

Beata Andrzejczak
Uniwersytet Łódzki

Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w gospodarce światowej na przykładzie usług transportowych, gospodarki magazynowej i łączności

Rozwój usług z zakresu transportu, gospodarki magazynowej i łączności odgrywa główną rolę w internalizacji łańcuchów logistycznych oraz w rozwoju infrastruktury gospodarczej na świecie. Zjawisko to ma implikacje dla rozwoju gospodarczego krajów w ramach umiędzynarodowienia działalności firm w transporcie, gospodarce magazynowej i łączności, które wspierane jest m.in. przez przepływy bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ). Celem artykułu jest zaprezentowanie przepływów BIZ oraz przedstawienie znaczenia działalności korporacji transnarodowych dla sektora transportu, gospodarki magazynowej i łączności, w kontekście czynników wpływających na wzrost BIZ analizowanego sektora w gospodarce światowej. Artykuł został napisany głównie na podstawie danych statystycznych raportu UNCTAD.

Foreign direct investment in the world economy as exemplified by transport, storage and telecommunication services

Development of services in transport, storage and telecommunications plays a leading role in the internalization of logistics chains or in the development of economic infrastructure in the world. This phenomenon has implications for the economic development of countries in terms of the internalization of companies in the transport, storage and telecommunications, which is supported by the flows of foreign direct investment (FDI). This article aims to present the flows FDI and to present the significance of the activities of transnational corporation for the transport, storage and telecommunication sector, in the perspective of factors affecting the growth of FDI of the analyzed sector in the global economy. The article was based mainly on statistical data from the UNCTAD report.

Keywords: foreign investments, logistics

Wprowadzenie

Bezpośrednie inwestycje zagraniczne (BIZ) są jedną z podstawowych form przepływów kapitałowych w gospodarce światowej. Pojęcie BIZ zostało szeroko opisane zarówno w literaturze polskiej, jak i zagranicznej. Pomimo występujących różnic w przytaczanych przez autorów definicji BIZ, jedną z najczęściej wymienianych jest definicja BIZ według OECD. Zgodnie z definicją OECD „(...) Przedsiębiorstwo powstałe w wyniku bezpośrednich inwestycji jest definiowane jako takie, w którym pojedynczy inwestor zagraniczny kontroluje 10% lub więcej zwykłych udziałów lub kapitału uprawniającego do głosowania, albo ma efektywny wpływ na zarządzanie przedsiębiorstwem. Dopuszcza się elastyczne traktowanie limitu 10% w niektórych sytuacjach, kiedy mogą być wzięte pod uwagę inne czynniki determinujące wystąpienie stosunków typowych dla bezpośrednich inwestycji (np. reprezentacja w radzie dyrektorów, udział w procesie podejmowania decyzji, materialne transakcje wewnątrzfirmowe) (...)” [Witkowska, 1996, s. 13].

Przyjmuje się, że ekspansja BIZ w gospodarce światowej rozpoczyna się po 1945 r. Rozwój BIZ można praktycznie podzielić na 3 okresy czasowe, w których wielkość oraz struktura geograficzna zmieniała się w sposób charakterystyczny i w związku z tym wyróżnia się:

- wyzwanie amerykańskie (zjawisko nazwane przez francuskiego ekonomistę J.J. Sercan-Schreibera) przypadające na lata 1945–1973 – okres ten charakteryzuje się ekspansją kapitału amerykańskiego na rynki europejskie [Kisiel-Łowczyk, 1994, s. 102];
- wyzwanie europejskie przypadające na lata 1973–1989 – okres ten charakteryzuje się przede wszystkim napływem europejskich BIZ do Stanów Zjednoczonych A.P. [Kisiel-Łowczyk, 1994, s. 102–104];
- wyzwanie krajów średnio rozwiniętych (nazwane przez Autorkę), które rozpoczęło się w 1989 r.

W okresie ostatnich 20 lat następuje znaczna intensyfikacja działalności BIZ w gospodarce światowej. Na sytuację tę mają wpływ przede wszystkim fuzje oraz transformacje gospodarcze w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Okres ten charakteryzuje się tendencją wzrostową, a na koniec 2010 r. wielkość BIZ została odnotowana na ponad 1 bln USD [World Investment Report, 2010a, 2010b]. Wielkość ta nie jest jednak najwyższą, jakie osiągnęły BIZ w ostatnich latach. Tendencja wzrostowa BIZ załamywała się kilkakrotnie, a ostatni spadek strumieni BIZ został odnotowany w 2008 r. (spadek o 15,3% BIZ w porównaniu z 2007 r.), który utrzymał się również w roku 2009 (spadek o 37% BIZ w porównaniu z 2008 r.) [World Investment Report, 2010a, 2010b]. Na sytuację tę mają zdecydowanie duży

wpływ skutki kryzysu światowego i gospodarczego, a skalę tego zjawiska przybliżają następujące informacje:

- Największa skala spadku w napływie BIZ jest odczuwalna w krajach wysoko rozwiniętych, które w całej historii przepływów BIZ w gospodarce światowej są zarówno głównymi odbiorcami kapitału zagranicznego, jak i inwestorami kapitału poza granicami swojego kraju. Spadek w napływach i odpływach BIZ w 2010 r. względem 2007 r. w krajach wysoko rozwiniętych wyniósł odpowiednio 54% i 49% [World Investment Report, 2010a, 2010b].
- Kraje rozwijające się, których znaczenie w przepływach kapitałowych w gospodarce światowej wzrasta po 1989 r., również znalazły się w fazie spadkowej przepływów kapitałowych, aczkolwiek był on już znacznie mniejszy w porównaniu z krajami wysoko rozwiniętymi. Spadek ten w 2009 r. względem 2007 r. wyniósł po stronie napływów BIZ 22%, a po stronie odpływów 15%. Z kolei w 2010 r. można zaobserwować niewielkie ożywienie w przepływach BIZ w analizowanym regionie, których wartość jest zbliżona do 2007 r. Grupa krajów rozwijających się, które przyciągają w ostatnim czasie najwięcej inwestycji zagranicznych skupia się w trzech regionach świata, czyli w: Ameryce Południowej, Azji Południowo-Wschodniej oraz Europie Południowej i Środkowo-Wschodniej. Na szczególną uwagę w analizie BIZ krajów rozwijających się zasługują inwestycje w grupie krajów BRIC, czyli w: Rosji, Brazylii, Indiach i Chinach. Pomimo że wartość napływów BIZ do krajów BRIC spadła w latach 2007–2009 o 10,6 %, to udział tych krajów w lokowaniu BIZ na świecie wzrósł z poziomu 9,8% w 2007 r. do 16,7% w 2009 r. [World Investment Report, 2010a, 2010b].
- Zawirowania na rynku finansowym również w sposób niekorzystny wpłynęły na wielkość BIZ w Polsce. Według World Investment Report w 2009 r. do Polski napłynął kapitał w wysokości 11 395 mld USD [World Investment Report, 2010a, 2010b]. Polska w ten sposób została liderem, na tle tzw. nowych krajów UE, przyciągających największe wartości BIZ oraz utrzymała pozycję „zielonej wyspy” w dobie globalnej recesji. Według danych NBP dotyczących wartości napływu kapitału zagranicznego wielkość BIZ została oszacowana w 2009 r. na 12 379,8 mln USD, czyli o 8,6% więcej BIZ po stronie napływu kapitału w porównaniu z danymi UNCTAD [NBP, 2009, s. 71]. W zależności od źródła dane na temat BIZ mogą się znacznie różnić [Andrzejczak, 2008, s. 110].

W gospodarce światowej możliwość wykorzystania usług z zakresu transportu, gospodarki magazynowej i łączności jako strategii dla firm, może być uzależniona m.in. od rozwoju form internalizacji zarządzania infrastruktury gospodarczej oraz od wzrostu BIZ [Gołemska, 2006, s. 16]. BIZ w transporcie, gospodarce magazynowej i łączności w tym kontekście mogą przyczynić się m.in. do:

- rozwoju gospodarczego krajów lokaty BIZ, przede wszystkich w przypadku krajów rozwijających się;

- umiędzynarodowienia się łańcuchów logistycznych;
- transferu technologii do łańcucha logistycznego [Tyc-Szmił, 2006, s. 126].

Z danych UNCTAD wynika, że BIZ w transporcie, gospodarce magazynowej i łączności charakteryzują się tendencją wzrostową, na którą mają wpływ m.in. alokacja sektorowa oraz działalność korporacji transnarodowych. Dlatego też, celem artykułu jest zaprezentowanie wymienionych powyżej czynników, które mają duże znaczenie w gospodarce światowej na kształtowanie się przepływów BIZ w transporcie, gospodarce magazynowej i łączności. Nie jest jednak możliwe zaprezentowanie w ramach niniejszej publikacji, wszystkich czynników warunkujących ich rozwój, lecz jedynie zasygnalizowanie tych najbardziej znaczących i ściśle związanych z problematyką BIZ.

1. Stan i struktura geograficzna przepływów BIZ w transporcie, gospodarce magazynowej i łączności w gospodarce światowej

Z ekonomicznego punktu widzenia kryterium sektorowego podziału BIZ jest jednym z najbardziej znaczących od strony oddziaływania BIZ na gospodarkę kraju lokaty [Tyc-Szmił, 2006, s. 121]. Według raportów World Investment Report na przestrzeni ostatnich lat zauważalna jest tendencja do przesuwania się BIZ z sektora produkcji w kierunku usług. Głównym sektorem usług kumulującym największą wartość BIZ są usługi finansowe i działalność biznesowa, które łącznie w latach 2007–2009 zgromadziły blisko 651 mld USD po stronie BIZ napływających i 820 mld USD po stronie BIZ odpływających z ogółu krajów. Analogiczny trend wzrostowy na przestrzeni ostatnich 20 lat można zaobserwować również w usługach transportowych, gospodarki magazynowej i łączności, które osiągnęły poziom odpowiednio 77 mld USD w przypadku BIZ napływających i 88 mld USD dla BIZ odpływających w gospodarce światowej (tabela 1). Jest to ich 12-krotny wzrost w stosunku do lat 1990-1992 zarówno po stronie napływów i odpływów BIZ. Sektor ten stanowi prawie 8% udział BIZ w strukturze usług na świecie. Skala tego wzrostu byłaby znacznie większa, gdyby nie skutki kryzysu światowego.

Negatywny bilans światowego kryzysu finansowego i gospodarczego miał również przełożenie na spadkową tendencję struktury sektorowej BIZ w usługach. Wszystkie główne sektory usług BIZ (czyli: biznes, finanse, transport, magazynowanie i łączność, media) odnotowały tendencję spadkową, choć spadek ten odbywał się w różnym tempie.

Struktura geograficzna usług w zakresie transportu, gospodarki magazynowej i łączności, tak jak i w przypadku globalnych przepływów BIZ w gospodarce światowej, koncentruje się w krajach wysoko rozwiniętych. W latach 2007–2009, udział krajów wysoko rozwiniętych jako miejsca lokaty BIZ w analizowanej branży wyniósł 97,7%.

Tabela 1. Struktura geograficzna usług transportowych, gospodarki magazynowej i łączności w latach: 1990–1992, 2003–2005 oraz 2007–2009 (w mln USD)

| Okres | Wyszczególnienie | Usługi transportowe, gospodarka magazynowa i łączność | |
|-----------|---------------------------------|---|-------------|
| | | napływy BIZ | odpływy BIZ |
| 2007–2009 | Kraje wysoko rozwinięte | 52 015 | 79 797 |
| | Kraje rozwijające się | 21 946 | 8 039 |
| | Europa Środkowo-Wschodnia i CIS | 2 841 | 278 |
| | Świat | 1 633 357 | 1 751 946 |
| 2003–2005 | Kraje wysoko rozwinięte | 30 903 | 35 027 |
| | Kraje rozwijające się | 11 504 | 1 393 |
| | Europa Środkowo-Wschodnia i CIS | 1 558 | -45 |
| | Świat | 750 657 | 758 854 |
| 1990–1992 | Kraje wysoko rozwinięte | 3 432 | 6 571 |
| | Kraje rozwijające się | 2117 | 12 |
| | Europa Środkowo-Wschodnia i CIS | 18 | – |
| | Świat | 214 087 | 175 893 |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [World Investment Report, 2007, s. 227–228; 2011a, 2011b].

Natomiast stosunek BIZ wpływających z krajów wysoko rozwiniętych do ogółu BIZ w transporcie, gospodarce magazynowej i łączności za granicą kształtował się na poziomie 90,6%, i analogicznie dla krajów rozwijających się 9,4%. O tak wysokim zaangażowaniu BIZ pochodzących przede wszystkim z krajów wysoko rozwiniętych w transporcie, gospodarce magazynowej i łączności może świadczyć możliwość wykorzystywania przez firmy swoich przewag konkurencyjnych w postaci posiadania nie tylko własnej bazy kapitałowej, ale również wynikających m.in. z nowoczesnych metod zarządzania oraz wyższej technologii posiadanych produktów¹. Firmy te wówczas mają możliwość konkurowania w odmiennym otoczeniu z innymi podmiotami kraju lokaty kapitału.

W przypadku krajów rozwijających się odpływy BIZ z zakresu transportu, gospodarki magazynowej i łączności w stosunku do ogółu przepływów BIZ nie mają większego znaczenia dla rozwoju tych usług w gospodarce światowej. Sytuacja ta jednak powoli ulega zmianie na korzyść krajów rozwijających się. Dla porównania w latach 2003–2005 stosunek wpływających BIZ w transporcie, gospodarce magazynowej i łączności do ogółu BIZ pochodzących z krajów rozwijających się wyniósł 0,2% oraz 1,7% po stronie BIZ napływających do krajów loka-

¹ Odniesienie do analizowanego zjawiska można również odnaleźć w teoriach BIZ wynikających z niedoskonałości struktury rynku, ze szczególnym uwzględnieniem teorii S.H. Hymera [Andrzejczak, 2008, s. 43–51].

ty. Z kolei w latach 1990-1992 przepływy BIZ w zakresie analizowanych usług transportowych, gospodarki magazynowej i łączności w przypadku krajów rozwijających się kształtowały się w następujący sposób: 0,001% po stronie BIZ wypływających oraz 1% po stronie napływających w stosunku do całości bezpośrednich inwestycji zagranicznych krajów.

2. Działalność korporacji transnarodowych z zakresu transportu, gospodarki magazynowej i łączności

Działalność korporacji transnarodowych w ostatnim 20-leciu stała się głównym źródłem rozwoju BIZ. Korporacje transnarodowe są również najpotężniejszą siłą kształtującą rozwój gospodarki światowej. Dlatego też warto przyrzeć się ekspansji korporacji transnarodowych w obszarze analizowanych usług.

Według raportu UNCTAD korporacje transnarodowe z krajów wysoko rozwiniętych mają wciąż największy udział w tworzeniu listy 100 największych niefinansowych korporacji transnarodowych na świecie. Ranking ten obejmuje głównie firmy z krajów UE (60), a następnie ze Stanów Zjednoczonych (16) i Japonii (9) [World Investment Report, 2010 c]. Lista ta zdominowana jest przede wszystkim przez firmy z przemysłu paliwowego, elektrycznego i motoryzacyjnego.

Na liście z 2008 r. znajduje się aż 9 firm z zakresu transportu, gospodarki magazynowej i łączności, z czego aż 7 pochodzi z sektora łączności. Najwyżej na liście, na miejscu trzecim, uplasowała się firma Vodafone Plc Group, świadcząca usługi z zakresu łączności, która od wielu lat znajduje się w czołówce światowego rankingu korporacji transnarodowych (tabela 2) [World Investment Report, 2010 c].

Pomimo że działalność korporacji transnarodowych w gospodarce światowej jest zdominowana przez kraje wysoko rozwinięte, nastąpił wyraźny wzrost działalności międzynarodowej korporacji transnarodowych z krajów rozwijających się. W raporcie UNCTAD można również odnaleźć listę 100 największych korporacji transnarodowych niefinansowych z krajów rozwijających się. Wzrost aktywności zagranicznej inwestorów zdecydowanie należy do krajów Azji, ze szczególnym uwzględnieniem Chin, kraju skupiającego największą ilość korporacji transnarodowych. Warto również zwrócić uwagę na coraz odważniejszą ekspansję koncernów pochodzących z Chin i Rosji. Kraje te decydują się na lokowanie BIZ niezależnie od poziomu rozwoju gospodarczego kraju docelowego [Wancio, 2010, s. 22].

Przy zdecydowanej różnorodności branż na liście 100 największych niefinansowych korporacji transnarodowych krajów rozwijających się znajduje się 15 firm z zakresu transportu, gospodarki magazynowej i łączności. Tak jak i w przypadku korporacji transnarodowych z zakresu transportu, gospodarki magazynowej

i łączności dla krajów wysoko rozwiniętych, w rankingu dominują koncerny świadczące usługi z zakresu łączności (11), takie jak np. Orascom Telecom Holding (Egipt), JSFC Sistema (Rosja), Telefonos de Mexico S.A. de C.V. (Meksyk) i odgrywają one stosunkowo największą rolę w ekspansji na rynki międzynarodowe.

Tabela 2. Wykaz największych korporacji transnarodowych usług transportu, gospodarki magazynowej i łączności na świecie sklasyfikowanych według wartości zagranicznych aktywów w 2008 r. (w mln USD)

| Lp. wg UNCTAD | Nazwa firmy | Państwo | Usługi | Aktywa | | Personel | | Sprzedaż | |
|---------------|--------------------------------------|------------------------|-----------------------------------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|
| | | | | zagraniczne | ogółem | zagraniczny | ogółem | zagraniczna | ogółem |
| 1 | Vodafone Group Plc | Wielka Brytania | Łączność | 201570 | 218955 | 68747 | 69097 | 60 197 | 69250 |
| 2 | Telefonia SA | Hiszpania | Łączność | 95446 | 139034 | 197096 | 251775 | 54124 | 84778 |
| 3 | Deutsche Telekom AG | Niemcy | Łączność | 95019 | 171385 | 96034 | 227747 | 47960 | 90221 |
| 4 | France Telecom | Francja | Łączność | 81378 | 132630 | 83795 | 186049 | 36465 | 78256 |
| 5 | Vivendi Universal | Francja | Łączność | 35879 | 78867 | 30135 | 44243 | 13789 | 37150 |
| 6 | Liberty Global Inc | Stany Zjednoczone A.P. | Łączność | 33904 | 33986 | 13128 | 22300 | 10561 | 10561 |
| 7 | Deutsche Post AG | Niemcy | Transport i gospodarka magazynowa | 30765 | 365990 | 283699 | 451515 | 55170 | 79699 |
| 8 | Telia Sonera AB | Szwecja | Łączność | 29067 | 33688 | 19885 | 30037 | 10265 | 15707 |
| 9 | China Ocean Shipping (Group) Company | Chiny | Transport i gospodarka magazynowa | 28066 | 36253 | 4581 | 69648 | 18041 | 27431 |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [World Investment Report, 2010c].

Niestety silne skutki kryzysu finansowego odczuły również wielkie koncerny działające w gospodarce światowej. W 2008 r., 85% biznesmenów największych korporacji na świecie stwierdziło, że globalne spowolnienie gospodarcze wymusiło na nich cięcia w międzynarodowych planach inwestycyjnych, a zyski tych firm spadły aż o 25% [World Investment Report, 2009].

W celu pełniejszego zobrazowania ekspansji korporacji transnarodowych w gospodarce światowej wykorzystuje się wskaźnik transnacionalizacji (TNI), który ma na celu dostarczać informacji na temat rozwoju inwestycji w skali międzynarodowej². Najwyższe indywidualne wskaźniki TNI z zakresu transportu, gospodarki magazynowej i łączności dla największych korporacji transnarodowych w gospodarce światowej zostały odnotowane w przypadku takich firm jak np. Vodafone Group Plc (88,6%), Liberty Global Inc (86,2%) i TeliaSonera AB (72,6%). Wszystkie te firmy pochodzą z krajów wysoko rozwiniętych (odpowiednio z Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczony A.P., Szwecji) i świadczą usługi z zakresu łączności.

UNCTAD podejmuje również próbę zwrócenia uwagi na znaczenie korporacji transnarodowych dla rozwoju infrastruktury w krajach rozwijających się poprzez inwestycje z grupy firm zajmujących się działalnością w transporcie, gospodarce magazynowej i łączności. Kraje rozwijające się mają ogromne potrzeby dotyczące rozwoju infrastruktury, takiej jak: dostęp do portów, dróg i dostaw energii elektrycznej, aczkolwiek posiadają zbyt małe środki finansowe do przyciągnięcia lub zmaksymalizowania działalności korporacji transnarodowych zaangażowanych w rozwój infrastruktury. Dlatego też, UNCTAD zaleca wspólny wysiłek zarówno społeczności międzynarodowej, jak i krajów zainteresowanych przyciągnięciem inwestorów zagranicznych w celu lepszego wykorzystania środków prywatnych, w tym płynących z działalności korporacji transnarodowych, na rozwój infrastruktury. W przeciwnym razie kraje rozwijające się nie będą w stanie przyłączyć się do gospodarki światowej, chociażby poprzez eksport swoich towarów po konkurencyjnych cenach, bez posiadania odpowiedniej infrastruktury [World Investment Report, 2008].

W latach 1990–2006 wielkość zobowiązań dotyczących infrastruktury za pośrednictwem BIZ wzrosła 29-krotnie i wyniosła 199 mld USD. Aż cztery piąte wszystkich zobowiązań inwestycyjnych dotyczyło budowy infrastruktury łączności i energetycznej. Zdecydowanie mniej inwestycji dotyczyło usług transportowych oraz budowy kanalizacji [World Investment Report, 2008]. W latach 90. inwestycje tego typu realizowane były głównie w Ameryce Południowej i na Karaibach. Zainteresowanie inwestycjami w infrastrukturę spowodowane było prywatyzacją obiektów użyteczności publicznej w wielu krajach tego regionu. Dla porównania raport UNCTAD podaje, że na przełomie XIX i XX w. większość inwestycji dotyczących budowy infrastruktury kierowanych było wówczas do regionu Azji i Afryki [World Investment Report, 2008].

Udział korporacji transnarodowych w inwestycjach z zakresu transportu, gospodarki magazynowej i łączności powinien przede wszystkim uzupełniać roz-

² Wskaźnik TNI mierzony jest udziałem aktywów zagranicznych, sprzedaży i zatrudnienia za granicą w całkowitych aktywach, sprzedaży i zatrudnieniu [World Investment Report, 2010c].

wój infrastruktury krajów rozwijających się, a nie zastępować w budowie firm krajowych, które zostały do tego celu powołane. Przy takim założeniu koncerny mają przyczynić się do: transferu technologii, zarządzania know-how, zwiększenia usług infrastruktury, zwiększenia dostaw i poprawy jakości. Rozwój infrastruktury w krajach rozwijających się musi być również wsparty dobrym klimatem inwestycyjnym, w tym przede wszystkim dobrą jakością ram instytucjonalnych i prawnych krajów oraz możliwościami technicznymi krajów przyjmujących BIZ. W sytuacji, gdy inwestorzy zagraniczni będą przyciągani do budowy infrastruktury za wszelką cenę, rozwój inwestycji może zakończyć się niepowodzeniem, co może skutkować ograniczoną dostępnością do infrastruktury i wzrostem cen infrastruktury [World Investment Report, 2008].

Bibliografia

- Andrzejczak B., 2008, *Inwestycje niemieckie w krajach średnio rozwiniętych*, M. Color, Łódź.
- Gołemska E., 2006, *Rola i zadania logistyki międzynarodowej w integracji przedsiębiorstw*, [w:] E. Gołemska, *Logistyka w internalizacji przedsiębiorstw Unii Europejskiej*, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań.
- Kisiel-Łowczyk A.B., 1994, *Współczesna gospodarka światowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- NBP, 2009, *Zagraniczne inwestycje bezpośrednie w Polsce w 2009 r.*, <http://www.nbp/>.
- Tyc-Szmil K., 2006, *Zagraniczne inwestycje bezpośrednie w rozwoju logistyki międzynarodowej przedsiębiorstw*, [w:] E. Gołemska, *Logistyka w internalizacji przedsiębiorstw Unii Europejskiej*, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań.
- Wancio A., 2010, *Przepływy bezpośrednich inwestycji zagranicznych na świecie – bessa ciąg dalszy*, [w:] *Inwestycje zagraniczne w Polsce*, Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, Warszawa.
- Witkowska J., 1996, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Europie Środkowo-Wschodniej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- World Investment Report, 2007, *World Investment Report Transnational Corporations Extractive Industries and Development*, United Nations, New York–Geneva.
- World Investment Report, 2008, *Boosting infrastructure in developing countries: Foreign investment helps — if planning is effective*. Press Rease. UNCTAD/PRESS/PR/2008/029 24/09/08; <http://www.unctad.org>.
- World Investment Report, 2009, *Largest transnational corporations adversely affected by financial and economic crisis, report says*, Press release; UNCTAD/PRESS/PR/2009/05117/09/09 <http://www.unctad.org>.
- World Investment Report, 2010a, *FDI inflows by region and economy 1990–2010, Annex tables 1*, [w:] *World Investment Report 2010. Investing in a low carbon economy*, <http://www.unctad.org>.
- World Investment Report, 2010b, *FDI outflows by region and economy 1990–2010, Annex tables 2*, [w:] *World Investment Report 2010, Investing in a low carbon economy*, <http://www.unctad.org>.
- World Investment Report, 2010c, *The world's top 100 non – financial TNC, ranked by foreign assets, 2008*, Annex table 26; <http://www.unctad.org>.

World Investment Report, 2011a, *Estimated world outward FDI flows, by sector and industry, 1990–2009*, 26/07/11, Annex table 26, [w:] *World Investment Report 2011. Non-Equity Modes of International Production and Development*, <http://archive.unctad.org>.

World Investment Report, 2011b, *Estimated world inward FDI flows, by sector and industry, 1990–2009*, 26/07/11, Annex table 27, [w:] *World Investment Report 2011. Non-Equity Modes of International Production and Development*, <http://archive.unctad.org>.