

Barometr

Nowoczesnego Przemysłu Pomorza

2024

ATRAKCYJNOŚĆ POMORSKICH PODREGIONÓW
DLA NOWOCZESNEGO PRZEMYSŁU

CZYNNIKI
LOKALIZACJI

ANALIZY CZĄSTKOWE
I SYNTETYCZNE



Barometr Nowoczesnego Przemysłu Pomorza

Wydawca



Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową

ul. Do Studzienki 63
80-227 Gdańsk
tel. +48 58 524 49 30
ibngr@ibngr.pl

Zespół realizujący cykl badawczy

prof. dr hab. **Jan Fazlagić**, Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

prof. dr hab. **Stanisław Kowalczyk**, Szkoła Główna Handlowa

prof. dr hab. **Paweł Kubicki**, Uniwersytet Jagielloński

Adam Leśniewicz, dyrektor, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową

prof. **Mariusz Orłowski**, Virginia Tech University

Luk Palmen, Prezes Zarządu, InnoCo

Jan Maria Szomburg, Prezes Zarządu, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową

Marcin Wandałowski, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



Pomorski
Przegląd
Gospodarczy

Badania i raport zrealizowano w ramach naboru o objęcie wsparciem z Planu Rozwojowego dotyczącego realizacji projektu w ramach naboru Inwestycji A.3.1.1 pt. „Zbudowanie systemu koordynacji i monitorowania regionalnych działań na rzecz kształcenia zawodowego, szkolnictwa wyższego oraz uczenia się przez całe życie, w tym uczenia się dorosłych” nr umowy o objęcie wsparciem KPO/22/LLL/U/0013.



Rzeczpospolita
Polska

Sfinansowane przez
Unię Europejską
NextGenerationEU



Spis treści

04

1. Wstęp

06

2. Podsumowanie wyników badania

07

3. Cel, zakres i metodologia badania

11

4. Czynniki lokalizacji nowoczesnego przemysłu

15

5. Atrakcyjność inwestycyjna pomorskich podregionów dla nowoczesnego przemysłu – analizy cząstkowe

- 5.1 Zasoby pracy
- 5.2 Dostępność transportowa
- 5.3 Dostępność zielonej energii
- 5.4 Koszty pracy
- 5.5 Ekosystem gospodarczy
- 5.6 Środowisko i atrakcyjność miejsca
- 5.7 Otoczenie społeczno-kulturowe
- 5.8 Poziom rozwoju gospodarczego
- 5.9. Bezpieczeństwo powszechne
- 5.10. Dostępność terenów inwestycyjnych

33

6. Atrakcyjność pomorskich podregionów dla nowoczesnego przemysłu – analiza syntetyczna

46

7. Podsumowanie i wnioski badawcze



1. Wstęp

Europejski przemysł wchodzi dziś w nową erę. Sektor kojarzony dotąd głównie z eksploatacją zasobów i środowiska naturalnego oraz generowaniem zanieczyszczeń i ogromnego śladu węglowego staje się kluczowym obszarem zielonej oraz cyfrowej transformacji. Sprawia to, że zmianie ulegają niektóre czynniki lokalizacji działalności industrialnej.

Bodaj najważniejsza z nich jest związana z kluczową rolą dostępności zielonej energii, bez której przedsiębiorstwom produkcyjnym zlokalizowanym na terenie Unii Europejskiej trudno będzie sprostać rygorom nowych regulacji, dotyczących m.in. raportowania emisji generowanych przez siebie oraz swój łańcuch wartości.

Nowoczesny przemysł – w porównaniu z tradycyjnym – będzie też potrzebował trochę innych zasobów pracy. Oprócz inżynierów i pracowników liniowych, wraz z postępującą automatyzacją, robotyzacją oraz digitalizacją procesów, niezwykle ważni będą specjaliści, którzy rozumieją i potrafią wykorzystywać nowoczesne technologie cyfrowe. W zapewnieniu odpowiedniej ich podaży istotną rolę odegra wysoka jakość życia w danej lokalizacji, związana ze stanem środowiska czy jakością otoczenia społeczno-kulturowego.

Część czynników lokalizacji pozostanie taka sama, jak do tej pory. Trudno sobie wyobrazić, by potencjalni inwestorzy przemysłowi nie brali pod uwagę aspektów związanych z kosztami pracy, dostępnością transportową,

bezpieczeństwem czy poziomem rozwoju gospodarczego poszczególnych lokalizacji.

W jaki sposób – mając na uwadze zarysowaną powyżej sytuację – kształtuje się zatem nowa przemysłowa mapa Polski? Czym będzie się ona różniła od dotychczasowej? Jak w tym układzie wypadają pomorskie podregiony? Jakie są ich najsilniejsze strony, a w jakich obszarach widoczne są deficyty?

To tylko niektóre z pytań, na jakie podjęto próbę odpowiedzi w niniejszym opracowaniu. Na potrzeby niniejszego badania pod pojęciem „nowoczesnego przemysłu” rozumie się działalność przemysłową, która wykorzystuje zaawansowane technologie, innowacyjne procesy produkcyjne oraz nowoczesne metody zarządzania, aby efektywnie i w sposób zrównoważony wytwarzać dobra. Z kolei „atrakcyjność inwestycyjna” interpretowana jest jako zdolność nakłonienia podmiotów gospodarczych wyspecjalizowanych w nowoczesnej produkcji przemysłowej do zainwestowania na danym obszarze poprzez zaoferowanie kombinacji korzyści (czynników) lokalizacji, możliwych do osiągnięcia w trakcie prowadzenia działalności gospodarczej.



Szczegółowe wyjaśnienie celów, zakresu i metodologii badawczej znajduje się w rozdziale III, zaś zidentyfikowane czynniki lokalizacji zostały szerzej opisane w rozdziale IV. Wnioski płynące z niniejszej analizy zostały zaprezentowane zarówno w formie analizy cząstkowej (rozdział V), umożliwiającej szczegółowy wgląd w wyniki pomorskich podregionów osiągniętych w poszczególnych ocenianych kategoriach badawczych, jak również w ujęciu syntetycznym (rozdział VI). Ostatni rozdział raportu zawiera podsumowanie oraz najważniejsze wnioski badawcze. ■

OPRÓCZ INŻYNIERÓW I PRACOWNIKÓW LINIOWYCH, WRAZ Z POSTĘPUJĄCĄ AUTOMATYZACJĄ, ROBOTYZACJĄ ORAZ DIGITALIZACJĄ PROCESÓW, NIEZWYKLE WAŻNI BĘDĄ SPECJALIŚCI, KTÓRZY ROZUMIEJĄ I POTRAFIĄ WYKORZYSTYWAĆ NOWOCZESNE TECHNOLOGIE CYFROWE.

2. Podsumowanie wyników badania

Celem badania pt. „Barometr Nowoczesnego Przemysłu Pomorza” było określenie atrakcyjności inwestycyjnej polskich, w szczególności pomorskich, podregionów dla nowoczesnej działalności przemysłowej.

Ocena ta dokonana została w oparciu o dziesięć grup czynników:

- ▶ zasoby pracy,
- ▶ dostępność transportowa,
- ▶ dostępność zielonej energii,
- ▶ koszty pracy,
- ▶ ekosystem gospodarczy,
- ▶ środowisko i atrakcyjność miejsca,
- ▶ otoczenie społeczno-kulturowe,
- ▶ poziom rozwoju gospodarczego,
- ▶ bezpieczeństwo powszechne,
- ▶ dostępność terenów inwestycyjnych.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że najbardziej atrakcyjną lokalizacją dla umiejscowienia nowoczesnej działalności przemysłowej na terenie Polski jest podregion warszawski, a następnie – podregion trójmiejski¹.

Najważniejsze przewagi tego podregionu są związane z:

- ▶ bardzo dobrze rozwiniętym ekosystemem gospodarczym,
- ▶ bardzo wysoką jakością środowiska i atrakcyjnością miejsca,
- ▶ bardzo dobrze rozwiniętym otoczeniem społeczno-kulturowym,

¹ Podregion trójmiejski obejmuje powiaty: gdański, kartuski, nowodworski, pucki, wejherowski, miasto Gdańsk, miasto Gdynię oraz miasto Sopot.

- ▶ bardzo wysoką dostępnością terenów inwestycyjnych.

Trudno mówić o wyjątkowo słabych stronach podregionu trójmiejskiego, natomiast – co jest typowe dla metropolii – potencjalni inwestorzy muszą mieć świadomość bardzo wysokich, w skali Polski, kosztów pracy. Obszarem do poprawy, mogącym jeszcze bardziej podnieść atrakcyjność inwestycyjną analizowanego podregionu, jest poziom bezpieczeństwa powszechnego.

Pomorskimi podregionami o wysokiej atrakcyjności inwestycyjnej z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu są również: podregion starogardzki² (12. miejsce w skali kraju) oraz słupski³ (14. miejsce). Kluczowe atuty dla potencjalnych inwestycji pierwszego z nich dotyczą bardzo wysokiej dostępności zielonej energii oraz terenów inwestycyjnych, natomiast drugiego – bardzo wysokiej dostępności zielonej energii oraz bardzo wysokiej jakości środowiska i atrakcyjności miejsca.

Ostatni pomorski podregion – chojnicki⁴ – znalazł się w analizowanym zestawieniu na 26. miejscu, co wskazuje na jego przeciętną atrakcyjność dla nowoczesnego przemysłu. ■

² Podregion starogardzki obejmuje powiaty: kwidzyński, malborski, starogardzki, tczewski oraz sztumski.

³ Podregion słupski obejmuje powiaty: bytowski, lęborski, słupski oraz miasto Słupsk.

⁴ Podregion chojnicki obejmuje powiaty: chojnicki, człuchowski oraz kościerski.

3. Cel, zakres i metodologia badania

Cel

Celem Barometru Nowoczesnego Przemysłu Pomorza jest:

- ▶ identyfikacja terytorialnych różnic w poziomie atrakcyjności inwestycyjnej polskich podregionów z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu oraz ich gradacja pod tym względem,
- ▶ szczegółowa analiza atrakcyjności inwestycyjnej podregionów województwa pomorskiego dla nowoczesnego przemysłu wraz ze wskazaniem:
 - mocnych oraz słabych stron poszczególnych podregionów w tym kontekście,
 - dystansu, jaki dzieli je od podregionów o podobnym stopniu atrakcyjności.

Zakres

Merytoryczny zakres raportu odnosi się do pojęć:

- ▶ „nowoczesnego przemysłu”, rozumianego jako działalność przemysłowa, która wykorzystuje zaawansowane technologie, innowacyjne procesy produkcyjne oraz nowoczesne metody zarządzania, aby efektywnie i w sposób zrównoważony wytwarzać dobra,
- ▶ „atrakcyjności inwestycyjnej”, interpretowanej jako zdolność nakłonienia podmiotów gospodarczych wyspecjalizowanych w nowoczesnej produkcji przemysłowej do zainwestowania

na danym obszarze poprzez zaoferowanie kombinacji korzyści (czynników) lokalizacji, możliwych do osiągnięcia w trakcie prowadzenia działalności gospodarczej.

W konsekwencji – podregiony cechujące się optymalną kombinacją czynników lokalizacji są atrakcyjne inwestycyjnie, gdyż pozwalają na zmniejszenie ryzyka niepowodzenia inwestycji, jak również zwiększają szansę na osiągnięcie wyższej stopy zwrotu kapitału poprzez redukcję nakładów inwestycyjnych oraz ułatwiają zwiększenie przychodów. W niniejszym badaniu przyjęto zatem optykę inwestora, co nie oznacza jednak, że wnioski z niego płynące nie są istotne z punktu widzenia regionalnych oraz lokalnych aktorów życia społeczno-gospodarczego. Poznanie i zrozumienie mocnych i słabych stron danego podregionu, jak również analiza profilu potencjalnych konkurentów w rywalizacji o ściągnięcie na swój obszar konkretnych inwestycji, może przełożyć się na bardziej skuteczne kreowanie przewag w zakresie atrakcyjności inwestycyjnej.

W tym miejscu należy również podkreślić, że interesy potencjalnego inwestora mogą się różnić od szerszych interesów rozwojowych danej jednostki terytorialnej. Dlatego też wnioski płynące z niniejszej analizy – choć mogą być cenne z punktu widzenia kształtowania polityki rozwoju regionalnego czy lokalnego – nie są z nimi jednak tożsame.

Zakres merytoryczny opracowania uwarunkowany jest:

- ▶ koniecznością zastosowania szerokiego spektrum wskaźników opisujących możliwie dokładnie poszczególne czynniki lokalizacji nowoczesnego przemysłu,
- ▶ koniecznością doboru różnych wag poszczególnych czynników lokalizacji, podkreślając ich różne znaczenie z perspektywy ogólnej atrakcyjności inwestycyjnej danego podregionu dla nowoczesnego przemysłu.

Biorąc pod uwagę wymienione uwarunkowania, w ramach niniejszego badania przeanalizowano kilkadziesiąt zmiennych będących podstawą dla oceny przestrzennego zróżnicowania poszczególnych czynników, z których wynika ogólna atrakcyjność inwestycyjna danego podregionu z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu. W zależności od stopnia ich wpływu na ogólną atrakcyjność inwestycyjną, zgodnie z autorską metodologią badawczą Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową (IBnGR), nadano im różne wagi. Wagi zasadniczych kategorii

grupujących cząstkowe wskaźniki badawcze prezentuje [Tabela 1](#).

W ramach każdej kategorii wytypowane zostały wskaźniki cząstkowe (w zależności od kategorii ich liczba oscylowała w przedziale 2-5), co pozwoliło oprzeć badanie na 35 wskaźnikach cząstkowych. Wskaźniki cząstkowe dla zasadniczych grup czynników wpływających na atrakcyjność inwestycyjną podregionów dla nowoczesnego przemysłu zostały odpisane w rozdziale III. Wagi przypisane poszczególnym wskaźnikom cząstkowym stanowią niejawni element autorskiej metodologii IBnGR.

Przestrzenny zakres badania obejmuje Polskę w podziale na 61 podregionów. Choć w klasyfikacji NUTS 3 nasz kraj jest podzielony na 73 podregiony, to jednak z uwagi na silne związki funkcjonalne największych polskich metropolii z sąsiadującymi z nimi jednostkami terytorialnymi, dla celów badawczych Zespół IBnGR zdecydował się na złączenie ich ze sobą w pojedyncze jednostki. Dlatego też w niniejszym raporcie:



Tabela 1

Zasadnicze grupy (kategorie) czynników atrakcyjności inwestycyjnej podregionów dla nowoczesnego przemysłu oraz przypisana im waga

Lp.	Kategoria czynników	Waga
1	Zasoby pracy	25
2	Dostępność transportowa	15
3	Dostępność zielonej energii	15
4	Koszty pracy	10
5	Ekosystem gospodarczy	10
6	Środowisko i atrakcyjność miejsca	5
7	Otoczenie społeczno-kulturowe	5
8	Poziom rozwoju gospodarczego	5
9	Bezpieczeństwo powszechne	5
10	Dostępność terenów inwestycyjnych	5

Źródło: Opracowanie własne IBnGR.



- ▶ podregion trójmiejski to połączenie podregionu trójmiejskiego i gdańskiego z NUTS 3,
- ▶ podregion szczeciński to połączenie podregionu szczecińskiego i Szczecina z NUTS 3,
- ▶ podregion poznański to połączenie podregionu poznańskiego i Poznania z NUTS 3,
- ▶ podregion łódzki to połączenie podregionu łódzkiego i Łodzi z NUTS 3,
- ▶ podregion krakowski to połączenie podregionu krakowskiego i Krakowa z NUTS 3,
- ▶ podregion wrocławski to połączenie podregionu wrocławskiego i Wrocławia z NUTS 3,
- ▶ podregion warszawski to połączenie Warszawy oraz podregionów: warszawskiego wschodniego i warszawskiego zachodniego z NUTS 3,
- ▶ podregion katowicki to połączenie podregionów: katowickiego, bytomskiego, gliwickiego, sosnowieckiego oraz tyskiego z NUTS 3.

Zakres czasowy wyznacza dostępność najnowszych danych, dlatego też w raporcie wykorzystano dane z lat 2021, 2022 i 2023. W wypadku danych dotyczących udzielonych patentów oraz zgłoszeń patentowych do Urzędu Patentowego RP dokonano agregacji danych z pięciu ostatnich dostępnych lat (2018-2022). Takie podejście uwzględnia długotrwały charakter procesu prac badawczo-rozwojowych oraz tworzenia innowacji, pozwalając zniwelować niespodziewane pozytywne bądź negatywne odchylenia, jakie mogą zdarzyć się na przestrzeni pojedynczego roku.

W raporcie wykorzystano dane ilościowe pochodzące przede wszystkim z systemu statystyki publicznej (Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego), które uzupełnione zostały danymi pochodzącymi z Urzędu Regulacji Energetyki, Polskiej Agencji Handlu i Inwestycji Zagranicznych oraz Google Maps.

Metodologia badania

Do obliczenia Barometru Nowoczesnego Przemysłu Pomorza została wykorzystana klasyfikacja pseudo-jednocechowa. Metoda ta zapewnia – poprzez odpowiednią transformację i agregację danych statystycznych – zredukowanie wielowymiarowości badanych zagadnień dzięki stworzeniu jednowymiarowej oceny, która zachowuje istotne cechy oryginalnych danych, umożliwiając jednocześnie skuteczną klasyfikację badanych jednostek terytorialnych.

W rezultacie każdemu polskiemu podregionowi przypisane zostały wartości wskaźnika, które reprezentują ogólną notę odzwierciedlającą jego poziom zaawansowania z punktu widzenia badanego obszaru. Stanowi ona w istocie sumę ważonych wartości autorsko dobranych pseudocech (z których każda stanowi *de facto* oddzielny „podwskaźnik” syntetyczny, składający się z 2-5 danych statystycznych), których wagi odzwierciedlają ich istotność z punktu widzenia analizowanego obszaru. Poszczególne wagi ustalone zostały na podstawie autorskiej metody Zespołu Badawczego, uwzględniającej ekspertyzę dziedzinową, jak również analizę danych historycznych.

Wzór Barometru Nowoczesnego Przemysłu Pomorza można zapisać następujący sposób:

$$\sum_{i=1}^n W_i \cdot X_i$$

gdzie:

n to liczba wskaźników,

w_i to waga i -tego wskaźnika,

x_i to wartość i -tego wskaźnika.



Zastosowanie klasyfikacji pseudo-jednocechowej powoduje, że oceny badanych wskaźników mają charakter względny, gdzie punktem odniesienia jest wartość średnia dla zbioru podregionów. Mimo starań autorów, niniejsze opracowanie nie wyczerpie wszystkich istotnych aspektów związanych z atrakcyjnością inwestycyjną z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu badanych jednostek terytorialnych. Wynika to m.in. z braku dostępności niektórych danych ilościowych. Uzyskane wyniki można zatem interpretować, uwzględniając jedynie zakres i specyfikę wykorzystanych w analizie danych.

W ocenie podregionów – zarówno w ujęciu cząstkowym, jak i syntetycznym – zastosowano *benchmarking*, dzielący je na pięć grup:

- ▶ o najwyższym poziomie (miejsca 1-12 w danej kategorii),
- ▶ o wysokim poziomie (13-24),
- ▶ o przeciętnym poziomie (25-36),
- ▶ o niskim poziomie (37-48),
- ▶ o najniższym poziomie (49-61).

4. Czynniki lokalizacji nowoczesnego przemysłu

W ramach niniejszego badania przebadano następujące grupy (kategorie) czynników lokalizacji nowoczesnego przemysłu:

- ▶ zasoby pracy,
- ▶ dostępność transportowa,
- ▶ dostępność zielonej energii,
- ▶ koszty pracy,
- ▶ ekosystem gospodarczy,
- ▶ środowisko i atrakcyjność miejsca,
- ▶ otoczenie społeczno-kulturowe,
- ▶ poziom rozwoju gospodarczego,
- ▶ bezpieczeństwo powszechne,
- ▶ dostępność terenów inwestycyjnych.

Dla każdej z zasadniczych grup (kategorii) czynników wytypowano od 2 do 5 referencyjnych wskaźników cząstkowych, których charakterystykę prezentuje niniejszy rozdział opracowania.



ZASOBY PRACY

Odpowiednia ilość oraz jakość zasobów pracy jest kluczowa z punktu widzenia przedsiębiorstw działających w obrębie nowoczesnego przemysłu. Potrzebują one pracowników o zróżnicowanych i zaawansowanych umiejętnościach,

obejmujących zarówno strony specjalistów ds. robotyki, automatyzacji, IT i cyfryzacji, inżynierów, jak również specjalistów technicznych, których praca jest szeroko wykorzystywana w tradycyjnym modelu sektora industrialnego, np. spawaczy, stolarzy, operatorów maszyn.

Oceniając zasoby pracy polskich podregionów, wzięto pod uwagę następujące czynniki:

- ▶ pracujący w sektorze przetwórstwa przemysłowego na km²,
- ▶ studenci kierunków inżynieryjno-technicznych i teleinformatycznych na km²,
- ▶ pracujący w sektorze informacji i komunikacji na km²,
- ▶ absolwenci zasadniczych szkół zawodowych i branżowych I stopnia na km².



DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA

Dostępność transportowa stanowi jeden z najważniejszych czynników lokalizacji działalności przemysłowej, również nowoczesnego typu. Przekłada się ona m.in. na czas i koszty dostaw surowców i komponentów niezbędnych w procesie

produkcyjnym, jak również na czas i koszty dostarczenia produktów finalnych do odbiorców.

Oceniając dostępność transportową polskich podregionów, wzięto pod uwagę następujące czynniki:

- ▶ czas dojazdu do zachodniej granicy Polski,
- ▶ czas dojazdu do dużego portu morskiego¹,
- ▶ podmioty gospodarcze w sektorze transportu i łączności *per capita*,
- ▶ czas dojazdu do stolicy województwa².



DOSTĘPNOŚĆ ZIELONEJ ENERGII

Mając na uwadze rosnącą presję Unii Europejskiej (w ślad za którą idą odpowiednie regulacje), partnerów biznesowych oraz instytucji finansowych na zrównoważony rozwój, w tym wykorzystywanie zielonej energii przez działające na obszarze UE przedsiębiorstwa, dostępność czystej energii urasta do rangi kluczowego czynnika z punktu widzenia prowadzenia działalności przemysłowej.

Oceniając dostępność zielonej energii w polskich podregionach, wzięto pod uwagę następujące czynniki:

- ▶ moc zainstalowana instalacji OZE³ na km²,
- ▶ energia wyprodukowana ze źródeł odnawialnych na km² (na szczelbu województw).

¹ Wzięto pod uwagę porty morskie umożliwiające przeladunek towarowy w dużej skali, tj. w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie.

² W wypadku województwa lubuskiego wzięto pod uwagę średnią arytmetyczną czasu dojazdu do Zielonej Góry oraz Gorzowa Wielkopolskiego, natomiast w wypadku województwa kujawsko-pomorskiego – średnią arytmetyczną czasu dojazdu do Bydgoszczy oraz Torunia.

³ Bez współspalania.



KOSZTY PRACY

Wynagrodzenia pracowników stanowią znaczną część kosztów operacyjnych ponoszonych przez przedsiębiorstwa, a ich poziom przekłada się na finalną dochodowość prowadzonej działalności, jak również konkurencyjność rynkową podmiotów. Pomimo postępującej automatyzacji i robotyzacji procesów, z punktu widzenia większości przedsiębiorstw przemysłowych, wysokość kosztów pracy nadal odgrywa bardzo ważną rolę w kontekście decyzji o lokalizacji inwestycji.

Oceniając koszty pracy w polskich podregionach, wzięto pod uwagę następujące czynniki:

- ▶ przeciętne wynagrodzenie brutto,
- ▶ stopa bezrobocia rejestrowanego.

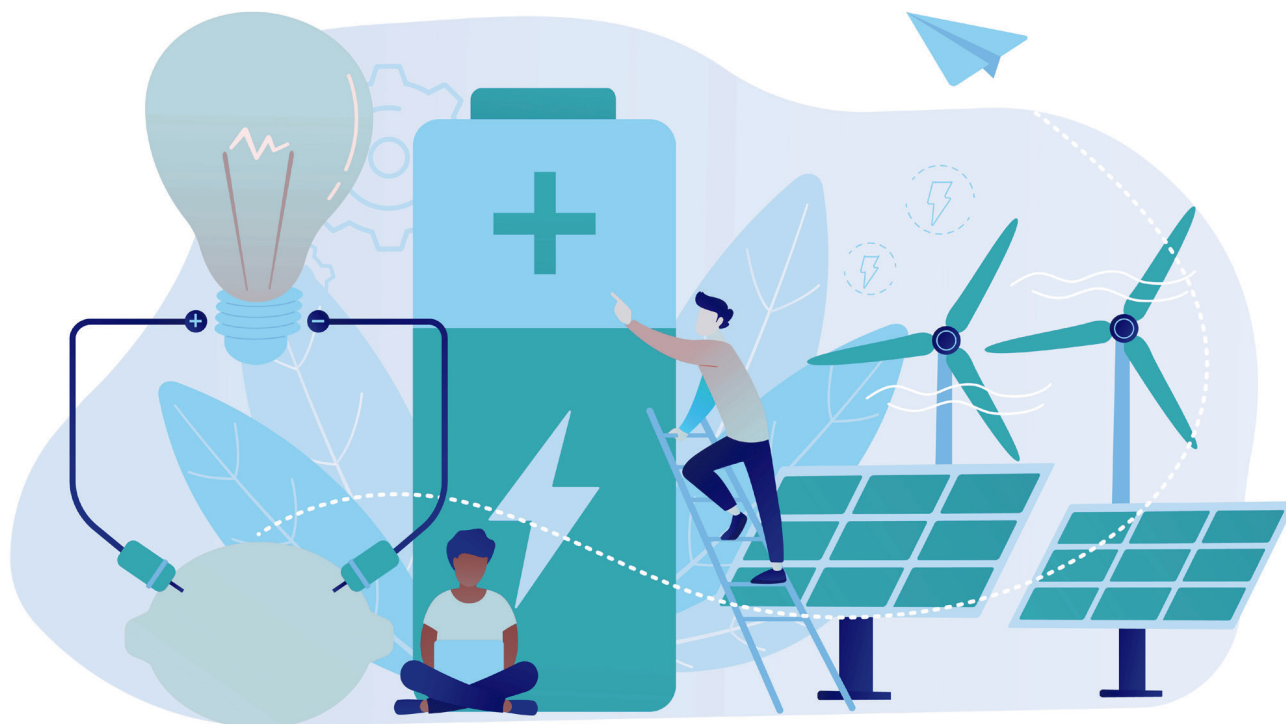


EKOSYSTEM GOSPODARCZY

Mało które przedsiębiorstwo przemysłowe funkcjonuje w modelu produkcji inhouse'owej. Dlatego też obecność oraz poziom rozwoju lokalnego ekosystemu gospodarczego – obejmującego współpracę oraz gęstość interakcji między samymi firmami, jak również między biznesem a uczelniami, jednostkami naukowymi czy instytucjami otoczenia biznesu – w fundamentalnym stopniu wpływa na prowadzenie działalności w II sektorze.

Oceniając ekosystemy gospodarcze polskich podregionów, wzięto pod uwagę następujące czynniki:

- ▶ podmioty gospodarcze w sektorze przetwórstwa przemysłowego *per capita*,
- ▶ instytucje otoczenia biznesu w stosunku do liczby podmiotów gospodarki narodowej ogółem,



- ▶ podmioty gospodarcze w sekcji badań naukowych i prac rozwojowych *per capita*,
- ▶ zgłoszenia patentowe w Urzędzie Patentowym RP (UPRP) *per capita*,
- ▶ patenty udzielone przez UPRP *per capita*.



ŚRODOWISKO I ATRAKCYJNOŚĆ MIEJSCA

Nowoczesny przemysł potrzebuje odpowiedniej podaży wyspecjalizowanych, wysoko zaawansowanych zasobów pracy. Jednym z czynników wpływających na chęć osiedlenia się pracowników w danej lokalizacji jest jej szeroko rozumiana atrakcyjność, obejmująca w znacznym stopniu jakość środowiska. Co więcej, funkcjonowanie na obszarach o wysokim poziomie zanieczyszczenia i degradacji środowiskowej może też negatywnie wpłynąć na wizerunek przedsiębiorstw.

Oceniając środowisko i atrakcyjność miejsca polskich podregionów, wzięto pod uwagę następujące czynniki:

- ▶ odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków,
- ▶ emisje pyłów na km²,
- ▶ emisje gazów na km²,
- ▶ obszary prawnie chronione na km²,
- ▶ podmioty gospodarcze w sekcji zakwaterowania i usług gastronomicznych *per capita*.



OTOCZENIE SPOŁECZNO-KULTUROWE

Jakość otoczenia społeczno-kulturowego stanowi jeden z kluczowych czynników przekładających się na poziom życia, a w konsekwencji – na skalę przyciągania do danego miejsca utalentowanych uczniów, studentów oraz pracowników, bez których prowadzenie nowoczesnej

działalności przemysłowej nie będzie możliwe.

Oceniając otoczenie społeczno-kulturowe polskich podregionów, wzięto pod uwagę następujące czynniki:

- ▶ zameldowania na pobyt stały osób w wieku produkcyjnym z innych powiatów *per capita*,
- ▶ widzowie widowisk w stałych salach teatralnych *per capita*,
- ▶ uczestnicy imprez artystycznych, rozrywkowych i sportowych *per capita*,
- ▶ zameldowania na pobyt stały osób w wieku produkcyjnym z zagranicy *per capita*,
- ▶ fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne *per capita*.



POZIOM ROZWOJU GOSPODARCZEGO

Poziom rozwoju gospodarczego regionu stanowi istotny czynnik lokalizacji działalności przemysłowej. Wysoka wydajność pracy, nowoczesna struktura regionalnej gospodarki czy wysoka dostępność zaawansowanych usług zwiększają szansę na to, że ulokowany w danym miejscu zakład produkcyjny będzie pracował w sposób efektywny.

Oceniając poziom rozwoju gospodarczego polskich podregionów, wzięto pod uwagę następujące czynniki:

- ▶ wartość dodana brutto na pracującego w sektorze przetwórstwa przemysłowego,
- ▶ PKB *per capita*,
- ▶ udział nowo zarejestrowanych przedsiębiorstw z branż innowacyjnych w ogólnej liczbie nowo zarejestrowanych przedsiębiorstw,
- ▶ podmioty gospodarcze świadczące usługi wyższego rzędu (sekcje J-R klasyfikacji PKD) *per capita*.



BEZPIECZEŃSTWO POWSZECHNE

Niski poziom bezpieczeństwa powszechnego nie tylko może generować większe koszty związane z ochroną obiektu przemysłowego, infrastruktury czy nawet samych pracowników, lecz także zniechęcać do osiedlania się w danym miejscu, przekładając się tym samym na obniżenie jakości zasobów pracy. Występowanie deficytu kapitału społecznego może wpłynąć negatywnie na realizację inwestycji oraz prosperowanie nowo powstałego zakładu.

Oceniając poziom bezpieczeństwa powszechnego polskich podregionów, wzięto pod uwagę następujące czynniki:

- ▶ liczbę przestępstw ogółem *per capita*,
- ▶ wskaźnik wykrywalności przestępstw.



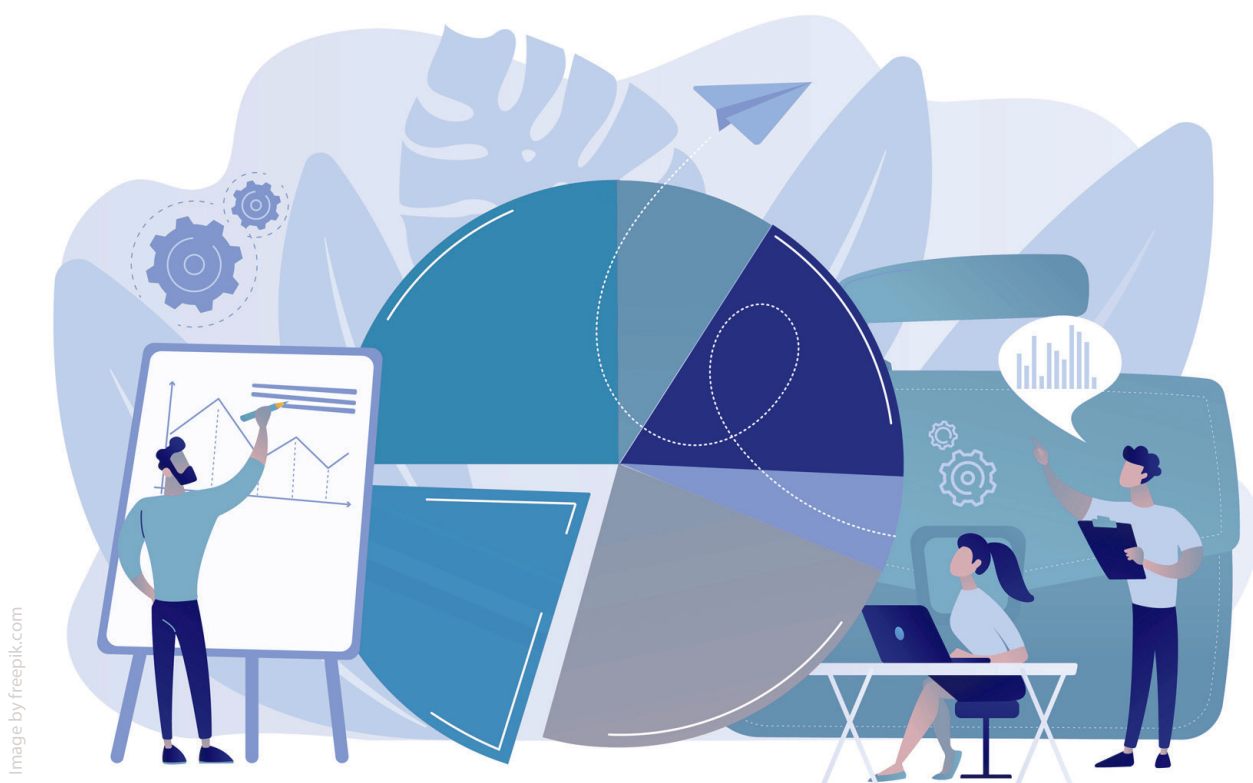
DOSTĘPNOŚĆ TERENÓW INWESTYCYJNYCH

Lokalizacja zakładu przemysłowego to nie tylko wybór regionu czy miasta, lecz przede wszystkim – konkretnej działki inwestycyjnej. W tym kontekście podregiony posiadające wydzielone już tereny inwestycyjne, czekające na znalezienie inwestora, zyskują przewagę.

Oceniając dostępność terenów inwestycyjnych w polskich podregionach, wzięto pod uwagę następujące czynniki:

- ▶ liczba terenów inwestycyjnych zarządzanych przez PAIH na km²,
- ▶ areał terenów inwestycyjnych zarządzanych przez PAIH na km².

5. Atrakcyjność inwestycyjna pomorskich podregionów dla nowoczesnego przemysłu – analizy cząstkowe



Ocena atrakcyjności inwestycyjnej polskich podregionów z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu została dokonana na bazie analizy dziesięciu zasadniczych grup (kategorii) czynników, zawierających od dwóch do pięciu wskaźników cząstkowych. W niniejszym rozdziale przedstawione zostało podregionalne zróżnicowanie wyników w ramach każdej z kategorii. Analiza w największej mierze koncentruje się na lokatach uzyskanych przez podregiony województwa pomorskiego.



5.1 ZASOBY PRACY

Najwyższą dostępnością zasobów pracy z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu cechują się w Polsce podregiony: warszawski, krakowski oraz katowicki. Spośród podregionów województwa pomorskiego najwyższa, 10. pozycja, przypadła podregionowi trójmiejskiemu, przed którym w ogólnym zestawieniu – oprócz wspomnianej pierwszej trójki – znalazły się również podregiony: łódzki, rybnicki, poznański, wrocławski, bielski oraz bydgosko-toruński.

Relatywnie niska – mając na uwadze wszystkie polskie podregiony metropolitalne – pozycja podregionu trójmiejskiego wiąże się w dużej mierze z dość odległym, 16. miejscem wśród podregionów o najwyższej liczbie pracujących w sektorze przetwórstwa przemysłowego na km². Największym atutem Trójmiasta i jego najbliższych okolic wśród analizowanych wskaźników cząstkowych okazała się bardzo wysoka liczba pracujących w sektorze informacji i komunikacji na km² (6. lokata w skali Polski).

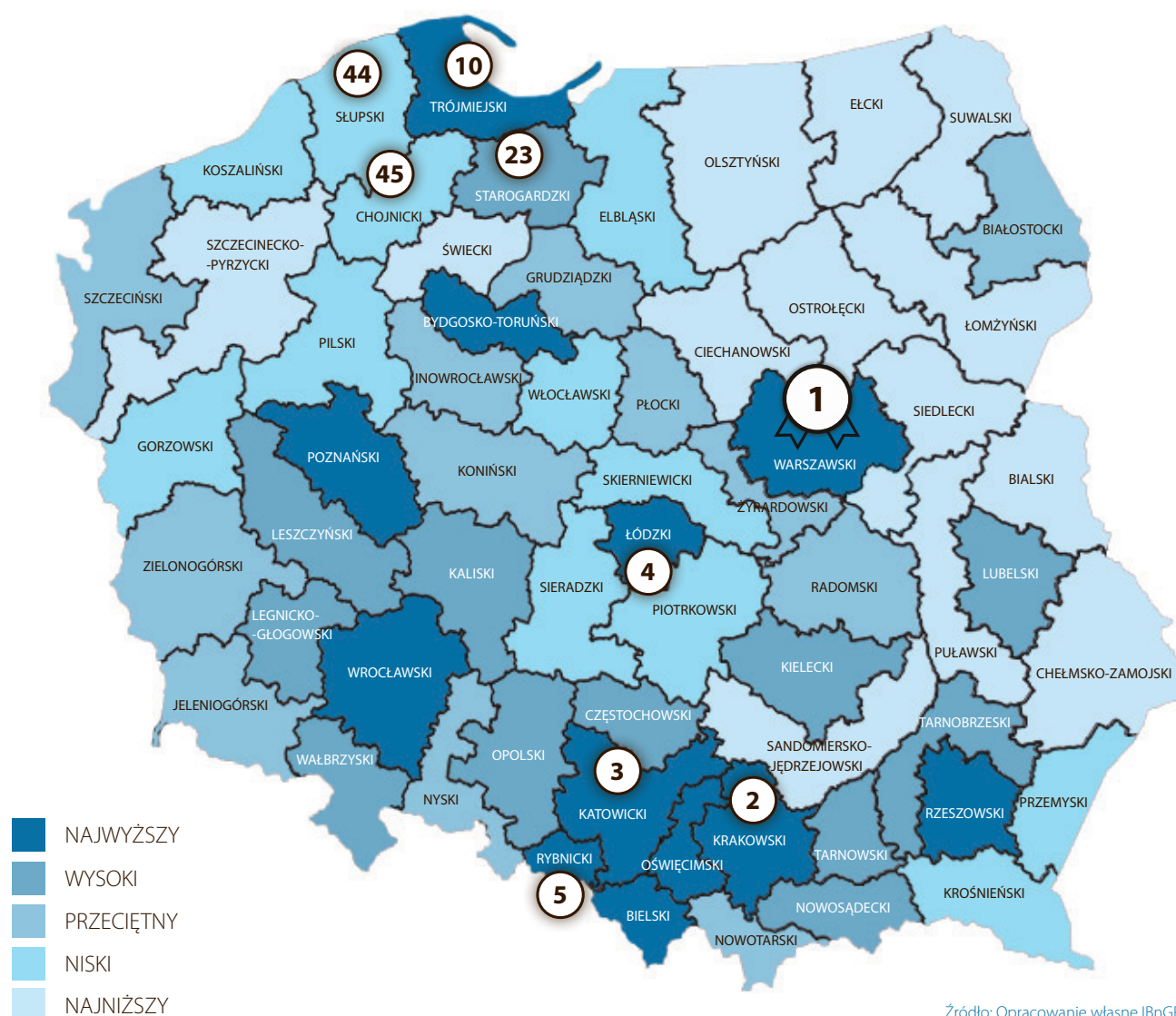




Tabela 2

Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „zasoby pracy”

Pozycja	Podregion	Studenci kierunków inżyniersko-technicznych i teleinformatycznych na km ²	Pracujący w sektorze przetwórstwa przemysłowego na km ²	Pracujący w sektorze informacji i komunikacji na km ²	Absolwenci zasadniczych szkół zawodowych i branżowych I stopnia na km ²	Ocena
10.	trójmiejski	NAJWYŻSZY	WYSOKI	NAJWYŻSZY	NAJWYŻSZY	0,82
23.	starogardzki	PRZECIĘTNY	PRZECIĘTNY	PRZECIĘTNY	PRZECIĘTNY	-0,18
44.	słupski	NISKI	NISKI	NISKI	NISKI	-0,47
45.	chojnicki	NISKI	NISKI	NISKI	NISKI	-0,49

Źródło: Opracowanie własne IBnGR

NAJWYŻSZY
 WYSOKI
 PRZECIĘTNY
 NISKI
 NAJNIŻSZY

W gronie obszarów o wysokiej dostępności zasobów pracy dla nowoczesnego przemysłu znalazł się podregion starogardzki. Wynika to w największej mierze z jego wysokich ocen dotyczących liczby absolwentów zasadniczych szkół zawodowych i branżowych I stopnia oraz pracujących w sektorze przetwórstwa przemysłowego. Barię na drodze do

uzyskania wyższej lokaty okazała się w jego przypadku bardzo niska liczba studentów kierunków inżyniersko-technicznych oraz teleinformatycznych. Z kolei dwa pozostałe pomorskie podregiony – słupski oraz chojnicki – cechują się niską dostępnością zasobów pracy z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu.

**5.2 DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA**

Polskimi podregionami o najwyższej dostępności transportowej z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu są: podregion szczeciński, gorzowski oraz poznański, co wynika w zasadniczej mierze z korzystnego „miksu” bliskości granicy zachodniej oraz dużego portu morskiego. Wśród pomorskich podregionów bardzo wysoką dostępnością transportową cechuje się podregion trójmiejski, który znalazł się pod tym względem na 7. miejscu w skali Polski. Oprócz wspomnianych liderów, znalazły się przed nim jeszcze podregiony: zielonogórski, wrocławski oraz koszaliński.

Najmocniejszymi stronami nadmorskiej metropolii oraz jej okolic okazała się – rzecz jasna – bliskość portu morskiego (a w zasadzie dwóch portów) oraz fakt, że znajduje się tu stolica województwa. Podregion trójmiejski znalazł się też na wysokim, 7. miejscu, jeśli chodzi o podmioty gospodarcze w sektorze transportu i łączności na km². Jego największą bolączką pozostaje relatywnie długi czas dojazdu do zachodniej granicy.

W grupie podregionów o wysokiej dostępności transportowej znalazły się:

podregion słupecki oraz starogardzki. Atutem pierwszego z nich jest – oprócz krótkiego czasu dojazdu do portu morskiego – relatywnie szybka możliwość transportu do granicy zachodniej (15. lokata w skali kraju oraz najkrótszy dystans wśród pomorskich podregionów), natomiast drugiego – bliskość portu morskiego oraz stolicy województwa. Obydwa podregiony cechują się także wysoką liczbą podmiotów gospodarczych z sektora transportu i łączności *per capita*.

Najgorzej w skali Pomorza – choć przeciętnie w skali kraju – rysuje się natomiast dostępność transportowa podregionu chojnickiego. Jego największym mankamentem jest jeden z najdłuższych wśród wszystkich podregionów czasów dojazdu do stolicy województwa. Z kolei za jego największe atuty uznać należy bliskość portu morskiego (tak jak ma to miejsce w przypadku wszystkich podregionów mieszczących się w województwie pomorskim) oraz – choć w mniejszym stopniu – granicy zachodniej.

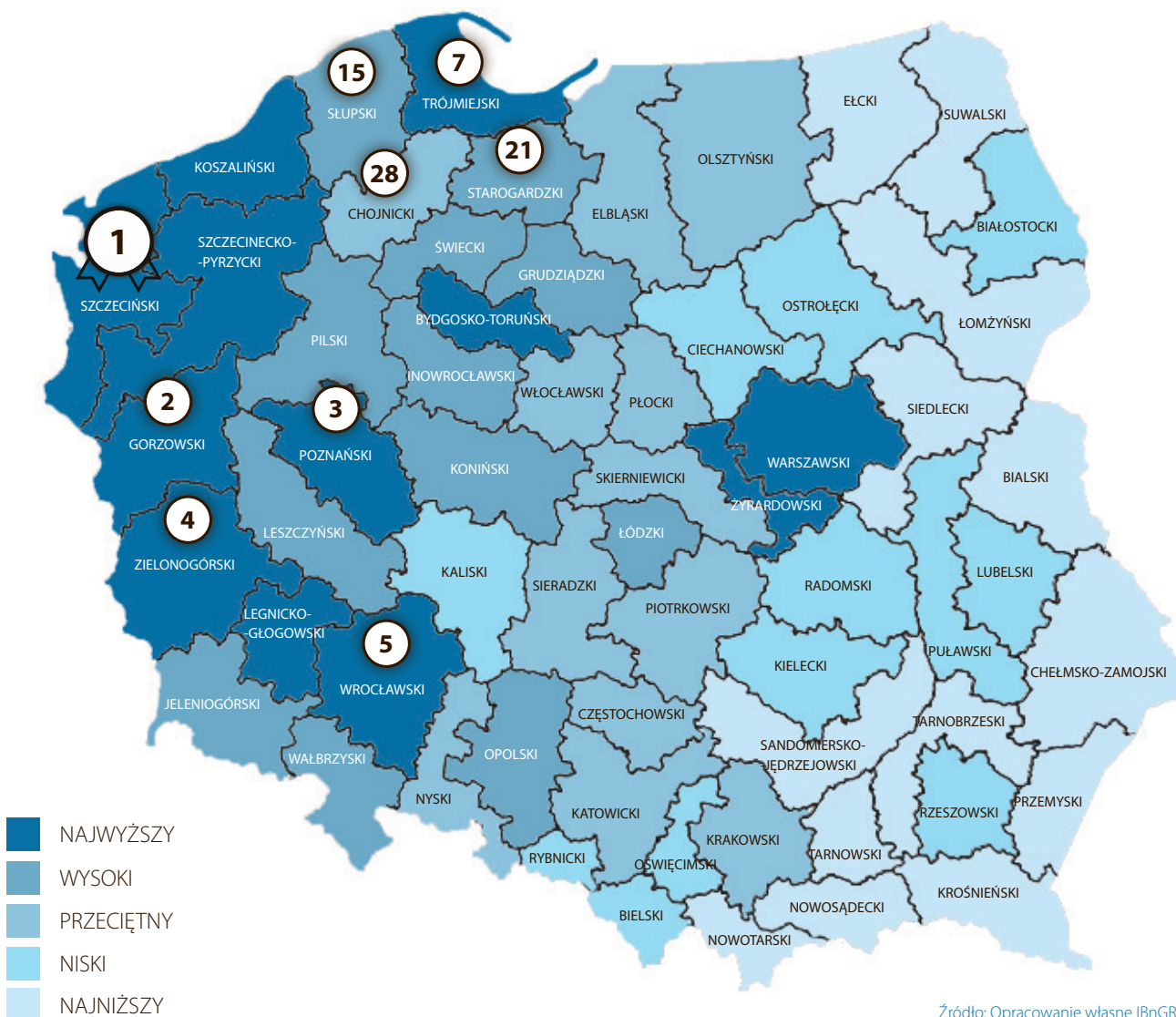




Tabela 3

Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „dostępność transportowa”

Pozycja	Podregion	Czas dojazdu do zachodniej granicy Polski	Czas dojazdu do dużego portu morskiego	Podmioty gospodarcze w sektorze transportu i łączności per capita	Czas dojazdu do stolicy województwa	Ocena
7.	trójmiejski	NAJWIŻSZY	WYSOKI	WYSOKI	WYSOKI	0,84
15.	słupski	WYSOKI	WYSOKI	PRZECIĘTNY	NAJWIŻSZY	0,47
21.	starogardzki	NAJWIŻSZY	WYSOKI	PRZECIĘTNY	WYSOKI	0,33
28.	chojnicki	WYSOKI	WYSOKI	PRZECIĘTNY	NAJWIŻSZY	0,10

Źródło: Opracowanie własne IBnGR

**5.3 DOSTĘPNOŚĆ ZIELONEJ ENERGII**

Ogólnopolskimi liderami w zakresie dostępności zielonej energii są podregiony: koszaliński, szczeciński oraz szczecinecko-pyrzycki, o czym decyduje w znacznym stopniu największa ilość energii wyprodukowanej ze źródeł odnawialnych na km² w województwie zachodniopomorskim w skali wszystkich polskich regionów. Pomorze plasuje się

pod tym względem na 3. miejscu – za województwem kujawsko-pomorskim – co znajduje odzwierciedlenie w poziomie dostępności zielonej energii na szczeblu pomorskich podregionów.

Trzy spośród nich – podregion starogardzki, słupski oraz trójmiejski – cechują się



Tabela 4

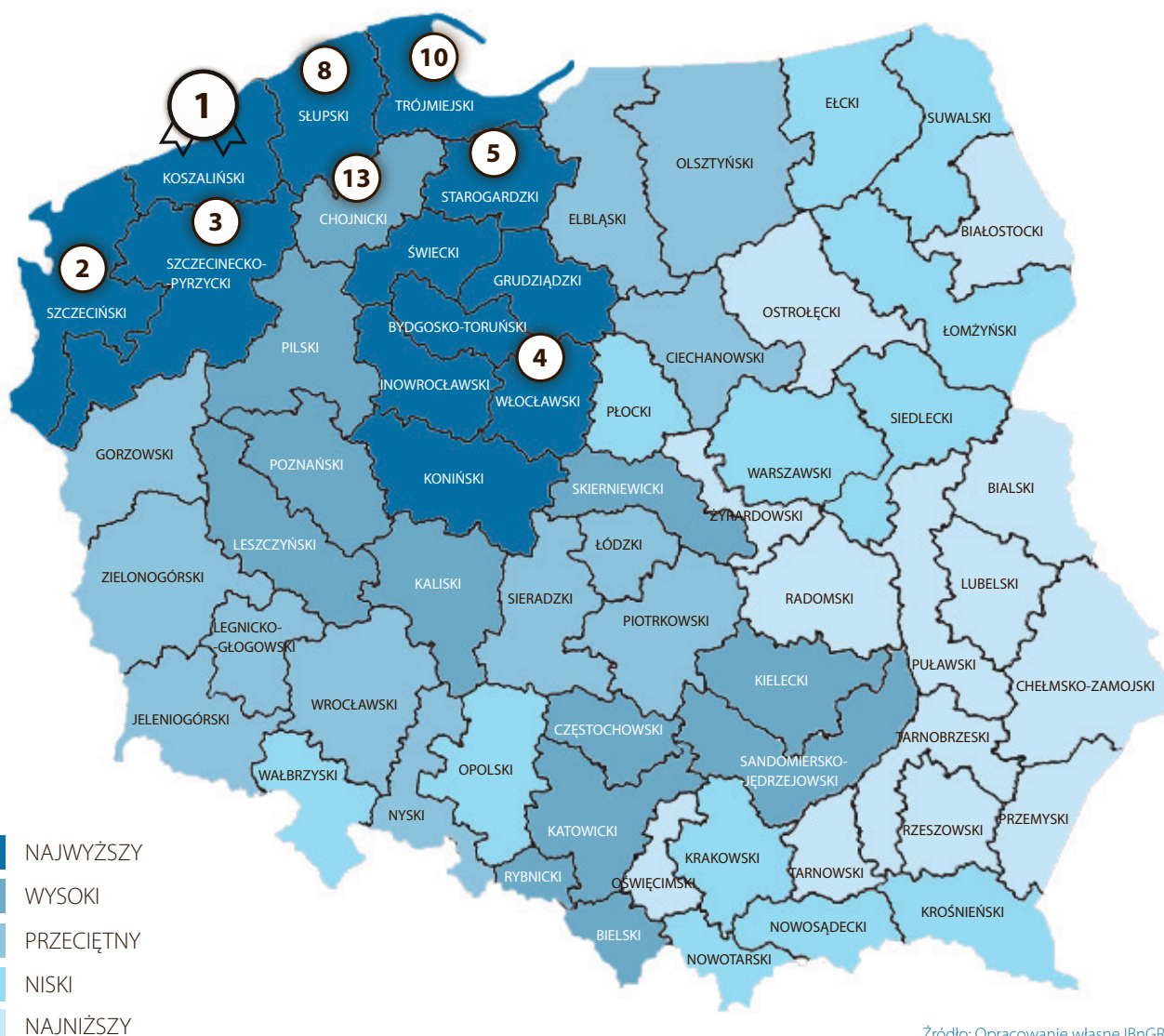
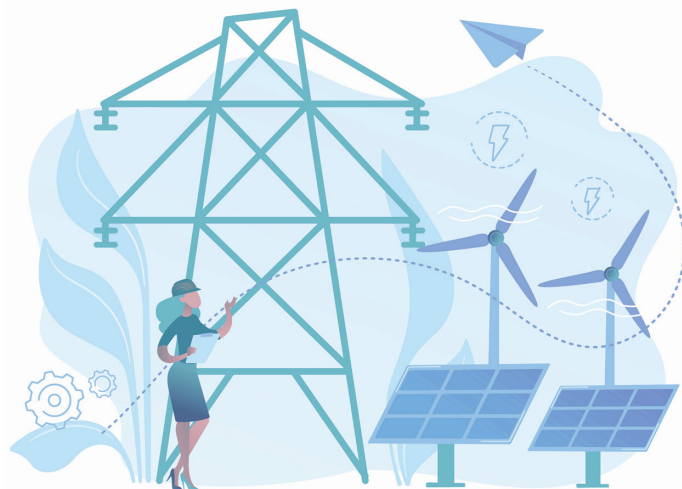
Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „dostępność zielonej energii”

Pozycja	Podregion	Energia wyprodukowana ze źródeł odnawialnych na km ² (na szczeblu województwa)	Moc zainstalowana instalacji OZE na km ²	Ocena
5.	starogardzki	WYSOKI	WYSOKI	1,43
8.	słupski	WYSOKI	WYSOKI	1,24
10.	trójmiejski	WYSOKI	PRZECIĘTNY	1,01
13.	chojnicki	WYSOKI	NAJWIŻSZY	0,70

Źródło: Opracowanie własne IBnGR



bardzo wysoką dostępnością czystej energii, natomiast chojnicki – wysoką. Wewnątrzregionalne zróżnicowanie wynika z ilości mocy zainstalowanej instalacji OZE na km². W tym względzie najlepiej wypada podregion starogardzki (3. pozycja w skali kraju). W ścisłej krajowej czołówce znajduje się także podregion słupecki (6. pozycja), na relatywnie wysokiej pozycji znalazł się też podregion trójmiejski (13. pozycja). Zdecydowanie gorzej wypada w tym zakresie podregion chojnicki, który znajduje się na 45. lokacie w ujęciu ogólnokrajowym.



Źródło: Opracowanie własne IBnGR



Dlaczego **dostępność zielonej energii** jest kluczowa dla nowoczesnego przemysłu?



Luk Palmen | Prezes Zarządu, InnoCo

Unijna dyrektywa w sprawie raportowania zrównoważonego rozwoju przedsiębiorstw (CSRD – Corporate Sustainability Reporting Directive) już niebawem będzie wymuszała na firmach – z początku dużych, a następnie notowanych na giełdzie małych i średnich – składanie sprawozdań na temat swojego zrównoważonego rozwoju, w tym na temat emisji. Będą one zobligowane m.in. do przedstawienia zakresu emisji wytwarzanych przez własne przedsiębiorstwo, zakresu emisji pochodzących ze źródeł energii, z których dane przedsiębiorstwo korzysta, oraz zakresu emisji w całym łańcuchu wartości przedsiębiorstwa oraz jego otoczeniu. Ostatni aspekt skutkuje tym, że również ostatecznie prywatne małe i średnie firmy – a nawet mikro – dostarczające surowce, wyroby czy usługi swoim większym odbiorcom, raczej prędzej niż później, zostaną poproszone o gromadzenie danych i raportowanie kwestii związanych ze zrównoważonym rozwojem.

W związku powyższym, przedsiębiorstwa chcące przeprowadzić nowe inwestycje na terenie Unii Europejskiej będą wybierały lokalizacje o wysokiej dostępności zielonej energii, gdyż dzięki temu będą one w stanie wykazać niską emisyjność – przede wszystkim własną, lecz także swojego łańcucha dostaw, w którym znajdują się przedsiębiorstwa wytwarzające dla nich komponenty i świadczące usługi przy jak najniższym śladzie węglowym. W tym kontekście dostępność zielonej energii nabiera zatem kluczowego znaczenia. Omawiana dyrektywa przełoży się również na konieczność zapewnienia jak najkrótszej trasy transportowej pomiędzy dostawcami a odbiorcami, gdyż transport i szeroko rozumiana logistyka stanowi jeden z istotnych emitorów gazów cieplarnianych.

W dodatku, już niebawem mogą wejść w życie dyrektywy dotyczące zielonych zamówień, których centralnym punktem będzie badanie śladu węglowego produktu w całym cyklu życia: od pozyskiwania surowców podstawowych, przez produkcję, użytkowanie, aż po recykling. Również i tu unijni producenci będą zobligowani do udowodnienia jak największej „zieloności” swoich wytworów, do czego będzie im niezbędna czysta energia.

Dodatkowe mechanizmy zapewniające efektywność tych regulacji wprowadza dyrektywa dotycząca green-washingu. Przedsiębiorstwo nie będzie mogło sprawozdawać, że jest „zielone” i ma „czysty” łańcuch wartości jeśli nie będzie to poparte pomiarami i audytami w zakresie faktycznych procesów przebiegających w tej konkretnie firmie. Dostępność zielonej energii nie może być zatem pozorna (np. mam panele fotowoltaiczne na dachu, ale na co dzień korzystam z energii z sieci (z węgla), a produkowaną przez siebie zieloną energię oddaję do sieci). Będzie weryfikowane czy rzeczywiście dane przedsiębiorstwo używa zielonej energii do swoich procesów produkcyjnych. W wyniku przemian w tym kierunku fizyczna bliskość i dostępność energii z OZE, nabierze dużego znaczenia dla lokalnych i regionalnych perspektyw gospodarczych.



O EKSPERCIE:

Luk Palmen – współzałożyciel i Prezes Zarządu InnoCo. Prowadzi usługi doradcze i coachingowe w zakresie strategii rozwoju i zarządzania innowacjami w przedsiębiorstwach oraz w jednostkach naukowych. Jest członkiem rad nadzorczych spółek technologicznych. Od ponad 10 lat zajmuje się doradztwem i coachingiem w zakresie zarządzania innowacjami, zarządzania MŚP, zarządzania klastrami oraz komercjalizacji technologii. Prowadził w tym okresie ponad 100 konferencji, seminariów i warsztatów. Angażuje się w promowanie innowacyjnych modeli współpracy w gospodarce. Jest autorem i współautorem praktycznych przewodników w zakresie foresightu, komercjalizacji technologii oraz klastrów. Jest menedżerem ds. innowacji i kooperacji Klastra Silesia Automotive & Advanced Manufacturing. W funduszu załączkowym Akcelerator Technologiczny Gliwice jest ekspertem odpowiedzialnym za weryfikację zgłoszonych projektów B+R we wczesnych fazach rozwoju i doprowadzenie ich do gotowości inwestycyjnej. Członek Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego.



5.4 KOSZTY PRACY

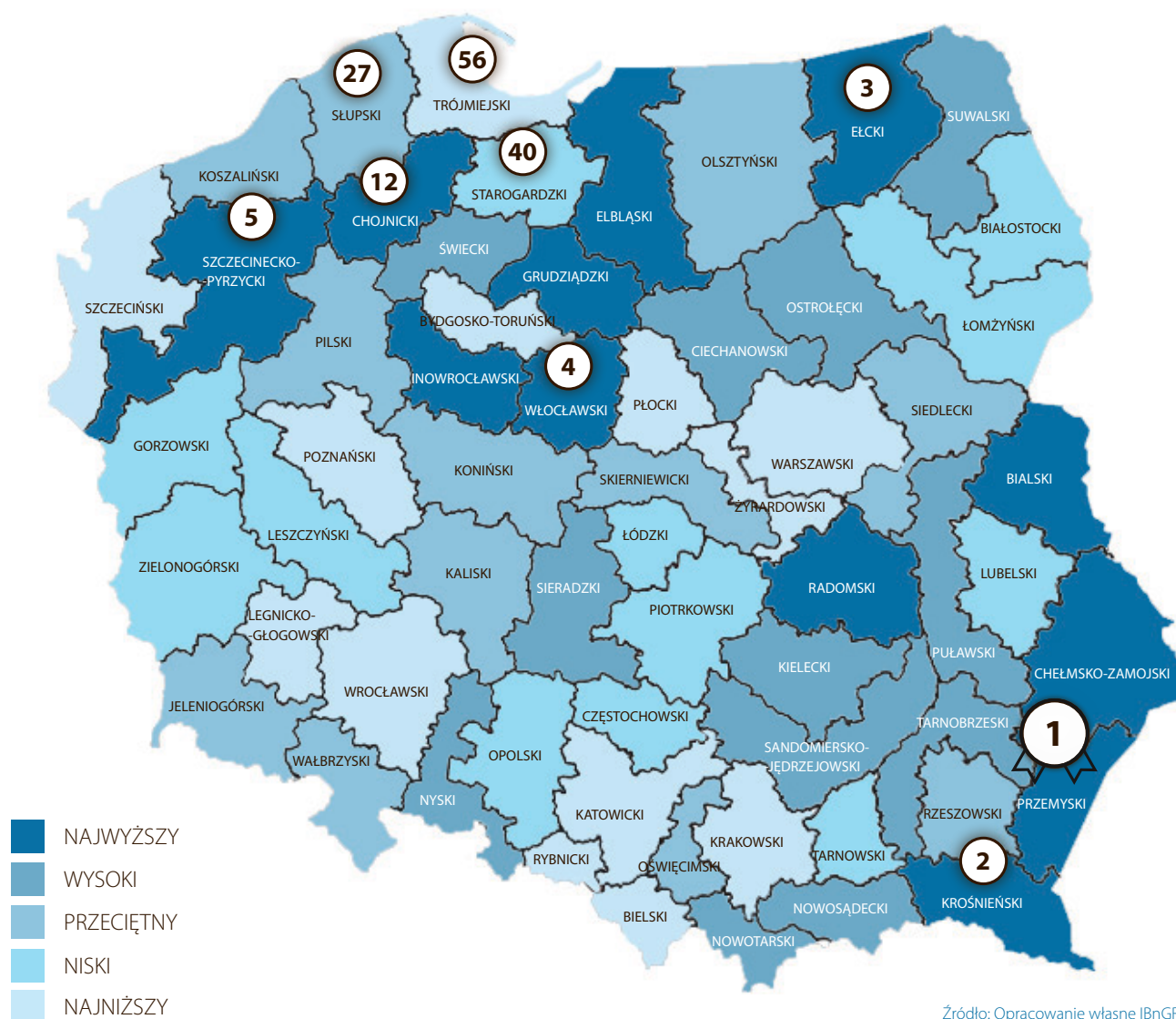




Tabela 5

Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „koszty pracy”

Pozycja	Podregion	Przeciętne wynagrodzenie brutto	Stopa bezrobocia rejestrowanego	Ocena
12.	chojnicki			0,80
27.	słupski			0,23
40.	starogardzki			-0,11
56.	trójmiejski			-1,31

Źródło: Opracowanie własne IBnGR



Najniższa wysokość kosztów pracy w skali Polski cechuje podregiony: przemyski, krośnieński oraz ełcki. Układ czołówki wskazuje na to, że im bardziej peryferyjne położenie danego obszaru (w szczególności jeśli chodzi o odległość do najbliższej metropolii), tym koszty związane z zatrudnieniem pracowników są niższe.

Reguła ta sprawdziła się również w województwie pomorskim, gdzie jednostką terytorialną o zdecydowanie najniższych kosztach pracy jest podregion chojnicki. Z jednej strony należy on do grupy podregionów o najniższym poziomie przeciętnego wynagrodzenia

brutto, a z drugiej – charakteryzuje się on też relatywnie wysoką stopą bezrobocia rejestrowanego, co oznacza szeroką podaż osób chętnych do pracy za stawki znacznie niższe niż w największych polskich miastach.

W przypadku pozostałych polskich podregionów, podregion słupski cechuje się przeciętną wysokością kosztów pracy, starogardzki – wysoką, natomiast trójmiejski – najwyższą. Nadmorska aglomeracja zajmuje w skali kraju 7. miejsce w wymiarze przeciętnego wynagrodzenia brutto, oraz 8., jeśli chodzi o najniższy poziom bezrobocia.



5.5 EKOSYSTEM GOSPODARCZY

W podregionie trójmiejskim funkcjonuje najlepiej rozwinięty w skali całego kraju ekosystem gospodarczy mierzony najwyższą wśród wszystkich podregionów liczbą podmiotów gospodarczych z sektora przetwórstwa przemysłowego *per capita*, jak również 6. pozycją, jeśli chodzi o liczbę podmiotów z sekcji badań

naukowych i prac rozwojowych *per capita*. Podregion trójmiejski znajduje się również w czołówce w zakresie pozostałych trzech branż pod uwagę wskaźników cząstkowych. W zestawieniu obszarów o najlepiej prosperujących ekosystemach gospodarczych Trójmiasto wyprzedza podregiony: częstochowski oraz łódzki.

Podregionami o dobrze rozwiniętych ekosystemach gospodarczych są również: podregion słupecki oraz starogardzki. Atutami pierwszego z nich jest bardzo wysoka liczba podmiotów gospodarczych z sektora przetwórstwa przemysłowego oraz bardzo wysoka liczba instytucji otoczenia biznesu w odniesieniu do liczby podmiotów gospodarki narodowej ogółem – w obydwu wypadkach zajmuje on 12. miejsce w skali kraju. Wspomniane parametry stanowią także mocne strony podregionu starogardzkiego – w pierwszym

z nich zajmuje on 13. lokatę wśród wszystkich polskich podregionów, natomiast w drugim – 17.

Ekosystem gospodarczy ostatniego z pomorskich podregionów – chojnickiego – można określić jako rozwinięty przeciętnie w ujęciu ogólnokrajowym. Podobnie jak w wypadku pozostałych podregionów z Pomorza – jego najsilniejszą stroną jest wysoka liczba podmiotów gospodarczych z sektora przetwórstwa przemysłowego *per capita* (14. miejsce).

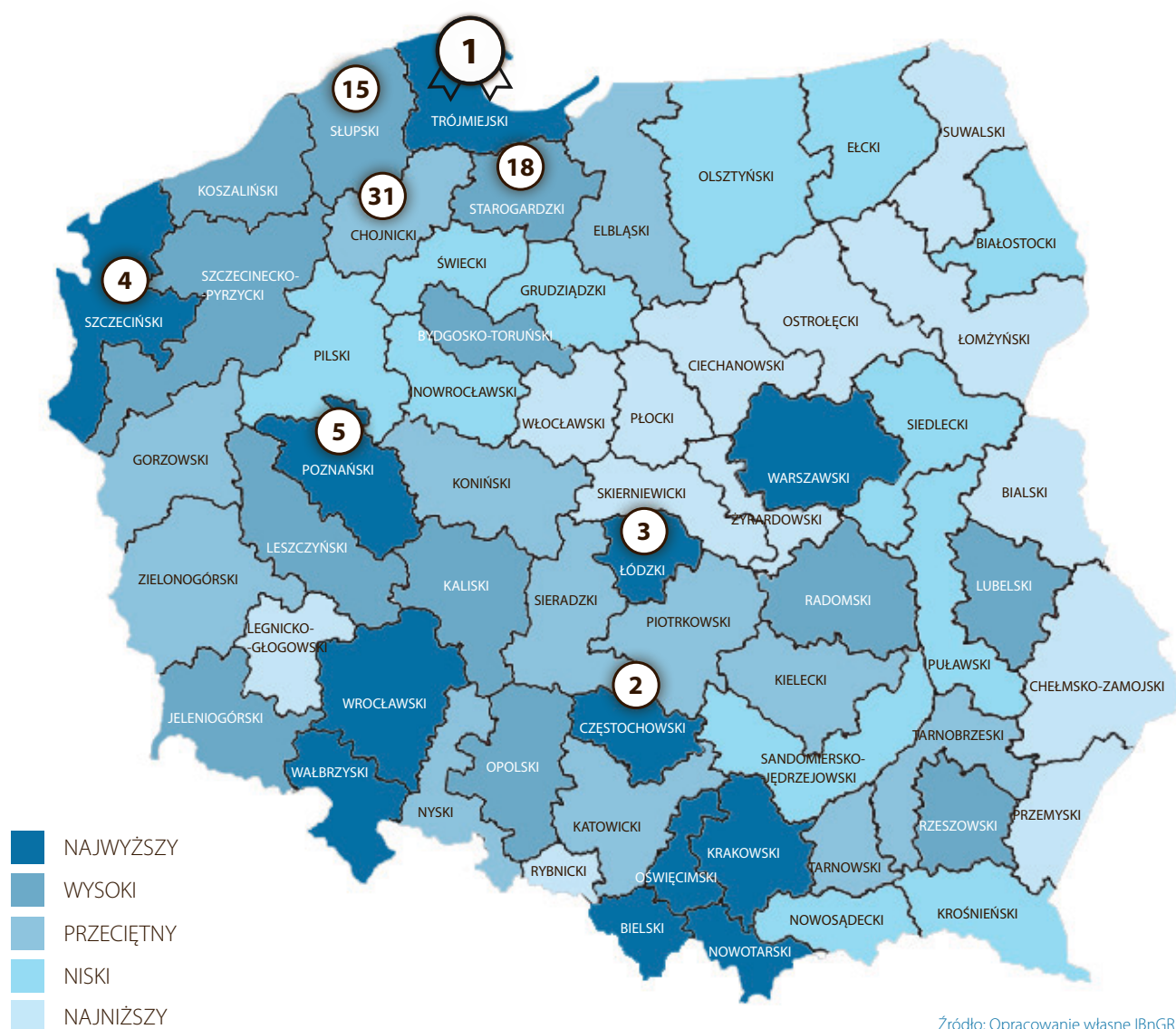




Tabela 6

Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „ekosystem gospodarczy”

Pozycja	Podregion	Podmioty gospodarcze w sektorze przetwórstwa przemysłowego <i>per capita</i>	Podmioty gospodarcze w sekcji badań naukowych i prac rozwojowych <i>per capita</i>	Instytucje otoczenia biznesu w stosunku do liczby podmiotów gospodarki narodowej ogółem	Zgłoszenia patentowe w UPRP <i>per capita</i>	Patenty udzielone przez UPRP <i>per capita</i>	Ocena
1.	trójmiejski	NAJWYŻSZY	NAJWYŻSZY	WYSOKI	WYSOKI	NAJWYŻSZY	1,80
15.	słupski	NAJWYŻSZY	PRZECIĘTNY	WYSOKI	PRZECIĘTNY	PRZECIĘTNY	0,38
18.	starogardzki	WYSOKI	PRZECIĘTNY	PRZECIĘTNY	PRZECIĘTNY	PRZECIĘTNY	0,30
31.	chojnicki	WYSOKI	PRZECIĘTNY	PRZECIĘTNY	PRZECIĘTNY	PRZECIĘTNY	0,05

Źródło: Opracowanie własne IBnGR

**5.6 ŚRODOWISKO I ATRAKCYJNOŚĆ MIEJSCA**

Ogólnopolskimi liderami kategorii w zakresie jakości środowiska i atrakcyjności miejsca są podregiony: nowotarski, koszaliński i trójmiejski. Reprezentant województwa pomorskiego tak wysoką lokatę zawdzięcza w głównej mierze bardzo wysokiej liczbie podmiotów gospodarczych z sekcji zakwaterowania i usług gastronomicznych *per capita*, świadczącej o wysokiej atrakcyjności turystycznej obszaru (4. miejsce wśród podregionów), a także 5. pozycji w wymiarze ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków. Największym mankamentem aglomeracji jest natomiast wysoki poziom emisji gazowych.

W analizowanym zestawieniu bardzo wysokie, 5. miejsce przypadło podregionowi słupskiemu, który znalazł się w grupie najwyższej ocenianych podregionów

w obszarach: podmiotów gospodarczych z sekcji zakwaterowania i usług gastronomicznych, ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków oraz emisji gazowych. Wysoka, 14. lokata przypadła podregionowi chojnickiemu, co wynika przede wszystkim z aspektów *stricte* środowiskowych – 2. najniższej w skali kraju emisji gazów oraz 4. pozycji w sferze najniższej emisji pyłów.

Jakość środowiska i atrakcyjność miejsca w wypadku podregionu starogardzkiego została z kolei oceniona jako przeciętna w skali kraju. Jego najmocniejszą stroną okazał się wysoki odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków, natomiast najsłabszymi – poziom emisji gazowych oraz liczba podmiotów z sekcji zakwaterowania i usług gastronomicznych.



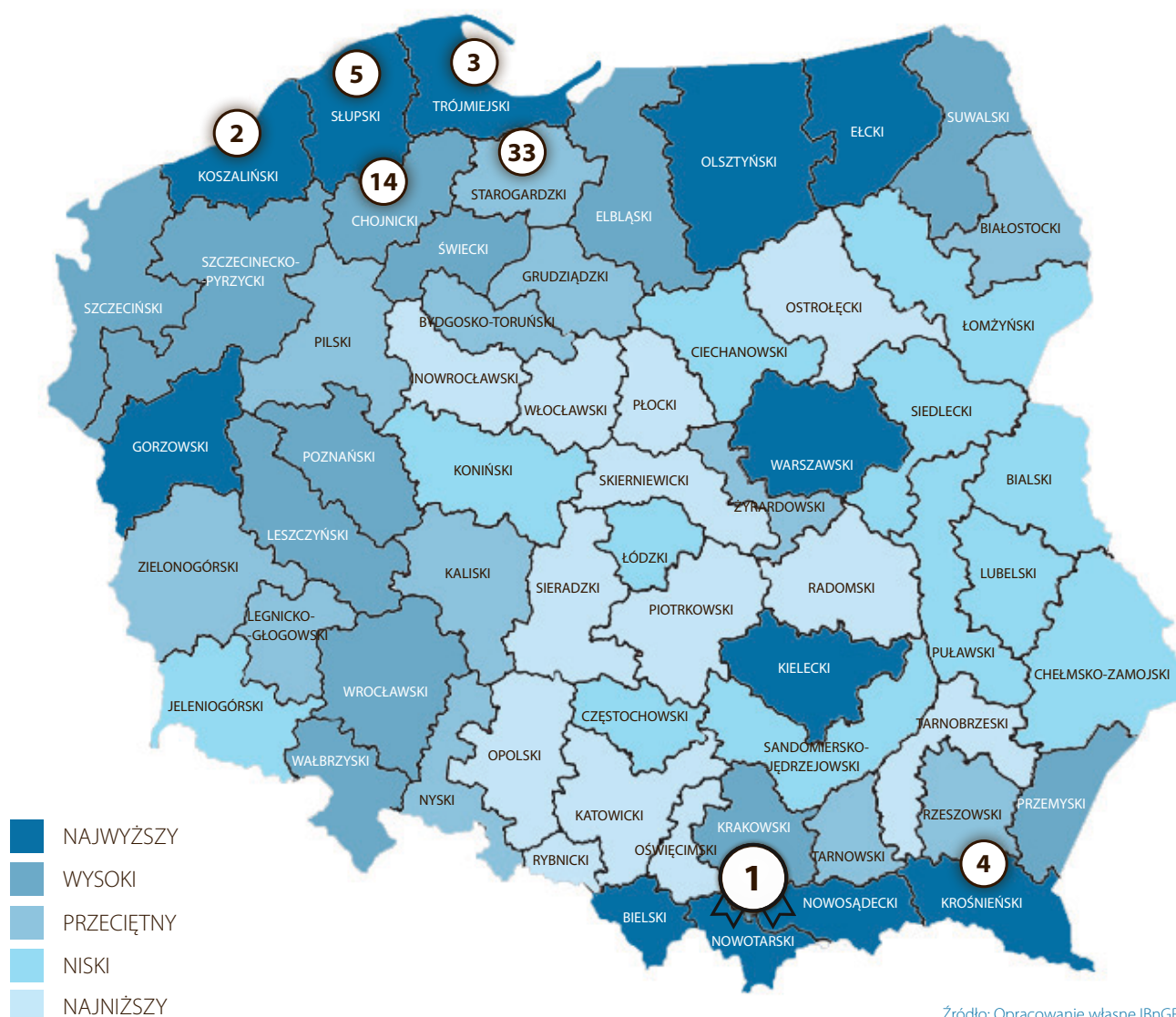
Tabela 7

Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „środowisko i atrakcyjność miejsca”

Pozycja	Podregion	Podmioty gospodarcze w sekcji zakwaterowania i usług gastronomicznych <i>per capita</i>	Obszary prawnie chronione na km ²	Emisje pyłów na km ²	Emisje gazów na km ²	Odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków	Ocena
3.	trójmiejski						0,95
5.	słupski						0,87
14.	chojnicki						0,31
33.	starogardzki						-0,11

Źródło: Opracowanie własne IBnGR

NAJWYŻSZY
 WYSOKI
 PRZECIĘTNY
 NISKI
 NAJNIŻSZY



Źródło: Opracowanie własne IBnGR



5.7 OTOCZENIE SPOŁECZNO-KULTUROWE

Polskimi podregionami o najlepiej rozwiniętym otoczeniu społeczno-kulturowym są: podregion warszawski, krakowski oraz wrocławski. Tuż za czołową trójką znajduje się natomiast podregion trójmiejski, za którego najmocniejsze strony uznać w tym kontekście należy: bardzo wysoką atrakcyjność osiedleńczą dla osób w wieku produkcyjnym z innych powiatów oraz bardzo wysoką liczbę widzów widowisk teatralnych *per capita*, co świadczy o dobrze

rozwiniętym sektorze kultury. W obydwu wymienionych wyżej wskaźnikach częstokształtna nadmorska aglomeracja (oraz jej okolice) uzyskała 4. pozycję wśród wszystkich podregionów. Cechuje się ona ponadto bardzo wysoką atrakcyjnością osiedleńczą z punktu widzenia osób przenoszących się do Polski zza granicy oraz bardzo wysoką liczbą uczestników wydarzeń artystycznych, rozrywkowych oraz sportowych *per capita*.

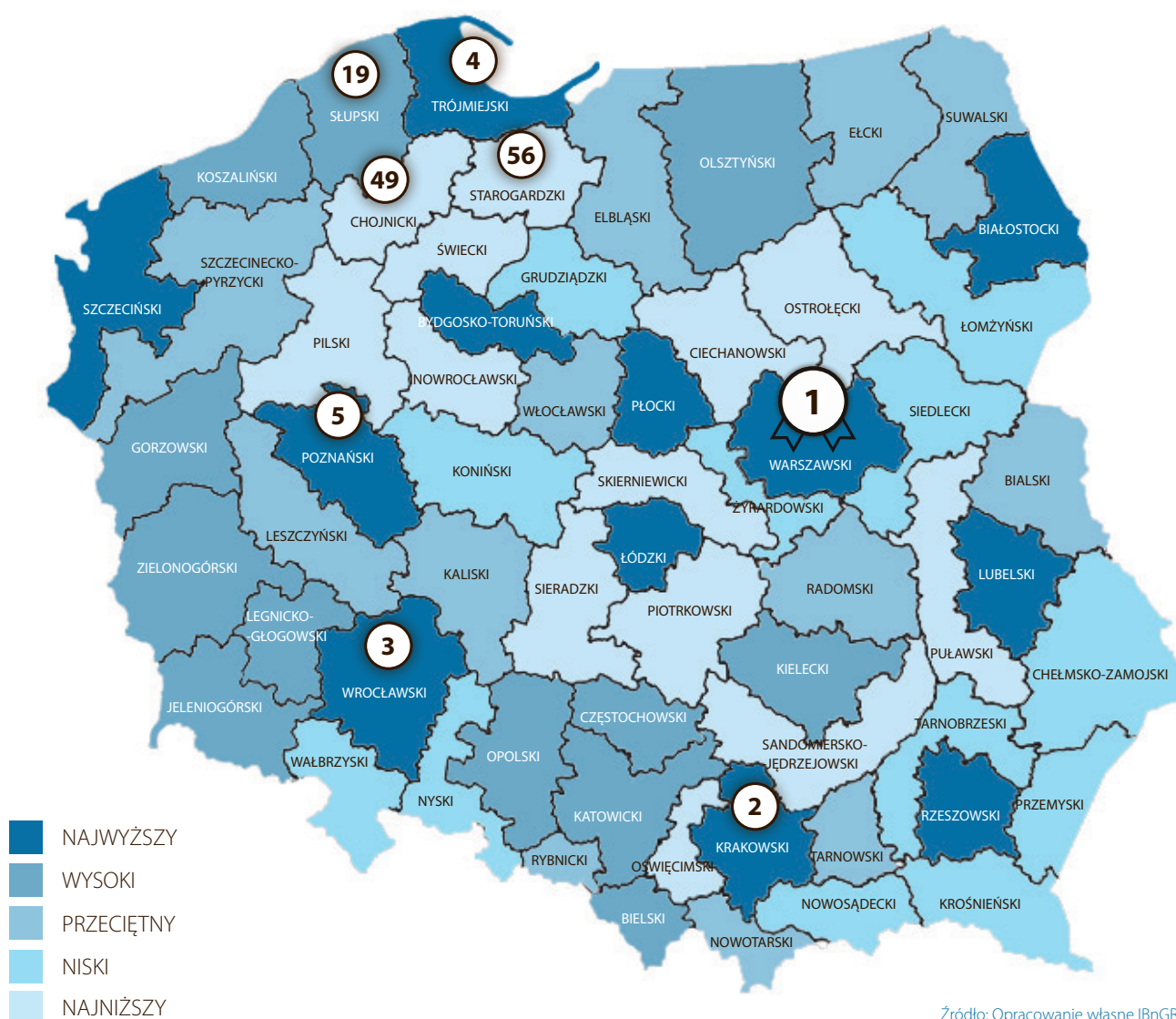




Tabela 8

Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „otoczenie społeczno-kulturowe”

Pozycja	Podregion	Zameldowania na pobyt stały osób w wieku produkcyjnym z innych powiatów <i>per capita</i>	Widzowie widowisk w stałych salach teatralnych <i>per capita</i>	Uczestnicy imprez artystycznych, rozrywkowych i sportowych <i>per capita</i>	Zameldowania na pobyt stały osób w wieku produkcyjnym z zagranicy <i>per capita</i>	Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne <i>per capita</i>	Ocena
4.	trójmiejski	NAJWYŻSZY	NAJWYŻSZY	NAJWYŻSZY	NAJWYŻSZY	WYSOKI	1,71
19.	słupski	WYSOKI	WYSOKI	WYSOKI	WYSOKI	WYSOKI	0,26
49.	chojnicki	PRZECIĘTNY	PRZECIĘTNY	PRZECIĘTNY	PRZECIĘTNY	PRZECIĘTNY	-0,63
56.	starogardzki	NISKI	NISKI	NISKI	NISKI	NAJNIŻSZY	-0,72

Źródło: Opracowanie własne IBnGR

NAJWYŻSZY
 WYSOKI
 PRZECIĘTNY
 NISKI
 NAJNIŻSZY

Do grupy podregionów o wysoko rozwiniętym otoczeniu społeczno-kulturowym należy podregion słupski. Za jego najmocniejszą stronę uznać należy dobrze rozwinięte życie kulturalne mierzone liczbą widzów widowisk teatralnych oraz wysoką atrakcyjnością osiedleńczą osób w wieku produkcyjnym – zarówno z innych powiatów, jak i spoza kraju.

Z kolei dwa pozostałe pomorskie podregiony – chojnicki oraz starogardzki – zaklasyfikowane zostały do obszarów o najniższym poziomie lokalnego otoczenia społeczno-kulturowego. Żaden z nich nie dysponuje dobrze rozwiniętym sektorem kulturalnym, ani też nie charakteryzuje się wysoką liczbą zameldowań – krajowych i zagranicznych – w wieku produkcyjnym.



5.8 POZIOM ROZWOJU GOSPODARCZEGO

Polskimi podregionami o najwyższym poziomie rozwoju gospodarczego są: podregion płocki, warszawski oraz wrocławski. Spośród podregionów województwa pomorskiego najbliższe do czołówki jest podregionowi trójmiejskiemu, który znajduje się na 7. miejscu w skali kraju. Jego najmocniejszymi stronami są: bardzo wysoka wartość dodana na pracującego w sekcji przetwórstwa przemysłowego, bardzo wysoki udział nowo zarejestrowanych

przedsiębiorstw z branż innowacyjnych oraz bardzo duża liczba podmiotów gospodarczych wyższego rzędu (sekcje J-R klasyfikacji PKD) *per capita* – we wszystkich z nich podregion trójmiejski uplasował się na 5. pozycji w skali kraju.

Z kolei podregiony: starogardzki i słupski zaklasyfikowane zostały do grupy obszarów o przeciętnym poziomie rozwoju gospodarczego. Największym atutem

pierwszego z nich jest wysoka liczba podmiotów gospodarczych wyższego rzędu *per capita*, natomiast drugiego – wysoka wartość dodana na pracującego. Ich ogólną ocenę obniża natomiast niska liczba nowo powstałych przedsiębiorstw z branż innowacyjnych na tle nowo zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej ogółem.

Ostatni z pomorskich podregionów – chojnicki – znalazł się na 5. miejscu wśród podregionów o najniższym poziomie rozwoju gospodarczego, uzyskując we wszystkich wskaźnikach częściowych ocenę niską lub bardzo niską.

SPOŚRÓD PODREGIONÓW WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO NAJBLIŻEJ DO CZŁÓWKI JEST PODREGIONOWI TRÓJMIEJSKIEMU, KTÓRY ZNAJDUJE SIĘ NA 7. MIEJSCU W SKALI KRAJU.

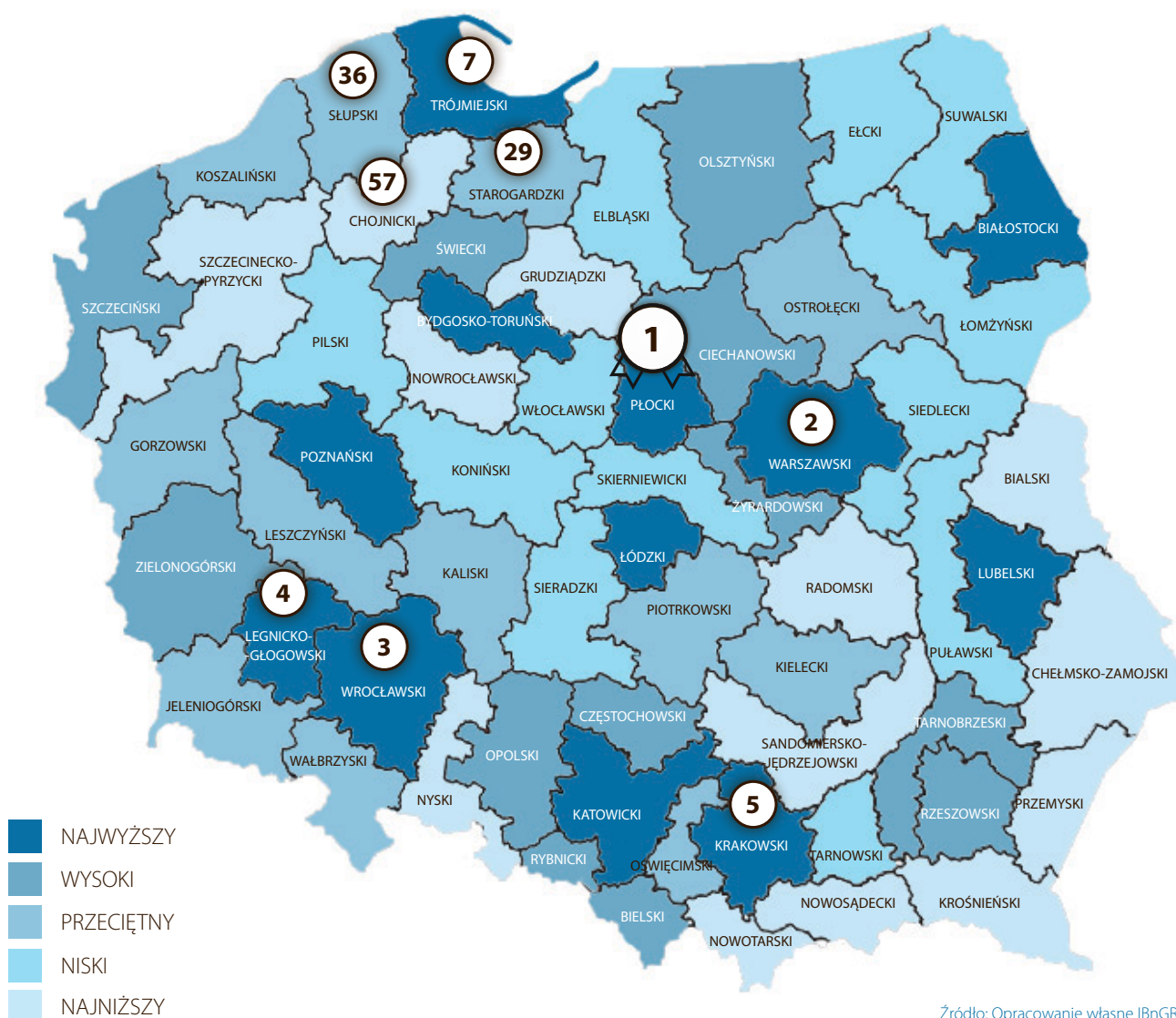




Tabela 9

Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „Poziom rozwoju gospodarczego”

Pozycja	Podregion	Wartość dodana brutto na pracującego w sektorze przetwórstwa przemysłowego	PKB <i>per capita</i>	Udział nowo zarejestrowanych przedsiębiorstw z branż innowacyjnych w ogólnej liczbie nowo zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej	Podmioty gospodarcze świadczące usługi wyższego rzędu <i>per capita</i>	Ocena
7.	trójmiejski					1,15
29.	starogardzki					-0,19
36.	słupski					-0,34
57.	chojnicki					-0,62

Źródło: Opracowanie własne IBnGR

**5.9 BEZPIECZEŃSTWO POWSZECHNE**

Polskimi podregionami o najwyższym poziomie bezpieczeństwa powszechnego są: podregion krośnieński, przemyski oraz chełmsko-zamojski. Na 9. miejscu w tym zestawieniu znajduje się podregion chojnicki, którego mocną stroną jest bardzo niska liczba przestępstw ogółem *per capita* oraz wysoki wskaźnik wykrywalności przestępstw.

Z kolei podregiony: starogardzki oraz słupski znalazły się w grupie podregionów o przeciętnym poziomie bezpieczeństwa powszechnego. Podregion trójmiejski uplasował się natomiast wśród podregionów o najniższym w skali Polski poziomie bezpieczeństwa powszechnego (8. miejsce wśród obszarów o najwyższej liczbie przestępstw ogółem *per capita*), co jest jednak typowe dla dużych metropolii.



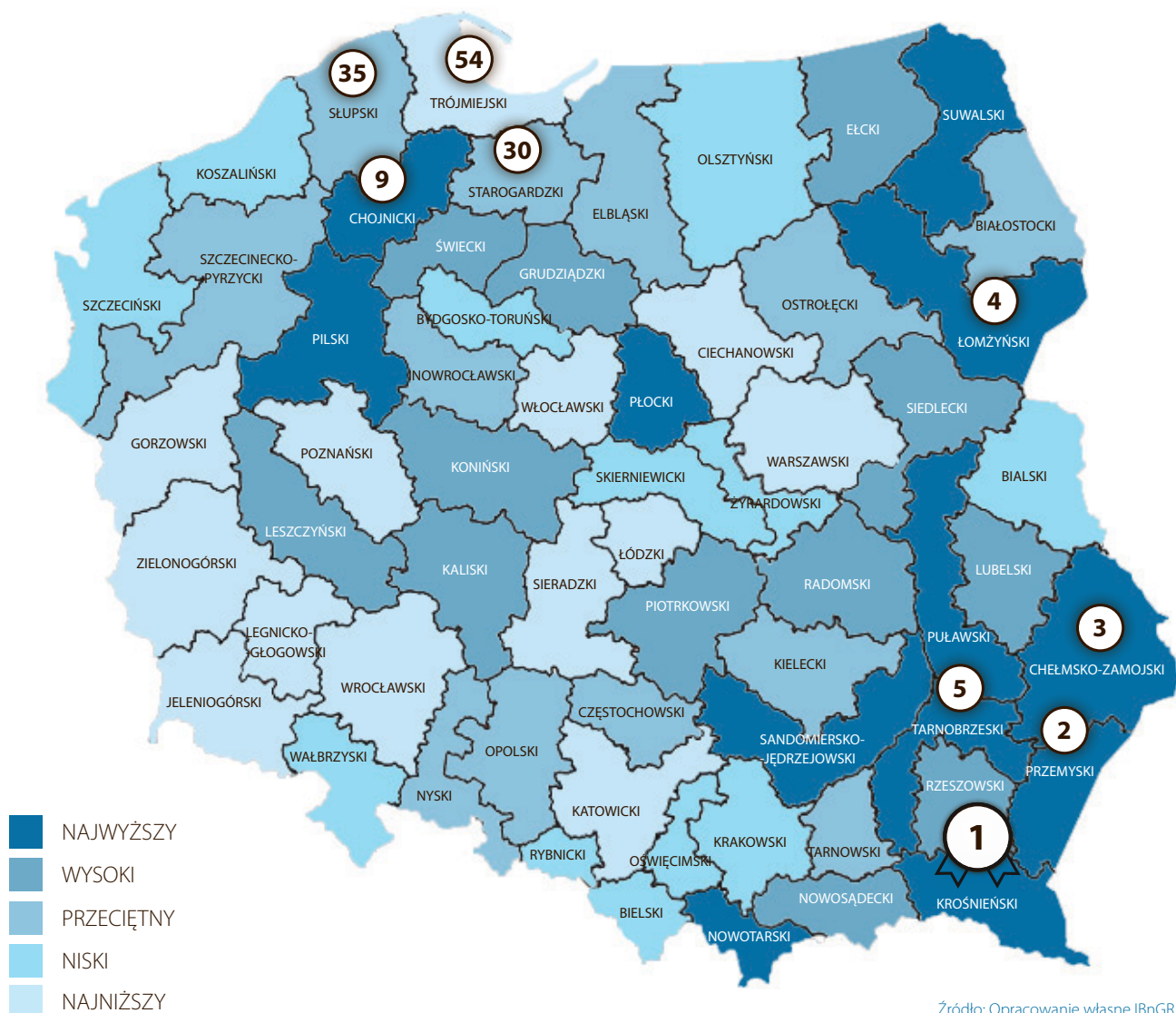
Tabela 10

Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „bezpieczeństwo powszechne”

Pozycja	Podregion	Liczba przestępstw ogółem <i>per capita</i>	Wykrywalność przestępstw	Ocena
9.	chojnicki			0,82
30.	starogardzki			0,27
35.	słupski			0,03
54.	trójmiejski			-1,21

Źródło: Opracowanie własne IBnGR





5.10 DOSTĘPNOŚĆ TERENÓW INWESTYCYJNYCH

Najwyższy poziom dostępności terenów inwestycyjnych dotyczy podregionów: bydgosko-toruńskiego, rybnickiego oraz katowickiego. W ścisłej krajowej czołówce znalazły się też dwa podregiony z Pomorza – starogardzki oraz trójmiejski. Pierwszy z nich znajduje się na 5. pozycji, jeśli chodzi o liczbę terenów inwestycyjnych zarządzanych przez PAIH na km², oraz na 9., jeśli chodzi o ich łączny areał. Podregion trójmiejski natomiast w analizowanych zestawieniach dotyczących wskaźników częściowych znajduje się na 6. oraz 15. miejscu.

Podregion słupski cechuje się niską dostępnością terenów inwestycyjnych. Wynika to z niskiej liczby oferowanych inwestorom terenów oraz ich przeciętnego areału. Z kolei analizowana dostępność w przypadku podregionu chojnickiego została oceniona najniżej w skali kraju. Zdecydowała o tym przede wszystkim najniższa liczba ofert terenów inwestycyjnych zarządzanych przez PAIH w skali Polski ogółem.

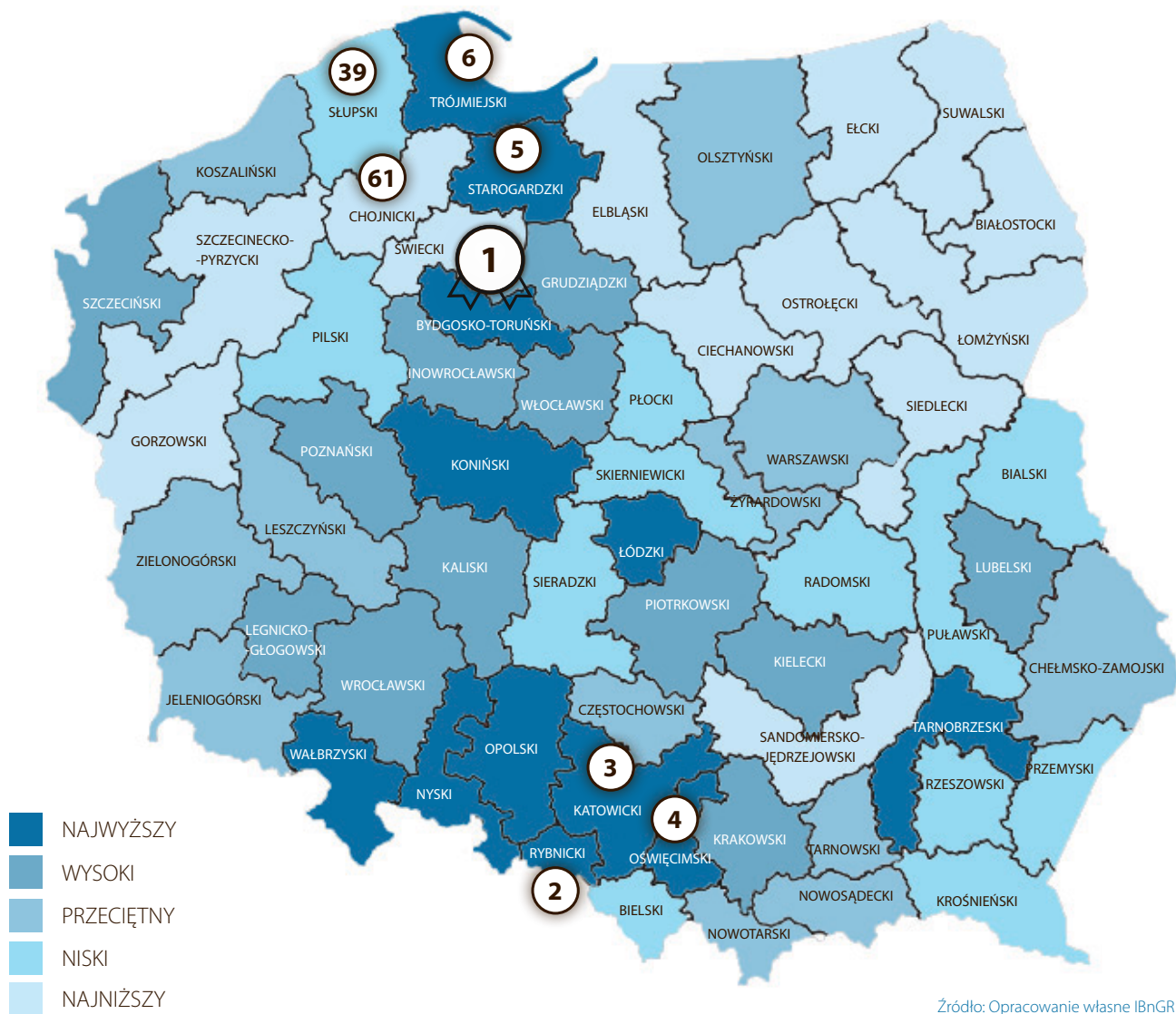


Tabela 11
Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „dostępność terenów inwestycyjnych”

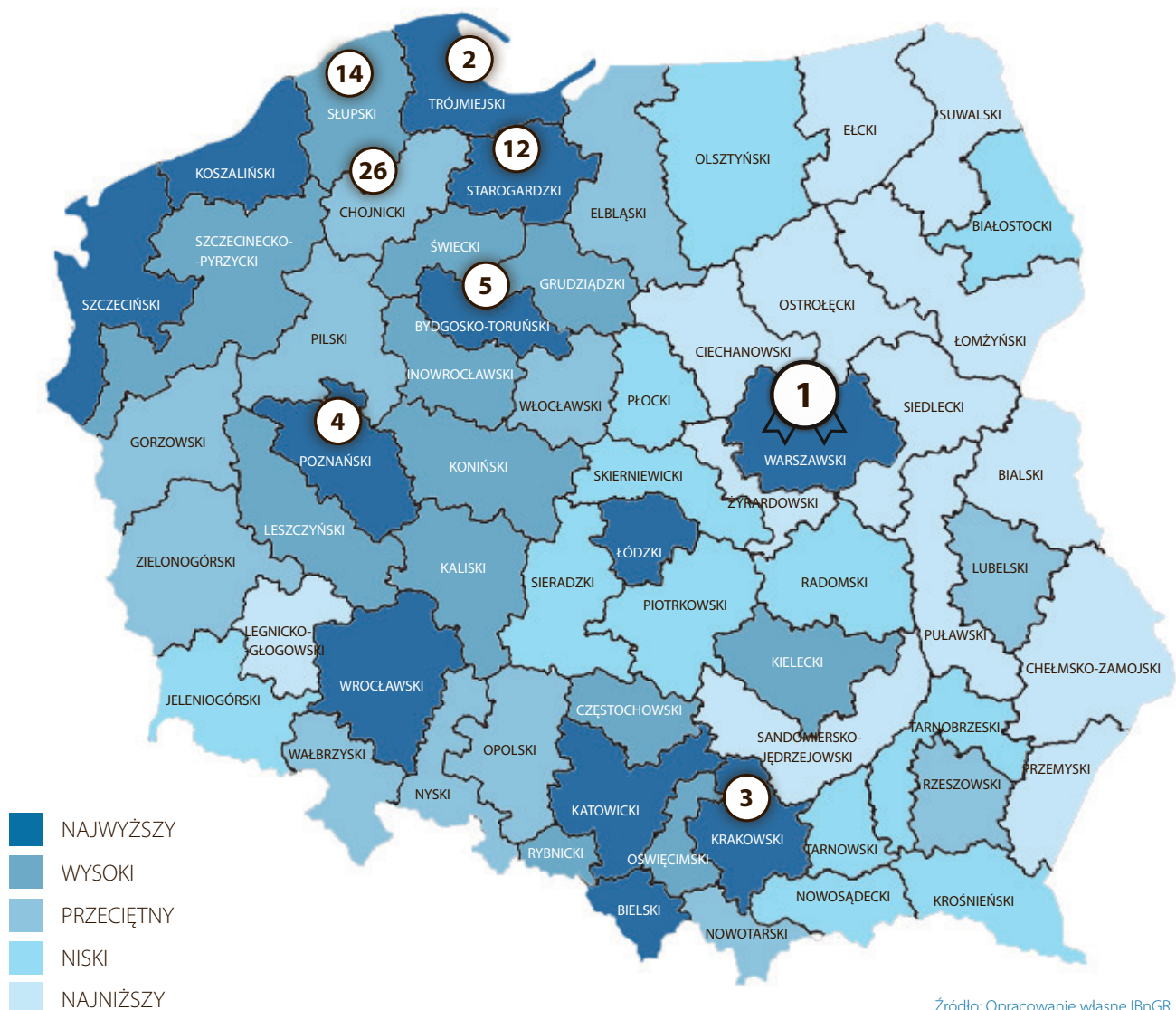
Pozycja	Podregion	Liczba terenów inwestycyjnych zarządzanych przez PAIH na km	Areał terenów inwestycyjnych zarządzanych przez PAIH na km	Ocena
5.	starogardzki			1,75
6.	trójmiejski			1,48
39.	słupski			-0,43
61.	chojnicki			-1,05

Źródło: Opracowanie własne IBnGR



6. Atrakcyjność inwestycyjna pomorskich podregionów dla nowoczesnego przemysłu – analiza syntetyczna

Wartości wskaźnika syntetycznego dla poszczególnych polskich podregionów



Z analizy syntetycznej badania atrakcyjności inwestycyjnej polskich podregionów z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu wynika, że Pomorze jest dobrym miejscem do lokowania tego typu inwestycji. W szczególności dotyczy to podregionu trójmiejskiego, który znalazł się na drugim miejscu – za podregionem warszawskim – w skali całego kraju. Grupę najbardziej atrakcyjnych podregionów dla nowoczesnego przemysłu zamyka z kolei podregion starogardzki, który uplasował się na 12. pozycji. Dwa miejsca niżej znalazł się podregion słupski, co – według przyjętej w badaniu klasyfikacji *benchmarkingowej* – oznacza, że jest to obszar o wysokiej atrakcyjności inwestycyjnej z perspektywy

analizowanej branży. Ostatni z pomorskich podregionów – chojnicki – znalazł się natomiast na 26. miejscu wśród wszystkich polskich podregionów, przez co jego atrakcyjność należy uznać za przeciętną.

Poniżej znajduje się bardziej szczegółowa charakterystyka poszczególnych pomorskich podregionów z punktu widzenia atrakcyjności inwestycyjnej dla nowoczesnej działalności przemysłowej.

Pełne wyniki badania, z podziałem na poszczególne kategorie oraz w postaci wartości wskaźnika syntetycznego, prezentuje tabela 21. na stronie 44.



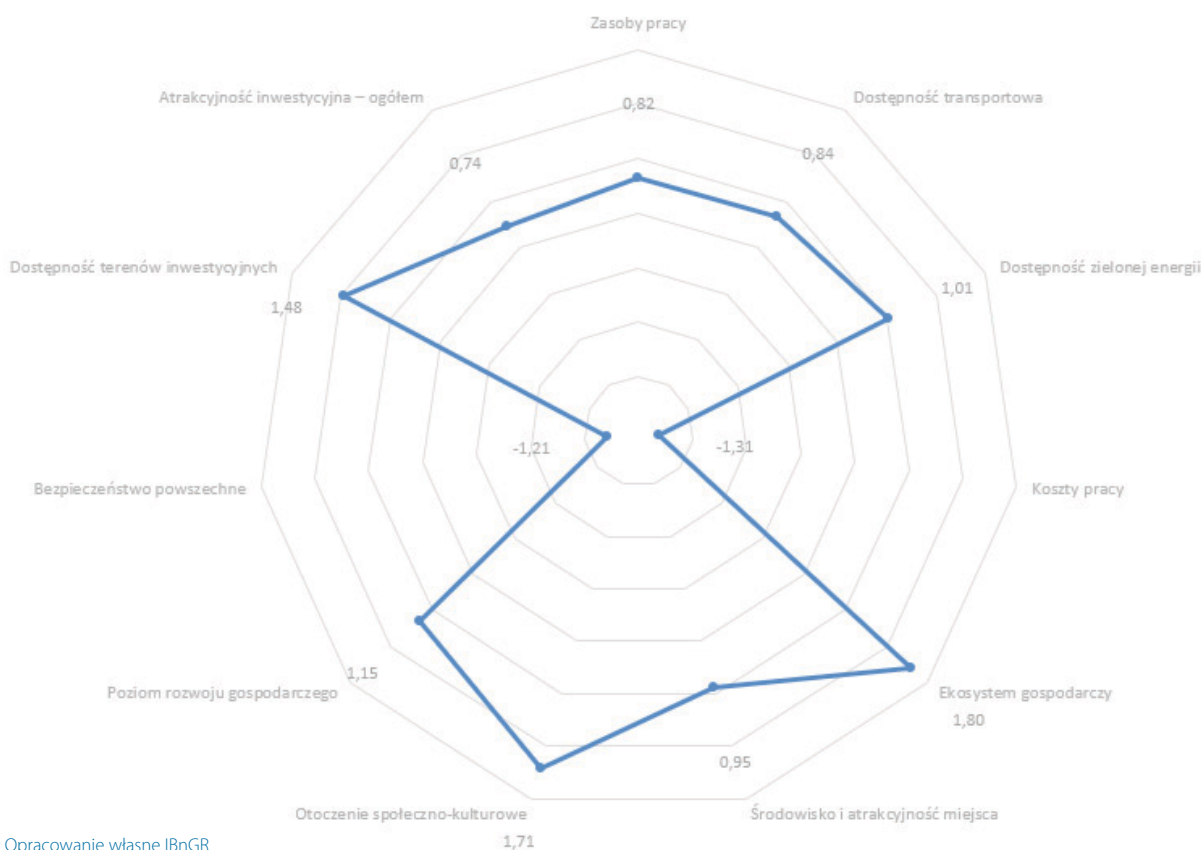
PODREGION TRÓJMIEJSKI

miejsce 2. | NAJWYŻSZY



Wykres 1

Atrakcyjność inwestycyjna podregionu trójmiejskiego dla nowoczesnego przemysłu według wyróżników czynników lokalizacji



Źródło: Opracowanie własne IBnGR







Tabela 12



Szczegółowa analiza atrakcyjności inwestycyjnej podregionu trójmiejskiego z perspektywy nowoczesnego przemysłu

Kategorie czynników lokalizacji nowoczesnego przemysłu	Ocena	Pozycja w skali kraju
Zasoby pracy	0,82	10
Dostępność transportowa	0,84	7
Dostępność zielonej energii	1,01	10
Koszty pracy	-1,31	56
Ekosystem gospodarczy	1,80	1
Środowisko i atrakcyjność miejsca	0,95	3
Otoczenie społeczno-kulturalne	1,71	4
Poziom rozwoju gospodarczego	1,15	7
Bezpieczeństwo powszechne	-1,21	54
Dostępność terenów inwestycyjnych	1,48	6
Atrakcyjność inwestycyjna – ogółem	0,74	2

Źródło: Opracowanie własne IBnGR

Podregion trójmiejski cechuje się drugą najwyższą w skali Polski atrakcyjnością inwestycyjną z punktu widzenia nowoczesnej działalności przemysłowej. Jego najmocniejszymi stronami są:

-  najlepiej rozwinięty ekosystem gospodarczy,
-  3. pozycja pod względem środowiska i atrakcyjności miejsca,
-  4. pozycja pod względem otoczenia społeczno-kulturalnego,
-  6. pozycja pod względem dostępności terenów inwestycyjnych,

-  7. pozycja pod względem dostępności transportowej,
-  7. pozycja pod względem poziomu rozwoju gospodarczego.

Słabe strony podregionu związane są *stricte* ze specyfiką największych metropolii.

Należą do nich:



-  54. pozycja pod względem bezpieczeństwa powszechnego,
-  56. pozycja pod względem kosztów pracy.



Tabela 13

Podregiony, które w zakresie ogólnej atrakcyjności inwestycyjnej z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu uzyskały wynik zbliżony do podregionu trójmiejskiego

Podregion	Ocena	Pozycja w skali kraju
warszawski	0,81	1
trójmiejski	0,74	2
krakowski	0,73	3
poznański	0,73	4
bydgosko-toruński	0,72	5

Źródło: Opracowanie własne IBnGR

Jedynym podregionem, który w ujęciu syntetycznym znalazł się przed podregionem trójmiejskim, jest podregion warszawski. Dystans względem funkcjonalnego obszaru stolicy Polski – choć niewielki – jest jednak zauważalny. Minimalna jest natomiast różnica ocen pomiędzy podregionem trójmiejskim a obszarami, które uplasowały się na miejscach 3-5, a mianowicie podregionami: krakowskim, poznańskim oraz bydgosko-toruńskim.

Warto w tym kontekście zastanowić się, z czym – na tle konkurentów – związane są największe atuty podregionu trójmiejskiego, a co stanowi potencjalne mankamenty. Rozpoczynając od pozytywnych stron, można zauważyć, że podregion trójmiejski został oceniony wyżej od wszystkich czterech

znajdujących się w czołówce obszarów w wymiarach: dostępności zielonej energii, ekosystemu gospodarczego oraz środowiska i atrakcyjności miejsca. To właśnie w nich należy upatrywać największych przewag konkurencyjnych podregionu trójmiejskiego na polu rywalizacji o lokowanie inwestycji z sektora szeroko rozumianego nowoczesnego przemysłu.

Jedynym czynnikiem lokalizacji, w którym podregion trójmiejski oceniony został niżej od podregionów: warszawskiego, krakowskiego, poznańskiego oraz bydgosko-toruńskiego, były zasoby pracy, a zatem kategoria, której w niniejszym badaniu przypisana została zdecydowanie najwyższa waga. Wynika to w największej mierze z tego, że nadmorska

Tabela 14



Wyniki podregionu trójmiejskiego na tle podregionów z miejsc 1-5 w poszczególnych kategoriach czynników lokalizacji nowoczesnego przemysłu

Kategorie czynników lokalizacji nowoczesnego przemysłu	podregion warszawski	podregion krakowski	podregion poznański	podregion bydgosko-toruński
Zasoby pracy	-2,08	-1,96	-0,60	-0,17
Dostępność transportowa	+0,13	+0,60	-0,45	+0,13
Dostępność zielonej energii	+1,64	+1,69	+0,52	+0,08
Koszty pracy	+1,04	+0,41	-0,05	-0,48
Ekosystem gospodarczy	+1,00	+0,92	+0,70	+1,53
Środowisko i atrakcyjność miejsca	+0,32	+0,68	+0,82	+0,88
Otoczenie społeczno-kulturalne	-1,33	-0,46	+0,18	+0,31
Poziom rozwoju gospodarczego	-1,37	-0,27	-0,15	+0,77
Bezpieczeństwo powszechne	+0,25	-0,82	-0,33	-1,07
Aktywność względem inwestorów	+1,64	+1,17	+1,00	-2,43

Źródło: Opracowanie własne IBnGR

- wynik podregionu trójmiejskiego jest niższy niż podregionu z miejsc 1-5
- wynik podregionu pomorskiego jest wyższy niż podregionu z miejsc 1-5

aglomeracja oraz jej okolice znajdują się dopiero na 16. miejscu w skali Polski, jeśli chodzi o liczbę pracujących w sektorze przetwórstwa przemysłowego na km². Relatywnie niska (10. pozycja) – mając na uwadze 2. miejsce Trójmiasta w ogólnym zestawieniu atrakcyjności inwestycyjnej – jest też liczba studentów kierunków inżynieryjno-technicznych i teleinformatycznych na km².

W zakresie pozostałych czynników lokalizacji, podregion trójmiejski wypada na tle

konkurentów bardzo dobrze, jeśli chodzi o dostępność transportową (ustępując tu jedynie podregionowi poznańskiemu) oraz w wymiarze dostępności terenów inwestycyjnych (znajdując się jedynie za podregionem bydgosko-toruńskim). Z kolei obszarami, które na tle pozostałych podregionów-konkurentów należy uznać za potencjalne mankamenty, są – oprócz wspomnianych zasobów pracy – poziom rozwoju gospodarczego oraz poziom bezpieczeństwa powszechnego.



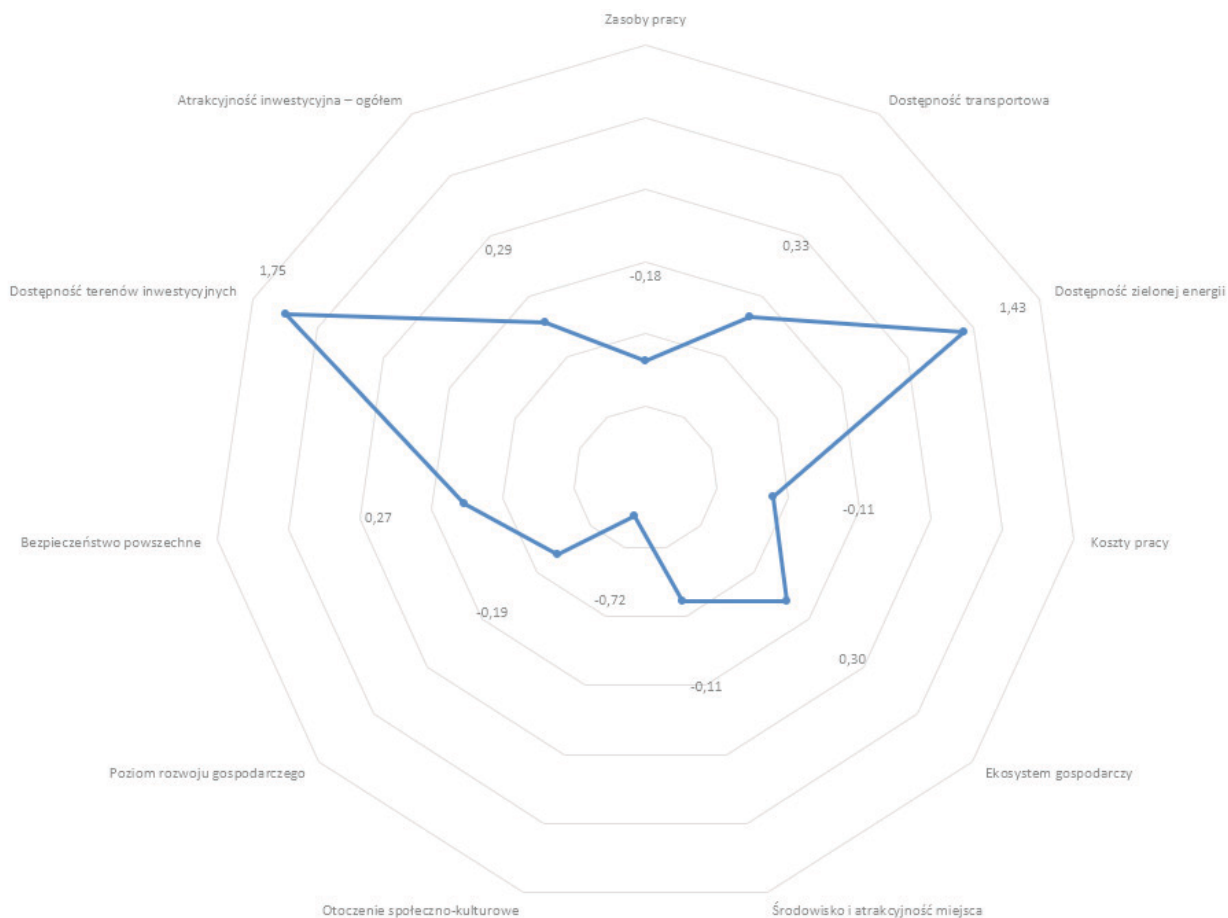
PODREGION STAROGARDZKI

miejsce 12. | NAJWYŻSZY



Wykres 2

Atrakcyjność inwestycyjna podregionu starogardzkiego dla nowoczesnego przemysłu według wyróżników czynników lokalizacji



Źródło: Opracowanie własne IBnGR



Tabela 15

Szczegółowa analiza atrakcyjności inwestycyjnej podregionu starogardzkiego z perspektywy nowoczesnego przemysłu

Kategorie czynników lokalizacji nowoczesnego przemysłu	Ocena	Pozycja w skali kraju
Zasoby pracy	-0,18	23
Dostępność transportowa	0,33	21
Dostępność zielonej energii	1,43	5
Koszty pracy	-0,11	40
Ekosystem gospodarczy	0,30	18
Środowisko i atrakcyjność miejsca	-0,11	33
Otoczenie społeczno-kulturalne	-0,72	56
Poziom rozwoju gospodarczego	-0,19	29
Bezpieczeństwo powszechne	0,27	30
Dostępność terenów inwestycyjnych	1,75	5
Atrakcyjność inwestycyjna – ogółem	0,29	12

Źródło: Opracowanie własne IBnGR

Podregion starogardzki znajduje się na 12. miejscu w skali Polski w wymiarze atrakcyjności inwestycyjnej z punktu widzenia nowoczesnej działalności przemysłowej. Jego najmocniejszymi stronami są:

👍 5. pozycja pod względem dostępności zielonej energii,

👍 5. pozycja pod względem dostępności terenów inwestycyjnych.

👎 Największy mankament podregionu dotyczy natomiast otoczenia społeczno-kulturalnego – w tym obszarze został on sklasyfikowany na 56. miejscu w skali kraju.



Tabela 16

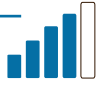
Podregiony, które w zakresie ogólnej atrakcyjności inwestycyjnej z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu uzyskały wynik zbliżony do podregionu starogardzkiego

Podregion	Ocena	Pozycja w skali kraju
bielski	0,30	11
starogardzki	0,29	12
szczecinecko-pyrzycki	0,23	13
słupski	0,22	14
częstochowski	0,20	15

Źródło: Opracowanie własne IBnGR

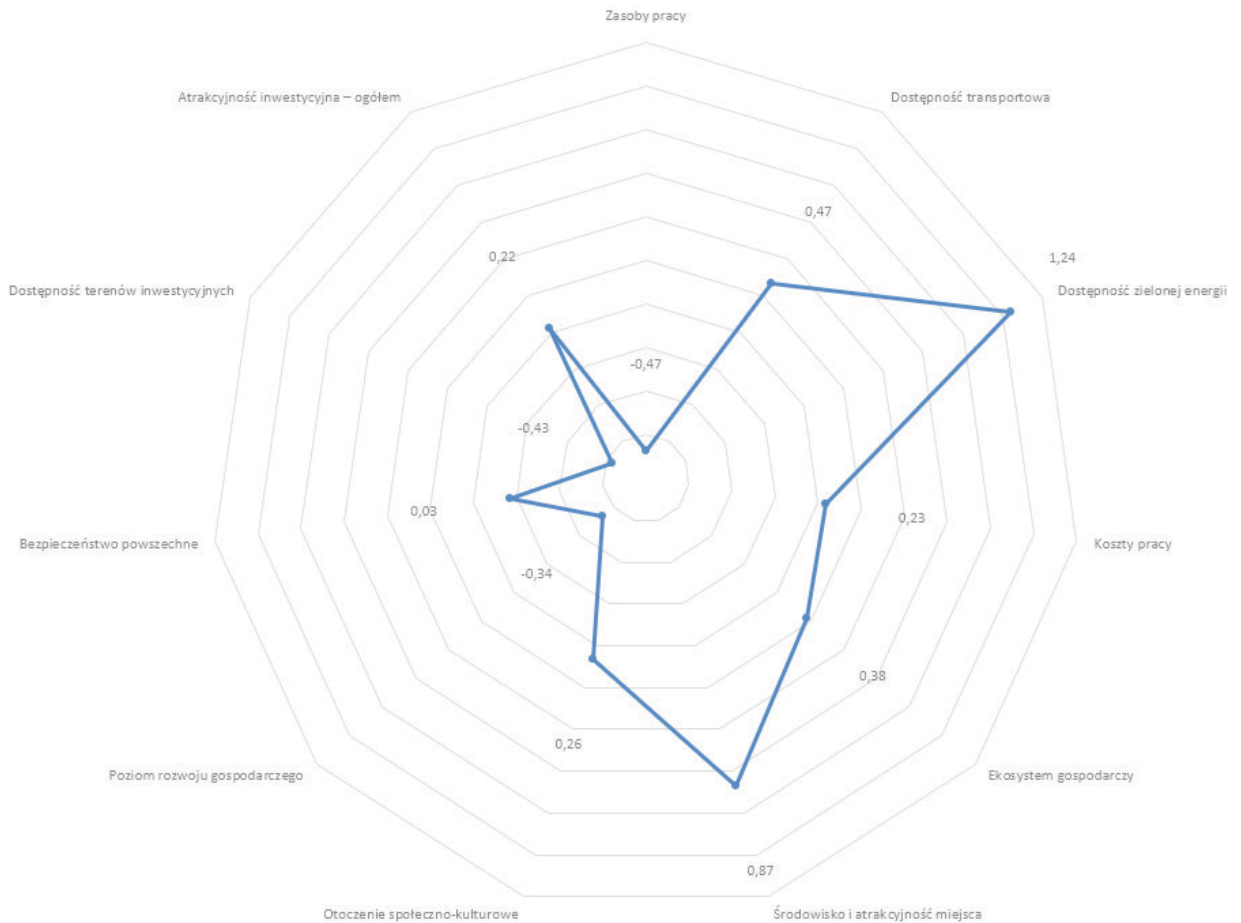
W ujęciu syntetycznym atrakcyjności inwestycyjnej, podregion starogardzki znalazł się tuż za podregionem bielskim, dysponującym znacznie wyższą dostępnością

zasobów pracy. Z kolei za podregionem starogardzkim – z niewielką, choć zauważalną stratą – znalazły się podregiony: szczecinecko-pyrzycki, słupski oraz częstochowski.



Wykres 3

Atrakcyjność inwestycyjna podregionu słupskiego dla nowoczesnego przemysłu według wyróżników czynników lokalizacji



Źródło: Opracowanie własne IBnGR

Podregion słupski znalazł się na 14. miejscu w zestawieniu atrakcyjności inwestycyjnej polskich podregionów z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu. Do jego szczególnych zalet należy w tym kontekście zaliczyć:

- 👍 5. pozycję pod względem środowiska i atrakcyjności miejsca,

- 👍 8. pozycję pod względem dostępności zielonej energii.

Słabe strony podregionu słupskiego dotyczą:

- 👎 39. pozycji pod względem dostępności terenów inwestycyjnych,
- 👎 44. pozycji pod względem zasobów pracy.



Tabela 17

Szczegółowa analiza atrakcyjności inwestycyjnej podregionu słupskiego z perspektywy nowoczesnego przemysłu

Kategorie czynników lokalizacji nowoczesnego przemysłu	Ocena	Pozycja w skali kraju
Zasoby pracy	-0,47	44
Dostępność transportowa	0,47	15
Dostępność zielonej energii	1,24	8
Koszty pracy	0,23	27
Ekosystem gospodarczy	0,38	15
Środowisko i atrakcyjność miejsca	0,87	5
Otoczenie społeczno-kulturalne	0,26	19
Poziom rozwoju gospodarczego	-0,34	36
Bezpieczeństwo powszechne	0,03	35
Dostępność terenów inwestycyjnych	-0,43	39
Atrakcyjność inwestycyjna – ogółem	0,22	14

Źródło: Opracowanie własne IBnGR



Tabela 18

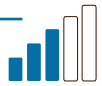
Podregiony, które w zakresie ogólnej atrakcyjności inwestycyjnej z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu uzyskały wynik zbliżony do podregionu słupskiego

Podregion	Ocena	Pozycja w skali kraju
szczecinecko-pyrzycki	0,23	13
słupski	0,22	14
częstochowski	0,20	15
rybnicki	0,18	16
grudziądzki	0,18	17

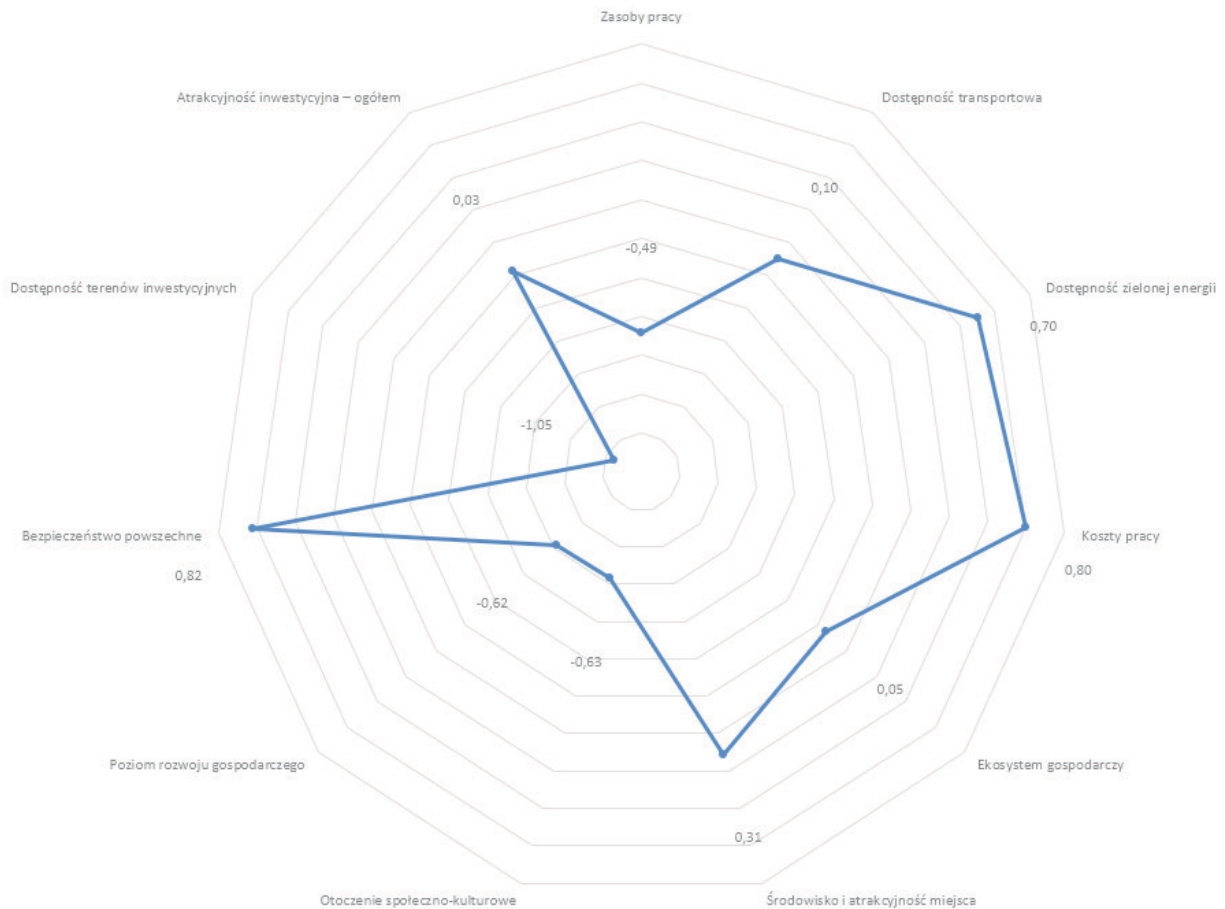
Źródło: Opracowanie własne IBnGR

W ogólnym zestawieniu atrakcyjności inwestycyjnej dla nowoczesnej działalności przemysłowej, podregion słupski znalazł się minimalnie za podregionem szczecinecko-pyrzyckim, o czym zadecydowały w głównej mierze wyraźnie niższe koszty pracy, a także

wyższa dostępność zielonej energii na Pomorzu Zachodnim. Z kolei w bardzo bliskiej odległości od podregionu słupskiego znalazły się trzy kolejne podregiony: częstochowski, rybnicki oraz grudziądzki.



Wykres 4

Atrakcyjność inwestycyjna podregionu chojnickiego dla nowoczesnego przemysłu według wyróżników czynników lokalizacji

Źródło: Opracowanie własne IBnGR



Tabela 19

Podregiony, które w zakresie ogólnej atrakcyjności inwestycyjnej z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu uzyskały wynik zbliżony do podregionu chojnickiego

Podregion	Ocena	Pozycja w skali kraju
kielecki	0,08	24
włocławski	0,06	25
chojnicki	0,03	26
wałbrzyski	0,01	27
rzeszowski	0,00	28

Źródło: Opracowanie własne IBnGR

Podregion chojnicki uplasował się na 26. miejscu w zestawieniu najbardziej atrakcyjnych polskich podregionów z punktu widzenia prowadzenia nowoczesnej działalności przemysłowej. Jego największe atuty dotyczyły w tym kontekście:

- 👍 9. pozycji pod względem poziomu bezpieczeństwa powszechnego,
- 👍 12. pozycji pod względem najniższych kosztów pracy,
- 👍 13. pozycji pod względem dostępności zielonej energii,
- 👍 14. pozycji pod względem środowiska i atrakcyjności miejsca.

Pozytywne strony podregionu zostały zauważalnie zniewelowane jego mankamentami, obejmującymi w szczególności:

- 👎 45. pozycję pod względem zasobów pracy,
- 👎 49. pozycję pod względem otoczenia społeczno-kulturalnego,
- 👎 57. pozycję pod względem poziomu rozwoju gospodarczego,
- 👎 61. (ostatnią) pozycję pod względem dostępności terenów inwestycyjnych.



Tabela 20

Szczegółowa analiza atrakcyjności inwestycyjnej podregionu chojnickiego z perspektywy nowoczesnego przemysłu

Kategorie czynników lokalizacji nowoczesnego przemysłu	Ocena	Pozycja w skali kraju
Zasoby pracy	-0,49	45
Dostępność transportowa	0,10	28
Dostępność zielonej energii	0,70	13
Koszty pracy	0,80	12
Ekosystem gospodarczy	0,05	31
Środowisko i atrakcyjność miejsca	0,31	14
Otoczenie społeczno-kulturalne	-0,63	49
Poziom rozwoju gospodarczego	-0,62	57
Bezpieczeństwo powszechne	0,82	9
Dostępność terenów inwestycyjnych	-1,05	61
Atrakcyjność inwestycyjna – ogółem	0,03	26

Źródło: Opracowanie własne IBnGR

W ogólnym zestawieniu polskich podregionów pod kątem atrakcyjności inwestycyjnej z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu, podregion chojnicki znalazł się za podregionami: kieleckim i wrocławskim. Pierwszy z nich, w porównaniu z podregionem chojnickim,

dysponuje wyraźnie wyższą dostępnością zasobów pracy, natomiast drugi – zielonej energii. Patrząc w drugą stronę, atrakcyjność inwestycyjna podregionu chojnickiego jest minimalnie wyższa od atrakcyjności podregionów: wałbrzyskiego oraz rzeszowskiego.

Polityka – nie koszty – główną siłą decyzyjną lokalizacji przemysłu



Andrzej Halesiak | ekspert ds. gospodarczych

Mamy dziś do czynienia z powrotem polityki jako wiodącej siły decyzyjnej. Zjawisko to można było obserwować już w poprzednich latach, szczególnie po globalnym kryzysie finansowym czy w trakcie pandemii, ale wojna w Ukrainie oraz groźba inwazji na Tajwan zdecydowanie je umocniły. A przecież wcześniej – od początku lat 90. – wydawało się, że kluczowe są procesy gospodarcze, jak np. optymalizacja lokalizacji produkcji, następująca według kryteriów stricte ekonomicznych. Czyli tam, gdzie jest najtaniej i najefektywniej.

Zmiana, jaką obecnie obserwujemy, wyraża się rosnącą rolą rządów, które w dużo szerszym zakresie ingerują dziś w procesy gospodarcze. W wymiarze międzynarodowym pojawiają się nowe pojęcia, jak geoeconomics czy friendshoring. Pierwsze jest wyrazem podporządkowania działań w międzynarodowej sferze gospodarczej celom geopolitycznym i geostrategicznym. Drugie odnosi się specyficznie do procesów związanych z lokalizacją produkcji: nie wystarczy, by było efektywnie i tanio – musi być także w kraju, który można uznać za przyjaźnie nastawiony.

W kontekście działalności przemysłowej towarzyszy temu odchodzenie od formuły just in time, która okazuje się być wrażliwą na różnego rodzaju zaburzenia, i zastępowanie jej formułą just in time + (z ograniczoną skalą zapasów), a w niektórych przypadkach – just in case (z rozbudowanymi zapasami). Wszystko to także za sprawą wzrostu ryzyka związanego z transportem, szczególnie morskim, czego przejawem jest narastająca liczba ataków na statki oraz groźby blokad niektórych szlaków morskich. Dochodzi do tego także potrzeba dywersyfikacji, czyli poszerzenia palety dostawców, aby ubezpieczyć się na wypadek, gdy w jednym czy kilku miejscach z niespodziewanych przyczyn stanie produkcja.

Jakby tego wszystkiego było mało, mamy jeszcze wpływ czynników o charakterze technologicznym, związanych z tzw. IV rewolucją przemysłową oraz dekarbonizacją. Powodują one, że na liście kluczowych warunków z punktu widzenia lokalizacji inwestycji znacząco wzrosło znaczenie dostępności taniej i czystej energii elektrycznej. Nie bez znaczenia jest także zdolność elastycznego dostosowania kompetencji danego kraju do szybko zmieniającej się rzeczywistości.



O EKSPERCIE:

Andrzej Halesiak – ekspert ds. gospodarczych. Był dyrektorem w Biurze Analiz Makroekonomicznych Banku Pekao S.A. Wiele lat spędził w consultingu (McKinsey & Company). Karierę zawodową rozpoczął w administracji publicznej (Ministerstwo Finansów). Absolwent Akademii Ekonomicznej w Krakowie oraz Szkoły Biznesu Politechniki Warszawskiej (Executive MBA). Autor licznych opracowań, raportów i artykułów poświęconych makroekonomii i rynkom finansowym. Prowadzi bloga dedykowanego zagadnieniom gospodarczym (www.andrzejhalesiak.pl). Członek Rady Nadzorczej Polskiego Funduszu Rozwoju oraz Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego.



Tabela 21

Silne i słabe strony polskich podregionów w poszczególnych kategoriach badania oraz wartości wskaźnika syntetycznego



Zasoby pracy
Dostępność transportowa
Dostępność zielonej energii
Koszty pracy
Ekosystem gospodarczy
Środowisko i atrakcyjność miejsca
Otoczenie społeczno-kulturowe
Poziom rozwoju gospodarczego
Bezpieczeństwo powszechne
Dostępność terenów inwestycyjnych

Lp.	Podregion											Wartość wskaźnika syntetycznego
1	WARSZAWSKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
2	TRÓJMIEJSKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
3	KRAKOWSKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
4	POZNAŃSKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
5	BYDGOSKO-TORUŃSKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
6	ŁÓDZKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
7	SZCZECIŃSKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
8	KATOWICKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
9	KOSZALIŃSKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
10	WROCŁAWSKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
11	BIELSKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
12	STAROGARDZKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
13	SZCZECINECKO-PYRZYCKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
14	SŁUPSKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
15	CZĘSTOCHOWSKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
16	RYBNICKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
17	GRUDZIĄDZKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
18	INOWROCŁAWSKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
19	KONIŃSKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
20	KALISKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
21	ŚWIECKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
22	OŚWIĘCIMSKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
23	LESZCZYŃSKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
24	KIELECKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
25	WŁOCŁAWSKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY
26	CHOJNICKI	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY	NAJWIŻSZY

NAJWIŻSZY
 WYSOKI
 PRZECIĘTNY
 NISKI
 NAJNIŻSZY

Lp.	Podregion											Wartość wskaźnika syntetycznego
27	WAŁBRZYSKI	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	
28	RZESZOWSKI	Wysoki	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	Przeciętny	Niski	
29	OPOLSKI	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Wysoki	
30	GORZOWSKI	Niski	Wysoki	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	
31	PILSKI	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	Niski	
32	LUBELSKI	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Wysoki	Wysoki	Przeciętny	Przeciętny	
33	NOWOTARSKI	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Wysoki	Wysoki	Przeciętny	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	
34	NYSKI	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Wysoki	
35	ZIELONOGÓRSKI	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	
36	ELBLĄSKI	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	
37	PŁOCKI	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Wysoki	Wysoki	Wysoki	Niski	
38	SIERADZKI	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	
39	BIAŁOSTOCKI	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Wysoki	Wysoki	Przeciętny	Przeciętny	
40	JELENIOGÓRSKI	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	
41	OLSZTYŃSKI	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Wysoki	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	
42	PIOTRKOWSKI	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	
43	RADOMSKI	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Niski	
44	TARNOBRZESKI	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Wysoki	Wysoki	
45	NOWOSĄDECKI	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Niski	Wysoki	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	
46	SKIERNIEWICKI	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	
47	TARNOWSKI	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	
48	KROŚNIEŃSKI	Niski	Przeciętny	Niski	Wysoki	Przeciętny	Wysoki	Niski	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	
49	LEGNICKO-GŁOGOWSKI	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	Przeciętny	
50	SANDOMIERSKO-JĘDRZEJOWSKI	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	
51	ŻYRARDOWSKI	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	
52	PRZEMYSKI	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Wysoki	Niski	
53	EŁCKI	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Wysoki	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	
54	PULAWSKI	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Wysoki	Niski	
55	SIEDLECKI	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	
56	CIECHANOWSKI	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	
57	CHEŁMSKO-ZAMOJSKI	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	Niski	Niski	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	
58	OSTROŁĘCKI	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	
59	ŁOMŻYŃSKI	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	
60	SUWAŃSKI	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	
61	BIAŁSKI	Przeciętny	Przeciętny	Przeciętny	Wysoki	Przeciętny	Niski	Przeciętny	Przeciętny	Niski	Przeciętny	

Źródło: Opracowanie własne IBnGR

NAJWYŻSZY
 WYSOKI
 PRZECIĘTNY
 NISKI
 NAJNIŻSZY

7. Podsumowanie i wnioski badawcze

Z przeprowadzonego badania wyciągnąć można kilka ciekawych wniosków dotyczących atrakcyjności inwestycyjnej polskich podregionów z punktu widzenia nowoczesnej działalności przemysłowej.

Po pierwsze, w skali Polski nie można mówić o występowaniu jednego podregionu, który wyróżniałby się wyraźnie najwyższą atrakcyjnością inwestycyjną dla potrzeb nowoczesnego przemysłu. Układ zestawienia syntetycznego wskazuje, że ogólnopolski lider – podregion warszawski – posiada relatywnie niewielką przewagę nad kolejnymi sześcioma podregionami: trójmiejskim, krakowskim, poznańskim, bydgosko-toruńskim, łódzkim oraz szczecińskim, do których można w zasadzie dołączyć kolejne dwa: katowicki oraz koszaliński.

Po drugie, uwzględnienie – ze względu na politykę przemysłową i klimatyczną Unii Europejskiej – nowego czynnika lokalizacji przemysłu, jakim jest dostępność zielonej energii, przyznaje dużą premię podregionom, w których produkowane są największe ilości czystej energii, co w skali Polski dotyczy często obszarów znajdujących się na północy kraju (w szczególności – w województwie zachodniopomorskim, pomorskim czy kujawsko-pomorskim). O ile jest jeszcze zdecydowanie zbyt wcześnie, by mówić o przebiegunowaniu polskiego przemysłu z południa na północ, o tyle unijne regulacje

wywierające presję na wykorzystywanie zielonej energii, wraz z presją ze strony zachodnich partnerów biznesowych czy instytucji finansowych, sprawiają, że taki scenariusz może się w horyzoncie najbliższych kilkunastu lat ziścić. Nic nie wskazuje na to, aby nawet w ramach korekt polityki Europejskiego Zielonego Ładu miał się zmienić zasadniczy kierunek wyznaczony w ostatnich latach przez Brukselę.

O tym, jak duże znaczenie dla klasyfikacji polskich podregionów z punktu widzenia atrakcyjności inwestycyjnej dla nowoczesnego przemysłu niesie uwzględnienie aspektu dostępności zielonej energii, najlepiej świadczy porównanie wyników Barometru Nowoczesnego Przemysłu Pomorza z wynikami ostatniego (z 2016 r.) badania w ramach kilkuletniej serii pt. „Atrakcyjność Inwestycyjna Województw i Podregionów Polski”, prowadzonej przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową. Jednym z komponentów tego badania była ocena atrakcyjności inwestycyjnej polskich podregionów z punktu widzenia inwestycji przemysłowych (w ujęciu tradycyjnym, nieuwzględniającym dostępu do zielonej energii).



Tabela 22

Porównanie wyników Barometru Nowoczesnego Przemysłu Pomorza 2024 oraz Atrakcyjności Inwestycyjnej Województw i Podregionów Polski 2016

podregion/badanie	Barometr Nowoczesnego Przemysłu Pomorza 2024	Atrakcyjność Inwestycyjna Województw i Podregionów Polski 2016
warszawski	1	24
trójmiejski	2	31
krakowski	3	9
poznański	4	7
bydgosko-toruński	5	10
łódzki	6	3
szczeciński	7	15
katowicki	8	1
koszaliński	9	32
wrocławski	10	6
bielski	11	4
starogardzki	12	37
słupski	14	50
częstochoowski	15	8
rybnicki	16	2
oświęcimski	22	5
chojnicki	26	52

Źródło: Opracowanie własne IBnGR

W ostatniej edycji badania, z 2016 r., podregionami o najwyższej atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności przemysłowej zostały uznane: podregion katowicki (8. pozycja w Barometrze Nowoczesnego Przemysłu Pomorza), rybnicki (16. pozycja), łódzki (6. pozycja), bielski (11. pozycja) oraz oświęcimski (22. pozycja). Z kolei lider niniejszego opracowania – podregion warszawski – został sklasyfikowany na 24. miejscu, natomiast wicelider – podregion trójmiejski – na 31.

W tym miejscu należy zaznaczyć, że obecność czynnika zielonej energii w Barometrze Nowoczesnego Przemysłu Pomorza nie stanowi jedynej różnicy metodologicznej między obydwoma badaniami – różnice dotyczą także innych branż pod uwagę

czynnikiem lokalizacji, ich wag oraz doboru wskaźników cząstkowych. Bez wątplenia jednak to w największej mierze za jego sprawą skala różnic w zestawieniach wynikowych obydwu badań jest tak duża.

Kolejny wniosek, jaki płynie z Barometru Nowoczesnego Przemysłu Pomorza, dotyczy tego, że – przyjmując hipotezę znajdowania się obecnie w okresie przejściowym, uwzględniającym wymogi zarówno tradycyjnego, jak również nowoczesnego przemysłu – polskie podregiony mogą konkurować o inwestycje przemysłowe przy wykorzystaniu różnych kombinacji czynników lokalizacji. Dla przykładu:

- ▶ przewagą podregionów: warszawskiego, krakowskiego i łódzkiego jest bardzo

- wysoka dostępność zasobów pracy, która jest jednak niwelowana niską bądź przeciętną dostępnością zielonej energii,
- ▶ podregiony: szczeciński i koszaliński cechują się słabym poziomem zasobów pracy, który jest jednak kompensowany przez wysoką dostępność zielonej energii,
 - ▶ podregiony: trójmiejski i bydgosko-toruński posiadają niezłe (ale nie najlepsze) zasoby pracy oraz niezłą (ale nie najlepszą) dostępność zielonej energii.

Wszystkie te ścieżki – choć różniące się od siebie – prowadzą do wspólnego mianownika: wysokiej atrakcyjności inwestycyjnej z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu.

Wyniki niniejszego badania należy traktować jako drogowskaz, w jaki sposób na atrakcyjność inwestycyjną polskich podregionów mogą w niedalekiej przyszłości patrzeć inwestorzy reprezentujący branżę nowoczesnego przemysłu. Widzimy już pierwsze symptomy tego, że tak się dzieje, czego przykład może stanowić np. lokalizacja fabryki Northvolt w Gdańsku. Z drugiej strony – jesteśmy też dziś świadkami takich inwestycji, jak np. zapowiedź stworzenia fabryki Intela pod Wrocławiem – choć ten podregion w Barometrze Nowoczesnego Przemysłu Pomorza zajął dopiero 10. miejsce, a dostępność zielonej energii na tym obszarze oceniona została przeciętnie.

Przykład ten stanowi doskonałą ilustrację tego, że sama czysta energia, bez zasobów ludzkich, nie będzie wystarczającym (tj. jedynym, decydującym) czynnikiem procesu lokowania nowych inwestycji przemysłowych, nawet jeśli założymy wykładniczy rozwój nowoczesnych technologii pozwalających na jeszcze większą cyfryzację i robotyzację procesów produkcyjnych. Dlatego też – co



może stanowić wskazówkę dla Pomorza – podregiony o najlepszych predyspozycjach z punktu widzenia zielonej energetyki, chcąc przyciągnąć do siebie inwestycje przemysłowe, powinny dbać o stworzenie warunków sprzyjających przyciąganiu utalentowanych uczniów, studentów i pracowników z zewnątrz (w tym z zagranicy) oraz rozwijaniu lokalnego kapitału ludzkiego. To ostatnie można osiągnąć, m.in. dbając o zapewnienie odpowiedniej oferty edukacyjnej – w szczególności na poziomie kształcenia zawodowego, szkolnictwa wyższego (przede wszystkim na kierunkach inżynierjno-telekomunikacyjnych oraz informatycznych), jak również w wymiarze uczenia się przez całe życie, w tym także kształcenia dorosłych. Wszak wartościowymi pracownikami nowoczesnych zakładów produkcyjnych mogą być nie tylko młode osoby, które dopiero co skończyły szkołę zawodową bądź studia, lecz także osoby w średnim i starszym wieku, które zdecydowały się na przebranżowienie.



Polska atrakcyjną destynacją przemysłową – dlaczego?



Andrzej Halesiak | ekspert ds. gospodarczych

Polska ma w kontekście lokowania inwestycji z obszaru nowoczesnego przemysłu długą listę atutów. Po pierwsze, jest nią geograficzna lokalizacja, która w dobie przechodzenia od just in time do just in case stanie się jeszcze większym aktywem. Po drugie, mamy bardzo szerokie kompetencje wytwórcze, co jest pochodną silnej bazy zarówno w rolnictwie, jak i przemyśle. W wielu krajach przemysł został wyoutsourcowany, a u nas wciąż stanowi ważny filar gospodarki. Co więcej, jest on silnie zdywersyfikowany: nie jesteśmy wyspecjalizowani w 2-3 branżach, lecz dysponujemy ich szeroką paletą.

Po trzecie, nasz przemysł, ale też usługi biznesowe mogą być beneficjentami globalnych procesów, kolejnej fazy relokacji, poszukiwania atrakcyjnych lokalizacji dodatkowo spełniających kryteria geostrategiczne. Na Starym Kontynencie uznawane znajduje koncepcja powracania do rodzimej produkcji i część z niej może być lokowana u nas. Równocześnie firmy azjatyckie – z Japonii, Korei Południowej, Tajwanu itd. – będą poszukiwały lokalizacji dla swoich nowych europejskich zakładów.

Kolejna stojąca przed nami szansa dotyczy możliwości zastępowania w łańcuchu dostaw firm z Rosji i Białorusi, a przejściowo być może również z Ukrainy. Tamtejsi dostawcy do czasu zakończenia konfliktu mogą być de facto wyłączeni z rynku.

Oczywiście nie brakuje też wyzwań. Z jednej strony dostęp do czystej energii jest u nas wciąż ograniczony. Poza tym, koszt dostępnej w Polsce energii przestaje być konkurencyjny. Wyzwanie stanowi także brak wyraźnej i stanowczej odpowiedzi Unii Europejskiej wobec bardzo silnego, centralnego subsydiowania przemysłów związanych z zieloną transformacją w krajach takich jak Stany Zjednoczone czy Chiny.



O EKSPERCIE:

Andrzej Halesiak – ekspert ds. gospodarczych. Był dyrektorem w Biurze Analiz Makroekonomicznych Banku Pekao S.A. Wiele lat spędził w consultingu (McKinsey & Company). Karierę zawodową rozpoczął w administracji publicznej (Ministerstwo Finansów). Absolwent Akademii Ekonomicznej w Krakowie oraz Szkoły Biznesu Politechniki Warszawskiej (Executive MBA). Autor licznych opracowań, raportów i artykułów poświęconych makroekonomii i rynkom finansowym. Prowadzi bloga dedykowanego zagadnieniom gospodarczym (www.andrzejhalesiak.pl). Członek Rady Nadzorczej Polskiego Funduszu Rozwoju oraz Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego.

SPIS TABEL

Tabela 1	Zasadnicze grupy (kategorie) czynników atrakcyjności inwestycyjnej podregionów dla nowoczesnego przemysłu oraz przypisana im waga	8
Tabela 2	Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „zasoby pracy”	17
Tabela 3	Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „dostępność transportowa”	19
Tabela 4	Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „dostępność zielonej energii”	19
Tabela 5	Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „koszty pracy”	23
Tabela 6	Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „ekosystem gospodarczy”	25
Tabela 7	Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „środowisko i atrakcyjność miejsca”	26
Tabela 8	Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „otoczenie społeczno-kulturowe”	28
Tabela 9	Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „poziom rozwoju gospodarczego”	30
Tabela 10	Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „bezpieczeństwo powszechne”	30
Tabela 11	Pozycja oraz silne i słabe strony pomorskich podregionów w kategorii „dostępność terenów inwestycyjnych”	32
Tabela 12	Szczegółowa analiza atrakcyjności inwestycyjnej podregionu trójmiejskiego z perspektywy nowoczesnego przemysłu	35
Tabela 13	Podregiony, które w zakresie ogólnej atrakcyjności inwestycyjnej z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu uzyskały wynik zbliżony do podregionu trójmiejskiego	35
Tabela 14	Wyniki podregionu trójmiejskiego na tle podregionów z miejsc 1-5 w poszczególnych kategoriach czynników lokalizacji nowoczesnego przemysłu	36
Tabela 15	Szczegółowa analiza atrakcyjności inwestycyjnej podregionu starogardzkiego z perspektywy nowoczesnego przemysłu	38
Tabela 16	Podregiony, które w zakresie ogólnej atrakcyjności inwestycyjnej z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu uzyskały wynik zbliżony do podregionu starogardzkiego	38
Tabela 17	Szczegółowa analiza atrakcyjności inwestycyjnej podregionu słupskiego z perspektywy nowoczesnego przemysłu	40
Tabela 18	Podregiony, które w zakresie ogólnej atrakcyjności inwestycyjnej z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu uzyskały wynik zbliżony do podregionu słupskiego	40
Tabela 19	Podregiony, które w zakresie ogólnej atrakcyjności inwestycyjnej z punktu widzenia nowoczesnego przemysłu uzyskały wynik zbliżony do podregionu chojnickiego	41
Tabela 20	Szczegółowa analiza atrakcyjności inwestycyjnej podregionu chojnickiego z perspektywy nowoczesnego przemysłu	42
Tabela 21	Silne i słabe strony polskich podregionów w poszczególnych kategoriach badania oraz wartości wskaźnika syntetycznego	44
Tabela 22	Porównanie wyników Barometru Nowoczesnego Przemysłu Pomorza 2024 oraz Atrakcyjności Inwestycyjnej Województw i Podregionów Polski 2016	47

SPIS RYCIN

Rycina 1.	Polskie podregiony w kategorii „zasoby pracy”	16
Rycina 2.	Polskie podregiony w kategorii „dostępność transportowa”	18
Rycina 3.	Polskie podregiony w kategorii „dostępność zielonej energii”	20
Rycina 4.	Polskie podregiony w kategorii „koszty pracy”	22
Rycina 5.	Polskie podregiony w kategorii „ekosystem gospodarczy”	24
Rycina 6.	Polskie podregiony w kategorii „środowisko i atrakcyjność miejsca”	26
Rycina 7.	Polskie podregiony w kategorii „otoczenie społeczno-kulturowe”	27
Rycina 8.	Polskie podregiony w kategorii „poziom rozwoju gospodarczego”	29
Rycina 9.	Polskie podregiony w kategorii „bezpieczeństwo powszechne”	31
Rycina 10.	Polskie podregiony w kategorii „dostępność terenów inwestycyjnych”	32
Rycina 11.	Wartości wskaźnika syntetycznego dla poszczególnych polskich podregionów	33

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1	Atrakcyjność inwestycyjna podregionu trójmiejskiego dla nowoczesnego przemysłu według wyróżników czynników lokalizacji	34
Wykres 2	Atrakcyjność inwestycyjna podregionu starogardzkiego dla nowoczesnego przemysłu według wyróżników czynników lokalizacji	37
Wykres 3	Atrakcyjność inwestycyjna podregionu słupskiego dla nowoczesnego przemysłu według wyróżników czynników lokalizacji	39
Wykres 4	Atrakcyjność inwestycyjna podregionu chojnickiego dla nowoczesnego przemysłu według wyróżników czynników lokalizacji	41



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



Pomorski
Przegląd
Gospodarczy