

Funkcje kontrolne wielkich miast Polski w świetle bezpośrednich inwestycji zagranicznych w transporcie

*Control functions within Poland's large cities as seen
in the light of foreign direct investment in the transport sector*

ZBIGNIEW TAYLOR, ARIEL CIECHAŃSKI

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN,
00-818 Warszawa, ul. Twarda 51/55;
z.taylor@twarda.pan.pl ariel@twarda.pan.pl

Zarys treści. Autorzy podejmują próbę określenia hierarchii największych miast w Polsce na podstawie pozyskanych przez nie bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) w transporcie. Skupiają się na lokalizacji zarządów firm, które pełnią rozmaite funkcje kontrolne (zarządcze, decyzyjne), ale równocześnie miastotwórcze. Uwzględniając kryterium bezwzględnej wielkości zainwestowanego kapitału, liczby zatrudnionych i liczby kontrolowanych inwestycji za każdym razem na pierwszym miejscu znajduje się Warszawa i jej obszar metropolitalny. Drugie miejsce w hierarchii wartości inwestycji ogółem, ale pierwsze inwestycji typu *greenfield* zajmuje Gdańsk (jego obszar metropolitalny – drugie miejsce w nowych inwestycjach). Trzecie miejsca przypadają obszarom metropolitalnym: górnośląskiemu (według wartości nakładów kapitałowych) i poznańskiemu (według liczby zatrudnionych). Hierarchia pozostałych regionów miejskich (czwartego i dalszych), jak i samych miast (trzeciego i dalszych) jest różna w zależności od przyjętych mierników, w każdym razie jednak nie jest tożsama z hierarchią wyznaczoną przez liczbę mieszkańców.

Słowa kluczowe: transport, bezpośrednie inwestycje zagraniczne, geografia przedsiębiorstw, funkcje kontrolne, siedziby zarządów, wielkie miasta, Polska.

Wprowadzenie

Miasta krajów Europy Środkowo-Wschodniej, w tym duże miasta polskie, od ponad 20 lat poddawane są wszechstronnej transformacji ustrojowej (Kovács, 1999). Transformacja systemowa przybiera rozmaite oblicza, a jeden z jej aspektów jest przedmiotem niniejszego artykułu¹. Celem opracowania jest mianowi-

¹ Transformacja systemowa, oprócz przemian struktury gospodarczej, obejmuje również przemiany ustrojowe, związane z przejściem od gospodarki centralnie sterowanej do gospodarki rynkowej.

cie próba uzyskania odpowiedzi na kilka pytań poznawczych, a w szczególności: (1) jaka jest atrakcyjność wielkich miast Polski i ich obszarów metropolitalnych dla zagranicznego kapitału transportowego?, (2) jaka jest hierarchia wielkich miast i ich obszarów metropolitalnych z punktu widzenia rozmieszczenia zarządów zagranicznych firm transportowych, czyli ich funkcji kontrolnych?, (3) jakim rodzajem działalności transportowej zajmują się przedsiębiorstwa, których zarządy mieszczą się w wielkich miastach i ich obszarach metropolitalnych?, (4) jaka jest lokalizacja szczegółowa zarządów firm w wielkich miastach i dlaczego?

W niniejszym artykule traktujemy zagraniczne przedsiębiorstwa w branży transport-spedycja-logistyka (TSL) jako aktywne podmioty funkcjonujące w polskiej przestrzeni. Analizie poddaje się całą branżę ze względu na trudności w rozdzieleniu poszczególnych, często zazębiających się form działalności transportowej i pokrewnej. Transport jest dziedziną, w której zagranicznych inwestycji było mniej niż w innych działach polskiej gospodarki. Ponadto, większy jest udział firm zaangażowanych w działalność przewozową niż infrastrukturalną, która zazwyczaj wymaga większych nakładów kapitałowych, a zyski osiągnąć są w dłuższym okresie. Na mniejszą liczbę inwestycji transportowych złożyło się kilka przyczyn: stosunkowo późne zainteresowanie kapitału obcego tym działem gospodarki, początkowy (szczególnie w latach 1990.) brak warunków prawnych sprzyjających inwestowaniu (prywatyzacji i restrukturyzacji), a także – częściowo – protekcyjnistyczna polityka państwa, przejawiająca się w dążeniu do zachowania możliwie długich okresów przejściowych, chroniących krajowy rynek transportowy w traktacie akcesyjnym między Polską i UE. W rezultacie, BIZ w transporcie było mniej niż na przykład w handlu, przetwórstwie przemysłowym, budownictwie, czy obsłudze rynku nieruchomości (*Działalność...*, 2010).

Przedmiotem analizy jest 10 największych miast Polski, liczących ponad 300 tys. mieszkańców każde – Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Szczecin, Bydgoszcz, Lublin i Katowice – oraz ich obszary metropolitalne. Źródłem podstawowych informacji na temat bezpośrednich inwestycji zagranicznych w polskim transporcie są szersze badania na ten temat², w ramach których zebrano dane o liczbie przedsiębiorstw (ogółem 330 niezależnych i 47 zależnych), liczbie zatrudnionych i skumulowanej wartości bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ, *foreign direct investment*) w przedsiębiorstwach według stanu na koniec 2008 r. Inwestycje kapitału zagranicznego uznawane są za wskaźnik atrakcyjności i konkurencyjności miast i regionów, gdyż firmy obce dysponują znaczną swobodą w wyborze miejsca prowadzenia działalności (Domański inni, 2000; Zakrzewska-Półtorak, 2004; Tavares i Young, 2006).

Pokrewny termin „zmiana strukturalna” (*structural change, Strukturwandel*) jest stosowany do opisu przemian regionów tradycyjnego przemysłu w krajach o ugruntowanej gospodarce rynkowej.

² Projekt badawczy MNiSW nr N306 024 32/1134 (Taylor i Ciechański, 2013a).

Przez BIZ rozumie się inwestycje, które mają na celu uzyskanie przez zagraniczny podmiot gospodarczy trwałego dochodu wskutek efektywnego wpływu na decyzje miejscowego przedsiębiorstwa (Stępniański i Umiński, 1993; Luc, 2000; Stawicka, 2007). W artykule przyjmuje się „zmodyfikowaną definicję Narodowego Banku Polskiego, a mianowicie – BIZ są spółkami prawa handlowego, w których zagraniczni inwestorzy bezpośredni posiadają 10% lub więcej w kapitale podstawowym³, a jeśli udział ten jest mniejszy, wtedy całkowita wartość zainwestowanego kapitału zagranicznego powinna wynosić co najmniej 100 000 zł” (Taylor i Ciechański, 2013a, s. 22). Istnieje bogate piśmiennictwo na temat mechanizmów i czynników warunkujących występowanie BIZ (np. Hill i Munday, 1992, 1995; Luc, 2000; Pavlínek, 2004; Tavares i Young, 2006; Stawicka, 2007; Pelegrín i Bolancé, 2008; Hilber i Voicu, 2010; Halvorsen, 2012; Zhao i inni, 2012).

Istnieje również obszerna literatura, w tym ekonomicznogeograficzna i ekonomiczna, na temat funkcji kontrolnych (por. np. Śleszyński, 2002, 2007, 2008), której ze względu na ograniczone rozmiary artykułu nie będziemy omawiać. Jak trafnie zauważa P. Śleszyński (2002, s. 200), „Rozmieszczenie siedzib przedsiębiorstw nie mówi (...) o rzeczywistym rozmieszczeniu sił wytwórczych, a jedynie o rozmieszczeniu ośrodków decyzyjnych, czyli funkcji kontrolnej”. Lokalizacja głównej siedziby przedsiębiorstwa (ang. *headquarters*) wiąże się z pełnieniem przynajmniej kilku ról – gospodarczej, społecznej i politycznej, przy czym tę pierwszą uznaje się za najbardziej złożoną. P. Śleszyński (2002, s. 200) podaje, „że umiejscowienie centrali przedsiębiorstwa wiąże się przede wszystkim z rodzajem działalności: im bardziej zaawansowany dział gospodarki, tym lokalizacja głównej siedziby wiąże się z wyższymi stopniami hierarchii administracyjnej, przy na ogół jednoczesnej dużej liczbie oddziałów zamiejscowych”.

Artykuł ma następującą strukturę. Najpierw omawia się atrakcyjność poszczególnych ośrodków miejskich dla zagranicznych inwestorów w transporcie, mierzoną liczbą i wielkością kontrolowanych inwestycji, a także liczbą zatrudnionych. Posiadane informacje pozwalają również na określenie szczegółowej lokalizacji siedzib firm w wybranych miastach i na charakterystykę zmienności wewnątrzmięjskiej i międzymięjskiej inwestycji. Część inwestycji jest zlokalizowana nie w samych miastach, lecz w obszarach metropolitalnych wielkich miast, co jest przedmiotem dalszej części artykułu. Opracowanie uzupełnia określenie przestrzennego zasięgu oddziaływania central przedsiębiorstw transportowych. W podsumowaniu podaje się ważniejsze wnioski i uogólnienia na temat hierarchii wielkich miast, płynące z przeprowadzonej analizy.

³ Kapitał podstawowy – rzeczywisty wkład właściciela lub współwłaściciela, wniesiony na uruchomienie jednostki gospodarczej z chwilą jej założenia, ewentualnie później podwyższony.

Atrakcyjność wielkich miast dla zagranicznych inwestorów w branży TSL

Pod względem wskaźników atrakcyjności inwestycyjnej transport należy do średnio atrakcyjnych w naszej gospodarce (Weresa, 2008), natomiast miasta, zwłaszcza duże, odznaczają się występowaniem korzyści aglomeracji (Halvorsen, 2012). Na terenie 10 największych miast zrealizowano do roku 2008 łącznie zagraniczne inwestycje transportowe o łącznej wartości ponad 4,2 mld zł, co stanowi 65,6% ogółu takich inwestycji w Polsce (6425,90 mln zł). Dzieje się tak dlatego, że poziom rozwoju jest „jednym z podstawowych czynników decydujących o lokalizacji przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego na tych obszarach, a zainwestowany tam kapitał zagraniczny przyczynia się do ich dalszego relatywnie szybkiego rozwoju” (Zakrzewska-Półtorak, 2004, s. 242). Mniejszy, ale również bardzo znaczący, jest udział wspomnianych miast w liczbie siedzib niezależnych przedsiębiorstw (45,5%, czyli 150) i w zatrudnieniu (43,6%, czyli 21 891 osób) wszystkich zagranicznych inwestycji transportowych w 2008 r. (tab. 1). Umiejscowienie centrali firmy jest ważne, gdyż decyduje o wielu istotnych kwestiach zarządzania przedsiębiorstwem (Tonts i Taylor, 2010, 2013). Ponadto przesądza o zasilaniu budżetu gminy dochodami z tytułu udziału w podatku dochodowym od firm.

Analizowane ośrodki przyciągają kontrolowane inwestycje w stopniu nieproporcjonalnie większym od ich potencjału ludnościowego, o czym świadczą wysokie wartości ilorazów lokalizacji *LQ*, odniesione do ogólnej liczby ludności miast: 2,78 (liczba inwestycji), 3,99 (wartość inwestycji) i 2,65 (liczba zatrudnionych). W 10 miastach koncentrują się – z różną intensywnością – inwestycje wszystkich rodzajów działalności, a więc transportu kolejowego, samochodowego transportu pasażerskiego, samochodowego transportu towarowego, żeglugi morskiej i śródlądowej, transportu lotniczego i usług lotniskowych, przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania oraz działalności mieszanej i pozostałej. Podobnie jak w przypadku działalności przemysłowej (Domański i inni, 2000) i BIZ ogółem (Szymański, 2002; Domański, 2010), większość wielkomiejskich inwestycji transportowych zorientowana jest na rynek wewnętrzny Polski, a nie na eksport⁴.

Między poszczególnymi miastami istnieje oczywiście duże zróżnicowanie zagranicznych inwestycji transportowych. Zdecydowanie na czoło wybiła się Warszawa, na którą przypada 44,7% kapitału zainwestowanego w polskim transporcie (2,87 mld zł) i 35,4% miejsc pracy, a następnie Gdańsk

⁴ W Europie Środkowo-Wschodniej Polska nie jest wyjątkiem, podobnie motywowane są BIZ w innych krajach (Varblane, red., 2001). Trzeba jednak pamiętać, że wielkość polskiego rynku jest wskazywana na pierwszym miejscu w badaniach opinii inwestorów zagranicznych (*Opinie...*, 2005), co zapewne wiąże się z największym potencjałem ludnościowym w regionie.

Tabela 1. Zagraniczne inwestycje z branży TSL w największych miastach Polski
Foreign investment in the transport sector in the largest Polish cities

Miasto City	Liczba niezależnych przedsiębiorstw (2008)	Number of independent companies (2008)	Wartość kontrolowanych inwestycji zagranicznych w niezależne przedsię- biorstwa w mln zł (do 2008 r. łącznie) <i>(Value of foreign supervised investments in independent companies in M zloties (to 2008 inclusive))</i>	Liczba zatrudnionych w kontrolowa- nych niezależnych przedsiębiorstwach z kapitałem zagranicznym (2008) <i>(Number of employees in supervised independent companies with foreign capital (2008))</i>	Iloraz lokalizacji LQ liczby kontrolowa- nych inwestycji w niezależne przed- siębiorstwa względem ogólnej liczby inwestycji w miasto <i>(Location quotient for number of super- vised investments in independent com- panies in relation to total number of city inhabitants)</i>	Iloraz lokalizacji LQ wartości kontrolo- wanych inwestycji w niezależne przed- siębiorstwa względem ogólnej liczby inwestycji w miasto <i>(Location quotient for value of super- vised investments in independent com- panies in relation to total number of city inhabitants)</i>	Iloraz lokalizacji LQ liczby zatrudnio- nych w kontrolowanych niezależnych przedsiębiorstwach względem ogólnej liczby ludności miasta <i>(Location quotient for number of employees in supervised independent companies in relation to total number of city inhabitants)</i>
Warszawa	85	2 873,97	17 754	5,75	9,98	7,90	
Gdańsk	8	1 072,71	339	2,02	13,97	0,57	
Poznań	14	87,45	920	2,90	0,93	1,26	
Bydgoszcz	2	75,76	94	0,64	1,25	0,20	
Wrocław	3	50,11	608	0,55	0,47	0,73	
Szczecin	21	41,86	1 521	6,25	0,61	2,84	
Łódź	8	10,14	245	1,39	0,08	0,25	
Kraków	6	6,21	365	0,92	0,05	0,37	
Lublin	1	0,58	11	0,33	0,01	0,02	
Katowice	2	0,12	34	0,37	0,00	0,08	
Razem 10 miast	150	4 218,89	21 891	2,78	3,99	2,65	
Polska ogółem	330	6 425,90	50 156	1,00	1,00	1,00	

Opracowanie własne (dotyczy wszystkich tabel i rycin) / Author's own elaboration (refers to all tables and figures)

(1,07 mld zł), ale zaledwie 1,5% miejsc pracy. Kontrolowane inwestycje w Poznaniu, Bydgoszczy, Wrocławiu i Szczecinie sięgają kilkudziesięciu mln złotych, a w pozostałych czterech wielkich miastach są zdecydowanie mniejsze (tab. 1).

Pouczające jest porównanie wartości zaangażowanego kapitału z liczbą ludności poszczególnych miast. Z tego punktu widzenia miejscem największej koncentracji zagranicznych kontrolowanych inwestycji transportowych jest Gdańsk ($LQ = 13,97$), w którym zlokalizowano wyjątkowo kapitałochłonne inwestycje infrastrukturalne. Warszawa zajmuje drugie miejsce ($LQ = 9,98$), a z pozostałych ośmiu badanych miast tylko w Bydgoszczy iloraz lokalizacji jest większy od jedności ($LQ = 1,25$). W pozostałych siedmiu miastach nakłady kapitałowe w transporcie są zdecydowanie mniejsze niż ich potencjał ludnościowy. Co ciekawe, wartości LQ w przypadku niektórych mniejszych (np. Jaworzno) i średnich (Gdynia) miast są czasem wielokrotnie wyższe (Taylor i Ciechański, 2013a, s. 132).

Interesujące jest również odniesienie liczby zatrudnionych w kontrolowanych przedsiębiorstwach transportowych do liczby mieszkańców miast. Ponownie wśród analizowanych miast wybija się Warszawa ($LQ = 7,90$), a następne miejsca zajmują Szczecin ($LQ = 2,84$) i Poznań ($LQ = 1,26$). Pozostałe siedem miast ma ilorazy lokalizacji poniżej jedności, co wskazuje na niską koncentrację zatrudnienia w tych ośrodkach.

Większość inwestycji zagranicznych w wielkich miastach (np. w Warszawie, Bydgoszczy, Wrocławiu) polegała przede wszystkim na przejmowaniu istniejących przedsiębiorstw i zakładów transportowych. Na przykład, spośród większych inwestycji typu *brownfield* siedzibę centrali w Warszawie mają CTL Logistics, PLL LOT⁵, EuroLOT, Veolia⁶, Vos Logistics Polska i wiele innych firm – mimo liczących się nowych inwestycji (jak np. Militzer & Münch, Maersk, EuRoPol GAZ). W ujęciu wartościowym kontrolowane inwestycje typu *greenfield* przeważały natomiast w Gdańsku (przede wszystkim Deepwater Container Terminal, nieukończony EuroPort), Szczecinie (np. Odra Lloyd), czy w Krakowie, lecz łącznie w wielkich miastach poniesiono na nie mniejsze nakłady kapitałowe. Ta prawidłowość znajduje zresztą potwierdzenie w skali ogólnopolskiej.

⁵ Po częściowej, lecz nieudanej sprzedaży LOT-u SAirLines, w 2009 r. 93% akcji przewoźnika stało się ponownie własnością Skarbu Państwa i Towarzystwa Finansowego Silesia (należącego w połowie do państwa i do Agencji Rozwoju Przemysłu).

⁶ Główną siedzibę Veolia Transport Polska przeniesiono później z Warszawy do Torunia, w 2010 r. spółki skonsolidowano do postaci jednego przedsiębiorstwa pod nazwą Veolia Transport (Taylor i Ciechański, 2013b), które następnie zostało przejęte przez konkurenta (Grupę Arriva).

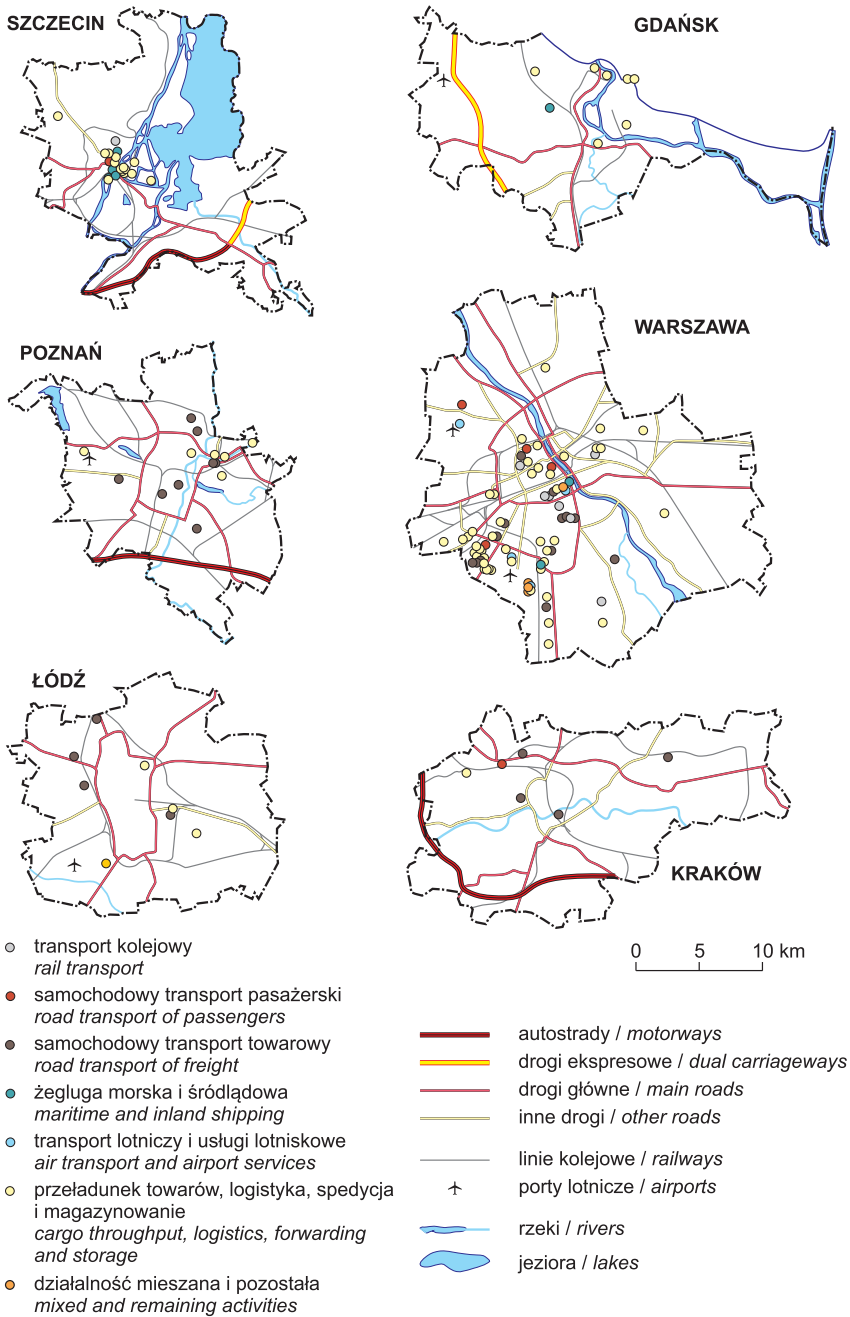
Wewnątrzmijskie i międzymijskie zróżnicowanie zagranicznych inwestycji transportowych

Badania rozmieszczenia central przedsiębiorstw w przestrzeni wewnątrzmijskiej mają długą tradycję. Prowadzili je, między innymi, Y. Kato i T. Yamazaki (1981), J.O. Wheeler (1988), A. Chiba (1992), J. Wu i I. Radbone (2005), M.Tonts i M.Taylor (2010), H. Huang i Y.D. Wei (2014) a w Polsce – P. Śleszyński (2002).

Jak wygląda zróżnicowanie zagranicznych inwestycji transportowych w największych miastach Polski? Niewątpliwie Warszawa jest najważniejszym i zdecydowanie dominującym ośrodkiem skupiającym funkcje kontrolne ponad połowy zagranicznych przedsiębiorstw transportowych wśród 10 badanych miast. Swoje główne siedziby ma tutaj 85 na ogólną liczbę 150 niezależnych przedsiębiorstw wszystkich rodzajów działalności (tab. 1).

Przedsiębiorstwa w Warszawie koncentrują się przede wszystkim w centrum miasta i na terenie przyległym do międzynarodowego portu lotniczego Okęcie (ryc. 1). Taką lokalizację wykazują zwłaszcza firmy zajmujące się przeładunkiem towarów, logistyką, spedycją i magazynowaniem (np. Militzer & Münch, Schenker, DHL Exel Supply Chain, Loxxess Transteam, CAT Polska, Expeditors Polska, Cemet, Gefco Polska, Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade Trans) oraz samochodowym transportem towarowym (VOS Logistics Polska, Transport Krajowy i Międzynarodowy Sovtransavto Polska, AGS Warsaw, Jumbo Polska, Transterra Polska i wiele innych). Przedsiębiorstwa transportu kolejowego (CTL Logistics, Rail Polska, Railog, Polzug Intermodal Polska i inne) mają swoje siedziby głównie w centrum Warszawy, a działalności mieszanej i pozostałej – w pobliżu lotniska Okęcie. W tej ostatniej działalności jedynym liczącym się wyjątkiem jest firma System Gazociągów Tranzytowych EuRoPol GAZ z siedzibą na Pradze Południe. Natomiast firmy samochodowego transportu pasażerskiego (takie jak Veolia Transport Polska, Orbis Transport, Veolia Eurolines Polska, Polka Service), transportu lotniczego i usług lotniskowych (PLL LOT, EuroLOT, Loyd's Aviation Group Polska, Direct Fly, Air Logistics) oraz żegluga morskiej i śródlądowej (Hanjin Shipping Poland, Evergreen Shipping Agency) charakteryzuje znaczna dyspersja w przestrzeni miasta.

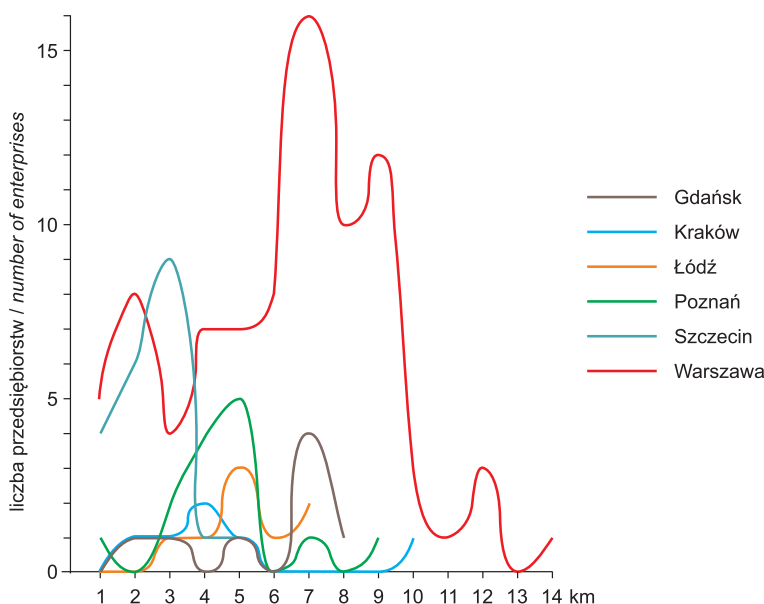
Najwięcej przedsiębiorstw zlokalizowanych jest w odległości około 7 km od punktu centralnego (skrzyżowanie Alej Jerozolimskich i ul. Marszałkowskiej) miasta (rejon Okęcia), następnie około 9 km (południowe rejony lewobrzeżnej Warszawy), a dopiero w dalszej kolejności w śródmieściu (ryc. 2). Wraz z oddalaniem się od centrum, liczba zagranicznych firm transportowych stopniowo maleje, ale promień ich występowania jest największy spośród badanych miast (sięga 14 km). Rozkład zatrudnienia w przedsiębiorstwach zagranicznych wykazuje inną prawidłowość: liczba pracujących rośnie wraz z oddalaniem się



Ryc. 1. Lokalizacja siedzib zarządów zagranicznych przedsiębiorstw transportowych w wybranych miastach Polski

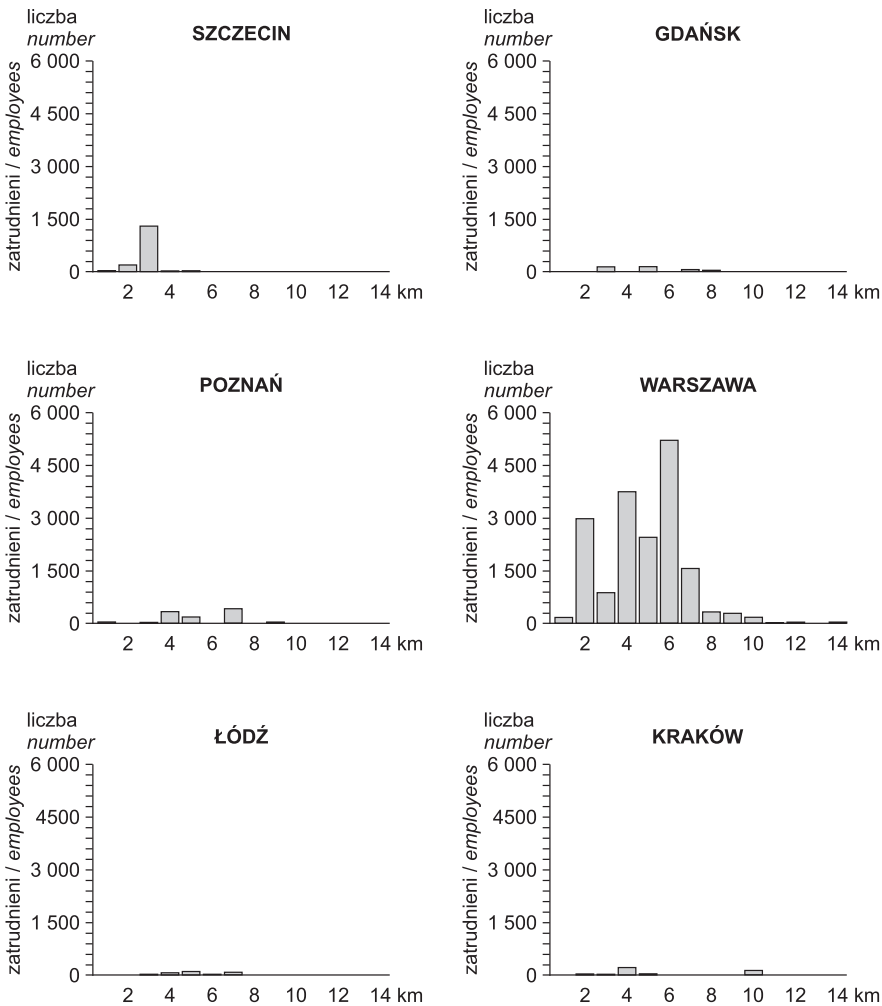
Locations of headquarters of foreign transport companies in selected Polish cities

od centrum do mniej więcej 6 km, po czym gwałtownie maleje (ryc. 3). Nakłady kapitałowe osiągają trzy maksima (w promieniu 2, 4 i 6 km, odpowiednio), przy czym im bliżej centrum miasta, tym są relatywnie większe. W odległości powyżej 8 km osiągają znikome wartości (ryc. 4).



Ryc. 2. Liczba siedzib zagranicznych przedsiębiorstw transportowych w 1-kilometrowych promieniach koncentrycznych od punktów centralnych wybranych miast
Locations of headquarters of foreign transport companies within different one-kilometre-wide concentric circles around the centres of selected cities

W Szczecinie swoje centrale ma 21 niezależnych przedsiębiorstw, których ogromna większość skupia się wokół portu i na przyległym obszarze centrum miasta (ryc. 1). Są to przedsiębiorstwa przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania (Przedsiębiorstwo Usług Portowych Elewator Ewa, Fast Terminals, Fast Baltic, Rentrans Cargo, AGT Przedsiębiorstwo Żeglugowe, Eurocargo Shipping, Ger-Pol Shipping & Forwarding, GAC (Poland), Mage-mar Polska, Best Logistics, A. Hartrodt (Polska) i kilka innych) oraz żeglugi morskiej i śródlądowej (Odra Lloyd, Wilhelmsen Ships Service, CST Comet Shipping and Trading, Scan Shipping Pol). W centrum miasta mieszczą się zaledwie dwie firmy – jedna zajmująca się międzynarodowym samochodowym transportem pasażerskim (Theo's Reisen), a druga – samochodowym transportem towarowym (duńska System Transport). Większość firm jest zlo-

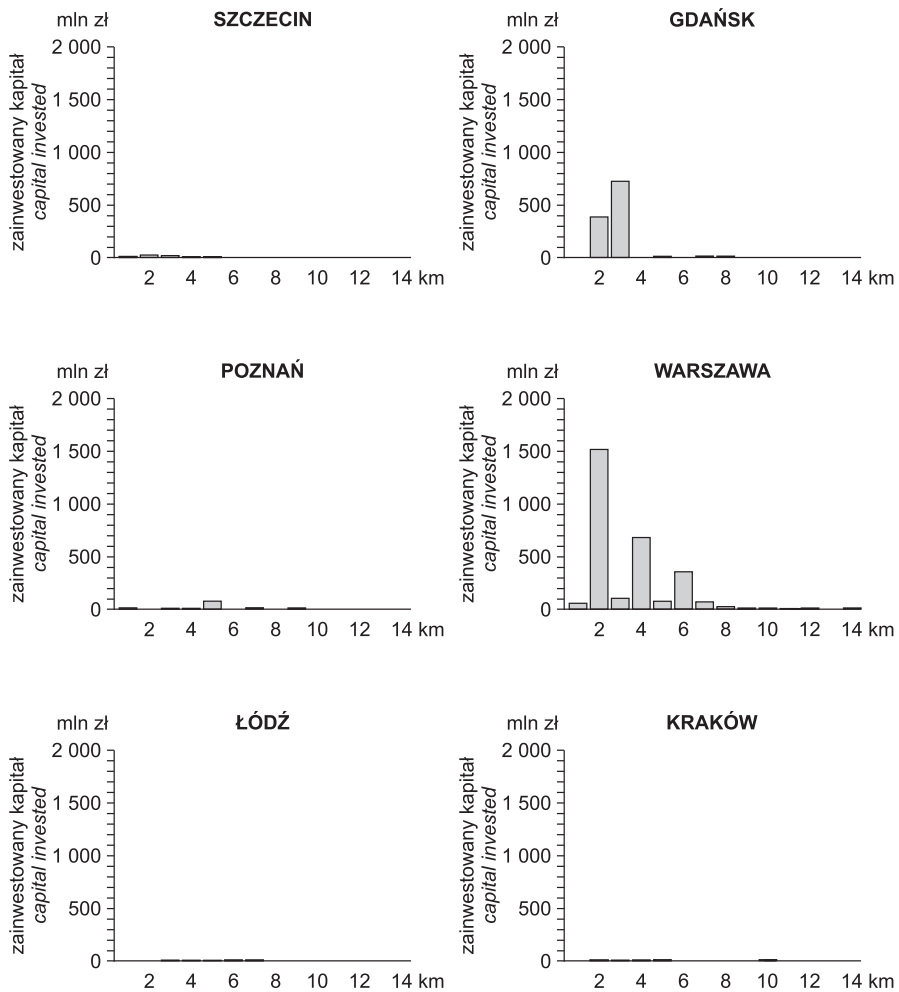


Ryc. 3. Liczba zatrudnionych w zagranicznych przedsiębiorstwach transportowych w promieniach koncentrycznych od punktów centralnych wybranych miast

Number of employees in foreign transport companies within different one-kilometre-wide concentric circles around the centres of selected cities

kalizowana w promieniu zaledwie 3 km od centrum miasta (ryc. 2), na które przypada również gros zatrudnionych (ryc. 3). Jednakże nakłady kapitałowe nie wykazują istotnych różnic co do wielkości między poszczególnymi okręgami koncentrycznymi – wszędzie są na minimalnym poziomie (ryc. 4).

W Poznaniu mieści się 14 głównych siedzib niezależnych firm dwóch rodzajów działalności. Przedsiębiorstwa samochodowego transportu towarowego (np. Van der Vlist Polska, Anton Röhr, Speedline, Porex Trading) cha-



Ryc. 4. Nakłady inwestycyjne w zagranicznych przedsiębiorstwach transportowych w promieniach koncentrycznych od punktów centralnych wybranych miast
Capital invested in foreign transport companies within one-kilometre-wide concentric circles around the centres of selected cities

rakteryzuje rozproszona lokalizacja, zaś przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania skupiają się – poza jednym wyjątkiem (Transco Polska) – w okolicy stacji kolejowej Poznań Wschód (Schrader Internationale Logistic, ITM Baza Poznańska, Albatros Poland, SIS & Schaefer Polska, PLI Logistik & Service i inne). Wszystkie zagraniczne przedsiębiorstwa transportowe zlokalizowane są w promieniu do 9 km od centrum miasta, przy czym większość z nich w odległości 5 km (ryc. 2). Co ciekawe, na lokalizację firm nie ma

wpływu przebieg autostrady A2. Zarówno zatrudnienie, jak i nakłady kapitałowe w Poznaniu rozkładają się dość równomiernie między poszczególnymi okręgami koncentrycznymi.

W dwóch miastach – Gdańsku i Łodzi – ma swoje główne siedziby po 8 niezależnych zagranicznych przedsiębiorstw transportowych. W Gdańsku są to przede wszystkim duże firmy trudniące się przeładunkiem towarów, logistyką, spedycją i magazynowaniem (Deepwater Container Terminal Gdańsk, EuroPort, Rudoport, Naftoport, Sostmeier Polska i inne mniejsze) oraz jedna niewielka zajmująca się morską żeglugą pasażerską i działalnością pozatransportową (duńska DFDS Tor Line). Oba rodzaje przedsiębiorstw zlokalizowane są głównie w pobliżu portu morskiego i na obszarze przyległym (ryc. 1). Generalnie firmy są dość rozproszone w przestrzeni miasta, a skupienie większej ich liczby obserwujemy w odległości około 7 km od centrum (ryc. 2). Zatrudnienie rozkłada się raczej równomiernie w poszczególnych okręgach koncentrycznych, natomiast większość nakładów kapitałowych jest mocno skoncentrowana w promieniu 2-3 km od centrum: są to wspomniane wyżej duże portowe inwestycje infrastrukturalne (ryc. 3, 4).

W Łodzi również ma swoje centrale 8 firm z kapitałem zagranicznym. W odróżnieniu od Gdańska, są to jednak raczej niewielkie przedsiębiorstwa samochodowego transportu towarowego (m.in. Scantrans, Foodtankers Polska, Interabra Venture), przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania (np. Clement, Logwin SGS Poland) oraz jedna działalności mieszanej i pozostałej. Lokalizacja firm jest dość charakterystyczna: wszystkie są rozproszone w strefach zewnętrznej i wewnętrznej miasta, ale poza centrum (ryc. 1)⁷. Firmy znajdują się w promieniu 7 km od punktu centralnego, przy czym największa ich liczba w odległości 5 km. Zarówno zatrudnienie, jak i nakłady kapitałowe rozkładają się równomiernie w przestrzeni miejskiej.

W Krakowie swoje główne siedziby ma zaledwie 6 zagranicznych przedsiębiorstw transportowych, w tym cztery samochodowego transportu towarowego (Samat Polska i trzy mniejsze), a po jednej – samochodowego transportu pasażerskiego (Intercars International France) oraz przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania. Cztery firmy znajdują się na północnych przedmieściach, a dwie – w pobliżu centrum (ryc. 1). Interesujące, że na lokalizację żadnej z firm nie ma wpływu przebieg autostrady A4. Przedsiębiorstwa są rozrzucone w promieniu do 10 km od punktu centralnego, nie wykazują charakterystycznych skupień, w przypadku ani liczby zatrudnionych, ani wielkości nakładów kapitałowych.

⁷ Inaczej jest w przypadku inwestycji przemysłowych, bardziej rozproszonych w Specjalnej Strefie Ekonomicznej, a także usługowych, skupionych głównie w centrum i w strefie wewnętrznej miasta (Marcinićzak i Jakóbczyk-Gryszkiewicz, 2006). Porównanie różnych typów inwestycji zagranicznych wskazuje na odmienne tendencje lokalizacyjne w tym samym mieście.

Pozostałe cztery duże miasta – Wrocław, Bydgoszcz, Katowice i Lublin – pozyskały od trzech do jednej inwestycji zagranicznych w transporcie. We Wrocławiu mamy centrale trzech firm samochodowego transportu towarowego (PRP i dwie mniejsze), zlokalizowane na przedmieściach i w otoczeniu centrum. Mała liczba głównych siedzib przedsiębiorstw transportowych niewątpliwie kontrastuje ze znaczeniem miasta jako ważnego węzła transportu lądowego i lotniczego nie tylko w Polsce, ale i w Europie. Jednocześnie trzeba pamiętać, że niektóre zagraniczne inwestycje transportowe we Wrocławiu są kontrolowane z zewnątrz, mają bowiem postać spółek zależnych (WRO-LOT Usługi Lotniskowe) lub oddziałów przedsiębiorstw (ZEC Trans – oddział Rail Polska), których centrale znajdują się gdzie indziej, na przykład w Warszawie.

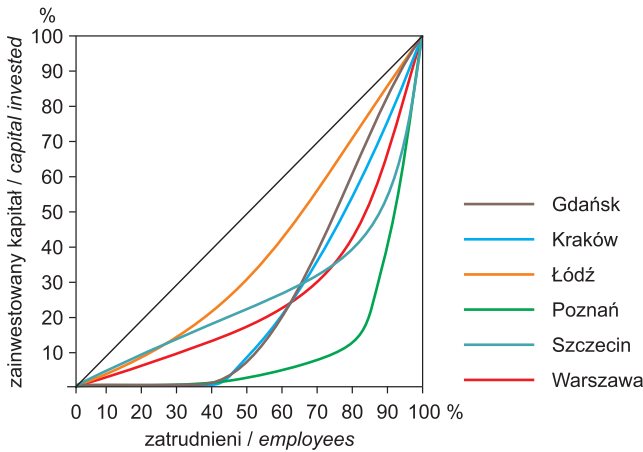
W Bydgoszczy w centrum miasta swoje centrale mają dwie firmy. Większa z nich to Port Lotniczy Bydgoszcz, w którym swój kapitał ulokował m.in. austriacki Meinl, a druga, znacznie mniejsza, zajmuje się przeładunkiem towarów, logistyką, spedycją i magazynowaniem (szwedzka Sealift Poland). Wydaje się, że – podobnie jak we Wrocławiu – korzystne położenie transportowe Bydgoszczy nie jest doceniane przez kapitał obcy.

Siedziby dwóch niewielkich firm transportowych znajdują się w pobliżu i w samym centrum Katowic. Jedna zajmuje się międzynarodowymi przewozami autobusowymi (Eurolines Polska), a druga – spedycją i samochodowym transportem towarowym. W Lublinie swoją centralę ma zaledwie jedna, raczej drobna firma, tj. Lubelska Korporacja Komunikacyjna, prowadząca międzyosiedlowe przewozy autobusami.

Generalnie, chociaż duża część zarządów mieści się w centrach polskich miast, raczej nie obserwuje się u nas zjawiska znanego z zagranicy (Wu i Radbone, 2005), polegającego na wykorzystywaniu luksusowych hoteli i centrów konferencyjnych jako miejsca zamieszkania obcego personelu i służenia za kwatery zarządów.

Krzywe koncentracji Lorenza ukazują nierównomierność rozkładu kontrolowanych przedsiębiorstw transportowych z kapitałem zagranicznym, mierzone wielkością zainwestowanego kapitału i liczbą zatrudnionych, w przestrzeni sześciu badanych miast (ryc. 5). Kształt każdej krzywej wskazuje na siłę koncentracji – jeśli krzywa zbliżona jest do linii równomiernego rozkładu (przekątnej), to koncentracja jest niewielka, natomiast odchylenie krzywej od przekątnej wskazuje na wzrost koncentracji (albo kapitału, albo zatrudnienia).

Wszystkie krzywe odchylają się dość znacznie od przekątnej. Stosunkowo najmniejsze dysproporcje między wielkością nakładów kapitałowych a liczbą zatrudnionych obserwujemy w przypadku Łodzi (nakłady proporcjonalne do zatrudnienia), zaś największe – w przypadku Poznania, w którym relatywnie małemu zainwestowanemu kapitałowi zagranicznemu towarzyszy znaczne zatrudnienie. Sytuacja pozostałych miast – Gdańska, Krakowa, Szczecina i Warszawy – jest pośrednia.



Ryc. 5. Krzywe koncentracji Lorenza dla rozkładu zagranicznych przedsiębiorstw transportowych w wybranych miastach

Lorentz concentric curves for the distribution of foreign transport companies in selected cities

Aby scharakteryzować w sposób syntetyczny wewnątrzmijskie, a następnie międzymijskie zróżnicowanie zagranicznych inwestycji transportowych posłużymy się współczynnikami zmienności V_w (wewnątrzmijskiej) i V_m (międzymijskiej) oraz współczynnikami Giniego I_G . W naszym przypadku współczynnik zmienności jest stosunkiem odchylenia standardowego do średniej arytmetycznej i jest wyrażony w procentach (tab. 2). Im większe jest zróżnicowanie zbiorowości, tym współczynnik przybiera większą wartość. Natomiast wartości współczynników Giniego (tab. 3), będącego alternatywną miarą braku podobieństwa, wskazują na znaczną koncentrację zagranicznych przedsiębiorstw transportowych w badanych jednostkach (minimalne zróżnicowanie między dwoma rozkładami wynosi 0, zaś maksymalne – 1). Współczynniki zmienności V_w i współczynniki Giniego, uwzględniające kolejno liczbę przedsiębiorstw, liczbę zatrudnionych i zainwestowany kapitał, oblicza się między koncentrycznymi okręgami poszczególnych miast centralnych.

Oczywiście, jeśli chodzi o pojedyncze miasta, sytuacja wygląda różnie. Większość badanych miast (pomijamy Lublin i Bydgoszcz z pojedynczymi BIZ) największą zmienność V_w wykazuje pod względem zainwestowanego kapitału, co wynika z faktu, że praktycznie każde miasto pozyskało rozmaite inwestycje o różnej wartości. Największe zróżnicowanie wielkości inwestycji zagranicznych obserwujemy w Krakowie ($V_w = 214,51\%$) i w Poznaniu ($V_w = 205,36\%$), a nieco mniejsze w Warszawie i Wrocławiu. Najmniejszą zmienność obserwujemy w przypadku Katowic, które pozyskały zaledwie dwie inwestycje zagraniczne, a nieco większą w Łodzi i Szczecinie.

Tabela 2. Współczynniki zmienności wewnątrzmięjskiej (V_w) i międzymięjskiej (V_m) największych miast (%)
Coefficients of intra-urban (V_w) and inter-urban (V_m) variation for the largest Polish cities

Miasto ^a <i>City</i>	Liczba przedsiębiorstw <i>Number of companies</i>	Liczba zatrudnionych <i>Number of employees</i>	Zainwestowany kapitał <i>Capital invested</i>
Gdańsk	83,85	100,67	145,12
Katowice	0,00	16,64	25,50
Kraków	37,27	125,08	214,51
Łódź	55,90	85,56	115,21
Poznań	75,05	114,81	205,36
Szczecin	81,44	183,67	133,03
Warszawa	67,14	125,12	196,37
Wrocław	0,00	158,32	172,43
Ogółem ^b	169,15	250,73	218,50

^a V_w obliczone dla zmienności pomiędzy okręgami koncentrycznymi poszczególnych miast;

^b Dla wszystkich 10 miast, łącznie z Bydgoszczą i Lublinem: V_m obliczone dla zmienności pomiędzy poszczególnymi miastami.

Tabela 3. Współczynniki Giniego I_G
Gini coefficients I_G

Miasto ^a <i>City</i>	Liczba przedsiębiorstw <i>Number of companies</i>	Liczba zatrudnionych <i>Number of employees</i>	Zainwestowany kapitał <i>Capital invested</i>
Gdańsk	0,3750	0,6077	0,8178
Katowice	1,0000	0,1176	0,1803
Kraków	0,6667	0,7342	0,9695
Łódź	0,5000	0,5204	0,6910
Poznań	0,5143	0,8896	0,9314
Szczecin	0,5238	0,9057	0,7566
Warszawa	0,5235	0,6741	0,8308
Wrocław	1,0000	0,9293	0,9960
Ogółem ^b	0,7526	0,8900	0,8949

^a I_G obliczone dla zmienności pomiędzy okręgami koncentrycznymi poszczególnych miast;

^b Dla wszystkich 10 miast, łącznie z Bydgoszczą i Lublinem: I_G obliczone dla zmienności pomiędzy poszczególnymi miastami.

Szczecin z kolei największą wewnętrzną zmienność wykazuje w liczbie zatrudnionych w poszczególnych przedsiębiorstwach ($V_w = 183,67\%$). Dość dużą zmiennością charakteryzują się również Wrocław, Warszawa, Kraków,

Poznań i Gdańsk. Natomiast jeśli chodzi o liczbę przedsiębiorstw, największą wewnętrzną zmienność wykazują Gdańsk i Szczecin, przed Poznaniem i Warszawą (tab. 2).

Współczynniki Giniego w zasadzie potwierdzają zaobserwowane tendencje. Pod względem zainwestowanego kapitału w badanych okręgach największą koncentrację wykazują Wrocław ($I_G = 0,996$), Kraków ($I_G = 0,969$) i Poznań ($I_G = 0,931$), dalej Warszawa i Gdańsk. Minimalną koncentrację kapitału wykazują natomiast Katowice, zaś pozostałe analizowane miasta przyjmują średnie wartości współczynników Giniego. Wrocław i Szczecin, a następnie Poznań i Kraków cechuje znaczna koncentracja zatrudnienia w badanych jednostkach (tab. 3).

*

Użycie współczynników zmienności międzymiejskiej V_m i współczynników Giniego pozwala na scharakteryzowanie międzymiejskiego zróżnicowania zagranicznych inwestycji transportowych. Okazuje się, że zbiorowość badanych miast jest najbardziej zróżnicowana jeśli chodzi o liczbę zatrudnionych w firmach transportowych ($V_m = 250,73$), nieco mniej w przypadku zainwestowanego kapitału ($V_m = 218,50$), a najmniej przy uwzględnieniu liczby przedsiębiorstw ($V_m = 169,15$). Natomiast wartości współczynników Giniego wskazują na znaczne podobieństwo koncentracji zagranicznych przedsiębiorstw transportowych między poszczególnymi miastami (tab. 3). Największą koncentrację firm transportowych i pokrewnych obserwuje się w odniesieniu do zainwestowanego kapitału ($I_G = 0,8949$), nieznacznie mniejszą – liczby zatrudnionych ($I_G = 0,8900$), a najmniejszą, ale też znaczącą – liczby przedsiębiorstw ($I_G = 0,7526$).

Zagraniczne inwestycje transportowe w obszarach metropolitalnych

Inwestycje zagraniczne w wielkich miastach trudno rozpatrywać w oderwaniu od ich obszarów metropolitalnych. Istnieje bogata literatura przedmiotu na ten temat (por. np. Czyż, 2009; Korcelli-Olejniczak, 2012), której z oczywistych względów nie omawiamy. Za obszar metropolitalny – poza ośrodkiem centralnym – w niniejszym artykule przyjmuje się, w pewnym uproszczeniu, strefę do 30 km odległości drogowej od granic zewnętrznych miasta centralnego i miast tworzących „rdzeń” GOP (patrz: tab. 4, przypis^{b)}). Granice obszaru metropolitalnego Warszawy wyznacza promień 60 km odległości drogowej od granic administracyjnych miasta stołecznego. Tak określone obszary metropolitalne pokrywają się ze strefami najbardziej intensywnych dojazdów do pracy do największych miast i do miast konurbacji górnośląskiej.

Łącznie, obszary metropolitalne największych miast skupiają kontrolowane inwestycje o wartości ponad 5,9 mld złotych, tj. 92,7% wszystkich zagranicznych

Tabela 4. Zagraniczne inwestycje z branży TSL w obszarach metropolitalnych Polski
Foreign investment in the transport sector in Poland's metropolitan areas

Obszar metropolitalny <i>Metropolitan area</i>	Wartość kontrolowanych inwestycji zagranicznych w mln zł (do 2008 r. włącznie) <i>Value of foreign supervised investments in M zloties (to 2008 inclusive)</i>	Udziały w ogólnej wartości kontrolowanych inwestycji (%) <i>Shares in total value of supervised investment (as percentage)</i>		Wartość kontrolowanych nowych inwestycji (greenfield) w mln zł (do 2008 r. włącznie) <i>Value of supervised greenfield investments in M zloties (to 2008 inclusive)</i>	Liczba zatrudnionych w kontrolowanych firmach zagranicznych (2008) <i>Number of employees in foreign companies supervised (2008)</i>
		miasta centralnego <i>central city</i>	strefy do 30 km od miasta centralnego ^a <i>suburban zone up to 30 km from the central city</i>		
Warszawski	3 024,04	94,06	5,94	868,44	22 787
Gdański	1 320,05	81,24	18,76	686,92	1 492
Górnośląski ^b	1 163,40	10,02 ^c	89,98	85,26	6 575
Poznański	246,52	35,59	64,41	85,48	8 973
Bydgoski	75,76	100,00	0	-	94
Wrocławski	60,92	82,26	17,74	6,16	1 315
Szczeciński	44,78	82,31	17,69	27,55	1 581
Łódzki	16,02	63,26	36,74	10,16	375
Krakowski	6,21	100,00	0	5,05	365
Lubelski	0,58	100,00	0	0,58	11
Razem 10 obszarów metropolitalnych	5 958,28	70,81	29,19	1 775,60	43 568
Polska ogółem	6 425,90	x	x	1 958,63	50 156

^a W przypadku obszaru metropolitalnego Warszawy miejscowości w promieniu do 60 km odległości drogowej od granic administracyjnych miasta, a 30 km od granic zewnętrznych miast tworzących „rdzeń” GOP;

^b „Rdzeń” GOP (wyznaczony przez miasta: Gliwice, Bytom, Zabrze, Ruda Śląska, Świętochłowice, Chorzów, Siemianowice Śląskie, Katowice, Mysłowice, Sosnowiec, Będzin, Dąbrowa Górnicza);

^c W tym miasto Katowice – 0,01%.

inwestycji transportowych w Polsce. Przeciętny udział miast centralnych wynosi 70,8%, pozostałe 29,2% przypada na strefy zewnętrzne regionów miejskich (tab. 4). Warto zauważyć, że koncentracja zagranicznych inwestycji transportowych w obszarach metropolitalnych jest zdecydowanie większa niż na przykład inwestycji przemysłowych (Domański i inni, 2000), które są bardziej rozproszone. Jednocześnie trzeba podkreślić, że nowe inwestycje (typu *greenfield*)

w obszarach metropolitalnych stanowią zaledwie 29,8% ogółu inwestycji (nieco mniej niż w całej Polsce). Łączny udział zatrudnionych w badanych regionach miejskich wynosi 86,7%, czyli jest zbliżony do odpowiedniego udziału nakładów kapitałowych, a niemal dwukrotnie większy niż w samych miastach centralnych. Oznacza to, że generalnie inwestycje w obszarach metropolitalnych (bez uwzględnienia ośrodków centralnych) są mniej kapitałochłonne, lecz tworzą znacznie więcej miejsc pracy. Podobną prawidłowość obserwuje się w przypadku inwestycji produkcyjnych (Domański i inni, 2000).

Największe skupienie kapitału zagranicznego (3,0 mld zł) występuje w obszarze metropolitalnym Warszawy, na który przypada ponad 50,7% kontrolowanych inwestycji badanych obszarów metropolitalnych i 47,1% inwestycji krajowych. Drugą koncentrację zagranicznych inwestycji obserwujemy w gdańskim (1,3 mld zł, tj. 22,2% inwestycji metropolitalnych i 20,5% krajowych), a trzecią w górnośląskim obszarze metropolitalnym (1,2 mld zł, odpowiednio 19,5% i 18,1%). Pozostałe regiony miejskie skupiają zdecydowanie mniej kapitału zagranicznego. Spośród nich najwięcej (0,2 mld zł) pozyskał poznański obszar metropolitalny, cztery kolejne skupiają inwestycje o wartości od 16 mln zł (łódzki) do 75,8 mln zł (bydgoski). Listę zamykają obszar krakowski (6,2 mln) i lubelski (0,58 mln), których inwestycje należą do niewielkich.

W sumie analiza rozkładu zagranicznych kontrolowanych inwestycji transportowych w obszarach metropolitalnych potwierdza bardzo silną pozycję regionu Warszawy, Gdańska i GOP-u, a zdecydowanie słabszą Poznania (ale drugą pod względem zatrudnienia), Bydgoszczy, Wrocławia i Szczecina. Pozostałe obszary pozyskały inwestycje znacznie mniejszej wartości. Natomiast pod względem wartości inwestycji *per capita* na pierwszym miejscu znajduje się gdański obszar metropolitalny, z dużymi inwestycjami infrastrukturalnymi w Gdańsku i Gdyni przy relatywnie mniejszym potencjale ludnościowym.

Jak wygląda rozkład kontrolowanych inwestycji zagranicznych w podziale na miasto centralne i pozostałą część obszaru metropolitalnego (tab. 4)? Inwestycje w trzech obszarach metropolitalnych (Bydgoszczy, Krakowa i Lublina) ograniczają się do miasta centralnego, przy czym, zwłaszcza w dwu ostatnich, są relatywnie małe. Udział Warszawy w inwestycjach obszaru metropolitalnego jest nieco mniejszy (ponad 94%), mimo że sam obszar jest dużo większy – obejmuje bowiem inwestycje zlokalizowane w powiatach grodziskim, legionowskim, piaseczyńskim, pruskowskim, sochaczewskim, warszawskim zachodnim i żyrardowskim. Inwestycje strefy zewnętrznej (bez Warszawy) funkcjonują w samochodowym transporcie towarowym, przeładunku towarów, logistyce, spedycji i magazynowaniu, w transporcie lotniczym i usługach lotniskowych oraz w działalności mieszanej i pozostałej. Ponad 80-procentowy udział miasta centralnego w inwestycjach mamy w obszarach metropolitalnych: gdańskim, wrocławskim i szczecińskim. W obszarze łódzkim udział ten spada do 63,3%, a w poznańskim do 35,6%. Najmniejszy jest udział ośrodków centralnych w górnośląskim obszarze

metropolitalnym (10,0%), a udział Katowic – wręcz symboliczny (0,01%). Poza miastami na prawach powiatu (Bytom, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Jaworzno, Katowice, Sosnowiec, Świętochłowice, Tychy), zagraniczne inwestycje transportowe mamy w kilku powiatach: będzińskim, bieruńsko-lędzimskim, gliwickim, mikołowskim i pszczyńskim. Jednak profil działalności zagranicznych przedsiębiorstw transportowych w obszarze górnośląskim (bez „rdzenia” GOP) jest węższy niż w obszarze warszawskim i ogranicza się do transportu kolejowego, samochodowego transportu towarowego oraz przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania.

Dobrym wskaźnikiem atrakcyjności obszarów metropolitalnych są nowe inwestycje transportowe. Pod tym względem zdecydowanie wyróżniają się obszary metropolitalne Warszawy (868,4 mln zł) i Gdańska (686,9 mln zł), na które przypada odpowiednio 48,9% i 38,7% wszystkich kontrolowanych inwestycji typu *greenfield* w badanych obszarach oraz 44,3% i 35,1% ogółu nowych inwestycji krajowych. Dominacja obszaru metropolitalnego Warszawy wiąże się przede wszystkim z obecnością administracji i urzędów, łatwością komunikowania się ze światem, istnieniem specjalistycznej obsługi, łatwiejszym pozyskiwaniem kadry zarządzającej. W obszarze gdańskim inwestycjom dodatkowo sprzyja korzystne położenie nadmorskie w stosunku do rozległego zaplecza, obejmującego nie tylko obszar Polski, ale również kraje sąsiednie, umiejętności władz regionalnych do pozyskiwania obcego kapitału i konkurencja między dwoma dużymi portami morskimi. W obszarach poznańskim i górnośląskim wartości nowych inwestycji transportowych są wielokrotnie mniejsze i przekraczają nieznacznie 85 mln zł, a w szczecińskim 27,5 mln zł.

Spśród wszystkich zatrudnionych w firmach zlokalizowanych w obszarach metropolitalnych, aż 52,3% pracuje w regionie miejskim Warszawy, 20,6% Poznania, a 15,1% w GOP. Zdecydowanie mniejsze, lecz zbliżone udziały (po około 3%) w zatrudnieniu mają obszary gdański, wrocławski i szczeciński, zaś udziały pozostałych są jeszcze mniejsze. Na uwagę zasługuje stosunkowo niewielkie zatrudnienie w obszarze gdańskim, zwłaszcza w konfrontacji z wielkością nakładów inwestycyjnych. Potwierdza to wcześniejszą obserwację o kapitałochłonnym charakterze inwestycji transportowych w Gdańsku i Gdyni, w których siedziby lokują przede wszystkim firmy pozaeuropejskie.

Przestrzenny zasięg oddziaływania central przedsiębiorstw transportowych a hierarchia wielkich miast

Ranga ośrodka w hierarchii miast wyraża się w zdolności do przyciągania nie tylko kapitału obcego, ale również central przedsiębiorstw, zwłaszcza firm prowadzących działalność poza danym ośrodkiem. Umiejscowienie głównych siedzib przedsiębiorstw jest utożsamiane z pełnionymi przez miasto funkcjami

kontrolnymi (Pred, 1974; Burns, 1977; Hayter, 1997; Domański i inni, 2000; Guzik i Gwosdz, 2000; Tonts i Taylor, 2010, 2013). W rozmieszczeniu zarządów firm transportowych z kapitałem zagranicznym lokalizację funkcji kontrolnych przypisuje się temu ośrodkowi w Polsce, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa podlegającego bezpośrednio centrali zagranicznej lub siedziba spółki-matki będącej głównym zagranicznym udziałowcem przedsiębiorstwa.

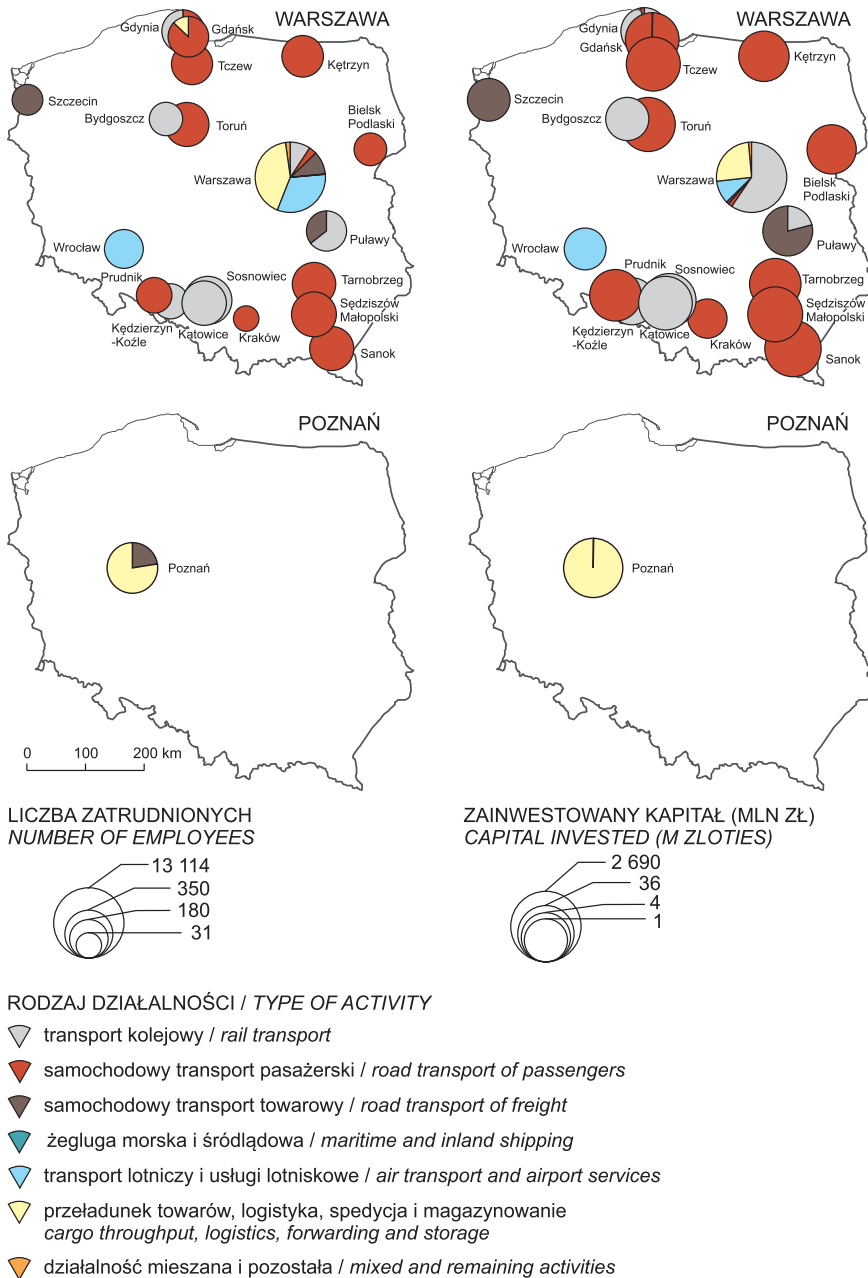
Znaczenie 10 badanych miast w zakresie funkcji kontrolnych jest większe niż wartość zainwestowanego w tych miastach kapitału. Jak już wspomniano, przedsiębiorstwa z zarządami w analizowanych miastach kontrolują 65,6% zagranicznego kapitału w polskim transporcie i 43,6% zatrudnionych w skali Polski (tab. 1), natomiast niewielka jest rola pozostałych części obszarów metropolitalnych jako miejsc lokalizacji central przedsiębiorstw. Jedynym poważniejszym wyjątkiem jest górnośląski obszar metropolitalny, w którym zarządy firm obcych są rozproszone między 6 powiatów i 9 miast konurbacji, zaś oddziaływanie samych Katowic jest mocno ograniczone.

Poza rozmiarem koncentracji zarządów firm w poszczególnych ośrodkach niezmiernie istotny jest przestrzenny zasięg funkcji kontrolnych. Pod tym względem największy i jedyny w swoim rodzaju zasięg ma Warszawa, która kontroluje spółki w całej Polsce z wyjątkiem okolic Łodzi i Wielkopolski, zwłaszcza aglomeracji poznańskiej (ryc. 6a).

W Warszawie swoją główną siedzibę ma Grupa CTL Logistics posiadająca spółki zależne nie tylko w Polsce, ale również w Niemczech, Czechach, na Ukrainie i w Rumunii, które wykonują przewozy ładunków, w tym chemicznych i niebezpiecznych, niemal w całej Europie⁸. W Polsce, głównie kolejowym transportem towarowym i przeładunkami, ale także spedycją, międzynarodowymi przewozami drogowymi (CTL Autozap w Puławach) i kompleksowymi usługami towarzyszącymi zajmuje się kilkanaście firm. Są to rozrzucone po całym kraju spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Większe z nich mieszczą się w Sosnowcu, Katowicach, Kędzierzynie-Koźlu, Warszawie, Bydgoszczy, Gdańsku, Gdyni. Również w stolicy swoją siedzibę na Rail Polska, która zakupiła dwie firmy (we Wrocławiu i Włosienicy k. Oświęcimia), będące po przekształceniach jej oddziałami regionalnymi. Oprócz nich, swoją centralę w stolicy mają przedsiębiorstwa transportu kolejowego, takie jak Polzug Intermodal Polska, Arriva Polska, Freightliner i inne mniejsze spółki.

W Warszawie mają siedzibę również dwie firmy utworzone w wyniku przejęć, tym razem w samochodowym transporcie pasażerskim. Większa z nich, Veolia Transport Polska, w następstwie zakupu łącznie 16 przedsiębiorstw PKS i ZKM, posiada spółki zależne w Toruniu, Tczewie, Gdyni, Sędziszowie Małopolskim, Sanoku, Prudniku, Bielsku Podlaskim i Kętrzynie, które podda-

⁸ Przejęcie CTL Logistics w 2008 r. było największą transakcją odkupienia spółki od jej pierwotnego właściciela na polskim rynku i drugą co do wielkości wśród kiedykolwiek w Polsce przeprowadzonych (wartość transakcji 1,5 mld zł).



Ryc. 6a. Rozmieszczenie niezależnych i zależnych przedsiębiorstw transportowych z kapitałem zagranicznym kontrolowanych przez zarządy zlokalizowane w Warszawie i w Poznaniu
The distribution of independent and dependent foreign transport companies controlled by headquarters located in the cities of Warsaw and Poznań

je konsolidacji. Dużo mniejszym inwestorem jest będący obecnie własnością francusko-holenderską Orbis Transport (ze spółkami zależnymi w Tarnobrzegu i Gdańsku).

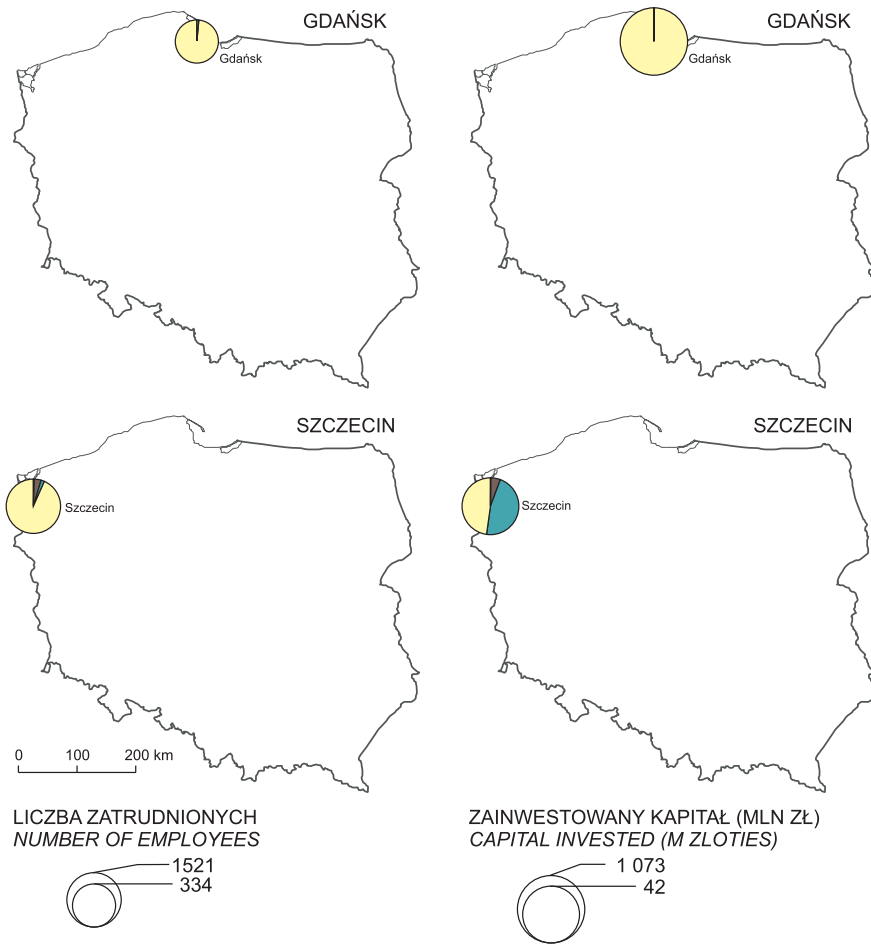
W transporcie lotniczym i usługach lotniskowych dominacja Warszawy jest bardzo widoczna. Swoje zarządy mają tutaj PLL LOT, EuroLOT, Loyd's Aviation Group Polska, Air Logistics i Direct Fly. Niewielka spółka zależna od LOT-u – WRO-LOT Usługi Lotniskowe – mieści się we Wrocławiu. W samochodowym transporcie towarowym większe spółki zależne (poza Warszawą) są zlokalizowane tylko w Szczecinie i Puławach. W pozostałych rodzajach działalności swoje główne siedziby w stolicy mają wyłącznie firmy posiadające spółki zależne w Warszawie, ale z reguły są one znacznie mniejsze. Większe są tylko przedsiębiorstwa zajmujące się przeładunkiem towarów, logistyką, spedycją i magazynowaniem, ale ich firmy zależne mieszczą się w stolicy.

Zupełnie inny, dużo mniejszy jest zasięg przestrzenny przedsiębiorstw, których główne siedziby zlokalizowane są w pozostałych dziewięciu badanych miastach (ryc. 6a, 6b). Tamtejsze zarządy kontrolują wyłącznie firmy znajdujące się w danym ośrodku. Przyjrzyjmy się bliżej trzem miastom, w których zagranicznych inwestycji transportowych jest nieco więcej.

W Poznaniu swoje zarządy mają przedsiębiorstwa przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania oraz samochodowego transportu towarowego, przy czym większość kontrolowanych firm jest średniej lub małej wielkości. Na tym tle wielkością wyróżnia się Schrader Internationale Logistic, firma typu *greenfield* o zasięgu europejskim. Niemal całość nakładów kapitałowych i ponad 75% zatrudnionych przypada na firmy pierwszego z wymienionych rodzajów działalności.

Również w Gdańsku obserwujemy absolutną dominację – pod względem zatrudnienia i zainwestowanego kapitału – firm przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania. W Szczecinie mamy podobną sytuację, jeśli uwzględnimy zatrudnienie, natomiast biorąc pod uwagę wielkość nakładów kapitałowych, obok firm przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania równorzędnym beneficjentem są przedsiębiorstwa żeglugi morskiej i śródlądowej. Jednak, w odróżnieniu od Gdańska, w Szczecinie mniejszy jest udział nowych inwestycji.

Sytuacja w Poznaniu, Gdańsku, Szczecinie i innych analizowanych miastach (poza Warszawą) istotnie różni się od obserwowanej w polskim przemyśle. W tym ostatnim wprawdzie rola ośrodków pozawarszawskich jest zdecydowanie mniejsza niż samej stolicy, ale zarządy w nich zlokalizowane kontrolują zakłady poza danym ośrodkiem (Domański i inni, 2000). Częściowo jest to rezultatem innej organizacji przedsiębiorstw przemysłowych (często wielozakładowe) i transportowych; w tym ostatnim dominują firmy niezależne (jednozakładowe), zaś zależnych jest zaledwie 12,5% ogółu.



Ryc. 6b. Rozmieszczenie niezależnych i zależnych przedsiębiorstw transportowych z kapitałem zagranicznym kontrolowanych przez zarządy zlokalizowane w Gdańsku i w Szczecinie
The distribution of independent and dependent foreign transport companies controlled by headquarters located in the cities of Gdańsk and Szczecin

Podsumowanie

Koncentracja inwestycji transportowych w regionach metropolitalnych może wynikać z dostępności informacji na ich temat, ich roli jako rynków zbytu i miejsc o dobrej dostępności transportowej, wysokich kwalifikacji kadry, a także wyraźnych preferencji inwestorów. Czy faktycznie, im bardziej zaawansowany dział gospodarki, tym lokalizacja głównej siedziby wiąże się w wyższą pozycją w hierarchii administracyjnej, przy dużej liczbie oddziałów zamiejscowych, filii, spółek-córek, jak podaje P. Śleszyński (2002)? W świetle przeprowadzonej analizy znajduje to częściowe potwierdzenie, ale trzeba pamiętać, że wnioski wyprowadzamy na podstawie stosunkowo małej liczby zagranicznych inwestycji w polskim transporcie.

Analiza potwierdza dominującą rolę Warszawy. Mimo że od ponad dwóch dekad w Polsce nie istnieje gospodarka centralnie sterowana, której jedną z charakterystycznych cech była lokalizacja głównych ośrodków zarządzania w stolicy, nadal wiele *headquarters* firm z kapitałem zagranicznym właśnie tam się znajduje. Jest to świadomy wybór, jako że firmy obce dysponują dużą swobodą w wyborze lokalizacji, w tym miejsca swoich central. Żadne inne miasto w Polsce nie skupia 85 zarządów przedsiębiorstw kontrolujących zagraniczne inwestycje transportowe o łącznej wartości 2,87 mld zł. Część central kontroluje firmy znajdujące się w samej stolicy, ale dużo jest też spółek zależnych rozrzuconych po kraju (ryc. 6a). Dominacja jednego ośrodka skupiającego nieproporcjonalnie wiele funkcji kontrolnych nie jest bynajmniej polską specyfiką. Podobną sytuację, zwaną czasem „efektem mocnego rdzenia” (ang. *strong core effect*), można zauważyć w innych krajach europejskich, np. w Wielkiej Brytanii (Hill i Munday, 1992, 1995), Hiszpanii (Pelegrín i Bolancé, 2008), a także w krajach Europy Środkowo-Wschodniej (Hilber i Voicu, 2010). Tę ostatnią tłumaczy się dobrze rozwiniętą infrastrukturą, istnieniem wielu państwowych przedsiębiorstw poddanych prywatyzacji, wykwalifikowaną siłą roboczą, znajomością języka potencjalnego inwestora (Varblane, red., 2001; Pavlínek, 2004).

Rola pozostałych analizowanych dziewięciu wielkich miast polskich jest znacznie mniejsza, ale i w ich przypadku widoczne są korzyści aglomeracji i efekty synergii. Znajdujące się w nich zarządy kontrolują wyłącznie spółki zależne zlokalizowane w samych miastach. Jednak wielkość nakładów kapitałowych pozwala na wyróżnienie trzech grup ośrodków. Zdecydowanie na czoło wyróżnia się Gdańsk, który mimo istnienia zaledwie ośmiu niezależnych przedsiębiorstw, pozyskał inwestycje największej wartości (po Warszawie). Jest to tym cenniejsze, że wśród nich są duże inwestycje infrastrukturalne typu *greenfield*. Miasto potrafiło zdyskontować swoje korzystne położenie nadmorskie i rozbudować nieukończony od lat 1970. Port Północny. Obecnie Deepwater Container

Terminal Gdańsk jest największym głębokowodnym terminalem na Bałtyku, ze świetnymi perspektywami rozwoju.

Do drugiej grupy ośrodków zaliczamy Poznań, Bydgoszcz, Wrocław i Szczecin, które pozyskały kontrolowane inwestycje transportowe w wysokości kilkadziesiąt mln złotych każde. Wreszcie, do trzeciej grupy można zaliczyć pozostałe cztery analizowane miasta (Łódź, Kraków, Lublin i Katowice), których kontrolowane inwestycje zagraniczne są zdecydowanie mniejsze (tab. 1).

Pod względem wielkości inwestycji w ostatnich dwóch grupach ośrodków nie ma istotnej różnicy z niektórymi średnimi miastami, na przykład Gdynią, w której znajduje się kilka dużych przedsiębiorstw i ich zarządów (Bałtycki Terminal Kontenerowy, Gdynia Container Terminal, Baltic Container Lines i około 20 mniejszych spółek transportu morskiego i lądowego, firm przeładunkowych, logistycznych i spedycyjnych), nie licząc spółek zależnych. Gdynia, podobnie jak Gdańsk, potrafiła zdyskontować swoje dogodne położenie geograficzne. Rola i znaczenie miasta w pozyskanych inwestycjach zagranicznych są wielokrotnie większe niż niektórych większych ośrodków, np. Lublina, Katowic, a nawet Krakowa i Łodzi.

Niektóre siedziby zagranicznych przedsiębiorstw transportowych znajdują się w miastach powiatowych (co ma pewne uzasadnienie historyczne), a nie w największych metropoliach i nie ma to związku ze statusem administracyjnym ośrodków. Przykładem może być Jaworzno w górnośląskim obszarze metropolitalnym, z siedzibą holdingu PCC Rail SA – drugą co do wielkości inwestycją zagraniczną w polskim transporcie (o łącznej wartości 1 mld zł). W Polsce holding posiada kilkanaście spółek zależnych zlokalizowanych na Górnym Śląsku, w Warszawie, Brzegu Dolnym, Szczecinie, Świeciu i Koninie. Lokalizacja central w małych miastach dotyczy w większości inwestycji typu *brownfield* (Zakrzewska-Półtorak, 2004, s.246), i tak jest w tym przypadku.

Reasumując, hierachia największych miast wyznaczona na podstawie pozyskanych przez nie inwestycji zagranicznych w transporcie, nie jest identyczna z hierarchią wielkości miast, mierzoną liczbą mieszkańców. Co więcej, zarządy niektórych przedsiębiorstw transportowych znajdują się poza granicami Polski i firmy są stamtąd bezpośrednio kontrolowane. Dotyczy to zwłaszcza dużych europejskich firm przeładunku towarów, logistyki, spedycji i magazynowania – jak Raben (trzy spółki Grupy w Gądkach k. Poznania i spółka CJ International w Pruszkowie są bezpośrednio kontrolowane przez zarząd w Winterwijk, Holandia) lub FM Logistic (trzy spółki w Mszczonowie i po jednej w Jarostach i Tomaszowie Mazowieckim nadzoruje centrala w Phalsbourg, Francja).

Piśmiennictwo / References

- Burns L.S., 1977, *The location of headquarters of industrial companies: a comment*, Urban Studies, 14, 2, s. 211-214.
- Chiba A., 1992, *The locational changes of branch offices in Kagoshima City and their territories*, Annals of the Japan Association of Economic Geographers, 38, 3, s. 16-32.
- Czyż T., 2009, *Koncepcje aglomeracji miejskiej i obszaru metropolitalnego w Polsce*, Przegląd Geograficzny, 81, 4, s. 445-459.
- Domański B., 2010, *Kapitał zagraniczny a rozwój polskich regionów*, [w:] S. Ciok, P. Migoń (red.), *Przekształcenia struktur regionalnych. Aspekty społeczne, ekonomiczne i przyrodnicze*, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław, s. 263-273.
- Domański B., Guzik R., Gwosdz K., 2000, *Konkurencyjność i ranga wielkich miast Polski w świetle inwestycji zagranicznych firm produkcyjnych*, Biuletyn KPZK PAN, 192, s. 99-124.
- Działalność gospodarcza podmiotów z kapitałem zagranicznym w 2009 roku*, 2010, Informacje i opracowania statystyczne, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Guzik R., Gwosdz K., 2000, *The spatial concentration of control functions in Polish industry*, [w:] T. Marszał (red.), *Local Economy and Urban Development in Poland*, Department of the Built Environment and Spatial Policy, University of Łódź, Łódź, s. 52-61.
- Halvorsen T., 2012, *Size, location and agglomeration of inward foreign direct investment (FDI) in the United States*, Regional Studies, 46, 5, s. 669-682.
- Hayter R., 1997, *The Dynamics of Industrial Location*, John Wiley & Sons, Chichester.
- Hilber C.A.L., Voicu I., 2010, *Agglomeration economies and the location of foreign direct investment: empirical evidence from Romania*, Regional Studies, 44, 3, s. 355-371.
- Hill S., Munday M., 1992, *The UK regional distribution of foreign direct investment: analysis and determinants*, Regional Studies, 26, 6, s. 535-544.
- Hill S., Munday M., 1995, *Foreign manufacturing investment in France and the UK: a regional analysis of locational determinants*, Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 86, 4, s. 311-327.
- Huang H., Wei Y.D., 2014, *Intra-metropolitan location of foreign direct investment in Wuhan, China: institution, urban structure, and accessibility*, Applied Geography, 47, s. 78-88.
- Kato Y., Yamazaki T., 1981, *Changes in the offices location of the CBD of Kobe*, Annals of the Japan Association of Economic Geographers, 27, 3-4, s. 15-32.
- Korcelli-Olejniczak E., 2012, *Region metropolitalny – pojęcie, struktura przestrzenna, dynamika*, Prace Geograficzne, IGiPZ PAN, 235, Warszawa.
- Kovács Z., 1999, *Cities from state-socialism to global capitalism: an introduction*, GeoJournal, 49, 1, s. 1-6.
- Luc S., 2000, *Zagraniczne inwestycje bezpośrednie a przekształcenia strukturalne w przemyśle polskim*, Monografie i Opracowania, 475, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa.
- Marcińczak S., Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., 2006, *Lokalizacja wewnątrzmijska bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Łodzi*, Przegląd Geograficzny, 78, 4, s. 515-536.
- Opinie inwestorów zagranicznych o warunkach działalności w Polsce, Grudzień 2005*, 2005, Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A., Warszawa.
- Pavlínek P., 2004, *Regional development implications of foreign direct investment in Central Europe*, European Urban and Regional Studies, 11, 1, s. 47-70.

- Pelegrín A., Bolancé C., 2008, *Regional foreign direct investment in manufacturing. Do agglomeration economies matter?*, *Regional Studies*, 42, 4, s. 505-522.
- Pred A.R., 1974, *Major Job-providing Organizations and System of Cities*, Commission on College Geography, Resource Paper, 27, Association of American Geographers, Washington D.C.
- Stawicka M., 2007, *Atrakcyjność inwestycyjna Polski*, CeDeWu.pl, Warszawa.
- Stępnia A., Umiński S., 1993, *Polska – WE. Możliwości inwestowania na obszarze Wspólnoty*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Szymański W., 2002, *Globalizacja a konkurencja i mikroekonomiczne podstawy równowagi ekonomicznej*, [w:] W. Szymański (red.), *Przedsiębiorstwo wobec globalizacji i integracji*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa, s. 9-34.
- Śleszyński P., 2002, *Struktura i rozmieszczenie ośrodków zarządzania w polskiej gospodarce w 2000 r.*, *Przegląd Geograficzny*, 74, 2, s. 199-228.
- Śleszyński P., 2007, *Gospodarcze funkcje kontrolne w przestrzeni Polski*, *Prace Geograficzne*, IGiPZ PAN, 213, Warszawa.
- Śleszyński P., 2008, *Duże przedsiębiorstwa w strukturze przestrzennej największych polskich miast*, *Prace Geograficzne*, IGiPZ PAN, 217, Warszawa.
- Tavares A.T., Young S., 2006, *Sourcing patterns of foreign-owned multinational subsidiaries in Europe*, *Regional Studies*, 40, 6, s. 583-599.
- Taylor Z., Ciechański A., 2013a, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w polskim transporcie*, *Monografie*, IGiPZ PAN, 15, Warszawa.
- Taylor Z., Ciechański A., 2013b, *Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji – część I*, *Przegląd Geograficzny*, 85, 2, s. 151-172.
- Tonts M., Taylor M., 2010, *Corporate location, concentration and performance: large company headquarters in the Australian urban system*, *Urban Studies*, 47, 12, s. 2641-2664.
- Tonts M., Taylor M., 2013, *The shifting geography of corporate headquarters in Australia: a longitudinal analysis*, *Regional Studies*, 47, 9, s. 1507-1522.
- Varblane U. (red.), 2001, *Foreign Direct Investments in the Estonian Economy*, School of Economics and Business Administration, University of Tartu, Tartu.
- Wheeler J.O., 1988, *Spatial ownership links of major corporations: the Dallas and Pittsburgh examples*, *Economic Geography*, 64, 1, s. 1-16.
- Weresa M.A., 2008, *Atrakcyjność Polski dla bezpośrednich inwestycji zagranicznych*, [w:] M.A. Weresa (red.), *Polska: Raport o konkurencyjności 2008. Konkurencyjność sektora usług*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa, s. 110-125.
- Wu J., Radbone I., 2005, *Global integration and the intra-urban location of foreign direct investment in Shanghai*, *Cities*, 22, 4, s. 275-286.
- Zakrzewska-Półtorak A., 2004, *Lokalizacja przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego w dużych polskich miastach*, *Biuletyn KPZK PAN*, 214, s. 241-251.
- Zhao S.X., Chan R.C.K., Chan N.Y.M., 2012, *Spatial polarization and dynamic pathways of foreign direct investment in China 1990-2009*, *Geoforum*, 43, 4, s. 836-850.

[Wpłynęło: luty 2014 r.]

ZBIGNIEW TAYLOR, ARIEL CIECHAŃSKI

CONTROL FUNCTIONS WITHIN POLAND'S LARGE CITIES AS SEEN IN THE
LIGHT OF FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN THE TRANSPORT SECTOR

The aim of this paper is to obtain answers to such key cognitive questions as (1) what is the attractiveness of Poland's largest cities and their metropolitan areas to foreign transport capital?; (2) what is the hierarchy of large cities and their metropolitan areas from the point of view of the distribution of headquarters of foreign transport firms, and therefore their control functions?; (3) what is the type of transport activity of companies with headquarters located in the largest cities and their metropolitan areas?; (4) what are the locations of corporate headquarters in the large cities and how may we account for them?

The subjects of this paper are the 10 largest Polish cities (all of more than 300,000 inhabitants), i.e. Warsaw, Cracow, Łódź, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Szczecin, Bydgoszcz, Lublin and Katowice, as well as their metropolitan areas. A source of the basic information on FDI in the Polish transport sector is provided by the author's wider research on this theme, which provides data on numbers of companies (in total 330 independent and 47 subsidiaries), numbers of employees and cumulated FDI capital as of the end of 2008. Foreign capital investment is thus treated as an index of the attractiveness of cities and regions, since foreign firms have much freedom to choose their place of activity.

In terms of attractiveness, transport is one of the averagely-attractive branches of the Polish economy. In the ten largest cities, as of 2008 there had been foreign investment in transport to a total value of 4.2 billion zloties, which is 65.6% of all such investment taking place in Poland. A little smaller, but also substantial, is the share of all foreign transport investments as of 2008 taken by the above-mentioned cities when it comes to the number of independent companies (45.5%, or 150) and employment (43.6%, or 21,891 people). The locations of headquarters are important in this sense, since they influence decision-making relevant to important matters of company management.

The analysed centres attract the investments under consideration to a degree seen as disproportionate when set against their population potential, this being confirmed by high values for location quotients related to the total number of inhabitants of the cities: 2.78 (number of investments), 3.99 (value of investments), and 2.65 (number of employees). The 10 cities focus – with various intensity – investments in all types of activities: rail transport, the road transport of passengers, the road transport of freight, maritime and inland shipping, air transport and airport services, cargo throughput, logistics, forwarding and storage, and mixed and remaining activities.

There is great differentiation in foreign investments in transport among the selected cities. Warsaw makes its mark, having attracted 44.7% of the capital flowing into the Polish transport sector (2.87 billion zloties) and accounting for 35.4% of the jobs created as a result; while Gdańsk drew 1.07 billion zloties in investment, but only has 1.5% of its jobs. The investments scrutinised in the cities of Poznań, Bydgoszcz, Wrocław and Szczecin are of several dozen million zloties, while those in the four remaining cities are much smaller.

Of great interest is the comparison between capital invested and numbers of inhabitants in the cities analysed. From this point of view, the greatest concentration of foreign investments is to be noted in Gdańsk ($LQ = 13.97$), in which extremely capital-intensive infrastructural investments have taken place. Warsaw is in second place ($LQ = 9.98$) in this regard, and among the eight remaining cities only Bydgoszcz has a location quotient value greater than one ($LQ = 1.25$). In the other seven cities, capital inputs in transport are much more limited than their population potential would suggest.

Also interesting is the relationship between employees and the number of inhabitants of the cities. Warsaw is again ahead of other centres ($LQ = 7.90$), second place being taken by the city of Szczecin ($LQ = 2.84$), and third by Poznań ($LQ = 1.26$). The remaining seven cities have location quotients below one, which indicates a lower concentration of employment in these centres.

A majority of the foreign investments in the major cities have been takeovers of existing transport enterprises. When the value of greenfield investments is taken into account, such majorities are observed in the cities of Gdańsk (the Deepwater Container Terminal, and uncompleted EuroPort), Szczecin (e.g. Odra Lloyd), or Cracow, though the total capital inputs in these cases have been smaller. This regularity is confirmed across Poland.

The importance of the 10 analysed cities when it comes to control functions being discharged is much greater than the value of capital invested would suggest. By contrast, the role played by the remaining parts of metropolitan areas as places in which headquarters are located is relatively small. The exception is the Upper Silesian metropolitan area, where the headquarters of foreign companies are spread among six counties and nine cities of the conurbation, in contrast to a limited role of the city of Katowice itself.

Of particular interest to geographers is the spatial scope of control functions. In this regard the unique centre is Warsaw, controlling companies in all of Poland except the environs of the city of Łódź and the Wielkopolska region, notably the part around Poznań. Located in Warsaw are the headquarters of the CTL Logistics Group, with affiliates in Poland, Germany, the Czech Republic, Ukraine and Romania. In Poland, mainly rail transport and throughput but also forwarding, international road traffic and complex accompanying services are provided by a dozen or so companies. The larger examples among these are located in Sosnowiec, Katowice, Kędzierzyn-Koźle, Warsaw, Bydgoszcz, Gdańsk and Gdynia. In the capital city there is also the headquarters of Rail Polska which has purchased two firms (in Wrocław and Włosienica near Oświęcim), these becoming regional branches after transformation. Other companies in rail transport also have their headquarters in Warsaw (e.g. Polzug Intermodal Polska, Arriva Polska and Freightliner).

Warsaw also boasts the headquarters of two other brownfield companies, this time in passenger road transport: Veolia Transport Polska, which consolidated 16 firms altogether, and the much smaller Orbis Transport (with affiliates in Tarnobrzeg and Gdańsk). In air transport and airport services the dominance of Warsaw is particularly well visible. There are headquarters here of such companies as Polish Airlines LOT, EuroLOT, Loyd's Aviation Group Polska, Air Logistics and Direct Fly. In freight road transport larger affiliates (outside Warsaw) are only located in Szczecin and Puławy. In other types of activity, the headquarters only control companies located in Warsaw itself.

A quite different, much more limited, spatial scope characterises companies with headquarters located in the remaining nine cities analysed, with control in these cases

only being exercised over companies located in the home centres. A closer look at three cities with relatively numerous companies reveals that Poznań has headquarters supervising 14 companies in cargo throughput, logistics, forwarding and storage, and the road transport of freight. An absolute majority of the firms are of medium and small size, the one exception being Schrader Internationale Logistic, a greenfield company of European range.

In Gdańsk too, the absolute domination is by companies in cargo throughput, logistics, forwarding and storage, when employment and capital invested are taken into account. A similar situation when employment is taken into account applies to Szczecin. However, when capital inputs are considered, companies in cargo throughput, logistics, forwarding and storage are joined by equal beneficiaries in the form of firms involved in maritime and inland shipping. Nevertheless, compared with Gdańsk, Szczecin accounts for a much smaller share of new investments.

The situation to be observed in Poznań, Gdańsk, Szczecin and the other cities analysed (besides Warsaw) is fundamentally different from that applying in Polish manufacturing. In the latter, the role played by out-of-Warsaw centres is much more limited than that of the capital city, while headquarters control subsidiaries located outside the relevant city. This is partly a result of the different organisation of enterprises in industry (frequently multi-unit) and transport. In transport it is independent companies that dominate, with only 12.5% of firms in the dependent category.