Alina Piątyszek-Pych

Potencjał dla rozwoju klastrów motoryzacyjnych w specjalnych strefach ekonomicznych na przykładzie strefy wałbrzyskiej i legnickiej

Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania 47/3, 329-344

2017

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MUZEUM HISTORII POLSKI

UNIWERSYTET SZCZECIŃSKI
WYDZIAŁ NAUK EKONOMICZNYCH I ZARZĄDZANIA

Studia i Prace WNEIZ US
nr 47/3 2017

STUDIA I MATERIAŁY

DOI: 10.18276/SIP.2017.47/3-26

Alina Piątyszek-Pych*
Organizacja Pracodawców Ziemi Lubuskiej

POTENCJAŁ DLA ROZWOJU KLASTRÓW MOTORYZACYJNYCH W SPECJALNYCH STREFACH EKONOMICZNYCH NA PRZYKŁADZIE STREFY WAŁBRZYSKIEJ I LEGNICKIEJ

Streszczenie

Celem artykułu jest przedstawienie perspektyw rozwoju klastra (grona) motoryzacyjnego w województwie dolnośląskim na obszarach oddziaływania wałbrzyskiej i legnickiej specjalnej strefy ekonomicznej (SSE). W artykule przyjęto hipotezę o istnieniu potencjału dla rozwoju klastra *automotive* oraz o istotnej roli stref w rozwoju sektora motoryzacyjnego w regionie Dolnego Śląska. W celu zweryfikowania hipotezy wykorzystano metodę analizy dokumentów, danych GUS i pozyskanych od spółek zarządzających oraz pomocniczo metodę wywiadów przeprowadzonych z przedstawicielami podmiotów dysponujących mieniem stref. W pierwszej części artykułu wyjaśniono istotę koncepcji gron i specjalnych stref ekonomicznych. Następnie przedstawiono historię i obecną sytuację sektora motoryzacyjnego w regionie dolnośląskim oraz zaprezentowano efekty funkcjonowania wybranych stref. W zakończeniu przedstawiono wnioski na temat istnienia warunków dla rozwoju klastra motoryzacyjnego w analizowanym regionie oraz roli SSE w procesie rozwoju skupisk przedsiębiorstw branży *automotive*.

Słowa kluczowe: klastry motoryzacyjne, specjalne strefy ekonomiczne, specjalizacja branżowa

* Adres e-mail: alinapiatyszek@gmail.com.

Wprowadzenie

W 1989 roku rozpoczęły się w Polsce przemiany ustrojowe, które zmieniły gospodarcze oblicze kraju. Wiele regionów bez znaczących przeszkód dostosowało się do nowej sytuacji ekonomicznej, w innych doszło do kumulacji negatywnych następstw transformacji w postaci spadku produkcji, rosnącego bezrobocia i wzrostu niewykorzystanych zasobów produkcyjnych. Ponieważ poziom nasilających się trudności przekraczał możliwości ich samodzielnego przezwyciężenia przez władze lokalne, konieczna stała się pomoc państwa, której przykładem było powołanie specjalnych stref ekonomicznych.

Jednym z następstw działalności SSE jest specjalizacja branżowa, która może stać się zalążkiem klastrów sektorowych. Od początku ich funkcjonowania największe nakłady inwestycyjne ponosiły przedsiębiorstwa reprezentujące przemysł związany ze sprzętem transportowym, przede wszystkim motoryzacyjnym. Znaczący poziom nakładów inwestycyjnych ponoszonych przez przedsiębiorstwa branży *automotive* przekłada się na wysoki poziom zatrudnienia oraz liczbę przedsiębiorstw tego działu w najbliższym otoczeniu stref. Sektor motoryzacyjny jest silnie reprezentowany w strefach legnickiej (LSSE) i wałbrzyskiej (WSSE), gdzie wydatki przedsiębiorstw tej branży stanowiły w 2015 roku odpowiednio 61% i 42% ogółu nakładów inwestycyjnych poniesionych w tych strefach. Dominujący udział sektora utrzymuje się w przypadku tych SSE od początku ich funkcjonowania, głównie za sprawą dużych inwestorów, jak Volkswagen i Sitech w legnickiej oraz zakładów Toyoty w wałbrzyskiej SSE.

Celem artykułu jest przedstawienie perspektyw rozwoju grona motoryzacyjnego w województwie dolnośląskim na obszarach oddziaływania wałbrzyskiej i legnickiej SSE. W artykule przyjęto hipotezę o istnieniu potencjału dla rozwoju klastra *automotive* oraz o istotnej roli stref w rozwoju sektora motoryzacyjnego w regionie Dolnego Śląska. W celu zweryfikowania hipotezy wykorzystano metodę analizy dokumentów, danych statystycznych oraz pomocniczo metodę wywiadów przeprowadzonych z przedstawicielami spółek zarządzających. W pierwszej części artykułu wyjaśniono istotę stref specjalnych oraz gron. Następnie przedstawiono historię i obecną sytuację sektora motoryzacyjnego w regionie dolnośląskim oraz zaprezentowano efekty funkcjonowania wybranych stref. W zakończeniu przedstawiono

wnioski na temat istnienia warunków dla rozwoju klastra motoryzacyjnego w analizowanym regionie oraz roli stref w rozwoju skupisk podmiotów branży *automotive*.

1. Istota SSE oraz pomocy udzielanej podmiotom strefowym

SSE są jedną z form uprzywilejowanych stref gospodarczych funkcjonujących we współczesnej gospodarce światowej. Stanowią obszar, na którym podmioty prowadzące działalność gospodarczą mogą korzystać z różnego rodzaju zachęt finansowych i ułatwień, w zamian za dokonanie inwestycji w rozwój określonych dziedzin działalności gospodarczej, zagospodarowanie istniejącego majątku i infrastruktury, tworzenie nowych miejsc pracy, rozwój nowych technologii itp. (Lizińska, Kisiel, 2008, s. 30–31). W ujęciu ekonomicznym strefy są instrumentami nieaktywnej polityki przemysłowej państwa, której celem jest udzielenie pomocy przedsiębiorstwom oraz regionom. Utworzenie SSE stanowi wyraz pośredniej ingerencji państwa w gospodarkę, czyli interwencji z wykorzystaniem systemu zwolnień i preferencji podatkowych dla podmiotów prowadzących działalność gospodarczą na obszarze strefy (Bazydło, Smętkowski, 2000, s. 17; Ambukita, 2009, s. 11).

Normatywną definicję SSE przedstawia ustawa regulująca ich działanie, zgodnie z którą specjalną strefą ekonomiczną jest „wyodrębniona zgodnie z zapisami ustawy, niezamieszkana część terytorium Rzeczpospolitej Polskiej, na której terenie może być prowadzona działalność gospodarcza na zasadach określonych ustawą" (Ustawa o SSE…, 1994, art. 2).

Podmioty gospodarcze prowadzące działalność na obszarze stref mogą skorzystać z pomocy publicznej udzielanej w formie zwolnień z podatku dochodowego z tytułu kosztów nowej inwestycji lub tworzenia nowych miejsc pracy. Podstawą do uzyskania wsparcia jest posiadanie zezwolenia na prowadzenie działalności na terenie strefy. Skorzystanie ze zwolnień z tytułu kosztów nowej inwestycji wymaga prowadzenia działalności gospodarczej w regionie, w którym udzielono pomocy, oraz utrzymania własności składników majątku, z którymi były związane wydatki inwestycyjne, przez okres przynajmniej pięciu lat. Czas ten ulega skróceniu do trzech lat dla MŚP. W przypadku pomocy z uwagi na tworzenie nowych miejsc pracy na przedsiębiorców nałożono obowiązek utrzymania zatrudnienia przez minimum pięć lat w przypadku dużych przedsiębiorstw oraz przez trzy lata przez podmioty z sektora MŚP (Rozporządzenie…, 2008, §3 ust. 6 i 5 ust. 2).

2. Pojęcie, atrybuty oraz czynniki determinujące powstanie klastrów

Najczęściej przytaczaną definicją gron jest pojęcie sformułowane przez Portera, w świetle którego klastry to „geograficzne skupiska wzajemnie powiązanych firm, wyspecjalizowanych dostawców, jednostek świadczących usługi, firm działających w pokrewnych sektorach związanych z nimi instytucji w poszczególnych dziedzinach, konkurujących między sobą, ale także współpracujących" (2000, s. 16). Można wskazać stałe atrybuty tych struktur, które pozwalają rozpoznać je wśród innych form organizacji produkcji, są to: (1) bliskość geograficzna i kumulacja przestrzenna podmiotów oraz zatrudnienia; (2) heterogeniczność i samodzielność aktorów[1]; (3) koncentracja branżowa i związana z nią specjalizacja przedsiębiorstw i innych instytucji[2]; (4) równoległa współpraca i konkurencja pomiędzy podmiotami; (5) współzależność podmiotów i komplementarność kompetencji[3]; (6) występowanie relacji formalnych i nieformalnych[4]; (7) wspólne eksploatowanie infrastruktury materialnej i niematerialnej[5]; (8) intensywny przepływ informacji, wiedzy oraz technologii[6]; (9) skupienie wokół wspólnych celów[7]; (10) powstanie pozytywnych

[1] Członków grona cechuje różnorodność rodzajów prowadzonej działalności i pełnionych funkcji, przy czym zachowują pełną niezależność i samodzielność, a ich przynależność do klastra jest w pełni dobrowolna (Porter, 1998, s.199; Den Hertog i in., 2001, s. 151; *Final report*..., 2003, s. 16; Maskell, Lorenzen, 2003, s. 2–3).

[2] Klastry składają się z kombinacji branż wytwarzających produkty finalne, podzespoły i półprodukty, maszyny i urządzenia oraz materiały i surowce (Jacob, de Man, 1996, s. 426–429; Wysokińska, 2001, s. 62).

[3] Współpraca pomiędzy uczestnikami grona nie ogranicza się do powiązań wertykalnych (pionowych) w ramach łańcucha wartości, ale także do powiązań o charakterze horyzontalnym – poziomych, np. realizacja wspólnych projektów B+R, kształcenie kadr itp. (Romanowska, 2004, s. 189).

[4] Powiązania występujące pomiędzy podmiotami opierają się zarówno na formalnych kontraktach handlowych, jak i kontaktach społecznych mających charakter powiązań nieformalnych (*European Trend*..., 2003, s. 3).

[5] Członkowie grona dzielą zarówno tzw. infrastrukturę twardą, jak i niematerialną, jak np. specyficzne sektorowe umiejętności (Rosenfeld, 1997, s. 3–21).

[6] Koncentracja podmiotów na ograniczonym obszarze ułatwia nawiązywanie i podtrzymywanie kontaktów, przepływ wiedzy, innowacji i technologii. Dla klastra charakterystyczna jest także dyfuzja wiedzy ukrytej, której zdobywanie wymaga wchodzenia w bezpośrednie relacje międzyludzkie (Cegliei i in. 1999, s. 2).

[7] Aktorzy grona posiadają wspólną trajektorię rozwoju – np. technologiczną, rynki docelowe, strategię marketingową itp. (Buzek, 2007, s. 253).

efektów zewnętrznych[8]; (11) występowanie efektu synergii[9]; (12) rozwój kapitału społecznego[10]; (13) orientacja eksportowa[11].

W literaturze przedmiotu nie wskazuje się na jednoznaczne przyczyny i mechanizmy powstania i rozwoju gron, gdyż przedstawienie pełnego wykazu czynników determinujących ich funkcjonowanie nie jest możliwe. Czynniki wywierające wpływ na powstanie klastrów podzielić można na endo- i egzogeniczne. Przyczynami warunkującymi powstanie gron o podłożu endogenicznym są, występujące w określonym przedziale czasu, tradycyjne czynniki lokalizacji oraz uwarunkowania historyczne. Należą do nich: tradycje wytwarzania produktów na danym terytorium, występowanie korzystnych warunków naturalnych, dobre połączenia komunikacyjne, rozwinięta infrastruktura techniczna, dostęp do określonych zasobów ludzkich, odpowiednie warunki życia i zatrudnienia, pojawienie się wyrafinowanego popytu rynkowego, potencjał rynku zbytu, dostępność i wysoki poziom ośrodka naukowego oraz specjalistycznej wiedzy i umiejętności, występowanie BIZ, wcześniejsze istnienie przemysłu dostawczego, pokrewnych sektorów lub gron (Szultka, 2004, s. 10–11).

Klastry egzogenne tworzone są dzięki świadomym zabiegom określonych podmiotów, najczęściej władz centralnych, przedstawicieli JST, instytucji naukowo-badawczych, organizacji wspierania przedsiębiorczości, a nawet samych przedsiębiorstw. Ważną rolę odgrywają podmioty przewodnie, skupiające wokół siebie pozostałych aktorów, inicjujące różnego rodzaju aktywność klastra, a także reprezentujące grono wobec otoczenia. Do czynników egzogenicznych zaliczamy np. wysoki poziom przestrzennego zagospodarowania regionu i infrastruktury technicznej, bliskość chłonnych rynków zbytu, występowanie SSE, liczną obecność dużych przedsiębiorstw, dużą aktywność JST w przyciąganiu inwestorów, wyso-

[8] Zalicza się do nich np. powstanie rynku wyspecjalizowanych dostawców oraz rozwój specjalistycznych umiejętności, a co za tym idzie wzrost konkurencyjności regionu, w którym klastry funkcjonują. Istnienie gron sprzyja ciągłości produkcji, redukcji kosztów transakcyjnych oraz pobudza transfer zasobów materialnych i niematerialnych pomiędzy podmiotami (Cegliei i in. 1999, s. 2).

[9] Wzajemne powiązania pomiędzy uczestnikami sprawiają, iż wartość klastra jako całości jest większa niż suma wartości poszczególnych jego części (Staszewska, 2009, s. 30).

[10] W związku z istnieniem grona wykształca się rynek wykwalifikowanej siły roboczej oraz wzajemne zaufanie pomiędzy podmiotami, będące podstawą powstania silnych więzi (Lis, Lis, 2011, s. 45; Lis, Lis, 2013, s. 41–42).

[11] Wielu członków klastra sprzedaje swoje produkty i usługi klientom zlokalizowanym poza regionem (Waits, 2000, s. 42).

ką kulturę i duże tradycje przemysłowe w wybranych lokalizacjach itp. (Pasieczny, 2006, s. 91–95).

Analizując wewnętrzne i zewnętrzne czynniki decydujące o powstaniu klastrów, uwzględnić należy nieostrość granicy pomiędzy nimi. Większość klastrów powstaje na skutek oddziaływania bardzo zróżnicowanych sił i czynników. Często określone stymulatory egzogeniczne mogą pojawiać się wyłącznie pod warunkiem wystąpienia wybranych czynników wewnętrznych i odwrotnie. Czynniki te wchodzą w skomplikowane reakcje, co sprawia, że wskazanie jednoznacznych przyczyn powstania gron jest bardzo utrudnione.

3. Historia i obecna sytuacja branży motoryzacyjnej na Dolnym Śląsku

Województwo dolnośląskie jest obszarem, który wyróżnia się pod względem rozwoju sektora motoryzacyjnego na tle kraju. Na obszarze regionu ma miejsce bardzo silna koncentracja geograficzna podmiotów tej branży, czego konsekwencją jest wysoki poziom specjalizacji przedsiębiorstw oraz powstanie rynku wyspecjalizowanej siły roboczej. Rozwój przemysłu *automotive* wynika z tradycji sięgających 1952 roku, kiedy działalność rozpoczęły Zakłady Samochodowe w Jelczu, produkujące autobusy na potrzeby komunikacji miejskiej, a do 1958 roku także samochody ciężarowe. Obecnie przedsiębiorstwo Jelcz produkuje opancerzone i nieopancerzone pojazdy samochodowe. W 1996 roku konkurencją dla autobusów z Jelcza stały się pojazdy szwedzkiego koncernu Volvo, który rozszerzył produkcję o samochody ciężarowe oraz maszyny budowlane. W chwili obecnej na terenie województwa działa kilkanaście fabryk zagranicznych koncernów samochodowych, produkujących elementy do samochodów własnej marki lub na potrzeby firm zewnętrznych. Większość podmiotów sektora ulokowana jest na obszarze SSE. Są to np. umiejscowione w strefie wałbrzyskiej: Faurecia (1995) – fotele samochodowe marki Volkswagen, Opel, Renault, Peugeot; Bosch (1996) – układy hamulcowe marek General Motors, Fiat, Peugeot i Suzuki; Toyota (1999) – skrzynie biegów i silniki samochodowe; WABCO Polska (1999) – pneumatyczne układy hamulcowe. Do największych podmiotów sektora *automotive* w legnickiej SSE należą: Volkswagen Motor Polska (1998) – silniki samochodowe i ich główne podzespoły i Sitech (1998) – metalowe stelaże siedzisk samochodowych do samochodów marek Volkswagen, Audi, Sko-

da, Seat oraz Porsche. Stopniowo w otoczeniu firm produkujących podzespoły samochodowe zaczęły gromadzić się liczne mniejsze polskie i zagraniczne przedsiębiorstwa, które funkcjonują jako poddostawcy wymienionych zakładów dużych międzynarodowych koncernów. Według danych systemu REGON w regionie dolnośląskim w 2015 roku, zarejestrowanych było 237 podmiotów gospodarczych zaliczanych do przemysłu motoryzacyjnego – dział 29 PKD[12], co stanowiło 8,7% ogółu podmiotów tego działu w Polsce i uplasowało region na czwartym miejscu.

Znaczną koncentrację branży motoryzacyjnej w regionie potwierdza wysoki poziom współczynnika lokalizacji (LQ) obliczonego na podstawie danych GUS dotyczących przeciętnego zatrudnienia oraz produkcji sprzedanej przemysłu[13]. Dla zobrazowania faktu, że wysoki stopień koncentracji jest zjawiskiem długoterminowym, wartość LQ obliczono dla 2005, 2010 oraz 2015 roku (tab. 1). Wysokość LQ we wszystkich analizowanych latach przekroczyła wartość 1,25, co świadczy o ponadprzeciętnej koncentracji branży w województwie.

Tabela 1. Koncentracja branży motoryzacyjnej w województwie dolnośląskim

Rok	Województwo dolnośląskie		Polska		Wartość LQ
	Ogółem	Produkcja pojazdów samochodowych	Ogółem	Produkcja pojazdów samochodowych	
Produkcja sprzedana przemysłu w mln zł (ceny bieżące)					
2005	51 293,3	9 669,8	687 810,0	63 658,0	2,04
2010	84 913,7	13 617,1	985 716,0	91 920,0	1,72
2015	107 943,5	22 612,4	1 255 516,0	125 595,0	2,09
Przeciętne zatrudnienie w przemyśle					
2005	198 686	16 257	2 619 200	121 500	1,76
2010	206 860	19 722	2 696 100	143 300	1,79
2015	211 810	27 106	2 705 600	171 100	2,02

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Sektor *automotive* jest najważniejszą branżą przemysłową województwa dolnośląskiego. Według danych GUS wartość produkcji sprzedanej przemysłu motoryzacyjnego (dział 29 PKD) w regionie wzrosła od 2005 roku ponaddwukrotnie i na koniec 2015 roku osiągnęła wartość 22,612mld zł, co dało ponad 26-procentowy

[12] Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep, z wyłączeniem motocykli.

[13] Dla podmiotów gospodarczych, w których liczba pracujących przekracza dziewięć osób.

udział w wypracowanej wartości przetwórstwa przemysłowego i uplasowało sektor na pierwszym miejscu w regionie oraz stanowiło ponad 18% wypracowanej wartości tego przemysłu w kraju. Tendencję wzrostową zauważyć można również w przypadku zatrudnienia. W 2005 roku przeciętne zatrudnienie w dziale 29 przekraczało 16 tys. osób, a w 2015 roku branża zatrudniała już ponad 27 tys. pracowników, co stanowiło blisko 16% ogółu zatrudnionych w tym sektorze w Polsce. Wysoki poziom zatrudnienia zapewnia branży motoryzacyjnej pierwszoplanową rolę w przetwórstwie przemysłowym w regionie.

4. Efekty funkcjonowania i sytuacja sektora motoryzacyjnego w legnickiej SSE

Legnicka SSE jest jedną z 14 stref ekonomicznych w Polsce. Według stanu na koniec 2015 roku obejmowała powierzchnię ponad 1,7 tys. ha zagospodarowanych jedynie w 18% i w relacji do innych stref charakteryzowała się najniższym poziomem wykorzystania gruntów. Zdecydowana większość powierzchni LSSE położona jest na obszarze województwa dolnośląskiego, jednak swoim zasięgiem obejmuje także tereny w województwie lubuskim. Do końca 2015 roku w strefie wydano 84 zezwolenia na prowadzenie działalności, co uplasowało ją na 11. miejscu. W enklawie utworzono łącznie 12 607 miejsc pracy, co stanowiło niewiele ponad 4% ogółu miejsc pracy utworzonych w SSE w Polsce. Znacznie lepiej przedstawia się wysokość poniesionych nakładów inwestycyjnych. Do końca 2015 roku skumulowana wartość inwestycji przedsiębiorstw prowadzących działalność na obszarze LSSE wyniosła 7,6 mld zł, co stanowiło blisko 7% ogółu nakładów poniesionych w SSE w Polsce i uplasowało strefę na szóstym miejscu. Bezsprzecznym liderem jest branża motoryzacyjna, której inwestycje osiągnęły wartość 4,6 mld zł (dział 29 PKD) i stanowiły 61% ogółu wydatków strefowych (*Informacja*…, 2016).

Według danych pozyskanych od spółki zarządzającej oraz informacji zawartych na stronie internetowej na obszarze LSSE funkcjonują obecnie 54 podmioty gospodarcze, z czego 35% to przedsiębiorstwa związane z szeroko rozumianym przemysłem motoryzacyjnym. Zlokalizowane są w sześciu podstrefach, tj. Środzie Śląskiej, Legnickim Polu, Polakowicach, Legnicy, Krzywej i Złotoryi. Wszystkie przedsiębiorstwa to spółki z kapitałem obcym pochodzącym z siedmiu krajów: Niemiec, USA, Japonii, Francji, Hiszpanii i Austrii. Podmioty te zainwestowały ponad

5,6 mld zł i utworzyły ponad 7,5 tys. miejsc pracy. Największe nakłady inwestycyjne ponoszą duże podmioty, jak VW – 2,3 mld zł, Sitech – 1,03 mld, Sanden – 561 mln, BASF – 542 mln, Gates – 274,9 mln, Pittsburgh Glass – 245 mln, Faurecia – 182,5 mln oraz Lear Corporation – 150,9 mln zł, które są również największymi pracodawcami. Przedsiębiorstwa *automotive* cechuje duża heterogeniczność przedmiotu prowadzonej działalności. Są wśród nich producenci silników samochodowych (VW) i ich części (np. VW, Gates), elementów wyposażenia z tworzyw sztucznych (np. Faurecia), foteli i ich elementów (np. Sitech, Lear), układów jezdnych oraz wytwórcy elementów układu chłodzenia i ogrzewania (Sanden), katalizatorów (BASF), przewodów, układów bezpieczeństwa, szyb (Pittsburgh), a także dostarczyciele specjalistycznych usług (*Potencjał…*, 2016, s. 29–31, http://lsse.eu/nasi-inwestorzy/).

W 2014 roku zawiązano inicjatywę klastrową pod nazwą Dolnośląski Klaster Motoryzacyjny (DKM), zrzeszającą obecnie 34 członków. DKM, którego liderem jest spółka zarządzająca, to wspólny projekt LSSE, przewodnich podmiotów branży motoryzacyjnej, Politechniki Wrocławskiej, PAIiIZ[14] oraz Ministerstwa Gospodarki[15] zakładający stałą współpracę przedsiębiorstw z przedstawicielami środowisk naukowych oraz samorządem terytorialnym. Inicjatywę powołano w celu zwiększenia potencjału innowacyjnego firm branży *automotive* prowadzących działalność na terenie całego regionu Polski południowo-zachodniej poprzez zapewnienie im wspólnego dostępu do nowoczesnych technologii, bazy edukacyjnej oraz wspomaganie transferu wiedzy. W oficjalnych dokumentach rządowych DKM wymienia się jako przykład inicjatywy klastrowej, jednak według informacji spółki zarządzającej znajduje się ona w embrionalnej fazie rozwoju (etap mobilizacji uczestników). W ramach przedsięwzięcia podjęte zostały pewne działania, jak np. prace nad strategią rozwoju, diagnoza partnerów (stworzenie mapy powiązań, określenie możliwości i obszarów współpracy), powołanie grup tematycznych, warsztaty i spotkania członków (poznanie celów oraz oczekiwań w stosunku do klastra) itp.

[14] Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych, obecnie Polska Agencja Inwestycji i Handlu.

[15] Obecnie Ministerstwo Rozwoju.

5. Rezultaty działania i rola branży *automotive* w wałbrzyskiej SSE

Wałbrzyska SSE jest jedną z najprężniej rozwijających się stref w Polsce. Na koniec 2015 roku jej powierzchnia obejmowała blisko 3 tys. ha zagospodarowanych w ponad 56%. Pod względem wielkości obszaru WSSE plasuje się na pierwszym miejscu. Swoim zasięgiem obejmuje tereny na obszarze czterech województw, jednak większość areału strefy leży w regionie dolnośląskim. Do końca 2015 roku wydano 284 zezwolenia, co uplasowało strefę na drugim miejscu. W strefie utworzono łącznie 44 340 miejsc pracy, co stanowiło ponad 14% ogółu stanowisk w SSE i zapewniło enklawie drugą pozycję. Wałbrzyska SSE zajmuje także pozycję wicelidera w obszarze zainwestowanego kapitału. Do końca 2015 roku łączne nakłady poniesione przez inwestorów wyniosły 21,7 mld zł, co stanowiło blisko 19,5% ogółu wydatków poniesionych w SSE w Polsce. Podobnie jak w LSSE rolę lidera, od samego początku funkcjonowania strefy, pełni branża *automotive*, której nakłady w wysokości 9,2 mld zł (29 PKD) stanowiły 42,1% wydatków inwestycyjnych WSSE (*Informacja*…, 2016).

Według danych otrzymanych od zarządzającego na obszarze strefy funkcjonuje obecnie 190 podmiotów gospodarczych, w tym 54 związane z przemysłem motoryzacyjnym. Przedsiębiorcy ci zainwestowali ponad 13 mld zł, czyli ponad połowę sumy wydatków poniesionych w WSSE, i utworzyli ponad 21 tys. miejsc pracy. Większość podmiotów ulokowana jest w ośmiu podstrefach umiejscowionych w województwie dolnośląskim, tj. w Wałbrzychu, Jelczu-Laskowicach, Żarowie, Bolesławcu, Wrocławiu, Świebodzicach, Nowej Rudzie i Oławie. Blisko 90% podmiotów to przedsiębiorstwa z kapitałem obcym pochodzącym głównie z Japonii, Niemiec, USA, Francji i Włoch. W aspekcie wysokości nakładów inwestycyjnych i zatrudnienia wyróżniają się dwa podmioty Toyoty (położone w Wałbrzychu i Jelczu-Laskowicach), które ulokowały w strefie ponad 3 mld zł i zatrudniają ponad 2 tys. pracowników. Podmioty reprezentujące sektor są bardzo zróżnicowane pod względem przedmiotu prowadzonej działalności. Znajdują się wśród nich producenci samochodów użytkowych (VW we Wrześni), quadów i pojazdów specjalnych, przyczep i naczep, silników (zakłady Toyoty) i ich części, elementów z tworzyw sztucznych, układu chłodzenia i oświetlenia, foteli, układów hamulcowych, kierownic i elementów układu kierowniczego, tulei i tłoków, skrzyń biegów, przegubów, katalizatorów, poduszek powietrznych, karoserii, itp. W 2015 roku WSSE sp. z o.o.

przystąpiła jako lider wspierający do DKM (*Potencjał…*, 2016, s. 61–63, https://invest-park.com.pl/).

Podsumowanie

Analizowany przypadek województwa dolnośląskiego wskazuje, iż działanie stref uprzywilejowanych stało się fundamentem dla specjalizacji branżowej całego regionu i stanowi solidną podstawę dla rozwoju klastra motoryzacyjnego. Badane skupisko przedsiębiorstw branży *automotive* posiada wiele cech charakterystycznych dla struktury klastrowej, jak np. ponadprzeciętna koncentracja geograficzna podmiotów oraz zatrudnienia, koncentracja sektorowa przedsiębiorstw, komplementarność, zróżnicowanie i samodzielność podmiotów, wspólne wykorzystanie infrastruktury oraz proeksportowe nastawienie branży. Przedstawiciele spółek zarządzających wyrazili przekonanie o występowaniu zjawiska koopetycji (jednoczesna współpraca i konkurencja) pomiędzy podmiotami branży, jednak reprezentant LSSE stwierdził, iż podmioty sektora *automotive* ulokowane w strefie legnickiej bezpośrednio ze sobą nie konkurują, ponieważ nie prowadzą działalności o podobnym profilu, a konkurencja ma miejsce na poziomie regionu. Podkreślił także, że przedsiębiorstwa strefowe nawiązują częściej relacje nieformalne związane z wymianą doświadczeń i zadeklarował przede wszystkim występowanie relacji o charakterze horyzontalnym. W opinii reprezentanta WSSE pomiędzy podmiotami występują zarówno powiązania pionowe, jak i poziome. Na wymiar wertykalny potencjalnego klastra mogą składać się relacje oparte na kontraktach handlowych zawieranych w ramach łańcucha wartości tworzonego przez: (1) potencjalnych finalnych odbiorców – przedstawicieli grupy 29.1 PKD produkujących silniki samochodowe, samochody użytkowe, pozostałe pojazdy samochodowe; (2) bezpośrednich dostawców – podmioty z grupy 29.2 i 29.3 wytwarzające nadwozia, elementy elektryczne i elektroniczne, pozostałe części i akcesoria do pojazdów silnikowych; (3) poddostawców ulokowanych w ramach badanych skupisk, będących bezpośrednimi dostawcami dla przedsiębiorstw z działu 29. Kluczowymi graczami sektora są producenci pojazdów (Volvo, Jelcz), silników (Toyota, VW) i komponentów (np. Faurecia, Sitech), którzy przyciągnęli do regionu przedsiębiorstwa z branż wspierających dostarczających maszyny, urządzenia, materiały, surowce oraz świadczących wyspecjalizowane usługi. W przypadku działalności

naukowo-badawczej prowadzonej przez dolnośląskie uczelnie w sposób szczególny wyróżnia się Politechnika Wrocławska, która w największym stopniu wychodzi naprzeciw potrzebom przedsiębiorstw. Ważnymi podmiotami składającymi się na tzw. infrastrukturę miękką są spółki zarządzające strefami, będące inicjatorami realizowanych przedsięwzięć, a także samorząd terytorialny[16]. W regionie istnieją zarówno endo-, jak i egzogeniczne czynniki warunkujące istnienie gron, do których należą: tradycje wynikające z istnienia sektora motoryzacyjnego sięgające lat 50. XX wieku, wysoki poziom infrastruktury technicznej, rynek wyspecjalizowanej siły roboczej, wyrafinowany popyt rynkowy, występowanie BIZ (głównie za sprawą korzystnych warunków wynikających z funkcjonowania SSE). Do czynników egzogenicznych zaliczyć można: wysoki poziom przestrzennego zagospodarowania oraz infrastruktury technicznej województwa, bliskość chłonnych rynków zbytu, dużą aktywność samorządu województwa oraz spółek zarządzających SSE w przyciąganiu inwestorów.

Przedstawione w artykule informacje pozwalają wysunąć wniosek o istnieniu potencjału dla rozwoju klastra motoryzacyjnego w województwie dolnośląskim oraz o istotnej roli legnickiej i wałbrzyskiej SSE, które pełnią funkcję katalizatorów w procesie rozwoju skupiska przedsiębiorstw branży *automotive*. Przedstawiciel LSSE wskazał, iż zasadniczą przeszkodą w przekształceniu badanych skupisk w dojrzałe struktury klastrowe jest brak zainteresowania ze strony przedsiębiorstw, które nie widzą w tej formie współdziałania korzyści finansowych. Istotnym mankamentem jest również niska współzależność podmiotów. Mimo iż w regionie prowadzą działalność przedsiębiorstwa o uzupełniających się kompetencjach, to większość z nich kieruje swoje produkty i usługi poza granice kraju, w związku z czym powiązania wertykalne są słabo rozwinięte. Z uwagi na to, że większość przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego ulokowanych w województwie dolnośląskim to oddziały dużych międzynarodowych koncernów, pojawił się problem małej elastyczności i zamykania się przedsiębiorstw, co uniemożliwia dostęp do nowych technologii i innowacyjnych rozwiązań. Natomiast według reprezentanta WSSE jedną z podstawowych barier rozwoju badanego skupiska jest niska sprawność i jakość otoczenia innowacyjnego, w tym przede wszystkim regionalnego sektora B+R oraz wynikające z tego słabe powiązania przedsiębiorstw branży

[16] Województwo dolnośląskie było w latach 2011–2013 uczestnikiem projektu AutoNet, którego celem była poprawa warunków ramowych dla innowacji w przemyśle motoryzacyjnym.

z instytucjami badawczymi. Badani wskazali również na przeszkody leżące po stronie działań podejmowanych przez władze samorządowe, które zbyt mało interesują się rozwojem branży i klastra motoryzacyjnego, nie podejmując działań wspierających lub realizując inicjatywy złe albo mało efektywne. Podkreślili, że przedsiębiorstwa bardzo ostrożnie angażują się w realizację wspólnych projektów oraz wymianę doświadczeń i informacji realizowaną w ramach DKM.

Istotnym zadaniem, przed jakim stoi samorząd województwa, jest skuteczniejsze i bardziej efektywne wspieranie branży motoryzacyjnej, a także powstałej inicjatywy klastrowej w regionie. Zarówno władze samorządowe, jak i spółki zarządzające powinny podejmować działania, które zachęcą przedsiębiorstwa do zacieśnienia współpracy oraz zintensyfikowania współdziałania z regionalnym potencjałem badawczo-rozwojowym. Istotnym zagrożeniem, przed jakim stoi sektor motoryzacyjny, jest także zbliżający się termin zakończenia działalności SSE w Polsce w obecnej formie. Ze względu na możliwość skorzystania z pomocy publicznej, kluczowi gracze sektora ulokowali swoją działalność na obszarze SSE. Konieczne jest podjęcie kroków na rzecz silniejszego związania kluczowych inwestorów branży z regionem. Początkiem takich działań jest z całą pewnością zainicjowana przez LSSE inicjatywa DKM. Rozwój branży motoryzacyjnej na Dolnym Śląsku nie wydaje się jednak zagrożony, gdyż duże koncerny międzynarodowe planują kolejne nakłady, np. Toyota zainwestuje kolejne 650 mln zł i zwiększy zatrudnienia o kilkadziesiąt osób. Korzystną perspektywę stwarza także budowa fabryki Mercedesa w Jaworze.

Literatura

Ambukita, E. (2009). Specjalne strefy ekonomiczne w Polsce stymulatorem rozwoju regionalnego. W: B. Filipiak (red.), Ekonomiczne i organizacyjne instrumenty wspierania rozwoju lokalnego i regionalnego. Finanse, rachunkowość, przedsiębiorczość. Tom 1. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, *530*, *Ekonomiczne Problemy Usług*, *31*, 11–19.

Bazydło, A., Smętkowski, M. (2000). Specjalne strefy ekonomiczne – światowe zróżnicowanie instrumentu. W: E. Kryńska (red.), *Polskie specjalne strefy ekonomiczne – zamierzenia i* efekty (s. 17–55). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.

Buzek, J. (red.). (2007). *Jak zostać regionem wiedzy i innowacji*. Warszawa: Wydawnictwo TWIGGER.

Ceglie, G., Clara, M., Dini, M. (1999). *SME cluster and network development in developing countries: The experience of UNIDO*. Vienna: United Nations Industrial Development Organization.

Den Hertog, P., Maltha, S., Brouwer, E. (2001). Innovation in an Adolescent Cluster: The Dutch Multimedia Cluster. W: *Innovative clusters – drivers of national innovation* systems (s. 133–154). Paris: OECD.

European Trend Chart on Innovation, Thematic Report: Cluster Policies, Covering period up to March (2003). Brussels: European Commission Enterprise Directorate-General.

Final report of the expert group on enterprise clusters and networks (2003). Brussels: European Commission Enterprise Directorate-General.

http://lsse.eu/nasi-inwestorzy (04.05.2017).

https://invest-park.com.pl/ (04.05.2017).

Informacja o realizacji ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych – stan na 31 grudnia 2015 roku (2016). Warszawa: Ministerstwo Rozwoju.

Jacob, D., De Man, A. (1996). Clusters Industrial Policy and Firm Strategy: A Menu Approach. *Technology Analysis & Strategic Management*, *8*, (4), 425–438.

Lis, A., Lis, A. (2011). Klastry i inicjatywy klastrowe w gospodarce. W: J. Pietrucha (red.), *Teoria ekonomii wobec przeobrażeń* strukturalnych (s. 41–50). Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach.

Lis, A., Lis, A. (2013). Tożsamość struktur klastrowych – rozważania teoretyczne i praktyczne implementacje. *Studia Regionalne i Lokalne*, *1* (51), 26–44.

Lizińska, W., Kisiel, R. (2008). *Specjalne strefy ekonomiczne jako instrument polityki regionalnej na przykładzie Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie.

Maskell, P., Lorenzen, M. (2003). The Cluster as Market Organization. *Danish Research Unit on Industrial Dynamics Working Paper*, *03-14*.

Pasieczny, J. (2006). Czynniki i uwarunkowania procesu tworzenia i rozwoju klastrów. W: E. Bojar (red.), *Klastry jako narzędzia lokalnego i regionalnego rozwoju* gospodarczego (s. 89–95). Lublin: Wydawnictwo Politechniki Lubelskiej,.

Porter, M. (1998).*On competition*. Boston: Harvard Business Press.

Porter, M.E. (2000). Location, Competition and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy. *Economic Development Quarterly*, *14* (1), 15–34.

Rocznik Statystyczny Rzeczpospolitej Polskiej (2016). Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.

Rocznik statystyczny województwa dolnośląskiego (2016). Wrocław: Urząd Statystyczny we Wrocławiu.

Romanowska, M. (2004). *Planowanie strategiczne w przedsiębiorstwie*. Warszawa: PWN.
Rosenfeld, S.A. (1997). Bringing Business Clusters into the Mainstream of Economic Development. *European Planning Studies*, *5* (1), 3–21.
Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 grudnia 2008 r. w sprawie pomocy publicznej udzielanej przedsiębiorcom działającym na podstawie zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej na terenach specjalnych stref ekonomicznych (Dz.U. 2008 nr 232 poz. 1548).
Specjalne strefy ekonomiczne w Polsce (2016). Warszawa: Colliers International.
Staszewska, J. (2009). *Klaster perspektywą dla przedsiębiorców na polskim rynku turystycznym*. Warszawa: Difin.
Szultka, S. (red.). (2004). *Klastry – innowacyjne wyzwanie dla Polski*. Gdańsk: Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową.
Ustawa z dnia 20 października 1994 o specjalnych strefach ekonomicznych (Dz.U. 2015 poz. 282).
Waits, M. (2000). The Added Value of the Industry Cluster Approach to Economic Analysis. *Economic Development Quarterly*, *14* (1), 35–50.
Wysokińska, Z. (2001). *Konkurencyjność w międzynarodowym i globalnym handlu technologiami*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.

POTENTIAL FOR DEVELOPMENT OF AUTOMOTIVE CLUSTERS IN SPECIAL ECONOMIC ZONES ILLUSTRATED BY THE EXAMPLE OF THE WAŁBRZYCH AND LEGNICA ZONES

Abstract

The aim of this article is to present prospects for development of the automotive bunch (cluster) in the impact areas of the Wałbrzych and Legnica special economic zones (SEZ-s). It is in this article that the hypothesis of the existence of the development potential for the *automotive* cluster and the important role of the zones in the automotive sector development in the Lower Silesia region was assumed. In order to verify the assumptions used, the method of analysis of documentation, GUS data and data obtained from the companies managing the zones and the method of interviews conducted with representatives of the management companies were applied. In the first part of the article, the essence of the concept of bunches and the special economic zones was explained. Then the history and the present situation of

the automotive industry in the Lower Silesia region as well as effects of functioning of the selected zones were presented. At the end, the conclusions on the existence of conditions for the development of the automotive cluster in the analyzed region and the role of the economic zones in the development process of clusters of *automotive* companies were presented.

Keywords: automotive clusters, special economic zones, industry specialisation

Translated by Alina Piątyszek-Pych

JEL codes: H21, H32, L14, R12