

Patrycja WRUSZCZAK \*

Luiza OSSOWSKA \*\*

## POZYCJA KONKURENCYJNA KOSZALINA WOBEC INNYCH WYBRANYCH MIAST

*Zarys treści:* Celem opracowania było określenie pozycji konkurencyjnej Koszalina wobec innych wybranych miast na prawach powiatu (Grudziądz, Włocławek, Gdynia, Słupsk, Sopot, Elbląg, Kalisz, Konin, Leszno i Świnoujście). Pozycję konkurencyjną miasta wskazano w dwóch okresach badawczych – w 2010 i 2015 roku, przy użyciu miernika syntetycznego. Dane pochodzą z Banku Danych Lokalnych GUS. Z uwagi na dostępność danych określono pozycję konkurencyjną wybranych miast w odniesieniu do obecnych i przyszłych mieszkańców. Na podstawie przeprowadzonych analiz stwierdzono, że Koszalin zajmuje wysoką pozycję konkurencyjną w stosunku do analizowanych miast.

*Słowa kluczowe:* konkurencyjność miast, pozycja konkurencyjna, uwarunkowania konkurencyjności.

### Wprowadzenie

M. Gorynia określa konkurencyjność jako umiejętność konkurowania, a więc działania i przetrwania w konkurencyjnym otoczeniu. Odnosi się ona zarówno do przedsiębiorstw (konkurencyjność przedsiębiorstw), jak i do krajów, regionów oraz miast (konkurencyjność regionalna i lokalna)<sup>1</sup>.

Termin „konkurencyjność regionalna i lokalna” swój wielowymiarowy charakter zawdzięcza niejednoznaczności definicji, gdyż rozumiany jest wieloaspektowo przez różnych przedstawicieli naukowych. Badania nad

---

\* Absolwentka studiów I stopnia na kierunku Gospodarka Przestrzenna, słuchaczka studiów II stopnia na kierunku Ekonomia, Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

\*\* Katedra Polityki Ekonomicznej i Regionalnej, Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

<sup>1</sup> M. Gorynia, *Luka konkurencyjności na poziomie przedsiębiorstwa a przystąpienie Polski do Unii Europejskiej*, Wyd. Akademii Ekonomicznej, Poznań 2002, s. 48.

konkurencyjnością regionalną i lokalną obejmują całe zbiory czynników dotyczących różnych poziomów rozwoju, co utrudnia jednoznaczne wskazanie, co się na konkurencyjność składa. Konkurencyjność regionalna i lokalna może być rozumiana w wielu ujęciach. Może być traktowana jako<sup>2</sup>:

- umiejętność pozyskiwania mobilnych czynników rozwoju (siły roboczej, kapitału dostarczającego wiedzę, finanse i technologię),
- terytorialna przewaga specjalizacji,
- terytorialna dominacja konkurencyjna opierająca się na wzroście dochodów, które stanowią podstawę rozwoju,
- absolutna przewaga wynikająca z lokalnej specyfiki (systemu edukacyjnego, kapitału społecznego, rynku pracy, infrastruktury i instytucji, a także do uwarunkowań politycznych), która odnosi się zarówno do możliwości utrzymania poziomu zamieszkania obszaru i przyciągnięcia nowych mieszkańców, jak i do możliwości inwestowania w sensie gospodarczym.

Konkurencyjność regionalna i lokalna określana jako zdolność obszaru do współzawodnictwa jest terminem o charakterze wartościującym, gdyż wytycza pewien stan oczekiwany. Wskazanie podstawowych czynników, a także ustalenie ich oddziaływania na konkurencyjność jest dość skomplikowane, gdyż cały przebieg rozwojowy charakteryzuje się bardzo dużą złożonością. W literaturze przedmiotu można spotkać wiele podejść do określenia czynników konkurencyjności regionalnej i lokalnej. Generalnie uważa się, że wpływ na ten rodzaj konkurencyjności mają: zasoby środowiska, dostępność komunikacyjna, infrastruktura techniczna i społeczna, struktura gospodarki, istnienie zaplecza naukowego i zaplecza badawczego, a także istnienie obszaru okołobiznesowego<sup>3</sup>.

Warto zwrócić uwagę, iż miasto podlega takim samym uwarunkowaniom oraz zasadom konkurencyjności jak inne jednostki terytorialne. Ważną kwestią określenia pozycji konkurencyjnej miasta czy regionu jest zmierzenie jego potencjału poprzez analizę modeli konkurencyjności. Każdy model składa się ze zmiennej zależnej, którą jest pozycja konkurencyjna, jaką uzyskuje miasto lub region oraz ze zmiennych niezależnych określanych jako czynniki zdolności konkurencyjnej. Najpowszechniejszymi modelami stosowanymi do wskazania

<sup>2</sup> E. Łązniewska, R. Chmielewski, P. Nowak, *Definicje, modele i studia nad regionalną konkurencyjnością*, (w:) *Konkurencyjność regionalna. Koncepcje – strategie – przykłady*, E. Łązniewska, M. Gorynia (red.), PWN, Warszawa 2012, s. 37-38.

<sup>3</sup> P. Góralski, M. Lazarek, *Czynniki kształtujące konkurencyjność regionów*, „Finanse i Marketing”, „Zeszyty Naukowe SGGW”, nr 1, 2009, s. 309; B. Winiarski, *Czynniki konkurencyjności regionów*, (w:) *Konkurencyjność regionów*, M. Klamut (red.), Wyd. Akademii Ekonomicznej, Wrocław 1999, s. 50-51.

potencjału konkurencyjnego są m.in.: model czynników konkurencyjności Światowego Forum Ekonomicznego, model Banku Światowego, model oceny zdolności konkurencyjnej Bieńkowskiego oraz model diamentu Portera<sup>4</sup>. Do konstrukcji rankingów miast i regionów zastosowanie znalazła również metoda wskaźnika syntetycznego (z wagami lub bez), gdzie oceny konkurencyjności dokonuje się na podstawie wskaźnika zagregowanego, wyznaczonego na bazie zestawu cech diagnostycznych<sup>5</sup>.

## Cel, zakres i metoda badań

Koszalin w wyniku reformy administracyjnej utracił pozycję miasta wojewódzkiego, ale nadal pełni ważną rolę ośrodka subregionalnego. Celem badania jest określenie pozycji konkurencyjnej Koszalina wobec wybranych niewojewódzkich miast na prawach powiatu, położonych w makroregionach północnym i północno-zachodnim. Z uwagi na dostępność danych określono pozycję konkurencyjną wybranych miast głównie w odniesieniu do obecnych i przyszłych mieszkańców (we wskaźnikach nie uwzględniono atrakcyjności inwestycyjnej z punktu odniesienia przedsiębiorców i inwestorów). Jednostkami terytorialnymi poddanymi analizie porównawczej do Koszalina są: Grudziądz, Włocławek, Gdynia, Słupsk, Sopot, Elbląg, Kalisz, Konin, Leszno i Świnoujście. Okres badawczy obejmuje rok 2010 i 2015 (z wyjątkiem wskaźnika migracji, gdzie ze względu na brak danych dla roku 2015 posłużono się informacjami z 2014 roku). Badanie pozycji konkurencyjnej Koszalina na tle wybranych miast przeprowadzono wyznaczając mierniki syntetyczne metodą bezwzorcową. Łącznie wybrano 17 wskaźników podzielonych na cztery grupy, za pomocą których możliwe było określenie, czy dana jednostka osadnicza posiada potencjał do współzawodnictwa z innymi jednostkami w zakresie optymalnego miejsca zamieszkania. Uwzględniając przesłanki merytoryczne, statystyczne oraz dostępność danych, do analizy wybrano:

- ze względu na sytuację demograficzną: udział osób w wieku przedprodukcyjnym w ogólnej liczbie ludności, udział osób w wieku

<sup>4</sup> P. Bartoszczuk, *Jak mierzyć pozycję konkurencyjną regionu?*, (w:) *Atrakcyjność inwestycyjna regionów Polski na tle Unii Europejskiej*, H. Godlewska-Majkowska (red.), SGH, Warszawa 2013, s. 18.

<sup>5</sup> Zob. P. Nowak, *Nowy paradygmat rozwoju regionalnego na przykładzie wybranych regionów Europy Zachodniej*, Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Poznań 2011, s. 54-57; *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2006*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2006, s. 18; P. Zarębski, H. Godlewska-Majkowska, *Atrakcyjność inwestycyjna regionów Polski na tle UE*, (w:) *Atrakcyjność inwestycyjna regionów...*, op. cit., s. 43.

poprodukcyjnym w ogólnej liczbie ludności, saldo migracji na 1000 mieszkańców, przyrost naturalny na 1000 mieszkańców,

- ze względu na poziom infrastruktury społecznej: współczynnik skolaryzacji w szkołach podstawowych, współczynnik skolaryzacji w gimnazjach, przychodnie na 10000 mieszkańców, łóżka szpitalne na 1000 mieszkańców,
- ze względu na poziom infrastruktury technicznej: ludność korzystająca z sieci gazowej w % ogólnej liczby ludności, ludność korzystająca z sieci kanalizacyjnej w % ogólnej liczby ludności, odsetek mieszkań wyposażonych w centralne ogrzewanie, drogi gminne i powiatowe o nawierzchni twardej na 100 km<sup>2</sup> powierzchni,
- ze względu na sytuację finansową i rynek pracy: stopa bezrobocia, podmioty gospodarcze na 1000 mieszkańców, dochody budżetów gmin na 1 mieszkańca, wydatki majątkowe inwestycyjne na 1 mieszkańca.

Statystyczny dobór wskaźników oparto na analizie macierzy korelacji między cechami prostymi. Wybrano cechy możliwie słabo skorelowane ze sobą. Wylimitowano wskaźniki charakteryzujące się niewielką zmiennością<sup>6</sup>. Większość cech potraktowano jako stymulanty – dodatnio skorelowane z badanym zjawiskiem. Jedynie dwie cechy określono jako destymulanty: udział osób w wieku poprodukcyjnym w ogólnej liczbie ludności oraz stopę bezrobocia.

Następnie na podstawie wskaźników określona została pozycja konkurencyjna wybranych miast za pomocą metody wskaźnika syntetycznego. Zastosowana metoda polega na uzyskaniu jednego zagregowanego miernika<sup>7</sup>, który nawiązuje do poszczególnych cech badanych jednostek. Technika ta wymaga znormalizowania cech, które odbywa się za pomocą wzorów:

$$z_{ij} = \frac{x_{ij} - \min_i \{x_{ij}\}}{\max_i \{x_{ij}\} - \min_i \{x_{ij}\}} \text{ dla stymulant,} \quad (1)$$

$$z_{ij} = \frac{\max_i \{x_{ij}\} - x_{ij}}{\max_i \{x_{ij}\} - \min_i \{x_{ij}\}} \text{ dla destymulant.} \quad (2)$$

Kolejnym krokiem do wyznaczenia wartości mierników syntetycznych ( $q_i$ ) jest obliczenie średniej arytmetycznej wskaźników znormalizowanych ( $z_{ij}$ ) za pomocą formuły<sup>8</sup>:

<sup>6</sup> Por. *Atrakcyjność inwestycyjna województw...*, op. cit., s. 18.

<sup>7</sup> Ibidem, s. 18.

<sup>8</sup> F. Wysocki, J. Lira, *Statystyka opisowa*, Wyd. Akademii Rolniczej w Poznaniu, Poznań 2003, s. 173-175.

$$q_i = \frac{\sum_{j=1}^m z_{ij}}{m}, \quad (3)$$

( $i=1,2, \dots, n$ ); wartości cechy syntetycznej  $q_i$  należą do przedziału (0,1).

Na podstawie uzyskanych wartości wskaźników syntetycznych, a także ich średniej arytmetycznej ( $q_{sr}$ ) oraz odchylenia standardowego ( $s_q$ ), badane miasta podzielono na trzy klasy<sup>9</sup>:

- klasa I:  $q_i < (q_{sr} - 0,5s_q)$ , wysoka pozycja konkurencyjna,
- klasa II:  $(q_{sr} - 0,5s_q) \leq q_i \leq (q_{sr} + 0,5s_q)$ , średnia pozycja konkurencyjna,
- klasa III:  $q_i > (q_{sr} + 0,5s_q)$ , niska pozycja konkurencyjna.

Należy dodać, że na podstawie wybranych wskaźników prostych wyznaczono mierniki syntetyczne dla każdego z czterech analizowanych aspektów konkurencyjności (tj. sytuacji demograficznej, infrastruktury społecznej, infrastruktury technicznej, sytuacji finansowej i rynku pracy). Następnie z poszczególnych miar syntetycznych zbudowano zagregowany miernik syntetyczny konkurencyjności.

## Wyniki badań

### Sytuacja demograficzna

Analizując pierwszy wskaźnik, tj. udział osób w wieku przedprodukcyjnym w ogólnej liczbie ludności (tabela 1), zauważyć można, że najwięcej osób, które nie osiągnęły wieku produkcyjnego odnotowano w Lesznie, zarówno w 2010 roku, jak i w 2015 (ponad 18% ogółu mieszkańców). Natomiast najmniejszy odsetek tej grupy ludności zanotowano w Sopocie, gdzie wartość tego wskaźnika w obu badanych latach wynosiła zaledwie nieco powyżej 12%. Koszalin w tym rankingu znajduje się na dość słabej pozycji, ponieważ spośród 11 miast, zajmuje 8 miejsce.

Kolejnym wskaźnikiem zestawionym w tabeli 1 jest udział osób w wieku poprodukcyjnym w ogólnej liczbie ludności. Z przedstawionych danych wynika, że w każdym badanym mieście w ciągu pięciu lat wzrósł odsetek osób starszych w ogólnej liczbie mieszkańców. Najwięcej osób w wieku poprodukcyjnym zanotowano w Sopocie, gdzie udział tej grupy populacji stanowił prawie 30% w 2015 roku. Najmniejszy odsetek osób starszych zaob-

<sup>9</sup> J. J. Parysek, L. Wojtasiewicz, *Metody analizy regionalnej i metody planowania regionalnego*, Studia KPZK PAN, tom LXIX, 1979, s. 20.

serwowano w Lesznie i Elblągu (niecałe 21% w 2015 roku). W tym zestawieniu Koszalin zajmuje 9 miejsce w rankingu. Większy udział osób w wieku poprodukcyjnym zanotowano tylko w Sopocie i w Gdyni (2015 rok).

Trzecim wskaźnikiem analizowanym w zakresie demografii jest saldo migracji na 1000 mieszkańców. Z zamieszczonych danych zauważyć można, że w zasadzie we wszystkich miastach w obu badanych latach zanotowano ujemne saldo migracji (wyjątkiem jest Świnoujście w 2010 roku). Jest to wynikiem zarówno sytuacji gospodarczej poszczególnych miast, jak i osiedlaniem się ludzi na terenach podmiejskich (co wiąże się z wyprowadzką z miasta). Zdecydowanie największy odpływ ludności w obu analizowanych latach wystąpił w Koninie. W 2014 roku relatywnie najlepszą sytuację zaobserwowano w Gdyni i Świnoujściu, gdzie saldo migracji jest ujemne, ale bliskie zeru. Koszalin pod tym względem znajduje się na kolejnej pozycji tuż za Gdynią i Świnoujściem, jednak już z wyraźnie ujemnym saldem migracji.

**Tabela 1.** Wskaźniki sytuacji demograficznej w analizowanych miastach w latach 2010 i 2015

Wyszczególnienie	Udział osób w wieku przedprodukcyjnym w liczbie ludności		Udział osób w wieku poprodukcyjnym w ogólnej ludności		Saldo migracji na 1000 mieszkańców		Przyrost naturalny na 1000 mieszkańców	
	2010	2015	2010	2015	2010	2014*	2010	2015
Koszalin	15,8	15,7	18,6	23,4	-0,7	-1,5	0,3	-1,7
Grudziądz	17,9	17,3	17,4	21,1	-3,0	-3,4	-0,2	-2,2
Włocławek	17,1	16,1	17,5	22,3	-3,0	-4,4	-1,1	-4,4
Gdynia	16,2	16,0	19,9	23,7	-2,5	-0,2	0,3	-0,9
Słupsk	16,5	15,9	17,9	22,6	-3,9	-3,4	-0,6	-2,5
Sopot	12,2	12,1	25,2	29,1	-3,8	-4,4	-4,4	-6,9
Elbląg	17,8	16,5	16,3	20,6	-2,6	-3,4	-0,4	-3,4
Kalisz	17,5	16,8	19,2	23,2	-2,3	-2,1	-1,0	-3,6
Konin	17,3	15,7	17,7	22,7	-6,0	-6,7	2,2	-1,9
Leszno	18,6	18,2	16,1	20,5	-0,9	-2,7	2,4	1,0
Świnoujście	15,5	14,2	18,3	23,1	1,3	-0,2	-1,4	-5,1

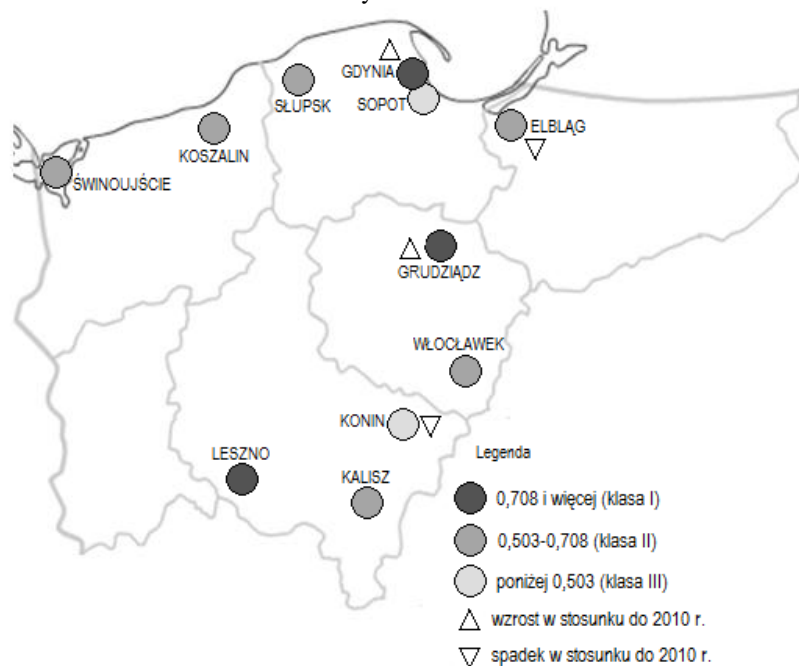
\* z uwagi na brak danych dla 2015 r. w analizie uwzględniono 2014 r.

**Źródło:** Bank Danych Lokalnych GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL>, (12.04.2017).

Ostatnim wskaźnikiem w tym zestawieniu jest przyrost naturalny na 1000 mieszkańców. Analizując zawarte dane zauważyć można, że we wszystkich miastach w ciągu pięciu lat spadła liczba urodzeń, zaś wzrosła liczba zgonów. Najbardziej niekorzystne, ujemne wartości przyrostu naturalnego odnotowano w Sopocie w obu badanych latach. Natomiast relatywnie najko-

rzystniejszą sytuację zaobserwowano w Lesznie, ponieważ miasto to jako jedyne charakteryzowało się dodatnimi wartościami przyrostu naturalnego zarówno w 2010, jak i 2015 roku. Koszalin znajduje się na 3 miejscu w tym zestawieniu w obu badanych latach (jednak w 2010 roku przyrost naturalny charakteryzował się dodatnią wartością, a w 2015 już ujemną).

**Rysunek 1.** Poziom uwarunkowań demograficznych w analizowanych miastach w 2015 roku oraz zmiany w stosunku do roku 2010



**Źródło:** obliczenia własne na podstawie danych z tabeli 1.

Na podstawie czterech wskaźników cząstkowych wyznaczono syntetyczny poziom uwarunkowań demograficznych w wybranych miastach w 2015 roku oraz porównawczo w 2010 roku. Badane miasta podzielono na trzy klasy o różnym poziomie badanego zjawiska (rysunek 1). W 2015 roku w klasie I znalazły się 3 jednostki osadnicze, które charakteryzują się najwyższym poziomem wskaźników opisujących sytuację demograficzną, tj.: Leszno, Grudziądz i Gdynia. Spośród trzech miast, w dwóch z nich, czyli w Grudziądzu i Gdyni nastąpiła poprawa sytuacji w porównaniu do 2010 roku. Badane jednostki znalazły się w klasie o najlepszej sytuacji demograficznej przede wszystkim dzięki wysokiemu udziałowi osób w wieku przedprodukcyjnym,

szczególnie w Grudziądzu i w Lesznie. Duża liczba osób młodych zamieszkujących Leszno sprawia, że miasto to, spośród wszystkich badanych jednostek, jako jedyne utrzymuje dodatni przyrost naturalny. Natomiast w Gdyni odnotowano najkorzystniejszą wartość wskaźnika migracji, co jest konsekwencją dobrej sytuacji w zakresie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego miasta.

Klasa II zawiera obszary, których sytuacja demograficzna kształtuje się na średnim poziomie. Są to: Świnoujście, Koszalin, Słupsk, Elbląg, Włocławek i Kalisz. Spośród miast znajdujących się w klasie II jedynie Elbląg w ciągu pięciu lat utracił swoją pozycję, ponieważ w 2010 roku miasto to znajdowało się w klasie I, m.in. za sprawą negatywnych zmian w zakresie przyrostu naturalnego. O średnim poziomie w zakresie sytuacji demograficznej miast w grupie II świadczą wartości poszczególnych wskaźników – zbliżone do wartości przeciętnych dla wszystkich badanych jednostek. Należy dodać, że Koszalin zachował pozycję w klasie II – zarówno w 2010, jak i 2015 roku.

Natomiast w klasie III znalazły się miasta, które uzyskały najłabsze wyniki w zestawieniu, tj. Konin i Sopot. W miastach tych występuje przewaga liczebna osób w wieku poprodukcyjnym nad osobami w wieku produkcyjnym, wysokie ujemne saldo migracji oraz wysoki ujemny przyrostem naturalnym. Ponadto w Koninie zanotowano pogorszenie sytuacji od roku 2010, w którym obszar ten znajdował się w klasie II. Miasta w grupie III charakteryzują się wyludnianiem, są tzw. miasta depopulacyjne,

## **Poziom infrastruktury społecznej**

Zgodnie z wartością pierwszego wskaźnika zawartego w tabeli 2, tj. współczynnik skolaryzacji, najwięcej osób uczących się w szkołach podstawowych w stosunku do liczby ludności zanotowano w Koninie, gdzie w obu badanych latach wartość ta przekraczała 100. Do szkół w Koninie, podobnie jak w Lesznie, uczęszczają nie tylko dzieci zamieszkujące teren miasta, lecz także mieszkające w miejscowościach sąsiednich. Najmniej korzystną sytuację w tym zakresie odnotowano w 2010 roku w Sopocie (gdzie dzieci mogą być dowożone do szkół w Gdańsku), a w 2015 roku w Elblągu (gdzie w niewielkiej odległości leży Malbork czy Nowy Dwór Gdański). Koszalin w analizowanym zestawieniu znajduje się na 3 miejscu, osiągając wartość wskaźnika bliski 100%.

Kolejnym analizowanym wskaźnikiem jest współczynnik skolaryzacji w gimnazjach, którego wynik jest podobny do poprzedniego, tzn. najwyższa wartość została osiągnięta w Koninie, w którym współczynnik wynosił 110% w 2010 roku i niemal 120% w 2015 roku, zaś najniższa w Sopocie (79%



w 2010 roku) i Elblągu (87% w 2015 roku). Koszalin po raz kolejny znajduje się na 3 miejscu w zestawieniu w obu analizowanych latach.

W zakresie trzeciego wskaźnika, czyli przychodni na 10 000 mieszkańców, najkorzystniejsze wartości odnotowano w Sopocie, gdzie w 2010 roku na 10 tys. mieszkańców przypadało 8,5 przychodni, zaś w 2015 roku liczba ta wzrosła, osiągając prawie 11 przychodni na określoną liczbę ludności. Najwyższa wartość tego wskaźnika w Sopocie spowodowana jest tym, że jest to jednostka osadnicza zamieszkiwana przez dużą liczbę osób starszych, ponadto miasto słynie z uzdrowskiego charakteru. Natomiast w Grudziądzu i w Gdyni przychodni było najmniej (2,8 w 2010 roku i 3,7 w 2015 roku dla obu miast). Koszalin, z liczbą przychodni równą 5,8 na 10 000 mieszkańców w 2015 roku zajął 5 miejsce w zestawieniu. W 2010 roku było to miejsce 7, zatem sytuacja w mieście poprawiła się.

**Tabela 2.** Wskaźniki poziomu infrastruktury społecznej w analizowanych miastach w latach 2010 i 2015

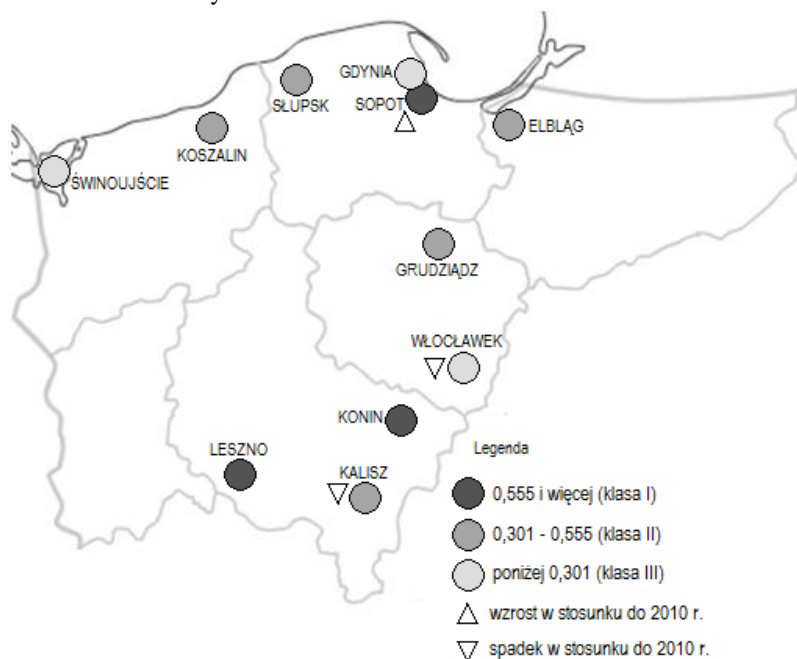
Wyszczególnienie	Współczynnik skolaryzacji w szkołach podstawowych		Współczynnik skolaryzacji w gimnazjach		Przychodnie na 10 000 mieszkańców		Łóżka szpitalne na 1000 mieszkańców	
	2010	2015	2010	2015	2010	2015	2010	2015
Koszalin	102,57	99,81	103,7	103,11	4,57	5,83	6,56	7,30
Grudziądz	97,74	91,38	95,15	95,78	2,83	3,74	9,07	10,47
Włocławek	96,53	89,29	97,82	95,05	5,98	6,10	5,64	5,75
Gdynia	95,57	90,44	99,97	96,19	2,77	3,68	3,89	4,25
Słupsk	96,73	93,29	98,07	99,91	4,27	5,30	6,88	7,41
Sopot	91,84	96,72	79,28	88,56	8,49	10,74	4,30	10,99
Elbląg	94,05	88,15	88,84	87,32	6,01	6,74	7,31	9,64
Kalisz	100,92	99,35	98,90	98,62	5,21	7,10	8,42	8,17
Konin	105,86	104,91	110,38	119,52	7,88	9,49	10,56	11,65
Leszno	101,90	102,68	100,76	106,75	5,72	7,13	8,34	8,33
Świnoujście	93,21	90,98	92,94	90,02	3,86	4,13	2,82	2,84

**Źródło:** Bank Danych Lokalnych GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL>, (8.05.2017).

Ostatnim wskaźnikiem w zakresie infrastruktury społecznej jest liczba łóżek szpitalnych na 1000 mieszkańców. Analizując dane zauważyć można, że najlepiej wyposażonym miastem w łóżka szpitalne jest Konin, który posiada blisko 11 łóżek na 1000 mieszkańców w 2010 roku i niemal 12 w 2015 roku. Duża pozytywna zmiana nastąpiła w badanym okresie w Sopocie (z 4 do 11 łóżek na 1000 mieszkańców). Najmniejszą wartość tego wskaźnika osiągnęło Świnoujście, w którym na 1 tys. mieszkańców przypadają niecałe 3 łóżka szpitalne w obu badanych latach (mieszkańcy mogą korzystać z placówek szpi-

talnych w pobliskim Szczecinie). W Koszalinie sytuację w tym zakresie należy określić jako niezbyt korzystną, 7 łóżek na 1000 mieszkańców plasuje miasto odpowiednio na 7 (2010) i 8 (2015) miejscu w rankingu.

**Rysunek 2.** Poziom infrastruktury społecznej w analizowanych miastach w 2015 roku oraz zmiany w stosunku do 2010 roku



**Źródło:** obliczenia własne na podstawie danych z tabeli 2.

Wszystkie wymienione wskaźniki potraktowane zostały jako stymulanty, co oznacza, że cechy te pozytywnie oddziałują na poziom infrastruktury społecznej. Na rysunku 2 zobrazowano wyniki uzyskane za pomocą metody wskaźnika syntetycznego. Badane miasta zostały podzielone na trzy grupy charakteryzujące się różnym poziomem zjawiska. W 2015 roku w klasie I uwzględniono jednostki terytorialne, w których poziom infrastruktury społecznej okazał się najwyższy, a wartość miernika syntetycznego przekracza wartość 0,555. Wśród miast, w których zanotowano najwyższy stopień zaspokojenia niematerialnych potrzeb ludności poprzez stan i dostępność obiektów użyteczności publicznej znalazły się: Sopot, Leszno i Konin. Oznacza to, że obszary te oferują mieszkańcom stały dostęp do placówek edukacyjnych i opieki zdrowotnej, dzięki liczbie szkół, przychodni i miejsc w szpitalu dostosowanej do liczby ludności zamieszkującej miasta i ich okolice. Ponadto

w Sopocie zaobserwowano poprawę sytuacji w porównaniu do roku 2010, ponieważ w ciągu pięciu lat jednostka ta zmieniła swoje położenie z klasy III do klasy I.

W 2015 roku w klasie II znalazły się miasta charakteryzujące się średnim poziomem rozwoju infrastruktury społecznej (Koszalin, Słupsk, Elbląg, Grudziądz i Kalisz). Wartość wskaźnika syntetycznego tej klasy mieści się pomiędzy 0,301 a 0,555. Wyniki uzyskane za pomocą miernika syntetycznego potwierdzają, że w miastach tych poziom dostępności obiektów użyteczności publicznej jest przeciętny, co oznacza, że potrzeby mieszkańców tych jednostek są zaspokajane w niedostateczny sposób. Ponadto w Kaliszu zaobserwowano pogorszenie sytuacji w porównaniu do 2010 roku, w którym miasto to znajdowało się w klasie I. Jest to spowodowane spadkiem wartości współczynnika skolaryzacji w szkołach podstawowych i gimnazjach, a także niewielkim pogorszeniem się sytuacji pod względem dostępności łóżek szpitalnych w placówkach ochrony zdrowia.

W 2015 roku w klasie III uwzględniono miasta, których wartość miernika syntetycznego wyniosła poniżej 0,301. W przedziale tym znajdują się jednostki o najniższym poziomie infrastruktury społecznej, tj.: Włocławek i Świnoujście. Oznacza to, że miasta te są słabo wyposażone w obiekty użyteczności publicznej. Ponadto w miastach klasy III obserwuje się spadek liczby ludności, w związku z czym współczynnik skolaryzacji w szkołach podstawowych i gimnazjach staje się coraz niższy – zaczyna brakować uczniów.

## Poziom infrastruktury technicznej

Tabela 3 zawiera wskaźniki obrazujące dostępność podstawowych urządzeń infrastruktury technicznej w wybranych miastach w latach 2010 i 2015. Zgodnie z wartością pierwszego wskaźnika, tj. udziału ludności korzystającej z sieci gazowej, prawie we wszystkich miastach (z wyjątkiem Konina) nastąpił niewielki spadek odsetka mieszkańców korzystających z sieci gazowej. W 2015 roku najwięcej ludności użytkującej sieć gazową zanotowano w Koszalinie i Grudziądzu, gdzie udział tych osób sięgnął blisko 90%. Natomiast najmniejsze wartości wskaźnika zaobserwowano w Koninie, gdzie z sieci tej korzystało tylko 33% mieszkańców w obu badanych miastach.

Kolejnym analizowanym wskaźnikiem jest udział ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej. Zgodnie z danymi w 2015 roku we wszystkich badanych miastach (z wyjątkiem Kalisza) dostępność sieci kanalizacyjnej przekracza 90%, zaś najlepsza sytuacja kształtuje się w Sopocie, gdzie 100% mieszkańców posiada dostęp do sieci kanalizacyjnej. Najsłabiej w zestawieniu wypadło miasto Kalisz, w którym ludność korzystająca z kanalizacji nie przekroczyła 90% ogólnej liczby mieszkańców. W Koszalinie sytuacja kształtuje się na

zadowalającym poziomie, ponieważ tylko 5% populacji nie korzysta z sieci kanalizacyjnej (3 miejsce w zestawieniu). Ogólnie różnice w stosunku do 2010 roku są niewielkie.

Według wartości trzeciego wskaźnika Świnoujście cechuje się najwyższym odsetkiem lokali mieszkalnych podłączonych do centralnego ogrzewania (ponad 95% w obu badanych latach). Równie korzystna sytuacja panuje w Koszalinie, Koninie, Gdyni i Sopocie, gdzie wartość ta przekroczyła 90% w obu analizowanych latach. Zaś najgorsza sytuacja zanotowana została w Kaliszu, w którym tylko niecałe 80% mieszkań wyposażono w ogrzewanie centralne, zarówno w 2010, jak i 2016 roku. Podobnie jak w przypadku kanalizacji różnice w stosunku do 2010 roku są niewielkie.

**Tabela 3.** Wskaźniki infrastruktury technicznej w analizowanych miastach w latach 2010 i 2015

Wyszczególnienie	Odsetek ludności korzystającej z sieci gazowej		Odsetek ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej		Odsetek mieszkań wyposażonych w centralne ogrzewanie		Drogi gminne i powiatowe o nawierzchni twardej na 100 km <sup>2</sup> powierzchni	
	2010	2015	2010	2015	2010	2015	2010	2015
Koszalin	92,5	89,2	94,6	95,0	93,1	93,6	149,1	173,4
Grudziądz	90,1	89,4	90,9	91,8	79,0	79,4	236,3	263,3
Włocławek	74,7	73,6	91,7	93,0	86,8	87,4	148,8	159,9
Gdynia	79,8	74,2	94,9	94,9	93,6	93,9	233,8	250,0
Słupsk	86,2	84,9	94,2	94,6	84,9	85,8	279,3	300,3
Sopot	88,5	86,7	99,1	100,0	90,0	90,3	320,0	327,0
Elbląg	91,1	87,2	94,9	94,9	85,5	86,1	185,8	208,7
Kalisz	71,4	70,2	86,9	89,7	78,4	79,2	246,3	294,2
Konin	32,8	33,1	91,5	92,9	94,0	94,1	182,4	185,6
Leszno	92,1	87,9	93,0	98,0	85,8	86,2	412,4	434,4
Świnoujście	83,2	71,2	93,6	94,3	95,7	96,2	42,6	45,0

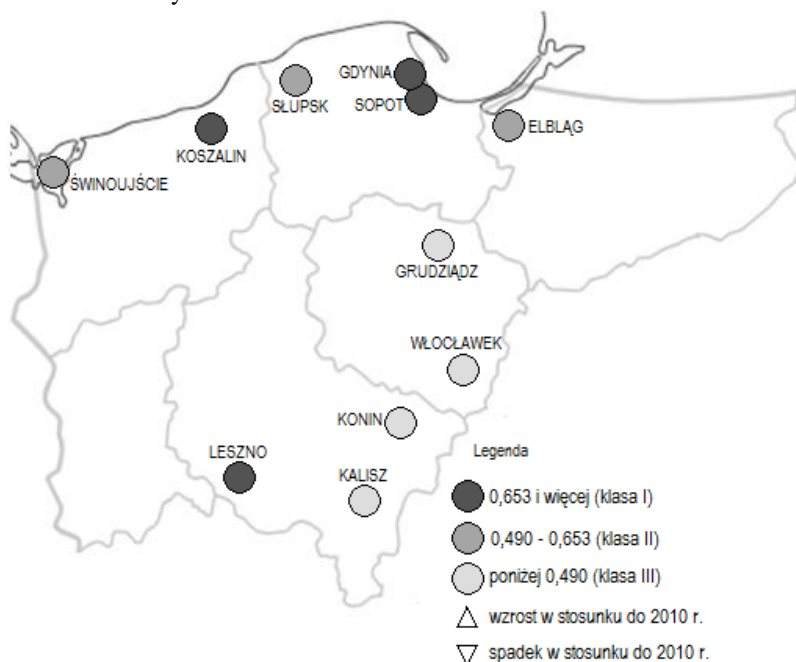
**Źródło:** Bank Danych Lokalnych GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL>, (8.05.2017).

Ostatnim analizowanym wskaźnikiem jest gęstość dróg gminnych i powiatowych o nawierzchni twardej (na 100 km<sup>2</sup> powierzchni). Najbardziej rozwiniętą sieć tych dróg posiada Leszno (ponad 400 km na 100 km<sup>2</sup> w obu badanych latach). Dobra sytuacja panuje także w Sopocie (ponad 300 km na 100 km<sup>2</sup> w obu badanych latach). Natomiast najslabiej rozwiniętą sieć dróg odnotowano w Świnoujściu, gdzie z uwagi na specyficzne położenie nad brzegiem morza i częściowo na wyspie, drogi tego typu zajmują niewiele, bo około 45 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni. W Koszalinie sytuacja nie jest

zadowalająca. Miasto w zestawieniu zajęło 9 miejsce zarówno w 2010, jak i w 2015 roku, ale gęstość dróg zwiększyła się (z 149 do 173 km).

Na rysunku 3 przedstawiono wyniki uzyskane po obliczeniu wskaźnika syntetycznego dla poszczególnych miast. Na ich podstawie wyodrębniono trzy klasy, do których przydzielono miasta ze względu na poziom infrastruktury technicznej. Warto zaznaczyć, że w obu badanych latach klasyfikacja miast nie zmieniła się. W 2015 roku do klasy I przydzielono miasta, których wartość miernika przekroczyła 0,653, czyli te jednostki terytorialne, które charakteryzują się najlepiej rozwiniętą siecią infrastruktury technicznej. W przedziale tym znalazły się cztery miasta: Koszalin, Gdynia, Sopot i Leszno. Wszystkie analizowane wskaźniki dla tych miejscowości uzyskały wysokie wartości, co oznacza, że w miastach tych średnio ponad 85% mieszkańców korzysta z sieci gazowej, blisko 97% z kanalizacji, zaś 91% mieszkań jest wyposażonych w centralne ogrzewanie. Zadowalająca jest także gęstość dróg, która stale się rozwija.

**Rysunek 3.** Poziom infrastruktury technicznej w analizowanych miastach w 2015 roku i zmiany w stosunku do 2010 roku



**Źródło:** obliczenia własne na podstawie danych z tabeli 3.

Nieco gorsza sytuacja charakteryzuje miasta znajdujące się w klasie II. W 2015 roku wartość miernika syntetycznego w tej klasie znalazła się między 0,490 a 0,653. Do klasy II zaliczono: Świnoujście, Słupsk i Elbląg. Przeciętny poziom rozwoju infrastruktury technicznej w tych miastach jest spowodowany niedostatecznym rozwojem sieci gazowej, ponieważ średnio około 20% mieszkańców nie posiada dostępu do tego elementu infrastruktury.

Klasa III obejmuje miasta, których stan infrastruktury technicznej znajduje się na niezadawalającym poziomie, a wartość miernika syntetycznego w 2015 roku wyniosła poniżej 0,490. W przedziale tym znalazły się: Grudziądz, Włocławek, Konin i Kalisz. Miasta te posiadają słabe połączenie mieszkańców z siecią gazową. Ponadto w miejscowościach tych 7-10% mieszkańców nie posiada połączenia z podstawową siecią jaką jest kanalizacja.

## **Rynek pracy i kondycja finansowa miast**

W tabeli 4 przedstawiono wskaźniki charakteryzujące sytuację na rynku pracy oraz finanse lokalne w badanych miastach w latach 2010 i 2015. Według wartości pierwszego wskaźnika Sopot charakteryzuje się najniższym odsetkiem osób bezrobotnych w stosunku do liczby aktywnych zawodowo (w obu badanych latach nie przekroczył 4%). Natomiast najwyższa stopa bezrobocia zanotowana została w Grudziądzu, gdzie w 2010 roku wyniosła ona 22,5%. Sytuacja uległa zmianie w 2015 roku, w którym najwyższą stopą bezrobocia charakteryzował się Włocławek (blisko 17%), zaś w Grudziądzu w porównaniu do 2010 roku wartość ta spadła o ponad 8 punktów procentowych. W Koszalinie, tak jak we wszystkich analizowanych jednostkach osadniczych, zauważalny jest spadek stopy bezrobocia (z 11% do 8,4%). W 2015 roku Koszalin zajął 7 miejsce w zestawieniu, a w 2010 roku 5 miejsce.

Kolejny wskaźnik obejmuje liczbę podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców. Miastem o najwyższym poziomie przedsiębiorczości jest Sopot, w którym w obu badanych latach na 1000 mieszkańców zanotowano ponad 200 podmiotów gospodarczych. Natomiast najniższym poziomem przedsiębiorczości charakteryzuje się Grudziądz, gdzie od 2010 roku (w którym funkcjonowało 83 przedsiębiorstw na 1000 mieszkańców) do 2015 roku przybyły zaledwie 2 podmioty gospodarcze na 1000 mieszkańców. Koszalin cechuje się stosunkowo wysokim poziomem przedsiębiorczości – w obu latach na 1000 mieszkańców przypadło około 170 podmiotów gospodarczych, co spowodowało, że miasto znalazło się na 2 miejscu w zestawieniu.

Zgodnie z wartością trzeciego wskaźnika, najwyższe dochody budżetu gminy na 1 mieszkańca osiągnęło miasto Sopot (w obu badanych latach około 8 tys. zł). Natomiast najmniejsze wpływy zanotowane zostały w Koszalinie, w którym dochody na 1 mieszkańca wyniosły w 2010 roku 3,3 tys. zł,

a w 2015 roku 4,3 tys. zł, co spowodowało, że miasto znalazło się na ostatnim miejscu w zestawieniu. Warto dodać, że w badanym okresie we wszystkich analizowanych miastach odnotowano wzrost dochodów budżetów gminy na 1 mieszkańca.

Ostatnim analizowanym w tej grupie wskaźnikiem jest wysokość wydatków majątkowych inwestycyjnych na 1 mieszkańca. Analizując przedstawione w tabeli dane zauważyć można, że największym poziomem wydatków na inwestycje charakteryzuje się Sopot (w 2010 roku ponad 5 tys. zł, a w 2015 roku około 1,6 tys. zł). Zaś najmniejszy poziom wydatków inwestycyjnych zanotowano w 2010 roku w Słupsku (0,4 tys. zł na 1 mieszkańca), a w 2015 roku w Elblągu (0,3 tys. zł na 1 mieszkańca). Koszalin pod tym względem zajął w rankingu 8 miejsce w 2010 roku (0,7 tys. zł) oraz 7 miejsce w 2015 roku z wydatkami inwestycyjnymi równymi 0,6 tys. zł na 1 mieszkańca.

**Tabela 4.** Wskaźniki z zakresu finansów lokalnych i rynku pracy w analizowanych miastach w latach 2010 i 2015

Wyszczególnienie	Stopa bezrobocia		Podmioty gospodarcze na 1000 mieszkańców		Dochody budżetów gmin w tys. zł na 1 mieszkańca		Wydatki majątkowe inwestycyjne w tys. zł na 1 mieszkańca	
	2010	2015	2010	2015	2010	2015	2010	2015
Koszalin	11,0	8,4	172	170	3,3	4,3	0,7	0,6
Grudziądz	22,5	14,2	83	85	3,6	5,1	0,7	0,6
Włocławek	19,5	16,9	105	103	3,9	4,9	1,0	0,4
Gdynia	5,5	4,9	142	156	4,2	5,0	0,9	0,7
Słupsk	12,3	7,9	145	141	3,9	5,4	0,5	0,9
Sopot	3,9	3,4	215	237	8,5	7,9	5,3	1,6
Elbląg	16,6	12,9	102	103	3,9	4,5	1,2	0,4
Kalisz	8,6	5,5	113	114	3,9	4,5	0,9	0,6
Konin	13,5	11,2	106	108	4,3	5,5	0,8	0,5
Leszno	8,5	5,6	136	140	4,1	4,5	0,9	0,4
Świnoujście	11,9	7,0	169	156	4,5	5,9	0,7	1,1

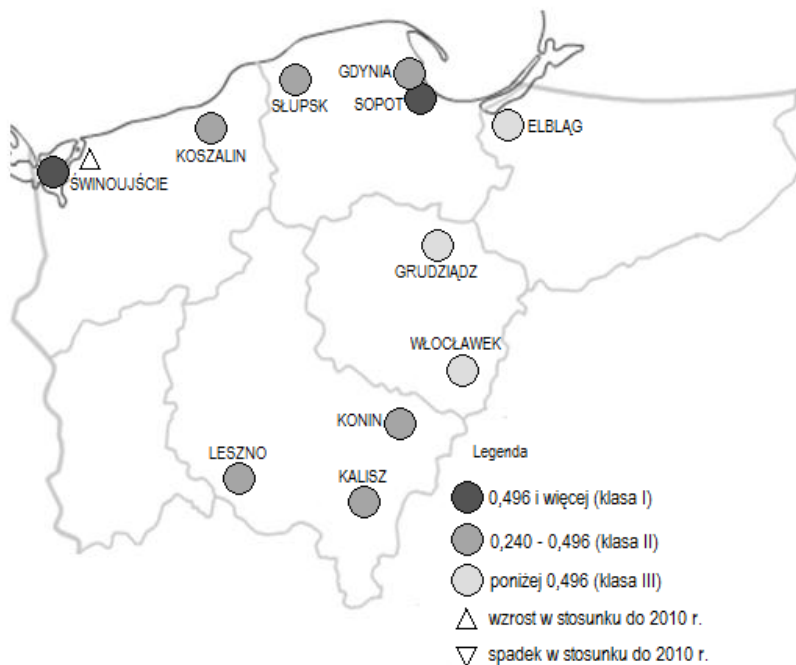
**Źródło:** Bank Danych Lokalnych GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL>, (8.05.2017).

Na podstawie uśrednionej wartości wskaźnika syntetycznego analizowane miasta zostały podzielone na trzy klasy o zróżnicowanym poziomie rynku pracy i finansów lokalnych, co przedstawiono na rysunku 4. W 2015 roku w klasie I znalazły się miasta, które charakteryzowały się zadowalającą sytuacją na rynku pracy oraz dobrą kondycją finansową. Wartość miernika syntetycznego wyniosła ponad 0,496. W klasie tej znalazły się: Świnoujście i Sopot. Wynika to ze specyfiki obu miast. Są atrakcyjnie położonymi uzdrowiskami nadmor-

skimi. Świnoujście dodatkowo posiada port. Cechy te przekładają się na możliwości rynku pracy i przedsiębiorczości. Warto dodać, że Świnoujście cechowało się także poprawą sytuacji w porównaniu do 2010 roku.

W 2015 roku w klasie II znalazło się najwięcej miast: Koszalin, Słupsk, Gdynia, Kalisz, Konin i Leszno. Wartość miernika syntetycznego dla tych miast waha się w przedziale od 0,240 do 0,496, co oznacza, że wyniki wskaźników tej klasy są zbliżone do średniego poziomu wytyczonego dla wszystkich analizowanych miejscowości. Porównując wskaźniki klasy I i II zauważyć można, że przewaga miast z klasy I jest dość znaczna.

**Rysunek 4.** Poziom uwarunkowań z zakresu rynku pracy i finansów lokalnych w analizowanych miastach w 2015 roku i zmiany w stosunku do 2010 roku



**Źródło:** obliczenia własne na podstawie danych z tabeli 4.

Najniższym poziomem w zakresie sytuacji na rynku pracy i finansów lokalnych charakteryzują się miasta znajdujące się w klasie III. Najgorsza sytuacja w 2015 roku objęła Elbląg, Grudziądz i Włocławek. Wartość miernika syntetycznego tych miast kształtowała się poniżej 0,240. Jednostki te charakteryzowały się wysoką stopą bezrobocia, niskim stopniem

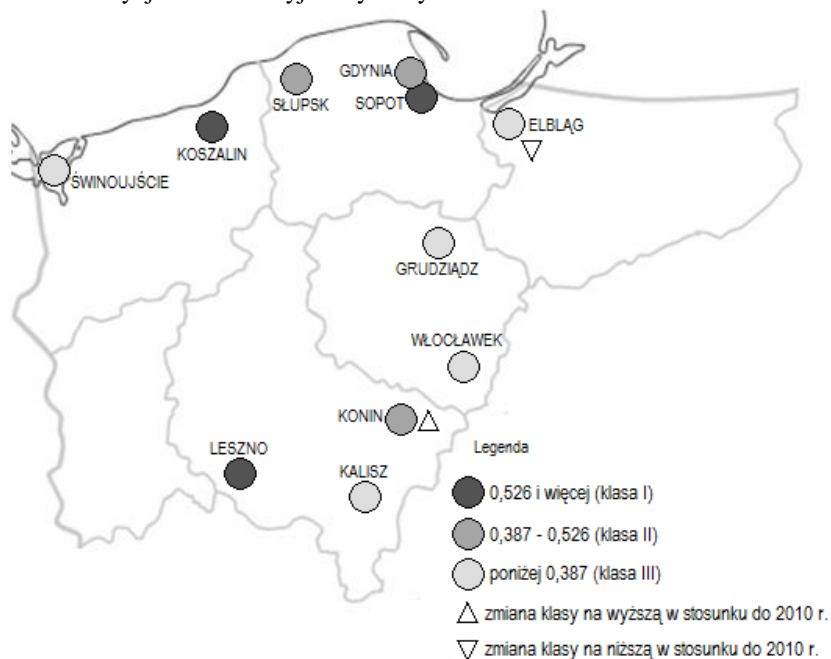


przedsiębiorczości w porównaniu do pozostałych miast oraz relatywnie niskimi wydatkami inwestycyjnymi na 1 mieszkańca.

### Pozycja konkurencyjna wybranych miast

Pozycję konkurencyjną Koszalina w porównaniu do wybranych miast na prawach powiatu makroregionu północno-zachodniego wyznaczono za pomocą wskaźnika syntetycznego, którego wynik ustalono na podstawie czterech częściowych wskaźników syntetycznych opisujących sytuację demograficzną, poziom infrastruktury społecznej, poziom infrastruktury technicznej oraz sytuację na rynku pracy i kondycję finansową. Na podstawie obliczonej średniej wartości oraz odchylenia standardowego wskaźnika syntetycznego podzielono analizowane miasta na trzy klasy, a także w celach porównawczych przedstawiono sytuację badanych jednostek w 2010 i 2015 roku. Wyniki analizy zostały przedstawione na rysunku 5. Warto podkreślić, że w porównaniu do 2010 roku tylko dwa miasta zmieniły klasę (w Elblągu odnotowano spadek, a w Koninie wzrost).

Rysunek 5. Pozycja konkurencyjna wybranych miast w 2015 roku



**Źródło:** obliczenia własne na podstawie danych z tabel 1-4.

Koszalin w zestawieniu dla 2015 roku znalazł się, podobnie jak w roku 2010, w klasie I, której wartość wskaźnika syntetycznego przekracza 0,526. Jednak miasto, spośród trzech jednostek znajdujących się w tej klasie, zajęło ostatnie miejsce, uzyskując wartość miernika równą 0,542. Jest to spowodowane pogorszeniem sytuacji w porównaniu do 2010 roku, szczególnie pod względem demograficznym. Koszalin jest miastem, w którym pogłębia się proces starzenia się ludności – zanotowano wysoki wzrost udziału osób w wieku poprodukcyjnym w populacji mieszkańców, a także wysoki spadek przyrostu naturalnego, który w 2010 roku był dodatni, zaś już w 2015 roku sięgał blisko -2 osób na 1000 mieszkańców. Koszalin charakteryzuje się także dość dużym ujemnym saldem migracji. Wszystkie wymienione czynniki negatywnie wpływają na pozostałe wskaźniki. Pomniejszająca się liczba ludności powoduje spadek współczynnika skolaryzacji w szkołach podstawowych i w gimnazjach. Ponadto zmniejszyła się liczba mieszkańców korzystających z sieci gazowej. Natomiast korzystna sytuacja kształtuje się w mieście pod względem rynku pracy – od 2010 roku zanotowano znaczny spadek stopy bezrobocia. Co więcej, w 2015 roku poprawił się stan finansów lokalnych – dochody budżetu na 1 mieszkańca wzrosły o ponad tysiąc złotych. Najlepszą sytuacją, po raz kolejny, charakteryzuje się Leszno, którego wskaźnik syntetyczny wyniósł 0,711. Oznacza to, że miasto stale się rozwija, szczególnie w kierunku poprawy stanu infrastruktury społecznej oraz sytuacji na rynku pracy. Trzecim miastem, które znalazło się w klasie I jest Sopot, który w 2015 roku uplasował się na drugiej pozycji w rankingu, jednocześnie uzyskując przewagę nad Koszalinem.

W 2015 roku w klasie II znalazły się trzy jednostki osadnicze: Słupsk, Gdynia i Konin. Wartość wskaźnika syntetycznego mieści się w przedziale od 0,387 do 0,526. Spośród wymienionych miast, należy zwrócić uwagę na Konin, który w 2010 roku przydzielony został do klasy I. Utrata pozycji miasta spowodowana została m.in. znacznym spadkiem przyrostu naturalnego, który w 2010 roku wynosił 2,2, zaś w 2015 roku osiągnął on wartość ujemną równą – 1,9 osób na tysiąc mieszkańców. Konin zatem staje się miastem starzejącym się, co w przyszłości będzie powodowało pogłębianie się problemów, z którymi się obecnie zмага.

Najwięcej jednostek osadniczych znalazło się w klasie III. Wartość wskaźnika syntetycznego mieści się poniżej 0,387, co oznacza, że miasta uzyskały wyniki znajdujące się znacznie poniżej średniej. Jednostkami znajdującymi się w tym zestawieniu są: Świnoujście, Elbląg, Grudziądz, Włocławek i Kalisz. Z uzyskanych wartości znormalizowanych miernika syntetycznego stwierdzić można, że najbardziej niekorzystna sytuacja panuje we Włocławku, co zostało spowodowane głównie tendencją spadkową w liczbie

ludności – coraz mniej rodzi się dzieci oraz zwiększa się liczba ludzi, którzy decydują się na emigrację z dotychczasowego miejsca zamieszkania. Należy zauważyć także, że w 2015 roku do grupy miast klasy III dołączył Elbląg, który w 2010 roku znajdował się w klasie II.

## Zakończenie

Zgodnie z głównym celem w artykule ustalono pozycję konkurencyjną Koszalina wobec innych wybranych miast. Koszalin w obu badanych latach znalazł się w I klasie, co oznacza, że miasto charakteryzuje się wysoką pozycją konkurencyjną i jest atrakcyjnym miejscem do zamieszkania. W 2010 roku miasto zajęło 2 miejsce w rankingu konkurencyjności, zaś w 2015 roku sytuacja uległa niewielkiemu pogorszeniu, co spowodowało, że miasto znalazło się na 3 miejscu. Do polepszenia sytuacji mogłaby przyczynić się polityka władz lokalnych – zachęcająca do pozostania w mieście lub zamieszkania w nim – szczególnie osoby młode.

Wśród badanych miast najkorzystniejsza sytuacja charakteryzuje Leszno, które zarówno w 2010 roku, jak i w 2015 roku, usytuowało się na pierwszej pozycji w rankingu. Do najwyższego poziomu konkurencyjności Leszno przyczyniły się przede wszystkim wskaźniki opisujące sytuację demograficzną oraz stan infrastruktury – miasto stale się rozwija, zapewniając przy tym coraz dogodniejsze warunki życia mieszkańcom. Korzystna sytuacja charakteryzuje także Sopot, który w obu badanych latach znajdował się w klasie miast o najwyższej pozycji konkurencyjnej. W 2015 roku Sopot zajął drugie miejsce w rankingu wyprzedzając Koszalin. Sopot jest atrakcyjnym miejscem m.in. z uwagi na nadmorskie położenie i sąsiedztwo ośrodka regionalnego, jakim jest Gdańsk.

Największej poprawy sytuacji z punktu odniesienia obecnych i potencjalnych mieszkańców wymagają miasta, które w obu badanych latach usytuowały się w klasie III, tj. o najgorszej pozycji konkurencyjnej, czyli: Świnoujście, Grudziądz, Włocławek i Kalisz. W 2015 roku szczególnie niekorzystną sytuację zanotowano we Włocławku, miasto utraciło swoją pozycję z 2010 roku i zajęło ostatnie miejsce w rankingu.

Podsumowując – w badanej grupie miasta Pomorza Środkowego i Wschodniego oraz centralnej Wielkopolski rozwijają się lepiej i oferują swoim dotychczasowym i przyszłym mieszkańcom dobre warunki funkcjonowania w przestrzeni społeczno-gospodarczej. Jest to związane z zarówno z atrakcyjnym położeniem, jak i dotychczasową dynamiką rozwoju. Koszalin – znajdując się w tej grupie – ma również szanse na rozwój w przyszłości.

## Bibliografia

1. *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2006*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2006.
2. Bank Danych Lokalnych GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL>, (08.05.2017).
3. Bartoszczuk P., *Jak mierzyć pozycję konkurencyjną regionu?*, (w:) *Atrakcyjność inwestycyjna regionów Polski na tle Unii Europejskiej*, H. Godlewska-Majkowska (red.), SGH, Warszawa 2013.
4. Gorynia M., *Luka konkurencyjności na poziomie przedsiębiorstwa a przystąpienie Polski do Unii Europejskiej*, Wyd. Akademii Ekonomicznej, Poznań 2002.
5. Góralski P., Lazarek M., *Czynniki kształtujące konkurencyjność regionów*, „Finanse i Marketing”, „Zeszyty Naukowe SGGW”, nr 1, 2009.
6. Łązniewska E., Chmielewski R., Nowak P., *Definicje, modele i studia nad regionalną konkurencyjnością*, (w:) *Konkurencyjność regionalna. Koncepcje – strategie – przykłady*, E. Łązniewska, M. Gorynia (red.), PWN, Warszawa 2012.
7. Nowak P., *Nowy paradygmat rozwoju regionalnego na przykładzie wybranych regionów Europy Zachodniej*, Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Poznań 2011.
8. Parysek J.J., Wojtasiewicz L., *Metody analizy regionalnej i metody planowania regionalnego*, Studia KPZK PAN, tom LXIX, 1979.
9. Winiarski B., *Czynniki konkurencyjności regionów*, (w:) *Konkurencyjność regionów*, M. Klamut (red.), Wyd. Akademii Ekonomicznej, Wrocław 1999.
10. Wysocki F., Lira J., *Statystyka opisowa*, Wyd. Akademii Rolniczej w Poznaniu, Poznań 2003.
11. Zarębski P., Godlewska-Majkowska H., *Atrakcyjność inwestycyjna regionów Polski na tle UE*, (w:) *Atrakcyjność inwestycyjna regionów Polski na tle Unii Europejskiej*, H. Godlewska-Majkowska (red.), SGH, Warszawa 2013.

---

## **KOSZALIN COMPETITION POSITION TO OTHER SELECTED TOWNS**

The aim of the article is to determine Koszalin competitive position according to other selected towns (Grudziądz, Włocławek, Gdynia, Słupsk, Sopot, Elbląg, Kalisz, Konin, Leszno i Świnoujście). The competitive position was set for 2010 and 2015, using synthetic indicators. The data comes from the Central Statistical Office – Local Data Bank. Due to the availability of data, the competitive position of selected cities was determined with regard to current and future residents. Based on the analyzes carried out, it was found that Koszalin occupies a high competitive position in relation to analyzed towns.

**Key words:** towns competition, competitive position, competition conditions.