

WALDEMAR POLAK

EWA POLAK

WPŁYW BEZPOŚREDNICH INWESTYCJI ZAGRANICZNYCH NA EFEKTYWNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTW

Wprowadzenie

Przepływy kapitałowe stanowią jeden z trendów we współczesnej gospodarce światowej i należą do najbardziej charakterystycznych zjawisk w międzynarodowych stosunkach ekonomicznych kilkadziesiąt ostatnich lat¹.

Rola bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) w gospodarce polskiej systematycznie wzrasta, o czym świadczy rosnąca liczba spółek z udziałem zagranicznym, a także zwiększające się wartości takich kategorii makroekonomicznych, jak: zatrudnienie, przychody z całokształtu działalności i eksportu, majątek trwały oraz nakłady inwestycyjne. Przedsiębiorstwa z kapitałem obcym wyróżniają się pod wieloma względami z ogółu firm działających w Polsce. Wśród specyficznych cech spółek z udziałem zagranicznym wskazać można zwłaszcza takie elementy, jak:

- wysoka efektywność gospodarowania zasobami siły roboczej, co przekłada się na znacznie wyższą od przeciętnej dla całej gospodarki wydajności pracy,
- wyższa w porównaniu do spółek operujących wyłącznie kapitałem polskim skłonność do eksportu,
- aktywna działalność inwestycyjna, wykraczająca pod względem dynamiki ponad inwestycje realizowane przez przedsiębiorstwa nie związane z kapitałem obcym,
- skoncentrowanie działalności na sferze produkcji, zwłaszcza artykułów spożywczych i sprzętu transportowego².

¹ J.H. Dunning: *The Eclectic paradigm of international production: a restatement and some possible extension*, Journal of International Business Studies, London 1998; J.H. Dunning: *International production and multimodal expertise*, London 1991, s. 42; *Współczesna gospodarka światowa*, red. B. Kisiel-Łowczyk, Wydawnictwo UG, Gdańsk 2009, s. 100–101; OECD, *Declaration on International Investment and Multinational Enterprises*, *International Legal Materiale*. June 21, 2006, No. 15; R. Caves, J.A. Frankel, R.W. Jones: *Handel i finanse międzynarodowe*, PWE, Warszawa 1998, s. 53 i n.

² *Kapitał zagraniczny w Polsce: warunki działania*, red. Z. Sadowski, PTE, Warszawa 2006, s. 35; W. Polak: *Wielkość i struktura bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Polsce*, [w:] *Budżetowanie działalności jednostek gospodarczych – teoria i praktyka*. Wyd. ART-TEKST, Kraków 2006, s. 341–342; A. Buckley: *Inwestycje zagraniczne: składniki, wartości, ocena*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002, s. 53.

Napływ kapitału zagranicznego do Polski stanowić musi przedmiot szczególnego zainteresowania odpowiednich agend rządowych i być podporządkowany założeniom długofalowej polityki gospodarczej. Polityka ta powinna uwzględniać cztery podstawowe cele:

- przyciąganie kapitału zagranicznego w formie bezpośrednich inwestycji zagranicznych,
- ochrona przed napływem kapitału spekulacyjnego,
- włączenie kapitału zagranicznego w ekspansję eksportową,
- popieranie rozwoju potencjału naukowego i innowacyjnego przemysłów krajowych i rozbudzanie zainteresowania kapitału obcego do uczestnictwa w tym procesie.

Praktyka wielu państw potwierdza, że niektóre gałęzie przemysłu – w tym zwłaszcza przemysł wysokiej techniki – otoczone muszą być znacznie większą protekcją ze strony państwa aniżeli inne dziedziny gospodarki narodowej, także w kontekście funkcjonowania w danym kraju kapitału zagranicznego.

Rola Delphi Automotive Systems Poland w polskiej gospodarce

Warunki podejmowania działalności gospodarczej w Polsce przez inwestorów zagranicznych są dostosowane do standardów międzynarodowych. Poza nielicznymi wyjątkami, kapitał zagraniczny może być angażowany we wszystkich sektorach gospodarki narodowej oraz we wszystkich dostępnych formach prawnych prowadzenia działalności gospodarczej. W praktyce inwestorzy zagraniczni napotykać na liczne problemy i bariery, które zniechęcają ich do podejmowania i prowadzenia działalności w Polsce³.

Niewątpliwie w sytuacji coraz silniejszej konkurencji w zakresie przyciągania inwestycji zagranicznych ze strony krajów Europy Środkowo-Wschodniej, wprowadzenie środków doraźnych nie stwarza szans na zbudowanie trwałej przewagi konkurencyjnej Polski. Obecnie niezbędne jest szybkie opracowanie i wdrożenie rozwiązań systemowych, które wpłyną na poprawę warunków inwestowania i prowadzenia działalności gospodarczej. Mimo wszystko Polska nadal pozostaje liderem w grupie krajów swojego regionu, jednak jej przewaga nad pozostałymi krajami systematycznie topnieje. Coraz większa część środków płynących od bezpośrednich inwestorów zagranicznych trafia do sektora produkcyjnego (w 2005 r. około 50%). Trochę niespodziewanie przemysł komponentów samochodowych stał się wizytówką polskiej gospodarki i lokomotywą eksportu.

W wyniku dużego spadku sprzedaży samochodów w Polsce w ostatnich latach poważne problemy zaczął przeżywać przemysł motoryzacyjny. Zbankrutowały fabryki samochodów dostawczych w Nysie i Lublinie. Po krachu koreańskiego Daewoo wydaje się, że udało się uratować zakłady Fiata na Żeraniu. Dodatkowo Polska przegrała z Czechami

³ W. Polak: *Ryzyko inwestycyjne. przyczyny niepowodzeń w realizacji inwestycji zagranicznych*, [w:] *Strategie zarządzania ryzykiem w przedsiębiorstwie – problemy na progu XXI wieku*. TNOiK, Bydgoszcz 2001, s. 61–62; K. Starzyk: *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne a transfer technologii*, [w:] *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce*, red. Z. Olesiński, PWE, Warszawa 1998.

walkę o lokalizację prestiżowej inwestycji Toyoty i koncernu PSA. Także Renault nie zdecydował się zainwestować w Polsce.

Kryzys nie objął jednak całej branży. Szczęśliwie omija producentów podzespołów i elementów, z których montuje się auta. Ci mają się dobrze, niespodziewanie stając się wizytówką całej gospodarki i lokomotywą eksportu. Fakt ten wynika m.in. z tego, że cała uwaga mediów skupia się na produkcji samochodów, a tymczasem właśnie wytwarzanie komponentów wiąże się z dużymi inwestycjami, największym zatrudnieniem i najnowocześniejszymi technologiami.

Według danych GUS (GUS 2009/2010) wpływy ze sprzedaży za granicę części i akcesoriów do pojazdów samochodowych wyniosły w 2009 roku nieco ponad 1 mld USD i były o prawie 40% wyższe niż rok wcześniej. Z kolei w pierwszym półroczu 2010 roku wartość tego eksportu przekroczyła 620 mln USD, co oznacza 25% wzrost w porównaniu z tym samym okresem 2009 roku.

Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy jest specyfika przemysłu motoryzacyjnego. Koncerny samochodowe zajmują się projektowaniem i ostatecznym montażem pojazdów, przeważnie również silników i skrzyń biegów, ale całą resztę pozostawiają innym, wyspecjalizowanym firmom. Ogromna skala produkcji tysięcy elementów, z których składa się samochód, skłania do lokalizowania jej tam, gdzie koszty wytwarzania są możliwie najniższe. Liczy się tania siła robocza, ale również bliskość rynków zbytu, istnienie odpowiedniej infrastruktury i ogólna kultura techniczna, bez której trudno utrzymać jakość. Polska jest krajem, który spełnia te warunki. Zdecydowana większość spośród 100 przedsiębiorstw reprezentujących przemysł motoryzacyjny została już sprywatyzowana, najczęściej z udziałem obcego kapitału. Wartość zagranicznych inwestycji w tej gałęzi polskiej gospodarki szacuje się na około 5,5–5 mld USD. Tu właśnie trafił co dziesiąty dolar ulokowany w naszym kraju. Przewodzą oczywiście: Fiat, Daewoo i general Motors. Wśród producentów komponentów liderem jest Delphi Automotive Systems.

Delphi Corporation jest międzynarodową firmą działającą w 41 krajach. Główna siedziba znajduje się w Troy (USA), a siedziby regionalne w Paryżu, Tokio i Sao Paulo. Działa w 41 krajach. Posiada 167 fabryk na świecie, których jest właścicielem w 100% oraz 42 spółki joint ventures. W jej strukturach działają 53 centra obsługi klienta i biura sprzedaży oraz 32 centra techniczne. Zatrudnionych jest 188 tys. pracowników. W 2008 roku wartość sprzedaży przekroczyła 26 mld USD, a w 2010 roku wyniosła około 28,1 mld USD (UNDP 2008, 2010). Delphi Corporation podzielona jest na następujące dywizje:

- Energy i Chassis Systems – m.in.: układy systemu zasilania silnika, układy zapłonowe, układy zasilania paliwem i pochłaniacze paliwa, układy rozrzędu, czujniki i elektrozwory, inteligentne zawieszania, kompletne układy hamulcowe, podzespoły hamulcowe, amortyzatory i moduły zawieszania,
- Delco Electronics System – czujniki i moduły dystrybucji energii elektrycznej, elektronika podwozia i nadwozia, sterowniki układu napędowego, systemu audio i komunikacji, systemy ostrzegania i komunikacji kierowcy,

- Harrison Herman Systems – systemy kontroli klimatyzacji (skraplacze, sprężarki, zasobniki z odwadniaczem, system zarządzania ciepłego), systemy chłodzenia silnika (nagrzewnice, chłodnice, moduły chłodzenia silnika),
- Packard Electrics Systems – wiązki zapłonu, światłowodowe układy transmisji danych, centra zasilania elektrycznego, czujniki, elektryczne/elektroniczne układy łączy, wyłączniki niskonapięciowe,
- Safety & Interior Systems – deski rozdzielcze, poduszki powietrzne, kierownice, moduły drzwiowe, kokpit, podzespoły,
- Saginaw Steering Systems – systemy kontroli pojazdu (kolumny sterownicze, półosie, pompy i przewody ciśnieniowe układu kierowania napędu, przeguby kierownicze), układy przenoszenia (półosie, przeguby homokinetyczne),
- rynek części zamiennych – układy klimatyzacji, systemy bezpieczeństwa, akumulatory, amortyzatory, filtry, oleje, podzespoły po generalnym remoncie.

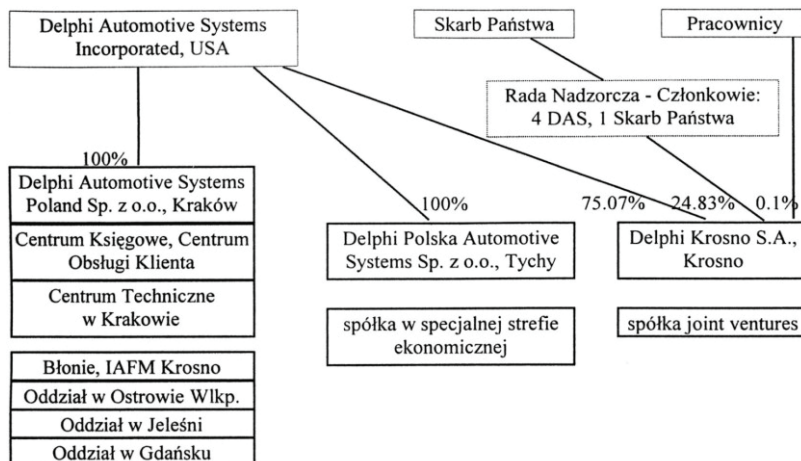
Do klientów Delphi w świecie należą m.in.: General Motors, Renault, Daimler-Chrysler, Toyota, Peugeot, Citroen, Mitsubishi, BMW, Porsche, Ford, Bosch, GE, Suzuki, Isuzu, Hyundai, Fiat, Volkswagen, Harley-Davidson, IBM, Saab, Volvo i wiele innych renomowanych firm z branży motoryzacyjnej i nie tylko. W Europie Wschodniej Delphi posiada 16 fabryk, w tym 6 w Polsce.

W Polsce firma Delphi jest obecna od 1994 roku, kiedy to spółka nabyła swój pierwszy zakład produkcyjny zatrudniający 250 osób. Obecnie Delphi zatrudnia w Polsce ponad 5000 osób, zainwestowała ponad 255 mln USD i posiada 6 zakładów produkcyjnych. W 1997 roku Amerykanie kupili pakiet blisko 75% akcji Fabryki Amortyzatorów SA w Krośnie. Delphi Krosno S.A. zatrudnia ponad 1150 pracowników. Produkuje amortyzatory montowane w Fiatach, Oplach, Suzuki, Renault, Citroenach i innych. W Jelesni, w powiecie żywieckim, działa zatrudniająca ponad 2400 osób fabryka wiązek elektrycznych Delphi. W produkowane tam okablowanie wyposażone są m.in. Volvo S50, S80, V70 oraz Mercedesy klasy A, E i M. Zakład wymienników ciepła i chłodziw w Ostrowie Wielkopolskim dostarcza elementy klimatyzacji montowane w luksusowych limuzynach Renault – VelSatis, a także Ferrari i Lamborghini Murcielago. Odbiorcami modułów silnikowych i akumulatorów-dehydratorów są m.in. Opel, VW, Renault, Fiat i Daewoo. Z kolei pochłaniacze par oraz zawory EGR, MVRV i MRA z fabryki w Błoniu montowane są w Fordach, Roverach, Saabach, Volvo, Rols-Royce'ach, Oplach, Peugeotach i innych.

Delphi Sagina w Tychach to wybudowana od podstaw w katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej fabryka przekładni kierowniczych ze wspomaganie hydraulicznym, komponentów półosi, elementów przegubów. Zatrudnia około 300 osób, jej klientami są Saab, Toyota, Daewoo, Opel i Fiat.

Najnowszą inwestycją Delphi jest wybudowana w 1997 roku fabryka przełączników (dla samochodów Forda, GM, PSA, Renault) w Gdańsku, zakupiona w ramach globalnej transakcji od firmy Eaton w 2001 roku. Zatrudnienie wynosi 700 osób, a lista odbiorców powiększyła się o Volvo, BMW, Alfa Romeo, Jaguara, Saaba. Zakład w Gdańsku posiada,

podobnie jak pozostałe zakłady, certyfikaty ISO 14001 oraz ISO/TS 16949. Polskie zakłady legitymują się także certyfikatami QS 9000, ISO 9001, VDA 6.1, GOS i PN-N 18001.



Rysunek 1. Struktura prawna Delphi w Polsce

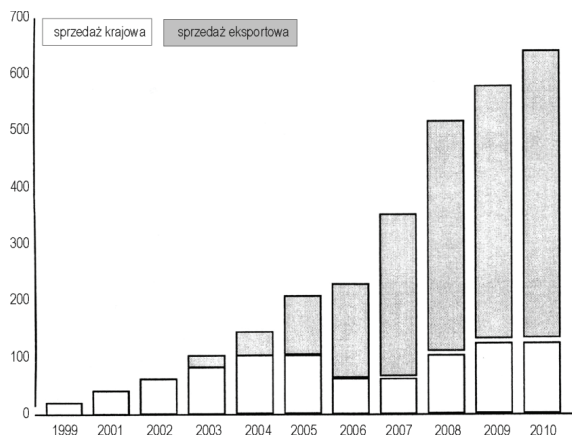
Źródło: opracowanie własne na podstawie Delphi Automotive Systems Poland Sp. z o.o., Kraków 2010.

Przychody spółki Delphi za IV kwartał 2010 roku wyniosły 7,26 mld USD i były o 4,1% wyższe niż w IV kwartale 2009 roku, uwzględniając przychody zrealizowane w wyniku nabycia przez Delphi spółki Grundig Car Intermedia System GmbH w listopadzie 2009 roku. W całym 2010 roku przychody spółki wyniosły 28,1 mld. Także w Polsce Delphi odnotowuje znaczący wzrost sprzedaży. Rysunek 2 przedstawia wielkość i strukturę sprzedaży Delphi w latach 1999–2010.

Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w przemyśle motoryzacyjnym były w rachunku narastającym najwyższe spośród wszystkich działów przemysłu i do końca 2009 roku firmy zagraniczne zainwestowały w sektor motoryzacyjny 7629 mln USD oraz planują dalsze 954 mln USD. Do największych inwestorów należał Fiat z 1714,4 mln USD oraz Daewoo z 1552,3 mln USD. Ponadto General Motors Corporation z 800 mln USD oraz Volkswagen z 390 mln USD, Alstom z 316,8 mln USD, Delphi Automotive Systems z 255 mln USD i Isuzu Motors Limited z 192,7 mln USD. Obecnie koncerny samochodowe lokalizowane w Polsce produkcję przeznaczają głównie na rynki zagraniczne, a nie jak w latach dziewięćdziesiątych na rynek wewnętrzny, co jest korzystniejsze dla polskiej gospodarki ze względu na zmniejszanie ujemnego salda w handlu zagranicznym.

Do końca 2010 roku do Polski napłynęło w formie bezpośrednich inwestycji zagranicznych 121 864 mln USD. Żaden inny kraj Europy Środkowo-Wschodniej nie może pochwalić się takim wynikiem. W 2010 roku wartość BIZ przyjętych przez Polskę wynosiła

24% całości inwestycji ulokowanych w naszym regionie. Konkurować z nami mogą jedynie Czesi, którzy osiągnęli wynik w granicach 21%. Do gospodarki węgierskiej napłynęło już niewiele ponad połowę tego, co do Polski, około 13%. Niemniej jednak wciąż bardzo dużo brakuje Polsce do europejskich potęg w przyciąganiu BIZ, jakimi są Niemcy i Wielka Brytania. Przykładowo w 2000 roku kraje te osiągnęły odpowiednio 176 i 130 mln USD, wobec 10,5 mld, jakie napłynęły do Polski.



Rysunek 2. Sprzedaż jednostek Delphi w Polsce (w mln USD)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Delphi Automotive Systems Poland Sp. z o.o., Kraków 2011.

Firma Delphi należy do segmentu, który jest w Polsce najbardziej atrakcyjny dla zagranicznych inwestorów. Kwota zainwestowanych kapitałów obcych w produkcję sprzętu transportowego na koniec 2010 roku była największa spośród wszystkich działów gospodarki i wynosiła 7627 mln USD. Firma Delphi inwestując od 1997 roku w Polsce, walczy przyczyniła się do rozwoju tej gałęzi przemysłu, a zwłaszcza sektora akcesoriów i części samochodowych, którego jest niekwestionowanym liderem.

Wśród korzyści, jakie mogą ze sobą przynieść bezpośrednie inwestycje zagraniczne, wymienia się także wzrost zatrudnienia spowodowany m.in. otwieraniem nowych firm. Jednym ze sposobów zmniejszenia bezrobocia za pomocą BIZ jest tworzenie Specjalnych Stref Ekonomicznych na terenach szczególnie narażonych na to zjawisko.

Począwszy od 1994 roku do połowy 2010 roku w Specjalnych Strefach Ekonomicznych zainwestowano 13 410,8 mln USD, a zatrudnienie znalazło 4829 osób. Firma Delphi jest obecna tylko w jednej SSE – jest to Delphi Sagin w Tychach, wybudowana od podstaw w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej – fabryka przekładni kierowniczych ze wspomaganiami hydraulicznymi, komponentów półosi, elementów przegubów, zatrudniająca około 300 osób. Pozostałe 5 zakładów produkcyjnych Delphi Polska nie znajduje się na

terenie żadnej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, co nie przeszkadza, by stały się one dostawcami nowych miejsc pracy.

W opracowaniach na temat inwestycji bezpośrednich⁴ za jeden z niekorzystnych skutków napływu kapitału uznawany jest niedostateczny transfer nowoczesnych technologii, czy wręcz niszczenie rodzimych ośrodków badawczo-rozwojowych, jednak w odróżnieniu od przyjętych w teorii schematów, w przypadku Delphi sytuacja wygląda zupełnie inaczej. W Krakowie utworzone zostało centrum Techniczne – jeden z 32 ośrodków naukowo-badawczych Delphi na świecie. W ośrodku tym pracuje około 280 osób, a jego uruchomienie w 2000 r. stanowiło dowód zaufania do umiejętności polskich inżynierów. Centrum Techniczne w Krajoście stało się globalnym ośrodkiem w pracach w dziedzinie amortyzatorów i kolumn modułowych. Zadaniem TCK jest inżynieria produktów i procesów technologicznych, przygotowywanie prototypów i modeli oraz testowanie laboratoryjne i użytkowe w zakresie układów zawieszenia. Tak więc w tym przypadku zupełnie bezpodstawne są zarzuty o niszczeniu krajowej wynalazczości, ale nie tylko w tym. O roli, jaką w tym względzie odgrywają BIZ w takich krajach, jak Polska, dobitnie świadczy fakt, że największy wzrost udziału wyrobów nowych i zmodernizowanych nastąpił od drugiej połowy lat dziewięćdziesiątych, w dziedzinach, w których dominują spółki z kapitałem zagranicznym. Ważne jest przy tym, że nowe rozwiązania technologiczne i organizacyjne stopniowo przenikają do pozostałych sektorów polskiej gospodarki. Wyrazem tego jest m.in. uzyskiwanie przez coraz więcej firm krajowych międzynarodowych certyfikatów jakości ISO-9000.

Dodatkową korzyścią może też być rozwój działalności eksportowej danego państwa w sytuacji, gdy podjęcie działalności produkcyjnej przez inwestora zagranicznego ma charakter proeksportowy, lub jeśli w wyniku napływu obcego kapitału następuje pobudzenie własnego przemysłu i zwiększenie możliwości eksportowych danego kraju. Jest to możliwe, gdy inwestycje bezpośrednie pochodzą z krajów o wyższym poziomie rozwoju i prócz kapitału niosą ze sobą także technologię. W konsekwencji mogą one stać się stymulatorem procesu rozwojowego w danej gospodarce i przyczynić się do podniesienia jej konkurencyjności na rynkach światowych.

Części samochodowe wyprodukowane przez firmę Delphi są przeznaczone niemal w całości na eksport, a odsetek eksportowanych za granicę części zwiększa się z roku na rok. Przykładowo w 2007 roku wynosił on 167 mln USD i stanowił 70% produkowanych części, a w 2008 roku 320 mln USD i 76,5% produkcji. W 2009 roku wartość eksportu wzrosła o ponad 75% i wyniosła 530 mln USD, co stanowiło 82% wartości sprzedaży osiągniętej przez Delphi Automotive Systems Polska.

Eksport części samochodowych w polskiej gospodarce jest jednym z najbardziej dynamicznie wzrastających wskaźników na przestrzeni ostatnich lat. Dynamiczny rozwój tej sekcji przemysłu oraz wielomilionowe inwestycje inwestorów zza granicy spowodowały

⁴ J.H. Dunning: *The Eclectic paradigm of international production: a restatement and some possible extension*, „Journal of International Business Studies”, London 1998.

równie duży wzrost eksportu. Części produkowane w polskich zakładach są przeznaczone dla największych światowych koncernów samochodowych, w przeważającej większości zlokalizowanych za granicą. Wzrostową tendencję eksportu części samochodowych w Polsce obrazuje tabela 1.

Tabela 1

Wielkość eksportu części i akcesoriów samochodowych w Polsce w latach 2007–2010

Kod PCN	Nazwa sekcji	Eksport (mln USD)			
		2007	2008	2009	2010
8708	Części i akcesoria do pojazdów samochodowych	749,5	1032,7	1400,5	2156,9

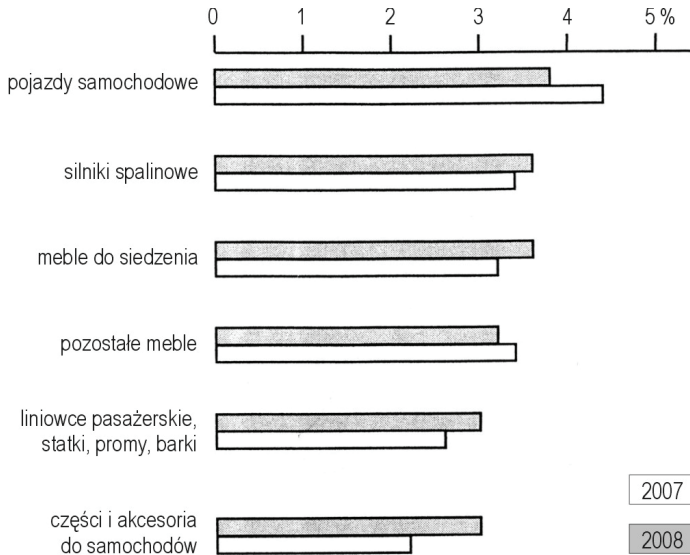
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Gospodarki, Warszawa 2008, 2011.

Jak wynika z przytoczonych danych, dynamika wzrostu eksportu w latach 2008 i 2009 oscylowała wokół 35%, natomiast rok 2010 przyniósł wzrost aż o 54% w stosunku do roku poprzedniego. Tak więc dynamika eksportu omawianego sektora części i akcesoriów do pojazdów samochodowych jest o 23,4 punkty procentowe większa niż dynamika wzrostu całego eksportu Polski (30,6%), a 2156,9 mln USD oznacza 4% udział w eksporcie Polski ogółem.

Warto zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt, a mianowicie ścisły związek branży motoryzacyjnej z eksportem. Otóż, rozpatrując strukturę towarową eksportu możemy zauważyć, że w pierwszej szóstce najważniejszych towarów pod względem wielkości eksportu znajdują się dwa działy gospodarki związane z przemysłem samochodowym. Są to pojazdy samochodowe i inne pojazdy mechaniczne przeznaczone do przewozu osób oraz analizowane w niniejszym artykule części i akcesoria do pojazdów samochodowych.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że istnieje wiele potencjalnych korzyści związanych z przepływami bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Nie można jednak pominąć możliwych negatywnych skutków związanych z napływem kapitału zagranicznego. Wśród głównych zarzutów wobec zagranicznych inwestorów wymienia się możliwość uzależnienia gospodarki krajowej od obcego kapitału (przejmowanie kontroli nad poszczególnymi, strategicznymi branżami, zwiększenie konkurencyjności wobec przedsiębiorstw krajowych i groźba ich wyeliminowania z rynku), a także strata państw przyjmujących, związana z działalnością operacyjną przedsiębiorstw (np. transfery zysków za granicę lub ich zaniżanie w celu unikania opodatkowania). Dodatkowym argumentem przeciwników przyjmowania obcego kapitału jest także silna koncentracja inwestycji pod względem branżowym i geograficznym, zarówno w skali regionów, jak i państw (lokowanie działalności w wielkich aglomeracjach i ośrodkach przemysłowych, także branżach najlepiej rozwiniętych i gwarantujących szybki zysk). Sytuacja ta przyczynia się bowiem do utrwalenia podziałów

i pogłębiania dysproporcji, a ponadto pozbawia możliwości rozwoju obszary najbardziej potrzebujące dopływu kapitału.



Rysunek 3. Sześć najważniejszych towarów według udziału w eksporcie ogółem w 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Gospodarki, Warszawa 2008, 2011.

Odnosząc te zarzuty do analizowanej firmy Delphi zauważyć trzeba, że są one właściwie bezpodstawne. Branża części samochodowych nie można pod żadnym względem uznać za strategiczną dla kraju pod względem bezpieczeństwa itp. Zwiększenie konkurencyjności wobec krajowych firm też nie za bardzo ma tu miejsce, ponieważ większość działających w tej branży zakładów to filie zagranicznych producentów. Dzięki działaniom Delphi i jej wymaganiom jakościowym przy jednoczesnej pomocy co do ich spełnienia, wielu krajowych poddostawców uzyskało certyfikaty ISO, osiągając bardzo dobre wyniki finansowe i stając się kluczowymi kooperantami. Nie ma też miejsca koncentracja kapitału pod względem branżowym i geograficznym. Rynek naszego regionu dopiero się rozwija, a branża motoryzacyjna w Polsce, a zwłaszcza rynek części samochodowych, to stosunkowo nowy i dopiero rozwijający się segment, głównie za sprawą inwestycji zagranicznych.

Najlepszą rekomendacją potwierdzającą znaczenie firmy Delphi dla polskiej gospodarki niech będzie fakt, iż Delphi Automotive Systems Poland zdobyła „Nagrodę Gospodarczą Prezydenta RP w kategorii Inwestycja Zagraniczna” za 2002 roku. Nagroda ta jest wyróżnieniem dla przedsiębiorstw, eksporterów i inwestorów zagranicznych, gospodarstw

rolnych i wynalazców, którzy wnoszą wkład w unowocześnienie i rozwój gospodarki, budując jej pozytywny obraz na rynkach zagranicznych.

Literatura

- Buckley A.: *Inwestycje zagraniczne: składniki, wartości, ocena*, PWN, Warszawa 2002.
- Caves R., Frankel J.A., Jones R.W.: *Handel i finanse międzynarodowe*, PWE, Warszawa 1998.
- Dunning J.H.: *International production and multinational expertise*, London 1991.
- Dunning J.H.: *The Eclectic paradigm of international production: a restatement and some possible extension*, „Journal of International Business Studies”, London 1998.
- Kapitał zagraniczny w Polsce: warunki działania*, red. Z. Sadowski, PTE, Warszawa 2006.
- Polak W.: *Ryzyko inwestycyjne. Przyczyny niepowodzeń w realizacji inwestycji zagranicznych*, [w:] *Strategie zarządzania ryzykiem w przedsiębiorstwie – problemy na progu XXI wieku*. TNOiK, Bydgoszcz 2001.
- Polak W.: *Wielkość i struktura bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Polsce*, [w:] *Budżetowanie działalności jednostek gospodarczych – teoria i praktyka*, Wyd. ART-TEKST, Kraków 2006.
- Starzyk K.: *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne a transfer technologii* [w:] *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce*, red. Olesiński Z., PWE, Warszawa 1998.
- Rocznik Statystyczny GUS, Warszawa 2010–2011.
- UNDP, World Investment Report 2008.
- UNDP, World Investment Report 2010.
- World Bank, Global Development Finance 2010.
- Współczesna gospodarka światowa*, red. B. Kisiel-Łowczyk, Wydawnictwo UG, Gdańsk 2009.

dr Waldemar Polak
dr hab. prof. UG Ewa Polak
Uniwersytet Gdański
Wydział Ekonomii

Streszczenie

Niniejsze opracowanie analizuje rolę bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) w polskiej gospodarce na przykładzie DELPHI AUTOMOTIVE SYSTEMS.

Od początku lat dziewięćdziesiątych Polska – w następstwie liberalizacji i otwarcia rynku wewnętrznego – znalazła się w kręgu zainteresowań inwestorów zagranicznych. W konsekwencji kapitał zagraniczny zaczął napływać do Polski szerszym strumieniem, co jest zwłaszcza widoczne po 1995 roku. Inwestycje zagraniczne w coraz większym stopniu rzutują na perspektywy rozwojowe przedsiębiorstw polskiej gospodarki i stanowią ważną przesłankę jej międzynarodowej konkurencyjności. Jest to także ważne z punktu widzenia członkostwa Polski w Unii Europejskiej, w której swoboda przepływu kapitału należy do głównych kanałów funkcjonowania wspólnego rynku.

IMPACT OF FOREIGN INVESTMENT ON THE EFFICIENCY OF BUSINESSES

Summary

The presented study analyses the role of direct foreign investment in Polish economy focusing of the example of Delphi Automatic Systems.

Foreign investors became interested in Poland as a result of the deregulation and opening of the Polish domestic market at the beginning of the 90s. Consequently, foreign capital started flowing more vigorously, which was quite noticeable after 1995. The growing role of foreign investments in the development of Polish enterprises is reflected in their competitiveness on the international market. These investments are also important for Polish membership in the EU, whose market functioning is dependant on a free flow of capital.

