



2012

DIE INVESTITIONSATTRAKTIVITÄT  
DER WOJEWODSCHAFTEN  
UND SUBREGIONEN POLENS  
2012







---

DANZIGER INSTITUT FÜR MARKTWIRTSCHAFT

**DIE INVESTITIONSATTRAKTIVITÄT  
DER WOJEWODSCHAFTEN UND SUBREGIONEN  
POLENS  
2012**

REDAKTION:

**MARCIN NOWICKI**

AUTOREN:

**ANNA HILDEBRANDT**

**MARCIN NOWICKI**

**PRZEMYSŁAW SUSMARSKI**

**MACIEJ TARKOWSKI**

**WOJCIECH WOŹNIAK**

UNTER MITARBEIT VON

**MARCIN WANDAŁOWSKI**

**GDAŃSK 2012**

REDAKTION:

**MARCIN NOWICKI**

AUTOREN:

**ANNA HILDEBRANDT**

**MARCIN NOWICKI**

**PRZEMYSŁAW SUSMARSKI**

**MACIEJ TARKOWSKI**

**WOJCIECH WOŹNIAK**

UNTER MITARBEIT VON

**MARCIN WANDAŁOWSKI**

ÜBERSETZUNG:

**JAN OBERMEIER**



© INSTYTUT BADAŃ NAD GOSPODARKĄ RYNKOWĄ  
80-227 GDAŃSK, UL. DO STUDZIENKI 63  
TEL. +48 58 524 49 00  
FAX +48 58 524 49 08  
IBNGR@IBNGR.PL  
WWW.IBNGR.PL

FUNDACJA KONRADA ADENAUERA W POLSCE  
02-561 WARSZAWA, UL. J. DĄBROWSKIEGO 56  
TEL. +48 22 845 93 30  
FAX. +48 22 848 54 37  
KAS@KAS.PL  
WWW.KAS.PL, WWW.KAS.DE

GRUPA LOTOS S.A.  
80-718 GDAŃSK, UL. ELBLĄSKA 135  
TEL. 801 345 678  
FAX. +48 58 301 88 38  
LOTOS@GRUPALOTOS.PL  
WWW.LOTOS.PL

**VORLIEGENDER BERICHT IST DAS ERGEBNIS EINES VOM DANZIGER MARKTFORSCHUNGSINSTITUT IN ZUSAMMENARBEIT MIT DER KONRAD-ADENAUER-STIFTUNG IN POLEN ALLJÄHRLICH DURCHFÜHRTEN FORSCHUNGSPROJEKTS. DIE ERSTELLUNG DER DIE SJÄHRIGEN AUSGABE DES BERICHTS WURDE VOM PROJEKTPARTNER GRUPA LOTOS S.A. BEZUSCHUSST.**

**GRATISEXEMPLAR**

RESÜMEE.....	5
1. EINFÜHRUNG.....	9
2. ZIEL, UNTERSUCHUNGSBEREICH UND FORSCHUNGSMETHODIK DES BERICHTS.....	11
2.1. Ziel des Berichts.....	11
2.2. Untersuchungsbereich .....	11
3. FAKTOREN DER INVESTITIONSATTRAKTIVITÄT AUS REGIONALER SICHT .....	15
3.1. Transportzugänglichkeit .....	15
3.3. Marktkapazität .....	16
3.4. Wirtschaftliche Infrastruktur.....	16
3.5. Soziale Infrastruktur .....	16
3.6. Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung .....	17
3.7. Zustand der natürlichen Lebensgrundlagen .....	17
3.8. Niveau der öffentlichen Sicherheit.....	18
3.9. Aktivität der Wojewodschaften gegenüber Investoren.....	18
4. INVESTITIONSATTRAKTIVITÄT DER SUBREGIONEN .....	19
4.1. Industrie .....	19
4.2. Dienstleistungen.....	25
4.3. Fortschrittstechnologien .....	33
5. INVESTITIONSATTRAKTIVITÄT DER WOJEWODSCHAFTEN .....	41
5.1. Bedeutung einzelner Standortfaktoren .....	41
5.2. Arbeitsressourcen und -kosten .....	41
5.3. Aktivität gegenüber Investoren .....	43
5.4. Transportzugänglichkeit .....	47
5.5. Marktkapazität .....	51
5.6. Wirtschaftliche Infrastruktur.....	53
5.7. Soziale Infrastruktur.....	55
5.8. Öffentliche Sicherheit.....	57
5.9. Investitionsattraktivität in synthetischer Darstellung.....	60



# Resümee

Ziel des Forschungsberichts ist es, die unterschiedliche Investitionsattraktivität in den Wojewodschaften und Subregionen Polens differenziert darzustellen. Dabei wird Investitionsattraktivität als Fähigkeit verstanden, einen potentiellen Investor durch den Anreiz der Erzielung kombinierter Standortvorteile im Rahmen einer wirtschaftlichen Tätigkeit zu einer Investitionshandlung zu bewegen. Gebiete mit einer optimalen Verknüpfung von Standortfaktoren bilden die beste Voraussetzung für den Geschäftserfolg von Unternehmen und sind daher für Investoren äußerst attraktiv.

Der Bericht präsentiert die Ergebnisse der Analyse der Investitionsattraktivität in den einzelnen Wojewodschaften und Subregionen. Im Falle der Wojewodschaften wurde die Investitionsattraktivität mit Hilfe genereller Bewertungskriterien charakterisiert, die sich auf universale, für fast alle Investitionstypen wesentliche Faktoren stützen. Die Bewertung der Subregionen wurde dabei erneut in drei Investitionskategorien unterteilt: Industrie, Dienstleistungen, Fortschrittstechnologien.

Die Investitionsattraktivität hat multidimensionalen Charakter. Um ein möglichst präzises Gesamtbild zu entwerfen, wurden zahlreiche Variablen analysiert, die der Bewertung der jeweiligen räumlichen Standortvorteile zugrunde liegen, wie z.B. Transportzugänglichkeit, Arbeitskosten, Menge und Qualität der Arbeitsressourcen, Kapazität des Absatzmarktes,

Entwicklungsgrad der sozioökonomischen Infrastruktur, Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung und der öffentlichen Sicherheit. In Abhängigkeit von der Art der wirtschaftlichen Tätigkeit wurde diesen Variablen eine unterschiedliche Bedeutung beigemessen.

Spitzenreiter der Investitionsattraktivität bleibt auch weiterhin die Wojewodschaft Schlesien. Eine hohe Investitionsattraktivität weisen die Wojewodschaften Masowien und Niederschlesien auf. Regionen mit überdurchschnittlicher Investitionsattraktivität sind die Wojewodschaften Großpolen, Kleinpolen, Westpommern, Pommern und Lodz. Sämtliche vorab genannten Regionen nehmen hochrangige oder mittlere Positionen bezüglich der meisten Aspekte der Investitionsattraktivität ein. Die dort zum Tragen kommenden Standortvorteile erfordern jedoch eine differenzierte Betrachtung.

Fünf Wojewodschaften weisen eine insgesamt niedrige Investitionsattraktivität auf: Untere Karpaten, Lublin, Ermland-Masuren, Heiligkreuz und Podlasien. Ihre Stellung ist vor allem eine Folge langfristiger sozioökonomischer Entwicklungsprozesse, die zugleich in vielen Fällen auch für eine außerordentlich hohe Investitionsattraktivität einiger Wojewodschaften verantwortlich sind. Diese Entwicklungsprozesse haben inzwischen jedoch an Intensität deutlich abgenommen. Die geringe Grad an Urbanisierung und Industrialisierung in einer Zeit, in der diese Prozesse zu tiefgreifenden Umgestaltungen in zahlreichen

europäischen und einigen polnischen Großregionen geführt haben, hat die Herausbildung einer “kritischen Masse” (Vorteile von Ballungsgebieten) der für große Investoren wichtigsten Ressourcen bislang verhindert. Darüber hinaus sind die betreffenden Gebiete trotz gewisser Fortschritte beim Ausbau und der Modernisierung landesweiter Infrastrukturen immer noch von einer niedrigen Transportzugänglichkeit gekennzeichnet. Angesichts der Tatsache, dass die in den letzten Jahren getätigten Infrastrukturinvestitionen die Verkehrsanbindung der Großregionen West- und Zentralpolens erheblich verbessert haben, fällt dieser Unterschied besonders hoch aus. Die bevorstehende Realisierung der geplanten Infrastrukturinvestitionen in Zentral- und Ostpolen wird jedoch die Transportzugänglichkeit dieser Regionen in naher Zukunft wesentlich erhöhen.

Trotz ihrer niedrigen Investitionsattraktivität sind die vorab genannten fünf Wojewodschaften bei der Anwerbung großer Investoren jedoch keineswegs chancenlos. Gewisse Chancen bestehen durchaus, auch wenn sie im Vergleich zu anderen Wojewodschaften deutlich geringer sind.

Diese Chancen könnte man dadurch erhöhen, dass man die Investitionsattraktivität für wirtschaftliche Tätigkeiten auf der Basis einzigartiger Ressourcen und spezifischer regionaler Vorzüge stärkt – die zwangsläufig von komparatistischen Analysen nicht erfasst werden – und nicht unbedingt große Investo-

ren sucht, sondern Investoren, die diese regionalen Vorzüge effektiv zu nutzen verstehen.

Im Vergleich zu 2011 wurde kein wesentlicher Wandel der Investitionsattraktivität in Polen festgestellt. Die zu beobachtenden Verschiebungen beschränken sich auf positionelle Veränderungen der Wojewodschaften starker, durchschnittlicher und schwacher Regionen in eher unbedeutenden Bereichen. In Bezug auf die gewählten Faktoren der Investitionsattraktivität fallen dabei recht bedeutsame Veränderungen im Bereich der Transportzugänglichkeit ins Auge. Die Fertigstellung der bislang fehlenden Teilstrecken der Autobahn A2 zwischen Świecko und Warschau hat die Verkehrsanbindung der Wojewodschaften Lebus, Großpolen, Lodz und Masowien inzwischen erheblich verbessert. Zugleich haben dadurch diejenigen Wojewodschaften, in denen die Autobahn A4 verläuft (Niederschlesien, Oppeln, Schlesien, Kleinpolen), ihre bisherige, geradezu monopolistische Vormachtstellung beim raschen infrastrukturellen Zugang zu den Autobahnen Westeuropas verloren. Weniger spektakuläre, wenngleich recht bedeutende Veränderungen vollzogen sich auch im Bereich der Aktivität der Wojewodschaften gegenüber Investoren. Die bisherigen Spitzenreiter (Masowien, Niederschlesien, Großpolen) mussten nämlich einen geringen Teil ihres diesbezüglichen Übergewichts an Wojewodschaften mit durchschnittlicher oder sogar niedriger Aktivität gegenüber Investoren abgeben. Geringfügige Verbesserungen wurden hingegen in



einigen ostpolnischen Wojewodschaften festgestellt (Untere Karpaten, Ermland-Masuren), während in der Wojewodschaft Lublin bereits eine deutliche Steigerung auf diesem Gebiet zu verzeichnen ist.

Zu den Subregionen mit der höchsten Investitionstätigkeit im industriellen Sektor gehören Oberschlesien und das westliche Kleinpolen.

Diese beiden Großräume zeichnen sich durch langjährige Traditionen im industriellen Sektor aus. Daher sind dort hochentwickelte Produktionsbetriebe ansässig, die von einem spezialisierten Arbeitsmarkt und einer – aufgrund der Autobahn A 4 – verhältnismäßig guten Transportzugänglichkeit profitieren. Abgesehen davon fallen vier weitere Subregionen positiv auf: Lodz, Breslau, Posen, Bromberg-Thorn und Stettin. Kennzeichnend sind auch dort ein relativ hoher Industrialisierungsgrad und eine günstige Transportanbindung.

Die höchste Investitionsattraktivität im Bereich der Dienstleistungen haben vor allem Subregionen mit Metropolencharakter. Deren Zentren bilden die

größten Städte Polens. Diese verfügen einerseits über große Ressourcen an hoch qualifizierten Arbeitskräften mit breit gefächertem Kompetenzprofil und andererseits über große, aufnahmefähige Absatzmärkte. Darüber hinaus weisen diese Städte eine hervorragende Transportzugänglichkeit und eine gut entwickelte wirtschaftliche Infrastruktur auf.

Auch im Bereich der Fortschrittstechnologien verfügen Subregionen mit Metropolencharakter über die höchste Investitionsattraktivität. Denn dort konzentriert sich der überwiegende Teil der Infrastrukturen und des Führungspersonals in Forschung und Entwicklung. Und in die dortigen Arbeitsmärkte strömen Spezialisten, die sich nach der Ausbildung in lokalen akademischen Zentren durch die guten Lebensbedingungen (u.a. reichhaltiges Kulturangebot) zur Migration in diese Gebiete bewegen lassen. Für diese Zentren sind darüber hinaus hervorragende Infrastrukturen im vernetzten EDV-Bereich und eine relativ gute Transportzugänglichkeit im Personenverkehr charakteristisch.

Tabelle 1. Investitionsattraktivität der Wojewodschaften 2012

	Bedeutung (in %)	Transportzugänglichkeit		Arbeitsressourcen und -kosten		Absatzmarkt		wirtschaftliche Infrastruktur		soziale Infrastruktur		öffentliche Sicherheit		Aktivität der Wojewodschaften gegenüber Investoren		Investitionsattraktivität der Wojewodschaften	
		Wert	Rang	Wert	Rang	Wert	Rang	Wert	Rang	Wert	Rang	Wert	Rang	Wert	Rang	Wert	Rang
		20		25		15		10		5		5		20			
1	Schlesien	0,37	6	1,33	1	1,20	2	1,10	2	2,23	1	-1,22	16	0,54	5	0,86	1
2	Masowien	0,61	1	-0,24	12	2,06	1	0,75	3	0,47	4	-0,49	12	1,05	1	0,66	2
3	Niederschlesien	0,40	5	0,09	5	0,40	4	1,43	1	0,73	3	-1,09	15	0,84	3	0,46	3
4	Großpolen	0,60	2	0,19	3	0,03	7	0,11	6	-0,49	10	0,40	5	0,78	4	0,33	4
5	Kleinpolen	0,09	10	0,59	2	0,19	5	0,17	5	1,89	2	-0,17	9	-0,17	9	0,26	5
6	Westpommern	0,42	4	-0,15	9	-0,08	8	-0,13	7	-0,04	6	-0,60	13	0,97	2	0,18	6
7	Pommern	-0,22	11	-0,07	7	0,85	3	-0,25	9	0,07	5	-0,70	14	0,54	6	0,12	7
8	Lodz	0,35	7	0,12	4	-0,26	9	-0,13	8	-0,16	7	-0,32	10	0,29	7	0,08	8
9	Kujawien-Pommern	0,12	9	0,01	6	-0,28	11	-0,64	16	-0,19	8	0,12	7	-0,05	8	-0,09	9
10	Oppeln	0,12	8	-0,22	11	0,06	6	0,31	4	-0,63	13	0,12	8	-0,89	14	-0,19	10
11	Lebus	0,43	3	-0,28	13	-0,27	10	-0,43	12	-0,71	14	-0,46	11	-0,41	11	-0,21	11
12	Untere Karpaten	-0,84	16	-0,07	8	-0,73	14	-0,30	10	-0,54	12	1,37	1	-0,67	13	-0,42	12
13	Lublin	-0,65	13	-0,39	15	-1,02	16	-0,36	11	-0,94	16	0,85	3	-0,21	10	-0,46	13
14	Ermland-Masuren	-0,75	15	-0,30	14	-0,72	13	-0,53	13	-0,50	11	0,39	6	-0,45	12	-0,48	14
15	Heiligkreuz	-0,33	12	-0,18	10	-1,02	15	-0,53	14	-0,46	9	1,02	2	-1,15	16	-0,52	15
16	Podlasien	-0,72	14	-0,45	16	-0,41	12	-0,59	15	-0,73	15	0,80	4	-1,03	15	-0,58	16

Quelle: Untersuchung des IBnGR

# 1. Einführung

Das Danziger Marktwirtschaftsinstitut (IBnGR) untersuchte zum achten Mal in Folge die räumlich unterschiedliche Investitionsattraktivität Polens aus der Sicht ausländischer Investoren. Ergebnis dieser Analyse ist ein weiterer Bericht u.d.T. "Die Investitionsattraktivität der Wojewodschaften und Subregionen Polens".

In der vorliegenden Ausgabe setzen wir unsere Bewertung abermals unter dem Leitprinzip fort, die von Raum zu Raum unterschiedliche Investitionsattraktivität in Polen im jeweils untersuchten Zeitraum möglichst wirklichkeitsgetreu zu ermitteln. Die Aufrechterhaltung dieses Leitprinzips erfordert in Hinblick auf die Auswahl und Bedeutung der Indikatoren mitunter gewisse Modifizierungen der Forschungsmethodik. Diese methodischen Abweichungen ergeben sich aus den wandelnden Präferenzen der Investoren und den sozioökonomischen Veränderungen in den einzelnen Wojewodschaften. Um die Vergleichbarkeit der Ergebnisse zukünftiger Berichte sicherzustellen, wurden die Forschungsmethoden jedoch nur insoweit modifiziert, soweit dies die Analyse der variablen Indikatoren der Investitionsattraktivität nicht beeinträchtigt.

Ähnlich wie in den Berichten der Jahre 2005–2011 wurde die synthetische Bewertung der Investitionsattraktivität der Wojewodschaften und Subregionen auch diesmal in drei Grundkategorien unterteilt:

- Industrie,
- Dienstleistungen,
- Fortschrittstechnologien.

Dank der vorab skizzierten Prämissen und der verfein-

erten Forschungsmethodik kann der räumlich recht unterschiedlich auftretende Wandel der Investitionsattraktivität der Wojewodschaften Polens für ausländische Investoren näher untersucht werden.

Bei der Analyse der einzelnen Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass diese lediglich Mittelwerte darstellen, die sich aus der Attraktivität von Zentrum und Peripherie einer Wojewodschaft ergeben. Dies ist insofern wichtig, als die Investitionsattraktivität einer Region oftmals direkt mit der Attraktivität einer Wojewodschaftsstadt gleichgesetzt wird, was insbesondere im Falle großflächiger Metropolen eine unzulässige Vereinfachung bedeutet.

Um die unterschiedliche Investitionsattraktivität innerhalb der Wojewodschaften näher vor Augen zu führen, wurden entsprechende Analysen auf der Ebene der Subregionen durchgeführt. Das dadurch gewonnene Erscheinungsbild zeigt trotz der geringeren Anzahl von Untersuchungskriterien die räumlichen Strukturen Polens in ihrer Funktionalität weitaus besser und stellt somit auch die territoriale Differenziertheit der Investitionsattraktivität Polens präziser dar.

Die Erfahrungen mit früheren Berichteditionen haben gelehrt, dass die Ergebnisse eines Forschungsberichts oftmals nur in den Kategorien von Niederlage oder Erfolg der Regionalpolitik interpretiert werden. Es bleibt jedoch festzuhalten, dass die Investitionspolitik – die in erster Linie für eine höhere Investitionsattraktivität sorgen soll – selbst nur ein Bruchteil einer breiter angelegten regionalen oder lokalen Entwicklungspolitik ist. Der im Bericht zugrundegelegte Blickwinkel des Investors ist daher nicht der einzige



und auch nicht der wichtigste Aspekt der Entwicklungsstrategien für Städte und Regionen. Investitionsattraktivität ist also kein Selbstzweck (wenngleich sich der vorliegende Bericht auf eben diesen Bereich beschränkt), sondern bildet ein Instrument zur Realisierung bestimmter Entwicklungsvisionen und sollte daher auch in diesem Kontext bewertet werden. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Investitionspolitik gar nicht imstande ist, sämtliche Standortfaktoren unmittelbar zu gestalten, da deren Niveau oftmals das Ergebnis langfristiger und komplexer sozioökonomischer Entwicklungsprozesse ist. Aus diesen Gründen darf der Bericht insbesondere in Bezug auf die Wojewodschaften nicht als bloße Rezension der Aktivitäten einzelner Selbstverwaltungsorgane auf Wojewodschaftsebene bei der Realisierung von Ent-

wicklungsstrategien angesehen werden. Sogar die Kategorie der Aktivität gegenüber Investoren bezieht sich nicht ausschließlich auf Wojewodschaftsselbstverwaltungen. Hinter der großen Zahl von Investitionsangeboten und PR-Aktivitäten stehen nämlich auch kommunale Selbstverwaltungen, Unternehmen und einzelne Personen oder spezielle Institutionen (z.B. Sonderwirtschaftszonen, Agenturen für regionale und lokale Wirtschaftsförderung).

Der vorliegende Bericht ist das Ergebnis eines alljährlich vom Danziger Marktwirtschaftsinstitut in Zusammenarbeit mit der Konrad-Adenauer-Stiftung in Polen realisierten Forschungsprojekts. Die Erstellung dieser Berichtedition wurde von der Kapitalgruppe LOTOS S.A. bezuschusst.

# 2. Ziel, Untersuchungsbereich und Forschungsmethodik des Berichts

## 2.1. Ziel des Berichts

- Identifizierung der räumlichen Unterschiede der Investitionsattraktivität, entsprechende Einstufung der Wojewodschaften und Subregionen
- Ermittlung von Stärken und Schwächen einzelner Gebietseinheiten in Bezug auf ihre Investitionsattraktivität
- Analyse der 2011 eingetretenen Veränderungen der Investitionsattraktivität in Wojewodschaften und Subregionen

## 2.2. Untersuchungsbereich

Der untersuchte Bereich ergibt sich aus dem Begriff der Investitionsattraktivität. Diese wird als Fähigkeit verstanden, einen potentiellen Investor durch den Anreiz der Erzielung kombinierter Standortvorteile im Rahmen einer wirtschaftlichen Tätigkeit zu einer Investitionshandlung zu bewegen. Die Standortvorteile resultieren aus den spezifischen Merkmalen des Gebiets, in dem die Geschäftstätigkeit ausgeübt wird. Diese Vorteile werden als "Standortvorteile" bezeichnet. Über die Investitionsattraktivität einer bestimmten Region entscheidet daher die Gesamtheit ihrer Standortfaktoren. Gebiete mit einer optimalen Kombination von Standortfaktoren sind für Investoren attraktiv, da sie eine Reduzierung der Investitionsaufwendungen und der laufenden Betriebskosten des Unternehmens ermöglichen. Dies erleichtert zugleich die Gewinnmaximierung und verringert das Risiko des Scheiterns von Investitionsvorhaben.

Dem Bericht liegt daher die Perspektive des Investors zugrunde, was allerdings nicht bedeutet, dass die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen für

die regionalen und lokalen Akteure in Wirtschaft und Gesellschaft belanglos sind.

Denn die Kenntnis der starken und schwachen Seiten der eigenen Region sowie der potentiellen Konkurrenten erleichtert die Schaffung von effektiven Übergewichten im Bereich der Investitionsattraktivität. Zugleich ist zu betonen, dass die Interessen des potentiellen Investors nicht die einzigen Beweggründe von bestimmten Entwicklungsstrategien sein sollten. Daher sind die Schlussfolgerungen des Berichts für die Gestaltung der regionalen oder lokalen Entwicklungspolitik zwar durchaus wichtig, aber nicht mit dieser identisch. Vielfalt und Spezifik der wirtschaftlichen Tätigkeit führen zu unterschiedlichen Standortpräferenzen. Somit kann von einer absoluten Investitionsattraktivität einzelner Gebietseinheiten keine Rede sein. Aus diesem Grund wurde die Investitionsattraktivität zweigleisig bewertet:

- bezüglich der Subregionen unter dem Aspekt der Standortfaktoren für die bei Investitionszuflüssen wichtigsten drei Arten von wirtschaftlicher Tätigkeit – Industrie, Dienstleistungen, Fortschrittstechnologien,
- bezüglich der Wojewodschaften in Hinblick auf universale Standortfaktoren.

Der Untersuchungsbereich des Berichts ergibt sich durch:

- die Notwendigkeit, ein breites Spektrum von Indikatoren zu verwenden, um die einzelnen Standortfaktoren möglichst präzise zu bestimmen,
- die Notwendigkeit, eine differenzierte Gewichtung der einzelnen Standortfaktoren



vorzunehmen und deren unterschiedliche Bedeutung für die Standortbestimmung von Investitionen hervorzuheben.

Ausgehend von den vorab genannten Prämissen wurden zahlreiche Variablen analysiert, die der Bewertung der jeweiligen räumlichen Standortvorteile zugrundeliegen, wie z.B. Transportzugänglichkeit, Ar-

beitskosten, Menge und Qualität der Arbeitsressourcen, Kapazität des Arbeitsmarkts, Entwicklungsgrad der sozioökonomischen Infrastruktur, wirtschaftliche Entwicklung oder öffentliche Sicherheit. In Abhängigkeit von der Art der wirtschaftlichen Tätigkeit wurde diesen Variablen eine unterschiedliche Bedeutung beigemessen.

**Tabelle 2. Faktoren der Investitionsattraktivität und ihre Bedeutung für Subregionen und Wojewodschaften**

Faktoren	Subregionen			Wojewodschaften
	Industrie	Dienstleistungen	Fortschrittstechnologien	
	Bedeutung ( in % )			
Transportzugänglichkeit	20	10	20	20
Arbeitskosten	15	15		25
Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	40	25	30	
Kapazität des Arbeitsmarkts		20	10	15
Entwicklungsgrad der wirtschaftlichen Infrastruktur	15	10	10	10
Entwicklungsgrad der sozialen Infrastruktur			10	5
Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	2	5	5	
Umweltschutzniveau und Zustand der natürlichen Lebensgrundlagen	5	7	7	
Niveau der öffentlichen Sicherheit	3	8	8	5
Aktivität der Regionen gegenüber Investoren				20
insgesamt	100	100	100	100

Quelle: Untersuchung des IBnGR

Der Wirtschaftsraum Polen wird in vorliegendem Bericht wie folgt eingeteilt:

- 16 Wojewodschaften,
- 54 Subregionen (formaljuristisch 66) – im Rahmen der Untersuchung wurden jedoch Subregionen/Großstädte wie Kattowitz, Krakau, Lodz, Posen, Stettin, Danzig-Gdingen-Sopot, Warschau und Breslau mit ihren jeweiligen Gebietseinheiten verbunden, da diese mit den vorab genannten Großstädten funktional verknüpft sind.

Der zeitliche Rahmen des Berichts gebietet eine größtmögliche Aktualität der Quellen. Dabei wurden die statistischen Angaben folgender Jahre berücksichtigt:

- 2009 – Höhe und Struktur von Überschüssen<sup>1</sup> sowie Anzahl der Beschäftigten in Forschung und Entwicklung<sup>2</sup>,
- 2010 – Höhe und Struktur von Investitionsaufwendungen,
- 2011 – zahlreiche Indikatoren aus öffentlichen Statistiken,
- 2012 – vor allem Transportzugänglichkeit, Aktivität gegenüber Investoren, Arbeitslosigkeit, freies Bauland in Sonderwirtschaftszonen.

### 2.3. Quellen und Forschungsmethodik

Der vorliegende Bericht greift überwiegend auf Zahlenangaben öffentlicher Statistiken und auf Informationen aus anderen Quellen zurück. Dabei wurden

<sup>1</sup> Die Angaben zum Bruttosozialprodukt im Jahre 2010 auf der Ebene der Wojewodschaften und Subregionen wurden in Form eines Informationsvermerks veröffentlicht.

Bis zum 30.11.2012 wurden keine Angaben zu Höhe und Struktur der Bruttoüberschüsse publiziert.

<sup>2</sup> Die Angaben zum Stand von 2010 wurden zwar veröffentlicht, lassen jedoch zwei Wojewodschaften völlig unberücksichtigt, im Falle derer eine Veröffentlichung gegen das Statistikgeheimnis verstoßen würde. Daher wurde diese unvollständige Jahresbilanz in vorliegendem Bericht nicht ausgewertet.

vor allem folgende Datenträger ausgewertet:

- Bank für Regionale Daten des “Hauptamtes für Statistik” [GUS],
- “Staatliche Agentur für Information und Auslandsinvestitionen” [PAIiZ],
- Wirtschaftsunternehmen, die Sonderwirtschaftszonen verwalten,
- “Abteilungen für Handel und Investitionen” [WPHil] der polnischen Botschaften in Ländern mit hohen Auslandsinvestitionen in Polen.

Die Forschungsmethodik bei der Bewertung der Investitionsattraktivität blieb im Wesentlichen unverändert. Das Bewertungsverfahren stützt sich auf die Klassifizierung nach Einzelmerkmalen. Daher steht die Bewertung der Investitionsattraktivität stets in Relation zu anderen Prüfkriterien. Ausgangspunkt ist der für die einzelnen Wojewodschaften und Subregionen ermittelte Durchschnittswert.

In vorliegender Untersuchung wurden lediglich geringfügige Modifikationen der Indikatoren vorgenommen. Die im Laufe früherer Untersuchungen entwickelte Forschungsmethodik greift auf die derzeit verfügbaren Quellenangaben zurück. In dieser Hinsicht gibt es bislang keine Neuerungen.

Trotz intensiver Bemühungen der Autoren stellt der vorliegende Bericht keine erschöpfende Gesamtdarstellung zu allen wesentlichen Einzelaspekten der Investitionsattraktivität dar. Diese Lückenhaftigkeit resultiert aus der Unzulänglichkeit einiger Mengenangaben sowie aus Quantifizierungsproblemen und dem fragmentarischen Charakter qualitativer statistischer Größen. Die gewonnenen Ergebnisse können also lediglich unter Berücksichtigung der Spezifik der verwendeten Angaben angemessen interpretiert werden.





# 3. Faktoren der Investitionsattraktivität aus regionaler Sicht

## 3.1. Transportzugänglichkeit

Die Bedeutung der Transportzugänglichkeit für die Investitionsattraktivität resultiert aus der:

- Ermöglichung bzw. Senkung der Kosten von Rohstofflieferungen und der für die Produktion notwendigen Einzelteile,
- Ermöglichung bzw. Senkung der Kosten der Lieferung von Endprodukten an den Verbraucher,
- Gewährleistung der Bedingungen für den Passagiertransport, der den direkten Kontakt zu Lieferanten, Mitarbeitern, Kunden und Beratern ermöglicht.

Für die Einstufung der Transportzugänglichkeit sind bestimmte Bezugspunkte nötig. Die Bewertung der Investitionsattraktivität erfolgt dabei nach folgenden Gesichtspunkten:

- Lage in Hinblick auf die Westgrenze Polens,
- Lage der Wojewodschaften und Subregionen in Hinblick auf Warschau,
- Lage der Subregionen in Hinblick auf regionale Zentren,
- Lage in Hinblick auf internationale Flughäfen (Subregionen) unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung (Wojewodschaften),
- Lage in Hinblick auf große Seehäfen (Stettin, Danzig-Gdingen-Sopot).

Die vorab genannten Bewertungskriterien berücksichtigen die spezifische Ausrichtung des polnischen Außenhandels sowie die Rolle der Hauptstadt Warschau und der Wojewodschaftsstädte als Wirtschaftszentren, Absatzmärkte und Verkehrsknotenpunkte.

Je nach Art der wirtschaftlichen Tätigkeit kommt den einzelnen Elementen der Transportzugänglichkeit eine andere Bedeutung zu. Für den industriellen Sektor ist z.B. eine gute Verkehrsanbindung von erheblicher Bedeutung, aber auch der Entwicklungsgrad von Transportwesen und Logistik spielte eine große Rolle. Im Bereich der Fortschrittstechnologien ist hingegen eher die Nähe zu einem Flughafen von hoher Relevanz.

## 3.2. Arbeitsressourcen

Die Investitionsattraktivität gestalten u.a. Arbeitsressourcen, die folgende Möglichkeiten bieten:

- Beschäftigung einer adäquaten Anzahl von Mitarbeitern,
- Beschäftigung von Mitarbeitern mit den gewünschten beruflichen Fähigkeiten und Erfahrungen,
- Beschäftigung von Mitarbeitern, die hinsichtlich der persönlichen Charaktermerkmale die Erwartungen der Arbeitgeber erfüllen (Gewissenhaftigkeit, Verantwortungsbewusstsein, Ehrlichkeit, Initiativbereitschaft),
- Rekompensierung von Arbeitskosten, die die Rentabilität von Investitionen garantieren.

Bei der Bewertung der Arbeitsressourcen in den einzelnen Wojewodschaften und Subregionen wurden folgende Faktoren in Betracht gezogen:

- Anzahl der Arbeitnehmer,
- Arbeitslosenquote,
- Zahl der freien Arbeitsplätze,
- Zustrom von Absolventen mittlerer und höherer Schulen,
- Höhe des Arbeitsentgelts.



Erst die Analyse der vorab genannten Einzelaspekte lässt eine quantitative und qualitative Bewertung der Arbeitsressourcen zu.

In Abhängigkeit von der Art der wirtschaftlichen Tätigkeit suchen potentielle Investoren nach recht unterschiedlichen Arbeitsressourcen. Für den Produktionssektor werden z.B. vor allem Absolventen von Berufsschulen gebraucht, während der Dienstleistungsbereich eher auf Arbeitnehmer mit mittlerer oder höherer Schulbildung angewiesen ist.

### 3.3. Marktkapazität

Die Marktkapazität beeinflusst die Investitionsattraktivität insofern, als sie die Möglichkeiten des Verkaufs von Waren und Dienstleistungen auf regionalen Märkten durch einen potentiellen Investor bestimmt. Je größer die Marktkapazität ist, desto höher ist die Skala der möglichen Vorteile, so dass die getätigten Investitionsaufwendungen rascher ausgeglichen werden. Eine hohe Marktkapazität auf regionaler Ebene trägt ferner dazu bei, die Endkosten eines Produkts aufgrund der geringeren Transportkosten in Grenzen zu halten.

Zur Bewertung der Investitionsattraktivität wurde auf folgende Einzelelemente der Marktkapazität zurückgegriffen:

- Größe des Absatzmarkts,
- Vermögen der privaten Haushalte,
- Investitionsausgaben von Unternehmen.

Die Bedeutung der regionalen Marktkapazität richtet sich nach der Art der wirtschaftlichen Tätigkeit. Im industriellen Sektor spielt dieser Faktor in der Regel eine geringere Rolle, da Industrieprodukte auf zahlreiche verschiedene Märkte gelangen. Im Dienstleistungsbe-  
reich vollzieht sich der Verkauf dagegen überwiegend auf lokalen Märkten, was den unmittelbaren Kontakt zum Kunden erfordert. Daher ist die regionale Marktkapa-

azität von erheblicher Bedeutung.

### 3.4. Wirtschaftliche Infrastruktur

Der Einfluss der wirtschaftlichen Infrastruktur auf die Investitionsattraktivität hängt eng mit der Rationalisierung des Investitionsprozesses und der Fortführung des Investitionsgeschäfts zusammen.

Bei der Analyse der Investitionsattraktivität wurden folgende Einzelelemente in Betracht gezogen:

- institutionelles Umfeld des Investitionsgeschäfts,
- Präsenz wissenschaftlicher Forschungseinrichtungen,
- Häufigkeit von Handelsmessen und Ausstellungen,
- Funktionsfähigkeit der Sonderwirtschaftszonen.

Diese Einzelelemente spielen bei der Standortwahl der untersuchten Arten von wirtschaftlicher Tätigkeit jeweils recht unterschiedliche Rollen. Im Produktionsbereich ist die Verfügbarkeit von freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen von wesentlicher Bedeutung. Dagegen sind Fortschrittstechnologien häufig in Regionen mit wissenschaftlichen Forschungszentren angesiedelt.

### 3.5. Soziale Infrastruktur

Die soziale Infrastruktur beeinflusst den Grad der Investitionsattraktivität auf indirekte Weise durch folgende Faktoren:

- Entstehung günstiger, die Einwanderung von potentiellen Arbeitskräften fördernden Lebensbedingungen, was Menge und Qualität der Arbeitsressourcen erhöht,
- Schaffung eines Klimas der Offenheit im Meinungsaustausch, was die Entfaltung von Kreativität und Innovationen begünstigt,

- erleichterte Organisation von Schulungen, Konferenzen und Kundengesprächen.

Bei der Untersuchung der Investitionsattraktivität wurden ferner folgende Einzelemente der sozialen Infrastruktur herangezogen:

- Anzahl und Aktivität kultureller Einrichtungen wie Theater, Kinos und Kulturhäuser,
- infrastrukturelle Dichte von Hotelwesen und Gastronomie.

Die soziale Infrastruktur ist für die Standortwahl im Dienstleistungssektor und insbesondere auch im Bereich der Fortschrittstechnologien von erheblicher Bedeutung. Denn beide Sektoren hängen in hohem Grade von qualitativ hochwertigem Humankapital und einem innovationsfreudigen gesellschaftlichen Klima ab.

### 3.6. Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung

Der Einfluss der wirtschaftlichen Entwicklung und Struktur auf die Investitionsattraktivität hängt vor allem davon ab, ob sich die Geschäftswelt in ihrer technischen Entwicklung auf dem Niveau des jeweiligen Investors befindet, so dass eine Zusammenarbeit im Bereich unentbehrlicher Dienstleistungen und Warenlieferungen möglich ist. Erst eine solche Kooperation bietet die Gewähr, dass Investitionsvorhaben optimal verlaufen. Die Analyse des Niveaus der wirtschaftlichen Entwicklung berücksichtigt in Hinblick auf die Investitionsattraktivität folgende Einzelemente:

- Arbeitsproduktivität,
- Anteil der nichtlandwirtschaftlichen Tätigkeit an der ökonomischen Gesamtstruktur,
- Kapitalgesellschaften mit ausländischem Kapital.

### 3.7. Zustand der natürlichen Lebensgrundlagen

Der Zustand der natürlichen Lebensgrundlagen wirkt sich auf die Gestaltung der Investitionsattraktivität in mehrfacher Weise aus:

- Grundstücke mit hohem Verkaufswert, die unter besonderem Rechtsschutz stehen, schränken die Möglichkeiten von Standortinvestitionen außerordentlich ein,
- erhebliche Umweltverschmutzungen führen zu beträchtlichen finanziellen Verlusten der unternehmerischen Tätigkeit aufgrund der kostspieligen Einführung von Umweltrecyclingsystemen, ferner zu häufigeren Erkrankungen und – in Extremfällen – zum beschleunigten Verschleiß des Anlagevermögens (z.B. durch Korrosion),
- der hohe Grad an Umweltverschmutzung senkt ferner das allgemeine Lebensniveau, was sich negativ auf die Menge und Qualität der Arbeitsressourcen auswirkt.

Zur Bewertung der Investitionsattraktivität wurden folgende Einzelaspekte des Zustands der natürlichen Lebensgrundlagen in Betracht gezogen:

- Größe der Naturschutzgebiete,
- Grad der Luftverschmutzung,
- Abwasseremissionen.

Der Zustand der natürlichen Lebensgrundlagen beeinflusst die Standortbestimmung von Investitionen je nach wirtschaftlicher Tätigkeit auf unterschiedliche Weise. Im industriellen Sektor schränken Schutzgebiete die Möglichkeit von Standortinvestitionen in der Regel stark ein. Andererseits begünstigt eine saubere Umwelt zumeist Standortinvestitionen in Dienstleistungen und Fortschrittstechnologien.

### 3.8. Niveau der öffentlichen Sicherheit

Der Einfluss der öffentlichen Sicherheit auf die Investitionstätigkeit spiegelt sich in den Bilanzen des geplanten Investitionsvorhabens nur in geringem Maße wider. Ein niedriges Niveau der öffentlichen Sicherheit ist jedoch mit erhöhten Ausgaben zum Schutz von Vermögen und Mitarbeitern verbunden. Die Bedeutung dieses Faktors für die Investitionsattraktivität liegt vielmehr im Gefühl der persönlichen Sicherheit und Verantwortung für den engeren Mitarbeiterkreis bzw. wichtige Vertragspartner des Investors. Außerdem hat ein niedriger Grad der öffentlichen Sicherheit folgende negative Auswirkungen:

- Die durch mangelndes Sicherheitsgefühl erzeugten schlechteren Lebensbedingungen können zu geringeren und schlechteren Arbeitsressourcen führen;
- Defizite an sozialem Kapital werden sichtbar, dessen niedriges Niveau kann den gesamten Investitionsprozess bzw. die Fortsetzung einer bereits eingeleiteten Investitionstätigkeit erschweren;
- Geringe öffentliche Sicherheit ist ein Anzeichen von pathologischen Tendenzen in der Gesellschaft und zeugt von der Schwäche staatlicher Gewalt.

Zur Bewertung der Investitionsattraktivität wurden folgende Einzelaspekte der öffentlichen Sicherheit untersucht:

- Niveau und Strukturen der Kriminalität,
- Aufklärungsrate bei Straftaten.

Das Niveau der öffentlichen Sicherheit ist bei Standortinvestitionen in Dienstleistungen und Fortschrittstechnologien relativ bedeutsam, da diese in höherem Maße von der Qualität der Arbeitsressourcen abhängen.

### 3.9. Aktivität der Wojewodschaften gegenüber Investoren

Die Aktivität der Wojewodschaften gegenüber Investo-

ren bezieht sich auf die Fähigkeit, das äußere Erscheinungsbild einer Region zu gestalten und deren öffentlichen Bekanntheitsgrad zu erhöhen. Gemeint ist aber auch die Schaffung eines günstigen Investitionsklimas seitens der kommunalen Selbstverwaltungen.

Da dieser Faktor kaum messbar ist, lässt er sich nur schwer analysieren und umfasst lediglich einen Bruchteil des breiten Spektrums regionaler Marketingmaßnahmen. Die Selbstverwaltungen auf lokaler und regionaler Ebene greifen dabei auf sehr unterschiedliche Strategien und Instrumente zurück, so dass sich nur höchst selten komparative Elemente ergeben. In Hinblick auf diese Einschränkungen wurden folgende Einzelaspekte der Aktivität der Wojewodschaften in Betracht gezogen:

- Anzahl der Investitionsangebote laut PAIiZ-Datenbanken,
- Informations- und PR-Tätigkeit gegenüber den Investoren des Kapitalherkunftslandes seitens der polnischen Auslandsvertretungen – „Abteilungen für Handel und Investitionen“ [WPHiI] -, die den Wojewodschaften entsprechende Unterstützung zukommen lassen.

Trotz gewisser Nachteile der zugrundegelegten Variablen (die Wojewodschaften üben ihre PR-Tätigkeit mit unterschiedlicher Intensität aus) besitzen die Variablen den enormen Vorteil eines kohärenten Systems der Datenerfassung, was die Vergleichbarkeit der gewonnenen Informationen sicherstellt. Am Beispiel der Aktivität der Wojewodschaften gegenüber Investoren kristallisiert sich insbesondere ein Grundzusammenhang im Rahmen der vorliegenden Analyse heraus: Die Ergebnisse spiegeln die anhand einer bestimmten Kombination von Einzelindikatoren gemessene Investitionsattraktivität wider und können daher nur in diesem Kontext interpretiert werden.

# 4. Investitionsattraktivität der Subregionen

## 4.1. Industrie

### Bedeutung einzelner Standortfaktoren

Die Investitionsattraktivität der Subregionen ergibt sich aus sieben Gruppen von Einzelindikatoren. Vier von ihnen haben unmittelbaren Einfluss auf die Höhe der Produktionskosten, die ein grundlegender Faktor bei der Entscheidung für einen Unternehmensstandort ist:

- Menge der Arbeitsressourcen,
- Transportzugänglichkeit,
- Höhe der Arbeitskosten,
- Entwicklungsgrad der wirtschaftlichen Infrastruktur.

Der Einfluss der übrigen drei Gruppen ist eher indirekt und hängt z.B. mit etwaigen Kooperationsmöglichkeiten bzw. der Unmöglichkeit zusammen, einen optimalen Standort aufgrund von restriktiven Umweltschutzauflagen voll zu nutzen. In unmittelbarer Nachbarschaft zu diesen Gebieten wächst dabei auch das Risiko, aufgrund der Bewirtschaftung von Umweltressourcen in Konflikte zu geraten, die dem Ansehen des jeweiligen Investors schaden können. Die finanziellen Folgen derartiger Vorfälle lassen sich jedoch kaum im Rahmen herkömmlicher Produktionskosten erfassen. Zu den indirekten Indikatoren der Investitionsattraktivität gehören:

- Umweltschutzniveau,
- öffentliche Sicherheit,
- Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung.

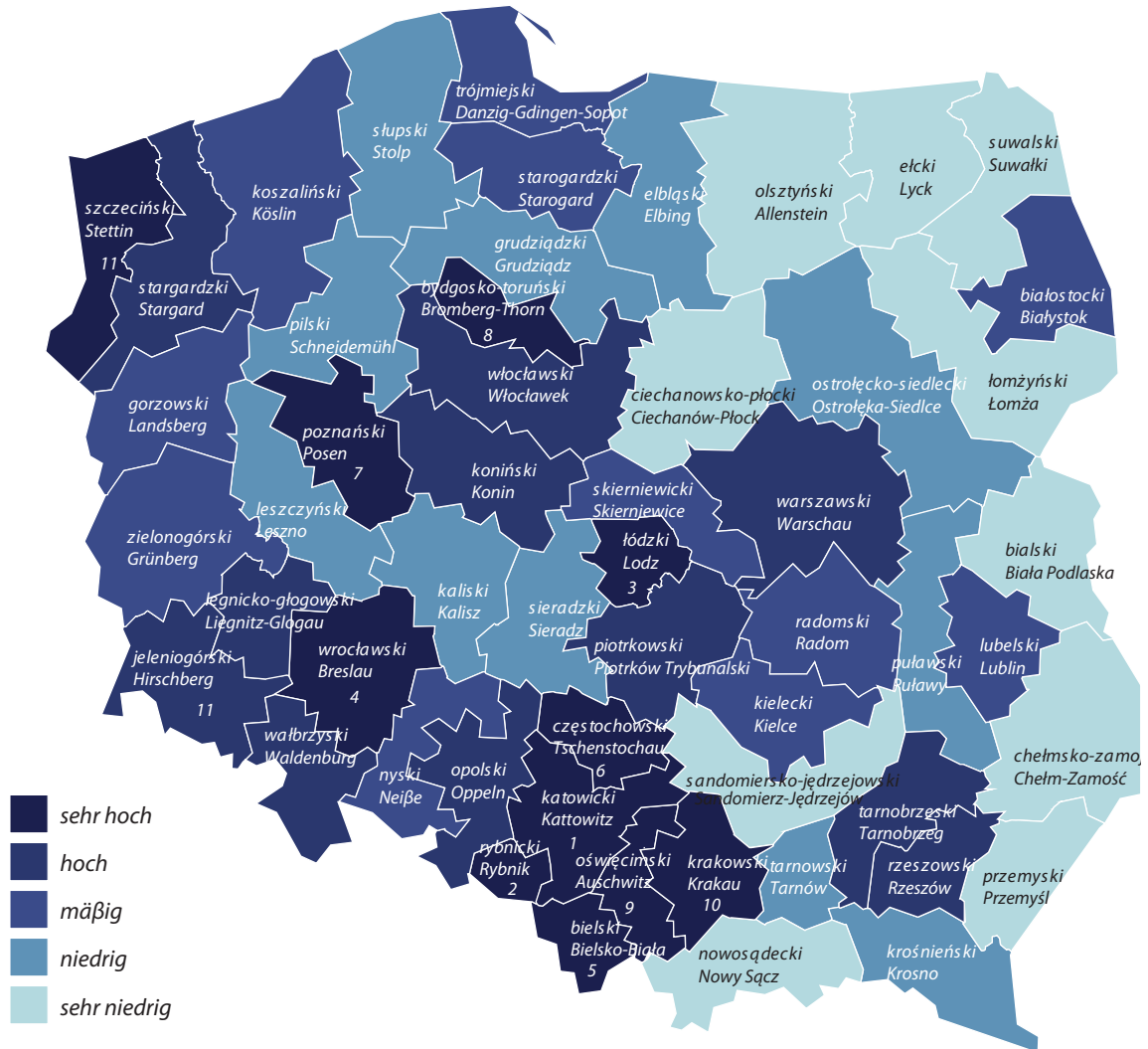
### Räumliche Unterschiede

Unter Rückgriff auf vorab genannte Kriterien wurden die einzelnen Subregionen fünf numerisch äquivalenten Bewertungsklassen der Investitionsattraktivität zugeordnet (Klassen mit jeweils 11 Elementen – unterste Klasse mit 10 Elementen).

Zu den Subregionen mit der höchsten Investitionsattraktivität gehören zwei geschlossene Großräume in Südpolen – Oberschlesien und das westliche Kleinpolen. Diese Gebiete zeichnen sich durch langjährige Traditionen im industriellen Sektor aus. Daher sind dort auch hoch entwickelte Produktionsbetriebe ansässig, die von einem spezialisierten Arbeitsmarkt und einer (durch die Autobahn A 4) verhältnismäßig günstigen Transportzugänglichkeit profitieren. Abgesehen von diesen Gebieten fallen fünf weitere Subregionen positiv auf: Lodz, Breslau, Posen, Bromberg-Thorn, Stettin. Kennzeichnend sind auch dort ein relativ hoher Industrialisierungsgrad und eine recht günstige Transportanbindung.

Am unteren Ende der Rangliste befinden sich zehn sehr schwach industrialisierte Subregionen. Sie weisen eine relativ schlechte Transportzugänglichkeit auf und verfügen kaum über hoch qualifizierte Arbeitskräfte. Die Wachstumschancen einiger dieser Gebiete bestehen in vergleichsweise niedrigen Arbeitskosten und resultieren aus den Vorteilen der dort geschaffenen Sonderwirtschaftszonen.

Karte 1. Investitionsattraktivität der Subregionen für die Industrie 2012.



Quelle: Untersuchung des IBnGR

Tabelle 3. Investitionsattraktivität der Subregionen für die Industrie 2011-2012

Subregion	Platz in Rangliste 2012	Platz in Rangliste 2011
Kattowitz	1	1
Rybnik	2	2

Lodz	3	3
Breslau	4	4
Bielsko-Biala	5	5
Tschenstochau	6	18
Posen	7	7
Bromberg-Thorn	8	6
Auschwitz	9	8
Krakau	10	10
Stettin	11	9

Quelle: Untersuchung des IBnGR

### Attraktivste Subregionen

Trotz gemeinsamer Merkmale weist jede Subregion ein eigenständiges Attraktivitätsprofil auf. In den nachfolgenden Tabellen werden die wichtigsten starken und schwachen Seiten der attraktivsten Subregionen in Bezug auf Investitionen im industriellen Sektor skizziert.

Industrie		
1. Subregion Kattowitz	starke Seiten	
	Arbeitsressourcen	sehr hohe Anzahl qualifizierter Arbeitskräfte und Schulabgänger, hohe Arbeitslosenquote
	wirtschaftliche Infrastruktur	große Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen mit hoher Investitionstätigkeit
	Transportzugänglichkeit	Hauptverkehrsknotenpunkt, gut ausgebautes Verkehrsnetz, überdurchschnittliche Transportanbindung zur Westgrenze Polens, hoch entwickelter Transport- und Logistiksektor
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	zahlreiche Firmen mit ausländischem Kapital, günstige Wirtschaftsstruktur
	Umweltschutzniveau	geringer Anteil von Schutzgebieten

Industrie		
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	hohes Lohn- und Gehaltsniveau, hohe Arbeitskosten
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	sehr hohe Kriminalität, sehr niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
2. Subregion Rybnik	starke Seiten	
	Arbeitsressourcen	sehr hohe Anzahl qualifizierter Arbeitskräfte und Schulabgänger, überdurchschnittliche Arbeitslosenquote
	wirtschaftliche Infrastruktur	attraktives Bauland in Sonderwirtschaftszonen mit hoher Investitionstätigkeit
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	günstige Wirtschaftsstruktur
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	hohes Lohn- und Gehaltsniveau
3. Subregion Lodz	starke Seiten	
	Arbeitsressourcen	zahlreiche qualifizierte Arbeitskräfte sowie Arbeitslose, überdurchschnittlich viele Schulabgänger
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	zahlreiche Firmen mit ausländischem Kapital, günstige Wirtschaftsstruktur
	Transportzugänglichkeit	überregionaler Transportverkehrsknotenpunkt, Autobahnkreuz A1/A2
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsquote bei Straftaten
4. Subregion Breslau	starke Seiten	
	wirtschaftliche Infrastruktur	große Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen mit hoher Investitionstätigkeit
	Transportzugänglichkeit	Hauptverkehrsknotenpunkt, gut ausgebautes Verkehrsnetz, überdurchschnittliche Transportanbindung zur Westgrenze Polens
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	zahlreiche Firmen mit ausländischem Kapital, günstige Wirtschaftsstruktur
	Umweltschutzniveau	geringer Anteil von Schutzgebieten



Industrie		
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsquote bei Straftaten
	Arbeitskosten	hohes Lohn- und Gehaltsniveau
5. Subregion Bielsko-Biała	starke Seiten	
	Arbeitsressourcen	sehr hohe Anzahl von qualifizierten Arbeitskräften und Schulabgängern
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	günstige Wirtschaftsstruktur, überdurchschnittlich viele Firmen mit ausländischem Kapital
	wirtschaftliche Infrastruktur	rege Investitionstätigkeit in Sonderwirtschaftszonen
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	überdurchschnittliche Arbeitskosten
6. Subregion Tschenstochau	starke Seiten	
	Arbeitsressourcen	zahlreiche qualifizierte Arbeitskräfte
	wirtschaftliche Infrastruktur	freies Bauland in Sonderwirtschaftszonen mit hoher Investitionstätigkeit
	Umweltschutzniveau	geringer Anteil von Schutzgebieten
	schwache Seiten	
	-----	
7. Subregion Posen	starke Seiten	
	Arbeitsressourcen	zahlreiche qualifizierte Arbeitskräfte und Schulabgänger
	Transportzugänglichkeit	sehr gute Transportanbindung zur Westgrenze Polens, großer Transportverkehrsknotenpunkt
	wirtschaftliche Infrastruktur	große Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen
	Umweltschutzniveau	geringer Anteil von Schutzgebieten
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	hohe Arbeitsproduktivität, zahlreiche Firmen mit ausländischem Kapital, günstige Wirtschaftsstruktur

Industrie		
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	hohe Arbeitskosten
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
8.  Subregion Bromberg- Thorn	starke Seiten	
	Arbeitsressourcen	zahlreiche qualifizierte Arbeitskräfte sowie Arbeitslose, überdurchschnittlich viele Schulabgänger
	Transportzugänglichkeit	Nähe zu großem Seehafen sowie überdurchschnittlich entwickelter Transport- und Logistiksektor
	schwache Seiten	
	wirtschaftliche Infrastruktur	geringer Anteil an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
9.  Subregion Auschwitz	starke Seiten	
	Arbeitsressourcen	zahlreiche Arbeitskräfte und Schulabgänger
	Umweltschutzniveau	geringer Anteil an Schutzgebieten
	schwache Seiten	
	-----	
10.  Subregion Krakau	starke Seiten	
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	zahlreiche Firmen mit ausländischem Kapital, hohe Arbeitsproduktivität in der Industrie, günstige Wirtschaftsstruktur
	Arbeitsressourcen	zahlreiche qualifizierte Arbeitskräfte und Schulabgänger
	Transportzugänglichkeit	überregionaler Transportverkehrsknotenpunkt, stark entwickelter Transport- und Logistiksektor

Industrie		
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
	Arbeitskosten	hohes Lohn- und Gehaltsniveau
11. Subregion Stettin	starke Seiten	
	Transportzugänglichkeit	sehr gute Verkehrsanbindung zur Westgrenze Polens
	wirtschaftliche Infrastruktur	große Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	zahlreiche Firmen mit ausländischem Kapital, hohe Arbeitsproduktivität in der Industrie, günstige Wirtschaftsstruktur
	Umweltschutzniveau	niedriger Anteil von Schutzgebieten
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten

## 4.2. Dienstleistungen

### Bedeutung einzelner Standortfaktoren

Die Investitionsattraktivität der Subregionen im Dienstleistungssektor wird von acht Einzelindikatoren bestimmt. Zu den Standortfaktoren mit erheblichem, messbarem Einfluss auf die Kosten von Dienstleistungen gehören:

- Menge und Qualität der Arbeitsressourcen,
- Kapazität des institutionellen Markts,
- Arbeitskosten,
- Transportzugänglichkeit,
- Entwicklungsgrad der wirtschaftlichen Infrastruktur.

Weitere Standortfaktoren von indirektem Einfluss:

- Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung,



- Grad der öffentlichen Sicherheit,
- Umweltschutzniveau.

## Räumliche Unterschiede

Tabelle 4. Investitionsattraktivität der Subregionen für Dienstleistungen 2011–2012

Subregion	Platz in Rangliste 2012	Platz in Rangliste 2011
Warschau	1	1
Lodz	2	2
Kattowitz	3	3
Krakau	4	5
Bromberg-Thorn	5	8
Posen	6	6
Breslau	7	7
Danzig-Gdingen-Sopot	8	4
Bielsko-Biała	9	9
Rzeszów	10	11
Tschenstochau	11	16

Quelle: Untersuchung des IBnGR

Unter Rückgriff auf vorab genannte Kriterien wurden die einzelnen Subregionen fünf numerisch äquivalenten Bewertungsklassen der Investitionsattraktivität zugeordnet (jeweils elf Elemente – unterste Klasse mit zehn Elementen).

Den höchsten Grad an Investitionsattraktivität weisen vor allem Subregionen mit Metropolencharakter auf. Deren Zentren bilden die größten Städte Polens. Diese verfügen vor allem über ein beachtliches Potential an hochkompetenten Arbeitskräften mit vielfältigen Berufsprofilen sowie über große, aufnahmefähige Absatzmärkte. Kennzeichnend sind ferner eine hervorragende Transportzugänglichkeit und eine gut entwickelte wirtschaftliche Infrastruktur.

Karte 2. Investitionsattraktivität der Subregionen für Dienstleistungen 2012



Quelle: Untersuchung des IBnGR

Die niedrigste Investitionsattraktivität für Dienstleistungen zeigt sich in Subregionen ohne Großstädte, in denen die Landwirtschaft bedeutenden Anteil an den lokalen Wirtschaftsstrukturen hat und eine geringe Binnennachfrage sowie eher schlechte Transportbedingungen herrschen. Diese Standortmerkmale hemmen insbesondere die Nachfrage bei höheren Dienstleistungen (Finanz- und Versicherungswesen, Unternehmensberatung, Immobilienvermittlung).

Im Vergleich zu 2011 traten keine wesentlichen Umgruppierungen im Spitzenbereich der Investitionsattraktivität für Dienstleistungen auf. Auf den ersten drei Plätzen der Klassifizierung hat sich nichts geändert. Um einen Rang konnten sich die Subregionen Krakau und Rzeszów verbessern. Erhebliche Steigerungen ihrer bisherigen Position verzeichneten ferner die Subregionen Bromberg-Thorn und Tschenstochau. Dagegen fiel der Großraum Danzig-Gdingen-Sopot deutlich zurück.

### Attraktivste Subregionen

Trotz einiger gemeinsamer Merkmale weist jede Subregion ein leicht unterschiedliches Attraktivitätsprofil auf. In den nachfolgenden Tabellen werden die starken und schwachen Seiten der attraktivsten Subregionen für Investitionen im Dienstleistungssektor skizziert.

Dienstleistungen		
1.  Subregion Warschau	starke Seiten	
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	sehr viele qualifizierte Arbeitskräfte, Studenten und Hochschulabgänger, Unternehmertum und gesellschaftliche Aktivität auf sehr hohem Niveau
	Marktkapazität	sehr hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	Transportzugänglichkeit	bedeutendster internationaler Flughafen Polens, größter Transportverkehrsknotenpunkt des Landes
	wirtschaftliche Infrastruktur	sehr gut entwickeltes Geschäftsumfeld
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	sehr hohe Arbeitsproduktivität, günstige Wirtschaftsstruktur, zahlreiche Firmen mit ausländischem Kapital
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	sehr hohes Lohn- und Gehaltsniveau
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	niedrige Aufklärungsquote bei Straftaten, hohe Kriminalität
2.  Subregion Lodz	starke Seiten	
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	zahlreiche qualifizierte Arbeitskräfte, Studenten und Hochschulabgänger, wirtschaftliche Aktivität auf hohem Niveau

Dienstleistungen		
	Transportzugänglichkeit	überregionaler Transportverkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen, Autobahnkreuz A1/A2, günstige Lage zum Hauptverkehrsknotenpunkt Warschau
	Marktkapazität	hohe Nachfrage seitens der Unternehmen
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
3. Subregion Kattowitz	starke Seiten	
	Marktkapazität	sehr hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Firmen
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	zahlreiche qualifizierte Arbeitskräfte, Mittelschulabsolventen und Studenten
	Transportzugänglichkeit	sehr dichtes Verkehrsnetz, bedeutender überregionaler Verkehrsknotenpunkt, wichtiger Flughafen
	wirtschaftliche Infrastruktur	große Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen mit hoher Investitionstätigkeit
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	zahlreiche Firmen mit ausländischem Kapital, günstige Wirtschaftsstruktur
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	hohes Lohn- und Gehaltsniveau
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
	Zustand der natürlichen Lebensgrundlagen	hohe Umweltverschmutzung, geringer Anteil an Schutzgebieten
4. Subregion Krakau	starke Seiten	
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	zahlreiche qualifizierte Arbeitskräfte, sehr viele Studenten und Schulabgänger, überdurchschnittliches Unternehmertum, gesellschaftliche Aktivität auf sehr hohem Niveau
	Marktkapazität	hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	Transportzugänglichkeit	sehr gute Verkehrsanbindung, überregionaler Transportverkehrsknotenpunkt

Dienstleistungen		
	wirtschaftliche Infrastruktur	hoch entwickelte Infrastruktur des Geschäftsumfelds
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	überdurchschnittliches Lohn- und Gehaltsniveau
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten, hohe Kriminalität
5. Subregion Bromberg- Thorn	starke Seiten	
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	zahlreiche qualifizierte Arbeitskräfte, Schulabgänger und Studenten, hohe wirtschaftliche Aktivität
	Marktkapazität	überdurchschnittliche Kaufkraft von privaten Haushalten und Unternehmen
	Transportzugänglichkeit	internationaler Flughafen, gute Transportverkehrsanbindung
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	günstige Wirtschaftsstruktur
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, geringe Aufklärungsrate bei Straftaten
6. Subregion Posen	starke Seiten	
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	zahlreiche qualifizierte Arbeitskräfte, Studenten und Hochschulabgänger, Unternehmertum und gesellschaftliche Aktivität auf hohem Niveau
	Transportzugänglichkeit	Nähe zur Westgrenze Polens, bedeutender überregionaler Verkehrsknotenpunkt
	Marktkapazität	hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	wirtschaftliche Infrastruktur	gut entwickeltes Geschäftsumfeld, große Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	zahlreiche Firmen mit ausländischem Kapital, hohe Arbeitsproduktivität im Dienstleistungssektor



Dienstleistungen		
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	sehr hohes Lohn- und Gehaltsniveau
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
7. Subregion Breslau	starke Seiten	
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	zahlreiche Studenten und Schulabgänger, wirtschaftliche und gesellschaftliche Aktivität auf hohem Niveau
	Marktkapazität	überdurchschnittliche Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	wirtschaftliche Infrastruktur	hervorragend entwickeltes Geschäftsumfeld, große Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen
	Transportzugänglichkeit	Nähe zur Westgrenze Polens, bedeutender internationaler Verkehrsknotenpunkt
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	hohes Lohn- und Gehaltsniveau
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
8. Subregion Danzig-Gdingen-Sopot	starke Seiten	
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	zahlreiche Arbeitskräfte und Studenten, hohe wirtschaftliche Aktivität
	Marktkapazität	hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	Transportzugänglichkeit	bedeutender überregionaler Transportverkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flug- und Seehafen
	wirtschaftliche Infrastruktur	hervorragende institutionelle Basis des Geschäftsumfelds
	Zustand der natürlichen Lebensgrundlagen	weite Teile der Bevölkerung an Abwasserkläranlagen angeschlossen, überdurchschnittlicher Anteil an Schutzgebieten



Dienstleistungen		
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	hohe Arbeitsproduktivität, zahlreiche Firmen mit ausländischem Kapital, günstige Wirtschaftsstruktur
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	hohes Lohn- und Gehaltsniveau
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
9.  Subregion Bielsko-Biała	starke Seiten	
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	überdurchschnittliche Anzahl an Arbeitskräften im Dienstleistungssektor, zahlreiche Mittelschulabgänger
	Marktkapazität	überdurchschnittliche Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	günstige Wirtschaftsstruktur
	schwache Seiten	
	-----	
10.  Subregion Rzeszów	starke Seiten	
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	überdurchschnittliches Arbeitskräfteangebot, hohe Anzahl von Schulabgängern und Studenten
	Transportzugänglichkeit	landesweiter Transportverkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen
	schwache Seiten	
	-----	

Dienstleistungen		
11.  Subregion Tschenstochau	starke Seiten	
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	überdurchschnittlich viele Mittelschulabgänger und Studenten
	Kapazität des institutionellen Markts	überdurchschnittliche Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	schwache Seiten	
	-----	

### 4.3. Fortschrittstechnologien

#### Bedeutung einzelner Standortfaktoren

Die Investitionsattraktivität im Bereich der Fortschrittstechnologien wird von acht Einzelindikatoren bestimmt. Vier von ihnen beeinflussen die Standortkosten in diesem Sektor in unmittelbarer Weise:

- Transportzugänglichkeit,
- Marktkapazität,
- Qualität der Arbeitsressourcen,
- wirtschaftliche Infrastruktur.

Weitere Standortfaktoren von indirektem Einfluss:

- Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung,
- Zustand der natürlichen Lebensgrundlagen,
- soziale Infrastruktur,
- Niveau der öffentlichen Sicherheit.

#### Räumliche Unterschiede

Unter Rückgriff auf vorab genannte Kriterien wurden die einzelnen Subregionen fünf numerisch äquivalenten Bewertungsklassen zugeordnet (jeweils elf Elemente – unterste Klasse mit zehn Elementen).

**Karte 3. Investitionsattraktivität der Subregionen für Fortschrittstechnologien 2012**



Quelle: Untersuchung des IBnGR

Den höchsten Grad an Investitionsattraktivität weisen vor allem Subregionen mit Metropolencharakter auf. Dort konzentriert sich der überwiegende Teil der Infrastrukturen und des Führungspersonals in Forschung und Entwicklung.

Die dortigen Arbeitsmärkte werden von Spezialisten besetzt, die entweder in lokalen akademischen Zentren ausgebildet wurden oder sich durch die guten Lebensbedingungen (u.a. reichhaltiges Kulturangebot) zur Migration in diese Gebiete bewegen ließen.

Die niedrigste Investitionsattraktivität im Bereich der Fortschrittstechnologien ist kennzeichnend für Subregionen mit kleineren urbanen Zentren. In Polen ist die überwiegende Mehrheit aller mittleren und z.T. auch

größeren Städte derzeit nicht in der Lage, attraktive Bedingungen für ausländische Investoren aus der Technologiebranche zu schaffen. Dies resultiert nicht nur aus fehlenden Standortfaktoren im Produktionsbereich, sondern auch aus ungünstigen Rahmenbedingungen hinsichtlich der erforderlichen sozioökonomischen Infrastruktur. Davon sind insbesondere Städte in schwach urbanisierten Gebieten betroffen. Eine Ausnahme bilden diejenigen Ballungsräume, in denen sich hoch spezialisierte, leistungsstarke Produktionsstätten befinden, die zusätzliche Vorteile bieten, z.B. steuerliche Vergünstigungen bei Investitionen in Sonderwirtschaftszonen.

Im Vergleich zu 2011 gab es 2012 keine wesentlichen Veränderungen an den Spitzenplätzen der Rangliste zur Investitionsattraktivität der Subregionen bei Fortschrittstechnologien. Auf Kosten von Krakau konnte sich dabei Posen um einen Platz nach vorne schieben. Auch die Subregionen Bromberg-Thorn, Rzeszów und Oppeln verbesserten sich um einen Rang.

**Tabelle 5. Investitionsattraktivität der Subregionen für Fortschrittstechnologien 2011-2012**

Subregion	Platz in Rangliste 2012	Platz in Rangliste 2011
Warschau	1	1
Posen	2	3
Krakau	3	2
Lodz	4	4
Danzig-Gdingen-Sopot	5	5
Breslau	6	6
Bromberg-Thorn	7	8
Kattowitz	8	7
Stettin	9	9
Rzeszów	10	11
Oppeln	11	12

Quelle: Untersuchung des IBnGR

### Attraktivste Subregionen

Trotz gemeinsamer Merkmale weist jede Subregion ein unterschiedliches Attraktivitätsprofil auf. In den nachfolgenden Tabellen werden die starken und schwachen Seiten der attraktivsten Subregionen bei Investitionen im Bereich der Fortschrittstechnologien skizziert.

Fortschrittstechnologien		
<b>1.</b>  Subregion Warschau	starke Seiten	
	Qualität der Arbeitsressourcen	sehr hohe Anzahl an Hochschulabsolventen, landesweit höchste gesellschaftliche Aktivität, wirtschaftliche Aktivität auf sehr hohem Niveau
	Transportzugänglichkeit	bedeutendster Transportverkehrsknotenpunkt Polens, landesweit größter internationaler Flughafen
	Marktkapazität	landesweit höchste Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	wirtschaftliche Infrastruktur	hervorragende institutionelle Basis des Geschäftsumfelds
	soziale Infrastruktur	hochentwickelte Infrastruktur im Kulturbereich, hohe Aufwendungen für öffentliche Infrastruktur auf lokaler Ebene
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	sehr hohe Arbeitsproduktivität, günstige Wirtschaftsstruktur
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
<b>2.</b>  Subregion Posen	starke Seiten	
	Qualität der Arbeitsressourcen	sehr viele qualifizierte Arbeitskräfte und Studenten, wirtschaftliche Aktivität auf landesweit höchstem Niveau, sehr große soziale Aktivität
	Transportzugänglichkeit	hervorragende Verkehrsanbindung, Nähe zur Westgrenze Polens, bedeutender überregionaler Transportverkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen
	soziale Infrastruktur	sehr gut entwickelte Infrastruktur im Kulturbereich, hohe Aufwendungen für öffentliche Infrastruktur auf lokaler Ebene
	Marktkapazität	hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	wirtschaftliche Infrastruktur	hervorragende institutionelle Basis des Geschäftsumfelds, erhebliche Investitionsmöglichkeiten in Sonderwirtschaftszonen
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	hohe Arbeitsproduktivität, günstige Wirtschaftsstruktur

Fortschrittstechnologien		
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
3. Subregion Krakau	starke Seiten	
	Qualität der Arbeitsressourcen	landesweit höchste Qualität der Arbeitsressourcen, sehr hohe Anzahl von qualifizierten Arbeitskräften, Schulabgängern und Studenten, soziale und wirtschaftliche Aktivität auf sehr hohem Niveau
	Transportzugänglichkeit	bedeutender überregionaler Transportverkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen
	Marktkapazität	hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	wirtschaftliche Infrastruktur	gute institutionelle Basis des Geschäftsumfelds
	soziale Infrastruktur	sehr gut entwickelte Infrastruktur im Kulturbereich, hervorragende Übernachtungsmöglichkeiten, hohe Aufwendungen für öffentliche Infrastruktur auf lokaler Ebene
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	hohe Arbeitsproduktivität, günstige Wirtschaftsstruktur
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	sehr niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten, überdurchschnittliche Kriminalität
	4. Subregion Lodz	starke Seiten
Qualität der Arbeitsressourcen		sehr viele potentielle Arbeitskräfte (Schulabgänger, Studenten), wirtschaftliche Aktivität auf hohem Niveau
Transportzugänglichkeit		bedeutender überregionaler Verkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen, Autobahnkreuz A1/A2, Nähe zur Metropole Warschau
Marktkapazität		hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung		überdurchschnittliche Arbeitsproduktivität, günstige Wirtschaftsstruktur

Fortschrittstechnologien		
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, sehr niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
<b>5.</b>  Subregion Danzig-Gdingen-Sopot	starke Seiten	
	Qualität der Arbeitsressourcen	hohe Qualität der Arbeitsressourcen, sehr viele Studenten, wirtschaftliche und soziale Aktivität auf sehr hohem Niveau
	soziale Infrastruktur	hochentwickelte Infrastruktur im Kulturbereich, breitgefächertes Angebot in Hotelwesen und Gastronomie, sehr hohe Aufwendungen für öffentliche Infrastruktur auf lokaler Ebene
	Marktkapazität	hohe Kaufkraft der Unternehmen
	wirtschaftliche Infrastruktur	hervorragende institutionelle Basis des Geschäftsumfelds
	Zustand der natürlichen Lebensgrundlagen	geringe Abwasseremissionen der privaten Haushalte, hoher Anteil an Schutzgebieten
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	hohe Arbeitsproduktivität, günstige Wirtschaftsstruktur
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
	<b>6.</b>  Subregion Breslau	starke Seiten
Qualität der Arbeitsressourcen		hohe Qualität der Arbeitsressourcen, zahlreiche Studenten, wirtschaftliche und soziale Aktivität auf hohem Niveau
Transportzugänglichkeit		bedeutender überregionaler Transportverkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen, Nähe zur Westgrenze Polens
wirtschaftliche Infrastruktur		hervorragende institutionelle Basis des Geschäftsumfelds, erhebliche Investitionsmöglichkeiten in Sonderwirtschaftszonen
soziale Infrastruktur		hervorragende Infrastruktur im Kulturbereich, sehr hohe Aufwendungen für öffentliche Infrastruktur auf lokaler Ebene
Marktkapazität		hohe Kaufkraft der Unternehmen



Fortschrittstechnologien		
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklungspodarki	überdurchschnittliche Arbeitsproduktivität, günstige Wirtschaftsstruktur
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
7. Subregion Bromberg-Thorn	starke Seiten	
	Qualität der Arbeitsressourcen	zahlreiche Studenten, wirtschaftliche Aktivität auf hohem Niveau
	Marktkapazität	hohe Kaufkraft der Unternehmen
	soziale Infrastruktur	überdurchschnittliche Infrastruktur im Kulturbereich, überdurchschnittliche Aufwendungen für öffentliche Infrastruktur auf lokaler Ebene
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	günstige Wirtschaftsstruktur
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
8. Subregion Kattowitz	starke Seiten	
	Qualität der Arbeitsressourcen	hohe Anzahl an Studenten
	Transportzugänglichkeit	landesweit bedeutsamer Transportverkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen
	wirtschaftliche Infrastruktur	hervorragende Investitionsmöglichkeiten in Sonderwirtschaftszonen mit guten Effekten bei der Investitionstätigkeit
	Marktkapazität	hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	günstige Wirtschaftsstruktur
	schwache Seiten	
Niveau der öffentlichen Sicherheit	sehr hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten	

Fortschrittstechnologien		
	Zustand der natürlichen Lebensgrundlagen	hohe Luftverschmutzung, geringer Anteil an Schutzgebieten
9. Subregion Stettin	starke Seiten	
	Transportzugänglichkeit	überregionaler Transportverkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen, Nähe zur Westgrenze Polens (hervorragende Infrastruktur im Transportwesen)
	wirtschaftliche Infrastruktur	gute institutionelle Basis des Geschäftsumfelds
	soziale Infrastruktur	hervorragende soziale Infrastruktur, gute Übernachtungsmöglichkeiten, hohes Potential in Hotelwesen und Gastronomie
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	günstige Wirtschaftsstruktur
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, relativ niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
10. Subregion Rzeszów	starke Seiten	
	Qualität der Arbeitsressourcen	überdurchschnittliches Potential an qualifizierten Arbeitskräften
	schwache Seiten	
	-----	
11. Subregion Rzeszów	starke Seiten	
	Qualität der Arbeitsressourcen	überdurchschnittliches Potential an qualifizierten Arbeitskräften
	wirtschaftliche Infrastruktur	erhebliche Investitionsmöglichkeiten in Sonderwirtschaftszonen
	schwache Seiten	
	-----	

# 5. Investitionsattraktivität der Wojewodschaften

## 5.1. Bedeutung einzelner Standortfaktoren

Die Bewertung der Investitionsattraktivität der Wojewodschaften erfolgt durch die Analyse von sieben Einzelindikatoren. Die regionalen Unterschiede in Hinblick auf das jeweilige Niveau werden gemäß der Bedeutung erörtert, die den Indikatoren bei der Gestaltung der Investitionsattraktivität zukommt. Beginnend mit den wichtigsten Faktoren ergibt sich folgende Rangliste:

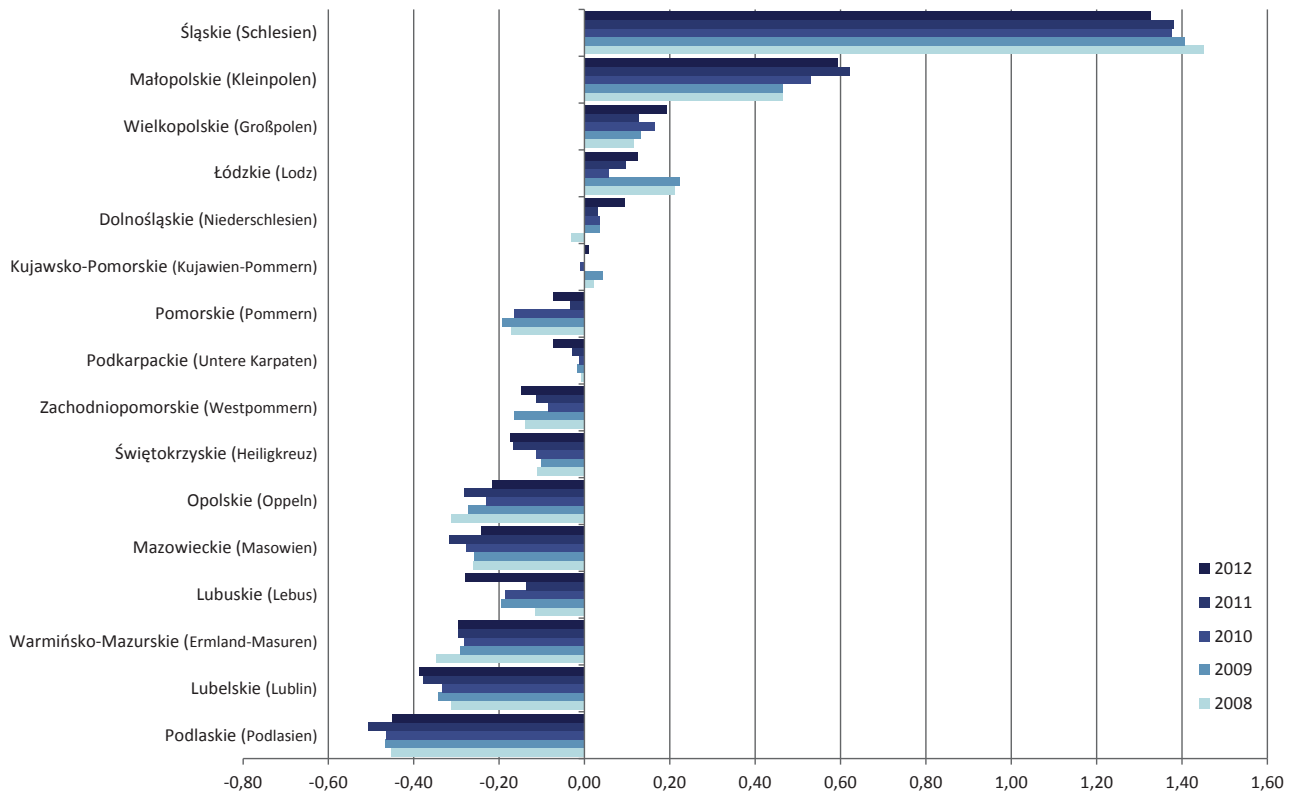
- Arbeitsressourcen und -kosten,
- Aktivität der Wojewodschaften gegenüber Investoren,
- Transportzugänglichkeit,
- Volumen des Absatzmarkts
- Entwicklungsgrad der wirtschaftlichen Infrastruktur,
- Entwicklungsgrad der sozialen Infrastruktur,
- Niveau der öffentlichen Sicherheit.

Die einzelnen Faktoren der Investitionsattraktivität werden gemäß dieser Rangfolge charakterisiert, wobei das Hauptaugenmerk auf den attraktivsten Wojewodschaften liegt.

## 5.2. Arbeitsressourcen und -kosten

### Räumliche Unterschiede

Die mit Abstand höchste Investitionsattraktivität im Bereich der Arbeitsressourcen und –kosten weisen zwei Wojewodschaften auf: Kleinpolen und Schlesien. Ihr entscheidender Vorteil liegt in der hohen Ressourcenmenge und im relativ geringen Defizit an qualifizierten Arbeitskräften. In beiden Regionen ist das Hochschulwesen stark entwickelt, so dass eine dynamische Basis für geschultes Betriebspersonal besteht. Die Wojewodschaft Schlesien zeichnet sich durch die landesweit größten Arbeitsressourcen aus, die jedoch durch ein recht hohes Lohn- und Gehaltsniveau nur beschränkt zur Entfaltung kommen. In der Wojewodschaft Kleinpolen ist das Arbeitskräftepotential ebenso wie das durchschnittliche Arbeitsentgelt vergleichsweise geringer. Daher bewirken eventuelle Schwierigkeiten bei der Rekrutierung entsprechender Arbeitskräfte keine größeren Kostensteigerungen im Rahmen der personellen Aufstockung in den Unternehmen.



**Diagramm 1. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf Arbeitsressourcen und -kosten**

Quelle: Untersuchung des IBnGR

Am unteren Ende der Rangliste stehen sechs Regionen mit äußerst geringen Arbeitsressourcen bzw. überaus hohen Arbeitskosten: Oppeln, Masowien, Lebus, Ermland-Masuren, Lublin und Podlasien. Die extrem hohen Arbeitskosten und das spürbare Defizit an qualifizierten Arbeitskräften sind der Grund für den niedrigen Rang der Wojewodschaft Masowien. Diese Platzierung lässt sich auch durch die überdurchschnittliche Anzahl an Arbeitskräften und Schulabgängern sowie die günstigen Qualitätsmerkmale der dort vorhandenen Arbeitsressourcen (z.B. hohes Niveau des Unternehmertums) nicht verbessern. Die schwachen Seiten der übrigen Wojewodschaften liegen in der extremen Ressourcenknappheit in Bezug auf Arbeitnehmer, Arbeitslose und Schulabgänger. Ferner machen sich gewisse Defizite in der Qualität der Arbeitsressourcen bemerkbar (z.B. schwach ausgeprägtes Unternehmertum). Im Falle der Wojewodschaften Lebus und Oppeln wirkt vor allem der deutliche Mangel an qualifizierten Arbeitskräften investitions hemmend. Alle diese Regionen zeichnen sich dennoch durch relativ niedrige Arbeitskosten aus, was für die meisten Investoren ein Schlüsselfaktor ist.

### Attraktivste Wojewodschaften

Trotz ihrer insgesamt ähnlichen Konfiguration im Bereich der Arbeitsressourcen und -kosten weisen die Wojewodschaften Kleinpolen und Schlesien einige wesentliche Unterschiede auf, die bei Standortentscheidungen von Bedeutung sein können.

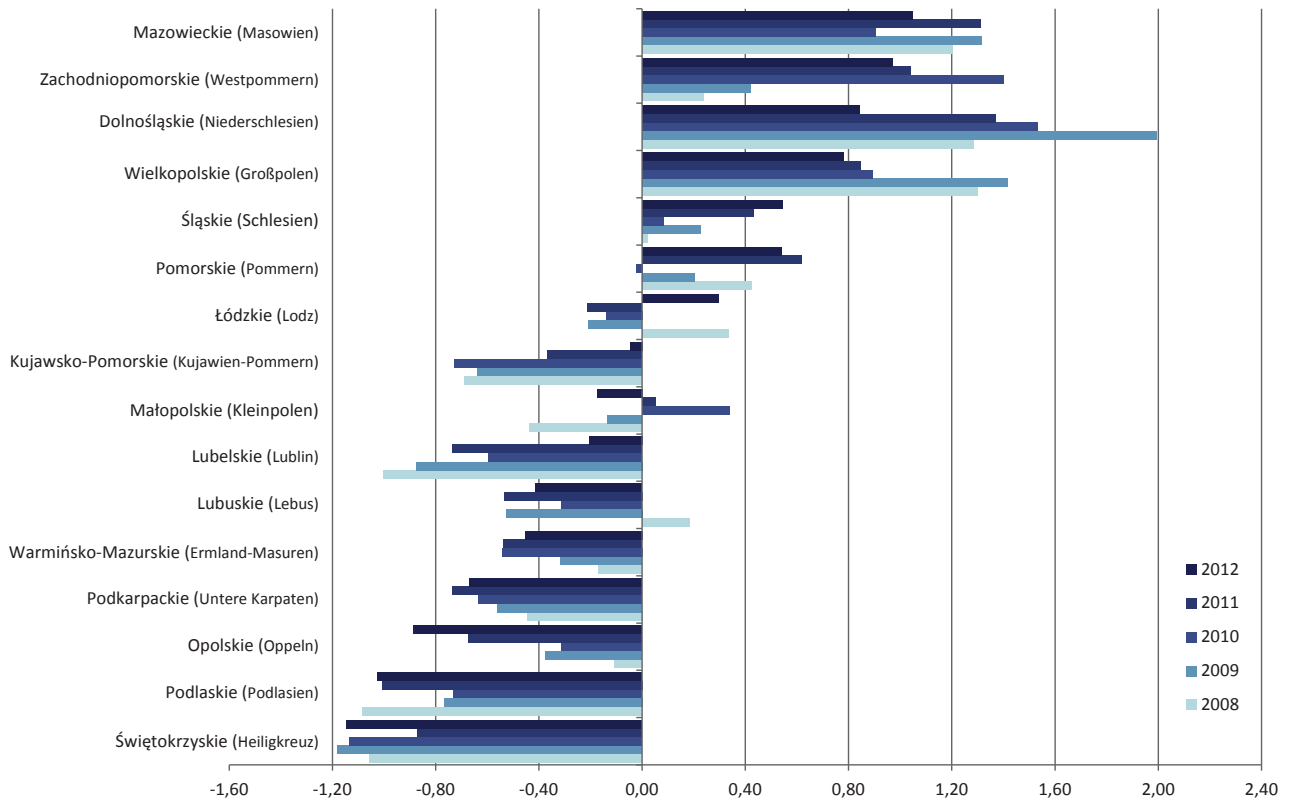
Arbeitsressourcen und -kosten	
1.  Wojewodschaft Schlesien	starke Seiten
	sehr große Arbeitsressourcen – Arbeitskräfte, Arbeitslose und Schulabgänger
	schwache Seiten
	unterdurchschnittliche Qualität der Arbeitsressourcen, hohe Arbeitskosten
	Veränderungen
	relative Verschlechterung innerhalb der letzten fünf Jahre, im Vergleich zu 2011 leicht fallende Tendenz aufgrund des größeren Defizits an qualifizierten Arbeitskräften und der deutlichen Steigerung des Lohn- und Gehaltsniveaus
2.  Wojewodschaft Kleinpolen	starke Seiten
	überdurchschnittliche Arbeitsressourcen - insbesondere hinsichtlich Mittelschulabgängern und Studenten, geringes Defizit an qualifizierten Arbeitskräften
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	Verbesserung innerhalb der letzten fünf Jahre, im Vergleich zu 2011 keine wesentlichen Veränderungen

### 5.3. Aktivität gegenüber Investoren

#### Räumliche Unterschiede

Was die Aktivität der Wojewodschaften gegenüber Investoren anbelangt, so zeigt sich eine permanente Dominanz dreier Regionen: Großpolen, Masowien, Niederschlesien. In diese Spitzengruppe rückte 2010 auch die Wojewodschaft Westpommern auf, die ihre Position 2012 weiter festigen konnte. Eine deutlich überdurchschnittliche Aktivität zeigen auch die Wojewodschaften Schlesien und Pommern. Hinsichtlich der Anzahl der den Datenbanken der PAIIZ mitgeteilten Investitionsangebote und der Informations- bzw. Marketingtätigkeit befindet sich hingegen die Wojewodschaft Westpommern auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Ein spezifischer Vorzug der drei Großräume Niederschlesien, Schlesien und Großpolen besteht in der überaus großen Anzahl von Investitionsangeboten, die den Datenbanken der PAIIZ aus diesen Wojewodschaften übermittelt

wurden. Dagegen zeichnen sich Masowien und Pommern insbesondere durch eine rege Informations- und Marketingtätigkeit sowie durch ihre signifikante Ausstrahlung aus.



**Diagramm 2. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf die Aktivität gegenüber Investoren**

Quelle: Untersuchung des IBnGR

Die untersten Ränge hinsichtlich der Aktivität der Wojewodschaften gegenüber Investoren nehmen vier Regionen ein: Untere Karpaten, Oppeln, Podlasien und Heiligkreuz. Bezüglich der Wojewodschaft Lublin, die in früheren Jahren ebenfalls zur untersten Gruppe gezählt wurde, machen sich in dieser Bewertungskategorie inzwischen wesentliche Verbesserungen bemerkbar. Für drei Regionen (mit Ausnahme von Oppeln) ist die Anzahl von der PAIIZ mitgeteilten, attraktiven Standortangebote weit unterdurchschnittlich. Alle vier Wojewodschaften finden in den Fragebögen der WPHil allenfalls sporadische Erwähnung. Deutlich seltener als im Vorjahr wurde dabei die Wojewodschaft Heiligkreuz erwähnt, was die Hauptursache für die derzeit insgesamt sinkende Investitionsattraktivität dieser Region darstellt.

### Attraktivste Wojewodschaften

Trotz gewisser Gemeinsamkeiten ist für jede Wojewodschaft eine ganz spezifische Aktivität gegenüber Investoren kennzeichnend. In den nachfolgenden Tabellen werden die sechs führenden Regionen skizziert.

Aktivität gegenüber Investoren	
1.  Wojewodschaft Masowien	starke Seiten
	deutlich überdurchschnittliche Informationstätigkeit
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	sinkende Tendenz innerhalb der letzten fünf Jahre, Rückgang im Vergleich zu 2011 – weniger intensive Informationstätigkeit im Vergleich zu anderen Wojewodschaften
2.  Wojewodschaft Westpommern	starke Seiten
	deutlich überdurchschnittliche Informationstätigkeit und Anzahl von Investitionsangeboten
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	erhebliche Verbesserung innerhalb von fünf Jahren, im Vergleich zum Vorjahr keine wesentlichen Veränderungen
3.  Wojewodschaft Niederschlesien	starke Seiten
	landesweit höchste Anzahl von Investitionsangeboten
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	Verschlechterung innerhalb der letzten fünf Jahre, negative Tendenz im Vergleich zum Vorjahr – langsamere Zunahme von Investitionsangeboten als in anderen Wojewodschaften

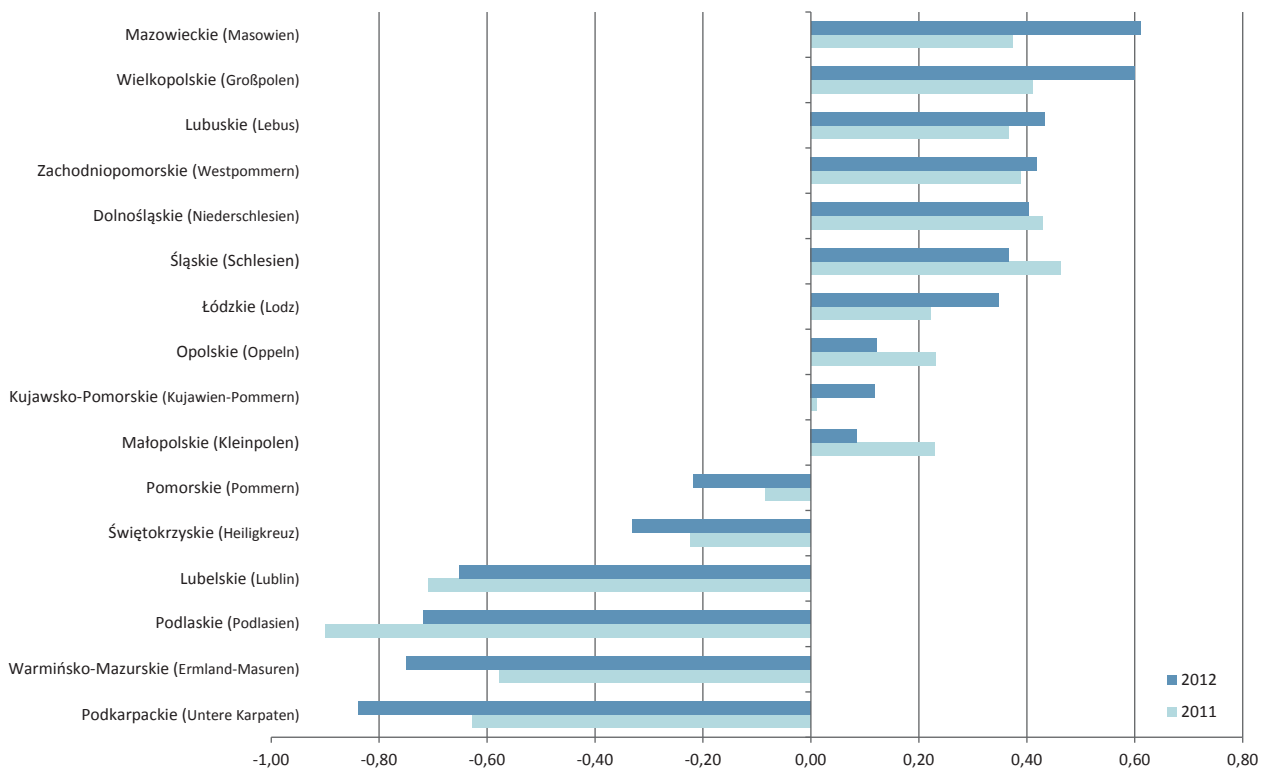
Aktivität gegenüber Investoren	
<b>4.</b>  Wojewodschaft Großpolen	starke Seiten
	hohe Anzahl von Investitionsangeboten
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	Rückgang innerhalb der letzten fünf Jahre, im Vergleich zu 2011 keine wesentlichen Veränderungen
<b>5.</b>  Wojewodschaft Schlesien	starke Seiten
	hohe Anzahl von Investitionsangeboten
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	erhebliche Verbesserung innerhalb der letzten fünf Jahre, im Vergleich zu 2011 geringfügige Steigerung im Bereich der Informationstätigkeit
<b>6.</b>  Wojewodschaft Pommern	starke Seiten
	überdurchschnittliche Informationstätigkeit
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	erhebliche Verbesserung innerhalb der letzten fünf Jahre, im Vergleich zu 2011 keine wesentlichen Veränderungen – geringfügig sinkende Anzahl von Investitionsangeboten



## 5.4. Transportzugänglichkeit

### Räumliche Unterschiede

Sieben Wojewodschaften zeichnen sich durch eine überdurchschnittliche Transportzugänglichkeit aus – die im westlichen Landesteil gelegenen Regionen Großpolen, Lebus, Westpommern, Niederschlesien und Schlesien sowie die zwei zentralpolnischen Wojewodschaften Masowien und Lodz. Alle diese Wojewodschaften besitzen eine gute oder zumindest durchschnittliche Anbindung zur Westgrenze Polens. Andere Parameter der Transportzugänglichkeit fallen von Region zu Region recht unterschiedlich aus. Im Vergleich zu 2011 kam es in diesem Bereich zu deutlichen Veränderungen, die vor allem aus der Freigabe noch in Bau befindlicher Abschnitte der Autobahn A2 resultieren. Dadurch hat sich die Transportzugänglichkeit der von dieser Autobahn durchquerten Wojewodschaften (Lebus, Großpolen, Lodz, Masowien) spürbar verbessert. Inzwischen gelangt man nämlich nicht mehr nur leichter zur Westgrenze Polens, sondern auch in die Hauptstadt Warschau, was ebenfalls in Betracht gezogen wurde. Aufgrund dieser Autobahnfreigabe haben die Wojewodschaften Niederschlesien, Oppeln, Schlesien und Kleinpolen ihre bisherigen Standortvorteile aufgrund der nahegelegenen Autobahn A4 – der derzeit einzigen durchgängigen Verbindung des polnischen Verkehrsnetzes mit den Autobahnsystemen Westeuropas – zumindest teilweise verloren.



**Diagramm 3. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf Transportzugänglichkeit**

Quelle: Untersuchung des IBnGR



Für vier Wojewodschaften in Ostpolen ist weiterhin eine äußerst geringe Transportzugänglichkeit kennzeichnend. Abgesehen von ihrer großen Entfernung zur Westgrenze des Landes wird die Verkehrsanbindung dieser Regionen durch das Fehlen internationaler Flughäfen (mit Ausnahme der Wojewodschaft Untere Karpaten) erheblich eingeschränkt. Außerdem ist dort der Transport- und Logistiksektor nur schwach entwickelt. Ein potentieller Vorteil dieser Wojewodschaften liegt in ihrer relativen Nähe zu Warschau. Um jedoch die Vorzüge dieses Verkehrsknotenpunkts für den Transport besser zu nutzen, müsste zunächst die bestehende Infrastruktur modernisiert werden. Dies würde die Reisezeit zwischen Warschau und den betreffenden Regionen erheblich verkürzen. Im Vergleich zum Vorjahr konnten zwei ostpolnische Wojewodschaften (Podlasien, Lublin), für die die Autobahn A1 der Hauptverkehrsweg zur Westgrenze des Landes bildet, ihre Transportzugänglichkeit inzwischen verbessern. Die erhöhte Transportzugänglichkeit der Wojewodschaft Untere Karpaten basiert vor allem auf der schon seit einiger Zeit fertiggestellten Osttangente der Autobahn A4.

### Attraktivste Wojewodschaften

Mehrere Aspekte der Transportzugänglichkeit fallen in den einzelnen Wojewodschaften sehr unterschiedlich aus. Dies betrifft auch Regionen, die sich in einer äußerst günstigen Lage befinden.

Transportzugänglichkeit	
1.  Wojewodschaft Masowien	starke Seiten
	landesweiter Hauptverkehrsknotenpunkt; überdurchschnittlich entwickelter Transport- und Logistiksektor, hohe Intensität der Passagierbeförderung auf dem Luftweg
	schwache Seiten
	unterdurchschnittliche Transportzugänglichkeit von Seehäfen
	Veränderungen
	im Vergleich zu 2011 erheblich verbesserte Verkehrsanbindung zur Westgrenze Polens

Transportzugänglichkeit	
<b>2.</b>  Wojewodschaft Großpolen	starke Seiten
	Nähe zur Westgrenze Polens
	schwache Seiten
	überdurchschnittliche Entfernung zu Warschau
	Veränderungen
	im Vergleich zu 2011 wesentlich verbesserte Verkehrsanbindung zur Westgrenze Polens und zu Warschau
<b>3.</b>  Wojewodschaft Lebus	starke Seiten
	Nähe zur Westgrenze Polens, gut entwickelter Transport- und Logistiksektor
	schwache Seiten
	schlecht ausgebautes Verkehrsnetz, große Entfernung zu Warschau, äußerst geringe Passagierbeförderung auf dem Luftweg
	Veränderungen
	im Vergleich zu 2011 verbesserte Transportzugänglichkeit in Hinblick auf Warschau
<b>4.</b>  Wojewodschaft Westpommern	starke Seiten
	Nähe zur Westgrenze Polens, sehr gute Anbindung an Seetransportverkehr, hoch entwickelter Transport- und Logistiksektor
	schwache Seiten
	schlecht ausgebautes Verkehrsnetz, große Entfernung zu Warschau, geringe Passagierbeförderung auf dem Luftweg
	Veränderungen
	im Vergleich zu 2011 geringfügig verbesserte Transportzugänglichkeit in Hinblick auf Warschau

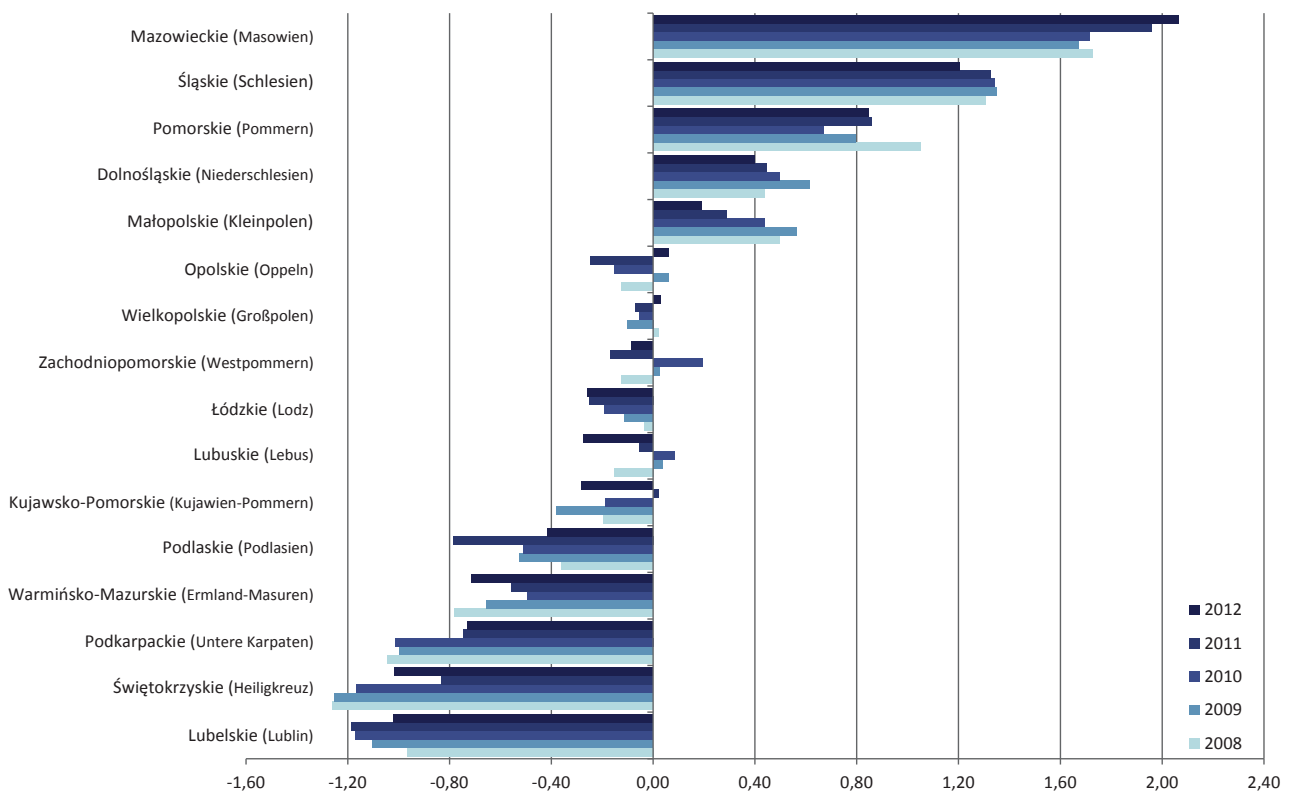
Transportzugänglichkeit	
<b>5.</b>  Wojewodschaft Niederschlesien	starke Seiten
	Nähe zur Westgrenze Polens
	schwache Seiten
	überdurchschnittliche Entfernung zu Warschau
	Veränderungen
	im Vergleich zu 2011 teilweise nicht ausgenutzte günstige Verkehrs- anbindung zur Westgrenze Polens
<b>6.</b>  Wojewodschaft Schlesien	starke Seiten
	intensive Passagierbeförderung auf dem Luftweg, überdurchschnitt- lich entwickelter Transport- und Logistiksektor, gut ausgebautes Verkehrswegenetz
	schwache Seiten
	unterdurchschnittliche Verkehrsanbindung zu Seehäfen
	Veränderungen
im Vergleich zu 2011 teilweise nicht ausgenutzte günstige Verkehrs- anbindung zur Westgrenze Polens	
<b>7.</b>  Wojewodschaft Lodz	starke Seiten
	relative Nähe zu Warschau
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
im Vergleich zu 2011 deutlich verbesserte Verkehrsanbindung zur Westgrenze Polens und zu Warschau	

## 5.5. Marktkapazität

### Räumliche Unterschiede

In drei Wojewodschaften zeigt sich eine sehr hohe Marktkapazität: Masowien, Schlesien und Pommern. Ihr gemeinsames Merkmal ist (vor allem in Masowien und Pommern) ein weit überdurchschnittliches Vermögen der privaten Haushalte.

Eine äußerst niedrige Marktkapazität lässt sich hingegen in fünf Wojewodschaften Ostpolens beobachten: Podlasien, Ermland-Masuren, Untere Karpaten, Heiligkreuz und Lublin. In diesen relativ dünn besiedelten Gebieten ist die Nachfrage der privaten Haushalte und Wirtschaftsunternehmen deutlich geringer.



**Diagramm 4. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf Marktkapazität**

Quelle: Untersuchung des IBnGR

### Attraktivste Wojewodschaften

Die drei in Hinblick auf ihre Marktkapazität führenden Wojewodschaften unterscheiden sich trotz ihrer Gemeinsamkeiten bezüglich der Investitionsnachfrage der Unternehmen.



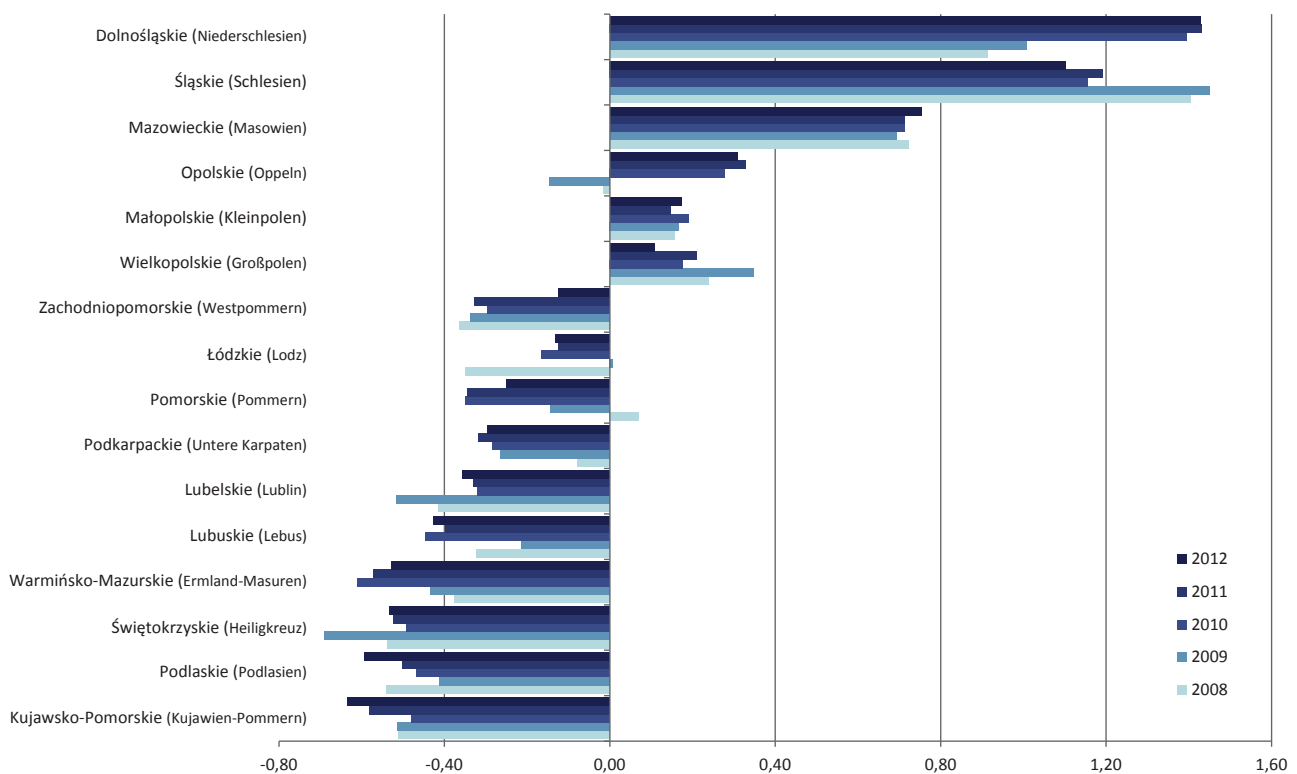
Marktkapazität	
<b>1.</b>  Wojewodschaft Masowien	starke Seiten
	hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und hohe Investitionsnachfrage
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	deutliche Verbesserung innerhalb der letzten fünf Jahre, keine wesentlichen Veränderungen im Vergleich zu 2011
<b>2.</b>  Wojewodschaft Schlesien	starke Seiten
	sehr hohe Bevölkerungsdichte, hohe Investitionsnachfrage
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	geringfügiger Rückgang innerhalb der letzten fünf Jahre, keine wesentlichen Veränderungen im Vergleich zu 2011
<b>3.</b>  Wojewodschaft Pommern	starke Seiten
	überdurchschnittliche Kaufkraft der privaten Haushalte
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	relative Verschlechterung innerhalb der letzten fünf Jahre, keine wesentlichen Veränderungen im Vergleich zu 2011

## 5.6. Wirtschaftliche Infrastruktur

### Räumliche Unterschiede

Drei Wojewodschaften zeichnen sich durch einen äußerst hohen Entwicklungsgrad an wirtschaftlicher Infrastruktur aus: Masowien, Schlesien und Niederschlesien. Ihr gemeinsames Merkmal ist ein gut ausgebauter Forschungs- und Entwicklungssektor sowie ein hervorragendes Geschäftsumfeld. In anderen Einzelaspekten der wirtschaftlichen Infrastruktur weichen diese Regionen jedoch voneinander ab.

Das niedrigste Niveau an wirtschaftlicher Infrastruktur zeigt sich in den Wojewodschaften Ermland-Masuren, Heiligkreuz, Podlasien und Kujawien-Pommern. In diesen Gebieten ist die infrastrukturelle Basis von Forschung und Entwicklung sehr schwach ausgeprägt (allenfalls Kujawien-Pommern fällt hierbei etwas besser aus). Darüber hinaus verfügen diese Regionen nur über relativ geringe Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen. Lediglich die Wojewodschaft Heiligkreuz erreicht im Bereich Handelsmessen und Ausstellungen hohe Notierungen. Dies reicht jedoch nicht aus, um den Rang dieser Region insgesamt zu verbessern.



**Diagramm 5. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf wirtschaftliche Infrastruktur**

Quelle: Untersuchung des IBnGR

## Attraktivste Wojewodschaften

Die Einzelfaktoren der wirtschaftlichen Infrastruktur gestalten sich in jeder Region unterschiedlich. Auch die besten Wojewodschaften weisen in dieser Hinsicht spezifische starke und schwache Seiten auf.

wirtschaftliche Infrastruktur	
1.  Wojewodschaft Niederschlesien	starke Seiten
	gut entwickeltes Geschäftsumfeld, überdurchschnittliche Dynamik in Forschung und Entwicklung, große Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen
	schwache Seiten
	geringe Aktivität im Bereich Handelsmessen und Ausstellungen
	Veränderungen
	deutlicher Aufwärtstrend innerhalb der letzten fünf Jahr, keine wesentlichen Veränderungen im Vergleich zu 2011
2.  Wojewodschaft Schlesien	starke Seiten
	gut entwickelter Forschungs- und Entwicklungssektor, überdurchschnittlich viele Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen mit hoher Investitionsaktivität
	schwache Seiten
	unterdurchschnittliche Aktivität im Bereich Handelsmessen und Ausstellungen
	Veränderungen
	deutlicher Abwärtstrend innerhalb der letzten fünf Jahre, geringfügige Verschlechterung im Vergleich zu 2011 - weniger freies Bauland in Sonderwirtschaftszonen mit sinkender Investitionstätigkeit und geringerer Aktivität im Bereich Handelsmessen und Ausstellungen
3.  Wojewodschaft Masowien	starke Seiten
	gut entwickeltes Geschäftsumfeld, hoch entwickelter Forschungs- und Entwicklungssektor
	schwache Seiten
	unterdurchschnittliche Anzahl freier Baulandflächen in Sonderwirtschaftszonen



wirtschaftliche Infrastruktur	
	Veränderungen
	keine wesentlichen Veränderungen innerhalb der letzten fünf Jahre und im Vergleich zu 2011

### 5.7. Soziale Infrastruktur

#### Räumliche Unterschiede

In vier Wojewodschaften zeigt sich ein weit überdurchschnittliches Niveau an sozialer Infrastruktur. Dabei zeichnen sich insbesondere die Regionen Schlesien und Kleinpolen aus. Die Wojewodschaften Niederschlesien und Masowien fallen hingegen deutlich zurück, besitzen aber in Bezug auf ihre soziale Infrastruktur dennoch ein erhebliches Übergewicht gegenüber den übrigen Wojewodschaften. Charakteristisch für alle vier führenden Wojewodschaften sind ein reichhaltiges Kulturangebot und (mit Ausnahme von Masowien) gut entwickelte Infrastrukturen im Tourismusbereich.

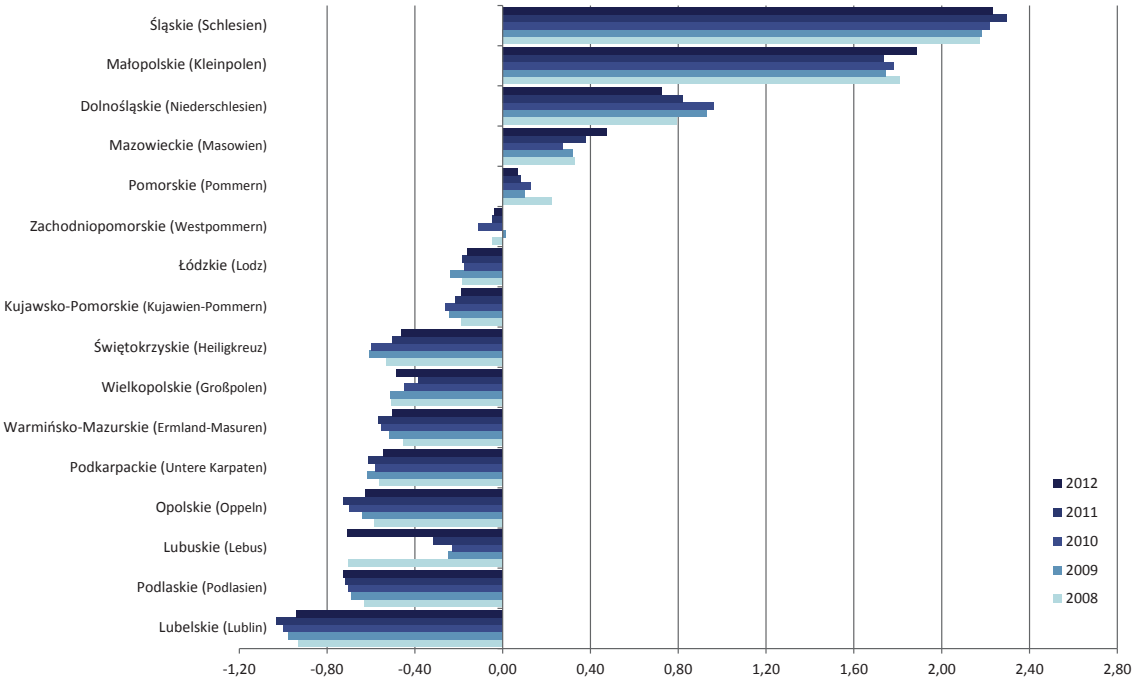


Diagramm 6. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf soziale Infrastruktur

Quelle: Untersuchung des IBnGR



Unter den Regionen mit geringer sozialer Infrastruktur ragt insbesondere die Wojewodschaft Lublin heraus. Kennzeichnend für diesen Großraum sind ein schwach ausgeprägtes Kulturleben und mangelnde Infrastrukturen im Tourismusbereich.

### Attraktivste Wojewodschaften

Der Entwicklungsgrad der sozialen Infrastruktur ergibt sich aus mehreren Einzelfaktoren. Diesen kommt je nach Region eine unterschiedliche Bedeutung zu. Auch in den vier führenden Wojewodschaften weichen die Komponenten der sozialen Infrastruktur voneinander ab.

soziale Infrastruktur	
1.  Wojewodschaft Schlesien	starke Seiten
	überaus intensive Tätigkeit im Kulturbereich, gut ausgebaute Infrastruktur in Hotelwesen und Gastronomie, rege Aktivität lokaler Kultureinrichtungen
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	leichter Aufwärtstrend innerhalb der letzten fünf Jahre, geringfügiger Rückgang im Vergleich zu 2011 – minimale Verschlechterung im Bereich der wirtschaftlichen Aktivität und der Infrastruktur in Hotelwesen und Gastronomie
2.  Wojewodschaft Kleinpolen	starke Seiten
	sehr intensive Tätigkeit im Kulturbereich, gut entwickelte Infrastruktur in Hotelwesen und Gastronomie, rege Aktivität lokaler Kultureinrichtungen
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	geringfügige Verbesserung innerhalb der letzten fünf Jahre, Steigerung im Vergleich zu 2011 – intensivere kulturelle Aktivität und Entwicklung der Infrastruktur in Hotelwesen und Gastronomie

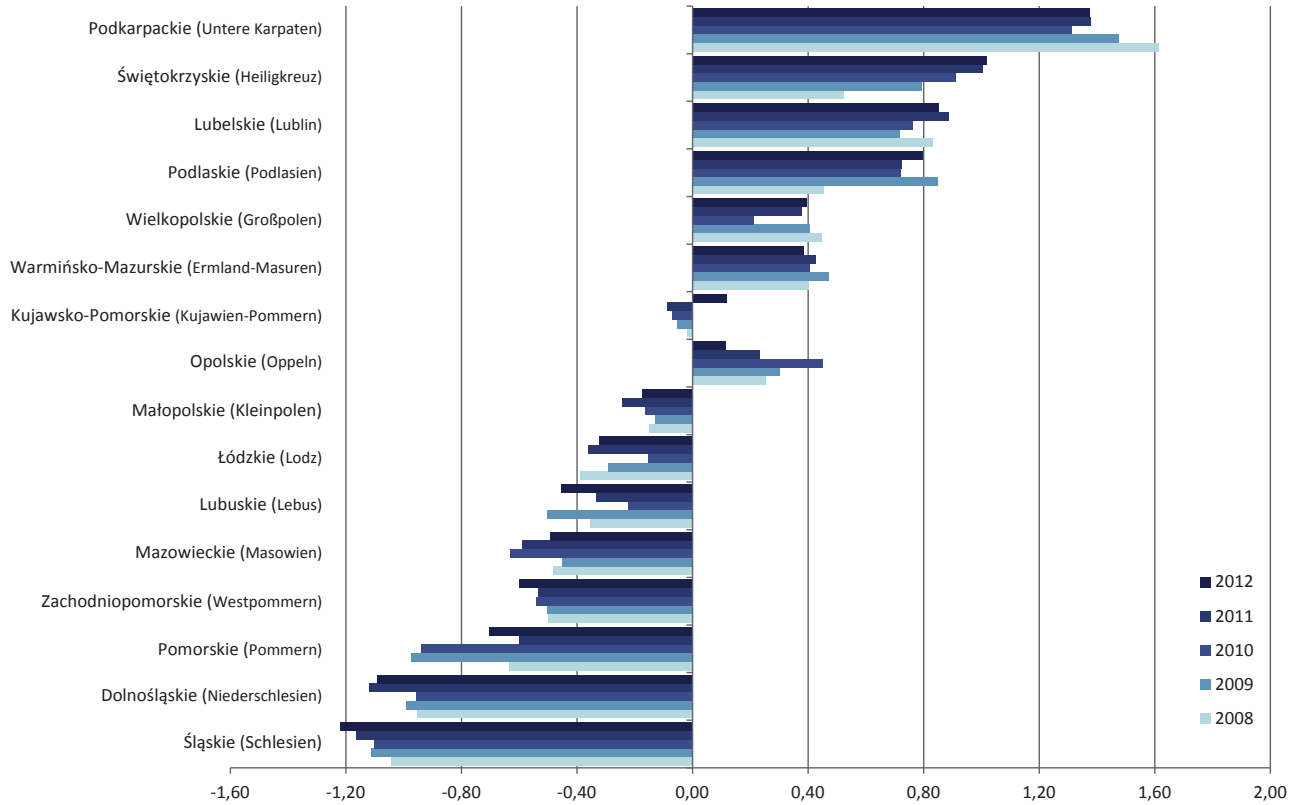
soziale Infrastruktur	
3. Wojewodschaft Niederschlesien	starke Seiten
	weit überdurchschnittliches Engagement im Kulturbereich, gut entwickelte Infrastruktur im Hotelwesen, rege Aktivität lokaler Kultureinrichtungen
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	geringfügige Verschlechterung innerhalb der letzten fünf Jahre sowie im Vergleich zu 2011 – weniger intensive Tätigkeit im Kulturbereich
4. Wojewodschaft Masowien	starke Seiten
	überdurchschnittliches Engagement im Kulturbereich
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	geringfügige Verbesserung innerhalb der letzten fünf Jahre sowie im Vergleich zu 2011 – intensivere Tätigkeit im Kulturbereich

## 5.8. Öffentliche Sicherheit

### Räumliche Unterschiede

Im Bereich der öffentlichen Sicherheit sind vier ostpolnische Wojewodschaften führend: Podlasien, Lublin, Heiligkreuz und Untere Karpaten. Ihre Spitzenposition resultiert aus einer generell niedrigen Kriminalität und einer hohen bzw. durchschnittlichen Aufklärungsrate bei Straftaten.

Am unteren Ende der Rangliste stehen die Wojewodschaften Niederschlesien und Schlesien. Für beide Regionen sind eine hohe Kriminalität und eine weit unterdurchschnittliche Aufklärungsrate bei Straftaten kennzeichnend.



**Diagramm 7. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf öffentliche Sicherheit**

Quelle: Untersuchung des IBnGR

### Attraktivste Wojewodschaften

Das Niveau der öffentlichen Sicherheit resultiert aus zwei Grundfaktoren. Diese weichen von Region zu Region voneinander ab. Auch hinsichtlich der übrigen Einzelaspekte der öffentlichen Sicherheit weisen die vier führenden Wojewodschaften unterschiedliche Konfigurationen auf.

öffentliche Sicherheit	
<b>1.</b>  Wojewodschaft Untere Karpaten	starke Seiten
	landesweit niedrigste Kriminalität, überdurchschnittliche Aufklärungsrate bei Straftaten
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	teilweise Verschlechterung innerhalb der letzten fünf Jahre, keine wesentlichen Veränderungen im Vergleich zu 2011
<b>2.</b>  Wojewodschaft Heiligkreuz	starke Seiten
	landesweit höchste Aufklärungsrate bei Straftaten, unterdurchschnittliche Kriminalität
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	Verbesserung innerhalb der letzten fünf Jahre und im Vergleich zu 2011 – sinkende Kriminalität
<b>3.</b>  Wojewodschaft Lublin	starke Seiten
	niedrige Kriminalität, überdurchschnittliche Aufklärungsrate bei Straftaten
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	innerhalb der letzten fünf Jahre und im Vergleich zu 2011 keine wesentlichen Veränderungen

öffentliche Sicherheit	
4.  Wojewodschaft Podlasien	starke Seiten
	niedrige Kriminalität
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	deutliche Verbesserung innerhalb der letzten fünf Jahre, leichter Aufwärtstrend im Vergleich zu 2011 – höhere Aufklärungsrate bei Straftaten

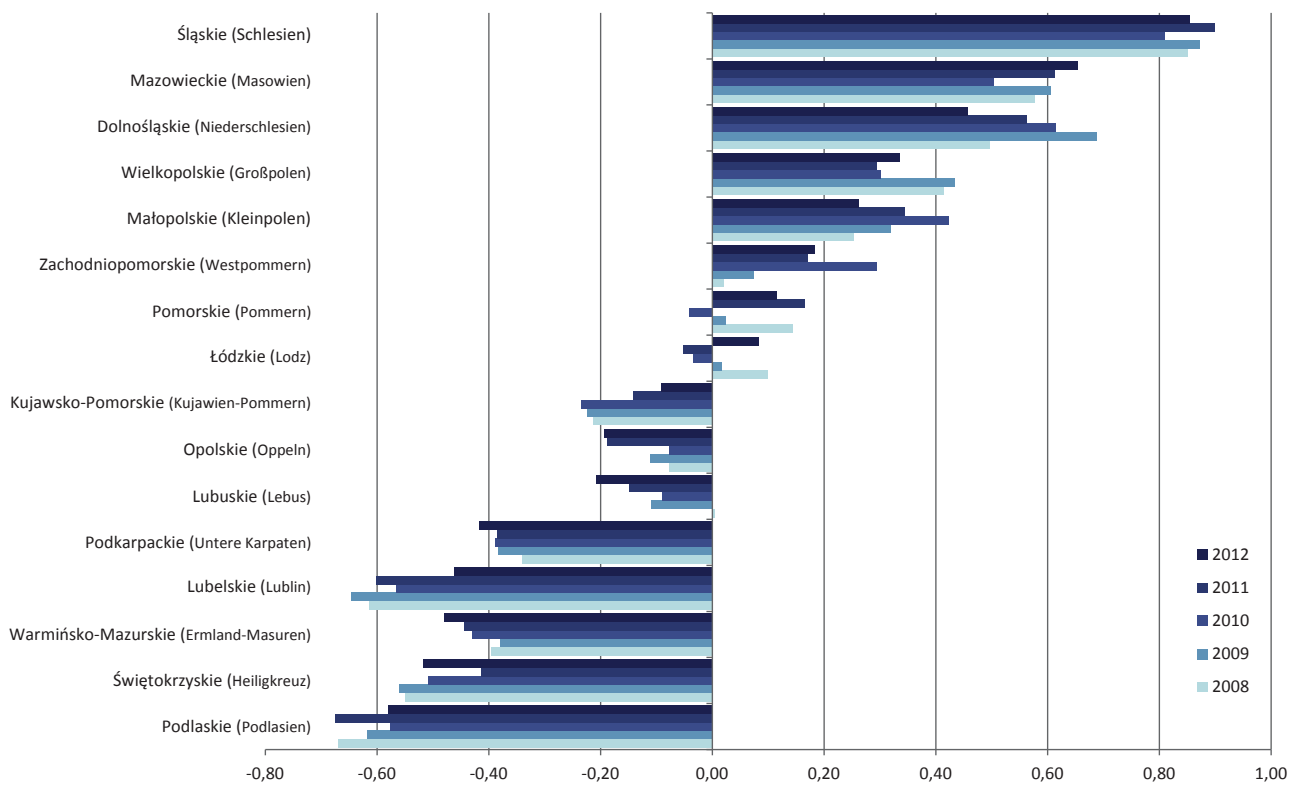
## 5.9. Investitionsattraktivität in synthetischer Darstellung

### Räumliche Unterschiede

Eindeutiger Spitzenreiter der Investitionsattraktivität bleibt weiterhin die Wojewodschaft Schlesien. Aber auch die Großräume Masowien und Niederschlesien zeichnen sich durch eine hohe Investitionsattraktivität aus. Die Wojewodschaften Großpolen, Kleinpolen, Westpommern, Pommern und Lodz liegen deutlich über dem Durchschnitt. Alle diese Regionen nehmen bezüglich zahlreicher Einzelaspekte der Investitionsattraktivität hohe oder mittlere Ränge ein. Die Konfiguration der Standortvorteile fällt jedoch im Einzelnen recht unterschiedlich aus.

Zu den Regionen mit einer insgesamt niedrigen Investitionsattraktivität gehören die fünf Wojewodschaften Untere Karpaten, Lublin, Ermland-Masuren, Heiligkreuz und Podlasien. Ihre Position resultiert vor allem aus langfristigen sozioökonomischen Entwicklungsprozessen. Während diese Prozesse in zahlreichen Regionen Europas und in einigen Großräumen Polens inzwischen tiefgreifende Umgestaltungen bewirkten, gelang es in den oben genannten Wojewodschaften aufgrund ihrer schwachen Urbanisierung und Industrialisierung bisher noch nicht, die nötige „kritische Masse“ (Vorteile von Ballungsgebieten) der für große Investoren wichtigsten Ressourcen herauszubilden. Denn trotz gewisser Fortschritte beim Ausbau und der Modernisierung landesweit bedeutsamer Infrastrukturen kennzeichnet diese Gebiete weiterhin eine niedrige Transportzugänglichkeit. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die in den letzten Jahren getätigten Infrastrukturinvestitionen die Verkehrsanbindung dieser Wojewodschaften zu den Regionen West- und Zentralpolens bereits erheblich verbessert haben, erscheint dieser Rückstand zur Spitzengruppe außerordentlich hoch. Die bevorstehende Durchführung der derzeit geplanten Infrastrukturmaßnahmen in Zentral- und Ostpolen wird jedoch die Transportzugänglichkeit der betreffenden Wojewodschaften wesentlich verbessern.

Trotz ihrer insgesamt niedrigen Investitionsattraktivität haben die fünf vorab genannten Wojewodschaften dennoch gewisse Chancen, unter Umständen auch große Investoren zu gewinnen – wengleich diese Chancen deutlich geringer sind als in anderen Wojewodschaften. Die Chancen würden sich aber erhöhen, wenn man die Investitionsattraktivität für jene wirtschaftlichen Tätigkeiten stärken würde, die auf einzigartigen Ressourcen und Vorzügen der betreffenden Regionen basieren. Dabei wäre es von Vorteil, nicht unbedingt nur große Investoren zu suchen, sondern vor allem diejenigen Investoren, die die positiven Attribute weniger attraktiver Wojewodschaften effektiv zu nutzen wissen.



**Diagramm 8. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf Investitionsattraktivität**

Quelle: Untersuchung des IBnGR

### Attraktivste Wojewodschaften

Für folgende acht Wojewodschaften ist eine sehr hohe bzw. deutlich überdurchschnittliche Investitionsattraktivität charakteristisch, die sich trotz gewisser Gemeinsamkeiten in ihrem jeweiligen Profil unterscheidet. Denn jeder dieser Regionen verfügt über spezifische starke und schwache Seiten.

Investitionsattraktivität	
1. Wojewodschaft Schlesien	starke Seiten
	Arbeitsressourcen und –kosten, Absatzmarkt, sozioökonomische Infrastruktur
	schwache Seiten
	Niveau der öffentlichen Sicherheit
	Veränderungen
	keine Veränderungen innerhalb der letzten fünf Jahre, geringfügige Verschlechterung im Vergleich zu 2011 – teilweise nicht genutzte günstige Transportzugänglichkeit
2. Wojewodschaft Masowien	starke Seiten
	Aktivität gegenüber Investoren, Transportzugänglichkeit, Absatzmarkt, sozioökonomische Infrastruktur
	schwache Seiten
	Arbeitskosten, Niveau der öffentlichen Sicherheit
	Veränderungen
	Verbesserung innerhalb der letzten fünf Jahre, Steigerung im Vergleich zu 2011 – bessere Transportzugänglichkeit
3. Wojewodschaft Niederschlesien	starke Seiten
	Aktivität gegenüber Investoren, Absatzmarkt, sozioökonomische Infrastruktur
	schwache Seiten
	Niveau der öffentlichen Sicherheit
	Veränderungen
	leichter Abwärtstrend innerhalb der letzten fünf Jahre, relative Verschlechterung im Vergleich zu 2011 – teilweise nicht genutzte günstige Transportzugänglichkeit, geringere Aktivität gegenüber Investoren



Investitionsattraktivität	
4. Wojewodschaft Großpolen	starke Seiten
	Arbeitsressourcen und –kosten, Aktivität gegenüber Investoren, Transportzugänglichkeit
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	Abwärtstrend innerhalb der letzten fünf Jahre, Verbesserung im Vergleich zu 2011 – größere Transportzugänglichkeit, höhere Kapazität des Absatzmarkts, höheres Niveau der öffentlichen Sicherheit
5. Wojewodschaft Kleinpolen	starke Seiten
	Arbeitsressourcen und –kosten, soziale Infrastruktur
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	keine Veränderungen innerhalb der letzten fünf Jahre, Rückgang im Vergleich zu 2011 – teilweise nicht genutzte günstige Transportzugänglichkeit, geringere Aktivität gegenüber Investoren
6. Wojewodschaft Westpommern	starke Seiten
	Aktivität gegenüber Investoren, Transportzugänglichkeit
	schwache Seiten
	-----

Investitionsattraktivität	
	<p>Veränderungen</p> <p>deutlicher Aufwärtstrend innerhalb der letzten fünf Jahre, Verbesserung im Vergleich zu 2011 – größere Aktivität gegenüber Investoren, bessere wirtschaftliche Infrastruktur und steigende Absatzmarktkapazität</p>
<p>7.</p> <p>Wojewodschaft Pommern</p>	<p>starke Seiten</p> <p>Absatzmarkt, Aktivität gegenüber Investoren</p>
	<p>schwache Seiten</p> <p>Niveau der öffentlichen Sicherheit</p>
	<p>Veränderungen</p> <p>keine wesentlichen Veränderungen innerhalb der letzten fünf Jahre, leichte Verschlechterung im Vergleich zu 2011 – geringere Aktivität gegenüber Investoren</p>
	<p>starke Seiten</p> <p>Arbeitsressourcen und -kosten</p>
	<p>schwache Seiten</p> <p>-----</p>
	<p>Veränderungen</p> <p>keine wesentlichen Veränderungen innerhalb der letzten fünf Jahre, deutliche Verbesserung im Vergleich zu 2011 – höhere Aktivität gegenüber Investoren und bessere Transportzugänglichkeit</p>

Tabelle 6. Investitionsattraktivität der Wojewodschaften 2012

	Transportzu- gänglichkeit	Arbeitsressour- cen und -kosten		Absatzmarkt		wirtschaftliche Infrastruktur		soziale Infrastruktur		öffentliche Sicherheit		Aktivität gegen- über Investoren		Investitionsat- traktivität der Wojewodschaften	
		Wert	Rang	Wert	Rang	Wert	Rang	Wert	Rang	Wert	Rang	Wert	Rang	Wert	Rang
	20	25		15		10		5		5		20			
Bedeutung (in %)	0,37	1,33	1	1,20	2	1,10	2	2,23	1	-1,22	16	0,54	5	0,86	1
1 Schlesien	0,61	-0,24	12	2,06	1	0,75	3	0,47	4	-0,49	12	1,05	1	0,66	2
2 Masowien	0,40	0,09	5	0,40	4	1,43	1	0,73	3	-1,09	15	0,84	3	0,46	3
3 Niederschlesien	0,60	0,19	3	0,03	7	0,11	6	-0,49	10	0,40	5	0,78	4	0,33	4
4 Großpolen	0,09	0,59	2	0,19	5	0,17	5	1,89	2	-0,17	9	-0,17	9	0,26	5
5 Kleinpolen	0,42	-0,15	9	-0,08	8	-0,13	7	-0,04	6	-0,60	13	0,97	2	0,18	6
6 Westpommern	-0,22	-0,07	7	0,85	3	-0,25	9	0,07	5	-0,70	14	0,54	6	0,12	7
7 Pommern	0,35	0,12	4	-0,26	9	-0,13	8	-0,16	7	-0,32	10	0,29	7	0,08	8
8 Lodz	0,12	0,01	6	-0,28	11	-0,64	16	-0,19	8	0,12	7	-0,05	8	-0,09	9
9 Kujawien-Pommern	0,12	-0,22	11	0,06	6	0,31	4	-0,63	13	0,12	8	-0,89	14	-0,19	10
10 Oppeln	0,43	-0,28	13	-0,27	10	-0,43	12	-0,71	14	-0,46	11	-0,41	11	-0,21	11
11 Lebus	-0,84	-0,07	8	-0,73	14	-0,30	10	-0,54	12	1,37	1	-0,67	13	-0,42	12
12 Untere Karpaten	-0,65	-0,39	15	-1,02	16	-0,36	11	-0,94	16	0,85	3	-0,21	10	-0,46	13
13 Lublin	-0,75	-0,30	14	-0,72	13	-0,53	13	-0,50	11	0,39	6	-0,45	12	-0,48	14
14 Ermland-Masuren	-0,33	-0,18	10	-1,02	15	-0,53	14	-0,46	9	1,02	2	-1,15	16	-0,52	15
15 Heiligkreuz	-0,72	-0,45	16	-0,41	12	-0,59	15	-0,73	15	0,80	4	-1,03	15	-0,58	16
16 Podlasien															

Quelle: Untersuchung des IBnGR

Tabelle 7. Veränderungen der Investitionsattraktivität der Wojewodschaften 2008-2012

	synth. Indikatoren wert 2008	Platzin der Rangliste 2008	synth. Indikatoren wert 2009	Platzin der Rangliste 2009	synth. Indikatoren wert 2010	Platzin der Rangliste 2010	synth. Indikatoren wert 2011	Platzin der Rangliste 2011	synth. Indikatoren wert 2012	Platzin der Rangliste 2012	Veränderungen in der Rangliste 2012-2011
Schlesien	0,85	1	0,87	1	0,81	1	0,90	1	0,86	1	0
Masowien	0,58	2	0,61	3	0,50	3	0,61	2	0,66	2	0
Niederschlesien	0,50	3	0,69	2	0,61	2	0,56	3	0,46	3	0
Großpolen	0,41	4	0,43	4	0,30	5	0,29	5	0,33	4	1
Kleinpolen	0,25	5	0,32	5	0,42	4	0,34	4	0,26	5	-1
Westpommern	0,02	8	0,07	6	0,29	6	0,17	6	0,18	6	0
Pommern	0,14	6	0,02	7	-0,04	8	0,17	7	0,12	7	0
Lodz	0,10	7	0,02	8	-0,03	7	-0,05	8	0,08	8	0
Kujawien-Pommern	-0,21	11	-0,22	11	-0,23	11	-0,14	9	-0,09	9	0
Oppeln	-0,08	10	-0,11	10	-0,08	9	-0,19	11	-0,19	10	1
Lebus	0,01	9	-0,11	9	-0,09	10	-0,15	10	-0,21	11	-1
Untere Karpaten	-0,34	12	-0,38	13	-0,39	12	-0,39	12	-0,42	12	0
Lublin	-0,61	15	-0,65	16	-0,57	15	-0,60	15	-0,46	13	2
Ermland-Masuren	-0,40	13	-0,38	12	-0,43	13	-0,44	14	-0,48	14	0
Heiligkreuz	-0,55	14	-0,56	14	-0,51	14	-0,41	13	-0,52	15	-2
Podlasien	-0,67	16	-0,62	15	-0,58	16	-0,68	16	-0,58	16	0

Quelle: Untersuchung des IBnGR

## Verzeichnis der Diagramme

Diagramm 1. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf Arbeitsressourcen und -kosten.....	42
Diagramm 2. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf die Aktivität gegenüber Investoren .....	44
Diagramm 3. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf Transportzugänglichkeit .....	47
Diagramm 4. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf Marktkapazität .....	51
Diagramm 5. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf wirtschaftliche Infrastruktur.....	53
Diagramm 6. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf soziale Infrastruktur .....	55
Diagramm 7. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf öffentliche Sicherheit.....	58
Diagramm 8. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf Investitionsattraktivität .....	61

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1. Investitionsattraktivität der Wojewodschaften 2012.....	8
Tabelle 2. Faktoren der Investitionsattraktivität und ihre Bedeutung für Subregionen und Wojewodschaften.12	
Tabelle 3. Investitionsattraktivität der Subregionen für die Industrie 2011-2012 .....	20
Tabelle 4. Investitionsattraktivität der Subregionen für Dienstleistungen 2011–2012.....	26
Tabelle 5. Investitionsattraktivität der Subregionen für Fortschrittstechnologien 2011-2012.....	35
Tabelle 6. Investitionsattraktivität der Wojewodschaften 2012.....	65
Tabelle 7. Veränderungen der Investitionsattraktivität der Wojewodschaften 2008-2012.....	66

## Kartenverzeichnis

Karte 1. Investitionsattraktivität der Subregionen für die Industrie 2012.....	20
Karte 2. Investitionsattraktivität der Subregionen für Dienstleistungen 2012 .....	27
Karte 3. Investitionsattraktivität der Subregionen für Fortschrittstechnologien 2012 .....	34





