

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 380

Unia Europejska w 10 lat po największym rozszerzeniu

Redaktorzy naukowi
Ewa Pancer-Cybulska
Ewa Szostak



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2015

Redaktor Wydawnictwa: Teresa Zielińska
Redaktor techniczny i korektor: Barbara Łopusiewicz
Łamanie: Adam Dębski
Projekt okładki: Beata Dębska

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się
na stronach internetowych Wydawnictwa
www.pracnaukowe.ue.wroc.pl
www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2015

ISSN 1899-3192
ISBN 978-83-7695-439-4

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk i oprawa:
EXPOL, P. Rybiński, J. Dąbek, sp.j.
ul. Brzeska 4, 87-800 Włocławek

Spis treści

Wstęp.....	11
------------	----

Część 1. Procesy rozwojowe krajów i regionów Europy – konwergencja czy dywergencja?

Jan Borowiec: Konwergencja regionalna w Unii Europejskiej.....	15
Leszek Cybulski: Dywergencja rozwoju regionalnego w krajach UE po 2000 roku a polityka spójności.....	26
Zofia Hasińska: Regionalne zróżnicowanie zmian zatrudnienia w Polsce w okresie integracji europejskiej	39
Jarosław M. Nazarczuk: Kryzys gospodarczy a zróżnicowanie regionalne w UE.....	50
Pasquale Tridico: Ten years after the accession of Central and Eastern Europe countries in the EU: evaluation in comparison to the transition in former Soviet Republic.....	60
Zhanna Tsaurkubule, Alevtina Vishnevskaja: Some aspects of economic development of the Latvian market during 10 years of its membership in the European Union.....	82
Dilara Usmanova: Enhancement of the methodological and systematic founda- tion for monitoring socio-economic developments in Latvian regions..	94
Agnieszka Wojewódzka-Wiewiórska: Zmiany poziomu rozwoju społecz- no-ekonomicznego powiatów w Polsce a pozyskiwanie środków z UE....	102

Część 2. Polityka spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej jako narzędzie rozwoju Unii Europejskiej

Wojciech Bożek: Znaczenie i wysokość środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej jako kategorii środków publicznych.....	117
Krystian Heffner, Piotr Gibas: Polityka spójności UE a obszary funkcyjnal- ne centrów regionalnych w Polsce.....	127
Natalia Konopińska: Polityka spójności a obszary górskie na przykładzie programu „Alpine Space”.....	139
Joanna Kudelko: Nowy model europejskiej polityki spójności i jego możli- we konsekwencje dla rozwoju społeczno-gospodarczego w Polsce.....	150
Marek Pieniążek, Dominika Rogalińska: Statystyka publiczna w procesie monitorowania wymiaru terytorialnego polityki spójności	158

Magdalena Pronobis: Fundusze strukturalne w roli kapitału wysokiego ryzyka: skala i przesłanki interwencji.....	166
--	-----

Część 3. Beneficjenci polityki spójności

Adam A. Ambroziak: Prawne i ekonomiczne aspekty pomocy regionalnej w Polsce po akcesji do UE.....	177
Maria Bucka: Rozwój małych i średnich przedsiębiorstw w okresie realizacji polityki spójności w 2007-2013	189
Barbara Kryk: Rozwój przedsiębiorczości kobiet w Polsce jako wyraz realizacji unijnej polityki równości	197
Paweł Mańczyk: Opodatkowanie pomocy finansowej z Funduszu Spójności	207
Beata Skubiak: Czy fundusze strukturalne rozwijają województwo zachodniopomorskie?.....	215
Justyna Socińska: Rola i znaczenie Programu Leader w rozwoju obszarów wiejskich w latach 2007-2013 na przykładzie województwa opolskiego ..	225
Piotr Szamrowski, Adam Pawlewicz: Praktyczne aspekty wdrażania podejścia Leader na przykładzie Lokalnych Grup Działania i Lokalnych Grup Rybackich funkcjonujących w województwie warmińsko-mazurskim.....	233
Katarzyna Tracz-Krupa: Analiza wpływu Europejskiego Funduszu Społecznego na rozwój zasobów ludzkich w Polsce	245
Anna Tutak: Zmiany w podejściu do świadczenia usług szkoleniowych w ramach EFS w latach 2004-2013	256
Magdalena Wojarska, Izabela Zabielska: Samorząd lokalny jako beneficjent funduszy unijnych (na przykładzie gmin województwa warmińsko-mazurskiego)	266

Część 4. Wiedza i innowacje a polityka spójności Unii Europejskiej

Małgorzata Dziembala: Wspieranie inteligentnych specjalizacji regionów w Unii Europejskiej w warunkach globalizacji	279
Dorota Kwiatkowska-Ciotucha: Programy rozwojowe uczelni szansą wzbogacenia oferty i podniesienia jakości kształcenia w polskich szkołach wyższych	289
Dorota Murzyn: Innowacyjność w polityce spójności Unii Europejskiej.....	301
Aleksandra Nowakowska: Inteligentne specjalizacje regionalne – nowa idea i wyzwanie dla polityki regionalnej	310
Agata Surówka: Innowacyjność województw Polski Wschodniej na tle kraju	319

Nataliya Tyuleneva, Anastasia Lisnyak: Social and economic development of regions based on cluster programs: European and Russian experience .	327
Monika Zadrożniak: Wyrównywanie szans edukacyjnych w ramach polityki spójności jako kierunek poprawy jakości życia mieszkańców obszarów wiejskich w Polsce	334

Część 5. Problemy rozwoju regionalnego

Bernadeta Baran: Terytorialne odniesienie działań rozwojowych w Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego	345
Aranka Ignasiak-Szulc, Ireneusz Jaźwiński: Pozycja ustrojowa samorządu województwa w kontekście jego roli w polityce rozwoju w Polsce	356
Łukasz Olipra: Dostępność usług transportu lotniczego jako czynnik lokalizacji inwestycji zagranicznych na Dolnym Śląsku.....	368
Ewa Pancer-Cybulska: Europejskie Ugrupowania Współpracy Terytorialnej (EUWT) w pakiecie legislacyjnym na okres programowania 2014-2020	383
Ewa Szostak: Umowa Partnerstwa a Regionalny Program Operacyjny dla Dolnego Śląska na lata 2014-2020	394
Paweł Wacek: Rozwój gospodarczy a systemy transportowe regionów Polski.....	406
Alicja Zakrzewska-Półtorak: Wybrane aspekty rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego województwa dolnośląskiego po wejściu do Unii Europejskiej.....	416

Część 6. Rozwój społeczno-gospodarczy w Europie i problemy integracji

Iwo Augustyński: Struktura zadłużenia firm polskich na tle wybranych krajów europejskich na tle kryzysu z 2008 roku	429
Tetiana Girchenko: Formation of competitiveness of Ukrainian banks under the influence of foreign capital	443
Zbigniew Jurczyk, Barbara Majewska-Jurczyk: Model ochrony konsumentów w Unii Europejskiej	453
Danuta Kabat-Rudnicka: Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego RP w kluczowych kwestiach integracji europejskiej. Uwagi na marginesie polskiego członkostwa w Unii Europejskiej	465
Lidia Kłos: Rzeczowy wymiar polityki spójności w rozwoju branży wodno-kanalizacyjnej w Polsce	472
Zbigniew Mikołajewicz: Bezpieczeństwo energetyczne w polityce spójności Unii Europejskiej	481

Danuta Milaszewicz: Jakość rządzenia a rozwój społeczno-gospodarczy w krajach UE	491
Anna Nowak, Katarzyna Domańska: Konkurencyjność rolnictwa Polski Wschodniej w aspekcie zrównoważonego rozwoju.....	501
Zhanna Tsaurkubule: Improving social policy of Latvia as a factor of sustainable development of the state.....	510
Grażyna Węgrzyn: Zmiany strukturalne na rynku pracy – modernizacja czy stagnacja?	525

Summaries

Jan Borowiec: Regional convergence in the European Union	25
Leszek Cybulski: Divergence of regional development in the EU after 2000 and Cohesion Policy.....	38
Zofia Hasińska: Regional differentiation of changes in employment in Poland in the period of EU integration.....	49
Jarosław M. Nazarczuk: Economic crisis and regional inequalities in the European Union.....	59
Pasquale Tridico: Dziesięć lat po przystąpieniu krajów centralnej i wschodniej Europy do Unii Europejskiej: porównanie z przemianami w byłym Związku Radzieckim	81
Zhanna Tsaurkubule, Alevtina Vishnevskaja: Wybrane aspekty rozwoju ekonomicznego rynku Łotwy w ciągu dziesięciu lat jej członkostwa w Unii Europejskiej.....	93
Dilara Usmanova: Udoskonalanie metodologicznej i systematycznej organizacji monitorowania rozwoju społeczno-ekonomicznego regionów łotewskich.....	101
Agnieszka Wojewódzka-Wiewiórska: Districts changes in the socio-economic development level in Poland and obtaining EU funds.....	113
Wojciech Bożek: Significance and amount of funds from the budget of the European Union as a category of public resources.....	126
Krystian Heffner, Piotr Gibas: EU cohesion policy and functional areas of regional centres in Poland	135
Natalia Konopińska: “Alpine Space Programme” as an example of implementation of cohesion policy in mountain areas	149
Joanna Kudelko: New model of the European cohesion policy and its implications for social and economic development in Poland.....	157
Marek Pieniążek, Dominika Rogalińska: Public statistics in the process of monitoring of territorial dimension of cohesion policy.....	165
Magdalena Pronobis: Structural funds as venture capital: scale and conditions for intervention.....	174

Adam A. Ambroziak: Legal and economic aspects of regional state aid in Poland after the accession to the EU	188
Maria Bucka: Development of small and medium-sized enterprises during the implementation of cohesion policy in 2007-2013	196
Barbara Kryk: Development of women's entrepreneurship in Poland as a form of EU policy implementation of gender equality and employment ...	206
Paweł Mańczyk: Taxation of the financial assistance from the Cohesion Fund	214
Beata Skubiak: Do the structural funds develop Western Pomerania?	224
Justyna Socińska: Role and importance of Leader in the development of rural areas in 2007-2013 on the example of the Opole Voivodeship	232
Piotr Szamrowski, Adam Pawlewicz: The practical aspects of the implementation of the LEADER approach on the example of the LAGs and Fisheries Local Action Groups operating in the Warmia and Mazury Voivodeship	243
Katarzyna Tracz-Krupa: Analysis of the European Social Fund impact on the human resource development in Poland	255
Anna Tutak: Changes in approach to training programs conducted under Europejski Fundusz Społeczny fund in years 2004-2013	264
Magdalena Wojarska, Izabela Zabielska: Local government as a beneficiary of EU funds (on the example of the municipalities of the Warmia and Mazury Voivodeship)	275
Małgorzata Dziembala: Supporting of smart specialization of regions in the European Union in a globalized market	288
Dorota Kwiatkowska-Ciotucha: Development programs of universities as an opportunity for developing educational offer and improving the quality of teaching at Polish universities	300
Dorota Murzyn: Innovativeness in EU cohesion policy	309
Aleksandra Nowakowska: Regional smart specializations – a new idea and a challenge for regional policy	318
Agata Surówka: Innovativeness of Eastern Poland voivodeships compared with other regions	326
Nataliya Tyuleneva, Anastasia Lisnyak: Rozwój społeczno-gospodarczy regionów na podstawie programów klastrowych: doświadczenia Unii Europejskiej i Rosji	333
Monika Zadrożniak: Equalization of educational opportunities within the framework of cohesion policy as a way to improve the quality of life for residents of rural areas in Poland	342
Bernadeta Baran: Territorial dimension in the development strategy for the Lower Silesian Voivodeship	355

Aranka Ignasiak-Szulc, Ireneusz Jaźwiński: Legal status of voivodeship self-government in the context of its role in the development policy in Poland	367
Lukasz Olipra: Accessibility of the air transport services as a determinant of foreign investments location in Lower Silesia.....	381
Ewa Pancer-Cybulska: European Groupings of Territorial Cooperation (EGTC) in the legislative package for the 2014-2020 programming period.....	393
Ewa Szostak: Partnership Agreement and Regional Operational Program for Lower Silesia for the years 2014-2020.....	405
Paweł Wacek: Economic development and Polish transportation systems.....	415
Alicja Zakrzewska-Półtorak: Selected aspects of socio-economic and spatial development of Lower Silesian voivodeship after joining the European Union	426
Iwo Augustyński: Comparison of the debt structure of Polish companies with selected EU member countries against the background of the financial crisis from 2008.....	442
Tetiana Girchenko: Kształtowanie się konkurencyjności banków ukraińskich pod wpływem obcego kapitału.....	452
Zbigniew Jurczyk, Barbara Majewska-Jurczyk: Model of consumer protection in the European Union.....	464
Danuta Kabat-Rudnicka: Polish Constitutional Court's jurisdiction on the key issues of the European integration. Remarks on Poland's membership in the European Union.....	471
Lidia Kłos: Material dimension of cohesion policy in the development of the water-sewage industry in Poland.....	480
Zbigniew Mikołajewicz: Energy security in the cohesion policy of the European Union.....	490
Danuta Miłaszewicz: Governance quality vs. socio-economic development in the European Union.....	500
Anna Nowak, Katarzyna Domańska: Sustainable development approach in agriculture competitiveness of Eastern Poland	509
Zhanna Tsaurkubule: Poprawa polityki społecznej Łotwy jako czynnik zrównoważonego rozwoju państwa.....	524
Grażyna Węgrzyn: Structural changes in the labour market – modernisation or stagnation?.....	534

Łukasz Olipra

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

DOSTĘPNOŚĆ USŁUG TRANSPORTU LOTNICZEGO JAKO CZYNNIK LOKALIZACJI INWESTYCJI ZAGRANICZNYCH NA DOLNYM ŚLĄSKU

Streszczenie: Celem niniejszego artykułu jest próba odpowiedzi na pytanie, jakie znaczenie dla decyzji o lokalizacji inwestycji zagranicznych na Dolnym Śląsku i tworzeniu miejsc pracy przez przedsiębiorstwa z kapitałem zagranicznym ma dostępność usług transportu lotniczego, rozpatrywana głównie jako bliskość Portu Lotniczego we Wrocławiu. Najpierw omówiono czynniki i determinanty lokalizacji bezpośrednich inwestycji zagranicznych oraz aspekty teoretyczne związane z problematyką wpływu dostępności do usług transportu lotniczego na decyzje o lokalizacji inwestycji. Następnie zaprezentowano i przeanalizowano oryginalne dane faktograficzne, pozyskane w drodze badania ankietowego dolnośląskich przedsiębiorstw (próba 75 firm z kapitałem zagranicznym), przeprowadzonego w czerwcu 2013 r. Autor w niniejszym artykule podejmuje próbę weryfikacji hipotezy badawczej, że bliskość Portu Lotniczego we Wrocławiu i połączeń komunikacyjnych transportem lotniczym jest istotnym czynnikiem branym pod uwagę przez zagranicznych inwestorów przy podejmowaniu decyzji o lokalizacji inwestycji na Dolnym Śląsku.

Słowa kluczowe: inwestycje zagraniczne, czynniki lokalizacji, transport lotniczy, port lotniczy, region.

DOI: 10.15611/pn.2015.380.34

1. Wstęp

Proces umiędzynarodowienia działalności gospodarczej, który polega na tworzeniu powiązań przedsiębiorstw lokalnych z firmami zagranicznymi, jest jedną z ważniejszych cech współczesnej gospodarki. Do głównych czynników sprzyjających globalizacji życia gospodarczego zalicza się m.in. bezpośrednio inwestycje zagraniczne, będące najbardziej widocznym efektem postępującej globalizacji [Stawicka 2007].

Napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych uzależniony jest od czynników warunkujących wybór kraju oraz determinant napływających inwestycji, określanych jako czynniki lokalizacyjne w krajach goszczących, na podstawie których dokonuje się optymalnej lokalizacji (wybór zarówno kraju, jak i regionu lokalizacji) [Stawicka 2007].

Celem niniejszego artykułu jest próba odpowiedzi na pytanie, jakie znaczenie dla decyzji o lokalizacji inwestycji zagranicznych na Dolnym Śląsku i tworzeniu miejsc pracy przez przedsiębiorstwa z kapitałem zagranicznym ma dostępność usług transportu lotniczego, będąca pochodną bliskości Portu Lotniczego we Wrocławiu oraz oferty połączeń lotniczych (kierunków i rodzajów połączeń) w tym porcie. W przeprowadzonym badaniu skupiono się jednak głównie na bliskości portu lotniczego, pomijając aspekt jakości oferty dostępnych połączeń z wrocławskiego lotniska. Hipotezę badawczą, jaką autor zamierza zweryfikować, można sformułować następująco: bliskość Portu Lotniczego we Wrocławiu i połączeń komunikacyjnych transportem lotniczym jest istotnym czynnikiem brany pod uwagę przez zagranicznych inwestorów przy podejmowaniu decyzji o lokalizacji inwestycji na Dolnym Śląsku i przyczynia się do tworzenia miejsc pracy przez przedsiębiorstwa z kapitałem zagranicznym.

Autor prezentuje w artykule oryginalne dane faktograficzne, pozyskane w drodze badania ankietowego dolnośląskich przedsiębiorstw, przeprowadzonego w czerwcu 2013 r. w ramach projektu „Wpływ transportu lotniczego na regionalne rynki pracy w Polsce”, finansowanego ze środków Narodowego Centrum Nauki, grant nr N N114 180039. Wyniki badań przeprowadzonych w ramach projektu zostały opublikowane w monografii pt. „Transport lotniczy a regionalne rynki pracy w Polsce” [Pancer-Cybulska i in. 2014]. W niniejszym artykule skupiono się na prezentacji bardziej szczegółowych danych i pogłębionych analiz, które ze względu na ograniczenia wydawnicze nie mogły znaleźć się w monografii. Badanie ankietowe zostało przeprowadzone metodą CATI¹ wśród kadry zarządzającej i kierowniczkiej wyższego i średniego szczebla (głównie z działów handlowych i eksportu) 153 dolnośląskich przedsiębiorstw, spośród których 75 to przedsiębiorstwa zagraniczne (w tym 2 z kapitałem mieszanym). W opracowaniu wybrano jedno zagadnienie z badań o szerszym zakresie i przedstawiono analizę oraz wyniki dla wyodrębnionej grupy 75 przedsiębiorstw zagranicznych, odnosząc je jedynie w kilku miejscach do wyników uzyskanych dla całej próby 153 dolnośląskich firm. Badanie miało charakter jakościowy i opierało się głównie na opiniach respondentów, a nie twardych danych o charakterze sprawozdawczym. Jakkolwiek ilościowy charakter niektórych pytań i odpowiedzi pozwolił na zastosowanie do analizy i opracowania wyników, obok wnioskowania indukcyjnego, również prostych metod statystycznych.

Dobór przedsiębiorstw zagranicznych odbywał się przy zachowaniu następujących zasad: firma z kapitałem zagranicznym, zlokalizowana na terenie województwa dolnośląskiego (część przedsiębiorstw we Wrocławiu, część w innych powiatach regionu). Przedsiębiorstwo musiało również wyrazić zgodę na wzięcie udziału w badaniu. Próbę 75 przedsiębiorstw zagranicznych można uznać z jednej strony za reprezentatywną, a z drugiej strony za stosunkowo dużą, biorąc pod uwagę obecne realia: dolnośląskie firmy są przedmiotem wielu różnorodnych badań i często

¹ CATI (*Computer Assisted Telephone Interviews*) – badanie przeprowadzane metodą wspomaganą komputerowo wywiadów telefonicznych.

autorzy spotykają się z odmową wzięcia udziału w badaniu. Bardziej szczegółowa charakterystyka próby znajduje się w dalszej części opracowania.

2. Czynniki i determinanty lokalizacji bezpośrednich inwestycji zagranicznych

Według teorii lokalizacji, należącej do ujęć mikroekonomicznych, czynniki decydujące o podjęciu w danym kraju inwestycji bezpośrednich można podzielić na cztery grupy:

1. Warunki instytucjonalne i polityczne, które tworzą tzw. klimat inwestowania w danym kraju (określone np.: przez regulacje ustawowe, politykę fiskalną, polityczną stabilność, bezpieczeństwo prawne i nastawienie społeczne do inwestycji zagranicznych).

2. Warunki kosztowe, obejmujące dostęp do czynników produkcji oraz ich ceny (szczególnie niższy poziom płac).

3. Warunki rynkowe, w tym wielkość rynku, dynamika jego wzrostu, rozmiary konkurencji, możliwość eksportu i ochrona zewnętrzna rynku.

4. Bariery handlowe, jak np.: cła, procedury celne, licencje, kontyngenty, normy, państwowe subwencje dla krajowych przedsiębiorstw, ale także transport i ewentualne negatywne nastawienie konsumentów miejscowych do obcych towarów [Rymarczyk 1996].

Wymienione powyżej czynniki mogą mieć wpływ na wybór kraju lokalizacji, zachęcając lub odstraszać potencjalnych inwestorów od inwestowania w danym kraju. Ich waga i znaczenie będą różne w zależności od przedsiębiorstwa i jego motywów inwestowania. Korzyści oferowane przez daną lokalizację mają charakter potencjalny. Mogą wystąpić, jeśli będą zgodne ze strategią i specyficznymi cechami przedsiębiorstwa [Rymarczyk 1996].

W literaturze przedmiotu, na co zwraca uwagę M. Stawicka [2007], spotkać można jednak wiele rozbieżności w poglądach na temat zarówno ustalania rodzajów, czy też listy, jak i znaczenia poszczególnych czynników lokalizacyjnych BIZ. Według J. Markusena [1995] najważniejszymi czynnikami lokalizacyjnymi bezpośrednich inwestycji zagranicznych są długotrwałe powiązania handlowe korporacji transnarodowej z krajem przyjmującym inwestycje oraz duża otwartość rynku i stabilność w zakresie polityki oraz warunków makroekonomicznych kraju potencjalnych inwestycji. Do listy czynników określanych przez teorię lokalizacji, opisywanych przez Rymarczyka, J. Witkowska [1997] dodaje także czynniki związane z zaopatrzeniem przedsiębiorstwa podejmującego bezpośrednio inwestycje zagraniczne w wybranym kraju oraz dostęp do bazy surowcowej niezbędnej do produkcji, włączając w to dostęp do technologii kraju przyjmującego inwestycje zagraniczne. K. Przybylska [2001] podzieliła natomiast czynniki decydujące o atrakcyjności rynku zagranicznego dla inwestycji zagranicznych na dwie główne kategorie: 1) wyni-

kające z motywów podejmowania BIZ (determinanty rynkowe, kosztowe i efektywnościowe); 2) wynikające z klimatu inwestycyjnego kraju goszczącego (stabilność polityczna i ekonomiczna, udogodnienia w prowadzeniu działalności gospodarczej zagranicznych firm, np. otoczenie biznesowe, poziom ryzyka inwestycyjnego). Do czynników ekonomicznych autorka ta zaliczyła, obok stanu gospodarki i perspektyw jej rozwoju, również istniejącą infrastrukturę oraz poziom kosztów transportu i komunikacji, włączany do grupy czynników związanych z wydajnością [Stawicka 2007].

Obecnie jednak – z perspektywy konkurencyjności regionów, jak również w zakresie przyciągania inwestycji zagranicznych przez region – tracą na znaczeniu czynniki lokalizacji wymieniane w ujęciach klasycznych, takie jak baza surowcowa, zbliżenie do rynku zbytu czy zasoby siły roboczej. Duże znaczenie ma natomiast komunikacyjna dostępność regionów, a zwłaszcza ich usytuowanie względem linii i węzłów komunikacji międzynarodowej [Pancer-Cybulska i in. 2014] (por. [Winiarski 1999]). „Dobrze rozwinięta, nowoczesna, sprawnie działająca, a więc zaspokajająca potrzeby komunikacyjne infrastruktura transportowa stanowi jeden z ważniejszych czynników sprzyjających rozwojowi gospodarstwu krajów i regionów. Dzięki niej bowiem konkretne rejony uzyskują lepszy dostęp do źródeł zaopatrzenia w czynniki produkcji oraz rynki zbytu i w ten sposób, *ceteris paribus*, stają się bardziej efektywne i konkurencyjne na tle czy też w relacji do innych” [Domańska 2006], a tym samym atrakcyjniejsze dla lokalizacji bezpośrednich inwestycji zagranicznych.

3. Znaczenie transportu lotniczego dla decyzji o lokalizacji inwestycji przedsiębiorstw – aspekty teoretyczne

Znaczenie portów lotniczych wzrosło wraz z tendencjami globalizacyjnymi w gospodarce, objawiającymi się zarówno rozwojem międzynarodowych korporacji, jak i większym uzależnieniem od importu komponentów i produktów. Powoduje to większe zainteresowanie lokowaniem firm w pobliżu międzynarodowych portów lotniczych. Niektóre z najszybciej rozwijających się sektorów gospodarki opartych na wiedzy, takie jak sektor informatyczny, elektroniczny, komunikacyjny czy farmaceutyczny, są najbardziej umiędzynarodowione i najbardziej zależne od transportu lotniczego swoich produktów, które mają niską wagę i małe rozmiary, a jednocześnie wysoką wartość. Rosnąca zależność rozwijających się sektorów, jak również tych bardziej tradycyjnych sektorów produkcyjnych (w tym nawet produktów roślinnych wymagających natychmiastowych dostaw) od systemów typu *just-in-time* spowodowała, że transport lotniczy i podróże lotnicze stały się kluczowymi elementami szybkiego i wydajnego systemu dystrybucji. Można powiedzieć, że porty lotnicze stają się coraz ważniejsze dla operacji biznesowych na globalnym rynku. Szczególne znaczenie przypisywane jest często portom lotniczym na obszarach pro-

blemowych, z wysokim bezrobociem oraz małą i kurczącą się bazą biznesową [Pancer-Cybulska i in. 2014] (por. [Graham 2008]).

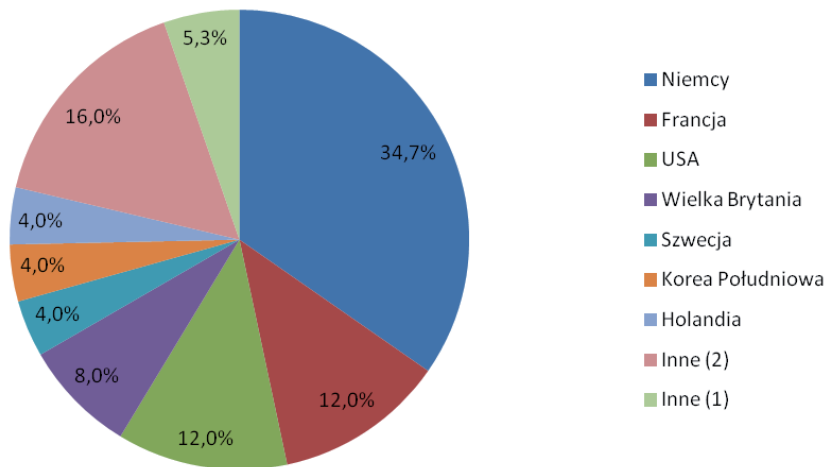
Z rozwojem portu lotniczego władze regionu wiążą często nadzieję na powstanie nowych miejsc pracy i ożywienie gospodarcze regionu. Argumenty te są wykorzystywane w debatach nad rozwojem i rozbudową portów lotniczych. Jednakże bardzo trudne jest precyzyjne wykazanie związku przyczynowego pomiędzy rozwojem portu lotniczego i szerszym rozwojem gospodarczym w danym regionie. W wielu przypadkach niemożliwe jest także ustalenie, czy to charakterystyka społeczno-gospodarcza regionu, w którym znajduje się port lotniczy (np. jego zamożność czy wielkość i struktura populacji), powoduje, że linie lotnicze decydują się stworzyć połączenia z danym portem, czy raczej rozwój usług transportu lotniczego wpływa na gospodarkę i powoduje wzrost zamożności społeczeństwa [Graham 2008].

Aby ocenić znaczenie portu lotniczego dla decyzji lokalizacyjnych, konkurencyjności i wyników ekonomicznych przedsiębiorstw, zazwyczaj stosuje się badania jakościowe, polegające na badaniach ankietowych lub wywiadach przeprowadzanych w przedsiębiorstwach na danym terenie. Działania takie mają na celu lepsze zrozumienie charakteru interakcji pomiędzy portem lotniczym i innymi elementami lokalnej gospodarki. Na przykład badania prowadzone na próbie 500 europejskich firm zlokalizowanych w najważniejszych i najbardziej atrakcyjnych dla biznesu miastach w 2007 r. wykazały, że dla 52% firm połączenia transportowe z innymi miastami oraz połączenia międzynarodowe były absolutnie zasadniczym czynnikiem brany pod uwagę przy decyzjach lokalizacyjnych przedsiębiorstw. Jedynie trzy czynniki, mianowicie dostępność wykwalifikowanych pracowników (62%), łatwy dostęp do rynków, konsumentów i klientów (58%) oraz jakość infrastruktury telekomunikacyjnej (55%), były wskazywane przez większy odsetek respondentów. Istotne w metodzie ankietowania przedsiębiorstw lub ekspertów w danym sektorze jest zapewnienie, żeby respondenci przekazywali prawdziwe informacje [Graham 2008].

4. Charakterystyka respondentów

Ankietowaniem objęto 1,1% działających na Dolnym Śląsku firm z udziałem kapitału zagranicznego. Według danych GUS w 2011 r. było ich łącznie 6667, co stanowiło 9,4% sumy krajowej. Frekwencja kapitału zagranicznego na Dolnym Śląsku jest wyższa od krajowej zarówno w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców, jak i pod względem udziału w grupie osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą (na Dolnym Śląsku co 15. firma), w tym w grupie spółek handlowych (w województwie dolnośląskim spółki z kapitałem zagranicznym stanowiły 25,6%, a w kraju 22,9% ogółu spółek), a także pod względem wykazywania dodatniego wyniku gospodarczego (dolnośląskie spółki z udziałem kapitału zagranicznego stanowiły 10,3% takich firm w kraju). Pod względem pochodzenia kapitału największymi in-

westorami w regionie są kolejno: Niemcy, Holandia, Francja, Luksemburg, Hiszpania i Wielka Brytania [Pancer-Cybulska i in. 2014]. Wśród respondentów natomiast dominują przedsiębiorstwa z krajów takich, jak: Niemcy, Francja, USA i Wielka Brytania (rys. 1).



Inne (2) – po dwa przedsiębiorstwa z krajów takich, jak: Dania, Finlandia, Irlandia, Japonia, Szwajcaria, Włochy. Inne (1) – po jednym przedsiębiorstwie z krajów takich, jak Hiszpania i Tajwan, oraz firmy z kapitałem mieszanym, polsko-niemieckim i polsko-francuskim.

Rys. 1. Struktura respondentów według pochodzenia kapitału firm (w 2013 r.)

Źródło: opracowanie własne.

Badanie ankietowe objęło przedsiębiorstwa zagraniczne, zatrudniające łącznie ponad 40 tys. pracowników. W ankiecie nie pytano o wielkość obrotów firmy, stąd nie jest możliwy jednoznaczny podział respondentów na firmy mikro, małe, średnie i duże zgodnie z ogólnie przyjętymi kryteriami klasyfikacji obowiązującymi w Unii Europejskiej. W tabeli 1 przyjęto kryteria podziału respondentów na grupy według liczby zatrudnionych pracowników, zgodne z dyrektywą UE z 2003 r. Informacje o liczbie pracowników w poszczególnych grupach i ogółem należy traktować jako przybliżone, ponieważ niektórzy respondenci szacowali wielkość zatrudnienia we własnej firmie. Mimo że najlepiej reprezentowane były przedsiębiorstwa zatrudniające między 50 a 249 osób (34 firmy, 45,3% respondentów), to największy udział w przybliżonej łącznej wielkości zatrudnienia miały przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 1000 osób (nieco ponad 30 tys. osób, 71% wszystkich zatrudnionych w firmach objętych badaniem). Należy jednak zauważyć, że jedna z największych firm uwzględniona w badaniu deklaruje zatrudnienie na poziomie ponad 10 tys. osób.

Tabela 1. Struktura respondentów według liczby zatrudnionych pracowników (w 2013 r.)

Liczba pracowników	Do 9	10-49	50-249	250-999	Powyżej 1000	Brak danych	Ogółem
Liczba respondentów	1	9	34	20	10	1	75
Odsetek respondentów	1,3	12,0	45,3	26,7	13,3	1,3	100,0
Przybliżona łączna liczba zatrudnionych w firmach w danej kategorii	8	270	3495	8609	30 280	-	42 662
Odsetek zatrudnionych w poszczególnych kategoriach	0,0	0,6	8,2	20,2	71,0	0,0	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2. Rok rozpoczęcia działalności w Polsce dolnośląskich respondentów

Rok	Przed 1990	1990-1994	1995-1999	2000-2004	2005-2009	2010-2012	Ogółem
Liczba firm	4	8	14	20	26	3	75
Odsetek	5,3	10,7	18,7	26,7	34,7	4,0	100,0
Przybliżona łączna liczba zatrudnionych w firmach z danej kategorii	1350	5870	10 197	7172	17087	986	42 662
Odsetek pracujących	3,2	13,8	23,9	16,8	40,1	2,3	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3. Struktura respondentów według rodzaju działalności firmy (w 2013 r.)

Rodzaj działalności	Liczba respondentów	Odsetek respondentów	Przybliżona łączna liczba zatrudnionych w firmach w różnych grupach	Odsetek zatrudnionych w poszczególnych sektorach
Produkcja	27	36,0	11 374	26,7
Handel	6	8,0	11 385	26,7
Usługi	21	28,0	8 900	20,9
Produkcja i handel	11	14,7	9 094	21,3
Produkcja i usługi	1	1,3	700	1,6
Usługi i handel	4	5,3	105	0,2
Produkcja, handel i usługi	4	5,3	1 044	2,4
Brak danych	1	1,3	60	0,1
Ogółem	75	100,0	42 662	100,0

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 2 zaprezentowano strukturę respondentów z uwzględnieniem roku rozpoczęcia działalności w Polsce. Prawie 40% firm uwzględnionych w badaniu to firmy, które zainwestowały w regionie dolnośląskim w latach 2005-2012, w których zatrudnienie znalazło ok. 18 tys. osób, czyli 43% zatrudnionych w badanych firmach ogółem.

Ze względu na przedmiot działalności przedsiębiorstw biorących udział w badaniu największą grupę stanowią firmy produkcyjne, następnie usługowe i handlowe² (tab. 3). Jednak biorąc pod uwagę liczbę zatrudnionych pracowników, udział w przybliżonej łącznej liczbie zatrudnionych w firmach produkcyjnych i handlowych kształtował się na jednakowym poziomie (ok. 26,7%).

5. Znaczenie dostępu usług transportu lotniczego dla decyzji o lokalizacji inwestycji na Dolnym Śląsku – wyniki badań

Respondenci biorący udział w badaniu zostali poproszeni o ocenę czynników decydujących o lokalizacji firmy w regionie dolnośląskim. Mieli dokonać oceny poszczególnych czynników w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznaczało najmniejsze, a 10 największe znaczenie. Respondenci mogli również zakreślić pole „nie mam zdania”. Każdy z czynników był oceniany oddzielnie, co oznacza, że respondenci mogli przyznawać taką samą liczbę punktów kilku czynnikom. W tabeli 4 przedstawiono ranking czynników stworzony na podstawie średnich ocen przyznanych danemu czynnikowi, uwzględniając w obliczeniach liczbę firm, które dokonały oceny danego czynnika, czyli przyznały od 1 do 10 punktów. W tabeli przedstawiono również medianę i wartość najczęstszą, czyli dominantę.

Wśród 18 czynników zaproponowanych respondentom do oceny (wyboru dokonano na podstawie dostępnej literatury przedmiotu oraz informacji zawartych na stronach i w raportach Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych) bliskość Portu Lotniczego we Wrocławiu i połączeń komunikacyjnych transportem lotniczym została przez firmy z kapitałem zagranicznym sklasyfikowana na czwartym miejscu, ze średnią oceną 5,7, na równi z dwoma innymi czynnikami: 1) duży rynek zbytu w regionie oraz 2) ułatwiony dostęp do innych rynków zbytu, korzystne warunki dla eksportu. Co prawda mediana dla czynnika „ułatwiony dostęp do innych rynków zbytu” jest wyższa niż dla dwóch pozostałych czynników, jednak czynnik ten był oceniany przez przedsiębiorców najczęściej jako nieistotny (dominanta 1), podczas gdy dla obu pozostałych czynników wartością najczęstszą była ocena 10, co oznacza, że dla wielu firm zagranicznych i z udziałem kapitału zagranicznego bliskość wrocławskiego portu lotniczego, podobnie jak ułatwionego dostępu do innych rynków zbytu i korzystnych warunków dla eksportu, była czynnikiem rozstrzygającym przy podejmowaniu decyzji inwestycyjnych. Tak zdecydo-

² Handel, zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności, wchodzi w skład sektora usług, jednak ze względu na swoją specyfikę i największy udział ekonomiczny w całym sektorze usług handel wyłączo- no dla celów badawczych jako osobną kategorię.

Tabela 4. Ranking czynników decydujących o lokalizacji inwestycji przedsiębiorstw zagranicznych lub z udziałem kapitału zagranicznego w regionie dolnośląskim

Pozycja	Czynnik	Odsetek firm zagranicznych, które dokonały oceny (75=100%)	Średnia ocena	Mediana	Dominanta
1.	Korzystne połączenia komunikacyjne miejscowości transportem lądowym	70,7	6,2	6	5
1.	Dobrze rozwinięta infrastruktura techniczna i ekonomiczna	70,7	6,2	6	5
3.	Atrakcyjny teren pod inwestycje	66,7	6,1	7	5
4.	Bliskość Portu Lotniczego we Wrocławiu i połączeń komunikacyjnych transportem lotniczym	74,7	5,7	5	10
4.	Duży rynek zbytu w regionie	73,3	5,7	5	10
4.	Ułatwiony dostęp do innych rynków zbytu, korzystne warunki dla eksportu	62,7	5,7	6	1
7.	Dostępność wykwalifikowanej siły roboczej	73,3	5,4	6	1
8.	Jakość dostępnej siły roboczej	72,0	5,3	6	1
9.	Koszt siły roboczej	61,3	5,1	6	1
9.	Możliwość przejęcia wolnych obiektów produkcyjnych, magazynowych, biurowych itd.	66,7	5,1	5,5	1
9.	Proinwestycyjna polityka władz lokalnych	56,0	5,1	5,5	1
12.	Związki inwestora z regionem (pochodzenie, wcześniejsze kontakty)	56,0	5,0	5	1
13.	Istnienie specjalnych stref ekonomicznych	60,0	4,7	4	1
14.	Pozytywne doświadczenia innych spółek z udziałem zagranicznym w tym regionie	62,7	4,3	5	1
15.	Mała konkurencja ze strony lokalnych firm	61,3	4,1	4	1
16.	Duża podaż i łatwy dostęp do komponentów i materiałów w regionie	61,3	3,8	4	5
17.	Warunki życia dla zagranicznych pracowników firmy, którzy zostali przeniesieni do pracy w nowej placówce w Polsce	49,3	3,6	1	1
18.	Niskie ceny komponentów i materiałów w regionie	56,0	3,5	3	1

Źródło: [Pancer-Cybulska i in. 2014].

wanych ocen nie uzyskały nawet czynniki z trzech pierwszych pozycji w rankingu. Jakkolwiek wszystkie z nich miały zarówno średnią ocenę, jak i medianę wyższą od bliskości portu lotniczego, jednak ponownie to w przypadku tego czynnika opinie były najbardziej zdecydowane, a odpowiedź „nie mam zdania” pojawiała się najrzadziej.

Dzięki podaniu przez respondentów daty rozpoczęcia działalności w Polsce możliwe było wyodrębnienie przedsiębiorstw, które zainwestowały w regionie w latach 2004-2012 (34 z 75 firm zagranicznych lub z udziałem kapitału zagranicznego biorących udział w badaniu). Tabela 5 przedstawia, jak czynnik „bliskość portu lotniczego i połączeń lotniczych” oceniany był na tle innych czynników przez przedsiębiorstwa, które zainwestowały na Dolnym Śląsku w ciągu ostatnich dziesięciu lat. W tabeli tej, ze względu na ograniczenia wydawnicze, zaprezentowano jedynie dziesięć najwyższej ocenianych czynników. Czynnik „bliskość portu lotniczego i połączeń lotniczych” spadł na piątą pozycję w rankingu czynników. Jednak wzrosła średnia ocena tego czynnika w porównaniu do danych ogólnych – z 5,7 do 6,1. Dodatkowo różnice pomiędzy pierwszymi w rankingu czynnikami są nieznaczne (bliskość portu traci do najwyższej ocenianego czynnika „korzystne połączenia komunikacyjne transportem lądowym” jedynie 0,4 pkt). W porównaniu do rankingu ogólnego wzrosła również mediana (z 5 na 7), a dominanta pozostała na tym samym poziomie (wartość 10).

Tabela 5. Ranking czynników decydujących o lokalizacji inwestycji przedsiębiorstw zagranicznych lub z udziałem kapitału zagranicznego, które zainwestowały w regionie dolnośląskim w latach 2004-2012

Pozycja	Czynnik	Odsetek firm zagranicznych (początek działalności po 2003 r.), które dokonały oceny (100%=34)	Średnia ocena	Mediana	Dominanta
1.	Korzystne połączenia komunikacyjne miejscowości transportem lądowym	73,5	6,5	7	8
1.	Dobrze rozwinięta infrastruktura techniczna i ekonomiczna	70,6	6,5	7	5
3.	Duży rynek zbytu w regionie	76,5	6,4	7	10
3.	Atrakcyjny teren pod inwestycje	61,8	6,4	7	9
5.	Bliskość Portu Lotniczego we Wrocławiu i połączeń komunikacyjnych transportem lotniczym	73,5	6,1	7	10
5.	Ułatwiony dostęp do innych rynków zbytu, korzystne warunki dla eksportu	67,6	6,1	7	10
7.	Dostępność wykwalifikowanej siły roboczej	76,5	6,0	8	8
8.	Koszt siły roboczej	61,8	5,7	6	1
8.	Proinwestycyjna polityka władz lokalnych	55,9	5,7	7	1
10.	Jakość dostępnej siły roboczej	70,6	5,6	7	8

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 6. Struktura ocen dla bliskości portu lotniczego i połączeń lotniczych jako czynnika wpływającego na decyzje lokalizacyjne zagranicznych przedsiębiorstw oraz zatrudnienie w tych firmach (w 2013 r.)

Ocena	Nie mam zdania	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Suma
Liczba wskazań	19	11	2	3	4	9	1	4	9	1	12	75
Odsetek firm	25,3	14,7	2,7	4,0	5,3	12,0	1,3	5,3	12,0	1,3	16,0	100,0
Liczba pracowników w firmach	15 263	2707	158	4550	1644	6752	2000	299	3167	200	5922	42 662
Odsetek pracowników firm zagranicznych (100%=42 622)	35,8	6,3	0,4	10,7	3,9	15,8	4,7	0,7	7,4	0,5	13,9	100,0
Odsetek wszystkich zatrudnionych w badanych firmach (100%=71 678)	21,3	3,8	0,2	6,3	2,3	9,4	2,8	0,4	4,4	0,3	8,3	59,5

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 7. Struktura ocen dla bliskości portu lotniczego i połączeń lotniczych jako czynnika wpływającego na decyzje lokalizacyjne zagranicznych przedsiębiorstw, które zainwestowały na Dolnym Śląsku w latach 2004-2012, oraz zatrudnienie w tych firmach

Wartość oceny	Nie mam zdania	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Suma
Liczba wskazań	9	4	1	1	2	4	0	2	4	1	6	34
Odsetek	26,5	11,8	2,9	2,9	5,9	11,8	0,0	5,9	11,8	2,9	17,6	100,0
Liczba pracowników	12 725	1614	8	50	294	600	0	224	1180	200	4476	21 371
Odsetek pracowników firm, które zainwestowały po 2004 r. (100%=21 371)	59,5	7,6	0,0	0,2	1,4	2,8	0,0	1,0	5,5	0,9	20,9	100,0
Odsetek wszystkich zatrudnionych w badanych firmach (100%=71 678)	17,8	2,3	0,0	0,1	0,4	0,8	0,0	0,3	1,6	0,3	6,2	29,8

Źródło: opracowanie własne.

Oprócz analizy miar statystycznych warto także przyjrzeć się strukturze odpowiedzi oceniających port lotniczy jako czynnik wpływający na podejmowanie decyzji o lokalizacji inwestycji oraz wielkości zatrudnienia w badanych firmach (tab. 6). W 12 firmach, które bliskość portu lotniczego oceniły na 10 pkt, zatrudnienie znajduje prawie 6 tys. osób, czyli niemal 14% ogółu. Uwzględniając oceny na poziomie 9 i 8 (które należy uznać za wysokie), wartości te rosną odpowiednio do ok. 9,2 tys. pracowników i ponad 20% udziału.

Analizując ponownie te dane, ale jedynie dla przedsiębiorstw, które zainwestowały w regionie w latach 2004-2012 (tab. 7), należy zwrócić uwagę na fakt, że 6 przedsiębiorstw oceniło bliskość portu lotniczego jako jeden z najważniejszych czynników wpływających na lokalizację inwestycji w regionie Dolnego Śląska. W firmach tych zatrudnionych jest szacunkowo ponad 4 tys. osób, co stanowi ponad 20% ogółu zatrudnionych. Należy jednak równocześnie zauważyć, że ponad 1/4 respondentów nie ma własnego zdania na ten temat.

Przyznanie przez respondentów czynnikowi „bliskość Portu Lotniczego we Wrocławiu” najwyższej oceny (10) nie oznaczało jednak, że był to najważniejszy czynnik brany pod uwagę przy podejmowaniu decyzji o lokalizacji inwestycji na Dolnym Śląsku, ponieważ respondenci nie mieli za zadanie rangowania poszczególnych czynników, a każdy z nich oceniany był oddzielnie. Podjęto więc próbę określenia rzeczywistej siły oddziaływania tego czynnika na decyzje lokalizacyjne przedsiębiorstw i tworzenie miejsc pracy w regionie. Przeanalizowano, jak respondenci, którzy czynnikowi „bliskość portu lotniczego” przyznawali najwyższe oceny, oceniali inne czynniki (tab. 8).

Tabela 8. Analiza ocen innych czynników lokalizacyjnych dokonanych przez przedsiębiorstwa najwyższej oceniające znaczenie bliskości portu lotniczego (w 2013 r.)

Liczba przyznanych najwyższych ocen przez firmę	Wszystkie badane przedsiębiorstwa			Inwestorzy z zagranicy, którzy rozpoczęli działalność w latach 2004-2012		
	Liczba firm	Liczba pracowników	Odsetek pracowników	Liczba firm	Liczba pracowników	Odsetek pracowników
2	5	590	10,0%	3	390	8,7%
3	1	396	6,7%	x	x	x
5	2	636	10,7%	1	586	13,1%
6	1	3000	50,7%	1	3000	67,0%
9	1	500	8,4%	1	500	11,2%
4	1	700	11,8%	x	x	x
10	1	100	1,7%	x	x	x
Razem	12	5922	100,0%	6	4476	100,0%

Źródło: opracowanie własne.

Spośród 75 badanych przedsiębiorstw 5 firm przyznało najwyższe oceny, oprócz bliskości Portu Lotniczego we Wrocławiu, jeszcze jednemu, innemu czynnikowi, natomiast wśród respondentów, którzy rozpoczęli działalność po 2004 r., były to 3 firmy. W firmach tych zatrudnionych jest odpowiednio 590 i 390 osób. Można postawić tezę, że czynnik bliskości Portu Lotniczego we Wrocławiu i połączeń lotniczych miał największy wpływ na decyzje właśnie tych przedsiębiorstw o lokalizacji inwestycji na Dolnym Śląsku i stworzeniu przez nie tych miejsc pracy.

6. Zakończenie

Napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych uzależniony jest od czynników warunkujących wybór kraju, będących zespołem przyczyn i uwarunkowań, które zachęcają do podejmowania działalności gospodarczej w danym kraju, oraz determinant, czyli czynników lokalizacyjnych w krajach goszczących, decydujących o optymalnej lokalizacji. W ostatnich latach tracą jednak na znaczeniu czynniki lokalizacji wymieniane w ujęciach klasycznych, takie jak baza surowcowa, zbliżenie do rynku zbytu czy zasoby siły roboczej. Duże znaczenie ma natomiast komunikacyjna dostępność regionów, a zwłaszcza ich usytuowanie względem linii i węzłów komunikacji międzynarodowej.

W niniejszym artykule podjęto próbę odpowiedzi na pytanie, jakie znaczenie dla decyzji o lokalizacji inwestycji zagranicznych na Dolnym Śląsku i tworzeniu miejsc pracy przez przedsiębiorstwa z kapitałem zagranicznym ma dostępność usług transportu lotniczego, rozpatrywana głównie jako bliskość Portu Lotniczego we Wrocławiu. Zaprezentowano i przeanalizowano oryginalne dane faktograficzne, pozyskane w drodze badania ankietowego dolnośląskich przedsiębiorstw (próba 75 firm z kapitałem zagranicznym) przeprowadzonego w czerwcu 2013 r.

Wśród 18 czynników wpływających na decyzje przedsiębiorstw o lokalizacji inwestycji, zaproponowanych respondentom do oceny, bliskość Portu Lotniczego we Wrocławiu i połączeń komunikacyjnych transportem lotniczym została przez firmy z kapitałem zagranicznym sklasyfikowana na czwartym miejscu (na równi z dwoma innymi czynnikami), ze średnią oceną 5,7, medianą 5 i dominantą 10. Po ograniczeniu analizy do przedsiębiorstw, które rozpoczęły działalność na Dolnym Śląsku w latach 2004-2012, czynnik ten spada na piątą pozycję, jednak wzrastają wartości statystycznych mierników oceny: średnia ocena 6,1, mediana 7, dominanta pozostaje na niezmiennym, najwyższym poziomie. Należy również odnotować, że wyniki badania przeprowadzonego wśród dolnośląskich przedsiębiorstw w znacznym stopniu pokrywają się z wynikami podobnych badań prowadzonych w Europie, w których bliskość portu lotniczego i połączeń lotniczych została sklasyfikowana na czwartym miejscu wśród czynników decydujących o lokalizacji inwestycji [Graham 2008].

W analizie przedstawionej w artykule uwzględniono również miejsca pracy tworzone przez zagranicznych inwestorów na Dolnym Śląsku. W 12 firmach, które

uznały bliskość portu lotniczego za jeden z najważniejszych czynników oddziałujących na decyzje o lokalizacji inwestycji, zatrudnienie znalazło prawie 6 tys. osób. Natomiast biorąc pod uwagę jedynie firmy, które zainwestowały na Dolnym Śląsku po 2004 r., liczba miejsc pracy stworzona przez te firmy oscyluje wokół 4,5 tys.

Reasumując: na podstawie przedstawionych i przeanalizowanych wyników badań i analiz można uznać, że bliskość Portu Lotniczego we Wrocławiu i połączeń komunikacyjnych transportem lotniczym jest istotnym czynnikiem wpływającym na decyzje o lokalizacji inwestycji na Dolnym Śląsku oraz przyczynia się do tworzenia nowych miejsc pracy. Hipotezę postawioną we wstępie można więc uznać za prawdziwą.

Literatura

- Domańska A., 2006, *Wpływ infrastruktury transportu drogowego na rozwój regionalny*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Graham A., 2008, *Managing Airports. An International Perspective*, Elsevier, 3rd ed., Oxford.
- Markusen J., 1995, *The boundaries of multinational enterprises and the theory international trade*, Journal of Economic Perspectives, vol. 9.
- Pancer-Cybulska E., Olipra Ł., Cybulski L., Surówka A., 2014, *Transport lotniczy a regionalne rynki pracy w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław.
- Przybylska K., 2001, *Determinanty bezpośrednich inwestycji zagranicznych w teorii ekonomicznej: empiryczna weryfikacja czynników lokalizacji zagranicznych inwestycji bezpośrednich w Czechach, Polsce i na Węgrzech*, Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie. Seria Specjalna, Monografie nr 144, Akademia Ekonomiczna w Krakowie, Kraków.
- Rymarczyk J., 1996, *Internacjonalizacja przedsiębiorstwa*, PWE, Warszawa.
- Stawicka M., 2007, *Czynniki warunkujące wybór kraju do lokowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, nr 1164, „Ekonomia i Międzynarodowe Stosunki Gospodarcze” 14, Wrocław, s. 44-54.
- Winiarski B., 1999, *Czynniki konkurencyjności regionów*, [w:] Klamut M. (red.), *Konkurencyjność regionów*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław.
- Witkowska J., 1997, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Europie Środkowo-Wschodniej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.

ACCESSIBILITY OF THE AIR TRANSPORT SERVICES AS A DETERMINANT OF FOREIGN INVESTMENTS LOCATION IN LOWER SILESIA

Summary: The aim of the article is an attempt to answer the question what impact on decisions regarding the location of foreign investments in the region of Lower Silesia region and the creation of jobs by the companies with foreign capital has the accessibility to the air transport services, considered mainly as the proximity of Wrocław Airport. The factors and determinants of foreign investments' decisions and theoretical aspects connected with the

issue of impact of the accessibility to the air transport services on the investment location decisions have been described first. Then, original data collected in the survey carried out in 2013 among 75 foreign companies in Lower Silesia have been presented and analyzed. The author tries to verify in this article the research hypothesis that the proximity of Wrocław Airport and air transport links from the airport are a significant factor taken into consideration by foreign investors while taking decision regarding the location of investment in Lower Silesia.

Keywords: foreign investments, location factors, air transport, airport, region.