainwestowanego kapitału i roku rozpoczęcia w podziale wojewódzkim (%) .....	59
Table 9. Total foreign investments by amount of capital invested and year of commencement, by voivodship (expressed in percentage terms)	
Tabela 10. Inwestycje zagraniczne typu <i>greenfield</i> w firmy niezależne według wartości zainwestowanego kapitału i roku rozpoczęcia w podziale wojewódzkim (%) .....	59
Table 10. Greenfield foreign investments in independent firms by amount of capital invested and year of commencement and by voivodship (expressed in percentage terms)	
Tabela 11. Inwestycje zagraniczne ogółem w firmy niezależne według wielkości .....	64
Table 11. Total foreign investment in independent firms, by reference to size categories	
Tabela 12. Inwestycje zagraniczne typu <i>brownfield</i> w firmy niezależne według wielkości .....	65
Table 12. Brownfield foreign investments in independent firms, by reference to size categories	
Tabela 13. Inwestycje zagraniczne typu <i>greenfield</i> w firmy niezależne według wielkości .....	65
Table 13. Greenfield foreign investments in independent firms, by reference to size categories	
Tabela 14. Inwestycje zagraniczne w transporcie kolejowym w firmy niezależne według wielkości .....	66
Table 14. Foreign investments in rail transport in independent firms, by reference to size categories	
Tabela 15. Inwestycje zagraniczne w samochodowym transporcie pasażerskim w firmy niezależne według wielkości .....	78
Table 15. Foreign investments in passenger road transport in independent firms, by reference to size categories	
Tabela 16. Inwestycje zagraniczne w samochodowym transporcie towarowym w firmy niezależne według wielkości .....	84
Table 16. Foreign investments in freight road transport in independent firms, by reference to size categories	
Tabela 17. Inwestycje zagraniczne w żegludze morskiej i śródlądowej w firmy niezależne według wielkości .....	86
Table 17. Foreign investments in maritime and inland shipping in independent firms, by reference to size categories	
Tabela 18. Inwestycje zagraniczne w transporcie lotniczym i usługach lotniskowych w firmy niezależne według wielkości .....	88
Table 18. Foreign investments in air transport and airport services in independent firms, by reference to size categories	
Tabela 19. Inwestycje zagraniczne w przeładunek towarów, logistykę, spedycję i magazynowanie w firmy niezależne według wielkości .....	89
Table 19. Foreign investments in cargo throughput, logistics, forwarding and storage in independent firms, by reference to size categories	



Tabela 20. Inwestycje zagraniczne w działalności mieszanej i pozostałej w firmy niezależne według wielkości .....	101
Table 20. Foreign investments in mixed and remaining activities in independent firms, by reference to size categories	
Tabela 21. Czynniki lokalizacji zagranicznych inwestycji transportowych w Polsce według przedsiębiorców (% odpowiedzi) .....	104
Table 21. Location factors for foreign investments in transport in Poland, as cited by entrepreneurs (expressed as percentages of responses)	
Tabela 22. Inwestycje zagraniczne ogółem w firmy niezależne według województw .....	110
Table 22. Total foreign investments in independent firms, by voivodship	
Tabela 23. Inwestycje zagraniczne typu <i>brownfield</i> w firmy niezależne według województw .....	111
Table 23. Brownfield foreign investments in independent firms, by voivodship	
Tabela 24. Inwestycje zagraniczne typu <i>greenfield</i> w firmy niezależne według województw .....	115
Table 24. Greenfield foreign investments in independent firms, by voivodship	
Tabela 25. Inwestycje zagraniczne w transporcie kolejowym w firmy niezależne według województw .....	116
Table 25. Foreign investments in rail transport in independent firms, by voivodship	
Tabela 26. Inwestycje zagraniczne w samochodowym transporcie pasażerskim w firmy niezależne według województw .....	117
Table 26. Foreign investments in passenger road transport in independent firms, by voivodship	
Tabela 27. Inwestycje zagraniczne w samochodowym transporcie towarowym w firmy niezależne według województw .....	118
Table 27. Foreign investments in freight road transport in independent firms, by voivodship	
Tabela 28. Inwestycje zagraniczne w żegludze morskiej i śródlądowej w firmy niezależne według województw .....	119
Table 28. Foreign investments in maritime and inland shipping in independent firms, by voivodship	
Tabela 29. Inwestycje zagraniczne w transporcie lotniczym i usługach lotniskowych w firmy niezależne według województw .....	120
Table 29. Foreign investments in air transport and airport services in independent firms, by voivodship	
Tabela 30. Inwestycje zagraniczne w przeładunek towarów, logistykę, spedycję i magazynowanie w firmy niezależne według województw .....	121
Table 30. Foreign investments in cargo throughput, logistics, forwarding and storage in independent firms, by voivodship	
Tabela 31. Inwestycje zagraniczne w działalności mieszanej i pozostałej w firmy niezależne według województw .....	122
Table 31. Foreign investments in mixed and remaining activities in independent firms, by voivodship	
Tabela 32. Inwestycje zagraniczne w powiatach według rodzaju działalności .	123
Table 32. Foreign investments at powiat (county) level, by type of activity	



Tabela 33. Współczynniki zmienności międzypowiatowej $V_{mp}$ dla niezależnych przedsiębiorstw transportowych (%) – wszystkie powiaty .....	124
Table 33. Coefficients of inter-county variation $V_{mp}$ for independent transport enterprises (as a percentage) – for all counties	
Tabela 34. Współczynniki zmienności międzypowiatowej $V_{mp}$ dla niezależnych przedsiębiorstw transportowych (%) – powiaty z inwestycjami zagranicznymi .....	125
Table 34. Coefficients of inter-county variation $V_{mp}$ for independent transport enterprises (as a percentage) – counties with foreign investments only	
Tabela 35. Współczynniki zmienności wewnątrzpowiatowej $V_{wp}$ dla niezależnych przedsiębiorstw transportowych ogółem (%) .....	126
Table 35. Coefficients of intra-county variation $V_{wp}$ for all independent transport enterprises (expressed in percentage terms)	
Tabela 36. Współczynniki Giniego $I_G$ .....	130
Table 36. Gini coefficients $I_G$	
Tabela 37. Inwestycje zagraniczne ogółem w firmy niezależne według kraju pochodzenia .....	136
Table 37. Total foreign investments in independent firms, by country of origin	
Tabela 38. Inwestycje zagraniczne typu <i>greenfield</i> w firmy niezależne według kraju pochodzenia .....	138
Table 38. Greenfield foreign investments in independent firms, by country of origin	
Tabela 39. Inwestycje zagraniczne w firmy niezależne według kraju pochodzenia i województw (% liczby przedsiębiorstw) .....	142
Table 39. Foreign investments in independent firms, by country of origin and voivodship (expressed as the percentage of enterprises)	
Tabela 40. Inwestycje zagraniczne typu <i>greenfield</i> w firmy niezależne według kraju pochodzenia i województw (% liczby przedsiębiorstw) .....	143
Table 40. Greenfield foreign investments in independent firms by country of origin and voivodship (expressed as the percentage of enterprises)	
Tabela 41. Struktura inwestycji zagranicznych w firmy niezależne w województwach według kraju pochodzenia (% liczby przedsiębiorstw) ....	144
Table 41. The structure of foreign investments in independent firms in voivodships by country of origin (expressed as the percentage of enterprises)	
Tabela 42. Struktura inwestycji zagranicznych typu <i>greenfield</i> w firmy niezależne w województwach według kraju pochodzenia (% liczby przedsiębiorstw) .....	145
Table 42. The structure of greenfield foreign investments in independent firms in voivodships by country of origin (expressed as the percentage of enterprises)	
Tabela 43. Inwestycje zagraniczne w firmy niezależne według kraju pochodzenia i województw (% liczby zatrudnionych) .....	148
Table 43. Foreign investments in independent firms by country of origin and voivodship (expressed as the percentage of employees)	
Tabela 44. Inwestycje zagraniczne typu <i>greenfield</i> w firmy niezależne według kraju pochodzenia i województw (% liczby zatrudnionych) .....	150
Table 44. Greenfield foreign investments in independent firms by country of origin and voivodship (expressed as the percentage of employees)	

Tabela 45. Struktura inwestycji zagranicznych w firmy niezależne w województwach według kraju pochodzenia (% liczby zatrudnionych) .....	151
Table 45. The structure of foreign investments in independent firms in voivodships by country of origin (expressed as the percentage of employees)	
Tabela 46. Struktura inwestycji zagranicznych typu <i>greenfield</i> w firmy niezależne w województwach według kraju pochodzenia (% liczby zatrudnionych) .....	152
Table 46. The structure of greenfield foreign investments in independent firms in voivodships by country of origin (expressed as the percentage of the employees)	
Tabela 47. Inwestycje zagraniczne w firmy niezależne według kraju pochodzenia i województw (% kapitału) .....	156
Table 47. Foreign investments in independent firms by country of origin and voivodship (as a percentage of capital)	
Tabela 48. Inwestycje zagraniczne typu <i>greenfield</i> w firmy niezależne według kraju pochodzenia i województw (% kapitału) .....	157
Table 48. Greenfield foreign investments in independent firms by country of origin and voivodship (as a percentage of capital)	
Tabela 49. Struktura inwestycji zagranicznych w firmy niezależne w województwach według kraju pochodzenia (% kapitału) .....	158
Table 49. The structure of foreign investments in independent firms in voivodships by country of origin (as a percentage of capital)	
Tabela 50. Struktura inwestycji zagranicznych typu <i>greenfield</i> w firmy niezależne w województwach według kraju pochodzenia (% kapitału) .....	159
Table 50. The structure of greenfield foreign investments in independent firms in voivodships by country of origin (as a percentage of capital)	
Tabela 51. Formy własności niezależnych przedsiębiorstw transportowych według ich liczby (% udziałów) .....	162
Table 51. Ownership forms of independent transport enterprises by number (expressed in relation to percentage of shares held)	
Tabela 52. Formy własności niezależnych przedsiębiorstw transportowych według liczby zatrudnionych (% udziałów) .....	164
Table 52. Ownership forms of independent transport enterprises by number of employees (expressed in relation to percentage of shares held)	
Tabela 53. Formy własności niezależnych przedsiębiorstw transportowych według wartości zainwestowanego kapitału (% udziałów) .....	164
Table 53. Ownership forms of independent transport enterprises by amount of capital invested (expressed in relation to percentage of shares held)	
Tabela 54. Formy prawne niezależnych przedsiębiorstw transportowych według ich liczby (% udziałów) .....	170
Table 54. Forms under the law of independent transport enterprises, by number (expressed in relation to percentage of shares held)	
Tabela 55. Formy prawne niezależnych przedsiębiorstw transportowych według liczby zatrudnionych (% udziałów) .....	173
Table 55. Forms under the law of independent transport enterprises, by number of employees (expressed in relation to percentage of shares held)	

---

Tabela 56. Formy prawne niezależnych przedsiębiorstw transportowych według wartości zainwestowanego kapitału (% udziałów) .....	176
Table 56. Forms under the law of independent transport enterprises, by amount of capital invested (expressed in relation to percentage of shares held)	
Tabela 57. Następstwa inwestycji dla zagranicznych przedsiębiorstw transportowych według liczby odpowiedzi <i>N</i> (%) .....	181
Table 57. Consequences of investments for foreign transport enterprises, by number of responses <i>N</i> (expressed in percentage terms)	
Tabela 58. Zewnętrzne skutki zagranicznych inwestycji transportowych według liczby odpowiedzi <i>N</i> (%) .....	186
Table 58. Outward results of foreign transport investments, by number of responses <i>N</i> (expressed in percentage terms)	

## SPIS RYCIN / LIST OF FIGURES

---

Ryc. 1. Ogólny napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych do Polski w latach 2000–2011 .....	27
Fig. 1. Total inflow of foreign direct investments into Poland in the years 2000–2011	
Ryc. 2. Liczba firm transportowych (ogółem i typu <i>greenfield</i> ) według roku rozpoczęcia inwestycji i rodzaju działalności .....	52
Fig. 2. Number of transport firms (total and greenfield) by year of commencement and type of activity	
Ryc. 3. Zatrudnieni w firmach transportowych (ogółem i typu <i>greenfield</i> ) według roku rozpoczęcia inwestycji i rodzaju działalności .....	54
Fig. 3. Employees in transport firms (total and greenfield) by year of commencement and type of activity	
Ryc. 4. Zainwestowany kapitał w firmach transportowych (ogółem i typu <i>greenfield</i> ) według roku rozpoczęcia inwestycji i rodzaju działalności .....	56
Fig. 4. Capital invested in transport firms (total and greenfield) by year of commencement and type of activity	
Ryc. 5. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji .....	61
Fig. 5. Distribution of total transport firms by number of independent enterprises and year of commencement	
Ryc. 6. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	62
Fig. 6. Distribution of total transport firms by number of employees in independent enterprises and year of commencement	
Ryc. 7. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	63
Fig. 7. Distribution of all transport firms by amount of capital invested in independent enterprises and year of commencement	

Ryc. 8. Rozmieszczenie transportowych i pokrewnych spółek zależnych Grupy CTL Logistics w Polsce .....	68
Fig. 8. Distribution of transport and relevant affiliates of the CTL Logistics Group in Poland	
Ryc. 9. Struktura organizacyjna CTL Logistics w Polsce w 2008 r. Podany rok oznacza powołanie lub nabycie spółki, a wielkość wyrażona w procentach – udziały CTL Logistics. ....	69
Fig. 9. Organisational structure of CTL Logistics in Poland in 2008. Year given denotes founding or purchasing of an associated company, with involvement expressed in relation to the percentage of shares held by CTL Logistics	
Ryc. 10. Rozmieszczenie transportowych i pokrewnych spółek zależnych holdingu PCC Rail w Polsce .....	70
Fig. 10. Distribution of transport and relevant affiliates of the PCC Rail holding in Poland	
Ryc. 11. Struktura organizacyjna PCC Rail w 2008 r. Podany rok oznacza powołanie lub nabycie spółki, a wielkość wyrażona w procentach – udziały PCC Rail. Pominięto spółki zaplecza technicznego (np. PCC Tabor Szczakowa) i związane z górnictwem. ....	71
Fig. 11. Organisational structure of PCC Rail in 2008. Year given denotes founding or purchasing of an associated company, with involvement expressed as percentage of the shares held by PCC Rail. Companies with a technical base (e.g. PCC Tabor Szczakowa) or linked with the mining industry are not included.	
Ryc. 12. Terminale kontenerowe obsługiwane przez Polzug Intermodal Polska w 2008 r. ....	73
Fig. 12. Container terminals served by Polzug Intermodal Polska in 2008	
Ryc. 13. Sieć kolejowych połączeń pasażerskich konsorcjum Arriva PCC w Polsce w 2008 r. ....	77
Fig. 13. The network of rail passenger services run by the Arriva PCC consortium in Poland in 2008	
Ryc. 14. Rozmieszczenie spółek zależnych Veolia Transport Polska .....	82
Fig. 14. Distribution of affiliates of Veolia Transport Polska	
Ryc. 15. Struktura organizacyjna Veolia Transport Polska w 2008 r. Podany rok oznacza powołanie lub nabycie spółki, a wielkość wyrażona w procentach – udziały Veolia. ....	83
Fig. 15. Organisational structure of Veolia Transport Polska in 2008. Year given denotes founding or purchasing of an associated company, with involvement expressed as the percentage of shares held by Veolia.	
Ryc. 16. Struktura organizacyjna PLL LOT w 2008 r. Podany rok oznacza powołanie lub nabycie spółki, a wielkość wyrażona w procentach – udziały LOT. ....	88
Fig. 16. Organisational structure of LOT Polish Airlines in 2008. Year given denotes founding or purchasing of an associated company, with involvement expressed as the percentage of shares held by LOT.	
Ryc. 17. Rozmieszczenie oddziałów spółek Grupy Militzer & Münch w Polsce .....	95
Fig. 17. Distribution of affiliates of the Militzer & Münch Group in Poland	

Ryc. 18. Struktura organizacyjna Militzer & Münch w Polsce w 2008 r. Podany rok oznacza powołanie lub nabycie spółki, a wielkość wyrażona w procentach – udziały M&M. ....	95
Fig. 18. The organisational structure of Militzer & Münch in Poland in 2008. Year given denotes founding or purchasing of an associated company, with involvement expressed as the percentage of shares held by M&M.	
Ryc. 19. Rozmieszczenie oddziałów spółek Raben Polska i CJ International w Polsce .....	98
Fig. 19. Distribution of affiliates of Raben Polska and CJ International in Poland	
Ryc. 20. Struktura organizacyjna Grupy Raben i CJ Automotive Logistics w Polsce w 2008 r. Podany rok oznacza powołanie lub nabycie spółki, a wielkość wyrażona w procentach – udziały Raben. ....	98
Fig. 20. Organisational structure of the Raben Group and of CJ Automotive Logistics in Poland in 2008. Year given denotes founding or purchasing of an associated company, with involvement expressed as the percentage of shares held by Raben.	
Ryc. 21. Rozmieszczenie placówek Przedsiębiorstwa Spedycyjnego Trade Trans w Polsce .....	99
Fig. 21. Distribution of subsidiaries of Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade Trans in Poland	
Ryc. 22. Struktura organizacyjna Przedsiębiorstwa Spedycyjnego Trade Trans w Polsce w 2008 r. Podany rok oznacza powołanie lub nabycie spółki, a wielkość wyrażona w procentach – udziały Trade Trans. ..	100
Fig. 22. Organisational structure of Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade Trans in Poland in 2008. Year given denotes founding or purchasing of an associated company, with involvement expressed as the percentage of shares held by Trade Trans.	
Ryc. 23. Rozmieszczenie placówek Cemet w Polsce w 2008 r. ....	100
Fig. 23. Distribution of subsidiaries of Cemet in Poland in 2008	
Ryc. 24. Czynniki lokalizacji zagranicznych inwestycji transportowych w Polsce według przedsiębiorców .....	103
Fig. 24. Location factors for foreign transport investments in Poland given by entrepreneurs	
Ryc. 25. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw i rodzaju działalności .....	107
Fig. 25. Distribution of all transport firms by number of independent enterprises and type of activity	
Ryc. 26. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i rodzaju działalności .	108
Fig. 26. Distribution of all transport firms by number of employees in independent enterprises and type of activity	
Ryc. 27. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i rodzaju działalności .....	109
Fig. 27. Distribution of all transport firms by amount of capital invested in independent enterprises and type of activity	

Ryc. 28. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw i rodzaju inwestycji .....	112
Fig. 28. Distribution of all transport firms by number of independent enterprises and type of investment	
Ryc. 29. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i rodzaju inwestycji ....	113
Fig. 29. Distribution of all transport firms by number of employees in independent enterprises and type of investment	
Ryc. 30. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i rodzaju inwestycji .....	114
Fig. 30. Distribution of all transport firms by amount of capital invested in independent enterprises and type of investment	
Ryc. 31. Krzywe koncentracji Lorenza dla rozkładu przestrzennego przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym według rodzajów działalności transportowej .....	129
Fig. 31. Lorenz concentration curves for the spatial distribution of enterprises with foreign capital by type of transport activity	
Ryc. 32. Iloraz lokalizacji: liczba niezależnych przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym względem liczby ludności .....	131
Fig. 32. Location quotient: number of independent enterprises with foreign capital in relation to population size	
Ryc. 33. Iloraz lokalizacji: zatrudnieni w niezależnych przedsiębiorstwach z kapitałem zagranicznym względem liczby ludności .....	132
Fig. 33. Location quotient: employees in independent enterprises with foreign capital in relation to population size	
Ryc. 34. Iloraz lokalizacji: zainwestowany kapitał zagraniczny w niezależnych przedsiębiorstwach względem liczby ludności .....	133
Fig. 34. Location quotient: foreign capital invested in independent enterprises in relation to population size	
Ryc. 35. Wartość zagranicznych inwestycji transportowych w niezależnych przedsiębiorstwach w przeliczeniu na jednego mieszkańca powiatu	134
Fig. 35. The value of county-level foreign investment in independent enterprises in transport expressed <i>per capita</i>	
Ryc. 36. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora .....	140
Fig. 36. Distribution of all transport firms by number of independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. 37. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .....	147
Fig. 37. Distribution of all transport firms by number of employees in independent enterprises and country of origin of investor	

Ryc. 38. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .....	154
Fig. 38. Distribution of all transport firms by amount of capital invested in independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. 39. Struktura własności ogółu firm transportowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw .....	161
Fig. 39. Ownership structure of all transport firms by number of independent enterprises	
Ryc. 40. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw i form własności .....	163
Fig. 40. Distribution of all transport firms by number of independent enterprises and by form of ownership	
Ryc. 41. Struktura własności ogółu firm transportowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach .....	165
Fig. 41. Ownership structure of all transport firms by number of employees in independent enterprises	
Ryc. 42. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i form własności .....	166
Fig. 42. Distribution of all transport firms by number of employees in independent enterprises and by form of ownership	
Ryc. 43. Struktura własności ogółu firm transportowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach .....	167
Fig. 43. Ownership structure of all transport firms by amount of capital invested in independent enterprises	
Ryc. 44. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i form własności .....	169
Fig. 44. Distribution of all transport firms by amount of capital invested in independent enterprises and by form of ownership	
Ryc. 45. Struktura prawna ogółu firm transportowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw .....	171
Fig. 45. The legal structure of all transport firms by number of independent enterprises	
Ryc. 46. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw i form prawnych .....	172
Fig. 46. Distribution of all transport firms by number of independent enterprises and forms under the law	
Ryc. 47. Struktura prawna ogółu firm transportowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach .....	174
Fig. 47. The legal structure of all transport firms by number of employees in independent enterprises	
Ryc. 48. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i form prawnych .....	175
Fig. 48. Distribution of all transport firms by number of employees in independent enterprises and forms under the law	



Ryc. 49. Struktura prawna ogółu firm transportowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach .....	177
Fig. 49. The legal structure of all transport firms by amount of capital invested in independent enterprises	
Ryc. 50. Rozmieszczenie ogółu firm transportowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i form prawnych .....	178
Fig. 50. Distribution of all transport firms by amount of capital invested in independent enterprises and forms under the law	
Ryc. 51. Następstwa inwestycji dla zagranicznych przedsiębiorstw transportowych według liczby odpowiedzi .....	182
Fig. 51. Consequences of investments for foreign transport enterprises, by number of responses	
Ryc. 52. Lokalne i regionalne skutki zagranicznych inwestycji transportowych według liczby odpowiedzi .....	187
Fig. 52. Local and regional effects of foreign transport investments, by number of responses	

## Aneks B / Appendix B

Ryc. B1. Rozmieszczenie firm transportu kolejowego według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji .....	210
Fig. B1. Distribution of rail transport firms by number of independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. B2. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu pasażerskiego według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji .....	211
Fig. B2. Distribution of passenger road transport firms by number of independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. B3. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu towarowego według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji .....	212
Fig. B3. Distribution of freight road transport firms by number of independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. B4. Rozmieszczenie firm żeglugi morskiej i śródlądowej według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji .....	213
Fig. B4. Distribution of maritime and inland shipping firms by number of independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. B5. Rozmieszczenie firm transportu lotniczego i usług lotniskowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji .....	214
Fig. B5. Distribution of air transport and airport services firms by number of independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. B6. Rozmieszczenie firm przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji .....	215
Fig. B6. Distribution of cargo throughput, logistics, forwarding and storage firms by number of independent enterprises and year of commencement of investment	

Ryc. B7. Rozmieszczenie firm działalności mieszanej i pozostałej według liczby niezależnych przedsiębiorstw i roku rozpoczęcia inwestycji ...	216
Fig. B7. Distribution of mixed and remaining activities firms by number of independent enterprises and year of commencement of investment	

## Aneks C / Appendix C

Ryc. C1. Rozmieszczenie firm transportu kolejowego według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	217
Fig. C1. Distribution of rail transport firms by number of employees in independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. C2. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu pasażerskiego według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	218
Fig. C2. Distribution of passenger road transport firms by number of employees in independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. C3. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu towarowego według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	219
Fig. C3. Distribution of freight road transport firms by number of employees in independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. C4. Rozmieszczenie firm żeglugi morskiej i śródlądowej według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	220
Fig. C4. Distribution of maritime and inland shipping firms by number of employees in independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. C5. Rozmieszczenie firm transportu lotniczego i usług lotniskowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	221
Fig. C5. Distribution of air transport and airport services firms by number of employees in independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. C6. Rozmieszczenie firm przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	222
Fig. C6. Distribution of cargo throughput, logistics, forwarding and storage firms by number of employees in independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. C7. Rozmieszczenie firm działalności mieszanej i pozostałej według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	223
Fig. C7. Distribution of mixed and remaining activities firms by number of employees in independent enterprises and year of commencement of investment	

## Aneks D / Appendix D

Ryc. D1. Rozmieszczenie firm transportu kolejowego według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	224
Fig. D1. Distribution of rail transport firms by amount of capital invested in independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. D2. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu pasażerskiego według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	225
Fig. D2. Distribution of passenger road transport firms by amount of capital invested in independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. D3. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu towarowego według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	226
Fig. D3. Distribution of freight road firms by amount of capital invested in independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. D4. Rozmieszczenie firm żeglugi morskiej i śródlądowej według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	227
Fig. D4. Distribution of maritime and inland shipping firms by amount of capital invested in independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. D5. Rozmieszczenie firm transportu lotniczego i usług lotniskowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	228
Fig. D5. Distribution of air transport and airport services firms by amount of capital invested in independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. D6. Rozmieszczenie firm przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji ...	229
Fig. D6. Distribution of cargo throughput, logistics, forwarding and storage firms by amount of capital invested in independent enterprises and year of commencement of investment	
Ryc. D7. Rozmieszczenie firm działalności mieszanej i pozostałej według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i roku rozpoczęcia inwestycji .....	230
Fig. D7. Distribution of mixed and remaining activities firms, by amount of capital invested in independent enterprises and year of commencement of investment	

## Aneks E / Appendix E

Ryc. E1. Rozmieszczenie firm transportu kolejowego według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora .....	231
Fig. E1. Distribution of rail transport firms by number of independent enterprises and country of origin of investor	

Ryc. E2. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu pasażerskiego według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora .....	232
Fig. E2. Distribution of passenger road transport firms by number of independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. E3. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu towarowego według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora .....	233
Fig. E3. Distribution of freight road transport firms by number of independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. E4. Rozmieszczenie firm żeglugi morskiej i śródlądowej według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora .....	234
Fig. E4. Distribution of maritime and inland shipping firms by number of independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. E5. Rozmieszczenie firm transportu lotniczego i usług lotniskowych według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora .....	235
Fig. E5. Distribution of air transport and airport services firms by number of independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. E6. Rozmieszczenie firm przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora .....	236
Fig. E6. Distribution of cargo throughput, logistics, forwarding and storage firms, by number of independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. E7. Rozmieszczenie firm działalności mieszanej i pozostałej według liczby niezależnych przedsiębiorstw i kraju pochodzenia inwestora .	237
Fig. E7. Distribution of mixed and remaining activities firms by number of independent enterprises and country of origin of investor	

## Aneks F / Appendix F

Ryc. F1. Rozmieszczenie firm transportu kolejowego według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .....	238
Fig. F1. Distribution of rail transport firms by number of employees in independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. F2. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu pasażerskiego według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .....	239
Fig. F2. Distribution of passenger road transport firms by number of employees in independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. F3. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu towarowego według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .....	240
Fig. F3. Distribution of freight road transport firms by number of employees in independent enterprises and country of origin of investor	

Ryc. F4. Rozmieszczenie firm żeglugi morskiej i śródlądowej według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .....	241
Fig. F4. Distribution of maritime and inland shipping firms by number of employees in independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. F5. Rozmieszczenie firm transportu lotniczego i usług lotniskowych według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .....	242
Fig. F5. Distribution of air transport and airport services firms by number of employees in independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. F6. Rozmieszczenie firm przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .....	243
Fig. F6. Distribution of cargo throughput, logistics, forwarding and storage firms, by number of employees in independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. F7. Rozmieszczenie firm działalności mieszanej i pozostałej według liczby zatrudnionych w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .....	244
Fig. F7. Distribution of mixed and remaining activities firms, by number of employees in independent enterprises and country of origin of investor	

## Aneks G / Appendix G

Ryc. G1. Rozmieszczenie firm transportu kolejowego według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .....	245
Fig. G1. Distribution of rail transport firms by amount of capital invested in independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. G2. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu pasażerskiego według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .....	246
Fig. G2. Distribution of passenger road transport firms by amount of capital invested in independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. G3. Rozmieszczenie firm samochodowego transportu towarowego według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .....	247
Fig. G3. Distribution of freight road transport firms by amount of capital invested in independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. G4. Rozmieszczenie firm żeglugi morskiej i śródlądowej według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .....	248
Fig. G4. Distribution of maritime and inland shipping firms by amount of capital invested in independent enterprises and country of origin of investor	

---

Ryc. G5. Rozmieszczenie firm transportu lotniczego i usług lotniskowych według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .....	249
Fig. G5. Distribution of air transport and airport services firms by amount of capital invested in independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. G6. Rozmieszczenie firm przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .	250
Fig. G6. Distribution of cargo throughput, logistics, forwarding and storage firms by amount of capital invested in independent enterprises and country of origin of investor	
Ryc. G7. Rozmieszczenie firm działalności mieszanej i pozostałej według wielkości zainwestowanego kapitału w niezależnych przedsiębiorstwach i kraju pochodzenia inwestora .....	251
Fig. G7. Distribution of mixed and remaining activities firms by amount of capital invested in independent enterprises and country of origin of investor	

## SPIS FOTOGRAFII / LIST OF PLATES

---

Na okładce: pociąg towarowy CTL Logistics na stacji Toruń Wschodni  
On the cover: A CTL Logistics freight train at the Toruń Wschodni station

Fot. 1. Pociąg towarowy CTL Logistics na stacji Toruń Wschodni ..... 67  
Plate 1. A CTL Logistics freight train at the Toruń Wschodni station

Fot. 2. Narciarski wyciąg krzesełkowy Sudety Lift w Szklarskiej Porębie, w którym większościowym udziałowcem jest austriackie Arlberger Bergbahnen ..... 74  
Plate 2. A ski lift of the Sudety Lift company at Szklarska Poręba, in which a majority of the shares belong to Arlberger Bergbahnen of Austria

Fot. 3. Nowoczesna Kolej Gondolowa – Jaworzyna Krynicka w Krynicy-Zdroju, w której mniejszościowym udziałowcem jest austriackie Girac Garaventa ..... 74  
Plate 3. The modern Cable Car of Jaworzyna Krynicka at Krynica-Zdrój, in which Girac Garaventa of Austria has a minority shareholding

Fot. 4. Szynobus SA106 zakupiony przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego jest użytkowany przez Arriva PCC. .... 75  
Plate 4. An SA106 rail bus purchased by the Office of the Marshal of Kujawsko-Pomorskie voivodship, being used by Arriva PCC

Fot. 5. Dwuczłonowy szynobus SA134 zakupiony przez Arriva PCC obsługuje trasę Bydgoszcz–Chojnice ..... 75  
Plate 5. A two-car SA134 rail bus purchased by Arriva PCC and in service on the Bydgoszcz–Chojnice route

Fot. 6. Pociąg Arriva PCC na trasie Bydgoszcz–Chojnice w pobliżu Tucholi. Spalinowy zespół trakcyjny był wcześniej użytkowany przez Danske Statsbaner (Duńskie Koleje Państwowe). ..... 76  
Plate 6. An Arriva PCC train on the Bydgoszcz–Chojnice line near Tuchola. The diesel traction set has been used before by Danske Statsbaner (Danish State Rails)

Fot. 7. Pociąg Arriva PCC na trasie Toruń–Malbork w pobliżu Łysomic. Leasingowany spalinowy zespół trakcyjny pochodzi z Danii ..... 76  
Plate 7. An Arriva PCC train on the Toruń–Malbork line near Łysomice. Diesel traction set comes from Denmark under a leasing arrangement

Fot. 8. Nowy dworzec autobusowy Veolia Transport w Toruniu .....	80
Plate 8. Veolia Transport's new bus station in the city of Toruń	
Fot. 9. Autobus Veolia Transport w Stolnie k. Chełmna .....	80
Plate 9. A Veolia Transport bus at Stolno near Chełmno	
Fot. 10. Autobus Veolia Transport Bieszczady w Sanoku. Przewoźnik wykorzystuje rozmaity tabor, najczęściej polskiej produkcji .....	81
Plate 10. A bus of Veolia Transport Bieszczady in Sanok. The carrier uses various fleet vehicles, most often of Polish manufacture	
Fot. 11. Deepwater Container Terminal (DCT) Gdańsk w Porcie Północnym jest największą inwestycją typu <i>greenfield</i> w polskim transporcie ...	91
Plate 11. The Deepwater Container Terminal (DCT) Gdańsk in the Northern Harbour is the largest greenfield investment in the Polish transport sector	
Fot. 12. DCT Gdańsk jest wyposażony w nowoczesne urządzenia przeładunkowe i system operacyjny Jade .....	91
Plate 12. The DCT Gdańsk is equipped with modern throughput facilities and the Jade operating system	
Fot. 13. Silosy EuroPortu w gdańskim Porcie Północnym, porzucona inwestycja typu <i>greenfield</i> kapitału amerykańsko-kanadyjskiego .....	92
Plate 13. The EuroPort silos in the Gdańsk Northern Harbour, an abandoned greenfield investment of American and Canadian capital	
Fot. 14. Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) w Gdyni – inwestycja typu <i>brownfield</i> kapitału filipińskiego .....	92
Plate 14. The Baltic Container Terminal in Gdynia – a brownfield investment of Filipino capital	
Fot. 15. Bałtycki Terminal Kontenerowy jest obsługiwany przede wszystkim transportem drogowym, mimo istnienia codziennego połączenia kolejowego z Euroterminalem w Sławkowie (PCC Intermodal). Udział transportu kolejowego w 2012 r. wzrósł do 42%. .....	93
Plate 15. The Baltic Container Terminal is first and foremost served by road transport, despite a daily rail link with the Euroterminal at Sławków (provided by the PCC Intermodal company). In 2012, the share accounted for by rail transport rose to 42%.	
Fot. 16. Magazyn Mostva w Mszczonowie – inwestycja kapitału francusko-niemieckiego .....	96
Plate 16. The Mostva warehouse at Mszczonów – an investment of French and German capital	
Fot. 17. Magazyn Fiege w Mszczonowie – inwestycja typu <i>greenfield</i> kapitału niemieckiego .....	97
Plate 17. The Fiege warehouse at Mszczonów – a greenfield investment of German capital	
Fot. 18. Główna siedziba FM Logistic w Polsce mieści się w Mszczonowie pod Warszawą. Tamtejsze centrum logistyczne jest częścią większej inwestycji typu <i>greenfield</i> kapitału francuskiego. ....	97
Plate 18. The main site of FM Logistics is at Mszczonów near Warsaw. The logistic centre located there is a part of a larger greenfield investment of French capital.	



# CONTENTS

---

PREFACE .....	7
1. PURPOSE AND SCOPE OF THE BOOK .....	9
2. FOREIGN INVESTMENTS IN THE LITERATURE .....	13
3. SOURCES, METHODS OF COLLECTION AND DATA PROCESSING .....	21
4. QUANTITY AND STRUCTURE OF FOREIGN INVESTMENTS IN POLISH TRANSPORT .....	26
4.1. Total foreign investments .....	26
4.2. Investors in Polish transport .....	28
4.3. Investments in new and existing enterprises .....	43
4.4. Enterprises taken over by Polish investors, closed down or foreseen for privatisation .....	47
4.4.1. Enterprises taken over by Polish investors .....	47
4.4.2. Enterprises closed down and consolidated .....	49
4.4.3. Enterprises foreseen for privatisation .....	50
5. THE PERIOD OF ONSET OF INVESTMENT IN POLAND .....	51
6. THE ACTIVITY OF TRANSPORT AND RELEVANT ENTERPRISES WITH FOREIGN CAPITAL .....	64
6.1. Rail transport .....	66
6.2. Road transport of passengers .....	78
6.3. Road transport of freight .....	84
6.4. Maritime and inland shipping .....	85
6.5. Air transport and airport services .....	87
6.6. Cargo throughput, logistics, forwarding and storage .....	89
6.7. Mixed and remaining activities .....	101
7. LOCATION FACTORS AND REGIONAL DISTRIBUTION OF TRANSPORT FIRMS WITH FOREIGN CAPITAL .....	102
8. SPATIAL DIFFERENTIATION AND CONCENTRATION OF FOREIGN DIRECT INVESTMENTS IN DIFFERENT COUNTIES .....	123
8.1. Coefficients of variation .....	124
8.2. Lorenz concentration curves and Gini coefficients .....	128
8.3. Location quotients .....	130

9. COUNTRIES OF ORIGIN OF INVESTORS .....	135
9.1. Overall transport investments .....	135
9.2. Greenfield transport investments .....	137
9.3. Regional distribution of foreign investments and countries of origin of capital .....	139
9.3.1. Investments by number of enterprises .....	139
9.3.2. Investments by number of employees .....	146
9.3.3. Investments by amount of capital invested .....	153
10. OWNERSHIP FORMS AND LEGAL FORMS CHARACTERISING TRANSPORT ENTERPRISES WITH FOREIGN CAPITAL .....	160
10.1. Ownership forms .....	160
10.2. Legal forms .....	170
11. CONSEQUENCES OF INVESTMENTS IN POLAND FOR FOREIGN TRANSPORT ENTERPRISES .....	179
12. LOCAL AND REGIONAL RESULTS FOR FOREIGN INVESTMENTS IN THE POLISH TRANSPORT SECTOR .....	183
CONCLUSIONS .....	189
REFERENCES .....	195
APPENDICES .....	205
A. Questionnaire used in surveys .....	206
B. Distribution of firms by number of independent enterprises and year of commencement of investment .....	210
C. Distribution of firms by number of employees in independent enterprises and year of commencement of investment .....	217
D. Distribution of firms by amount of capital invested in independent enterprises and year of commencement of investment .....	224
E. Distribution of firms by number of independent enterprises and country of origin of investor .....	231
F. Distribution of firms by number of employees in independent enterprises and country of origin of investor .....	238
G. Distribution of firms by amount of capital invested in independent enterprises and country of origin of investor .....	245
FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN THE POLISH TRANSPORT SECTOR [Summary] .....	252
LIST OF TABLES .....	258
LIST OF FIGURES .....	264
LIST OF PLATES .....	275
CONTENTS .....	277





Monografie IGiPZ PAN

1. Teresa Kozłowska-Szczęsna, Krzysztof Błażejczyk, Barbara Krawczyk – *Bioklimatologia człowieka*, 1997.
2. Leszek Starkel – *Historia doliny Wisły od ostatniego zlodowacenia do dziś*, 2001.
3. Teresa Kozłowska-Szczęsna, Krzysztof Błażejczyk, Barbara Krawczyk, Danuta Limanówka – *Bioklimat uzdrowisk polskich i możliwości jego wykorzystania w lecznictwie*, 2002.
4. Teresa Kozłowska-Szczęsna, Barbara Krawczyk, Magdalena Kuchcik – *Wpływ środowiska atmosferycznego na zdrowie i samopoczucie człowieka*, 2004.
5. Andrzej Gawryszewski – *Ludność Polski w XX wieku*, 2005.
6. Grzegorz Węclawowicz, Jerzy Bański, Marek Degórski, Tomasz Komornicki, Piotr Korcelli, Przemysław Śleszyński – *Przestrzenne zagospodarowanie Polski na początku XXI wieku*, 2006.
7. Zbigniew Taylor – *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, 2007.
8. Jan Marek Matuszkiewicz (red.) – *Geobotaniczne rozpoznanie tendencji rozwojowych zbiorowisk leśnych w wybranych regionach Polski*, 2007.
9. Ewa Roo-Zielińska, Jerzy Solon, Marek Degórski – *Ocena stanu i przekształceń środowiska przyrodniczego na podstawie wskaźników geobotanicznych, krajobrazowych i glebowych*, 2007.
10. Andrzej Gawryszewski – *Ludność Warszawy w XX wieku*, 2009.
11. Jerzy Grzeszczak – *Gentryfikacja osadnictwa. Charakterystyka, rozwój koncepcji badawczej i przegląd wyjaśnień*, 2010.
12. Piotr Eberhardt – *Political Migrations on Polish Territories (1939-1950)*, 2011.
13. Krzysztof Błażejczyk, Anna Kunert – *Bioklimatyczne uwarunkowania rekreacji i turystyki w Polsce*, 2011.
14. Piotr Korcelli, Mirosław Grochowski, Elżbieta Kozubek, Ewa Korcelli-Olejniczak, Piotr Werner – *Development of Urban-Rural Regions: from European to Local Perspective*, 2012.



Zbigniew Taylor jest profesorem zwyczajnym, a Ariel Ciechański adiunktem w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN w Warszawie. Obaj specjalizują się w geografii transportu.

Przedmiotem pracy są bezpośrednie inwestycje zagraniczne w polskim transporcie, w podmioty zarówno prowadzące działalność przewozową, jak i tworzące infrastrukturę transportową. Na podstawie autorskiej bazy danych, w pracy przedstawia się: (1) lokalizację i prawidłowości rozmieszczenia, strukturę i wzajemne powiązania zarejestrowanych w Polsce przedsiębiorstw i zakładów (filii, oddziałów, spółek-córek) transportowych z udziałem kapitału zagranicznego po 1990 r.; (2) uwarunkowania napływu kapitału zagranicznego do polskiego transportu (ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji typu *greenfield*); (3) ocenę lokalnych i regionalnych skutków zagranicznych inwestycji transportowych, w tym dla samego transportu.