

Biznes międzynarodowy we Wspólnocie Gospodarczej ASEAN

Wybrane aspekty

pod redakcją Sebastiana Bobowskiego



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2025

Recenzja

Joanna Garlińska-Bielawska

Redakcja wydawnicza

Marcin Grabski

Korekta

Justyna Mroczkowska-Lepka

Skład i łamanie

Małgorzata Myszkowska

Projekt okładki

Beata Dębska

Na okładce wykorzystano zdjęcie z zasobów Adobe Stock

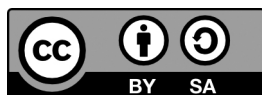
© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

Wrocław 2025

Nota copyright obowiązuje do 31 października 2025. Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie wymaga pisemnej zgody Wydawcy

Od 1 listopada 2025 roku publikacja dostępna na licencji Creative Commons Uznanie autorstwa- Na tych samych warunkach 4.0 Międzynarodowe (CC BY-SA 4.0).

Skrócona treść licencji na <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.pl>



ISBN 978-83-68394-19-1 (dla wersji drukowanej)

ISBN 978-83-68394-20-7 (dla wersji elektronicznej)

DOI: 10.15611/2025.20.7

Cytuj jako: Bobowski, S. (red.). (2025). *Biznes międzynarodowy we Wspólnocie Gospodarczej ASEAN. Wybrane aspekty*. Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.

Druk i oprawa: TOTEM

Rozdział 1

Wspólnota Gospodarcza ASEAN a regionalne procesy integracyjne i ich wpływ na środowisko biznesu międzynarodowego

Sebastian Bobowski

sebastian.bobowski@ue.wroc.pl

ORCID: 0000-0002-1723-313X

DOI: 10.15611/2025.20.7.01

1.1. Wprowadzenie

Celem rozdziału jest przybliżenie historii oraz uwarunkowań formalnych Wspólnoty Gospodarczej ASEAN (ASEAN Economic Community, AEC), z uwzględnieniem wpływu regionalnych procesów integracyjnych na środowisko biznesu międzynarodowego. W toku rozważań poszukiwano odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

1. Jaki wpływ na aktywność podmiotów biznesu międzynarodowego mają procesy globalizacji, integracji i regionalizacji gospodarczej?
2. Jakie są ramy instytucjonalno-prawne i podstawowe cele Wspólnoty Gospodarczej ASEAN oraz jakie inicjatywy służą ich osiągnięciu?
3. Jak w międzynarodowych rankingach konkurencyjności i rozwoju społeczno-gospodarczego pozycjonują się państwa członkowskie Wspólnoty Gospodarczej ASEAN oraz jak przebiegają regionalne procesy integracyjne i jaki jest ich wpływ na środowisko biznesu międzynarodowego?

W rozdziale zastosowano metody krytycznej analizy literatury przedmiotu, analizy porównawczej, analizy opisowej, analizy wskaźnikowej opartej na oficjalnych bazach danych organizacji międzynarodowych, jak również rozumowania dedukcyjnego.

1.2. Regionalna integracja gospodarcza a biznes międzynarodowy – przegląd literatury

Nie sposób studiować problematyki biznesu międzynarodowego w oderwaniu od powiązanych ze sobą procesów globalizacji ekonomicznej, integracji i regionalizacji (Domiter i Drelich-Skulska, 2004, s. 5-8; Budnikowski, 2003, s. 18; Budnikowski, 2006, s. 250; Cziomer i Zyblikiewicz, 2005, s. 289; Zorska, 2000, s. 14). Przyjmując za punkt wyjścia ujęcie Stiglitz (2006, s. 26), należy uznać, że postępująca w dobie neoliberalizmu ekonomicznego oraz rewolucji technologii komunikacyjnych i informacyjnych integracja gospodarek narodowych w obrębie regionów doprowadziła do nasilenia procesów regionalizacji, a w ślad za tym – do regionalizmu (Skulska, 2012, s. 22). Regionalizacja i regionalizm, stanowiące *de facto* przełożenie tendencji globalizacyjnych i integracyjnych na poziom regionalny, mają swój wymiar realny i instytucjonalny (Nye, 1968, s. VII, XII). Wymiar realny jest związany ze stopniowym ograniczeniem stopnia wzajemnego odseparowania regionalnych rynków towarowych, usługowych i czynników produkcji dzięki odpowiednio ukierunkowanej międzynarodowej polityce makroekonomicznej, pogłębianiu komplementarności struktur gospodarczych oraz rozbudowie i modernizacji infrastruktury komunikacyjnej (Bobowski, 2018a, s. 31). Wymiar instytucjonalny sprowadza się do określenia docelowego modelu integracji gospodarczej i doboru instrumentarium niezbędnego do jego wykształcenia (Misala, 2005, s. 434-435). Przypisując za Munakata (2006, s. 2-3) atrybuty instytucjonalne procesom regionalizmu, rynkowe zaś – regionalizacji, w wypadku tych pierwszych dochodzi do wykształcenia struktur regionalnych tudzież ugrupowań integracyjnych o zróżnicowanym stopniu formalizacji (Kleer, 1998, s. 18; Makać i Ziółkowski, 2013, s. 25). W rezultacie, jak argumentował Harris (2000, s. 498), powstają regiony determinowane nie tyle atrybutami geograficznymi, ile aktywnością zlokalizowanych w ich obrębie państw w ramach toczących się procesów politycznych (Beck, 2005, s. 15), co czyni je konstruktem społecznym (Doloreux i Parto, 2005, s. 133-153; Harrison, 2006, s. 21-46; Hudson, 2007, s. 1149-1160; Katzenstein, 2000, s. 354; Lagendijk, 2007, s. 1193-1208; Paasi, 2002, s. 802-811).

Intensyfikacja przepływów towarowych, usługowych, kapitałowych, wiedzy oraz ludzi i związanej z tym aktywności podmiotów biznesu międzynarodowego w obrębie regionu inspirowane zatem wspomniane oddolne procesy regionalizacji gospodarczej (Liberska, 2002, s. 17). Wzrost wzajemnych współzależności handlowych, produkcyjnych i inwestycyjnych między sąsiadującymi krajami stanowi z kolei zaczątek inicjatyw regionalizmu ekonomicznego, szczególnie w formie regionalnych porozumień handlowych i finansowych (Haliżak i Kuźniar, 2006, s. 287, 300; Dent, 2002, s. 1-2; Hamanaka, 2010, s. 124-126; Hamanaka, 2008, s. 68-71; Goode, 2003, s. 302).

Środowisko biznesu międzynarodowego jest uznawane w literaturze przedmiotu za największego beneficjenta procesów globalizacji, integracji i regionalizacji. Szcz-

gólnie istotną rolę odegrały tu wspomniane wyżej procesy liberalizacji międzynarodowej polityki makroekonomicznej państw, sprzyjające internacjonalizacji działalności przedsiębiorstw poprzez eksport, licencjonowanie czy bezpośrednie inwestycje zagraniczne, zwiększające transgraniczną mobilność kapitału i siły roboczej. Z drugiej strony nie sposób wyobrazić sobie ekspansji korporacji transnarodowych (KTN) w ostatnich dziesięcioleciach bez rozwoju technologii, w odniesieniu zarówno do procesów produkcyjnych, zarządzania, jak i do transportu (Rymarczyk, 2018, s. 31-42). Z aktywnością korporacji transnarodowych wiąże się wiele pozytywnych i negatywnych konsekwencji dla gospodarki światowej, poszczególnych regionów i państw goszczących, operujących w ich obrębie małych i średnich przedsiębiorstw czy społeczności lokalnych (Tisoelli i Sen, 2004, s. 25-29). Z jednej strony z obecnością korporacji transnarodowych jest często związany wzrost poziomu zatrudnienia, transfer technologii i modeli organizacyjnych, wzrost produktywności i wolumenu eksportu, spadek kosztów produkcji, poprawa jakości prawnej ochrony własności intelektualnej, konkurencji, inwestycji czy standardów pracy, jak również rozbudowa i modernizacja infrastruktury. Z drugiej strony środowisko biznesu międzynarodowego obarcza się winą za degradację środowiska naturalnego, erozję lokalnych kultur i demokracji, nihilizm moralny, arbitraż regulacyjny, rozwarstwienie dochodowe czy pranie brudnych pieniędzy (Wild i Wild, 2008, s. 25).

Zjawiskiem nieodłącznie związanym z międzynarodową aktywnością korporacji transnarodowych jest ekspansja globalnych łańcuchów wartości (*global value chain*, GVC), wynikająca ze stopniowego odchodzenia od internalizacji inwestycji zagranicznych na rzecz outsourcingu i offshoringu (Dicken, 2015; Gereffi, 2018; Kano i in., 2020). Postrzegane w kategoriach nieodłącznego atrybutu strukturalnego gospodarki światowej czasów globalizacji (Ambos i in., 2021; Antràs, 2020; Bobowski i Drelich-Skulska, 2024; Borin i Mancini, 2019; Elms i Low, 2013; Turkina i Van Assche, 2018), globalne łańcuchy wartości tworzą zintegrowany system zarządzania rozproszonymi przestrzennie ogniwami łańcucha wartości, oparty na powiązaniach kontraktowych korporacji transnarodowych z detalistami, partnerami strategicznymi, wyspecjalizowanymi producentami i dostawcami (Aichele i Heiland, 2018; Antràs i Chor, 2013; Grossman i Rossi-Hansberg, 2008; Johnson i Noguera, 2012; Lee i Yi, 2018). Decyzja lokalizacyjna takich korporacji, sprowadzająca się do wyboru najefektywniejszej konfiguracji geograficznej działalności biznesowej oraz maksymalizacji tworzonej i przechwytywanej wartości, stanowi krytyczny aspekt funkcjonowania globalnych łańcuchów wartości (Kano i in., 2020; Pasierbiak i Bobowski, 2024). Determinowana jest ona z jednej strony atrybutami samej korporacji, takimi jak potencjał menedżerski, technologie produkcyjne czy sieć relacji biznesowych, z drugiej zaś strony przewagami samej lokalizacji (Kimura i Obashi, 2011), które są kształtowane między innymi pod wpływem zachodzących w jej obrębie procesów globalizacji, integracji oraz regionalizacji (Amendolagine i in., 2019; Ascani i in., 2016; Curran i in., 2019; Pipkin i Fuentes, 2017).

1.3. Ramy instytucjonalno-prawne Wspólnoty Gospodarczej ASEAN

Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej (Association of Southeast Asian Nations, ASEAN) jest ugrupowaniem integracyjnym zrzeszającym dziesięć państw subregionu azjatyckiego: Brunei, Filipiny, Indonezję, Kambodżę, Laos, Malesję, Mjanmę, Singapur, Tajlandię oraz Wietnam. Podpisana 8 sierpnia 1967 roku w Bangkoku (Tajlandia) Deklaracja ASEAN zakładała międzyrządową współpracę w gronie pięciu wówczas państw regionu (Filipin, Indonezji, Malezji, Singapuru i Tajlandii) w takich dziedzinach, jak gospodarka, społeczeństwo, kultura, technika i edukacja, podnoszono ponadto kwestie propagowania pokoju i stabilności w regionie, z poszanowaniem reguł sprawiedliwości, praworządności oraz postanowień Karty Organizacji Narodów Zjednoczonych (ASEAN, 1967). Siódmego stycznia 1984 roku do ASEAN przystąpiło Brunei, 28 lipca 1995 roku – Wietnam, 23 lipca 1997 roku – Laos i Mjanma, a 30 kwietnia 1999 roku – Kambodża.

Podczas 6. Szczytu ASEAN 16 grudnia 1998 roku w Hanoi (Wietnam) przyjęto Plan Działań (ASEAN, 1998), przewidujący wspólne działania na rzecz zacieśniania integracji gospodarczej państw członkowskich w ramach realizacji Wizji ASEAN 2020 (ASEAN, 1997), przyjętej z kolei 15 grudnia 1997 roku w Kuala Lumpur (Malezja). Ostatni ze wspomnianych dokumentów zakładał przekształcenie Azji Południowo-Wschodniej w zintegrowany i konkurencyjny gospodarczo region, z usankcjonowanymi swobodami przepływu towarów, usług, kapitału i kadr. Podkreślono przy tym rangę sprawiedliwego rozwoju gospodarczego na rzecz ograniczenia dysproporcji ekonomicznych i społecznych w obrębie państw członkowskich.

W Deklaracji Porozumienia ASEAN II z 7 października 2003 roku z Bali (Indonezja) przywódcy ASEAN uzgodnili ustanowienie Wspólnoty ASEAN (ASEAN Community), opartej na Wspólnocie Gospodarczej (ASEAN Economic Community, AEC), Wspólnocie Politycznej i Bezpieczeństwa (ASEAN Political-Security Community, APSC) oraz Wspólnocie Społeczno-Kulturowej (ASEAN Social-Cultural Community, ASCC) (ASEAN, 2003a). Dwudziestego listopada 2007 roku w Singapurze przyjęto Plan Wspólnoty Gospodarczej ASEAN 2015 (ASEAN, 2008). W świetle założeń tego Planu kraje ASEAN będą współtworzyć – oparty na czterech filarach – konkurencyjny jednolity rynek regionalny i bazę produkcyjną oraz silnie zintegrowany z gospodarką światową region sprawiedliwego rozwoju. Mają temu służyć liczne inicjatywy regionalne o mocno zróżnicowanym poziomie formalizacji i stanie zaawansowania (tab. 1.1).

Realizacji założeń pierwszego filaru w zakresie swobodnego przepływu towarów mają służyć szczególnie inicjatywy ATIGA, ASW, FAF oraz IAFS, w odniesieniu do swobodnego przepływu usług – ATISA i MRAs, swobodnego przepływu kapitału – ACIA, a swobodnego przepływu osób – AAMNP. W drugim filarze mieszczą się dwie inicjatywy, ukierunkowane odpowiednio na wsparcie rozwoju sektora małych

Tabela 1.1. Najważniejsze inicjatywy krajów członkowskich na rzecz implementacji filarów Planu Wspólnoty Gospodarczej ASEAN 2015

Filar	Najważniejsze inicjatywy
1	2
Jednolity rynek i baza produkcyjna	Porozumienie ASEAN w sprawie Handlu Towarowego (ASEAN Trade in Goods Agreement, ATIGA) Jedno Okienko ASEAN (ASEAN Single Window, ASW) Współpraca ASEAN w Dziedzinie Żywności, Rolnictwa i Leśnictwa (ASEAN Cooperation in Food, Agriculture, and Forestry, FAF) Zintegrowane Ramy Bezpieczeństwa Żywnościowego ASEAN (ASEAN Integrated Food Security Framework, AIFS) Porozumienie ASEAN w sprawie Handlu Usługowego (ASEAN Trade in Services Agreement, ATISA) Porozumienie Ramowe ASEAN w sprawie Porozumień o Wzajemnym Uznawaniu (ASEAN Framework Agreement on Mutual Recognition Arrangements, MRAs) Całościowe Porozumienie Inwestycyjne ASEAN (ASEAN Comprehensive Investment Agreement, ACIA) Porozumienie ASEAN w sprawie Przepływu Osób Fizycznych (ASEAN Agreement on Movement of Natural Persons, AAMNP)
Sprawiedliwy rozwój gospodarczy	Plan Polityki ASEAN na rzecz Rozwoju Małych i Średnich Przedsiębiorstw (ASEAN Policy Blueprint for SME Development, SMEs) Inicjatywy na rzecz Integracji ASEAN i Zmniejszania Dystansu Rozwojowego (Initiatives for ASEAN Integration and Narrowing the Development Gap, IAI)
Wysoce konkurencyjny region gospodarczy	Plan Działania w sprawie Praw Własności Intelektualnej (Intellectual Property Rights Action Plan, IPRs) Porozumienie Ramowe ASEAN w sprawie Ułatwień w Transporcie Towarów (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit, AFAFGIT) Porozumienie Ramowe ASEAN w sprawie Transportu Multimodalnego (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport, AFAMT) Porozumienie Ramowe ASEAN w sprawie Ułatwień w Transporcie Międzypaństwowym (ASEAN Framework Agreement on Framework Agreement on Facilitation of Inter-State Transport, AFAFIST) Wielostronne Porozumienie ASEAN w sprawie Pełnej Liberalizacji Usług Transportu Lotniczego (ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Air Freight Services, AMAFLAS) Wielostronne Porozumienie ASEAN w sprawie Usług Lotniczych (ASEAN Multilateral Agreement on Air Services, AMAAS) Wielostronne Porozumienie ASEAN w sprawie Pełnej Liberalizacji Pasażerskich Usług Lotniczych (ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services, AMAFLPAS) Sieć Energetyczna ASEAN i Gazociąg Trans-ASEAN (ASEAN Power Grid and Trans ASEAN Gas Pipeline, APN and TAGP) Plan Strategiczny Turystyki ASEAN (ASEAN Tourism Strategic Plan, ATSP) Grupa Ekspertka ASEAN do spraw Konkurencji (ASEAN Experts Group on Competition) Komisja ASEAN do spraw Ochrony Konsumentów (ASEAN Committee on Consumer Protection)

Tabela 1.1, cd.

1	2
Pełna integracja z gospodarką globalną	Porozumienie o Wolnym Handlu ASEAN-Chiny (ASEAN-China Free Trade Area, ACFTA) Porozumienie o Wolnym Handlu ASEAN-Korea (ASEAN-Korea Free Trade Agreement, AKFTA) Całościowe Porozumienie o Partnerstwie Gospodarczym ASEAN-Japonia (ASEAN-Japan Comprehensive Economic Partnership Agreement, AJCEPA) Porozumienie o Wolnym Handlu ASEAN-Australia-Nowa Zelandia (ASEAN-Australia-New Zealand Free Trade Area, AANZFTA) Porozumienie o Wolnym Handlu ASEAN-Indie (ASEAN-India Free Trade Area, AIFTA) Porozumienie o Wolnym Handlu ASEAN-Hongkong (ASEAN Hong Kong Free Trade Area, AHKFTA) Regionalne Kompleksowe Partnerstwo Gospodarcze (Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP)

Źródło: opracowanie własne.

i średnich przedsiębiorstw oraz pogłębianie regionalnych procesów integracyjnych – IAI. W trzeci filar wpisują się działania w dziedzinie praw własności intelektualnej, ochrony konkurencji i konsumentów oraz liczne inicjatywy służące rozwojowi infrastruktury – AFAFGIT, AFAMT, AFAFIST, AMAFLAS, AMAAS, AMAFLPAS, APN i TAGP, jak również ATSP. Czwarty filar współtworzy sześć regionalnych porozumień handlowych ASEAN Plus – ACFTA, AKFTA, AJCEPA, AANZFTA, AIFTA i AHKFTA oraz megaregionalne porozumienie handlowe RCEP.

Źródeł Wspólnoty Gospodarczej ASEA można upatrywać w decyzji o ustanowieniu Strefy Wolnego Handlu ASEAN (ASEAN Free Trade Area, AFTA) z 28 stycznia 1992 roku. Zakładała ona wzmocnienie przewag konkurencyjnych regionu jako bazy produkcyjnej i zwiększenie napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych dzięki eliminacji barier taryfowych i pozataryfowych. W tym celu uzgodniono wspólną efektywną taryfę preferencyjną (*common effective preferential tariff*, CEPT), wdrażaną etapowo przez kraje członkowskie zgodnie z brzmieniem dziesięciu pakietów zobowiązań przyjmowanych w latach 1997-2018 (ASEAN, 1992).

Kolejnym krokiem było przyjęcie 15 grudnia 1995 roku Ramowego Porozumienia ASEAN w sprawie Handlu Usługowego (ASEAN Framework Agreement on Services, AFAS), zakładającego liberalizację przepływów usługowych między krajami członkowskimi w zakresie wykraczającym poza format Ogólnego Porozumienia w sprawie Handlu Usługowego (General Agreement on Trade in Services, GATS), przyjętego na forum Światowej Organizacji Handlu (ASEAN, 1995). Komplementarną funkcję pełniło tu Porozumienie Inwestycyjne ASEAN (ASEAN Investment Agreement, AIA) z 7 października 1998 roku (ASEAN, 1998a). Drugiego września 2003 roku w Phnom Penh (Kambodża) przyjęto Protokół Zmian AFAS, przewidujący możliwość dobrowolnego rozszerzania zakresu liberalizacji handlu w wybranych asortymentach usługowych poza ramy pierwotnego porozumienia przez poszczególne kraje członkowskie (ASEAN, 2003b).

Wspólną efektywną taryfę preferencyjną zastąpiło Porozumienie ASEAN w sprawie Handlu Towarowego (ASEAN Trade in Goods Agreement, ATIGA), zawarte 26 lutego 2009 roku (ASEAN, 2009a), którego dopełnienie stanowiły Ramowe Porozumienie ASEAN w sprawie Handlu Usługowego i Całościowe Porozumienie Inwestycyjne ASEAN (ASEAN Comprehensive Investment Agreement, ACIA), przyjęte tego samego dnia. Ostatni ze wspomnianych dokumentów zastąpił z kolei Porozumienie Inwestycyjne ASEAN, stawiając sobie za cel stopniową liberalizację uregulowań inwestycyjnych w krajach członkowskich w ramach wzajemnej ochrony i promocji inwestycji zagranicznych, jak również zwiększenie transparentności i przewidywalności regulacji prawnych w tym obszarze (ASEAN, 2009b). Całościowe Porozumienie Inwestycyjne ASEAN czerpało z najlepszych rozwiązań zastosowanych w AANZFTA, sankcjonując między innymi narodowe traktowanie inwestorów zagranicznych, swobodę powoływania członków zarządu oraz wyższego szczebla zarządzającego, stosowanie klauzuli największego uprzywilejowania, efektywny system ISDS, ochronę przed niezgodnym z prawem wywłaszczeniem czy prawo do bezpłatnego transferu funduszy. Za sprawą tego porozumienia wprowadzono do obiegu prawnego definicje inwestycji objętych gwarancją, gwarancji środowiskowych i społecznych dla gospodarek przyjmujących, jednocześnie wyeliminowano wymogi dotyczące wkładu lokalnego, działalności eksportowej oraz kryteria wejścia dla inwestorów.

Zwieńczeniem prac nad liberalizacją handlu w regionie ASEAN było zawarcie 7 października 2020 roku Porozumienia ASEAN w sprawie Handlu Usługowego (ASEAN Trade in Services Agreement, ATISA), które dopełnia zobowiązania wynikające z ATIGA o komponent usługowy (ASEAN, 2020), przewidziane zapisami Planu Wspólnoty Gospodarczej ASEAN 2025, przyjętego 22 listopada 2015 roku (ASEAN, 2015).

Integracji z gospodarką globalną ma sprzyjać tworzona w ciągu ostatnich dwóch dekad sieć porozumień o wolnym handlu angażująca kraje Wspólnoty Gospodarczej ASEAN. Po 2000 roku w regionie azjatyckim zawarto wiele umów z partnerami z regionu oraz spoza niego, zwłaszcza w formacie bilateralnym. O ile w 2000 roku negocjowanych, podpisanych bądź zaimplementowanych było 51 porozumień o wolnym handlu, o tyle na koniec 2023 roku było ich już sześciokrotnie więcej – 311 (sama tylko liczba porozumień pozostających w mocy wzrosła z 39 do 198, a pozostających w fazie negocjacji – z sześciu do 90). Niekwestionowanym liderem wśród państw regionu jest Singapur, z liczbą 31 porozumień o wolnym handlu pozostających obecnie w mocy, kolejne miejsca zajmują Malezja (18 aktywnych porozumień) i Indonezja (17 aktywnych porozumień). Dla porównania, ponad dwudziestoma pozostającymi w mocy porozumieniami o wolnym handlu legitymują się Chiny, Japonia i Republika Korei. Pod względem liczby negocjowanych nowych porozumień o wolnym handlu zdecydowanym liderem są Indie, zaangażowane obecnie w aż dwadzieścia tego rodzaju projektów, druga w tej kategorii Republika Korei negocjuje 11 umów. W gronie państw Wspólnoty Gospodarczej ASEAN liderami pozostają Indonezja, Tajlandia,

Malezja oraz Singapur, negocjujące obecnie od siedmiu do dziesięciu tego rodzaju porozumień (ARIC, 2024).

Co prawda w latach 2004-2018 doszło do zawarcia sześciu porozumień o wolnym handlu w formacie ASEAN Plus – z Chinami, Japonią, Republiką Korei, Australią i Nową Zelandią, Indiami, Hongkongiem – niemniej jednak były to *de facto* pakiety bilateralnych umów z poszczególnymi krajami członkowskimi (WTO, 2024; Bobowski, 2017). Ponadto cztery kraje Wspólnoty Gospodarczej ASEA – Brunei, Malezja, Singapur oraz Wietnam – w 2018 roku przystąpiły do Całościowego i Progresywnego Porozumienia w sprawie Partnerstwa Transpacyficznego (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership, CPTPP), angażującego dodatkowo Japonię, Australię, Nową Zelandię, Chile, Peru, Kanadę i Meksyk. W 2020 roku doszło do konsolidacji umów ASEAN Plus – z wyłączeniem Indii oraz Hongkongu – w ramach Regionalnego Całościowego Partnerstwa Gospodarczego (Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP), największego w historii megaregionalnego porozumienia handlowego, odpowiadającego łącznie za niemal jedną trzecią światowego eksportu i PKB. Ostatnie z wymienionych porozumień nie zostało poddane, jak dotąd, notyfikacji ze strony Światowej Organizacji Handlu, niemniej jednak weszło w życie we wszystkich krajach sygnatariuszach umowy, z wyjątkiem Filipin i Mjanmy (Nulimaimaiti i Mullen, 2022; Human Rights Watch, 2022, s. 474). Wzorem wcześniej wymienionych umów Regionalne Całościowe Partnerstwo Gospodarcze przewiduje indywidualne harmonogramy redukcji stawek celnych, w niektórych wypadkach także okresy przejściowe czy wyłączenia dla wybranych członków Wspólnoty Gospodarczej ASEAN. Co istotne, w ramach tego partnerstwa nie transponowano postanowień w zakresie redukcji i eliminacji ceł przewidzianych w Porozumieniu ASEAN w sprawie Handlu Towarowego z 2009 roku. Oznacza to, że z punktu widzenia krajów Wspólnoty Gospodarczej ASEAN megaregionalne porozumienie RCEP to odrębna umowa, ustanawiająca odrębne reguły handlu pomiędzy nimi. W rezultacie obrót towarowy w ramach Wspólnoty Gospodarczej ASEAN może się odbywać z zastosowaniem preferencji RCEP w zakresie kumulacji pochodzenia, aczkolwiek przy uiszczeniu ceł. Alternatywą jest operowanie preferencyjnymi bądź zerowymi stawkami celnymi przewidzianymi w ramach porozumienia ATIGA, choć bez wspomnianych wyżej preferencji wynikających z regionalnej kumulacji (Bobowski, 2023, s. 31-32).

Krytycznym aspektem funkcjonowania korporacji transnarodowych w obrębie danej lokalizacji są rozwiązania w zakresie ochrony inwestycji zagranicznych, uzupełniające krajowe ramy regulacyjne. Występują one w formie międzynarodowych porozumień inwestycyjnych (*international investment agreement*, IIA), szczególnie w formacie bilateralnych traktatów inwestycyjnych (*bilateral investment treaty*, BIT) bądź traktatów zawierających regulacje inwestycyjne (*treaty with investment provisions*, TIP). W ostatnią z wymienionych kategorii umów międzynarodowych w regionie Wspólnoty Gospodarczej ASEAN wpisują się wspomniane wyżej porozumienie ACIA, jak również porozumienia o wolnym handlu z rozdziałami inwestycyjnymi zawarte

przez kraje regionu (Chaisse i Bellak, 2015, s. 79). Międzynarodowe porozumienia inwestycyjne przewidują najczęściej ochronę inwestycji przed wywłaszczeniem bez odszkodowania, ułatwienia dla inwestorów zagranicznych w zakresie uruchomienia nowego przedsięwzięcia inwestycyjnego, jak również dostęp do mechanizmów rozstrzygania sporów inwestor – państwo (*investor-state dispute settlement*, ISDS) oraz mechanizmy antydyskryminacyjne (Bobowski, 2023, s. 25).

Kraje Wspólnoty Gospodarczej ASEAN pozostawały przez lata bardzo aktywne w zakresie zawierania dwustronnych traktatów inwestycyjnych typu BIT, w ostatnim okresie także traktatów z przepisami inwestycyjnymi typu TIP – porozumień inwestycyjnych (*investment agreement*, IA). Niekwestionowanymi liderami w gronie państw regionu są Malezja (65 bilateralnych traktatów inwestycyjnych) i Wietnam (62 bilateralne traktaty inwestycyjne), z czego odpowiednio 56 i 51 pozostaje w mocy (tab. 1.2). Ponad trzydzieści wiążących prawnie dwustronnych traktatów mają Singapur, Indonezja, Tajlandia oraz Filipiny. Relatywnie najmniej aktywne w tym obszarze są Brunei i Mjanma. Singapur dysponuje zaś zdecydowanie największą liczbą zawartych i pozostających w mocy traktatów z przepisami inwestycyjnymi (odpowiednio 39 i 34), kolejne miejsca zajmują Wietnam, Tajlandia, Malezja i Indonezja.

Tabela 1.2. Bilateralne traktaty inwestycyjne i traktaty z postanowieniami inwestycyjnymi pozostające w mocy z udziałem państw Wspólnoty Gospodarczej ASEAN (stan na marzec 2024 roku)*

Państwo	Bilateralne traktaty inwestycyjne (w mocy)	Traktaty z postanowieniami inwestycyjnymi (w mocy)
Brunei	7 (5)	19 (18)
Filipiny	40 (31)	16 (16)
Indonezja	42 (28)	21 (20)
Kambodża	26 (16)	19 (18)
Laos	23 (22)	17 (16)
Malezja	65 (56)	25 (24)
Mjanma	10 (9)	16 (15)
Singapur	47 (40)	39 (34)
Tajlandia	38 (35)	23 (22)
Wietnam	62 (51)	27 (22)

* Dane nie uwzględniają porozumień, które zostały wypowiedziane, rozwiązane za obopólną zgodą lub stały się przedmiotem renegeacji.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: (UNCTAD, 2024).

W kwietniu 2019 roku przywódcy państw Wspólnoty Gospodarczej ASEAN podpisali Czwarty Protokół (Fourth Protocol) wprowadzający zmiany do porozumień ACIA i AFAS. Modyfikacja ACIA dotyczyła szczególnie doprecyzowania i rozszerzenia zobowiązań

wiązań w zakresie zakazu nakładania na inwestorów dodatkowych wymogów co do wydajności (UNCTAD, 2019, s. 101).

Warto ponadto wspomnieć, że kraje Wspólnoty Gospodarczej ASEAN zawarły odrębne porozumienia inwestycyjne z Republiką Korei i Chinami (2009), Indiami (2014) oraz Hongkongiem (2017), jak również Porozumienie o Bliższej Współpracy Gospodarczej (Closer Economic Cooperation Agreement, CEPA) z Japonią (2008). Pełnią one funkcję komplementarną w stosunku do postanowień klauzul inwestycyjnych zapisanych we wspomnianych już wyżej porozumieniach o wolnym handlu ASEAN Plus zawartych z tymi krajami.

Dodatkowe ułatwienia na rzecz integracji gospodarczej i urzeczywistnienia założeń Wspólnoty Gospodarczej ASEAN przewidywały Porozumienie ASEAN w sprawie Przepływu Osób Fizycznych (ASEAN Agreement on Movement of Natural Persons, AAMNP) oraz Porozumienie Ramowe ASEAN w sprawie Porozumień o Wzajemnym Uznawaniu (ASEAN Framework Agreement on Mutual Recognition Arrangements, MRAs). Porozumienia AAMNP nakładało na kraje Wspólnoty Gospodarczej ASEAN dodatkowe zobowiązania w zakresie uproszczenia procedur imigracyjnych, wykraczające poza format AFAS, a wynikające z okresowego przepływu osób fizycznych w związku z regionalnym obrotem towarowym, usługowym i inwestycyjnym w ramach „Sposobu IV GATS” (ASEAN, 2012).

Sektorowe porozumienia o wzajemnym uznawaniu mają z kolei za zadanie wskazywać odpowiednie przepisy legislacyjne, wykonawcze i administracyjne dotyczące procedur oceny zgodności i przepisów technicznych dla określonych asortymentów będących przedmiotem obrotu towarowego czy usługowego (ASEAN, 1998b). Dotychczas zawarto siedem takich porozumień, obejmujących: usługi inżynierskie (ASEAN, 2005a), usługi pielęgnarskie (ASEAN, 2006), usługi architektoniczne (ASEAN, 2007a), kwalifikacje kontrolne (ASEAN, 2007b), lekarzy (ASEAN, 2009c), lekarzy dentyстів (ASEAN, 2009d), usługi księgowe (ASEAN, 2014).

Wsparciu mobilności kadr w obrębie krajów regionu Azji Południowo-Wschodniej służą ponadto Ramy Odniesienia Kwalifikacji ASEAN (ASEAN Qualifications Reference Framework, AQRF), umożliwiające porównywanie kwalifikacji we wszystkich sektorach edukacji i szkoleń oraz odnoszenie ram lub systemów kwalifikacji na poziomie krajowym do ustanowionych na poziomie ugrupowania dla zwiększenia ich przejrzystości i jakości (ASEAN, 2017).

Charakter wspierający w ramach Wspólnoty Gospodarczej ASEAN mają ponadto trzy porozumienia dotyczące transportu, mianowicie Porozumienie Ramowe ASEAN w sprawie Ułatwień w Transporcie Towarów (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit, AFAFGIT), Porozumienie Ramowe ASEAN w sprawie Transportu Multimodalnego (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport, AFAMT) oraz Porozumienie Ramowe ASEAN w sprawie Ułatwień w Transporcie Międzypaństwowym (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport, AFAFIST).

Porozumienie AFAFGIT ma na celu ułatwienie transportu tranzytowego towarów, uproszczenie i ujednolicenie przepisów transportowych, handlowych i celnych, jak również wymagań związanych z procedurą tranzytu towarów, oraz ustanowienie efektywnego, wydajnego, zintegrowanego i zharmonizowanego systemu transportu tranzytowego w regionie. W dokumencie uzgodniono dziewięć protokołów, obejmujących ustanowienie tras, obiektów transportu tranzytowego, posterunków granicznych, rodzaje i liczebność pojazdów drogowych, wymagania techniczne pojazdów, system ubezpieczeń pojazdów mechanicznych ASEAN, kolejowe stacje graniczne i przesiadkowe, systemy tranzytu celnego, środki sanitarne i fitosanitarne oraz kategorie towarów niebezpiecznych (ASEAN, 1998c).

Porozumienie AFAMT ustanawia reguły dotyczące transportu multimodalnego w obrębie państw członkowskich Wspólnoty Gospodarczej ASEAN, włączając kwestie odpowiedzialności operatorów transportu multimodalnego, równowagi interesów dostawców i użytkowników międzynarodowych usług transportowych, ale z poszanowaniem pierwszeństwa regulacji krajowych w tym zakresie (ASEAN, 2005b).

Porozumienie AFAFIST poniekąd transponuje założenia porozumienia AFAFGIT w odniesieniu do działań na rzecz ułatwienia transportu towarów między państwami członkowskimi Wspólnoty Gospodarczej ASEAN, uproszczenia i ujednolicenia przepisów transportowych, handlowych i celnych, jak również harmonizacji wymagań związanych z transportem towarów, oraz ustanowienia efektywnego, wydajnego, zintegrowanego i zharmonizowanego systemu transportowego w regionie (ASEAN, 2009e).

1.4. Kraje Wspólnoty Gospodarczej ASEAN w międzynarodowych rankingach konkurencyjności

Wspólnota Gospodarcza ASEAN dysponuje dużym potencjałem gospodarczym i demograficznym, trudno jednak nie dostrzec ogromnych dysproporcji rozwojowych między krajami członkowskimi, także w odniesieniu do wskaźników Unii Europejskiej.

Wartość PKB wytworzonego w dziesięciu krajach Wspólnoty Gospodarczej ASEAN w 2022 roku przekroczyła 3,6 biliona dolarów, a zatem więcej niż czwarta co do wielkości gospodarka świata – Indie (3,39 biliona dolarów), jednocześnie pięciokrotnie mniej niż dwadzieścia siedem państw Unii Europejskiej (16,75 biliona dolarów) (tab. 1.3). Największą nominalnie gospodarką w ramach Wspólnoty Gospodarczej ASEAN jest Indonezja (ponad 1,3 biliona dolarów), pięć kolejnych krajów członkowskich wytworzyło PKB przekraczające 400 miliardów dolarów, sułtanat Brunei i trzy najslabiej rozwinięte gospodarki Wspólnoty Gospodarczej ASEAN – odpowiednio po kilkanaście lub kilkadziesiąt miliardów dolarów. O ile jednak udział regionu Azji Południowo-Wschodniej w światowym PKB nadal pozostaje relatywnie skromny (niepełna 3,6%), o tyle populacja dziesięciu krajów członkowskich, wynosząca niemal

Tabela 1.3. Wybrane wskaźniki makroekonomiczne krajów Wspólnoty Gospodarczej ASEAN na tle Unii Europejskiej i świata (2022)

Kraje	Populacja (mln osób)	PKB (mld USD)	PKB <i>per capita</i> (USD)	Wzrost PKB (%)	Inflacja (%)	Bezrobocie (%)	Indeks rozwoju społecznego
Brunei	0,4	16,7	37 152,5	−1,6	3,7	4,5	0,823
Filipiny	115,6	404,3	3498,5	7,6	5,8	2,4	0,710
Indonezja	275,5	1319,1	4788,0	5,3	4,2	3,5	0,713
Kambodża	16,8	29,5	1759,6	5,2	5,3	0,2	0,600
Laos	7,5	15,5	2054,4	2,7	23,0	3,8	0,620
Malezja	33,9	407,0	11 993,2	8,7	3,4	3,6	0,807
Mjanma	54,2	62,3	1149,2	4,0	8,8	3,0	0,608
Singapur	5,6	466,8	82 807,6	3,6	6,1	3,6	0,949
Tajlandia	71,7	495,4	6910,0	2,6	6,1	0,9	0,803
Wietnam	98,2	408,8	4163,5	8,0	3,2	1,5	0,726
Unia Europejska	447,4	16 746,5	37 433,3	3,4	8,8	6,1	–
Świat	7950,9	100 879,6	12 687,7	3,1	8,0	5,3	–

Źródło: dane World Bank Database (2024) i UNDP (2024).

680 milionów osób, jest o ponad połowę większa od ludności Unii Europejskiej i stanowi aż 8,5% populacji świata. Zdecydowanie najludniejszym krajem regionu pozostaje Indonezja – ponad 275 milionów mieszkańców, drugie w kolejności Filipiny zamieszkuje niemal 116 milionów osób, do granicy 100 milionów mieszkańców zmierza konsekwentnie Wietnam. Uderzające są dysproporcje w rozmiarach PKB *per capita* poszczególnych państw regionu – niespełna 83 tysiące dolarów dochodu w przeliczeniu na mieszkańca Singapuru to wartość ponad siedemdziesiąt razy większa niż w Mjanmie, czterdzieści razy większa niż w Kambodży i Laosie, dwudziestokrotnie większa niż w Indonezji, Wietnamie i Filipinach (dla porównania, w Unii Europejskiej różnica w poziomie PKB *per capita* między najbogatszym i najbiedniejszym krajem członkowskim – Luksemburgiem i Bułgarią – jest „zaledwie” dziewięciokrotna). Sułtanat Brunei, utrzymujący się z handlu ropą naftową kraj zamieszkały przez zaledwie 400 tysięcy osób, uzyskał wskaźnik o ponad połowę niższy niż Singapur. Brunei to jednocześnie jedyny kraj regionu, który w analizowanym 2022 roku odnotował recesję na poziomie niespełna 2%, pozostałe państwa członkowskie rozwijały się w tempie przekraczającym 2,5%, a w wypadku Filipin, Malezji i Wietnamu były to wartości oscylujące w granicach aż 8%, czyli ponaddwukrotnie więcej od wskaźnika globalnego. Inflacja utrzymywała się w analogicznym okresie także poniżej średniej światowej, z wyjątkiem Laosu i Mjanmy, gdzie przekroczyła wyraźnie poziom 8%. Wszystkie gospodarki Wspólnoty Gospodarczej ASEAN charakteryzowała dobra kondycja rynku

pracy – wskaźnik bezrobocia tylko w Brunei przekroczył 4%, w pozostałych krajach regionu był wyraźnie niższy niż średnia globalna (5,3%) czy wskaźnik dla państw Unii Europejskiej (6,1%). Indeks rozwoju społecznego (Human Development Index, HDI), który, obok dochodu w przeliczeniu na mieszkańca, poddaje ocenie takie zmienne, jak oczekiwana długość życia oraz średnia liczba lat edukacji, przyjmował wartości bardzo wysokie ($\geq 0,8$) w wypadku Singapuru, Brunei i Malezji, wysokie ($\geq 0,7$) w wypadku Wietnamu, Indonezji i Filipin, a dla pozostałych krajów Wspólnoty Gospodarczej ASEAN był średni ($\geq 0,55$). Należy podkreślić, że w globalnym zestawieniu 193 krajów i terytoriów na dziewiątym miejscu uplasował się Singapur, na pięćdziesiątym piątym – Brunei, na sześćdziesiątym trzecim – Malezja, na sześćdziesiątym szóstym – Tajlandia, pozostałe kraje członkowskie znalazły się poza czołową setką.

Podmioty biznesu międzynarodowego, poszukując lokalizacji do podejmowania działalności produkcyjnej, zaopatrzenia czy dystrybucji w regionie Azji Południowo-Wschodniej, poddają wnikliwej analizie atrybuty poszczególnych państw członkowskich. Użytecznym narzędziem są międzynarodowe rankingi konkurencyjności oraz atrakcyjności inwestycyjnej, takie jak Globalny Indeks Konkurencyjności (Global Competitiveness Index, GCI), publikowany przez Światowe Forum Ekonomiczne (World Economic Forum, WEF), Indeks Restrykcyjności Regulacyjnej BIZ (FDI Regulatory Restrictiveness Index, FDI RRI), publikowany przez Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (Organization for Economic Cooperation and Development, OECD) oraz Światowy Rocznik Konkurencyjności (World Competitiveness Yearbook, WCY), opracowywany przez Międzynarodowy Instytut Rozwoju Zarządzania (International Institute for Management Development, IMD). Ostatni ze wspomnianych rankingów był aktualizowany jako jedyny po 2020 roku, toteż poświęcono mu najwięcej uwagi.

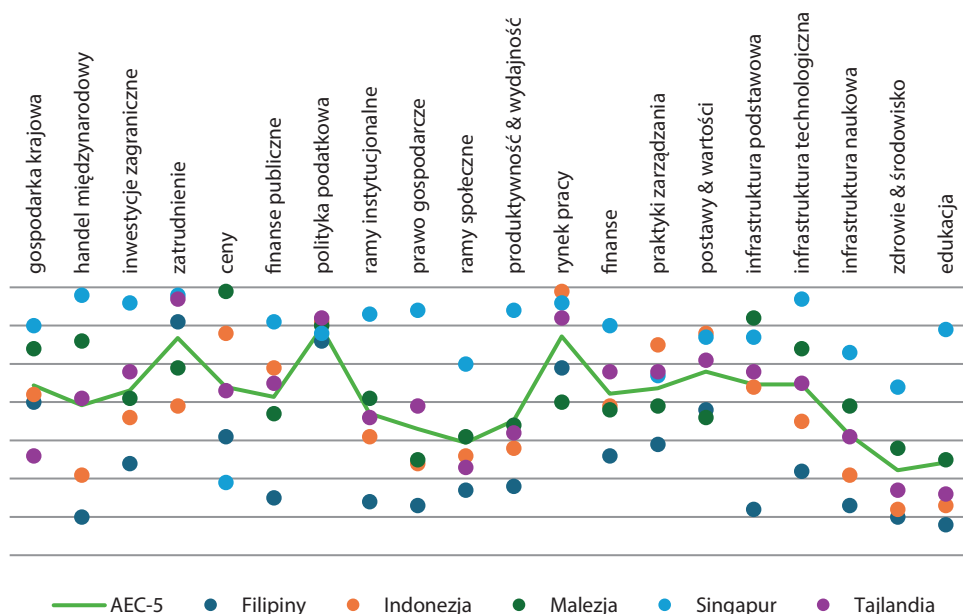
Globalny Indeks Konkurencyjności, opracowany przez Światowe Forum Ekonomiczne (WEF, 2019, s. XIII), opiera się na dwunastu filarach: instytucje, infrastruktura, adaptacja sektora teleinformatycznego, stabilność makroekonomiczna, zdrowie, umiejętności, rynek produktowy, rynek pracy, system finansowy, wielkość rynku, dynamika biznesowa, zdolność innowacyjna. W ostatnim dostępnym rankingu z 2019 roku na czele zestawienia 141 państw uplasował się Singapur, wyprzedzając Stany Zjednoczone oraz Hongkong. Kolejne osiem państw Wspólnoty Gospodarczej ASEAN (w zestawieniu nie znalazła się Mjanma) zajęło następujące miejsca: Malezja (27), Tajlandia (40), Indonezja (50), Brunei (56), Filipiny (64), Wietnam (67), Kambodża (106), Laos (113). Dla porównania, Japonia zajęła pozycję szóstą, Republika Korei – trzynastą, Chiny – dwudziestą ósmą.

Indeks Restrykcyjności Regulacyjnej BIZ, obliczany dla dwudziestu dwóch sektorów gospodarki narodowej, obejmuje cztery kategorie restrykcji regulacyjnych bezpośrednich inwestycji zagranicznych, dotyczących kapitału zagranicznego, mechanizmów nadzoru i zatwierdzania, zatrudniania obcokrajowców na kluczowych stanowiskach oraz aspektów operacyjnych – własności ziemi, repatriacji kapitału czy ustanowienia oddziału. W ostatnim dostępnym zestawieniu (z 2020 roku) znalazły się

83 kraje świata, w tym wszystkie kraje Wspólnoty Gospodarczej ASEAN (OECD, 2024). W gronie państw o relatywnie niskim wskaźniku restrykcyjności regulacyjnej FDI znalazła się Kambodża (0,054), co było wynikiem zbliżonym do Japonii (0,052), przy średniej FDI RII dla państw OECD na poziomie 0,063. Pozostałe kraje regionu ujęte w zestawieniu prezentowały przeciętny poziom otwartości systemu regulacyjnego (Mjanma – 0,117, Wietnam – 0,130, Laos – 0,190), przy relatywnie wyższym poziomie restrykcyjności w wypadku Malesji (0,252), Indonezji (0,313) oraz Filipin (0,374). Co ciekawe, zbliżony poziom wskaźnika FDI RII dla Malesji odnotowały w analogicznym roku Chiny (0,251). Brak jest aktualnych porównywalnych danych dla pozostałych gospodarek Wspólnoty Gospodarczej ASEAN – Brunei, Singapuru i Tajlandii. W świetle ostatnich dostępnych danych, z 2016 roku, FDI RII w dwóch pierwszych wymienionych krajach oscylował w granicach odpowiednio 0,14 i 0,03, a w Tajlandii był relatywnie wysoki i przekroczył wartość 0,24. Dostrzegalna jest prawidłowość, że kraje Wspólnoty Gospodarczej ASEAN o relatywnie niższym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego oraz konkurencyjności oferowanych zasobów, potencjalnie silniej zależne od zewnętrznego finansowania, oferowały relatywnie mniej restrykcyjny system regulujący napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych.

Światowy Rocznik Konkurencyjności, publikowany przez Międzynarodowy Instytut Rozwoju Zarządzania (IMD, 2024), ocenia wybrane gospodarki świata na podstawie 336 kryteriów konkurencyjności – ilościowych oraz jakościowych – w ramach czterech kategorii: wyniki gospodarcze, efektywność rządu, efektywność biznesowa, infrastruktura. Spośród 64 gospodarek na miejscu czwartym w rankingu z 2023 roku uplasował się Singapur, na miejscu dwudziestym siódmym – Malesja, na miejscu trzydziestym – Tajlandia, na miejscu trzydziestym czwartym – Indonezja, na miejscu pięćdziesiątym drugim – Filipiny. Pozostałe kraje Wspólnoty Gospodarczej ASEAN nie były objęte zestawieniem. Co warto podkreślić, w trzeciej dziesiątce omawianego rankingu znalazły się Chiny oraz Republika Korei, Japonia zaś uplasowała się dopiero na trzydziestym szóstym miejscu.

Wszystkie kraje z grupy AEC-5, czyli Filipiny, Indonezja, Malesja, Singapur i Tajlandia, ujęte w tym rankingu, plasowały się w czołowej piętnastce pod kątem oceny polityki podatkowej (rys. 1.1). W ramach pozostałych dziewiętnastu subkryteriów Singapur wyróżniał się na tle państw regionu, zajmując miejsca w czołowej dziesiątce rankingu globalnego, ze szczególnym uwzględnieniem dziedzin handlu międzynarodowego, zatrudnienia, infrastruktury technologicznej oraz rynku pracy. Jedynym subkryterium, w którym Singapur w ostatnim okresie plasował się wyraźnie poniżej przeciętnej dla AEC-5 w rankingu Międzynarodowego Instytutu Rozwoju Zarządzania, był poziom cen (pięćdziesiąte pierwsze miejsce). Godna podkreślenia jest pierwsza pozycja w globalnym rankingu Indonezji pod względem regulacji rynku pracy, jak również Malesji w subkryterium poziomu cen. Poziom zatrudnienia plasował na wysokim trzecim miejscu Tajlandię, kraj ten zajął także wysokie, ósme miejsce pod względem oceny polityki podatkowej oraz rynku pracy. To samo miejsce co Tajlandia



Rysunek 1.1. Konkurencyjność pięciu krajów Wspólnoty Gospodarczej ASEAN (AEC-5) według dwudziestu subkryteriów rankingu Międzynarodowego Instytutu Rozwoju Zarządzania

Źródło: opracowanie własne na podstawie: IMD (2024).

pod koniec pierwszej dziesiątki globalnego zestawienia zajęła Malezja w ramach subkryterium infrastruktury podstawowej. O punkt niżej oceniono poziom zatrudnienia w Filipinach oraz politykę podatkową w Indonezji. Wspomniane tu Filipiny w większości subkryteriów plasowały się wyraźnie niżej od partnerów regionalnych, zajmując najczęściej pozycje w szóstej dziesiątce rankingu, szczególnie w takich obszarach, jak poziom edukacji, opieka zdrowotna, stan środowiska naturalnego, handel międzynarodowy, infrastruktura podstawowa i naukowa, prawo gospodarcze, finanse publiczne czy produktywność i wydajność. W wypadku największej nominalnie gospodarki krajów regionu, czyli Indonezji, jak również Malezji i Tajlandii, zdecydowanie najsłabiej była oceniana kondycja służby zdrowia i środowiska naturalnego oraz sektor edukacji (miejsca w piątej, szóstej dziesiątce). W odniesieniu do dwóch pierwszych wymienionych tu krajów relatywnie nisko oceniano również jakość prawa gospodarczego. W ramach subkryterium ram społecznych, uwzględniającego takie aspekty, jak równość płci, starzenie się społeczeństwa, wskaźnik zabójstw, redystrybucja dochodów, ryzyko destabilizacji politycznej czy spójność społeczna, relatywnie niżej były oceniane na tle innych państw regionu i świata Indonezja oraz Tajlandia (miejsca pod koniec piątej dziesiątki).

Co prawda w zestawieniu Międzynarodowego Instytutu Rozwoju Zarządzania próżno szukać krajów członkowskich Wspólnoty Gospodarczej ASEAN o niższym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego, czyli Kambodży, Laosu oraz Mjanmy i Wietnamu, niemniej jednak zaangażowanie w regionalne procesy integracyjne daje szansę na poprawę ich pozycji konkurencyjnej i atrakcyjności lokalizacyjnej w dłuższej, a w wypadku ostatniego z wymienionych krajów – przypuszczalnie średniej, perspektywie czasu.

W literaturze przedmiotu pośród atrybutów państw członkowskich Wspólnoty Gospodarczej ASEAN wskazuje się szczególnie przyjazną ordynację podatkową, regulacje rynku pracy oraz dostępność siły roboczej (Urata i Kawai, 2000; Kowalski i in., 2015; Ignatenko i in., 2019). Studiowane wyżej rankingi uwidaczniają silne zróżnicowanie państw członkowskich Wspólnoty Gospodarczej ASEAN pod względem dostępności infrastruktury podstawowej, technicznej i naukowej, jak również efektywności rządu, rozpatrywanej przez pryzmat przepisów prawa gospodarczego, kondycji sektora finansów publicznych i administracji. Problemem państw regionu – może z wyjątkiem Singapuru – pozostaje dostępność opieki zdrowotnej, jak również jakość usług edukacyjnych i stan środowiska naturalnego.

W obrębie lepiej pozycjonujących się krajów regionu, takich jak Singapur, Malezja, Indonezja oraz Tajlandia, korporacje transnarodowe angażują w realizację zadań czy procesów w ramach powiązań kontraktowych i podwykonawstwa przedsiębiorstwa lokalne, co może sprzyjać budowaniu ich przewag konkurencyjnych oraz internacjonalizacji. To, co przede wszystkim rozstrzyga o angażowaniu przez korporacje transnarodowe lokalnych przedsiębiorstw w obrębie Wspólnoty Gospodarczej ASEAN w realizowane procesy produkcyjne i logistyczne, to wielkość firmy, wydajność, staż na rynku, udział kapitału zagranicznego, własność państwowa, poziom technologiczny i umiejętności pracowników, jak również dostępność finansowania (szerzej na ten temat: Urata i Baek, 2020; Amiti i Konings, 2007; Bernard i in., 2007; Harvie i in., 2010; Mallick i Yang, 2013; Wignaraja, 2013; Lu i in., 2018).

1.5. Podsumowanie

Celem rozdziału było przybliżenie historii oraz uwarunkowań formalnych Wspólnoty Gospodarczej ASEAN, z uwzględnieniem wpływu regionalnych procesów integracyjnych na środowisko biznesu międzynarodowego.

Przyjęty w 2007 roku w Singapurze Plan Wspólnoty Gospodarczej ASEAN wieńczył czterdziestoletnie wysiłki państw Azji Południowo-Wschodniej na rzecz ustanowienia zintegrowanego i konkurencyjnego jednolitego regionalnego rynku i bazy produkcyjnej powiązanej silnymi relacjami handlowymi i kapitałowymi z gospodarką światową. Dynamicznie rozwijający się region, zamieszany przez relatywnie młodą populację liczącą blisko 680 milionów osób, mimo ogromnych dysproporcji społecz-

no-ekonomicznych, uwidaczniających się w międzynarodowych rankingach konkurencyjności, wdraża wiele inicjatyw integracyjnych zmierzających do zwiększenia konkurencyjności gospodarczej i atrakcyjności lokalizacyjnej dla biznesu międzynarodowego.

Obok regionalnych inicjatyw na rzecz liberalizacji przepływów towarowych, usługowych, kapitałowych oraz siły roboczej niezwykle istotne dla urzeczywistnienia założeń Planu Wspólnoty Gospodarczej ASEAN są działania w sferach transportu, konkurencji, własności intelektualnej, energetyki, małej i średniej przedsiębiorczości, jak również zmniejszania dystansu rozwojowego. Ostatni z wymienionych obszarów ma krytyczne znaczenie dla dalszego pogłębiania regionalnych procesów integracyjnych i realnej konwergencji słabiej rozwiniętych państw Wspólnoty Gospodarczej ASEAN, cieszących się coraz większym, choć wciąż relatywnie ograniczonym zainteresowaniem środowiska biznesu międzynarodowego.

Bibliografia

- Aichele, R. i Heiland, I. (2018). Where is the value added? Trade liberalization and production networks. *Journal of International Economics*, 115, 130-144.
- Ambos, B., Brandl, K., Perri, A. Scalera, V. G. i Assche, A. V. (2021). The nature of innovation in global value chains. *Journal of World Business*, 56(4), 101221. <https://doi.org/10.1016/j.jwb.2021.101221>
- Amendolagine, V., Presbitero, A. F., Rabellotti, R. i Sanfilippo, M. (2019). Local sourcing in developing countries: The role of foreign direct investments and global value chains. *World Development*, 113, 73-88.
- Amiti, M. i Konings, J. (2007). Trade Liberalization, Intermediate Inputs, and Productivity: Evidence from Indonesia. *American Economic Review*, 97(5), 611-638.
- Antràs, P. (2020). De-Globalisation? Global Value Chains in the Post-COVID-19 Age. *NBER Working Paper*, 28115. Pobrano 12 stycznia 2025 z https://www.ecb.europa.eu/press/conferences/shared/pdf/20201111_ECB_Forum/academic_paper_Antras.pdf.
- Antràs, P. i Chor, D. (2013). Organizing the Global Value Chain. *Econometrica*, 81(6), 2127-2204.
- ARIC (2024). *Asian Regional Integration Center. FTA database*. Asia Regional Integration Center. 26 February. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://aric.adb.org/database/fta>.
- Ascani, A., Crescenzi, R. i Iammarino, S. (2016). Economic institutions and the location strategies of European multinationals in their geographic neighborhood. *Economic Geography*, 92(4), 401-429.
- ASEAN (1967). *1967 ASEAN Declaration*. Bangkok, Thailand. 8 August. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1967-ASEAN-Declaration.pdf>.
- ASEAN (1992). *Agreement on the Common Effective Preferential Tariff Scheme for the ASEAN Free Trade Area*. Singapore. 28 January. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://asean.org/asean2020/wp-content/uploads/2020/12/Agreement-on-the-Common-Effective-Preferential-Tariff-Scheme-for-the-ASEAN-Free-Trade-Area-Singapore-28-January-1992-1.pdf>.
- ASEAN (1995). *ASEAN Framework Agreement on Services*. Bangkok, Thailand. 15 December. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://asean.org/wp-content/uploads/2021/08/ASEAN-Framework-Agreement-on-Services-AFAS.pdf>.
- ASEAN (1997). *1997 ASEAN Vision 2020*. Kuala Lumpur, Malaysia. 15 December. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1997-ASEAN-Vision-2020-1-1.pdf>.
- ASEAN (1998a). *Framework Agreement on the ASEAN Investment Area*. Makati, Philippines. 7 October. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://agreement.asean.org/media/download/20140119040024.pdf>.

- ASEAN (1998b). *1998 ASEAN Framework Agreement On Mutual Recognition Arrangements*. Hanoi, Vietnam. 16 December. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://asean.org/asean-framework-agreement-on-mutual-recognition-arrangements/>.
- ASEAN (1998c). *ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit*. Hanoi, Vietnam. 16 December. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://asean.org/asean2020/wp-content/uploads/2020/12/ASEAN-Framework-Agreement-on-the-Facilitation-of-Goods-in-Transit-Ha-Noi-16-December-1998-1.pdf>.
- ASEAN (2003a). *Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II)*. Bali, Indonesia. 7 October. Pobrano 12 stycznia 2025 z https://image.mfa.go.th/mfa/0/OcXc7u4THG/migrate_directory/other-20130527-164513-046340.pdf.
- ASEAN (2003b). *Protocol to Amend the ASEAN Framework Agreement on Services*. Phnom Penh, Cambodia. 2 September. Pobrano 12 stycznia 2025 z https://asean.org/wp-content/uploads/images/archive/AFAS_Amendment_Protocol.pdf.
- ASEAN (2005a). *ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Engineering Services*. Kuala Lumpur, Malaysia. 9 December. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://asean.org/asean-mutual-recognition-arrangement-on-engineering-services-kuala-lumpur-9-december-2005/>.
- ASEAN (2005b). *ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport*. Vientiane, Lao PDR. 17 November. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://agreement.asean.org/media/download/20140119105947.pdf>.
- ASEAN (2006). *ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Nursing Services*. Cebu, Philippines. 8 December. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://asean.org/asean-mutual-recognition-arrangement-on-nursing-services-cebu-philippines-8-december-2006/>.
- ASEAN (2007a). *ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Architectural Services*. Singapore. 19 November. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://asean.org/wp-content/uploads/images/archive/21137.pdf>.
- ASEAN (2007b). *ASEAN Framework Arrangement for the Mutual Recognition of Surveying Qualifications*. Singapore. 19 November. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://asean.org/wp-content/uploads/images/archive/21139.pdf>.
- ASEAN (2008). *ASEAN Economic Community Blueprint*. ASEAN Secretariat: Jakarta, Indonesia. January. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://www.asean.org/wp-content/uploads/images/archive/5187-10.pdf>.
- ASEAN (2009a). *ASEAN Trade in Goods Agreement*. Cha-am, Thailand. February. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://asean.org/asean2020/wp-content/uploads/2020/12/ASEAN-Trade-in-Goods-Agreement.pdf>.
- ASEAN (2009b). *ASEAN Comprehensive Investment Agreement*. Cha-am, Thailand. February. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://investasean.asean.org/files/upload/Doc%2005%20-%20ACIA.pdf>.
- ASEAN (2009c). *ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Medical Practitioners*. Cha-am, Thailand. 26 February. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://asean.org/asean-mutual-recognition-arrangement-on-medical-practitioners>.
- ASEAN (2009d). *ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Dental Practitioners*. Cha-am, Thailand. 26 February. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://asean.org/asean-mutual-recognition-arrangement-on-dental-practitioners-preamble/>.
- ASEAN (2009e). *ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Inter-State Transport*. Manila, Philippines. 10 December. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://asean.org/wp-content/uploads/images/archive/documents/Inter-State%20Transport%20Agreement.pdf>.
- ASEAN (2012). *ASEAN Agreement on Movement of Natural Persons*. Phnom Penh, Cambodia. 19 November. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://agreement.asean.org/media/download/20140117162554.pdf>.
- ASEAN (2014). *ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Accountancy Services*. Nay Pyi Taw, Myanmar. 13 November. Pobrano 12 stycznia 2025 z [https://asean.org/wp-content/uploads/images/2015/february/mra_on_accountancy/MRA%20on%20Accountancy%20\(signed%20Nov%202014\).pdf](https://asean.org/wp-content/uploads/images/2015/february/mra_on_accountancy/MRA%20on%20Accountancy%20(signed%20Nov%202014).pdf).
- ASEAN (2015). *ASEAN Economic Community Blueprint 2025*. ASEAN Secretariat: Jakarta, Indonesia. November. Pobrano 12 stycznia 2025 z https://asean.org/wp-content/uploads/2021/08/AECBP_2025r_FINAL.pdf.

- ASEAN (2017). *ASEAN Qualifications Reference Framework: Governance And Structure*. ASEAN Sekretariat: Jakarta, Indonesia. March. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://asean.org/wp-content/uploads/2017/03/ED-01-AQRF-Governance-and-Structure-document.pdf>.
- ASEAN (2020). *ASEAN Trade in Services Agreement*. Manila, Philippines. 7 October. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://agreement.asean.org/media/download/20201111041414.pdf>.
- Beck, U. (2005). *Władza i przeciwwładza w epoce globalnej. Nowa ekonomia polityki światowej*. Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Bernard, A. B., Jensen, B. J., Redding, S. J. i Schott, P. K. (2007). Firms in International Trade. *Journal of Economic Perspectives*, 21(3), 105-130.
- Bobowski, S. (2017). ASEAN and trade regionalism. An opportunity for convergence or threat of „two speeds”? *Eurasian Studies in Business and Economics*, 5, 31-61.
- Bobowski, S. (2023). *Branża motoryzacyjna w krajach Regionalnego Kompleksowego Partnerstwa Gospodarczego Azji Wschodniej*. Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.
- Bobowski, S. i Drelich-Skulska, B. (2024). Moving towards resilient value chains in East Asia. W: S. Bobowski (red.), *Regional cooperation and resilience in East Asia* (s. 74-100). Routledge.
- Borin, A. i Mancini, M. (2019). Measuring What Matters in Global Value Chains and Value-Added Trade. *Policy Research Working Paper*, 8804. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://documents1.worldbank.org/curated/en/639481554384583291/pdf/Measuring-What-Matters-in-Global-Value-Chains-and-Value-Added-Trade.pdf>.
- Budnikowski, A. (2003). *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Budnikowski, A. (2006). *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Curran, L., Nadvı, K. i Campling, L. (2019). The influence of tariff regimes on global production networks (GPNs). *Journal of Economic Geography*, 19(4), 873-895.
- Cziomer, E. i Zyblikiewicz, L. W. (2005). *Zarys współczesnych stosunków międzynarodowych*. Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Dent, Ch. M. (2002). Introduction: Northeast Asia – A Region in Search of Regionalism?. W: Ch. M. Dent i D. W. F. Huang (red.), *Northeast Asian Regionalism. Learning from the European Experience* (s. 1-15). Routledge-Curzon.
- Dicken, P. (2015). *Global shift: Mapping the changing contours of the world economy*. Sage Publications.
- Doloreux, D. i Parto, S. (2005). Regional innovation systems: current discourse and unresolved issues. *Technology in Society*, 27, 133-153.
- Domiter, M. i Drelich-Skulska, B. (2004). Globalization of international relations. *Argumenta Oeconomica*, 2(16), 5-26.
- Elms, D. K. i Low, P. (2013). *Global value chains in a changing world*. World Trade Organization.
- Gereffi, G. (2018). *Global value chains and development: Redefining the contours of 21st century capitalism*. Cambridge University Press.
- Goode W. (2003). *Dictionary of Trade Policy Terms*. Cambridge University Press.
- Grossman, G. M. i Rossi-Hansberg, E. (2008). Trading tasks: A simple theory of offshoring. *American Economic Review*, 98(5), 1978-1997.
- Halizak, E. i Kuźniar, R. (2006). *Stosunki międzynarodowe. Geneza, struktura, dynamika*. Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego.
- Hamanaka, S. (2008). Comparing Summitry, Financial and Trade Regionalisms in East Asia: From the Japanese Perspective. W: Ch. M. Dent (red.), *China, Japan and Regional Leadership in East Asia* (s. 67-83). Edward Elgar.
- Hamanaka, S. (2010). *Asian Regionalism and Japan*. Routledge.
- Harris, S. (2000). Asian Multilateral Institutions and Their Response to the Asian Economic Crisis: The regional and global implications. *The Pacific Review*, 13(3), 495-516.
- Harrison, J. (2006). “Re-reading the new regionalism: A sympathetic critique”, *Space and Polity*, 10(1), 21-46.
- Harvie, Ch., Narjoko, D. i Oum, S. (2010). Firm Characteristic Determinants of SME Participation in Production Networks. *ERIA Discussion Paper Series*, 11.

- Hudson, R. (2007). Regions and regional uneven development forever? Some reflective comments upon theory and practice. *Regional Studies*, 41(9), 1149-1160.
- Human Rights Watch (2022). *World Report 2022. Events of 2021*. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://www.hrw.org/world-report/2022/country-chapters/myanmar>.
- Ignatenko, A., Raei, F. i Mircheva, B. (2019). Global Value Chains: What are the Benefits and Why Do Countries Participate?. *IMF Working Paper*, 19(18).
- IMD (2024). *IMD World Competitiveness Ranking 2023*, Institute for Management Development. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://www.imd.org/centers/wcc/world-competitiveness-center/rankings/world-competitiveness-ranking/>.
- Johnson, R. C. i Noguera, G. (2012). Accounting for intermediates: Production sharing and trade in value added. *Journal of International Economics*, 86(2), 224-236.
- Kano, L., Tsang, E. W. K. i Yeung, H. W.-Ch. (2020). Global value chains: A review of the multidisciplinary literature. *Journal of International Business Studies*, 51, 577-622.
- Katzenstein, P. (2000). Regionalism and Asia. *New Political Economy*, 5(3), 353-368.
- Kimura, F. i Obashi, A. (2011). Production Networks in East Asia: What We Know So Far. *ADB Working Paper*, 320.
- Kleer, J. (1998). Globalizacja gospodarki światowej a integracja regionalna. W: J. Kleer i in., *Globalizacja gospodarki światowej a integracja regionalna. Konsekwencje dla świata i Polski*. Dom Wydawniczy Elipsa.
- Kowalski, P., Lopez Gonzalez, J., Ragoussis, A. i Ugarte, C. (2015). Participation of Developing Countries in Global Value Chains: Implications for Trade and Trade-related Policies. *OECD Trade Policy Papers*, 179.
- Lagendijk, A. (2007). The accident of the region: a strategic relational perspective on the construction of the region's significance. *Regional Studies*, 41(2), 1193-1208.
- Lee, E. i Yi, K.-M. (2018). Global value chains and inequality with endogenous labour supply. *Journal of International Economics*, 115, 223-241.
- Liberska, B. (2002). *Współczesne procesy globalizacji gospodarki światowej* W: B. Liberska (red.), *Globalizacja. Mechanizmy i wyzwania*. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Lu, Y., Shi, H., Luo, W. i Liu, B. (2018). Productivity, Financial Constraints, and Firms' Global Value Chain Participation: Evidence from China. *Economic Modelling*, 73, 184-194.
- Makać, A. i Ziółkowski, K. (2013). Współczesna gospodarka światowa – istota i struktura. W: E. Oziewicz i T. Michałowski (red.), *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Mallick, S. i Yang, Y. (2013). Productivity Performance of Export Market Entry and Exit: Evidence from Indian firms. *Review of International Economics*, 21(4), 809-824.
- Misala, J. (2005). *Wymiana międzynarodowa i gospodarka światowa. Teoria i mechanizmy funkcjonowania*. Oficyna Wydawnicza – Szkoła Główna Handlowa.
- Munakata, N. (2006). Regionalization and Regionalism: The Process of Mutual Interaction, *RIETI Discussion Paper Series 04-E-006*.
- Nulimaimaiti, M. i Mullen, A. (2022). Why haven't Philippines, Myanmar followed Indonesia and ratified the RCEP trade deal? *China Macro Economy*. Pobrano 12 stycznia 2025 z https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3191127/why-havent-philippines-myanmar-followed-indonesia-and?module=perpetual_scroll_0&pgtype=article&campaign=3191127.
- Nye, J. S. (1968). *International Regionalism*. Little Brown and Co.
- OECD (2024). *OECD FDI Regulatory Restrictiveness Index database*. Organization for Economic Cooperation and Development. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://stats.oecd.org/Index.aspx?datasetcode=F-DIINDEX>.
- Paasi, A. (2002). Place and region: Regional worlds and words. *Progress in Human Geography*, 26(6), 802-811.
- Pasierbiak, P. i Bobowski, S. (2024). Evolution of Poland's Participation in Global Value Chains Since the Mid-1990s. W: E. Bukalska, T. Kijek i B. S. Sergi (red.), *Modeling Economic Growth in Contemporary Poland* (s. 235-248). Emerald Publishing.
- Pipkin, S. i Fuentes, A. (2017). Spurred to upgrade: A review of triggers and consequences of industrial upgrading in the global value chain. *World Development*, 98, 536-554.

- Rymarczyk, J. (2018). International business and related fields of study, W: B. Drelich-Skulska, M. Domiter i A. H. Jankowiak (red.), *International business in the global world* (s. 15-52). Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.
- Skulska, B. (2012). *Regionalizm ekonomiczny Azji Wschodniej*. Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.
- Stiglitz, J. E. (2006). *Globalizacja*. Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Tisoilell C. i Sen, R. K. (red.) (2004). *Economic Globalisation*. Edward Elgar.
- Turkina, E. i Van Assche, A. (2018). Global connectedness and local innovation in industrial clusters. *Journal of International Business Studies*, 49(6), 706-728.
- UNCTAD. (2019). *World Investment Report 2019. Special Economic Zones*. United Nations Conference on Trade and Development.
- UNCTAD (2024). Investment Policy Hub. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://investmentpolicy.unctad.org/country-navigator>.
- UNDP (2024). Human Development Insights. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://hdr.undp.org/data-center/country-insights#/ranks>.
- Urata, S. i Baek, Y. (2020). The Determinants of Participation in Global Value Chains: A Cross-Country, Firm-Level Analysis. *ADB Working Paper*, 1116. Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://www.adb.org/publications/determinants-participation-global-value-chains>.
- Urata, S. i Kawai, H. (2000). The Determinants of the Location of Foreign Direct Investment by Japanese Small and Medium-sized Enterprises. *Small Business Economics*, 15, 79-103.
- WEF (2019). *The Global Competitiveness Report 2019*. World Economic Forum. Pobrano 12 stycznia 2025 z http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf.
- Wignaraja, G. (2013). Can SMEs Participate in Global Production Networks? Evidence from ASEAN Firms. W: D. K. Elms i P. Low (red.), *Global Value Chains in a Changing World*. World Trade Organization.
- Wild J. i Wild, K. L. (2008). *International Business*. Pearson Prentice Hall, Upper Suolole River.
- World Bank Database (2024). Pobrano 12 stycznia 2025 z <https://data.worldbank.org>.
- WTO (2024). *Regional Trade Agreements Database*. World Trade Organization. 27 February. Pobrano 12 stycznia 2025 z <http://rtais.wto.org/UI/PublicAllRTAList.aspx>.
- Zorska, A. (2000). *Ku globalizacji? Przemiany w korporacjach transnarodowych i w gospodarce światowej*. Wydawnictwo Naukowe PWN.