

Paweł Broniek

Konkurencyjność infrastrukturalna miast : na przykładzie miast na prawach powiatu województwa łubuskiego i zachodniopomorskiego

Ekonomiczne Problemy Usług nr 108, 33-45

2013

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.

PAWEŁ BRONIEK

Uniwersytet Szczeciński

**KONKURENCYJNOŚĆ INFRASTRUKTURALNA MIAST
– NA PRZYKŁADZIE MIAST NA PRAWACH POWIATU
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO I ZACHODNIOPOMORSKIEGO**

Wstęp

Konkurencyjność rozpatrywać można jako termin relatywny oznaczający zestawienie jednego podmiotu z innym bądź z innymi podmiotami, ze względu na różnice występujące pomiędzy ich cechami, częściej przedstawiana jest w odniesieniu do sektora prywatnego, natomiast rzadziej w odniesieniu do sektora publicznego. W aktualnej rzeczywistości gospodarczej zaobserwować można stale wzrastającą tendencję do doskonalenia czynników wpływających na wzrost poziomu konkurencyjności również wśród jednostek samorządu terytorialnego.

Konkurencyjność jednostek samorządu terytorialnego rozpatrywać można w kategoriach społecznych, geograficznych, finansowych, jak również gospodarczych ze szczególnym wyszczególnieniem czynników infrastrukturalnych.

Celem artykułu jest próba analizy wpływu czynników infrastrukturalnych na poziom konkurencyjności miast na prawach powiatu leżących w obrębie województwa lubuskiego i zachodniopomorskiego.

1. Konkurencyjność jednostek samorządu terytorialnego

Rozkwit badań konkurencyjności dotyczący różnego rodzaju podmiotów trwa nieprzerwanie od lat siedemdziesiątych XX wieku. Ostatnimi czasy zauważyć można zwiększone zainteresowanie badaniem konkurencyjności, a w konsekwencji oceny i nadawania wielu zjawiskom ekonomicznym miana konkurencyjnych lub niekonkurencyjnych. Wśród przyczyn takiego stanu rzeczy należy się dopatrywać tego, że procesy integracyjne i globalizacyjne w otaczającej rzeczywistości gospodarczej zmuszają do szukania czynników skutkujących poziom konkurencyjności grup danych podmiotów¹, w tym również jednostek samorządu terytorialnego (dalej JST).

Zasadniczo w ekonomii jako konkurencyjność pojmować należy zdolność do osiągania sukcesu w gospodarczej rywalizacji², bądź też uszczegóławiając jako kategorię ekonomiczną, którą można odnieść i rozpatrywać na wielu poziomach agregacji, począwszy od jej ujęcia w wymiarze mikro (pojedyncze podmioty sektora publicznego, prywatnego itp.), skończywszy na wymiarze makro (gospodarka w skali regionalnej, krajowej, międzynarodowej)³.

Wszystkie szczeble architektury administracyjnej samorządu terytorialnego w Polsce (od momentu jego restrukturyzacji w 1990⁴ i 1999⁵ roku), stale ulepszają swoje instrumenty, w tym również narzędzia podnoszące zdolność do konkurowania. Konkurencja w układach lokalnych ma zgoła odmienny wymiar niż ten panujący w sektorze chociażby przedsiębiorstw prywatnych, co wynika z profilu działalności gmin, powiatów, czy województw⁶. W konsekwencji jako konkurencyjność JST, zdefiniować można jako stały proces konkurowania pomiędzy władzami publicznymi. Konkurowanie to podzielić można na pośrednie i bezpośrednie. Pierwsze uznać można jako istnienie lub tworzenie warunków otoczenia lokalnego lub regionalnego dla przedsiębiorstw w nim prosperują-

¹ *Konkurencyjność – Poziom makro, mezo i mikro*, red. N. Daszkiewicz, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008, s. 13.

² K. Kłosiński, *Sektor usług w procesie podnoszenia konkurencyjności gospodarki*, część I, IRWiK, Warszawa 2004, s. 19.

³ Z. Przygodzki, A. Nowakowska, J. Chądzyński, *Region i jego rozwój w warunkach globalizacji*, Wydawnictwo Fachowe CeDeWu, Warszawa 2007, s. 105.

⁴ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, (DzU 1990, nr 16, poz. 95).

⁵ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym, (DzU 1998, nr 91, poz. 578); Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa, (DzU 1998, nr 91, poz. 576).

⁶ A. Szewczuk, M. Kogut-Jaworska, M. Ziolo, *Rozwój lokalny i regionalny. Teoria i praktyka*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2011, s. 257.

cych, które pozwolą im na wygenerowanie przewagi konkurencyjnej w elementach działalności gospodarczej pozostającej poza kontrolą ich działania. Natomiast konkurowanie bezpośrednio JST oraz powiązana z nim bezpośrednio konkurowanie władz publicznych należy definiować jako rywalizację upodmiotowionych jednostek sektora publicznego o wysoki poziom życia obywateli oraz rozwój społeczny i gospodarczy, a uszczegóławiając o różnego rodzaju korzyści, np.⁷:

- a) dostęp do środków finansowych;
- b) przyciągnięcie inwestorów zewnętrznych;
- c) zatrzymanie kapitału w regionie;
- d) lokalizację instytucji administracji wyższego szczebla;
- e) lokalizację oraz organizację imprez międzynarodowych.

W konsekwencji, biorąc pod uwagę obie powyższe kategorie, konkurowanie JST sprowadza się do zdolności osiągania w sposób trwały i efektywny coraz wyższych dochodów i wskaźników zatrudnienia w warunkach konkurencyjności na poziomie zarówno krajowym jak i międzynarodowym⁸. Konkurencyjność JST jest jego długotrwałą zdolnością do sprostania w różnych układach konkurencyjnych innymi JST będącymi jego konkurentami i charakteryzuje jego przewyższanie lub dystans do konkurentów. Wysoki poziom konkurencyjności JST, czyli przewaga nad konkurencją, oznacza posiadanie wyróżniających i niepowtarzalnych cech, jak również czynniki i warunki posiadane przez JST przy jednoczesnym braku ich posiadania lub posiadaniu ich w niższym stopniu przez jednostki konkurujące. Z kolei niski poziom konkurencyjności JST determinują te cechy, czynniki i warunki, które poprzez swoje niekorzystne kształtowanie w porównaniu z konkurentami, stanowią bariery i braki rozwojowe danej jednostki⁹.

Do grupy czynników realnie wpływających na budowę potencjału konkurencyjnego JST wyróżnia się między innymi infrastrukturę gospodarczą¹⁰, słu-

⁷ I. Wierzbicka, *Blaski i cienie polityki regionalnej w aspekcie wejścia Polski do Unii Europejskiej*, w: *Mechanizmy integracji europejskiej w konkurencyjność regionów*, Red. R.M. Czarny, Kielce 2002, s. 369.

⁸ M. Piotrowska-Trybull, *Istota i czynniki konkurencyjności regionu*, w: *Konkurencyjność regionów w okresie przechodzenia do gospodarki rynkowej. Międzynarodowa analiza porównawcza: Białoruś, Litwa, Łotwa i Polska*, red. W. Kosiedowski, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu, Toruń 2004, s. 17, 20.

⁹ A. Olesiuk, *Konkurencyjność regionów a parki technologiczne i klastry przemysłowe*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Warszawa 2009, s. 27.

¹⁰ Ibidem, s. 29.

zającą nieprzerwanemu bezpośredniemu i bieżącemu zaspokajaniu potrzeb wspólnoty samorządowej. W jej skład wchodzi takie pojedyncze czynniki jak: sprawny system transportowy, telekomunikacyjny, zaopatrzenie w wodę, energię elektryczną, ciepłą, sieci wodociągowe, samorządowe zasoby mieszkaniowe oraz pozostałe budynki, budowle i urządzenia zapewniające materialne podstawy dla spełniania przez organy miejskie innych nałożonych na nie zadań¹¹. Tak więc rywalizowanie pomiędzy JST poprzez udoskonalanie i zwiększanie atrakcyjności powyższych czynników, w celu uzyskiwania zamierzonych korzyści bezpośrednich i pośrednich, można rozumieć jako konkurencyjność infrastrukturalną, również w przypadku miast na prawach powiatu.

Miasta na prawach powiatu, to największe miasta w Polsce, dysponujące największym potencjałem dochodowym, ludnościowym, jak również gospodarczym¹². Właściwe zarządzanie, sterowanie jego rozwojem oraz dysponowanie odpowiednimi środkami finansowymi i rzeczowymi niezbędnymi do finansowania ich konkretnych potrzeb rozwojowych, są warunkami ich prawidłowego funkcjonowania, rozwoju¹³, a co za tym idzie podnoszenia zdolności konkurencyjnych miasta na tle innych.

2. Analiza czynników konkurencyjności infrastrukturalnej miast na prawach powiatu województwa lubuskiego i zachodniopomorskiego

Badaniem konkurencji infrastrukturalnej objęto jednostki samorządu terytorialnego, na przykładzie, miast na prawach powiatu leżących w województwie lubuskim i zachodniopomorskim. W województwie lubuskim są to Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra, natomiast w województwie zachodniopomorskim Koszalin, Szczecin oraz Świnoujście.

Do przeprowadzenia badania wykorzystano dane pochodzące z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego oraz ze sprawozdań finansowych miast dostępnych w Biuletynie Informacji Publicznej. Zakres czasowy przeprowadzonego badania to lata 2007–2011.

¹¹ *Encyklopedia samorządu terytorialnego. Dla każdego. Część 1*, red. M. Stahl, B. Jaworska-Dębska, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2010, s. 67.

¹² *Samorząd miejski*, red. S. Wróbel, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu, Poznań–Chorzów 2008, s. 279.

¹³ *Ekonomika i zarządzanie miastem*, red. R. Broł, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Oskara Langego we Wrocławiu, Wrocław 2004, s. 19.

W celu przedstawienia rankingu miast ukazującego poziom konkurencyjności infrastrukturalnej wyodrębniono 8 czynników. Do czynników wpływających na konkurencyjność miast ujętych w badaniu należą:

- a) drogi powiatowe i gminne o powierzchni utwardzonej (w km na km²) – x_1 ;
- b) sieć wodociągowa (w km na km²) – x_2 ;
- c) sieć kanalizacyjna (w km na km²) – x_3 ;
- d) sieć gazowa (w km na km²) – x_4 ;
- e) sieć ciepła (w km na km²) – x_5 ;
- f) kotłownie ogółem (na km²) – x_6 ;
- g) przeciętna powierzchnia mieszkania (w m²) – x_7 ;
- h) wydatki inwestycyjne na infrastrukturę techniczną na mieszkańca (w zł) – x_8 .

W analizowanym okresie powyższe czynniki kształtowały się następująco:

Tabela 1

Drogi powiatowe i gminne o powierzchni utwardzonej (w km na km²)
w latach 2007–2011 (x_1)

	Drogi powiatowe i gminne o pow. utwardzonej w km na km ² powierzchni miasta				
	2007	2008	2009	2010	2011
Powiat m. Gorzów Wlkp.	1,42093	1,39767	1,51395	1,53954	1,539535
Powiat m. Zielona Góra	2,61379	2,61379	2,50172	2,50172	2,505172
Powiat m. Koszalin	1,24458	1,27229	1,67711	1,76627	1,79759
Powiat m. Szczecin	2,57309	2,57641	2,57641	2,57641	2,209635
Powiat m. Świnoujście	0,41827	0,41574	0,42335	0,4264	0,426904

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS.

Największe zagęszczenie dróg powiatowych i gminnych w analizowanym okresie, widoczne w tabeli 1, odnotowano w Zielonej Górze oraz w Szczecinie. W latach 2007–2008 oraz 2011 większe zagęszczenie dróg występowało w Zie-

lonej Górze, natomiast w latach 2009–2010 w Szczecinie. Z kolei zdecydowanie najniższą wartość wskaźnika odnotowano w Świnoujściu, które charakteryzowało się najniższymi wartościami w całym analizowanym okresie.

Tabela 2

Sieć wodociągowa (w km na km²) w latach 2007–2011 (x_2)

	Sieć wodociągowa w km na km ² powierzchni miasta				
	2007	2008	2009	2010	2011
Powiat m. Gorzów Wlkp.	2,347	3,7	3,849	3,867	3,905
Powiat m. Zielona Góra	3,685	3,75	3,75	3,757	3,876
Powiat m. Koszalin	2,201	2,287	2,319	2,005	2,073
Powiat m. Szczecin	2,177	2,233	2,302	2,394	2,482
Powiat m. Świnoujście	0,506	0,53	0,533	0,538	0,544

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS.

Najwyższym wskaźnikiem zagęszczenia sieci wodociągowej w km na km², przedstawionym w tabeli 2, charakteryzowały się 2 miasta leżące w województwie lubuskim. W latach 2007–2008 najwyższe zagęszczenie odnotowano w Zielonej Górze, natomiast w latach 2009–2011 najwyższe zagęszczenie sieci wodociągowej spośród badanych miast wykazał Gorzów Wielkopolski. Z kolei najniższe zagęszczenie sieci wodociągowej w całym okresie odnotowano w Świnoujściu.

Tabela 3

Sieć kanalizacyjna (w km na km²) w latach 2007–2011 (x_3)

	Sieć kanalizacyjna w km na km ² powierzchni miasta				
	2007	2008	2009	2010	2011
Powiat m. Gorzów Wlkp.	2,135	2,291	2,457	2,483	2,501
Powiat m. Zielona Góra	3,366	4,052	4,128	4,152	4,301
Powiat m. Koszalin	2,115	2,165	2,189	1,868	1,976
Powiat m. Szczecin	1,61	1,752	1,825	2,025	2,028
Powiat m. Świnoujście	0,491	0,537	0,537	0,537	0,545

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS.

Kolejno analizując tabelę 3 zaobserwować można, że zdecydowanie największym zagęszczeniem sieci kanalizacyjnej w km na km² w całym badanym okresie charakteryzowało się miasto Zielona Góra. Natomiast zdecydowanie najniższy wskaźnik zagęszczenia sieci kanalizacyjnej w każdym z analizowanych lat wykazało miasto Świnoujście.

Tabela 4

Sieć gazowa (w km na km²) w latach 2007–2011 (x_4)

	Sieć gazowa w km na km ² powierzchni miasta				
	2007	2008	2009	2010	2011
Powiat m. Gorzów Wlkp.	2,791	2,814	2,852	2,935	3,000
Powiat m. Zielona Góra	3,318	3,390	3,526	3,551	3,624
Powiat m. Koszalin	2,766	2,797	2,967	2,571	2,589
Powiat m. Szczecin	2,661	2,683	2,713	2,732	2,862
Powiat m. Świnoujście	0,426	0,434	0,439	0,442	0,473

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS.

Podobnie jak w przypadku zagęszczenia sieci kanalizacyjnej, również w przypadku zagęszczenia sieci gazowej, które przedstawiono w tabeli 4, najwyższymi wartościami wskaźnika w analizowanym okresie charakteryzowała się Zielona Góra, jednakże dysproporcja ta nie była już tak znaczna. Również w przypadku zagęszczenia sieci gazowej kilkukrotnie niższy wskaźnik zagęszczenia sieci gazowej od pozostałych badanych miast wykazało Świnoujście.

Tabela 5

Sieć ciepła (w km na km²) w latach 2007–2011 (x_5)

	Sieć ciepła w km na km ² powierzchni miasta				
	2007	2008	2009	2010	2011
Powiat m. Gorzów Wlkp.	0,8	0,91	0,93	0,99	1,03
Powiat m. Zielona Góra	1,4	1,43	1,55	1,61	1,58
Powiat m. Koszalin	0,85	0,92	0,92	0,91	0,92
Powiat m. Szczecin	0,74	0,88	0,88	0,87	0,86
Powiat m. Świnoujście	0,14	0,15	0,13	0,13	0,13

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS.

Analizując dane przedstawione w tabeli 5, zaobserwować można, iż najwyższe zagęszczenie sieci ciepłej spośród badanych miast w latach 2007–2011 po raz kolejny wykazało miasto Zielona Góra. Z kolei, tak jak w przypadku poprzednich czynników wpływających na poziom konkurencyjności infrastrukturalnej, również zagęszczenie sieci ciepłej na najniższym poziomie odnotowano w Świnoujściu.

Tabela 6

Ilość kotłowni ogółem (na km²) w latach 2007–2011 (x₆)

	Kotłownie ogółem na km ² powierzchni miasta				
	2007	2008	2009	2010	2011
Powiat m. Gorzów Wlkp.	0,73	0,79	0,86	0,73	0,63
Powiat m. Zielona Góra	0,74	0,84	0,91	0,79	0,69
Powiat m. Koszalin	0,54	0,51	0,52	0,58	0,57
Powiat m. Szczecin	0,52	1,06	1,11	1,05	0,98
Powiat m. Świnoujście	0,13	0,12	0,13	0,14	0,13

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS.

Największą liczbę kotłowni ogółem na km² miasta, co przedstawia tabela 6, odnotowano w kolejno w 2007 roku w Zielonej Górze, a w latach 2008–2011 najwyższy wskaźnik ilości kotłowni ogółem odnotowano w Szczecinie. Natomiast najmniejszą liczebnością kotłowni ogółem w całym analizowanym okresie charakteryzowało się miasto Świnoujście. Warto również zauważyć, że podobnie jak przypadku pozostałych czynników wpływających na atrakcyjność infrastrukturalną wskaźnik ten w Świnoujściu jest mniejszy kilkukrotnie w porównaniu do pozostałych badanych miast, na co wpływa duża powierzchnia stosunkowo duża w stosunku do ilości mieszkańców powierzchnia miasta.

Tabela 7

Przeciętna powierzchnia mieszkania (w m²) w latach 2007–2011 (x₇)

	Przeciętna powierzchnia mieszkania w m ²				
	2007	2008	2009	2010	2011
Powiat m. Gorzów Wlkp.	60,1	60,5	60,7	60,8	59,7
Powiat m. Zielona Góra	60,9	61,2	61,5	61,7	60,7
Powiat m. Koszalin	60,7	60,8	61	61,5	60,5

	Przeciętna powierzchnia mieszkania w m ²				
	2007	2008	2009	2010	2011
Powiat m. Szczecin	60,5	60,7	61	61,1	60,3
Powiat m. Świnoujście	59,5	59,8	59,5	59,5	60,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS.

Analizując dane zamieszczone w tabeli 7, zauważyć można, że w całym analizowanym okresie największą przeciętną powierzchnię mieszkania w m² odnotowano w Zielonej Górze. Z kolei najniższą przeciętną powierzchnię mieszkania w latach 2007–2010 odnotowało Świnoujście, a w 2011 roku najniższą Gorzów Wielkopolski. Zauważyć jednak należy, że przeciętne wartości powierzchni mieszkań, w badanym okresie we wszystkich miastach, nie odbiegały od siebie znacząco.

Tabela 8

Wydatki inwestycyjne (w PLN) na infrastrukturę gospodarczą na mieszkańca
w latach 2007–2011 (x₈)

	Wydatki inwestycyjne na infrastrukturę gospodarczą na mieszkańca				
	2007	2008	2009	2010	2011
Powiat m. Gorzów Wlkp.	345,14 zł	117,20 zł	318,94 zł	304,83 zł	77,28 zł
Powiat m. Zielona Góra	160,26 zł	225,09 zł	251,63 zł	339,41 zł	237,94 zł
Powiat m. Koszalin	330,16 zł	298,77 zł	381,68 zł	354,47 zł	588,90 zł
Powiat m. Szczecin	307,51 zł	198,80 zł	147,88 zł	248,71 zł	496,34 zł
Powiat m. Świnoujście	1 148,50 zł	914,66 zł	449,04 zł	268,13 zł	830,54 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS oraz BIP.

Czynnikiem finansowym wpływającym na konkurencyjność miast pod względem infrastrukturalnym jest wydatkowanie środków publicznych na inwestycje w infrastrukturę gospodarczą. Kształtowanie się owych wydatków w przeliczeniu na mieszkańca przedstawia tabela 8. Zauważyć na niej można, iż pomimo relatywnie niskich pozostałych wskaźników, to właśnie miasto Świnoujście w latach 2007–2009 oraz 2011 wykazało zdecydowanie najwyższe wydatki inwestycyjne na infrastrukturę gospodarczą w przeliczeniu na mieszkańca, natomiast w 2010 roku miastem o najwyższych nakładach inwestycyjnych był Koszalin. Z kolei najniższymi nakładami inwestycyjnymi na infrastrukturę go-

spodarczą charakteryzowały się kolejno w 2007 roku – Zielona Góra, w 2008 i 2011 roku Gorzów Wielkopolski, a w 2009 i 2010 roku miasto Koszalin.

Do zweryfikowania istotności statystycznej wyżej wymienionych zmiennych posłużono się współczynnikiem zmienności dla każdego z analizowanych lat. Wyniki badania przedstawiono w tabeli 9.

Tabela 9

Współczynnik zmienności w latach 2007–2011

	Współczynnik zmienności (w %)				
	2007	2008	2009	2010	2011
X ₁	56,6703	56,6493	50,3791	49,5058	47,2130
X ₂	51,6980	52,9152	53,0033	54,7010	54,3725
X ₃	53,4165	58,5653	58,0482	58,8999	59,5026
X ₄	47,1703	47,2774	47,7095	48,2553	47,8189
X ₅	56,9230	53,2661	57,1264	58,2984	57,3229
X ₆	46,4518	54,4735	54,6254	51,0127	51,0446
X ₇	0,9198	0,8495	1,2353	1,4235	0,6384
X ₈	85,7054	91,6949	37,5838	14,8840	66,3005

Źródło: opracowanie własne.

Współczynnik zmienności pozwala zdefiniować jak silne jest zróżnicowanie analizowanych danych, co za tym idzie określić zmienne statystycznie istotne dla danego badania. Dla poprawności przeprowadzonego badania za wartość minimalną współczynnika zmienności przyjęto 20%.

Najwyższą średnią wartość współczynnika w analizowanym okresie posiadała zmienna x₈ – wydatki inwestycyjne na infrastrukturę techniczną na mieszkańca (w zł), która wynosiła 59,23%, natomiast najmniejszą średnią wartość posiadała zmienna x₇ – przeciętna powierzchnia mieszkania (w m²), która była równa 1,01%. Ze względu na to, że w żadnym z badanych lat owa zmienna nie posiadała współczynnika zmienności na poziomie powyżej 20%, została wyeliminowana z badania. Z kolei najwyższą roczną wartość współczynnika zmienności wykazała, tak jak w przypadku wartości średniorocznej, zmienna x₈, która wynosiła w zaokrągleniu 91,7%. Co więcej również ta zmienna w 2010 roku charakteryzowała się najniższą wartością współczynnika zmienności wynoszącą 14,884%. W związku z tym, że wartość ta nie przekraczała progu 20%, wartości zmiennej x₈ z 2010 roku zostały wyłączone z badania.

3. Ranking konkurencyjności infrastrukturalnej miast na prawach powiatu województwa lubuskiego i zachodniopomorskiego

W celu konstrukcji rankingu konkurencyjności infrastrukturalnej w latach 2007–2011 posłużono się analizowanymi zmiennymi. Konstrukcja rankingu polegała na wyodrębnieniu wartości modelowych, zarówno maksymalnych jak i minimalnych, dla każdej z poszczególnych zmiennych dla każdego z lat. Kolejno zbadano procentowe spełnienie modelowego przedziału przez wartości zmiennych odpowiadających dla każdego z analizowanych miast w każdym z lat badanego okresu.

Tabela 10

Średnia realizacja wartości wzorcowych w latach 2007–2011

	Średnia realizacja wartości wzorcowych (w %)				
	2007	2008	2009	2010	2011
Powiat m. Gorzów Wlkp.	58,86	57,74	67,13	68,12	58,10
Powiat m. Zielona Góra	85,71	84,30	86,80	94,11	83,76
Powiat m. Koszalin	52,73	49,17	59,01	52,12	55,84
Powiat m. Szczecin	56,20	61,30	59,39	70,10	66,39
Powiat m. Świnoujście	14,29	14,29	14,29	0,00	14,29

Źródło: opracowanie własne.

Procentowe zrealizowanie modelu przez każdą ze zmiennych posłużyło do obliczenia średniej spełnień dla każdego z miast w poszczególnych latach, co przedstawia tabela 10. Im wyższy wskaźnik spełnienia wartości wzorcowych przez dane miasto w danym roku, tym wyższa jego pozycja w rankingu.

Tabela 11

Ranking konkurencyjności infrastrukturalnej w latach 2007–2011

	Pozycja w rankingu konkurencyjności infrastrukturalnej				
	2007	2008	2009	2010	2011
Powiat m. Gorzów Wlkp.	2	3	2	3	3
Powiat m. Zielona Góra	1	1	1	1	1
Powiat m. Koszalin	4	4	4	4	4
Powiat m. Szczecin	3	2	3	2	2

	Pozycja w rankingu konkurencyjności infrastrukturalnej				
	2007	2008	2009	2010	2011
Powiat m. Świnoujście	5	5	5	5	5

Źródło: opracowanie własne.

Przeprowadzone badania wykazały, że w latach 2007–2011 najwyższy poziom spełnienia przedziału modelowego, a co za tym idzie najwyższą konkurencyjnością infrastrukturalną wśród miast na prawach powiatu województwa lubuskiego i zachodniopomorskiego, wykazało się miasto Zielona Góra. Co widoczne w tabeli 11, miasto to w całym badanym okresie utrzymywało pierwszą pozycję w rankingu. Poza miastem zajmującym pierwsze miejsce w rankingu również Koszalin oraz Świnoujście w całym okresie charakteryzowały się niezmienną pozycją w rankingu konkurencyjności infrastrukturalnej, w przypadku Koszalina było to 4. miejsce, a w przypadku Świnoujścia 5. miejsce, które zdecydowanie odstawało poziomem konkurencyjności od pozostałych badanych miast. Jedyne zmiany pozycji w analizowanym okresie zaobserwowano pomiędzy Gorzowem Wielkopolskim a Szczecinem. W 2007 i 2009 roku 2. pozycję w rankingu notowało miasto Gorzów Wielkopolski, natomiast w latach 2008, 2010 oraz 2011 wyższą pozycję zajmowało miasto Szczecin. Jak można zauważyć w tabeli 10 różnice realizacji wartości modelowych pomiędzy oboma miastami były relatywnie nieduże.

Podsumowanie

Przeprowadzone badania pozwalają stwierdzić, że spośród 5 analizowanych miast na prawach powiatu, leżących na terenie województwa lubuskiego oraz zachodniopomorskiego, najwyższym poziomem atrakcyjności infrastrukturalnej charakteryzuje się Zielona Góra, której przewaga nad pozostałymi miastami była dość znacząca. Natomiast miastem w całym badanym okresie o zdecydowanie najniższej konkurencyjności było Świnoujście. Z kolei pozostałe miasta charakteryzowały się zbliżonym do siebie poziomem. Z przeprowadzonych badań wynika zatem, że najlepsze pozycje w rankingu uzyskiwały miasta wojewódzkie, tj. Szczecin, Gorzów Wielkopolski (siedziba wojewody lubuskiego) oraz Zielona Góra (siedziba organów samorządu województwa), jednocześnie będące ośrodkami miejskimi o najwyższej liczbie ludności na terenie obu województw.

W czasach w których kryzys gospodarczy znacząco wpływa poziom wydatków i dochodów jednostek samorządu terytorialnego, ośrodki miejskie zmuszone są do konkutowania pomiędzy sobą na różnych płaszczyznach. Konkurencyjność infrastrukturalna jest o tyle znacząca, że ma niewątpliwy wpływ na napływ do miasta osób zarówno prawnych, jak również osób fizycznych, co za tym idzie przekłada się bezpośrednio na wzrost dochodów ogółem i dalszy gospodarczy rozwój miasta w przyszłości.

INFRASTRUCTURE COMPETITIVENESS OF CITIES – THE CASE OF THE COUNTY SEATS OF LUBUSZ AND WEST POMERANIAN PROVINCE

Summary

Competitive infrastructure is a major category of competitiveness due to the undeniable influence on the inflow of social finance capital. The main purpose of this paper is to analyze the impact of competitive factors on the competitiveness of the infrastructure of district towns level and the creation of infrastructure competitiveness ranking. The study was conducted at the example of district towns of Lubusz and West Pomeranian Province in 2007–2011.

Translated by Paweł Broniek