



2010

DIE INVESTITIONSATTRAKTIVITÄT  
DER WOJEWODSCHAFTEN  
UND SUBREGIONEN POLENS  
2010



Konrad  
Adenauer  
Stiftung







---

DANZIGER INSTITUT FÜR MARKTWIRTSCHAFT

**DIE INVESTITIONSATTRAKTIVITÄT  
DER WOJEWODSCHAFTEN UND SUBREGIONEN  
POLENS  
2010**

**REDAKTION:**

**MARCIN NOWICKI**

**AUTOREN:**

**ANNA HILDEBRANDT**

**MARCIN NOWICKI**

**PRZEMYSŁAW SUSMARSKI**

**MACIEJ TARKOWSKI**

**GDAŃSK 2010**

**REDAKTION:**

**MARCIN NOWICKI**

**AUTOREN:**

**ANNA HILDEBRANDT**

**MARCIN NOWICKI**

**PRZEMYSŁAW SUSMARSKI**

**MACIEJ TARKOWSKI**

**ÜBERSETZUNG:**

**JAN OBERMEIER**



© INSTYTUT BADAŃ NAD GOSPODARKĄ RYNKOWĄ  
[DANZIGER INSTITUT FÜR MARKTWIRTSCHAFT]  
PL 80-227 DANZIG, UL. DO STUDZIENKI 63  
TEL. +48 58 524 49 00  
FAX +48 58 524 49 08  
[IBNGR@IBNGR.EDU.PL](mailto:IBNGR@IBNGR.EDU.PL)  
[WWW.IBNGR.EDU.PL](http://WWW.IBNGR.EDU.PL)



KONRAD-ADENAUER-STIFTUNG  
AUSLANDSBÜRO POLEN  
PL 02-561 WARSCHAU, UL. J. DĄBROWSKIEGO 56  
TEL. +48 22 845 93 30  
FAX. +48 22 848 54 37  
[KAS@KAS.PL](mailto:KAS@KAS.PL)  
[WWW.KAS.PL](http://WWW.KAS.PL), [WWW.KAS.DE](http://WWW.KAS.DE)

**ERSTELLUNG DES FORSCHUNGSBERICHTS AM DANZIGER INSTITUT FÜR MARKTWIRTSCHAFT IN ZUSAMMENARBEIT  
MIT DER KONRAD-ADENAUER-STIFTUNG**

**GRATISEXEMPLAR**

## INHALTSVERZEICHNIS

RESÜMEE .....	5
1. EINFÜHRUNG .....	9
2. ZIEL, UNTERSUCHUNGSBEREICH UND FORSCHUNGSMETHODIK DES BERICHTS .....	11
2.1. Ziel des Berichts.....	11
2.2. Untersuchungsbereich .....	11
2.3. Quellen und Forschungsmethodik.....	13
3. FAKTOREN DER INVESTITIONSATTRAKTIVITÄT AUS REGIONALER SICHT .....	15
3.1. Transportzugänglichkeit .....	15
3.2. Arbeitsressourcen .....	15
3.3. Marktkapazität .....	16
3.4. Wirtschaftliche Infrastruktur.....	16
3.5. Soziale Infrastruktur .....	17
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 .....	21
4.1. Industrie .....	21
4.2. Dienstleistungen.....	27
4.3. Fortschrittstechnologien .....	35
5. INVESTITIONSATTRAKTIVITÄT DER WOJEWODSCHAFTEN .....	43
5.1. Bedeutung einzelner Standortfaktoren .....	43
5.2. Arbeitsressourcen und -kosten .....	43
5.3. Aktivität gegenüber Investoren .....	46
5.4. Transportzugänglichkeit .....	48
5.5. Marktkapazität .....	51
5.6. Wirtschaftliche Infrastruktur.....	53
5.7. Soziale Infrastruktur.....	55
5.8. Öffentliche Sicherheit.....	58
5.9. Investitionsattraktivität in synthetischer Darstellung.....	60
VERZEICHNIS DER DIAGRAMME.....	66
TABELLENVERZEICHNIS .....	66
KARTENVERZEICHNIS .....	66



# Resümee

Der diesjährige Forschungsbericht ist bereits die sechste Studie dieser Art, die unterschiedliche Investitionsattraktivität der Wojewodschaften und Subregionen Polens differenziert darstellt. 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.

Ähnlich wie in den Berichten der Vorjahre wurde die synthetische Bewertung der Investitionsattraktivität der Wojewodschaften und Subregionen auch diesmal in drei Grundkategorien unterteilt: Industrie, Dienstleistungen und Fortschrittstechnologien. Zu diesem Ziel wurden zahlreiche Variablen analysiert, die der Bewertung der jeweils unterschiedlichen 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.

Deutlicher Spitzenreiter der Investitionsattraktivität bleibt auch weiterhin die Wojewodschaft Schlesien. Eine hohe Investitionsattraktivität weisen die Wojewodschaften Kleinpolen, Masowien und Niederschlesien auf. Regionen mit weit überdurchschnittlicher Investitionsattraktivität sind indessen die Wojewodschaften Westpommern und Großpolen. 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.

Unter den Subregionen mit der höchsten Investitionsattraktivität ragen zwei geschlossene Räume in Südpolen heraus: Ein Großraum umfasst Oberschlesien und das westliche Kleinpolen, während der andere die niederschlesischen Industriezentren Breslau und Waldenburg einschließt. Diese beiden Räume zeichnen sich durch langjährige Traditionen im industriellen Sektor aus. Daher sind dort auch hochentwickelte Produktionsbetriebe ansässig, die von einem spezialisierten Arbeitsmarkt und einer -aufgrund der Autobahn A 4 - verhältnismäßig guten Transportzugänglichkeit profitieren. Abgesehen davon fallen lediglich vier weitere Subregionen positiv auf: Lodz, Posen, Bromberg-Thorn und Stettin. Kennzeichnend sind auch dort ein relativ hoher Industrialisierungsgrad und eine günstige Transportanbindung.

Die höchste Investitionsattraktivität haben vor allem Subregionen mit Metropolencharakter. Deren Zentren bilden die größten Städte Polens. Diese verfügen einerseits über große Ressourcen an hoch qualifizierten Arbeitskräften mit vielfältigem Kompetenzprofil und andererseits über große, aufnahmefähige Absatzmärkte. Darüber hinaus weisen diese Städte eine hervorragende Transportzugänglichkeit und eine gut entwickelte wirtschaftliche Infrastruktur auf.

Den höchsten Grad an Investitionsattraktivität weisen Subregionen mit Metropolencharakter auf.

Denn dort konzentriert sich der überwiegende Teil der Infrastrukturen und des Führungspersonals in Forschung und Entwicklung. In die dortigen Arbeitsmärkte strömen Spezialisten, die sich nach der Ausbildung in lokalen akademischen Zentren durch die guten Lebensbedingungen (u.a. ein reichhaltiges Kulturangebot) zur Migration in diese Gebiete bewegen lassen. Für diese Zentren sind zugleich hervorragende Infrastrukturen im vernetzten EDV-Bereich und eine relativ gute Transportzugänglichkeit im Personennahverkehr charakteristisch.

**Tabelle 1. Investitionsattraktivität der Wojewodschaften 2010**

		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
	Bedeutung (in Prozent)	20	25	15	10	5	5	20	20
1	Schlesien	0,38	4	1,38	1	1,34	2	1,15	2
2	Niederschlesien	0,43	1	0,03	5	0,50	4	1,39	1
3	Masowien	0,41	3	-0,28	13	1,72	1	0,71	3
4	Kleinpolen	0,28	7	0,53	2	0,44	5	0,19	5
5	Großpolen	0,43	2	0,16	3	-0,05	8	0,18	6
6	Westpommern	0,34	6	-0,09	8	0,20	6	-0,30	9
7	Lodz	0,21	9	0,06	4	-0,19	11	-0,16	7
8	Pommern	-0,10	11	-0,17	10	0,67	3	-0,35	11
9	Oppeln	0,25	8	-0,23	12	-0,15	9	0,28	4
10	Lebus	0,37	5	-0,19	11	0,08	7	-0,45	12
11	Kujawien-Pommern	0,03	10	-0,01	6	-0,19	10	-0,48	14
12	Untere Karpaten	-0,57	14	-0,01	7	-1,01	14	-0,28	8
13	Ermland-Masuren	-0,54	13	-0,28	14	-0,49	12	-0,61	16
14	Heiligkreuz	-0,23	12	-0,11	9	-1,17	15	-0,49	15
15	Lublin	-0,72	15	-0,33	15	-1,17	16	-0,32	10
16	Podlasien	-0,96	16	-0,46	16	-0,51	13	-0,47	13

Quelle: Untersuchung des IBnGR



# 1. Einführung

Das Institut für Marktwirtschaftsforschung (IBnGR) untersucht bereits zum sechsten Mal die Investitionsattraktivität Polens für ausländische Investoren in räumlich differenzierter, systematischer Form. Das Ergebnis der jüngsten Untersuchung bildet die vorliegende Abhandlung u. d. T. „Die Investitionsattraktivität der Wojewodschaften und Subregionen Polens“.

In der vorliegenden Ausgabe setzen wir unsere Bewertung abermals unter dem Leitprinzip fort, die je nach Raum unterschiedliche Investitionsattraktivität im jeweils untersuchten Zeitabschnitt möglichst wirklichkeitsgetreu zu ermitteln. Die Aufrechterhaltung dieses Leitprinzips erfordert in Hinblick auf die Auswahl und Bedeutung der Indikatoren mitunter gewisse Modifizierungen der Forschungsmethodik. Die Modifizierungen 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 in den Folgejahren nicht beeinträchtigt.

Ähnlich wie in den Berichten der Jahre 2005–2009 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 verfeinerten Forschungsmethodik kann der räumlich recht unterschiedlich auftretende Wandel der Investitions-

attraktivität der Wojewodschaften Polens für ausländische Investoren näher untersucht werden. Dieser Wandel spiegelt sich in der veränderten Rangfolge der Investitionsattraktivität einzelner Gebiete in den Jahren 2005–2010 wider. Bei der Analyse der einzelnen Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass diese lediglich eine Art Mittelwert darstellen, der sich aus der Attraktivität von Zentrum und Peripherie einer Wojewodschaft ergibt. Dies ist insofern wichtig, als die Investitionsattraktivität einer Region oftmals direkt mit der Attraktivität einer Wojewodschaftsstadt gleichgesetzt wird, was eine ungerechtfertigte Vereinfachung bedeutet.

Infolge der Anfang 2008 administrativ veränderten Anzahl und Grenzen der Subregionen lassen sich die aktuellen Forschungsergebnisse leider nur noch mit den Zahlen des Vorjahres direkt vergleichen. Andererseits zeigt das durch die Neugliederung der Subregionen gewonnene Erscheinungsbild der Investitionsattraktivität die räumlichen Strukturen Polens in ihrer Funktionalität sicherlich noch deutlicher als bisher.

Die Erfahrungen mit früheren Berichteditionen haben gelehrt, dass die Ergebnisse des jeweiligen 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 Entwicklungsziele.

lungsvisionen und sollte daher auch in diesem Kontext bewertet werden. Darüber hinaus ist zu betonen, dass Investitionspolitik allein nicht imstande ist, sämtliche Standortfaktoren herauszubilden, da deren jeweiliges Niveau oftmals aus langfristigen und komplizierten sozioökonomischen Prozessen resultiert. Der vorliegende Forschungsbericht darf daher insbesondere in seinen regionalen Bezügen nicht einfach als bloße Rezension von Maßnahmen einzelner Wojewodschaftsselbstverwaltungen auf dem Weg der Realisierung bestimmter Entwicklungsstrategien verstanden werden. Sogar die Kategorie der Aktivität der Regionen gegenüber Investoren betrifft nicht nur die Wojewodschaftsselbstverwaltungen. Denn hinter der hohen Zahl an Investitionsangeboten und

der spürbaren Aktivität im Informations- und Marketingbereich stehen auch lokale Selbstverwaltungsgremien, Unternehmen und natürliche Personen, aber auch spezialisierte Institutionen (z.B. Sonderwirtschaftszonen, Agenturen für lokale und regionale Entwicklung).

Die Untersuchung wurde von einem Autorenteam des IBnGR durchgeführt. Die Veröffentlichung des vorliegenden Berichts sowie die diesbezügliche Konferenz, auf der dessen Ergebnisse erstmals präsentiert wurden, waren dank der Kooperation des IBnGR mit der Konrad-Adenauer-Stiftung möglich. Die Autoren möchten daher Direktor Stephan Raabe und Falk Altenberger von der Konrad-Adenauer-Stiftung ihren herzlichen Dank aussprechen.

# 2. Ziel, Untersuchungsbereich und Forschungsmethodik des Berichts

## 2.1. Ziel des Berichts

- Identifizierung der räumlichen Unterschiede der Investitionsattraktivität sowie diesbezügliche Einstufung der Wojewodschaften und Subregionen,
- Ermittlung der starken bzw. schwachen Seiten einzelner Gebietseinheiten in Bezug auf deren Investitionsattraktivität,
- Analyse der eingetretenen Veränderungen der Investitionsattraktivität in den Wojewodschaften und Subregionen.

## 2.2. Untersuchungsbereich

Der im Bericht 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 „Standortfaktoren“ bezeichnet. Über die Investitionsattraktivität eines bestimmten Gebiets entscheidet daher die Gesamtheit seiner 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 Investitionen.

Dem Bericht liegt daher die Perspektive des Investors zugrunde, was allerdings nicht bedeutet, dass die sich darauf ergebenden Schlussfolgerungen für die regionalen und lokalen Akteure in Wirtschaft und Gesellschaft

eher belanglos sind. Denn die Kenntnis der starken und schwachen Seiten der eigenen Region sowie der potentiellen Konkurrenten erleichtert die effektive Schaffung von Übergewichten im Bereich der Investitionsattraktivität. Zugleich ist zu betonen, dass die Interessen des potentiellen Investors nicht die einzigen Beweggründe sein sollten, die in den Entwicklungsstrategien zu berücksichtigen sind. Daher sind die Schlussfolgerungen des Berichts für die Gestaltung der regionalen oder lokalen Entwicklungspolitik zwar durchaus wichtig, aber nicht mit dieser identisch.

Vielfältigkeit und Spezifik der wirtschaftlichen Tätigkeit führen zu unterschiedlichen Standortpräferenzen. Daher kann von einer absoluten Investitionsattraktivität von 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 zugrunde liegen, wie z.B. Transportzugänglichkeit, Arbeitskosten, 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.

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).

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

	Subregionen			Wojewodschaften
	Industrie	Dienstleistungen	Fortschrittstechnologien	
Faktoren	Bedeutung (in Prozent)			
Transportzugänglichkeit	20	10	20	20
Arbeitskosten	15	15		25
Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	40	25	30	
Kapazität des Absatzmarktes		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 Wojewodschaften gegenüber Investoren				20
insgesamt	100	100	100	100

Quelle: Untersuchung des IBnGR

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

- 2008 – für die Größe und Struktur von Überschüssen und Investitionsaufwendungen bzw. Arbeitnehmerstrukturen
- 2009 – für die meisten Indikatoren aus öffentlichen Statistiken,
- 2010 – vor allem in Hinblick auf Transportzugänglichkeit, Aktivität gegenüber Investoren, Arbeitslosigkeit, freies Bauland in Sonderwirtschaftszonen.

### 2.3. Quellen und Forschungsmethodik

Der vorliegende Bericht greift überwiegend auf Zahlenangaben öffentlicher Statistiken sowie auf Informationen aus anderen Quellen zurück. Dabei wurden vor allem folgende Datenträger genutzt:

- Bank für Regionale Daten des „Hauptamtes für Statistik“ [GUS],
- „Staatliche Agentur für Information und Auslandsinvestitionen“ [PAIIZ],
- Wirtschaftsunternehmer, 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 ist die Bewertung der Investitionsattraktivität stets in Re-

lation zu anderen Prüfkriterien zu sehen. Ausgangspunkt ist dabei der für die einzelnen Wojewodschaften und Subregionen ermittelte Durchschnittswert.

In vorliegender Untersuchung wurden lediglich geringfügige technische 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. Ge-wisse Veränderungen ergaben sich lediglich bei der Bewertung der Transportzugänglichkeit von Flug- und Seehäfen auf Wojewodschaftsebene. Die dabei angewandte Methode der Schwerpunktbildung erlaubte es, nicht nur die geographische Entfernung einzelner regionaler Zentren zu diesen Knotenpunkten der Infrastruktur, sondern auch deren Bedeutung – im Spiegel der jeweiligen Transport- und Frachtkapazität – zu berücksichtigen.

Trotz intensiver Bemühungen der Autoren stellt die vorliegende Untersuchung sicherlich keine erschöpfende Gesamtuntersuchung zu allen wesentlichen Einzelaspekten der Investitionsattraktivität dar. Diese Lückenhaftigkeit ergibt sich aus der Unzugänglichkeit einiger Mengenangaben sowie aus Quantifizierungsproblemen und dem fragmentarischen Charakter qualitativer statistischer Größen. Die gewonnenen Ergebnisse können also lediglich unter Berücksichtigung der Spezifik der bei der Analyse 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 Lieferern, Mitarbeitern, Kunden und Beratern ermöglicht.

Für die Einstufung der Transportzugänglichkeit sind bestimmte Bezugspunkte nötig. Die Bewertung der Investitionsattraktivität erfolgte 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).

Vorab genannte Kriterien berücksichtigen die Strukturen des polnischen Außenhandels sowie die Bedeutung der Landeshauptstadt Warschau und der einzelnen Wojewodschaftsstädte als regionale 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 spielt 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 entsprechenden Anzahl von Mitarbeitern,
- Beschäftigung von Mitarbeitern mit den gewünschten beruflichen Fertigkeiten und Erfahrungen,
- Beschäftigung von Mitarbeitern, die im Bereich der persönlichen Charaktermerkmale die Erwartungen der Arbeitgeber erfüllen (Gewissenhaftigkeit, Verantwortungsbereitschaft, Ehrlichkeit, Initiativbereitschaft),
- Ausgleich von Arbeitskosten, die die Rentabilität einer bestimmten Investition garantieren.

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

- Zahl der Arbeitnehmer,
- Arbeitslosenzahl,
- Zahl der freien Arbeitsplätze,

- Zstrom von Absolventen mittlerer und höherer Schulen,
- Höhe des Arbeitsentgelts.

Erst die Analyse oben genannter Einzelaspekte lässt eine quantitative und qualitative Bewertung der Arbeitsressourcen zu. In Abhngigkeit 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 Ausbildung 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 hilft darüber hinaus dabei, die Endkosten eines Produkts durch geringere Transportkosten in Grenzen zu halten.

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

- Größe des Absatzmarktes,
- Vermögen der privaten Haushalte,
- Investitionsausgaben von Unternehmen,
- Investitionsausgaben anderer Institutionen.

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 Dienstleistungsbereich spielt sich der Verkauf dagegen überwiegend auf lokalen Märkten ab, was den unmittelbaren Kontakt zum Kunden erforderlich macht. Daher ist die regionale Marktkapazität hier 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 Einzelemente in Betracht gezogen:

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

Diese Einzelemente 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:

- Zahl 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, da beide Sektoren in hohem Grade von qualitativ hochwertigem Humankapital und einem innovationsfreudigen gesellschaftlichen Klima abhängen.

### 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 In-

vestors befindet, so dass eine Zusammenarbeit im Bereich unverzichtbarer Dienstleistungen und Warenlieferungen möglich ist. Erst eine solche Kooperation bietet die Gewähr, dass Investitionen optimal funktionieren.

Die Analyse des Niveaus der wirtschaftlichen Entwicklung berücksichtigt in Hinblick auf die Investitionsattraktivität folgende Einzelemente:

- Arbeitsproduktivität,
- Anteil der nichtlandwirtschaftlichen Tätigkeit an der wirtschaftlichen 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 von hohem Wert, die unter besonderen Rechtsschutz gestellt sind, schränken die Möglichkeiten von Standortinvestitionen außerordentlich ein,
- erhebliche Umweltverschmutzungen führen zu beachtlichen finanziellen Verlusten der unternehmerischen Tätigkeit aufgrund der kostspieligen Einführung von Umweltrecyclingsystemen, der steigenden Zahl von Erkrankungen und – in Extremfällen – durch den 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 verschiedene Weise. Im industriellen Sektor schränken Schutzgebiete die Möglichkeit von Standortinvestitionen in der Regel stark ein. Andererseits begünstigt der gute Zustand der natürlichen Umwelt zumeist Standortinvestitionen in den Bereichen Dienstleistungen und Fortschrittstechnologien.

### 3.8. Niveau der öffentlichen Sicherheit

Der Einfluss der öffentlichen Sicherheit auf die Investitionsattraktivität 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 zur

Senkung von Menge und Qualität der Arbeitsressourcen führen,

- Defizite an sozialem Kapital werden sichtbar; das niedrige Niveau des sozialen Kapitals kann daher den Investitionsprozess bzw. die Fortsetzung der Investitionstätigkeit erschweren,
- geringe öffentliche Sicherheit ist ein Zeichen für pathologische Zustände in der Gesellschaft oder die 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 den Bereichen Dienstleistungen und Fortschrittstechnologien von etwas größerer Bedeutung, da diese in höherem Maße von der Qualität der Arbeitsressourcen abhängen.

### 3.9. Aktivität der Wojewodschaften gegenüber Investoren

Die Aktivität der Wojewodschaften gegenüber Investoren bezieht sich auf die Fähigkeit, das äußere Erscheinungsbild einer Region zu gestalten und deren Bekanntheitsgrad zu erhöhen. Gemeint ist aber auch die Schaffung eines günstigen Investitionsklimas seitens der lokalen 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 in dieser Hinsicht 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:

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

Trotz gewisser Nachteile der zugrundegelegten Variablen (die Wojewodschaften nutzen die untersuchten Arten von PR-Tätigkeit mit unterschiedlicher Intensität) besitzen diese den enormen Vorteil eines relativ kohärenten Systems der Datengewinnung und ermöglichen damit auch die Vergleichbarkeit der gewonnenen Informationen. Am Beispiel der Aktivität der Wojewodschaften gegenüber Investoren lässt sich eine Grundregel besonders gut illustrieren, die man bei der Analyse der vorliegenden Untersuchungsergebnisse beachten sollte: Die Ergebnisse spiegeln die anhand einer bestimmten Kombination von Einzelindikatoren gemessene Investitionsattraktivität wider und können daher nur im Kontext dieser Kombination aussagekräftig 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 dieser Art von Gebieten wächst dabei auch das Risiko, vor dem Hintergrund 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 von herkömmlichen Produktionskosten erfassen.

Standortfaktoren von indirektem Einfluss:

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

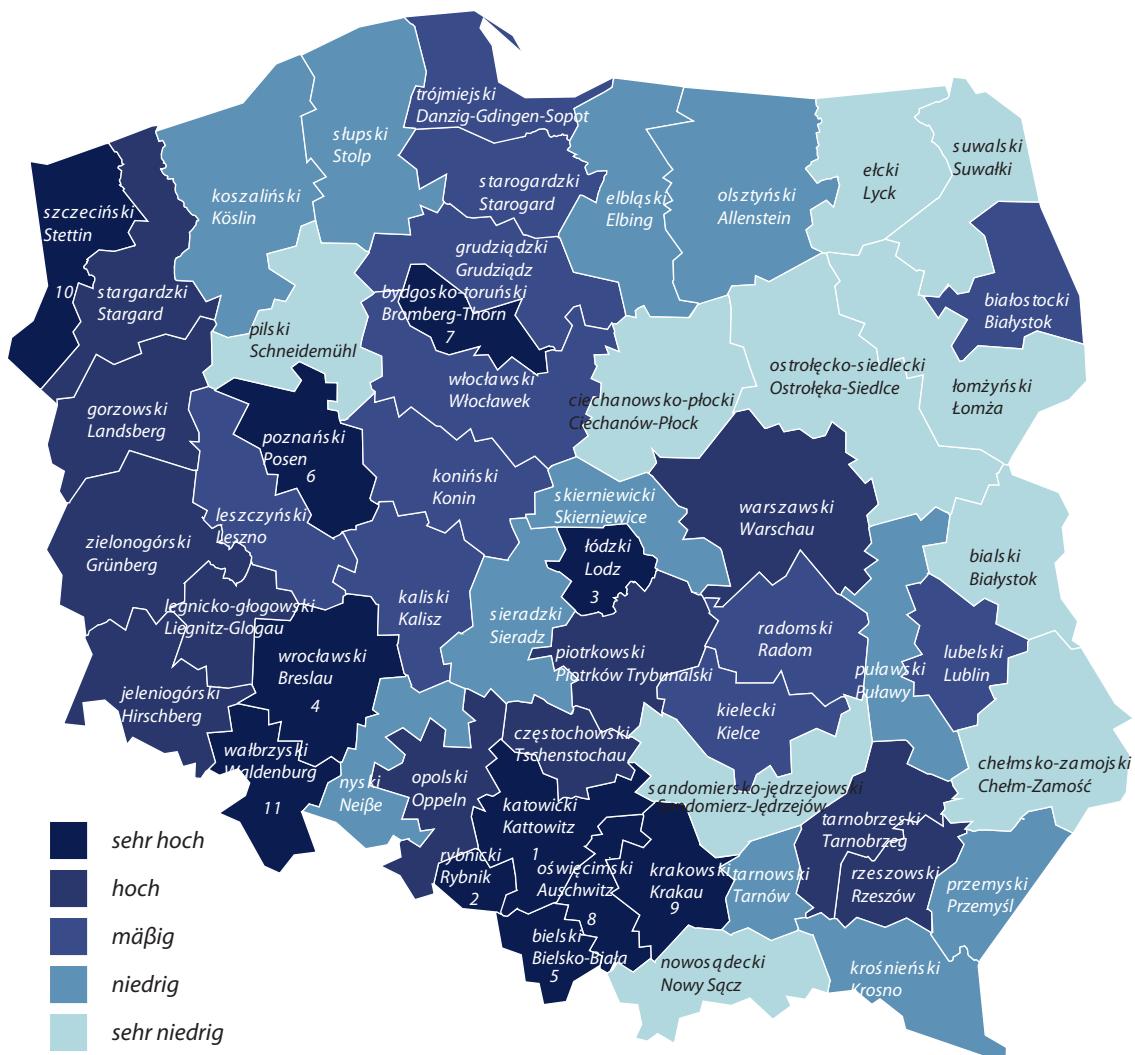
### Räumliche Unterschiede

In Rückgriff auf vorab genannte Kriterien wurden die einzelnen Subregionen fünf numerisch gleichstarken Bewertungsklassen der Investitionsattraktivität zugeordnet (Klassen mit jeweils elf Elementen - unterste Klasse mit zehn Elementen).

Zu den Subregionen mit der höchsten Investitionsattraktivität gehören zwei geschlossene Großräume in Südpolen. Ersteren bilden Oberschlesien und das westliche Kleinpolen, während der andere Großraum die Metropolen Breslau und Waldenburg – die Industriezentren Niederschlesiens – umfasst. Diese Gebiete zeichnen sich durch langjährige Traditionen im industriellen Sektor aus. Daher sind dort auch hochentwickelte Produktionsbetriebe ansässig, die von einem spezialisierten Arbeitsmarkt und einer (durch die Autobahn A 4) verhältnismäßig guten Transportzugänglichkeit profitieren. Abgesehen von diesen Gebieten fallen lediglich vier weitere Subregionen positiv auf: Lodz, Posen, Bromberg-Thorn und Tarnobrzeg. Kennzeichnend sind auch dort ein relativ hoher Industrialisierungsgrad und eine günstige Transportanbindung.

Zehn sehr schwach industrialisierte Subregionen befinden sich hingegen am Ende der Rangliste. Alle weisen eine relativ schlechte Transportzugänglichkeit und nur geringe Ressourcen an hoch qualifizierten Arbeitskräften auf. Für einige dieser Gebiete liegt die Chance in niedrigen Arbeitskosten und den Vorteilen, die sich aus den dort errichteten Sonderwirtschaftszonen ergeben.

**Karte 1. Investitionsattraktivität der Subregionen für die Industrie 2010**



Quelle: Untersuchung des IBnGR

Im Vergleich zu 2009 bleibt die an der Spitze der Investitionsattraktivität im industriellen Bereich stehende Dreiergruppe unverändert. Die Subregion Breslau rückte hingegen vom 7. auf den 4. Rang vor, was in erster Linie auf eine verbesserte wirtschaftliche Infrastruktur, aber auch auf eine bessere Transportzugänglichkeit und eine höhere öffentliche Sicherheit zurückzuführen ist. Um sechs Plätze konnte sich indessen die Subregion Bielsko-Biała verbessern - dank einer besseren wirtschaftlichen Infrastruktur (gesteigerte Investitionsaktivität in Sonderwirtschaftszonen) bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung relativer niedriger Arbeitskosten. Eine höhere Investitionsattraktivität im industriellen Bereich verzeichnet auch die Subregion Stettin, die zuletzt nur den 13. Platz belegte. Im Großraum Stettin verbesserten sich vor allem die wirtschaftliche Infrastruktur und das Arbeitsplatzangebot, wobei der Anteil der dort ausgewiesenen Schutzgebiete zurückging, was gerade aus industrieller Sicht von besonderer Bedeutung ist.

**Tabelle 3. Investitionsattraktivität der Subregionen für die Industrie 2009–2010**

Subregion	Platz in Rangliste 2010	Platz in Rangliste 2009
Kattowitz	1	1
Rybnik	2	2
Lodz	3	3
Breslau	4	7
Bielsko-Biała	5	11
Posen	6	4
Bromberg-Thorn	7	5
Auschwitz	8	9
Krakau	9	8
Stettin	10	13
Waldenburg	11	6

Quelle: Untersuchung des IBnGR

### Attraktivste Subregionen

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

Industrie		
1. Subregion Kattowitz	starke Seiten	
	Arbeitsressourcen	zahlreiche hochqualifizierte Arbeitskräfte, Schulabgänger und Arbeitslose

## Industrie

2. Subregion Rybnik	wirtschaftliche Infrastruktur	große Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen mit hoher Investitionstätigkeit
	Transportzugänglichkeit	Hauptverkehrsknotenpunkt, gut ausgebautes Verkehrsnetz, überdurchschnittliche Transportbindung zur Westgrenze Polens, hoch entwickelter Transport- und Logistiksektor
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	zahlreiche Firmen mit ausländischem Kapital, günstige Wirtschaftsstruktur
	Umweltschutzniveau	geringer Anteil von Schutzgebieten
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	hohes Lohn- und Gehaltsniveau
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
	starke Seiten	
	Arbeitsressourcen	zahlreiche hochqualifizierte Arbeitskräfte, Schulabgänger und Arbeitslose
	wirtschaftliche Infrastruktur	attraktives Bauland in Sonderwirtschaftszonen mit hoher Investitionstätigkeit
3. Subregion Lodz	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	hohe Arbeitsproduktivität in der Industrie, günstige Wirtschaftsstruktur
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	hohes Lohn- und Gehaltsniveau
	starke Seiten	
	Arbeitsressourcen	zahlreiche hochqualifizierte Arbeitskräfte, hohe Arbeitslosenquote, überdurchschnittliche Zahl von Schulabgängern
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	zahlreiche Firmen mit ausländischem Kapital, günstige Wirtschaftsstruktur
	Transportzugänglichkeit	überdurchschnittliche Transportzugänglichkeit
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	relativ hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten

## Industrie

4.  Subregion Breslau	starke Seiten	
	wirtschaftliche Infrastruktur	große Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen
	Transportzugänglichkeit	Nähe zur Westgrenze Polens, großer Transportverkehrsknotenpunkt
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	günstige Wirtschaftsstruktur, zahlreiche Firmen mit ausländischem Kapital
	Umweltschutzniveau	geringer Anteil von Schutzgebieten
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
	Arbeitskosten	relativ hohes Arbeitsentgelt
	starke Seiten	
5.  Subregion Bielsko-Biała	Arbeitsressourcen	zahlreiche qualifizierte Arbeitskräfte, überdurchschnittlich viele Absolventen von Berufs- und Mittelschulen, hohe Arbeitslosenquote
	wirtschaftliche Infrastruktur	freies Bauland in Sonderwirtschaftszonen mit hoher Investitionstätigkeit
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	überdurchschnittliches Lohn- und Gehaltsniveau
	starke Seiten	
6.  Subregion Posen	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	äußerst günstige Wirtschaftsstruktur, hohe Arbeitsproduktivität in der Industrie, zahlreiche Firmen mit ausländischem Kapital
	Transportzugänglichkeit	sehr gute Verkehrsanbindung (insbesondere zur Westgrenze Polens), großer Transportverkehrsknotenpunkt
	Arbeitsressourcen	zahlreiche qualifizierte Arbeitskräfte
	wirtschaftliche Infrastruktur	große Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen
	starke Seiten	

## Industrie

	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
	Arbeitskosten	hohe Arbeitskosten
7.  Subregion Bromberg-Thorn	starke Seiten	
	Arbeitsressourcen	zahlreiche qualifizierte Arbeitskräfte und Arbeitslose, überdurchschnittlich viele Absolventen von Berufs- und Mittelschulen
	schwache Seiten	
	wirtschaftliche Infrastruktur	unterdurchschnittlich geringe Fläche an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen mit relativ geringer Investitionstätigkeit
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität und niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
8.  Subregion Auschwitz	starke Seiten	
	Arbeitsressourcen	überdurchschnittlich viele Arbeitskräfte, hohe Anzahl an Absolventen von Berufs- und Mittelschulen
	Umweltschutzniveau	relativ geringer Anteil an Schutzgebieten
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	relativ hohe Aufklärungsrate bei Straftaten, relativ niedrige Kriminalität
	schwache Seiten	
	wirtschaftliche Infrastruktur	unterdurchschnittlich geringe Fläche an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen
9.  Subregion Krakau	starke Seiten	
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	sehr viele Firmen mit ausländischem Kapital, hohe Arbeitsproduktivität in der Industrie, äußerst günstige Wirtschaftsstruktur
	Transportzugänglichkeit	wichtiger Transportverkehrsknotenpunkt von überregionaler Bedeutung, stark entwickelter Transport- und Logistiksektor
	Arbeitsressourcen	hohe Anzahl von Arbeitskräften und Schulabgängern

## Industrie

	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	sehr niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
	Arbeitskosten	hohes Lohn- und Gehaltsniveau
10.  Subregion Stettin	starke Seiten	
	Transportzugänglichkeit	gute Verkehrsanbindung zur Westgrenze Polens, wichtiger Transportverkehrsknotenpunkt
	Umweltschutzniveau	sehr geringer Anteil von Schutzgebieten
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	günstige Wirtschaftsstruktur, überdurchschnittliche Anzahl von Firmen mit ausländischem Kapital
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	relativ hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
	Arbeitskosten	hohes Lohn- und Gehaltsniveau
11.  Subregion Waldenburg	starke Seiten	
	wirtschaftliche Infrastruktur	riesige Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen
	Transportzugänglichkeit	gute Verkehrsanbindung (insbesondere zur Westgrenze Polens)
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	relativ hohe Kriminalität, mäßige Aufklärungsrate bei Straftaten

## 4.2. Dienstleistungen

### Bedeutung einzelner Standortfaktoren

Die Investitionsattraktivität der Subregionen im Dienstleistungssektor wird von acht Gruppen von Einzelindikatoren bestimmt. Zu den Standortfaktoren mit erheblichem messbaren 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

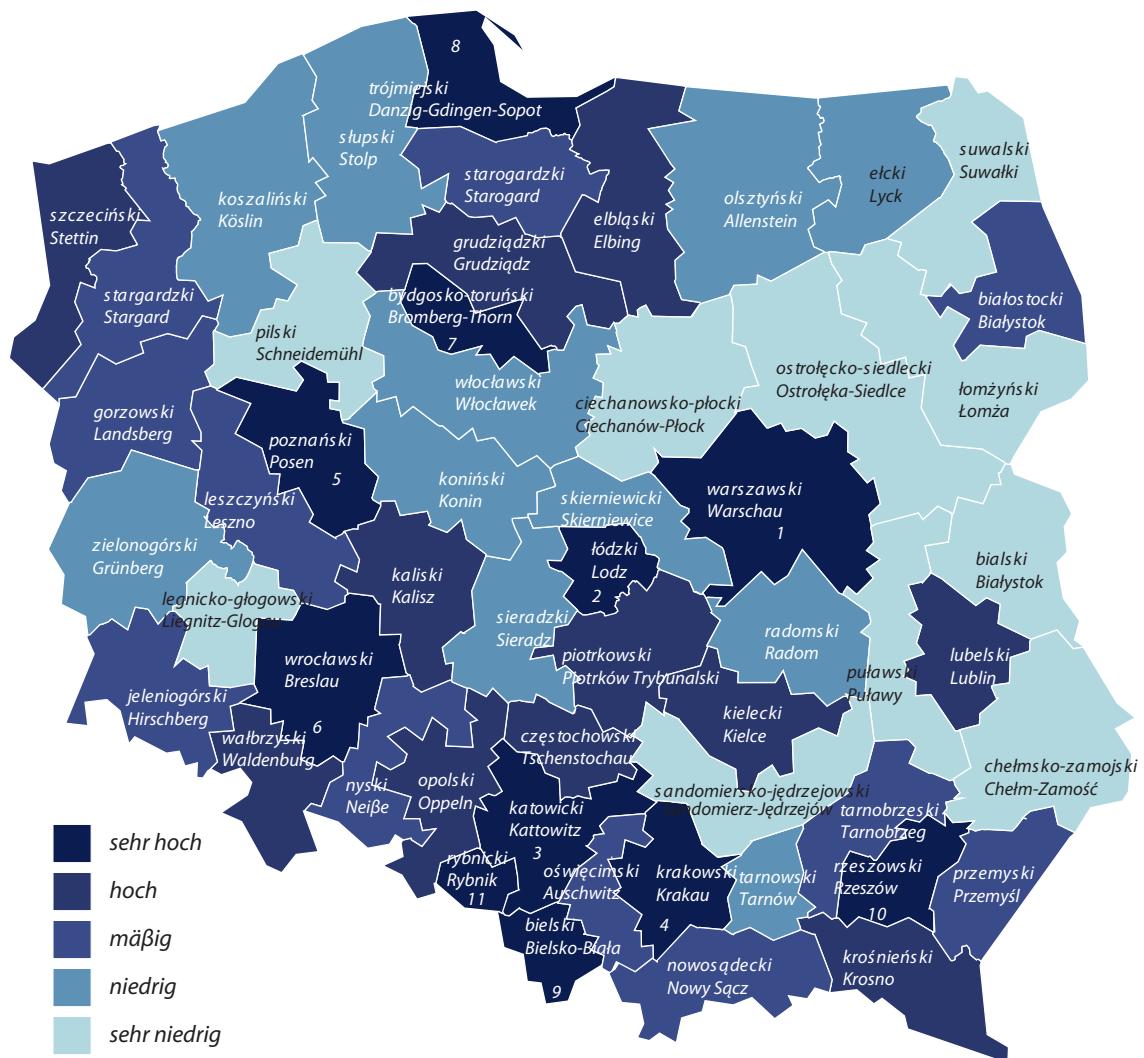
**Tabelle 4. Investitionsattraktivität der Subregionen für Dienstleistungen 2009–2010**

Subregion	Platz in der Rangliste 2010	Platz in der Rangliste 2009
Warschau	1	2
Lodz	2	1
Kattowitz	3	3
Krakau	4	4
Posen	5	5
Breslau	6	7
Bromberg-Thorn	7	6
Danzig-Gdingen-Sopot	8	8
Bielsko-Biała	9	11
Rzeszów	10	10
Rybnik	11	12

Quelle: Untersuchung des IBnGR

In Rückgriff auf vorab genannte Kriterien wurden die einzelnen Subregionen fünf numerisch gleichstarken Bewertungsklassen der Investitionsattraktivität zugeordnet (Klassen mit jeweils elf Elementen - unterste Klasse mit zehn Elementen).

**Karte 2. Investitionsattraktivität der Subregionen für Dienstleistungen 2010**



Quelle: Untersuchung des IBnGR

Den höchsten Grad an Investitionsattraktivität weisen vor allem Subregionen mit Metropolencharakter auf. De- ren Zentren bilden die größten Städte Polens. Denn diese verfügen vor allem über ein beachtliches Potential an hochkompetenten Arbeitskräften mit vielfältigem Berufsprofil sowie über große, aufnahmefähige Absatzmärkte. Darüber hinaus sind für die Metropolen eine hervorragende Transportzugänglichkeit und eine gut entwickelte wirtschaftliche Infrastruktur kennzeichnend.

Die niedrigste Investitionsattraktivität für Dienstleistungen zeigt sich in Subregionen ohne Großstädte, in denen die Landwirtschaft bedeutenden Anteil an den lokalen Wirtschaftsstrukturen hat und wo eine geringe Binnen-nachfrage bzw. eher schlechte Transportbedingungen herrschen. Diese Standortmerkmale hemmen insbesonde-re die Nachfrage bei höheren Dienstleistungen (Finanz- und Versicherungswesen, Unternehmensberatung, Im-mobilienvermittlung). Einige Subregionen zeichnen sich zugleich durch eine hohe Spezialisierung im Bereich der Industrieproduktion aus.

### **Attraktivste Subregionen**

Trotz der gemeinsamen Merkmale weist jede Subregion ein eigenständiges Attraktivitätsprofil auf. In den nach-folgenden Tabellen werden die starken und schwachen Seiten der attraktivsten Subregionen für Investitionen im Dienstleistungssektor skizziert.

Investitionsattraktivität für Dienstleistungen		
<b>1.</b> <b>Subregion Warschau</b>	starke Seiten	
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	sehr viele qualifizierte Arbeitskräfte und Hochschulabsolventen, sehr hohes Niveau an Unternehmertum und gesellschaftlicher Aktivität
	Marktkapazität	sehr hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	Transportzugänglichkeit	bedeutendster internationaler Flughafen Polens, Hauptverkehrsknotenpunkt
	wirtschaftliche Infrastruktur	sehr gut entwickeltes Geschäftsumfeld
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	sehr hohe Arbeitsproduktivität, sehr günstige Wirtschaftsstruktur und sehr hohe Anzahl von Firmen mit ausländischem Kapital
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	landesweit höchste Arbeitskosten, äußerst hohes Lohn- und Gehaltsniveau
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
	starke Seiten	
<b>2.</b> <b>Subregion Lodz</b>	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	sehr hohe Anzahl qualifizierter Arbeitskräfte und Hochschulabsolventen, sehr hohes Niveau an gesellschaftlicher Aktivität
	Marktkapazität	sehr hohe Nachfrage seitens der Unternehmen

## Investitionsattraktivität für Dienstleistungen

3.  Subregion Kattowitz	Transportzugänglichkeit	äußerst gute Verkehrsanbindung: überregionaler Transportverkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen, Autobahnkreuz A1/A2, günstige Lage zum Hauptverkehrsknotenpunkt Warschau
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	günstige Wirtschaftsstruktur, zahlreiche Firmen mit ausländischem Kapital
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
	starke Seiten	
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	sehr hohe Anzahl von qualifizierten Arbeitskräften, Absolventen von Mittelschulen und Studierende
	Marktkapazität	sehr hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Firmen
	wirtschaftliche Infrastruktur	riesige Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen mit sehr hoher Investitionstätigkeit
	Transportzugänglichkeit	sehr gute Verkehrsanbindung: bedeutender überregionaler Transportverkehrsknotenpunkt und Flughafen
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	sehr günstige Wirtschaftsstruktur, zahlreiche Firmen mit ausländischem Kapital
4.  Subregion Krakau	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	hohes Lohn- und Gehaltsniveau
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität und niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
	Zustand der natürlichen Lebensgrundlagen	hohe Umweltverschmutzung, geringer Anteil an Schutzgebieten
	starke Seiten	
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	hohe Anzahl an qualifizierten Arbeitskräften und Schulabgängern, überdurchschnittliches Unternehmertum und hohes Niveau an gesellschaftlicher Aktivität
	Marktkapazität	hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen

## Investitionsattraktivität für Dienstleistungen

	Transportzugänglichkeit	bedeutender überregionaler Transportverkehrsknotenpunkt, internationaler Flughafen, sehr gute Verkehrsanbindung
	wirtschaftliche Infrastruktur	hoch entwickelte Infrastruktur des Geschäftsumfelds, überdurchschnittlich große Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	überdurchschnittliches Lohn- und Gehaltsniveau
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
5.  Subregion Posen	starke Seiten	
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	sehr viele qualifizierte Arbeitskräfte und Hochschulabgänger, hohes Niveau an Unternehmertum und gesellschaftlicher Aktivität
	Marktkapazität	sehr hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	Transportzugänglichkeit	sehr gute Verkehrsanbindung, Nähe zur Westgrenze Polens, sehr bedeutender überregionaler Verkehrsknotenpunkt
	wirtschaftliche Infrastruktur	gut entwickeltes Geschäftsumfeld, große Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	sehr viele Firmen mit ausländischem Kapital, hohe Arbeitsproduktivität im Dienstleistungssektor
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	sehr hohes Lohn- und Gehaltsniveau
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
	starke Seiten	
6.  Subregion Breslau	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	große Anzahl von Studierenden, hohes Niveau an wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Aktivität
	Marktkapazität	hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	wirtschaftliche Infrastruktur	sehr gut entwickeltes Geschäftsumfeld, große Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen

## Investitionsattraktivität für Dienstleistungen

	Transportzugänglichkeit	sehr gute Verkehrsanbindung, Nähe zur Westgrenze Polens, bedeutsamer internationaler Transportverkehrsknotenpunkt
	schwache Seiten	
	Arbeitskosten	hohes Lohn- und Gehaltsniveau
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
7.  Subregion Bromberg-Thorn	starke Seiten	
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	sehr hohe Anzahl an qualifizierten Arbeitskräften, überaus großes Angebot an Schulabgängern und Studierenden, hohe wirtschaftliche Aktivität
	Marktkapazität	hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	Transportzugänglichkeit	überdurchschnittliche Verkehrsanbindung, internationaler Flughafen
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	günstige Wirtschaftsstruktur
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	relativ hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
8.  Subregion Danzig-Gdingen-Sopot	starke Seiten	
	Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	hohes Angebot an Arbeitskräften und Studierenden, intensive wirtschaftliche Aktivität
	Marktkapazität	sehr hohe Kaufkraft von privaten Haushalten und Unternehmen
	Transportzugänglichkeit	gute Verkehrsanbindung, insbesondere auf dem Luft- und Seeweg
	wirtschaftliche Infrastruktur	gut entwickelte institutionelle Basis des Geschäftsumfelds
	Zustand der natürlichen Lebensgrundlagen	hoher Anteil der Bevölkerung ist an Kläranlagen angeschlossen, überdurchschnittlicher Anteil von Schutzgebieten
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	hohe Arbeitsproduktivität, sehr viele Firmen mit ausländischem Kapital, günstige Wirtschaftsstruktur

## Investitionsattraktivität für Dienstleistungen

schwache Seiten	
Arbeitskosten	hohes Lohn- und Gehaltsniveau
Niveau der öffentlichen Sicherheit	sehr hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
starke Seiten	
Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	überdurchschnittliche Anzahl an Arbeitskräften im Dienstleistungssektor, hohes Angebot an Absolventen von Mittelschulen, hohes Niveau an Unternehmertum
Marktkapazität	relativ hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	günstige Wirtschaftsstruktur
schwache Seiten	
Arbeitskosten	überdurchschnittliches Lohn- und Gehaltsniveau
starke Seiten	
Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	hohes Arbeitskräfteangebot, überdurchschnittlich viele Studierende und Schulabgänger
Transportzugänglichkeit	landesweiter Transportverkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen
Niveau der öffentlichen Sicherheit	relativ niedrige Kriminalität
schwache Seiten	
Arbeitskosten	überdurchschnittliches Lohn- und Gehaltsniveau
starke Seiten	
Menge und Qualität der Arbeitsressourcen	relativ hohes Arbeitskräfteangebot, überdurchschnittliche Anzahl von Studierenden und Schulabgängern
Marktkapazität	sehr hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	relativ hohe Arbeitsproduktivität

## Investitionsattraktivität für Dienstleistungen

	schwache Seiten	
Arbeitskosten	hohes Lohn- und Gehaltsniveau	
Zustand der natürlichen Lebensgrundlagen	hohe Umweltverschmutzung	

### 4.3. Fortschrittstechnologien

#### Bedeutung einzelner Standortfaktoren

Die Investitionsattraktivität im Bereich der Fortschrittstechnologien bestimmen acht Gruppen von Einzelindikatoren. 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,
- Niveau des Umweltschutzes,
- soziale Infrastruktur,
- Niveau der öffentlichen Sicherheit.

#### Räumliche Unterschiede

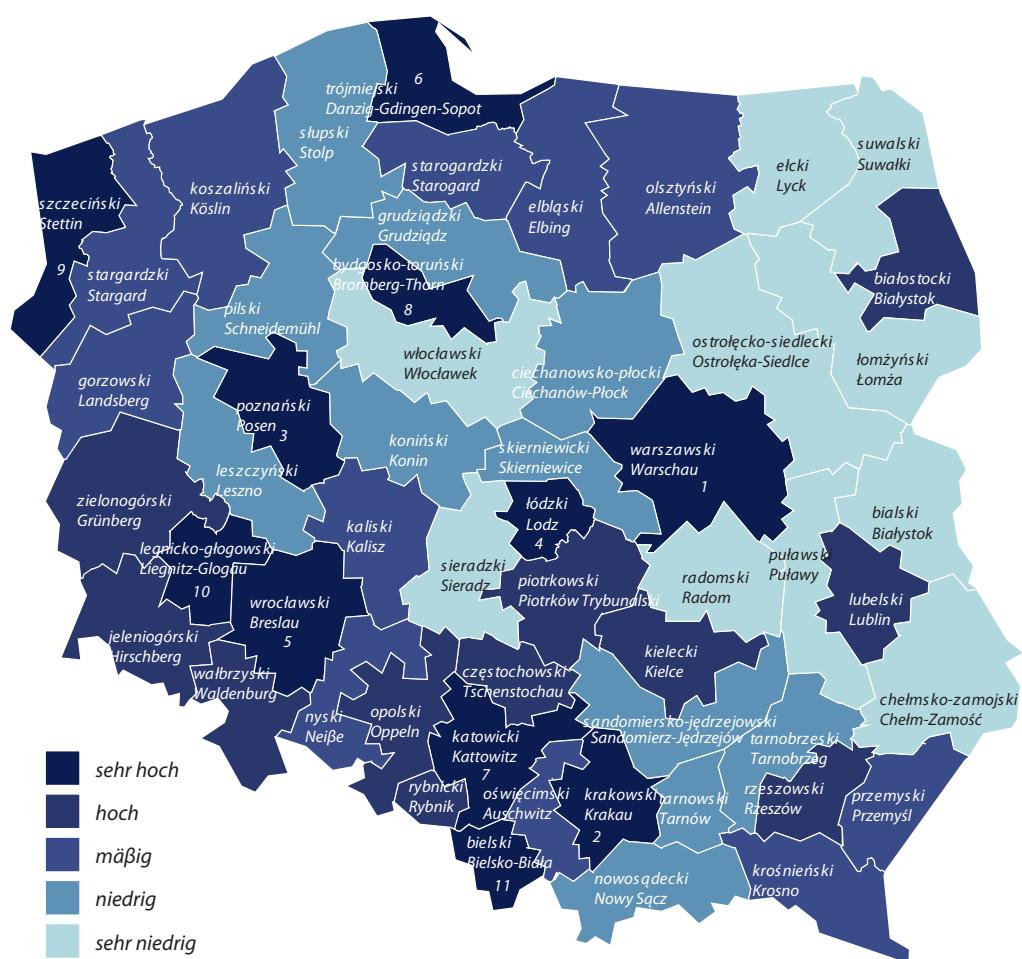
In Rückgriff auf vorab genannte Kriterien wurden die einzelnen Subregionen fünf numerisch gleichstarken Bewertungsklassen zugeordnet (Klassen mit jeweils elf Elementen – unterste Klasse mit zehn Elementen).

Den höchsten Grad an Investitionsattraktivität weisen vor allem Subregionen mit Metropolencharakter auf. Denn dort konzentriert sich der überwiegende Teil der Infrastrukturen und des Führungspersonals in Forschung und Entwicklung. In die dortigen Arbeitsmärkte strömen Spezialisten aus allen Landesteilen, die sich nach der Ausbildung in lokalen akademischen Zentren durch die guten Lebensbedingungen (u.a. reichhaltiges Kulturangebot) zur Migration in diese Gebiete bewegen lassen.

Die niedrigste Investitionsattraktivität im Bereich der Fortschrittstechnologien ist kennzeichnend für Subregionen mit kleineren urbanen Zentren. In Polen ist die überwiegende Mehrheit aller mittleren und teilweise auch größeren (aber nicht größten!) 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 in Hinblick auf die erforderliche sozioökonomische 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 aufgrund von Investitionen in Sonderwirtschaftszonen.

**Karte 3. Investitionsattraktivität der Subregionen für Fortschrittstechnologien 2010**



Quelle: Untersuchung des IBnGR

Im Vergleich zu 2009 gab es im Jahr 2010 keine wesentlichen Veränderungen an den Spitzensplätzen der Rangliste der Investitionsattraktivität für Fortschrittstechnologien. Die Subregionen Krakau, Posen und Breslau konnten sich um einen Platz nach vorne schieben. Dies verdanken sie vor allem ihrer verbesserten gesellschaftlichen Infrastruktur, die ein geeignetes Klima für die Entwicklung einer kreativen Unternehmerklasse schafft. Aufgrund einer gesteigerten wirtschaftlichen Entwicklung und verbesserten wirtschaftlichen Infrastruktur rückte hingegen der

Großraum Liegnitz-Glogau in die Gruppe der Subregionen mit der höchsten Investitionsattraktivität im Technologiebereich auf.

**Tabelle 5. Investitionsattraktivität der Subregionen für Fortschrittstechnologien 2009–2010**

Subregion	Platz in der Rangliste 2010	Platz in der Rangliste 2009
Warschau	1	1
Krakau	2	3
Posen	3	4
Lodz	4	2
Breslau	5	6
Danzig-Gdingen-Sopot	6	5
Kattowitz	7	7
Bromberg-Thorn	8	8
Stettin	9	9
Liegnitz-Glogau	10	12
Bielsko-Biała	11	10

Quelle: Untersuchung des IBnGR

### Attraktivste Subregionen

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

Investitionsattraktivität für Fortschrittstechnologien	
1.  Subregion Warschau	starke Seiten
	Qualität der Arbeitsressourcen
	Transportzugänglichkeit
	Marktkapazität
	wirtschaftliche Infrastruktur
	soziale Infrastruktur

Investitionsattraktivität für Fortschrittstechnologien		
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	sehr hohe Arbeitsproduktivität, günstige Wirtschaftsstruktur
schwache Seiten		
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
2. Subregion Krakau		
starke Seiten		
	Qualität der Arbeitsressourcen	sehr hohe Anzahl qualifizierter Arbeitskräfte, Schulabgänger und Studierender, sehr hohes Niveau an gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Aktivität
	Transportzugänglichkeit	bedeutender überregionaler Transportverkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen
	soziale Infrastruktur	sehr gut entwickelte Infrastruktur im Kulturbereich, hervorragende Übernachtungsmöglichkeiten, hohe Aufwendungen für öffentliche Infrastruktur auf lokaler Ebene
	Marktkapazität	hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	wirtschaftliche Infrastruktur	überdurchschnittliche institutionelle Basis des Geschäftsumfelds, Verfügbarkeit von Sonderwirtschaftszonen
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	sehr günstige Wirtschaftsstruktur, hohe Arbeitsproduktivität
schwache Seiten		
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
3. Subregion Posen		
starke Seiten		
	Qualität der Arbeitsressourcen	sehr viele qualifizierte Arbeitskräfte und Studierende, sehr hohes Niveau an wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Aktivität
	Transportzugänglichkeit	sehr gute 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

## Investitionsattraktivität für Fortschrittstechnologien

4. Subregion Lodz	Marktkapazität	sehr hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	wirtschaftliche Infrastruktur	gute institutionelle Basis des Geschäftsumfelds, erhebliche Investitionsmöglichkeiten in Sonderwirtschaftszonen
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	hohe Arbeitsproduktivität, sehr günstige Wirtschaftsstruktur
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	überdurchschnittliche Kriminalität
	starke Seiten	
	Qualität der Arbeitsressourcen	sehr hohe Anzahl potentieller Arbeitskräfte (Schulabgänger und Studierende), sehr hohes Niveau an wirtschaftlicher Aktivität
	Transportzugänglichkeit	bedeutender überregionaler Verkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen, Autobahnkreuz A 1 / A 2, Nähe zur Metropole Warschau
	Marktkapazität	sehr hohe Kaufkraft von privaten Haushalten und Unternehmen
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	günstige Wirtschaftsstruktur
5. Subregion Breslau	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
	starke Seiten	
	Qualität der Arbeitsressourcen	hohe Anzahl von Studierenden, hohes Niveau an wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Aktivität
5. Subregion Breslau	Transportzugänglichkeit	äußerst bedeutsamer überregionaler Transportverkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen, Nähe zur Westgrenze Polens
	wirtschaftliche Infrastruktur	sehr gute institutionelle Basis des Geschäftsumfelds, erhebliche Investitionsmöglichkeiten in Sonderwirtschaftszonen
	soziale Infrastruktur	sehr gut entwickelte Infrastruktur im Kulturbereich, sehr hohe Aufwendungen für öffentliche Infrastruktur auf lokaler Ebene

Investitionsattraktivität für Fortschrittstechnologien		
	Marktkapazität	hohe Kaufkraft der Unternehmen
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	überdurchschnittliche Arbeitsproduktivität, günstige Wirtschaftsstruktur
schwache Seiten		
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	sehr hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
6.  Subregion Danzig-Gdingen-Sopot	starke Seiten	
	Qualität der Arbeitsressourcen	sehr viele Studierende, überdurchschnittliches Niveau der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Aktivität
	Transportzugänglichkeit	bedeutsamer überregionaler Transportverkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen
	soziale Infrastruktur	gut entwickelte Infrastruktur im Kulturbereich, gut ausgebauten Infrastruktur in Hotelwesen und Gastronomie, hohe Aufwendungen für öffentliche Infrastruktur auf lokaler Ebene
	Marktkapazität	sehr hohe Kaufkraft der privaten Haushalte
	wirtschaftliche Infrastruktur	gute institutionelle Basis des Geschäftsumfelds, Investitionsmöglichkeiten in Sonderwirtschaftszonen
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	hohe Arbeitsproduktivität, günstige Wirtschaftsstruktur
	schwache Seiten	
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	sehr hohe Kriminalität
7.  Subregion Kattowitz	starke Seiten	
	Qualität der Arbeitsressourcen	hohe Anzahl von Studierenden und Schulabgängern
	Transportzugänglichkeit	landesweit bedeutsamer Transportverkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen
	Marktkapazität	hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen

Investitionsattraktivität für Fortschrittstechnologien		
	wirtschaftliche Infrastruktur	gute institutionelle Basis des Geschäftsumfelds, große Investitionsmöglichkeiten in Sonderwirtschaftszonen mit guten Effekten bei der Investitionstätigkeit
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	günstige Wirtschaftsstruktur
Schwache Seiten		
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
	Zustand der natürlichen Lebensgrundlagen	beträchtliche Abwasseremissionen, hohe Luftverschmutzung, geringer Anteil an Schutzgebieten
8.  Subregion Bromberg-Thorn	starke Seiten	
	Qualität der Arbeitsressourcen	zahlreiche Studierende, hohes Niveau an wirtschaftlicher Aktivität
	Transportzugänglichkeit	regionaler Transportverkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen
	Marktkapazität	hohe Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	soziale Infrastruktur	überdurchschnittliche Infrastruktur im Kulturbereich, überdurchschnittliche Aufwendungen für öffentliche Infrastruktur auf lokaler Ebene
schwache Seiten		
Niveau der öffentlichen Sicherheit	überdurchschnittliche Kriminalität	
9.  Subregion Stettin	starke Seiten	
	Transportzugänglichkeit	bedeutender Verkehrsknotenpunkt mit Zugang zu internationalem Flughafen, Nähe zur Westgrenze Polens (mit hervorragender Infrastruktur im Transportwesen)
	Qualität der Arbeitsressourcen	überdurchschnittlich viele Studierende, sehr hohes Niveau an wirtschaftlicher Aktivität
	wirtschaftliche Infrastruktur	überdurchschnittlich gute institutionelle Basis des Geschäftsumfelds
	soziale Infrastruktur	sehr gute Übernachtungsmöglichkeiten, hohes Potential in Hotelwesen und Gastronomie
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	sehr günstige Wirtschaftsstruktur, hohe Arbeitsproduktivität

Investitionsattraktivität für Fortschrittstechnologien		
		schwache Seiten
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	hohe Kriminalität, relativ niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
<b>10.</b>		starke Seiten
Subregion Liegnitz- Glogau	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	günstige Wirtschaftsstruktur, hohe Arbeitsproduktivität
	wirtschaftliche Infrastruktur	große Investitionsmöglichkeiten in Sonderwirtschaftszonen
	Marktkapazität	hohe Kaufkraft von privaten Haushalten und Unternehmen
schwache Seiten		
	Niveau der öffentlichen Sicherheit	sehr hohe Kriminalität
<b>11.</b>		starke Seiten
Subregion Bielsko-Biała	soziale Infrastruktur	sehr gute Übernachtungsmöglichkeiten, hohes Potential in Hotelwesen und Gastronomie
	Marktkapazität	überdurchschnittliche Kaufkraft der privaten Haushalte und Unternehmen
	Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung	günstige Wirtschaftsstruktur

# 5. Investitionsattraktivität der Wojewodschaften

## 5.1. Bedeutung einzelner Standortfaktoren

Die Bewertung der Investitionsattraktivität der Wojewodschaften erfolgte durch die Analyse von sieben Gruppen von 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 sieht die Rangfolge wie folgt aus:

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

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

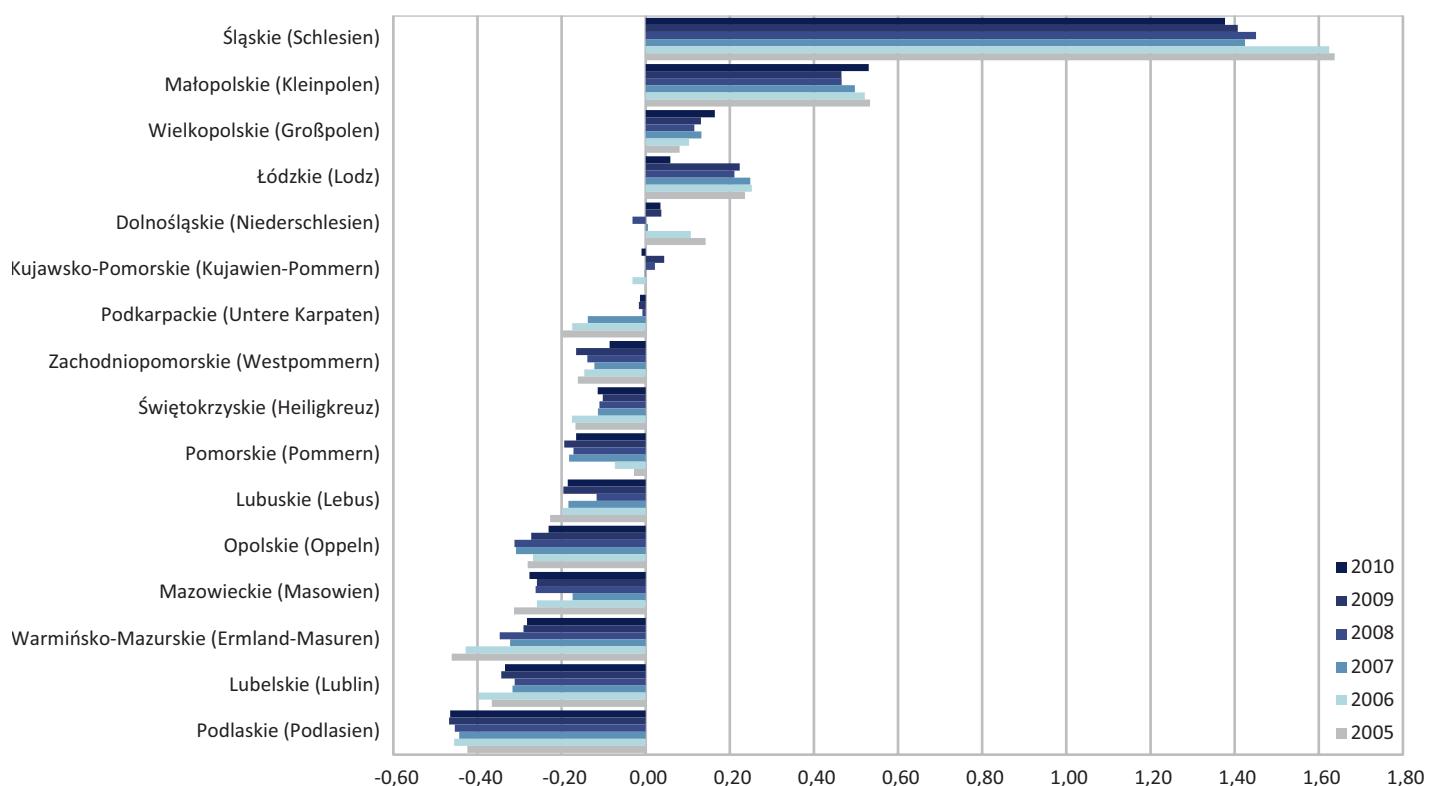
## 5.2. Arbeitsressourcen und -kosten

### Regionale Unterschiede

Die höchste Investitionsattraktivität im Bereich der Arbeitsressourcen und -kosten weisen drei Regionen auf: Großpolen, Kleinpolen und Schlesien. Die starken Seiten dieser Regionen liegen in der Menge und Qualität der Arbeitsressourcen, deren konkrete Ausgestaltung von Fall zu Fall leicht voneinander abweicht. Dabei zeichnen sich vor allem die Wojewodschaften Schlesien und Kleinpolen durch eine beachtliche Menge an Arbeitsressourcen aus. Dagegen liegt die Stärke der Wojewodschaft Großpolen vornehmlich in der Qualität der Arbeitsressourcen. Abgesehen davon bewegen sich die Arbeitskosten in Groß- und Kleinpolen im Durchschnittsbereich, nur in Schlesien sind sie bedeutend höher.

Im unteren Bereich der Rangliste stehen hingegen fünf Regionen: Masowien, Oppeln, Ermland-Masuren, Lublin und Podlasien. Die niedrige Position der Wojewodschaft Masowien ist eine Folge der dort gewährten landesweit höchsten Arbeitslöhne, die deutlich von den in Polen üblichen Durchschnittsgehältern abweichen und resultiert ferner aus dem gravierenden Mangel an qualifizierten Arbeitskräften. Die schwachen Seiten der übrigen Woje-

wodschaften sind: überaus geringe Arbeitsressourcen in Hinblick auf Arbeitnehmerzahl, Arbeitslosenquote und Schulabgängerpotential. Darüber hinaus machen sich gewisse Defizite bei der Qualität der Arbeitsressourcen bemerkbar (z.B. schwach ausgeprägtes Unternehmertum). Ein deutlicher Vorteil dieser Großräume besteht hingegen in den insgesamt niedrigen Arbeitskosten. Eine Ausnahme bildet lediglich die Wojewodschaft Oppeln, die ähnlich wie Masowien von einem deutlichen Mangel an qualifizierten Arbeitskräften gekennzeichnet ist, wobei das Gehaltsniveau im Großraum Oppeln leicht über dem Durchschnitt aller Wojewodschaften liegt.



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

Quelle: Untersuchung des IBnGR

### Attraktivste Wojewodschaften

Trotz gewisser Gemeinsamkeiten sind für jede Wojewodschaft ganz spezifische Arbeitsressourcen und –kosten kennzeichnend. In den nachfolgenden Tabellen werden die drei diesbezüglich führenden Regionen skizziert:

Arbeitsressourcen und -kosten	
<b>1.</b>  <b>Wojewodschaft Schlesien</b>	<p>starke Seiten</p> <p>sehr große Arbeitsressourcen - Arbeitnehmer, Arbeitslose und Schulabgänger</p> <p>schwache Seiten</p> <p>unterdurchschnittliche Qualität der Arbeitsressourcen, hohe Arbeitskosten</p> <p>Veränderungen</p> <p>relative Verschlechterung innerhalb der letzten 6 Jahre; im Vergleich zu 2009 weiterhin abnehmendes Übergewicht – relativ langsamer Rückgang des Defizits an qualifizierten Arbeitskräften, überdurchschnittliche Steigerung des Lohn- und Gehaltsniveaus, deutlich sinkende Anzahl von Studierenden (im Vergleich zu anderen Regionen Polens)</p>
<b>2.</b>  <b>Wojewodschaft Kleinpolen</b>	<p>starke Seiten</p> <p>überdurchschnittliche Arbeitsressourcen – insbesondere bezüglich Absolventen von Mittelschulen und Studierenden, relativ geringes Defizit an qualifizierten Arbeitskräften</p> <p>schwache Seiten</p> <p>-----</p> <p>Veränderungen</p> <p>keine wesentlichen Veränderungen innerhalb der letzten 6 Jahre – zunächst Verschlechterung, dann Verbesserung der Arbeitsressourcen; im Vergleich zu 2009 positive Tendenz: deutlich zurückgehendes Defizit an qualifizierten Arbeitskräften, höheres Niveau des Unternehmertums, Anzahl der Studierenden auf stabilem Niveau</p>
<b>3.</b>  <b>Wojewodschaft Großpolen</b>	<p>starke Seiten</p> <p>überdurchschnittliche Qualität der Arbeitsressourcen – hoher Grad an wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Aktivität</p> <p>schwache Seiten</p> <p>-----</p>

## Arbeitsressourcen und -kosten

### Veränderungen

relative schrittweise Verbesserung innerhalb der letzten 6 Jahre; im Vergleich zu 2009 anhaltend positiver Trend – überdurchschnittliche Abnahme des Defizits an qualifizierten Arbeitskräften, unterdurchschnittliche Steigerung des Lohn- und Gehaltsniveaus

### 5.3. Aktivität gegenüber Investoren

#### Regionale Unterschiede

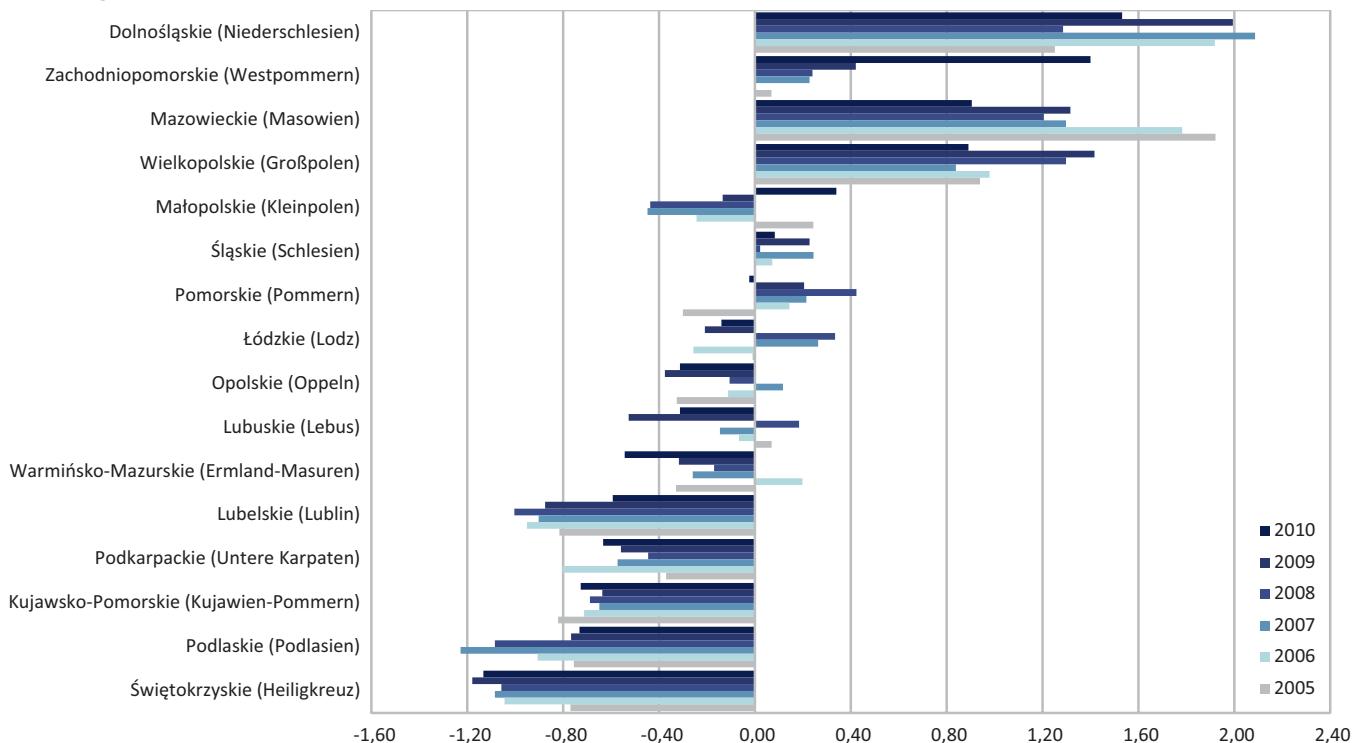


Diagramm 2. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf die Aktivität gegenüber Investoren

Quelle: Untersuchung des IBnGR

Was die Aktivität der Wojewodschaften gegenüber Investoren anbelangt, so zeigt sich eine überaus deutliche, permanente Dominanz dreier Regionen: Großpolen, Niederschlesien und Masowien. In diese Spitzengruppe rückte im Jahre 2010 auch die Wojewodschaft Stettin auf. Für die Wojewodschaften Niederschlesien und Großpolen ist eine sehr hohe Anzahl von Investitionsangeboten charakteristisch, die den Datenbanken der PAIiZ mitgeteilt wurden. Außerdem zeichnen sich beide Großräume durch eine leicht überdurchschnittliche Informations- und Marketingtätigkeit unter tätiger Mitwirkung der WPHil (Abteilungen für Handel und Investitionen der polnischen Auslandsvertretungen) aus. Letzterer Aspekt ist ein deutlicher Vorteil von zwei weiteren Regionen – Westpom-

mern und Masowien. Für die Wojewodschaft Westpommern ist ferner eine überdurchschnittliche Anzahl von Investitionsangeboten kennzeichnend. Dagegen liegt Masowien in diesem Bereich leicht unter dem Durchschnitt.

Die untersten Ränge hinsichtlich der Aktivität der Wojewodschaften gegenüber Investoren nehmen sechs Regionen ein: Ermland-Masuren, Lublin, Untere Karpaten, Kujawien-Pommern, Podlasien und Heiligkreuz. Diese Wojewodschaften haben die mit Abstand niedrigsten Werte des synthetischen Einzelindikators dieser Bewertungskategorie. Alle diese Regionen erhielten nur wenige - den Datenbanken der PAliZ mitgeteilte - attraktive Angebote für Standortinvestitionen und werden in den Fragebögen der WPHil nur selten erwähnt.

### **Attraktivste Wojewodschaften**

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

Aktivität gegenüber Investoren	
1.  Wojewodschaft Niederschlesien	starke Seiten
	sehr hohe Anzahl von Investitionsangeboten
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	positive Tendenz innerhalb der letzten 6 Jahre; im Vergleich zu 2009 deutlich abnehmende Meldung von Investitionsangeboten in den WPHil
2.  Wojewodschaft Westpommern	starke Seiten
	äußerst intensive Informationstätigkeit, überdurchschnittliche Anzahl von Investitionsangeboten in PAliZ-Datenbanken
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	erhebliche Verbesserung innerhalb der letzten 6 Jahre, vor allem aufgrund der Veränderungen im Jahr 2009 – starke Zunahme der in den WPHil-Fragebögen erfassten Investitionsangebote

## Aktivität gegenüber Investoren

3.  Wojewodschaft Masowien	starke Seiten
	äußerst intensive Informationstätigkeit
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	deutliche Verschlechterung innerhalb der letzten 6 Jahre; Rückgang im Vergleich zu 2009 – sinkende Anzahl von Investitionsangeboten
4.  Wojewodschaft Großpolen	starke Seiten
	hohe Anzahl von Investitionsangeboten
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	geringfügige Verschlechterung innerhalb der letzten 6 Jahre und im Vergleich zu 2009 – deutlicher Rückgang der in den WPHil-Fragebögen erfassten Investitionsangebote

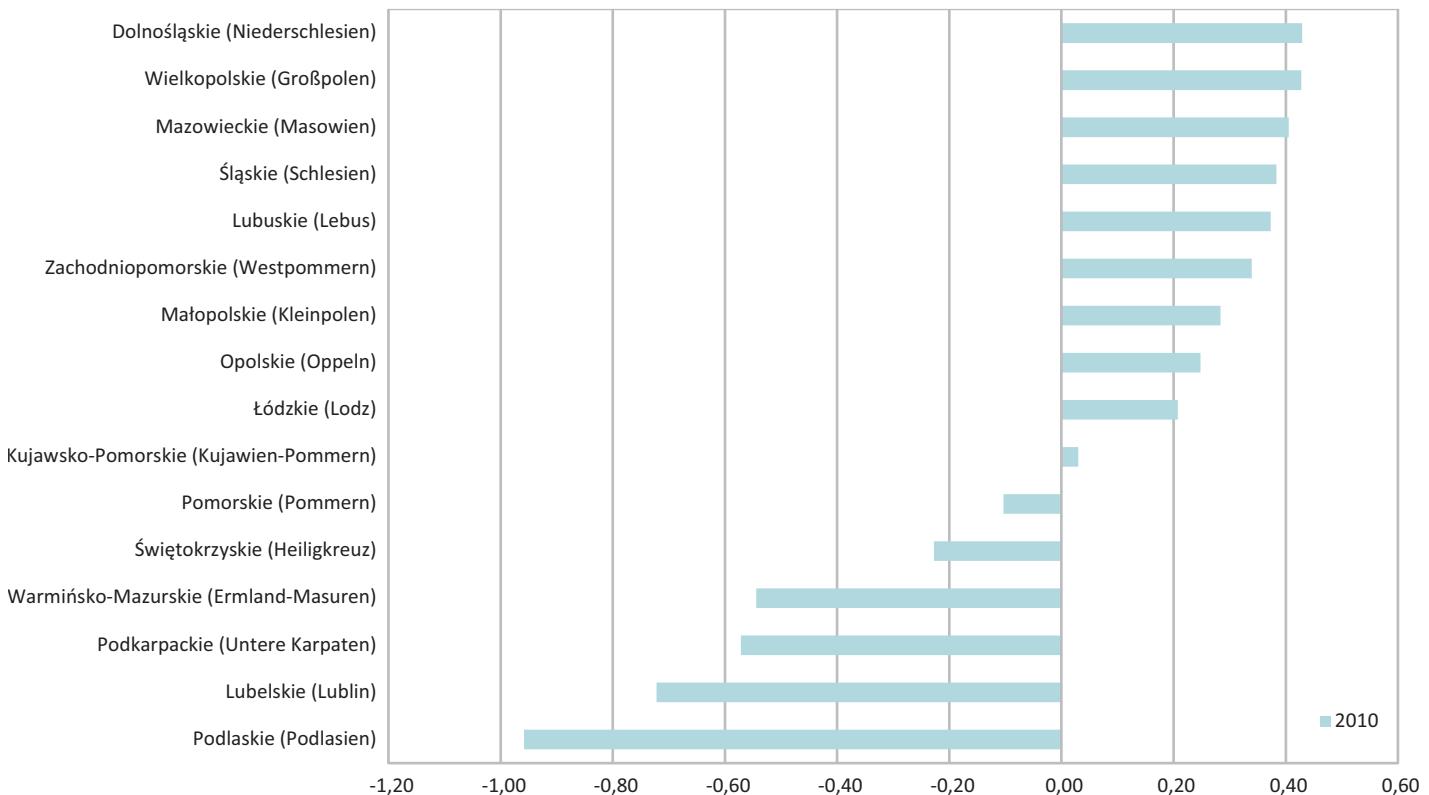
## 5.4. Transportzugänglichkeit

### Regionale Unterschiede

Sechs Wojewodschaften zeichnen sich durch eine hervorragende Transportzugänglichkeit aus: Schlesien, Westpommern, Niederschlesien, Masowien, Lebus und Großpolen. Mit Ausnahme Masowiens besitzen alle eine gute Verkehrsanbindung zur Westgrenze Polens. Andere Parameter der Transportzugänglichkeit fallen hingegen von Region zu Region recht unterschiedlich aus.

Für vier Wojewodschaften in Ostpolen wirkt eine äußerst geringe Transportzugänglichkeit belastend. Abgesehen von der großen Entfernung dieser Gebiete 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 Vor-

teil dieser Wojewodschaften liegt hingegen in ihrer relativen geographischen Nähe zu Warschau. Um jedoch die Vorteile dieses Verkehrsknotenpunkts für den Transport in Zukunft besser zu nutzen, ist eine Modernisierung der bestehenden Infrastruktur nötig, was die Reisezeit zwischen diesen Regionen und Warschau erheblich verkürzen würde. Die bessere Transportzugänglichkeit der Wojewodschaft Untere Karpaten basiert vor allem auf der inzwischen für den Verkehr freigegebenen Osttangente der Autobahn A 4.



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

Quelle: Untersuchung des IBnGR

### 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 Niederschlesien	starke Seiten
	Nähe zur Westgrenze Polens; keine schwachen Seiten
	schwache Seiten
	-----
2.  Wojewodschaft Großpolen	starke Seiten
	Nähe zur Westgrenze Polens; keine schwachen Seiten
	schwache Seiten
	-----
3.  Wojewodschaft Masowien	starke Seiten
	landesweiter Hauptverkehrsknotenpunkt im Transportwesen; überdurchschnittlicher Entwicklungsgrad des Transport- und Logistiksektors; äußerst intensive Passagierbeförderung auf dem Luftweg
	schwache Seiten
	große Entfernung zur Westgrenze Polens
4.  Wojewodschaft Schlesien	starke Seiten
	relativ gute Verkehrsanbindung zur Westgrenze Polens; überdurchschnittliche Intensität der Passagierbeförderung auf dem Luftweg, überdurchschnittlich entwickelter Transport- und Logistiksektor, gut ausbautes Verkehrsnetz
	schwache Seiten
	große Entfernung zum nächstgelegenen Seehafen

## Transportzugänglichkeit

5. Wojewodschaft Lebus	starke Seiten
	Nähe zur Westgrenze Polens; gut entwickelter Transport- und Logistiksektor
6. Wojewodschaft Westpommern	schwache Seiten
	schlecht ausgebautes Verkehrswegenetz; große Entfernung zu Warschau
6. Wojewodschaft Westpommern	starke Seiten
	Nähe zur Westgrenze Polens; sehr gute Anbindung an Seetransportverkehr; hoch entwickelter Transport- und Logistiksektor
	schwache Seiten
	schlecht ausgebautes Verkehrswegenetz; große Entfernung zu Warschau; geringe Passagierbeförderung auf dem Luftweg

### 5.5. Marktkapazität

#### Regionale Unterschiede

In zwei Wojewodschaften ergab sich eine deutlich überdurchschnittliche Marktkapazität: Masowien und Schlesien. Die Marktkapazität beider Großräume weist in ihren Einzelaspekten jedoch recht unterschiedliche Konfigurationen auf.

Drei Wojewodschaften im Südosten Polens – Untere Karpaten, Lublin und Heiligkreuz – haben eine äußerst geringe Marktkapazität. In diesen relativ dünn besiedelten Gebieten weisen private Haushalte und Wirtschaftsunternehmen eine deutlich unterdurchschnittliche Kaufkraft auf.

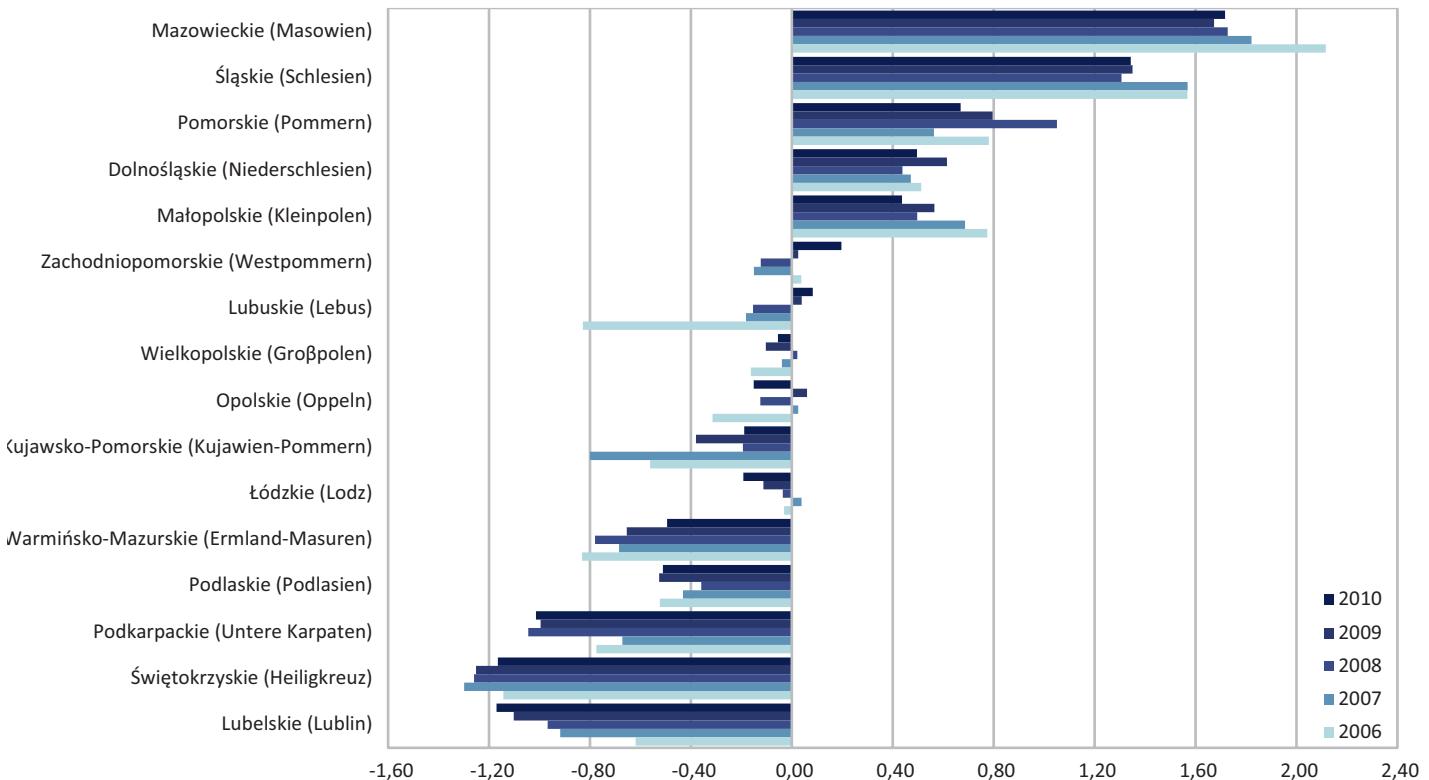


Diagramm 4. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf Marktkapazität

Quelle: Untersuchung des IBnGR

### Attraktivste Wojewodschaften

Die Einzelfaktoren der Marktkapazität gestalten sich in den beiden führenden Wojewodschaften jedoch unterschiedlich. Die nachfolgenden Tabellen bieten eine Charakteristik dieser Regionen:

Marktkapazität	
1. Województwo Masowien	starke Seiten
	hohe Kaufkraft von privaten Haushalten und Unternehmen
	schwache Seiten
	-----

## Marktkapazität

2.  Wojewodschaft Schlesien	Veränderungen
	erhebliche relative Verschlechterung innerhalb der letzten 5 Jahre; geringfügige Verbesserung im Vergleich zu 2009 – etwas höhere Dynamik der Einkommen der privaten Haushalte und der Investitionsaufwendungen von Unternehmen
	starke Seiten
	sehr hohe Bevölkerungsdichte; hohe Kaufkraft der Unternehmen
	schwache Seiten
	-----
Veränderungen	relative Verschlechterung innerhalb der letzten 5 Jahre; minimaler Rückgang im Vergleich zu 2009 – steigende Einkommen der privaten Haushalte

## 5.6. Wirtschaftliche Infrastruktur

### Regionale Unterschiede

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

In folgenden Wojewodschaften ist die wirtschaftliche Infrastruktur insgesamt eher unterentwickelt: Lebus, Podlasien, Kujawien-Pommern, Heiligkreuz und Ermland-Masuren. Folgende Sektoren sind in diesen Gebieten nur schwach ausgeprägt: Finanz- und Versicherungswesen, Unternehmensberatung und Immobilienvermittlung (im Geschäftsumfeld). Eine Ausnahme bilden dabei die Wojewodschaften Lebus und Ermland-Masuren. Dennoch lässt die infrastrukturelle Basis von Forschung und Entwicklung in allen diesen Großräumen noch stark zu wünschen übrig. Allein die Wojewodschaft Heiligkreuz erreicht im Bereich Handelsmessen und Ausstellungen recht hohe Notierungen, was jedoch nicht ausreicht, um den Rang dieser Region insgesamt zu verbessern.

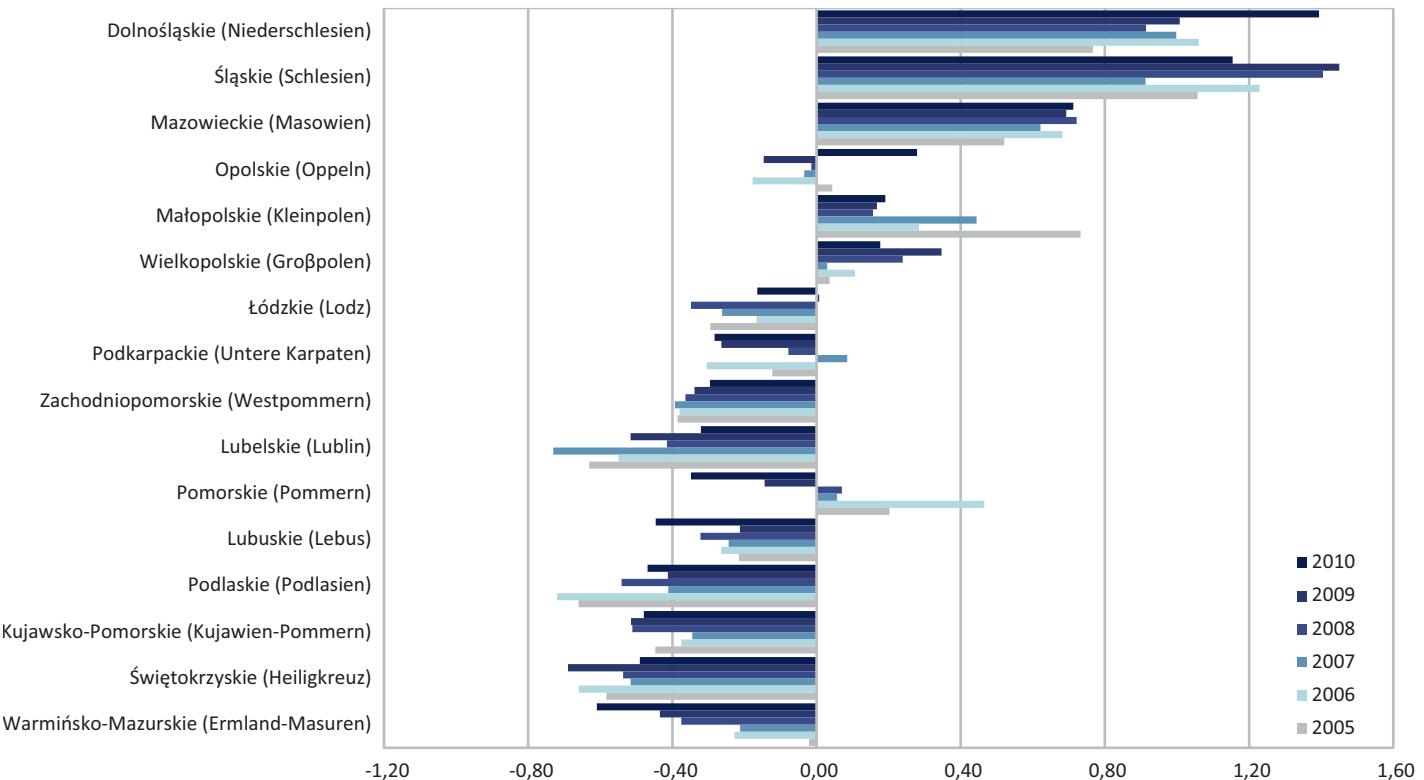


Diagramm 5. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf wirtschaftliche Infrastruktur

Quelle: Untersuchung des IBnGR

#### Attraktivste Wojewodschaften

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

wirtschaftliche Infrastruktur	
1.	starke Seiten
Województwo Niederschlesien	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

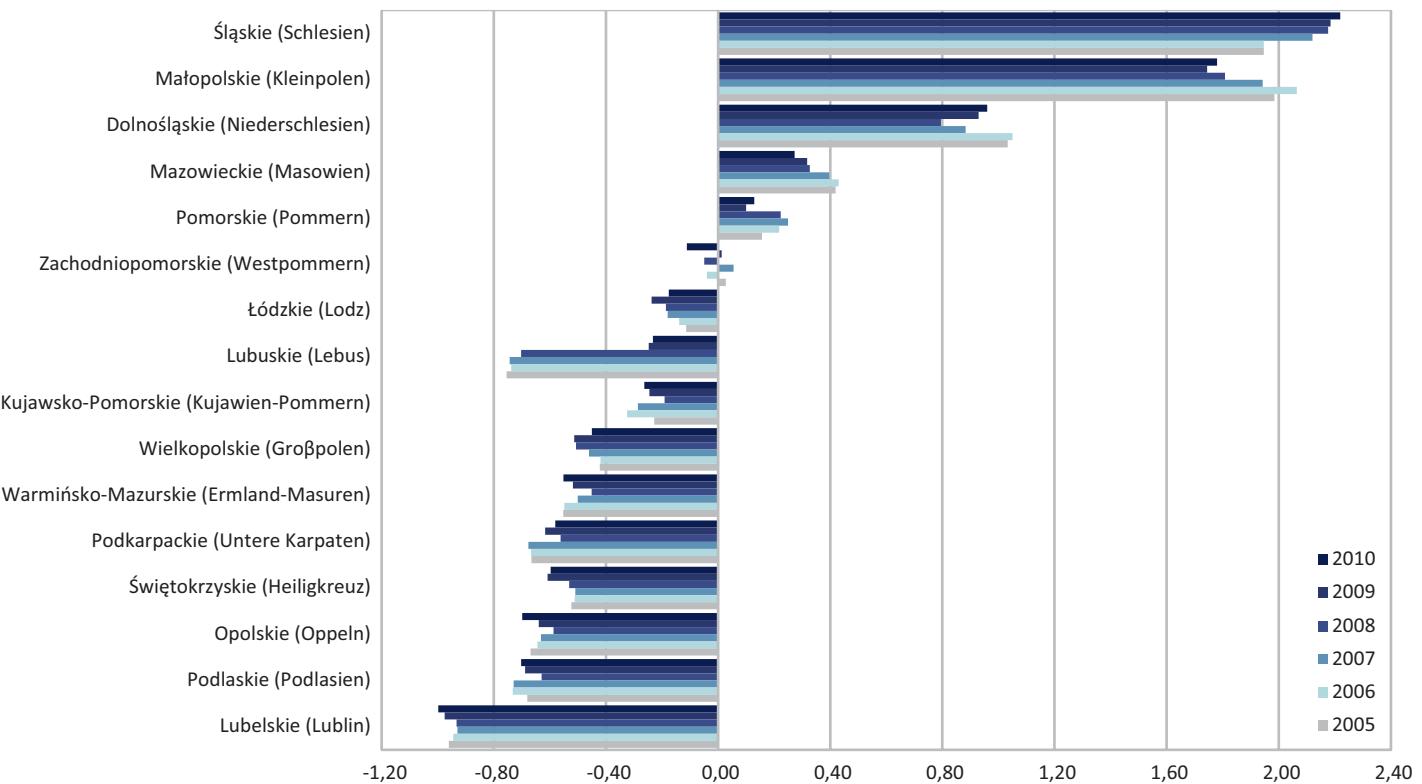
## wirtschaftliche Infrastruktur

	Veränderungen
	leichter Aufwärtstrend innerhalb der letzten 6 Jahre; im Vergleich zu 2009 sinkende Tendenz - größeres Areal an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen mit höherer Investitionsaktivität
2. Wojewodschaft Schlesien	starke Seiten
	gut entwickelter Forschungs- und Entwicklungssektor; große Areale an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen mit hoher Investitionstätigkeit
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	positiver Trend innerhalb der letzten 6 Jahre; im Vergleich zu 2009 sinkende Tendenz – weniger freies Bauland in Sonderwirtschaftszonen mit abnehmender Investitionstätigkeit
3. Wojewodschaft Masowien	starke Seiten
	gut entwickeltes Geschäftsumfeld; gut ausgebauter Forschungs- und Entwicklungssektor; überdurchschnittliche Aktivität im Bereich Handelsmessen und Ausstellungen
	schwache Seiten
	leicht unterdurchschnittlicher Umfang der freien Baulandflächen in Sonderwirtschaftszonen
	Veränderungen
	positiver Trend innerhalb der letzten 6 Jahre, geringfügige Steigerung im Vergleich zum Vorjahr – größeres Areal an freiem Bauland in Sonderwirtschaftszonen mit höherer Investitionstätigkeit

## 5.7. Soziale Infrastruktur

### Regionale Unterschiede

In drei Regionen ließ sich ein hohes Niveau an sozialer Infrastruktur beobachten. Dabei zeichnen sich insbesondere die Wojewodschaften Schlesien und Kleinpolen aus. Die Wojewodschaft Niederschlesien liegt zwar deutlich hinter diesen beiden Großräumen, befindet sich aber in einer weitaus besseren Situation als die nachfolgenden Regionen in der Rangliste. Charakteristisch für alle drei vorab genannten Wojewodschaften sind ein reichhaltiges Kulturangebot und gut entwickelte Infrastrukturen im Tourismusbereich.



**Diagramm 6. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf soziale Infrastruktur**

Quelle: Untersuchung des IBnGR

Unter den zahlreichen Regionen mit geringer sozialer Infrastruktur ragt insbesondere die Wojewodschaft Lublin heraus. Kennzeichnend für diesen Großraum sind ein relativ 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 drei führenden Wojewodschaften weichen die einzelnen Elemente der sozialen Infrastruktur voneinander ab.

soziale Infrastruktur	
1. Wojewodschaft Schlesien	starke Seiten
	hohe Intensität der Aktivitäten im Kulturbereich; gute ausgebauten Infrastruktur in Hotelwesen und Gastronomie; überaus aktive kulturelle Einrichtungen auf lokaler Ebene

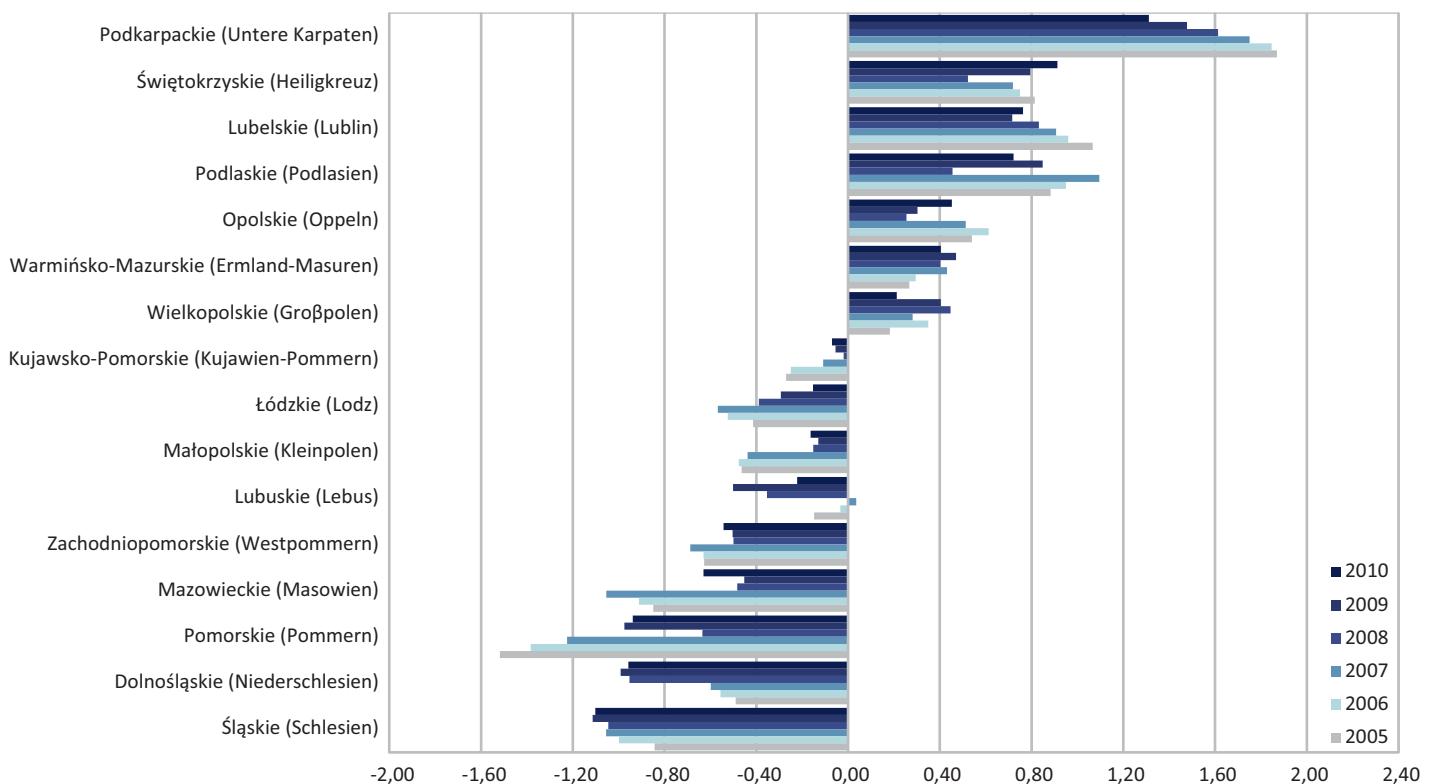
## soziale Infrastruktur

	<b>schwache Seiten</b>
	-----
<b>2.</b>  <b>Wojewodschaft Kleinpolen</b>	<b>Veränderungen</b>
	positiver Trend innerhalb der letzten 6 Jahre, geringfügige Steigerung im Vergleich zum Vorjahr – weiterentwickelte Infrastruktur im Hotelwesen
	<b>starke Seiten</b>
	hohe Intensität der Aktivitäten im Kulturbereich; gut entwickelte Infrastruktur in Hotelwesen und Gastronomie; überaus aktive kulturelle Einrichtungen auf lokaler Ebene
<b>3.</b>  <b>Wojewodschaft Niederschlesien</b>	<b>schwache Seiten</b>
	-----
	<b>Veränderungen</b>
	deutliche relative Verschlechterung innerhalb der letzten 6 Jahre und leichte Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr – leicht überdurchschnittliche Dynamik der Aktivitäten im Kulturbereich
	<b>starke Seiten</b>
	überdurchschnittliche Intensität der Aktivitäten im Kulturbereich; gut ausgebauter Infrastruktur im Hotelwesen
	<b>schwache Seiten</b>
	-----
	<b>Veränderungen</b>
	geringfügige relative Verschlechterung innerhalb der letzten 6 Jahre; leichte Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr – intensivere Aktivitäten im Kulturbereich

## 5.8. Öffentliche Sicherheit

### Regionale Unterschiede

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



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

Quelle: Untersuchung des IBnGR

Am unteren Ende der Rangfolge stehen hingegen die Wojewodschaften Pommern, Niederschlesien, und Schlesien. Denn für diese drei Regionen ist insgesamt eine überdurchschnittliche Kriminalität und eine niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten kennzeichnend. Eine Ausnahme bildet lediglich die Wojewodschaft Pommern, in der die Aufklärungsrate bei Straftaten über dem Durchschnitt liegt.

### 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

1.  Wojewodschaft Untere Karpaten	starke Seiten
	äußerst geringe Kriminalität; überdurchschnittliche Aufklärungsrate bei Straftaten
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
2.  Wojewodschaft Heiligkreuz	Verschlechterung innerhalb der letzten 6 Jahre und im Vergleich zum Vorjahr - relativ hohe Dynamik der Kriminalität und niedrige Aufklärungsrate bei Straftaten
	starke Seiten
	höchste Aufklärungsrate bei Straftaten
	schwache Seiten
	-----
3.  Wojewodschaft Lublin	Veränderungen
	geringfügiger Rückgang innerhalb der letzten 6 Jahre; Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr – deutliche Zunahme der Kriminalität
	starke Seiten
	geringe Kriminalität
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	relative Verschlechterung innerhalb der letzten 6 Jahre; geringfügige Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr - Rückgang der Kriminalität

## öffentliche Sicherheit

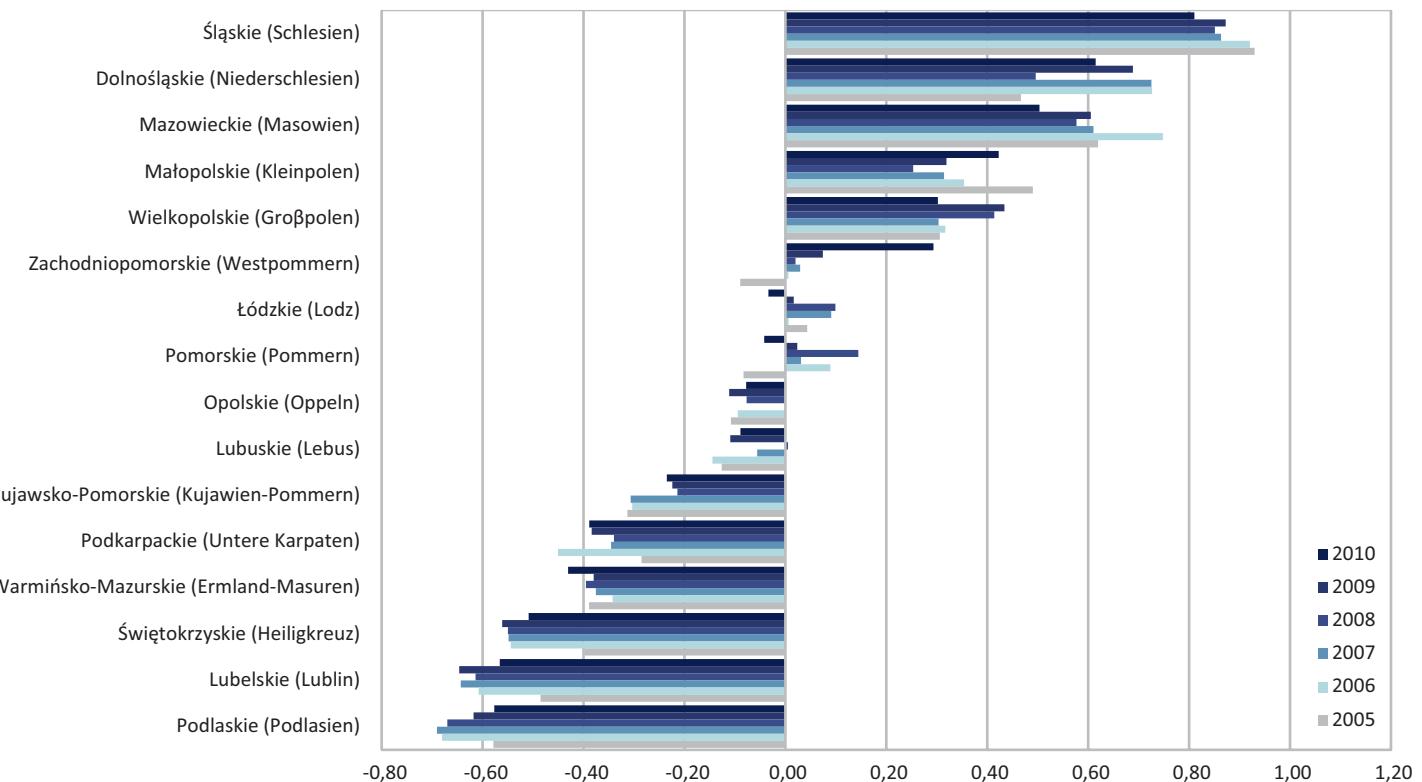
<b>4.</b>  <b>Wojewodschaft Podlasien</b>	starke Seiten
	geringe Kriminalität
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	relative Verschlechterung innerhalb der letzten 6 Jahre und im Vergleich zum Vorjahr – steigende Kriminalität

## 5.9. Investitionsattraktivität in synthetischer Darstellung

### Regionale Unterschiede

Eindeutiger Spitzenreiter der Investitionsattraktivität bleibt weiterhin die Wojewodschaft Schlesien. Aber auch die Großräume Kleinpolen, Masowien und Niederschlesien zeichnen sich durch eine hohe Investitionsattraktivität aus. Die Regionen Westpommern und Großpolen liegen immerhin deutlich über dem Durchschnitt. Alle diese Regionen sind in Hinblick auf die einzelnen Aspekte der Investitionsattraktivität von hohem oder mittlerem Wert. Die jeweilige Konfiguration der Standortvorteile fällt jedoch recht unterschiedlich aus.

Zu den Regionen mit insgesamt recht niedriger Investitionsattraktivität gehören die Regionen Kujawien-Pommern, Untere Karpaten und Ermland-Masuren und. Am unteren Ende der Rangliste stehen die Wojewodschaften Heiligkreuz, Podlasien und Lublin.



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

Quelle: Untersuchung des IBnGR

### Attraktivste Wojewodschaften

Für folgende sechs Wojewodschaften ist eine äußerst hohe bzw. weit überdurchschnittliche Investitionsattraktivität charakteristisch, die sich trotz gewisser Gemeinsamkeiten in ihrem jeweiligen Profil recht stark unterscheidet. Jede dieser Regionen verfügt nämlich über ganz spezifische starke und schwache Seiten.

Investitionsattraktivität	
<b>1.</b>	<b>starke Seiten</b>
Województwo Schlesien	Arbeitsressourcen und –kosten; Absatzmarkt; sozioökonomische Infrastruktur
	<b>schwache Seiten</b>
	Niveau der öffentlichen Sicherheit

## Investitionsattraktivität

	Veränderungen
	leichter relativer Rückgang innerhalb der letzten 6 Jahre und im Vergleich zum Vorjahr – geringere Aktivität gegenüber Investoren, abnehmendes Übergewicht im Bereich der wirtschaftlichen Infrastruktur
2.  Wojewodschaft Niederschlesien	<p>starke Seiten</p> <p>Transportzugänglichkeit; sozioökonomische Infrastruktur; Aktivität gegenüber Investoren</p> <p>schwache Seiten</p> <p>Niveau der öffentlichen Sicherheit</p> <p>Veränderungen</p> <p>Verbesserung innerhalb der letzten 6 Jahre; Rückgang im Vergleich zum Vorjahr – geringere Aktivität gegenüber Investoren, relative Abnahme der Marktkapazität</p>
3.  Wojewodschaft Masowien	<p>starke Seiten</p> <p>Aktivität gegenüber Investoren; Transportzugänglichkeit; Absatzmarkt; wirtschaftliche Infrastruktur</p> <p>schwache Seiten</p> <p>Arbeitskosten; Niveau der öffentlichen Sicherheit</p> <p>Veränderungen</p> <p>leichter relativer Rückgang innerhalb der letzten 6 Jahre und im Vergleich zum Vorjahr – geringere Aktivität gegenüber Investoren; relative Abnahme der öffentlichen Sicherheit</p>
4.  Wojewodschaft Kleinpolen	<p>starke Seiten</p> <p>Arbeitsressourcen und – kosten; soziale Infrastruktur</p> <p>schwache Seiten</p> <p>-----</p>

## Investitionsattraktivität

	Veränderungen
	geringfügige Verschlechterung innerhalb der letzten 6 Jahre; Steigerung im Vergleich zum Vorjahr – höhere Aktivität gegenüber Investoren
5. Wojewodschaft Großpolen	starke Seiten
	Arbeitsressourcen und –kosten; Transportzugänglichkeit; Aktivität gegenüber Investoren
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	innerhalb der letzten 6 Jahre ohne Veränderungen; Verschlechterung im Vergleich zum Vorjahr hinsichtlich der Aktivität gegenüber Investoren, der wirtschaftlichen Infrastruktur und der öffentlichen Sicherheit
6. Wojewodschaft Westpommern	starke Seiten
	Aktivität gegenüber Investoren
	schwache Seiten
	-----
	Veränderungen
	Steigerung innerhalb der letzten 6 Jahre und im Vergleich zum Vorjahr – Aktivität gegenüber Investoren, Absatzmarkt, wirtschaftliche Infrastruktur

**Tabelle 6. Investitionsattraktivität der Wojewodschaften 2010**

	Bedeutung	Wert	Rang	Wert	Rang	Investitionsattraktivität der Wojewodschaften												
	20	25	15	10	5	5	5	5	5	20	20	20	20	20	20	20	20	Aktivität der Wojewodschaft gegenüber Investoren
1 Schlesien	0,38	4	1,38	1	1,34	2	1,15	2	2,22	1	-1,10	16	0,08	6	0,81	1		
2 Niederschlesien	0,43	1	0,03	5	0,50	4	1,39	1	0,96	3	-0,96	15	1,53	1	0,61	2		
3 Masowien	0,41	3	-0,28	13	1,72	1	0,71	3	0,27	4	-0,63	13	0,90	3	0,50	3		
4 Kleinpolen	0,28	7	0,53	2	0,44	5	0,19	5	1,78	2	-0,16	10	0,34	5	0,42	4		
5 Großpolen	0,43	2	0,16	3	-0,05	8	0,18	6	-0,45	10	0,21	7	0,89	4	0,30	5		
6 Westpommern	0,34	6	-0,09	8	0,20	6	-0,30	9	-0,11	6	-0,54	12	1,40	2	0,29	6		
7 Łódz	0,21	9	0,06	4	-0,19	11	-0,16	7	-0,18	7	-0,15	9	-0,14	8	-0,03	7		
8 Pommern	-0,10	11	-0,17	10	0,67	3	-0,35	11	0,13	5	-0,94	14	-0,02	7	-0,04	8		
9 Oppeln	0,25	8	-0,23	12	-0,15	9	0,28	4	-0,70	14	0,45	5	-0,31	9	-0,08	9		
10 Lebus	0,37	5	-0,19	11	0,08	7	-0,45	12	-0,23	8	-0,22	11	-0,31	10	-0,09	10		
11 Kujawien-Pommern	0,03	10	-0,01	6	-0,19	10	-0,48	14	-0,26	9	-0,07	8	-0,73	14	-0,23	11		
12 Untere Karpaten	-0,57	14	-0,01	7	-1,01	14	-0,28	8	-0,58	12	1,31	1	-0,63	13	-0,39	12		
13 Ermland-Masuren	-0,54	13	-0,28	14	-0,49	12	-0,61	16	-0,55	11	0,40	6	-0,54	11	-0,43	13		
14 Heiligkreuz	-0,23	12	-0,11	9	-1,17	15	-0,49	15	-0,60	13	0,91	2	-1,13	16	-0,51	14		
15 Lublin	-0,72	15	-0,33	15	-1,17	16	-0,32	10	-1,00	16	0,76	3	-0,59	12	-0,57	15		
16 Podlasien	-0,96	16	-0,46	16	-0,51	13	-0,47	13	-0,70	15	0,72	4	-0,73	15	-0,58	16		

Quelle: Untersuchung des IBnGR

**Tabelle 7. Veränderungen der Investitionsattraktivität in den Wojewodschaften 2005–2010**

	synth. Indikatorenwert 2005	synth. Indikatorenwert 2005	synth. Indikatorenwert 2006	Platz in der Rangliste 2006	synth. Indikatorenwert 2007	Platz in der Rangliste 2007	synth. Indikatorenwert 2008	Platz in der Rangliste 2008	synth. Indikatorenwert 2009	Platz in der Rangliste 2009	Synth. Indikatorrenwert 2010	Platz in der Rangliste 2010	Veränderungen in der Rangliste 2010–2009
Schlesien	0,930	1	0,920	1	0,860	1	0,850	1	0,872	1	0,810	1	0
Niederschlesien	0,470	4	0,730	3	0,730	2	0,500	3	0,689	2	0,615	2	0
Masowien	0,620	2	0,750	2	0,610	3	0,580	2	0,605	3	0,504	3	0
Kleinpolen	0,490	3	0,350	4	0,310	4	0,250	5	0,319	5	0,423	4	+1
Großpolen	0,310	5	0,320	5	0,300	5	0,410	4	0,434	4	0,302	5	-1
Westpommern	-0,090	8	0,010	8	0,030	8	0,020	8	0,074	6	0,293	6	0
Lodz	0,040	6	0,010	7	0,090	6	0,100	7	0,017	8	-0,034	7	+1
Pommern	-0,080	7	0,090	6	0,030	7	0,140	6	0,024	7	-0,042	8	-1
Oppeln	-0,110	9	-0,090	9	0,000	9	-0,080	10	-0,111	10	-0,078	9	+1
Lebus	-0,130	10	-0,140	10	-0,060	10	0,010	9	-0,109	9	-0,089	10	-1
Kujawien-Pommern	-0,310	12	-0,300	11	-0,310	11	-0,210	11	-0,224	11	-0,235	11	0
Untere Karpaten	-0,290	11	-0,450	13	-0,350	12	-0,340	12	-0,384	13	-0,389	12	+1
Ermeland-Masuren	-0,390	13	-0,340	12	-0,380	13	-0,400	13	-0,380	12	-0,431	13	-1
Heiligkreuz	-0,400	14	-0,540	14	-0,550	14	-0,550	14	-0,561	14	-0,509	14	0
Lublin	-0,490	15	-0,610	15	-0,640	15	-0,610	15	-0,646	16	-0,566	15	+1
Podlasien	-0,580	16	-0,680	16	-0,690	16	-0,670	16	-0,618	15	-0,577	16	-1

Quelle: Untersuchung des IBnGR.



## Verzeichnis der Diagramme

Diagramm 1. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf Arbeitsressourcen und -kosten.....	44
Diagramm 2. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf die Aktivität gegenüber Investoren .....	46
Diagramm 3. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf die Transportzugänglichkeit.....	49
Diagramm 4. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf Marktkapazität .....	52
Diagramm 5. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf wirtschaftliche Infrastruktur.....	54
Diagramm 6. Bewertung der Wojewodschaften in Hinblick auf soziale Infrastruktur.....	56
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 2010.....	7
Tabelle 2. Faktoren der Investitionsattraktivität und ihre Bedeutung für Subregionen und Wojewodschaften .....	12
Tabelle 3. Investitionsattraktivität der Subregionen für die Industrie 2009–2010.....	23
Tabelle 4. Investitionsattraktivität der Subregionen für Dienstleistungen 2009–2010 .....	28
Tabelle 5. Investitionsattraktivität der Subregionen für Fortschrittstechnologien 2009–2010.....	37
Tabelle 6. Investitionsattraktivität der Wojewodschaften 2010 .....	64
Tabelle 7. Veränderungen der Investitionsattraktivität in den Wojewodschaften 2005–2010.....	65

## Kartenverzeichnis

Karte 1. Investitionsattraktivität der Subregionen für die Industrie 2010.....	22
Karte 2. Investitionsattraktivität der Subregionen für Dienstleistungen 2010.....	29
Karte 3. Investitionsattraktivität der Subregionen für Fortschrittstechnologien 2010 .....	36



