

Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej. Nr 22

**Pozycja konkurencyjna Poznania
wśród metropolii krajowych i europejskich**

Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej

Numer 22

Redaktor serii:

Tomasz Kaczmarek Uniwersytet im. Adama Mickiewicza

Rada redakcyjna:

Wojciech Bonenberg Politechnika Poznańska

Wanda M. Gaczek Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

Roman Jaszczak Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

Andrzej Mizgajski Uniwersytet im. Adama Mickiewicza

CBM 
CENTRUM BADAŃ METROPOLITALNYCH
UNIWERSYTET IM. ADAMA MICKIEWICZA W POZNANIU

POZnan^{*}
metropolia

**Pozycja konkurencyjna
Poznania wśród metropolii
krajowych i europejskich**

Pod redakcją Tomasza Kaczmarka

Bogucki Wydawnictwo Naukowe • Poznań 2012

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Wydział Nauk Geograficznych
i Geologicznych, ul. Dzięgielowa 27, 60-630 Poznań

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Wydział Gospodarki Międzynarodowej,
Katedra Turystyki, Al. Niepodległości 10, 60-875 Poznań

Fotografie na okładce: Marek Kaczmarczyk, Zuzanna Kaczmarek

Seria wydawnicza
Centrum Badań Metropolitalnych UAM
ul. Dzięgielowa 27, 61-680 Poznań
tel./fax 61 829 63 36
cbm@amu.edu.pl
www.cbm.amu.edu.pl

Sekretarz redakcji: Michał Wójcicki

POZnań*
metropolia

Publikacja finansowana ze środków
Stowarzyszenia Metropolia Poznań

Copyright © CBM UAM, Poznań 2012

ISBN 978-83-63400-32-3

Bogucki Wydawnictwo Naukowe
ul. Górna Wilda 90, 61-576 Poznań
tel. +48 61 8336580
e-mail: bogucki@bogucki.com.pl
www.bogucki.com.pl

Druk:
Uni-druk
ul. Przemysłowa 13, 62-030 Luboń

Spis treści

Wprowadzenie	7
<i>Tomasz Kaczmarek</i> Konkurencyjność miast jako zagadnienie badawcze i praktyczne	9
<i>Tomasz Kaczmarek</i> Poznań w rankingach krajowych i zagranicznych	21
<i>Radosław Bul</i> Dostępność transportowa Poznania	33
<i>Magdalena Wdowicka</i> Konkurencyjność gospodarki Poznania	51
<i>Marzena Walaszek</i> Kapitał społeczny Poznania na tle dużych polskich miast	71
<i>Marzena Walaszek</i> Jakość życia w Poznaniu – porównanie krajowe	85
<i>Tomasz Resiński</i> Jakość życia w Poznaniu – wymiar międzynarodowy	111
<i>Piotr Zmysłony, Łukasz Nawrot</i> Konkurencyjność Poznania na krajowym rynku turystycznym	131
<i>Paweł Motek, Emilia Bogacka</i> Pozycja konkurencyjna Poznania w sporcie	145
<i>Michał Wójcicki</i> Konkurencyjność Poznania w obszarze kultury	163
<i>Artur Bajerski</i> Ranga Poznania jako ośrodka nauki	181
<i>Łukasz Mikuła</i> Zarządzanie publiczne w Poznaniu na tle metropolii krajowych	201
<i>Robert Perdał</i> Poziom rozwoju elektronicznych usług publicznych w Poznaniu	219

Wprowadzenie

Współczesnym wyzwaniem nie tylko dla firm i branż, ale także jednostek terytorialnych, w tym liczących się miast, jest budowanie przewag konkurencyjnych. W niektórych krajach tworzone są agendy rządowe, a nawet narodowe rady, zajmujące się konkurencyjnością. Tego typu ciała doradcze powstają również na szczeblach władzy samorządowej.

Konkurencyjność miast to temat poruszany w coraz większym stopniu nie tylko przez ekonomistów i polityków, ale także media i mieszkańców. Miasta dostrzegają, że muszą być bardziej konkurencyjne w przyciąganiu inwestorów, kreowaniu wizerunku, dostarczaniu usług, przekazywaniu wartości pożądaných przez mieszkańców i świat zewnętrzny. Wzmocnienie konkurencyjności leży w interesie wszystkich podmiotów działających na obszarze miasta i aglomeracji, zarówno samorządów i przedsiębiorstw, jak instytucji kultury, nauki, turystyki i sportu, wreszcie samych mieszkańców.

Prezentowany zeszyt „Pozycja konkurencyjna Poznania wśród metropolii krajowych i europejskich” jest częścią raportu wykonanego dla miasta Poznania w celu wspierania działań samorządu na polu podnoszenia konkurencyjności miasta. Raport ten był pierwszą spójną i kompleksową analizą konkurencyjności miasta Poznania na tle innych jednostek osadniczych w kraju i za granicą. Przedstawione w zeszycie opracowania mają indywidualny charakter i przekazują wyniki najnowszych badań na temat pozycji konkurencyjnej miasta w sieci największych miast kraju oraz porównywalnych wielkościami metropolii europejskich. Zebrane informacje pozwalają na dokonanie identyfikacji różnic i podobieństw odchyłeń ilościowych oraz jakościowych pomiędzy ośrodkami w kraju i za granicą.

Podstawowym obiektem badań jest miasto Poznań. Większość cech określanych jako metropolitalne w skali regionalnej skupia się w stolicy Wielkopolski. W skali krajowej otoczenie konkurencyjne Poznania tworzy 9 dużych miast – ośrodków aglomeracji miejskich: Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław, Szczecin, Gdańsk, Bydgoszcz, Lublin, Katowice. Są to największe miasta Polski liczące powyżej 400 tys. mieszkańców lub będące stolicami konurbacji powyżej 500 tys. mieszkańców. Łącznie z Poznaniem miasta te generują 50 % PKB Polski i stanowią główne motory napędowe gospodarki i życia społecznego w kraju (ważne ośrodki biznesowe, kulturalne, akademickie itp.).

Do analizy porównawczej w skali Europy wybrano miasta liczące od 400 tys. do 700 tys. mieszkańców, zaliczane do grupy średniej wielkości metropolii europejskich (*medium size european metropolis*). Najczęściej pod tym pojęciem rozumie się miasta liczące od 500 tys. do 1 mln mieszkańców. Zbiór ten ograniczono do liczby 39 miast najbardziej zbliżonych wielkościami do Poznania (Poznań z liczbą mieszkańców 570 tys. pozycjonuje się pośrodku badanej grupy miast). Zbiór miast europejskich pochodzi z 14 krajów i obejmuje zarówno miasta zaliczane do metropolii o randze kontynentalnej określane w klasyfikacji ESPON jako lokomotywy Europy

(np. Frankfurt nad Menem, Haga), jak i silne metropolie krajowe (Helsinki, Oslo, Lizbona) oraz metropolie regionalne (np. Hanower, Brno, Bristol). Najliczniejszą grupę miast uczestniczących w ekspertyzie stanowiły miasta niemieckie oraz brytyjskie, których znalazło się w badaniu odpowiednio 9 oraz 6.

Spośród 39 miast biorących udział w badaniu największym ośrodkiem pod względem liczby ludności jest hiszpańska Sewilla – 669 tys. mieszkańców. Najmniejszymi z kolei są stolica Estonii, Tallin (401 tys. mieszkańców) i czeskie miasto Brno (400 tys.). Miasto Poznań ulokowało się na 15 miejscu pod względem liczby mieszkańców. Dobór miast podyktowany był względami demograficznymi, tak aby pozycję konkurencyjną miasta przedstawić na tle zbliżonej wielkościowo grupy miast, dla których Poznań będzie stanowił wartość środkową. Wszystkie miasta leżą w krajach członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskim Obszarze Gospodarczym i objęte zostały programem statystycznym Urban Audit.

Na treść zeszytu składają się charakterystyki podstawowych wymiarów konkurencyjności miasta. To, jakie są wymiary czy też obszary konkurencyjności, najbardziej obrazowo można określić pytaniem, „czym lub o co konkurują miasta”. W niniejszym opracowaniu za wymiary konkurencyjności uznano:

- dostępność transportową,
- kapitał społeczny,
- bazę ekonomiczną miasta (gospodarkę),
- zarządzanie publiczne,
- jakość życia (z wieloma jej komponentami),
- potencjał naukowy,
- osiągnięcia sportowe.

Dla wybranych obszarów konkurencyjności opracowano własne, oryginalne wskaźniki statystyczne (np. dostępności transportowej, pozycjonowania nauki), oryginalne miary statystyczne (np. iloraz lokalizacji dla funkcji turystycznych), a w niektórych przypadkach własne metody rankingowe (transport, zarządzanie publiczne, atrakcyjność inwestycyjna). Metody badawcze zostały szczegółowo opisane w konkretnych artykułach. Uzupełnieniem analizy różnych składowych konkurencyjności miasta jest charakterystyka pozycji Poznania w wybranych rankingach krajowych i zagranicznych.

Prof. dr hab. Tomasz Kaczmarek

Tomasz Kaczmarek

Konkurencyjność miast jako zagadnienie badawcze i praktyczne

1. Popularność słowa konkurencyjność

Pojęcie konkurencyjność wywodzi się ze słowa konkurencja oznaczającego współzawodnictwo, rywalizację. Terminu konkurencyjności w naukach ekonomicznych używa się w wielu kontekstach:

- podmiotowym – konkurencyjność przedsiębiorstw,
- sektorowym – konkurencyjność branż gospodarki/segmentów rynku,
- terytorialnym – konkurencyjność miast, regionów czy też krajów.

Pojęcie konkurencyjności jest jednym z częściej używanych terminów ekonomicznych. Wyszukiwarka Google pokazuje około 41 mln odsyłaczy do stron internetowych zawierających angielski termin *competitiveness* (konkurencyjność). Dla przykładu jest to liczba porównywalna z zaindeksowanymi stronami dla hasła Leonardo da Vinci (42 mln). Jeszcze więcej odsyłaczy znaleźć można dla terminów *stricte* ekonomicznych, takich jak: konkurencyjność gospodarki (*competitiveness of economy*) – 128 mln czy konkurencyjność przedsiębiorstw (*competitiveness of enterprises*) – 67 mln. Konkurencyjność w aspekcie terytorialnym najczęściej odnosi się do państw – 113 mln indeksów. Co ciekawe, w globalnym Internecie więcej jest odsyłaczy do terminu konkurencyjność regionów (*competitiveness of regions*) – 54,4 mln niż do pojęcia konkurencyjność miast (*competitiveness of cities*) – 49,8 mln. Na

Tabela 1. Liczba odsyłaczy do stron internetowych dla pojęć związanych z konkurencyjnością w wyszukiwarce Google (stan na 1.10.2012 r.)

Odsyłacze polskie		Odsyłacze światowe	
pojęcie	liczba adresów	pojęcie	liczba adresów
Konkurencyjność	1 280 000	<i>Competitiveness</i>	40 900 000
Konkurencyjność gospodarki	1 680 000	<i>Competitiveness of economy</i>	128 000 000
Konkurencyjność firm	2 660 000	<i>Competitiveness of enterprises</i>	67 300 000
Konkurencyjność państw	2 650 000	<i>Competitiveness of countries</i>	113 000 000
Konkurencyjność regionów	501 000	<i>Competitiveness of regions</i>	54 400 000
Konkurencyjność miast	581 000	<i>Competitiveness of cities</i>	49 800 000
Konkurencyjność aglomeracji miejskich	124 000	<i>Competitiveness of urban areas</i>	18 300 000
Konkurencyjność metropolii	396 000	<i>Competitiveness of metropolitan areas</i>	28 500 000

Źródło: opracowanie własne.

uwagę zasługuje także duża liczba (28,5 mln) stron poświęconych konkurencyjności obszarów metropolitalnych (*competitiveness of metropolitan areas*). Generalnie liczba odsyłaczy związanych z ww. terminami rośnie w tempie 50% rocznie.

W przypadku polskiego słowa konkurencyjność również przeważają pojęcia ściśle ekonomiczne – konkurencyjność gospodarki – 1,6 mln odsyłaczy, konkurencyjność firm – 2,7 mln. W sensie terytorialnym, w przeciwieństwie do stron światowych, na stronach polskich liczniejsze są odsyłacze do pojęcia konkurencyjności miast (581 tys.) aniżeli konkurencyjności regionów (501 tys.). Zauważalna jest już liczba odsyłaczy do pojęcia konkurencyjność aglomeracji miejskich (124 tys.) i konkurencyjność metropolii (396 tys.). W ciągu roku (2011–2012) liczba odsyłaczy do pojęcia konkurencyjność metropolii w polskim Internecie wzrosła aż trzykrotnie.

2. Istota konkurencyjności miast

Konkurencyjność to powszechnie stosowane w gospodarce (i szerzej życiu społecznym) pojęcie określające potencjał, możliwości oraz umiejętność danego podmiotu rynkowego do sprostania konkurencji, czyli rywalizacji ze strony innych podmiotów działających w tej samej branży (Marciniak 1995). Konkurencja gospodarcza jest rywalizacją podmiotów mającą na celu osiągnięcie korzyści (przewagi) związanej z funkcjonowaniem na rynku w wymiarze zarówno krajowym, jak i zagranicznym (Bossak, Bieńkowski 2004).

Konkurencyjność, w analogii do zachowania firm i przedsiębiorstw, odnosi się także do jednostek terytorialnych (np. UE, krajów, regionów, miast i gmin). Konkurencyjność jednostek terytorialnych to zdolność do konkurowania, a więc do budowania bogactwa, dobrobytu, sukcesu, dobrego wizerunku itp. Konkurencyjność odzwierciedla pozycję jednego podmiotu – miasta – w stosunku do innych miast, poprzez porównanie jakości działania i rezultatów w kategoriach wyższości i niższości (Reiljan i in. 2000). Przyjmuje się, że szczególnie duże miasta podlegają mechanizmom rynkowym, czego wyrazem są osiągnięcia organizacyjne, zainwestowanie, kapitał społeczny i poziom zaspokojenia potrzeb społecznych. Konkurencyjnością miast lapidarnie można nazwać współzawodnictwo w tworzeniu ekonomicznych i społecznych korzyści i nadwyżek ich znaczenia (Kaczmarek 2000).

Wspólną cechą szeregu definicji konkurencyjności w kontekście terytorialnym jest osiągnięcie sukcesu gospodarczego i wysokiego poziomu życia mierzonego rosnącymi standardami życia oraz poziomem realnych dochodów w warunkach otwartego rynku. Jest więc oczywiste, że konkurencyjność miasta pojmować relatywnie, w stosunku do innych miast.

Współzawodnictwo między dużymi miastami (metropoliami) przejawia się w formie rywalizacji o przejście na wyższy poziom rozwoju, znaczenie w przestrzeni globalnej, dostęp do różnego rodzaju korzyści z zewnątrz, w tym środków finansowych, kapitałów inwestycyjnych, nowych technologii, przyciągnięcie najefektywniejszych i najdynamiczniejszych firm, inwestorów, wysokiej jakości kapitału ludzkiego, instytucji innowacyjnych, a także rywalizacja o wysokiej rangi międzynarodowe imprezy kulturalne, sportowe, wystawy i kongresy.

Konkurencyjność miast pojmuje się często jako zdolność przystosowania się do szybko zmieniających się warunków w globalizującym się świecie. (Winiarski 1999, Komorowski 2000). Zmieniające się warunki dotyczą nie tylko problemów ekonomicznych, ale także społecznych, politycznych, technicznych (technologie informacyjno-komunikacyjne) czy kulturowych. Miarą konkurencyjności miasta jest umiejętność efektywnego wykorzystania posiadanych zasobów (ludzkich, kapitału, technologii, przestrzeni) oraz takiego ukształtowania struktury gospodarki, żeby długookresowo gwarantowała efektywny rozwój miasta, zapewniający wysoki poziom dochodów (Klamut, Passella 1999).

W opracowaniach i rankingach konkurencyjności często używanym pojęciem jest przewaga konkurencyjna. Rywalizacja, czyli konkurencja, oznacza, że aby jej sprostać, należy szukać możliwości uzyskania przewagi konkurencyjnej bądź zniwelowania luk konkurencyjnych, co wymusza określone zmiany dostosowawcze. Jednostki przestrzenne, jakimi są miasta, nie mają jednak struktur tak elastycznych jak przedsiębiorstwa, dlatego zmiany te nie są łatwe do wprowadzenia, a co więcej, nie zawsze wiadomo, jaki powinien być ich charakter – stąd też obiektywna trudność w planowaniu rozwoju lokalnego.

Konkurencyjność jest w wielu przypadkach rozumiana tożsamo z pojęciem rozwoju, co przekłada się na spotykane w literaturze propozycje metodyki jej mierzenia. Można przy tym zauważyć pewną prawidłowość, jeżeli chodzi o badania dotyczące konkurencyjności na różnych poziomach gospodarczych i terytorialnych. Im niższy poziom rozważań, w tym większym stopniu dotyczą one zjawiska konkurencji i wydają się metodologicznie poprawne. Im poziom rozważań wyższy, odnoszący się do regionów czy też krajów, tym bardziej dotyczą one materii znacznie szerszej niż proces konkurencji – procesu rozwoju społeczno-gospodarczego. Można nawet wysunąć tezę, że na gruncie rozważań o teorii konkurencyjności na poziomie złożonych jednostek przestrzennych dochodzi do zacierania granicy pomiędzy rozwojem społeczno-gospodarczym a konkurencyjnością. Dotyczy to krajów, regionów, a także miast. Wydaje się więc, że mamy do czynienia ze zbytym przewartościowaniem pojęcia wywodzącego się od rywalizacji czy konkurencji. Tematyka konkurencyjności miasta musi zatem odnosić się do aspektów rozwojowych miast takich jak globalizacja i metropolizacja.

3. Konkurencyjność a globalne trendy rozwoju miast

Wzrostu znaczenia konkurencyjności miast należy upatrywać głównie w dwóch współczesnych procesach:

1. Globalizacji gospodarki otwartej na nieograniczonej barierami politycznymi i celnymi przepływy kapitału, dóbr, usług, wiedzy i ludności; zajęcie konkurencyjnej pozycji umożliwiła rozwinięta sieć informacyjna oraz coraz sprawniejsze systemy transportu zdolne sprostać zindywidualizowanym potrzebom.
2. Metropolizacji, czyli koncentracji ludzi i kapitału na obszarach silnie zurbanizowanych (metropolitalnych), na których olbrzymi potencjał gospodarki oraz coraz większe jej zróżnicowanie kreuje nowe potrzeby i wymagania i na których

przyśpieszonej dynamice zmian życia społecznego i gospodarczego towarzyszą działania na rzecz poprawy warunków życia ludności oraz podnoszenia funkcjonalności miast.

Teza o globalizacji jest tak często przywoływana, że staje się już tezą banalną. Niestety – ma ona bowiem implikacje, które są istotne dla wielu procesów i zjawisk społecznych, gospodarczych oraz politycznych, także w miastach. Jak podkreśla Emerij (2007), globalizacja jest zjawiskiem indukowanym przez gospodarkę o silnych implikacjach terytorialnych. Kapitał może dokonać wyboru lokalizacyjnego na znacznie większą skalę niż było to możliwe w gospodarce przemysłowej, silnie uzależnionej od zasobów surowcowych i energetycznych, w świecie podzielonym na strefy wpływów dwóch dominujących ideologii. Beneficjentem globalizacji są więc obecnie kraje Europy Środkowo-Wschodniej, dysponujące atrakcyjnymi rynkami produkcyjnymi i zbytu, szczególnie na obszarach silnie zurbanizowanych, takich jak aglomeracje miejskie.

Zjawiskiem nierozzerwalnie związanym z globalizacją jest zwiększanie się konkurencji między miastami (Kanter 1995). Z punktu widzenia korzyści globalizacyjnych ważne jest, by dany układ terytorialny – miasto – był wyposażony w pewną władzę i instytucje, które mogą w określonym zakresie kształtować warunki dla znajdujących się na danym obszarze firm oraz w miarę samodzielnie prowadzić działalność promocyjną będącą jedną z form walki konkurencyjnej o kapitał. Współczesne procesy rozwoju stają się coraz silniej sterytorializowane. Można powiedzieć, że mamy do czynienia z lokalizacją procesów globalnych, w których przypadku innowacje (produktowe, procesowe, organizacyjne) obejmują całą gospodarkę i kulturę światową i są wytwarzane w stosunkowo niewielkiej liczbie dość silnie domkniętych terytorialnie układów (Gorzela, Jałowiecki 2000). Tymi układami w skali lokalnej i mezoregionalnej są miasta i obszary metropolitalne.

Mimo uniformizacji funkcji i problemów dużych miast, unikatowe pozostaną jednak ich układy przestrzenno-strukturalne oraz traktowane szczegółowo elementy zagospodarowania przestrzennego. Władze wielu miast dostrzegają korzyści globalizacji i nie można się dziwić, że chcąc sprostać wymaganiom i tendencjom globalizacji, próbują nadać międzynarodowy wymiar swym działaniom, swoistą przewagę konkurencyjną, choćby w jednej wybranej dziedzinie. Dla realizacji tego celu opracowuje się strategie rozwoju, które mają ukazać walory rozwojowe miasta oraz korzystne nisze atrakcyjności dla gospodarki globalnej. W pierwszym rzędzie chodzi o pokazanie istniejących zasobów rozwojowych, możliwości produkcyjnych, rynków zbytu, ale w zasadzie wyspecjalizowanych lub specyficznych, potencjału ludzkiego, naukowego, terenów do zagospodarowania itp. Miasta te próbują także wykorzystać dla swojego rozwoju, zauważalne dziś coraz wyraźniej, lokalne umocowanie procesów globalnych (Grzelak, Jałowiecki 2000).

4. Konkurencyjność metropolii

Globalizację uznaje się dziś niemal powszechnie za podstawowy czynnik metropolizacji. Metropolie (miasta globalne, miasta światowe) są przede wszystkim efek-

tem procesu globalizacji. W odniesieniu do miast globalizacja oznaczać może między innymi: (1) powrót do idei miasta-państwa, (2) wielopłaszczyznową homogenizację miast oraz (3) kształtowanie się transnarodowych sieci miast. Z globalizacją wiązać też należy podobieństwo problemów, jakie trzeba rozwiązać w dużych miastach Europy (Parysek i in. 2010).

Metropolie to bieguny rozwoju współczesnego świata. Przemiana miast w metropolie jest procesem długotrwałym i frapującym. Według niemieckiego geografa miast Krätkego (2007) proces metropolizacji to parafraza selektywnej koncentracji głównie innowacyjnych przemysłów i usług w regionach metropolitalnych lub wielkich aglomeracjach miejskich.

Podstawowymi kryteriami używanymi do identyfikacji metropolii są: wielkość, gęstość (masa) i heterogeniczność. Pierwszy z nich mierzony jest w najprostszym sposobie: liczbą mieszkańców, a określone progi wielkości służą identyfikacji kategorii miast. Progi wielkościowych wymagań z reguły dostosowywany jest do warunków terytorialnych, stąd wyróżnia się metropolie w skali globalnej, w skali kontynentalnej i w skali krajowej. W przypadku klasyfikacji europejskich bądź krajowych próg ten wynosi od 500 tys. do 1 mln mieszkańców. Przyjmowana w polskich studiach nad metropoliami wartość 500 tys. mieszkańców traktowana jest jako niezbędne minimum dla skutecznego wykreowania funkcji metropolitalnych. Jak podkreśla Jałowiecki (1999), kryterium wielkościowe nie jest jedynym ani wystarczającym miernikiem identyfikacji metropolii. Należy traktować je łącznie z kryteriami stricte jakościowymi, do których Basand (2007) zalicza:

- doskonałość usług, instytucji,
- potencjał innowacyjny w zakresie technicznym, ekonomicznym, społecznym, politycznym i kulturalnym,
- wyjątkowość i specyfikę miejsca, swoiste *genius loci*.

Soldatos (1987) jako jeden z pierwszych podał swoisty dekalog atrybutów metropolii:

1. import zagranicznych czynników produkcji, inwestycji, siły roboczej, towarów i usług,
2. lokalizacja zagranicznych (transnarodowych) firm, siedzib i fili: przedsiębiorstw, instytucji naukowych, kulturalnych, uniwersytetów o znacznym udziale studentów zagranicznych,
3. eksport czynników produkcji: przedsiębiorstw, banków, instytucji kulturalnych i naukowych,
4. bezpośrednie połączenia z siecią transportu międzynarodowego, poprzez systemy autostrad, szybkich kolei i lotnisk międzynarodowych,
5. intensywne komunikacja z zagranicą poprzez ruch pocztowy, telekomunikacyjny i turystyczny,
6. rozwinięty sektor usług o funkcjach międzynarodowych: centra kongresowe i wystawiennicze, luksusowe hotele, szkoły międzynarodowe, powierzchnie biurowe, międzynarodowe kancelarie prawnicze i instytucje naukowe,
7. obecność środków masowego przekazu o zasięgu międzynarodowym,
8. organizacja prestiżowych spotkań międzynarodowych (kongresy, wystawy, imprezy sportowe i artystyczne),

9. obecność instytucji krajowych i regionalnych zajmujących się relacjami zagranicznymi o uznanej marce,
10. działalność paradyplomatyczna, członkostwo w organizacjach międzynarodowych.

Kluczowym zagadnieniem jest metodologia badań służąca określeniu poziomu metropolitalności danego ośrodka. O tym, czy dany ośrodek możemy nazwać metropolią, decyduje analiza struktury obszaru (morfologia), a także powiązania funkcjonalne i miejsce w europejskiej czy światowej hierarchii ośrodków. Jak zauważa Sassen (2006), jednym z najważniejszych aspektów metropolizacji jest badanie tzw. usieciowienia (*connectivity*), czyli liczby i siły powiązań (połączeń) jednostki z innymi ośrodkami.

Jednym z przykładów badania usieciowienia może być praca Taylora i in. (2006). Badanie to opiera się na rozpoznaniu przedsiębiorstw zaawansowanych usług biznesowych (APS), których decyzje lokalizacyjne wskazują na zapotrzebowanie na dany typ i standard usług w danym miejscu, a tym samym identyfikują węzły sieci miast. Są to przedsiębiorstwa z pierwszych pozycji swoich branżowych rankingów: obsługi prawnej, konsultingu, reklamy (agencje ATL oraz domy mediowe), PR, bankowości, ubezpieczeń (w tym szczególnie ubezpieczeń należności), pośrednictwa nieruchomości, teleinformatyki. Innymi wskaźnikami usieciowienia miasta są: liczba połączeń lotniczych, działalność naukowa uniwersytetów i ich współpraca międzynarodowa (przepływ idei naukowej), liczba i ranga organizowanych konferencji międzynarodowych, lokalizacja central firm i korporacji czy też udział gospodarki opartej na wiedzy w strukturze gospodarki miasta. O charakterze i sile ośrodka decyduje również siła i nowoczesność gospodarki, czyli m.in. wysokość PKB, wysokość przeciętnego wynagrodzenia, liczba zarejestrowanych pa-

Tabela 2. Czynniki kształtujące funkcje metropolitalne

Obecność i funkcjonowanie w mieście	Elementy (składniki)
Instytucje kierowania i zarządzania międzynarodowych korporacji gospodarczych	Siedziby zarządów korporacji przemysłowych, handlowych, transportowych, doradczych, kontrolnych,
Struktury instytucji finansowych	Siedziby banków, giełd, instytucje ubezpieczeniowe
Najwyższej rangi placówki naukowe	Uniwersytety, instytuty naukowe, centra technologiczne, biura konstrukcyjne
Najwyższej rangi placówki kulturalne oraz światowej rangi imprezy artystyczne	Muzea, teatry operowe, teatry dramatyczne, filharmonie i inne instytucje artystyczne, studia filmowe, redakcje RTV, agencje prasowe, festiwale, konkursy, przeglądy artystyczne
Szybkie i częste połączenia komunikacyjne	Lotnisko międzynarodowe, terminale, dworce kolejowe, autobusowe, morskie, szybka kolej miejska i regionalna, metro
Wyjątkowość <i>milieu</i>	Baza noclegowa i gastronomiczna różnego rodzaju i standardu, przeszłość historyczna, zabytki, parki i ogrody, instytucje rozrywkowe, kluby sportowe
Silne powiązania z innymi metropoliami	Przepływ pieniędzy, towarów, fachowców, wiedzy, informacji, idei, wzorców zachowań, dyfuzja mody itd.

Źródło: Parysek (2003).

tentów, poziom nakładów inwestycyjnych na usługi rynkowe. Za ważny aspekt siły metropolii uznaje się infrastrukturę i jakość życia (liczbę instytucji kultury, jakość kształcenia, liczbę i rangę wydarzeń kulturalnych i sportowych).

Wraz ze wzrostem zainteresowania problematyką metropolitalną powstało wiele klasyfikacji ośrodków metropolitalnych w różnych ujęciach (badanie ośrodków metropolitalnych lub agregacja funkcjonalnych obszarów miejskich) i w różnych skalach przestrzennych (najczęściej w wymiarze globalnym lub kontynentalnym). Polskie aglomeracje miejskie są dość słabo zauważane w sieci metropolii europejskich, z wyjątkiem Warszawy, która według klasyfikacji brytyjskich badaczy z Globalization and World Cities (GAWC) Research Network znajduje się wśród metropolii kategorii gamma, za Sztokholmem, a przed Barceloną, i ma tyle samo punktów co Rzym, ale mniej niż Praga.

Warszawa jest jedynym polskim miastem, które można nazwać wykształconą metropolią, choć – w skali międzynarodowej – relatywnie niskiego rzędu. Poza Warszawą dość dobrze rozwinięte funkcje metropolitalne demonstrują miasta ponad 500-tysięczne – Poznań, Wrocław, Kraków, Trójmiasto, a także konurbacja śląska oraz Łódź. Pozostałe polskie miasta, znacznie mniejsze ludnościowo, nie wykształciły w dostatecznym stopniu funkcji metropolitalnych.

Metropolizacja jest jednym z najważniejszych wyznaczników współczesnego modelu rozwoju. Większość wielkich miast krajów wysoko rozwiniętych i niektóre z wielkich miast krajów rozwijających się stały się ośrodkami nowoczesnej, wysoko wydajnej gospodarki o dominacji usług – w tym naukowych, doradczych, finansowych, medialnych. Ośrodki te są siedzibami zarządów globalnych korporacji, stając się centrami podejmowania decyzji o zasięgi międzynarodowym, często ogólnoświatowym. Są to jednocześnie miejsca, w których rodzą się nie tylko innowacje technologiczne, ale także nowe wzorce kulturowe, style życia i wartości. Metropolie są dobrze skomunikowane ze światem. Ich zasoby kulturowe powodują, że są atrakcyjnymi miejscami odwiedzin, przyciągając turystów z całego niemal świata, w tym szczególnie turystów „biznesowych” (Parysek 2003).

Metropolie są centrami wymiany dóbr, kapitału i idei. Wymiana ta dokonuje się głównie w światowej sieci metropolitalnej. W sieci tej krążą także przedstawiciele „klasy metropolitalnej” – wysoko kwalifikowanych menedżerów, finansistów, uczonych, twórców kultury i mediów. Przedmiotem wymiany są zasoby wysokiej jakości, co powoduje, że wymiana ta jest znacznie bardziej intensywna między poszczególnymi ośrodkami metropolitalnymi niż między nimi a ich zapleczem regionalnym. W rezultacie różnice terytorialne w większości krajów rosną, bowiem metropolie – koncentrując sektory o wysokim tempie wzrostu – rozwijają się szybciej niż większość obszarów pozametropolitalnych.

Metropolie, będąc atrakcyjnymi lokalizacjami biznesu i stwarzając dobre warunki życia, przyciągają nowych mieszkańców. Wzrostowi liczby ludności towarzyszy powiększanie się terytorium metropolii, głównie w wyniku suburbanizacji – nie tylko mieszkań, ale i usług. Wydłużeniu ulegają dojazdy do pracy, placówek handlowych i kulturalnych. Rozbudowie podlegają sieci infrastruktury komunalnej: energetyczne, wodno-kanalizacyjne. Gospodarka odpadami obejmuje coraz to większe obszary. Wymaga to nowego sposobu zarządzania coraz większymi i coraz

Tabela 3. Najważniejsze metropolitalne zespoły miejskie w Europie

Liczba punktów wg GAWC	Typ metropolii	Liczba ludności w mln	PKB per capita w euro
Metropolie alfa			
12	Londyn	11,625	33,589
12	Paryż	10,952	41,662
10	Frankfurt	2,494	38,385
10	Mediolan	3,905	27,520
Metropolie beta			
9	Zurich	1,080	b.d.
8	Bruksela	1,750	49,876
8	Madryt	5,372	b.d.
7	Moskwa	11,084	b.d.
Metropolie gamma			
6	Amsterdam	1,320	36,457
6	Düsseldorf	1,521	39,840
6	Genewa	0,440	b.d.
6	Praga	1,942	11,017
5	Rzym	3,700	21,225
5	Sztokholm	1,823	37,040
5	Warszawa	2,631	9,224
4	Barcelona	4,805	b.d.
4	Berlin	4,936	20,081
4	Budapeszt	2,453	6,600
4	Kopenhaga	1,807	38,443
4	Hamburg	3,079	32,311
4	Monachium	2,446	42,900
Metropolie potencjalne			
3	Ateny	3,895	b.d.
3	Dublin	1,535	28,830
3	Helsinki	1,214	32,512
3	Luksemburg	0,136	48,688
3	Lyon	1,648	30,396
3	Wiedeń	2,121	28,269

Źródło: GAWC, Urban Audit. (b.d. – brak danych).

bardziej złożonymi organizmami miejskimi i poszerzającym się ich bezpośrednim zapleczem.

Proces metropolizacji jest szczególnie widoczny w krajach, które relatywnie niedawno włączyły się w obieg gospodarki globalnej – w tym w krajach postsocjalistycznych. Wśród europejskiej krajów byłego bloku wschodniego Polska znajduje

się w relatywnie korzystnej sytuacji, bowiem nie tylko jedno (jak w pozostałych krajach tej grupy), ale kilka miast zaznacza swoją obecność na mapie Europy. Polskie dokumenty strategiczne w coraz większym stopniu odnotowują rosnące znaczenie ośrodków metropolitalnych w rozwoju kraju i w umacnianiu jego powiązań z układem międzynarodowym.

5. Konkurencyjność w świetle dokumentów strategicznych

W dobie postępującej globalizacji gospodarki i integracji europejskiej tworzenie warunków konkurencyjności poszczególnych obszarów jest jednym z najważniejszych zadań, jakie stoją przed władzami rządowymi i samorządowymi. W krajach Unii Europejskiej polityka rządowa i samorządowa jest obecnie, w znacznie większym niż dotąd stopniu, zorientowana na budowanie siły konkurencyjnej obszarów ze względu na wpisanie postanowień odnowionej Strategii Lizbońskiej w bieżącą politykę regionalną Unii Europejskiej (na lata 2007–2013). Wysoki poziom konkurencyjności decyduje bowiem o dynamicznym rozwoju gospodarczym, wzroście zatrudnienia i szybkich przekształceniach strukturalnych w kierunku nowej, kreatywnej gospodarki opartej na wiedzy.

Konkurencyjność jest jednym z kluczowych pojęć wyznaczających kierunki rozwoju Unii Europejskiej. Celem „Strategii UE Europa 2020” jest wzrost konkurencyjności europejskiej gospodarki i wyższy standard życia Europejczyków. Nowe priorytety strategiczne: rozwój inteligentny, rozwój zrównoważony i rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu stawiają także wyzwania przed obszarami zurbanizowanymi.

Według rządowego „Raportu Strategicznego Polska 2030. Wyzwania rozwojowe”, w Polsce wyłaniają się liderzy nowych przemian konkurencyjnych. Są nimi metropolie wykorzystujące kapitał intelektualny, gotowość do adaptacji oraz dynamizm młodego wykształconego pokolenia. Zdaniem ekspertów rządowych, największe krajowe aglomeracje z powodzeniem konkurują z innymi metropoliami europejskimi. Jednym z ich najważniejszych atutów jest obok silnej gospodarki potencjał akademicki i pozycja w dziedzinie nauki. W raporcie „Polska 2030” jako niezbędny czynnik rozwoju wymienia się konkurencyjność, obok innych, takich jak spójność, mobilność czy kreatywność.

W „Krajowej strategii rozwoju regionalnego 2020” za główny cel polityki regionalnej uznaje się wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów. W ramach tego celu podstawowe działania dotyczą wzmacniania funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich, polegające na oddziaływaniu na te czynniki rozwojowe, które stanowią o sile konkurencyjności najważniejszych ośrodków miejskich.

Wiele programowych dokumentów miejskich za kluczowe zadanie samorządu lokalnego uważa wzrost konkurencyjności krajowej i zagranicznej. Dla przykładu w „Strategii rozwoju miasta Poznania do 2030 roku” podstawowy akcent położony został na zwiększenie konkurencyjności miasta jako ośrodka metropolitalnego o silnej gospodarce i wysokiej jakości życia, opierającego swój rozwój na wiedzy.

We wstępie do strategii prezydent Poznania zwraca uwagę na nowe rozłożenie akcentów działań strategicznych, których celem jest: „sprostanie wyzwaniom konkurencyjnego rozwoju miast w otwartej przestrzeni europejskiej w najbliższych latach”. W innym dokumencie – „Strategia rozwoju aglomeracji poznańskiej 2020. Metropolia Poznań 2020” – wśród zasad integracji metropolitalnej samorządów jako jedną z kluczowych wymienia się zasadę konkurencyjności tzn. „zapewnienie wspólnej metropolii zdolności skutecznego konkurowania na arenie krajowej i międzynarodowej”. Priorytetem „Strategii rozwoju metropolii Silesia” jest „silna i konkurencyjna metropolia”. Cel ten realizowany będzie poprzez: działania medialne, organizowanie różnego typu imprez o znaczeniu krajowym i zagranicznym i udział w takich imprezach oraz budowanie wspólnego kapitału finansowego miast metropolii. Ma to służyć stworzeniu silnego ośrodka rozpoznawalnego w kraju i na arenie międzynarodowej oraz utrwalac nowy wizerunek metropolii Silesia.

Rozwój metropolii nabiera praktycznego znaczenia w obliczu polityki regionalnej Unii Europejskiej. To właśnie obszary metropolitalne w kolejnych latach mają być beneficjentami środków wspierających. W tym kierunku idą zmiany podziału terytorialno-statystycznego w Unii Europejskiej. Ich celem jest modyfikacja granic jednostek na poziomie NUTS 3 i objęcie ich zasięgiem, często arbitralnie delimitowanych, obszarów metropolitalnych (Kaczmarek 2005). W przygotowywanej nowej polityce spójności 2014–2020 – „Europa stawia na miasta”. Choć dziś 80% Europejczyków mieszka w miastach, do tej pory Unia nie koncentrowała się na tych obszarach. W nowej polityce spójności ma się to zmienić. Komisja Europejska proponuje utworzenie specjalnego funduszu tylko dla miast oraz specjalnej platformy wymiany doświadczeń dla blisko 300 miast europejskich (www.wyborcza.biz.pl 25.10.2011).

Literatura

- Bassand M. 2007. *Cité, Villas, métropoles. Les changement irreversible de la ville*. Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne.
- Bossak J.W., Bieńkowski W. 2004. *Międzynarodowa zdolność konkurencyjna kraju i przedsiębiorstw*, SGH, Warszawa.
- Emmerij L. 1997. *Globalization and Localization: An Urban Renaissance?* [W:] B. Helmsing, J. Guimarães (red.), *Locality, State and Development*. The Hague, s. 272.
- Gorzela G., Jałowiecki B. 2000. *Konkurencyjność regionów*. *Studia Regionalne i Lokalne*, 1(1).
- Jałowiecki B. 1999. *Metropolie*. Wydawnictwo Wyższej Szkoły Finansów i Zarządzania, Białystok.
- Kaczmarek T. 2000. *Polityka inwestycyjna a konkurencyjność miast zachodniej Polski*. XIII *Konwersatorium Wiedzy o Mieście „Miasto postsocjalistyczne. Organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany”*. Uniwersytet Łódzki, Łódź, s. 155–160.
- Kanter R.M. 1995. *World Class: Thriving Locally in the Global Economy*. Simon & Schuster, New York.
- Klamut M., Passella 1999. *Podnoszenie poziomu konkurencyjności regionów*. [W:] M. Klamut (red.), *Konkurencyjność regionów*. Wyd. Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław, s. 57–83.

- Komorowski J. 2000. Współczesne uwarunkowania gospodarczo-przestrzenne internacjonalizacji miast polskich. Akademia Ekonomiczna, Poznań.
- Krätke S. 2007. Metropolisation of the European Economic Territory as a Consequence of Increasing Specialization of Urban Agglomerations in the Knowledge Economy. *European Planning Studies*, 15(1): 1–27.
- Marciniak S. 1995. Makro- i mikroekonomia dla inżynierów. PWN, Warszawa.
- Parysek J.J. 2003. Metropolie: metropolitalne funkcje i struktury przestrzenne. [W:] I. Jażdżewska (red.), *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*. Łódź.
- Parysek J., Wojtasiewicz L., Gruchman B. 2010. Wyzwania i kierunki rozwoju aglomeracji poznańskiej. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Reiljan J., Hinrikus M., Ivanov A. 2000. Key Issues in Defining and Analysing the Competitiveness of a Country. University of Tartu.
- Sassen S. 2006. *Cities in a World Economy*. Pine Forge Press, Thousand Oaks.
- Soldatos P. 1987. *La nouvelle generation des villes internationales*. Montreal.
- Taylor P. 2006. *Cities in Globalization: Practices, Policies and Theories*. Routledge, edited with Ben Derudder, Pieter Saey and Frank Witlox.
- Winiarski B. 1999. Czynniki konkurencyjności regionów. [W:] M. Klamut (red.), *Konkurencyjność regionów*. Wyd. Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław, s. 48–56.

Tomasz Kaczmarek

Poznań w rankingach krajowych i zagranicznych

1. Znaczenie i rodzaje rankingów

Słowo ranking (od ang. *rank* – rząd, szereg) oznacza zajmowanie pozycji, ustalanie kolejności, zaszeregowanie na podstawie określonych kryteriów. Najbardziej popularne, a zarazem zrozumiałe, są rankingi sportowe, sporządzane na podstawie jednoznacznych kryteriów, tzn. osiągnięć w zawodach, zazwyczaj w określonym okresie, np. roku. To cecha odróżniająca często rankingi sportowe od większości rankingów sporządzanych dla innych dziedzin i podmiotów. Ze względu na metodykę pozycjonowania i niejednorodność przyjmowanych kryteriów, większość rankingów nie jest tak jednoznaczna, a ich wyniki przyjmowane są często z rezerwą, niejednokrotnie zaś są nawet podważane. Niemniej ich popularność jako elementów konkurencyjnego rynku jest znaczna.

W ostatnich latach wzrasta znaczenie wszelkiego rodzaju rankingów jednostek terytorialnych, zarówno w wymiarze międzynarodowym, jak i krajowym. Można wręcz mówić o rankingomanii. Wynika to z jednej strony z zapotrzebowania społecznego, politycznego i medialnego na różnego rodzaju pozycjonowania miast, gmin i regionów. Z drugiej strony duża liczba zróżnicowanych tematycznie rankingów to efekt funkcjonowania na rynku sporej liczby firm sporządzających listy i raporty rankingowe, oferujących swe produkty różnym podmiotom: przedsiębiorstwom, mediom, administracji, partiom politycznym itp.

Rankingi miast (a także województw, powiatów, gmin) stały się nieodzownym składnikiem określania ich pozycji konkurencyjnej, w zakresie np. zarządzania, atrakcyjności biznesowej, atrakcyjności turystycznej, jakości życia itp. O popularności i medialności rankingów świadczą tytuły na pierwszych stronach gazet i portali internetowych, informujących każdorazowo o najnowszym rankingu miast, instytucji publicznych, szkół, uczelni wyższych, szpitali, przedsiębiorstw, hipermarketów, portali internetowych itp.

Jedną z podstawowych funkcji rankingów jest wykorzystanie ich wyników w praktyce życia społeczno-gospodarczego. Są one często podstawą ocen służących rekomendacjom, a ich efektem są podejmowane mniej lub bardziej słuszne decyzje. Podstawowa zaleta rankingu wynika z łatwej, wręcz intuicyjnej interpretacji jego wyników. Analogie do sportu są tu oczywiste. Jak zauważa Dutkowski (2002), „nawet ludzie pozbawieni elementarnej wykształcenia matematycznego rozumieją, że lepiej być pierwszym niż czwartym na mecie, oraz to, że jeśli finiszuje stu

zawodników, to tak naprawdę liczy się pierwsza dziesiątka”. Wyniki rankingów są zatem bardzo atrakcyjne dla mediów skierowanych do masowego odbiorcy.

2. Pozycja Poznania w krajowych rankingach miast

Krajowe rankingi miast z uwagi na ich tematykę i zasięg terytorialny można podzielić na:

- Rankingi ogólnomiejskie, skupiające się na różnych, na ogół wszechstronnych elementach gospodarki, życia społecznego, infrastruktury i zarządzania w miastach (np. „Raport na temat wielkich miast” PwC, „Ranking jakości życia” „Przekroju”, „Ranking siły metropolitalnej miast” Nordea Metrox).
- Rankingi samorządowe, analizujące rozwój miast z punktu widzenia realizacji zadań samorządu a także efektywności działań władz i administracji samorządowej (np. „Ranking samorządów Rzeczypospolitej”, „Ranking prezydentów miast”).
- Rankingi specjalne, akcentujące wybrane komponenty „życia miast”, np. atrakcyjność biznesową (ranking „Forbesa”), zrównoważony rozwój (ranking „Newsweeka”), społeczny wizerunek miasta („Magnetyzm polskich miast”, BAV Consulting) czy też bardziej branżowe rankingi, np. „Miasto przyjazne kierowcy” według „Auto Świat”, serwisy internetowe miast według „Komputer Świat”.

Przykładem kompleksowego rankingi miast jest „Raport na temat wielkich miast Polski” Pricewaterhouse Coopers (PwC). Raport ten ukazał się w dwóch edycjach: 2006 i 2011. Objął on 11 największych miast kraju: Warszawę, Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań, Szczecin, Katowice, Lublin, Bydgoszcz, Białystok i Trójmiasto. Celem raportu było określenie kapitału rozwojowego, którym dysponują obecnie polskie miasta. Pomiar potencjału rozwojowego polskich miast bazuje na przekonaniu, że dla harmonijnego rozwoju niezbędne jest jednocześnie posiadanie szeregu różnorodnych zasobów, umownie nazwanych „kapitałami” miasta.

Raport PwC nie jest klasycznym rankingiem, gdyż nie zestawia bezpośrednio miast, choć operuje porównywalnymi wskaźnikami. Punktem odniesienia jest jednak wartość średnia dla każdego kapitału wynosząca 100, jak również średnia dla sumy 7 kapitałów. Umożliwia to pozycjonowanie miasta. Dobór cech (kapitałów) oraz wskaźników jest jednym z najlepszych w tego typu rankingach w Polsce. Analityczne i wieloaspektowe podejście wyróżnia go na tle innych opracowań. Zaletą jest aktualność danych, nie zawsze powszechnie dostępnych, np. inwestycje zagraniczne, PKB, inwestycje realizowane w ramach PP, udział osób z wykształceniem wyższym. Kilka wskaźników opiera się na indywidualnym badaniu (np. w oparciu o Internet). Największą niedoskonałością charakteryzują się wskaźniki ilościowe, np. powierzchnia terenów zielonych zamiast ich dostępności, liczby itp., liczba firm zagranicznych zamiast wartości ich kapitału lub liczby zatrudnionych związanych z ich uruchomieniem. Zaletą raportu jest jego powtarzalność (dwie edycje).

W analizie potencjału rozwojowego polskich miast posłużono się pojęciem 7 kapitałów, uznanych za kluczowe dla rozwoju metropolii. Analitycy z PwC pod uwagę brali kapitał ludzki i społeczny (KLS), kapitał kultury i wizerunku (KKW),

kapitał jakość życia (KJZ), kapitał techniczny i infrastrukturalny (KTI), kapitał instytucjonalno-demokratyczny (KID), atrakcyjność inwestycyjną (KAI) oraz finanse każdego z miast (KZF). Siedem kapitałów zmierzono za pomocą różnych wskaźników (zob. www.pwc.com)

Dla przykładu kapitał ludzki i społeczny (KLS) oznacza syntetyczną miarę wartości zasobów ludzkich, którymi dysponuje miasto, i określa jakość zasobów ludzkich. Analiza obejmuje takie cechy, jak: wiedza i kwalifikacje pracowników, struktura demograficzna, aktywność społeczna mieszkańców. Za najważniejsze dla potrzeb pomyslnego rozwoju uznano pięć cech: demografię (wskaźnik obciążenia demograficznego, udział osób starszych w ludności miasta oraz liczba urodzin dzieci na 1000 mieszkańców), wykształcenie (odsetek osób z wykształceniem wyższym i średnim, liczba studentów szkół wyższych przypadających na 1000 mieszkańców, odsetek młodzieży w szkołach średnich) oraz wskaźnik czytelnictwa gazet (procent ludności regularnie czytający jeden z 3 głównych dzienników ogólnokrajowych), nastawienie mieszkańców do gospodarki rynkowej (zarejestrowany odsetek osób prowadzących działalność gospodarczą), funkcjonowanie na rynku pracy (stopa bezrobocia – ogólna oraz wyliczona dla młodzieży), aktywność społeczeństwa obywatelskiego (analiza źródeł internetowych) oraz średnia frekwencja wyborcza (wybory parlamentarne 2007, wybory prezydenckie i samorządowe 2010).

Miasto o wysokim potencjale rozwojowym to miasto o dobrze i równomiernie rozwiniętych wszystkich 7 kapitałach. Wszystkie wskaźniki, łączne i cząstkowe, zostały zdefiniowane i wyliczone w taki sposób, że wartość wyższa oznacza większą wartość kapitału, a średnia dla 11 badanych miast wynosi 100.

Potencjał rozwojowy Poznania jest bardzo wysoki i oceniony został jako trzeci po Warszawie i Krakowie. Dobrze ocenione zostały finanse miasta, sprawnie działające instytucje miejskie, rozwinięty kapitał ludzki, wysoka kultura życia codziennego, dobry wizerunek wśród inwestorów oraz relatywnie niezłe rozwinięta (choć wymagająca nadal pilnych inwestycji) infrastruktura. W porównaniu ze średnią 11 badanych miast mniej niekorzystnie przedstawia się jakość życia (głównie za sprawą słabych ocen funkcjonowania służby zdrowia i niezadowolającej jakości usług edukacyjnych), słaba widoczność w świecie, umiarkowanie korzystne warunki do inwestowania, nie odpowiadająca możliwościom miasta pozycja w zakresie kultury wysokiej, zapóźnienia w rozwoju nowoczesnej infrastruktury społeczeństwa informacyjnego i umiarkowana aktywność społeczeństwa obywatelskiego.

Syntetyczna ocena kolejnych kapitałów w odniesieniu do Poznania przedstawia się następująco.

W porównaniu z innymi wielkimi miastami Polski kapitał ludzki i społeczny Poznania uznano za bardzo dobrze rozwinięty (wyższy wskaźnik odnotowuje tylko Warszawa). Mocnymi stronami są: korzystna sytuacja demograficzna, wysoki poziom wykształcenia mieszkańców, prorynkowe nastawienie, dobra sytuacja na rynku pracy. Stosunkowo słabsza jest aktywność społeczeństwa obywatelskiego.

Łączna ocena kapitału jakości życia w Poznaniu jest umiarkowanie pozytywna. Miasto, według raportu, radzi sobie bardzo dobrze w zakresie stanu środowiska naturalnego i przeciętnie w zakresie jakości edukacji, gorzej natomiast w dziedzinie opieki zdrowotnej oraz zapewnienia bezpieczeństwa mieszkańcom i gościom.

Tabela 1. Pozycja rankingowa miast według wartości wskaźnika 7 kapitałów

Miasto	Wartość kapitału							
	średnia kapitałów	KLS	KJZ	KKW	KID	KTI	KZF	KAI
Warszawa	140	129	109	159	120	118	140	205
Kraków	113	105	100	169	101	121	82	114
Trójmiasto	99	101	86	110	104	99	92	100
Łódź	84	87	87	64	90	94	89	79
Wrocław	107	107	104	111	100	111	97	118
Poznań	108	115	98	100	113	107	114	111
Szczecin	93	91	106	90	92	94	119	76
Bydgoszcz	86	85	102	77	88	87	90	68
Lublin	83	91	103	62	102	86	68	71
Białystok	84	85	112	57	90	79	107	57
Katowice	103	105	91	119	108	103	103	100

Źródło: Raport na temat wielkich miast Polski, PwC 2011.

Poznań jest rozpoznawalny w świecie (kapitał kultury i wizerunku Poznania) głównie poprzez biznes, mniejszy wpływ ma generalny wizerunek miasta, liczba przyciąganych turystów i miejsce na kulturalnej mapie Polski. Miasto oferuje za to swoim mieszkańcom i gościom jeden z najwyższych w kraju poziomów kultury życia codziennego.

Kapitał instytucjonalno-demokratyczny Poznania należy do najwyższych wśród badanych wielkich miast Polski. Jest to przede wszystkim wynik dużej sprawności funkcjonowania instytucji miejskich, przy nieco słabszej aktywności społeczeństwa obywatelskiego (instytucji pozarządowych).

Ocena Poznania pod względem kapitału technicznego i infrastrukturalnego jest dobra. Miasto ma relatywnie dobre zasoby mieszkaniowe oraz najlepsze w kraju zaplecze handlowe i usługowe. Mimo widocznej poprawy, ciągle niesatysfakcjonujące wyniki osiąga w zakresie infrastruktury komunikacyjnej. Zastrzeżenia budzi zdaniem PwC zbyt wolny postęp w dziedzinie nowoczesnych mediów (zwłaszcza Internetu).

Łączna ocena kapitału źródeł finansowania Poznania jest bardzo korzystna, miasto ustępuje tylko Warszawie i Szczecinowi. Ma dużą i stabilną bazę dochodową, co wynika głównie z wysokiej aktywności gospodarczej, a także dobrze zarządzanego budżetu. Dobrze radzi sobie z pozyskiwaniem środków z rynku finansowego, trochę gorzej z sięganiem po unijne dotacje. Biorąc pod uwagę poziom aktywności i rozwoju gospodarczego Poznania, miasto nie powinno mieć większych kłopotów z finansowaniem swoich projektów rozwojowych.

Ocena kapitału atrakcyjności inwestycyjnej Poznania jest dobra, choć miasto ustępuje pod tym względem wyraźnie Warszawie, Wrocławowi, a w mniejszym stopniu Krakowowi. Dzięki swemu wizerunkowi inwestycyjnemu i posiadanym atutom miasto odnosi spektakularne sukcesy i jest zdolne przyciągnąć wielu inwe-

storów zagranicznych, jest też bardzo pozytywnie postrzegane przez firmy krajowe. Warunki inwestowania są jednak zdaniem analityków PwC ciągle słabszą stroną Poznania i wymagają poprawy.

W podsumowaniu raportu stwierdza się, że:

- najmocniejsze strony Poznania to:
 - sprawne instytucje i dobrze zarządzane finanse miasta;
 - tradycyjne atuty: przedsiębiorczość i etos pracy;
 - zdolność przyciągania zarówno miejscowych, jak i krajowych inwestorów;
 - wysoka jakość edukacji;
 - relatywnie wysoka jakość życia.
- główne wyzwania dla miasta to:
 - dalsza poprawa warunków do inwestowania;
 - dalsza poprawa wizerunku miasta;
 - poprawa funkcjonowania służby zdrowia, edukacji, stanu bezpieczeństwa.

Raport zawiera także ocenę dynamiki rozwoju w 11 miastach w ostatnich 5 latach. Spośród badanych miast najszybszy przeciętny wzrost 7 kapitałów w badanym okresie (2006–2010), zanotowano w Lublinie, Białymstoku i Trójmieście. Zdaniem analityków PwC w dużej mierze jest to wynik skierowania do miast Polski wschodniej zwiększonych środków rozwojowych pochodzących głównie z funduszy Unii. Warto jednak przypomnieć, że wzrost ten nie przełożył się jeszcze na wyraźne przyspieszenie rozwoju gospodarczego miast położonych na „ścianie wschodniej”. Jak uzasadniają autorzy raportu: kluczowy w ocenie przyrostu kapitałów jest punkt wyjścia – im niższy był wyjściowy poziom, tym większa przestrzeń do wzrostu badanych kapitałów. Kapitały rosły w tempie nieco powyżej średniej w Krakowie i Katowicach, a nieco poniżej w Bydgoszczy, Łodzi, Wrocławiu i Warszawie. Wyraźnie wolniej zwiększały się natomiast kapitały rozwojowe Poznania i Szczecina. Z raportu wynika, że w latach 2006–2010 najszybszy rozwój gospodarczy odnotował Wrocław. Niewiele gorzej na tym polu wypadła Warszawa, a w dalszej kolejności Poznań, Kraków, Katowice i Łódź.

Jednym z najbardziej popularnych rankingów miast w Polsce jest „Ranking jakości życia w miastach” według „Przekroju”. Generalnie prezentuje on spojrzenie na szeroko pojętą jakość życia w miastach, oparte na danych statystycznych z różnych dziedzin, takich jak rynek pracy, infrastruktura transportowa, dostępność usług, Internetu itp. Twórcy rankingu brali pod uwagę wskaźniki związane z poziomem życia w 26 największych miastach Polski. Dotychczas ukazały się dwie edycje rankingu: 2009 i 2010.

Ranking opiera się na danych GUS oraz informacjach pozyskanych przez autorów z innych określonych źródeł (np. urzędy miast, komendy policji, ministerstwo sprawiedliwości itp.). Wskaźniki użyte w badaniach, w liczbie 25, to m.in.: stopa bezrobocia, zarobki w relacji do średniej krajowej, liczba dzieci na 1 miejsce w żłobku, liczba pasażerów transportu miejskiego na 1000 ludności, wyniki testów gimnazjalnych, zdawalność matur, liczba przestępstw kryminalnych na 1000 ludności, cena mieszkania 2-pokojowego, kwota wykorzystanych środków UE, procent powierzchni miasta z dostępem do bezpłatnego Internetu, liczba mieszkańców na 1 basen, długość ścieżek rowerowych na 1000 ludności, liczba mieszkańców na

Tabela 2. Pozycja dużych miast w „Rankingu jakości życia” według „Przekroju”

Miasto	Pozycja rankingowa	
	2009	2010
Bydgoszcz	11	5–6
Gdańsk	6	3–4
Katowice	12	2
Kraków	3	5–6
Lublin	15	22
Łódź	18	16
Poznań	1	3–4
Szczecin	7	15
Warszawa	12	10
Wrocław	4	8–9

Źródło: „Przekrój”.

1 miejsce w kinie, liczba mieszkańców na 1 teatr, operę i filharmonię, procent powierzchni zielonych w mieście.

Syntetyczne ujęcie warunków czy też jakości życia mieszkańców w tym rankingu nie jest sprawą jednoznaczną z uwagi na wiele aspektów tego zagadnienia. W grę wchodzi bowiem zaspokajanie różnych potrzeb w wymiarze indywidualnym (np. zarobki) oraz zbiorowym (np. komunikacja publiczna).

Wśród 26 klasyfikowanych miast duże miasta z reguły zajmują lokaty w pierwszej 10 (z wyjątkiem Lublina i Łodzi). Poznań, który jak dotąd w dwóch rankingach zajął odpowiednio 1 i 3 miejsce, wypadł najlepiej spośród wszystkich miast. Na dobrą pozycję w tym rankingu złożyły się przede wszystkim korzystne wartości wskaźników, takich jak: bezrobocie, transport publiczny, dostępność łóżek szpitalnych, żłobków i przedszkoli, czas oczekiwania na wizytę u lekarza.

Interesujący, szczególnie pod względem metodycznym, jest „Ranking metropolitalności miast polskich” Nordea Metrox. Ranking ten pozycjonuje miasta w Polsce pod względem cech uznawanych za metropolitalne. Ukazały się 3 edycje rankingu: 2009, 2010, 2011. Autorami rankingu są analitycy z Instytutu Konkurencyjności Ekonomicznej Regionów w Poznaniu. Sponsorem rankingu jest skandynawska grupa finansowa Nordea. Metrox jest opracowaniem oceniającym mechanizm rozwojowy 18 miast Polski – ośrodków wojewódzkich w odniesieniu do największego miasta – Warszawy. Ranking powstał według jego twórców, „by uważny czytelnik odnalazł w nim jakieś wskazówki co do potencjału i ducha danego miasta”. Raport Metrox jest sporządzony w oparciu o metodologię autorstwa IKER wykorzystującą m.in. zmodyfikowaną formułę badania usieciowienia biznesowego JP Taylora (University of Loughborough, Globalization and World Cities). Metodologia Metrox służy do obliczania jednorodnego relatywnego wskaźnika siły metropolitalnej miast. Wskaźnik ten obliczany jest na bazie 3 składowych: A (usieciowienie biznesowe i koncentracja procesów, B (siła i nowoczesność gospodarki) oraz C (skala możliwości i rozmach życia w mieście). Wskaźnik zagregowany siły metropolitalnej obliczany jest według formuły: $Mx = (B \times C) \times A$. Składowe A, B i C ob-

liczane są na podstawie liczbowych danych ze źródeł wtórnych, głównie – GUS. Zgodnie z formułą GaWC connectivity odnoszone jest do analizy lokalizacji 148 firm typu APS (Advanced Producer Services) zlokalizowanych w polskich miastach i reprezentujących branże: usługi prawne, konsulting, reklama ATL, usługi PR, bankowość, globalna obsługa nieruchomości, usługi teleinformatyczne, ubezpieczenia, domy mediowe. Kryteria punktacji przyjęte w modelu: centrala – 2 pkt, oddział – 1 pkt.

W badaniu siły i nowoczesności gospodarki przyjęto następujące wskaźniki: przychody największych firm ze sprzedaży (lista 500 „Rzeczpospolitej”), PKB na głowę mieszkańca, pracujący w gospodarce narodowej, nakłady inwestycyjne w usługach rynkowych, nakłady inwestycyjne na 1 mieszkańca, przeciętne wynagrodzenie, siedziby firm medialnych z bazy Pressbook, udzielone patenty, spółki z udziałem kapitału zagranicznego, liczba studentów, ilość linii telefonicznych. W kategorii skala możliwości i rozmach życia: seanse w kinach na 1000 mieszkańców, liczba przedstawień i koncertów, liczba instytucji kultury (opera, teatr itp.), powierzchnia handlu detalicznego (w tym nowoczesne powierzchnie), liczba meczów w najwyższych klasach rozgrywkowych, liczba hoteli 5*, saldo migracji, liczba uczelni wyższych według rankingu „Wprost”, liczba pasażerów lotniska, gęstość linii telefonicznych.

Ranking jest pierwszym w Polsce pozycjonowaniem miast pod względem cech metropolitalnych. Operuje trzema wymiarami metropolitalności tożsamymi z jakością życia, poziomem rozwoju gospodarki, udziałem (usieciowieniem) w gospodarce globalnej. Operuje twardymi wskaźnikami GUS oraz pomiarem własnym wybranych cech usieciowienia. Jest więc oryginalny i rzetelny. Jednak trudno zgodzić się z autorami, że to narzędzie, „którym można posługiwać się jak młotem w dyskusjach o wyższości jednego miasta nad innym” (Nordea Metrox 2010, s. 62). W rankingu nie uwzględnia się elementów zarządzania miastem (poza inwestycjami), takich jak gospodarka finansowa, współpraca z biznesem, promocja, medialność itp.

Tabela 3. Ranking siły metropolitalności miast według Nordea Metrox

Miasto	Miejsce w rankingu w latach:		
	2008	2009	2010
Bydgoszcz	13	10	9
Gdańsk (Trójmiasto)	6	5	6
Katowice (Silesia)	5	6	5
Kraków	2	2	2
Lublin	11	11	10
Łódź	7	7	7
Poznań	3	4	4
Szczecin	8	8	8
Warszawa	1	1	1
Wrocław	4	3	3

Źródło: Ranking metropolitalności polskich miast. Nordea Metrox.

Zastosowana metodyka pomiaru, uwzględniająca stosunkowo mało zmienne cechy w krótkim okresie powoduje, że pozycja rankingowa miasta zmienia się niewiele. Siła metropolitalności, odnoszona do Warszawy, interpretowana jest odległością skalarną pozostałych ośrodków od tego miasta. Czwarta pozycja Poznania, z niewielką odległością od trzeciego Wrocławia, jest dość stabilna. Miasta te określa się w raporcie „Metropoliami w produkcji», które rywalizują o pozycję drugiego miasta po Warszawie”. Powoływanie się na przykład Hiszpanii czy innych krajów, że miejsce za Warszawą (drugiej metropolii kraju) jest tylko jedno i prędzej czy później któreś z miast je osiągnie, należy uznać za uproszczenie. Policentryczny układ osadniczy Polski od lat charakteryzuje zbliżony potencjał rozwojowy. Pod względem sieciowym po Warszawie prym wiodzie Wrocław. Przypadek Poznania oznacza drugą pozycję pod względem siły i nowoczesności gospodarki w Polsce. Profil Poznania jest w pewnym sensie odwrotny do profilu Krakowa: siła metropolitalna najmocniej przekłada się na pole gospodarcze, średnio na istotność na mapie krajowego usieciowienia (decyzje lokalizacyjne) i słabo na skalę oraz rozmach realizacji wolnego czasu.

Za najbardziej prestiżowy w Polsce uważa się tworzony od kilkunastu lat ranking samorządowy. Zasady i kryteria sporządzania rankingu zatwierdza niezależna kapituła. W jej skład wchodzi przedstawiciele nauki, specjaliści od spraw samorządu, reprezentanci ministerstw, ogólnopolskich związków samorządowych, prezesi fundacji, banków i przedstawiciele mediów. W rankingu samorządów klasyfikowane są gminy i miasta, które najbardziej dbają o rozwój i podniesienie jakości życia. Ranking tworzony jest w trzech kategoriach samorządów:

- miasta na prawach powiatu,
- pozostałe gminy miejskie i miejsko-wiejskie,
- gminy wiejskie.

Ranking 2011 przeprowadzony został w dwóch etapach. W pierwszym wybrano miasta i gminy, które w najlepszy sposób zarządzały finansami w latach 2007–2010 i jednocześnie najwięcej w tym czasie inwestowały. Wzięto pod uwagę dane pochodzące z Ministerstwa Finansów i dotyczące wszystkich samorządów w Polsce mieszczących się w wyodrębnionych przez twórców kategoriach jednostek lokalnych (nie analizowano danych na szczeblu powiatu i województwa). Po zakończeniu pierwszego etapu uzyskano listę samorządów, których finanse najlepiej odpowiadały przyjętym przez kapitułę kryterium. Dokonano wyboru 564 samorządów, które zostały zakwalifikowane do drugiego etapu. W tym gronie znalazły się 64 miasta na prawach powiatu, 250 pozostałych miast i gmin miejsko-wiejskich oraz 250 gmin wiejskich. Do wybranych gmin wysłano ankiety składające się z 16 pytań. W ankiecie uwzględniono m.in. takie informacje, jak:

- udział wydatków na realizację kontraktów z organizacjami pozarządowymi w wydatkach ogółem,
- liczba złożonych wniosków o dofinansowanie organizacji pozarządowych,
- wydatki mieszkaniowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca,
- wyniki testu szóstoklasistów oraz gimnazjalistów,
- liczba nowych podmiotów gospodarczych działających na terenie gminy,
- stopa bezrobocia,

Tabela 4. Pozycja dużych polskich miast w rankingu samorządów według „Rzeczpospolitej”

Miasto	Miejsce w rankingu w latach:				
	2007	2008	2009	2010	2011
Bydgoszcz	8	31	12	28	39
Gdańsk	11	8	3	4	6
Katowice	b	16	28	27	5
Kraków	5	9	15	10	21
Lublin	b	19	33	32	35
Łódź	9	5	11	6	18
Poznań	1	1	1	1	1
Szczecin	6	14	8	8	5
Warszawa	b	b	b	b	b
Wrocław	2	b	4	3	17

Źródło: dziennik „Rzeczpospolita”.

- ocena wiarygodności kredytowej,
- inicjatywy w ramach PPP (1,5 pkt),
- przynależność do związków komunalnych i lokalnych stowarzyszeń.

W rankingu „Rzeczpospolitej” Poznań pięć razy z rzędu został najwyższej oceniony w kategorii miast na prawach powiatu. Swoją pozycję w 2011 roku miasto zawdzięcza m.in. dużym inwestycjom i dobrym ocenom za zarządzanie. Warto zauważyć, że spośród 17 gmin powiatu poznańskiego 7 znalazło się w czołowej „50” polskich samorządów, dwukrotnie zajmując miejsce w pierwszej trójce w swojej kategorii (Puszczykowo, Kórnik).

Wśród krajowych rankingów specjalnych na uwagę zasługuje m.in. ranking „Polskie miasta atrakcyjne dla biznesu”. Ranking miast najbardziej atrakcyjnych dla biznesu publikuje miesięcznik „Forbes” od 2008 roku. Pierwszy ranking powstał dzięki pomocy ponad 120 organizacji biznesowych działających w poszczególnych miastach. Przy ocenie pod uwagę brano kompetencje urzędników, szybkość i sprawność załatwiania spraw w instytucjach, otwartość urzędników i polityków na problemy i postulaty biznesu oraz organizację miejskiej infrastruktury, w tym zagospodarowanie przestrzenne. Poznań zajął wówczas drugie miejsce (za Lublinem). Ostatnie publikowane zestawienie z 2010 roku powstało na bazie danych zebranych przez Centralny Ośrodek Informacji Gospodarczej.

W badaniach uwzględniono dane dotyczące podmiotów gospodarczych. O pozycji w zestawieniu decydowała liczba nowo rejestrowanych spółek w ciągu roku, pomniejszona o likwidacje i upadłości, przeliczona następnie na 1000 mieszkańców. Ranking przedstawia uproszczony obraz atrakcyjności biznesowej. Wykorzystuje on tylko trzy wskaźniki, które odzwierciedlają co najwyższej jeden z aspektów konkurencyjności biznesowej, tzn. przedsiębiorczość mierzoną aktywnością w zakresie tworzenia firm. Jego zaletą jest przejrzystość oraz porównywalność z roku na rok.

W ostatnich dwóch edycjach rankingu Poznań zajął wysoką drugą i trzecią pozycję. Jak piszą autorzy rankingu: „Przedsiębiorcy wybierają najatrakcyjniejsze miasta dla biznesu, podejmując decyzje o otwarciu swoich siedzib i utworzeniu no-

Tabela 5. Pozycja rankingowa atrakcyjności dużych miast dla biznesu według miesięcznika „Forbes”

Miasto	Pozycja w latach:		
	2009	2010	2011
Bydgoszcz	9	10	10
Gdańsk	6	6	6
Katowice	10	5	4
Kraków	5	2	5
Lublin	1	9	7
Łódź	3	8	9
Poznań	2	3	2
Szczecin	8	7	8
Warszawa	4	1	1
Wrocław	7	4	3

Źródło: miesięcznik „Forbes”.

wych miejsc pracy. W 2011 roku najlepszych wyłonił wskaźnik przyrostu firm na 1000 mieszkańców (...). W Poznaniu w 2010 roku nowych spółek powstało 1303 (we Wrocławiu 1205 – III miejsce), a wskaźnik przyrostu spółek na 1000 mieszkańców wyniósł 2,14 (Warszawa – 2,91 i I miejsce, Wrocław 1,66 i III miejsce).

3. Rankingi zagraniczne miast

Trudno zliczyć, ile rankingów miast i metropolii powstaje każdego roku na świecie. Dotyczą one niemalże wszystkich zagadnień, które stanowią element konkurencyjności i na których podstawie można by prowadzić takie porównania. Oczywiście istnieje pewna grupa rankingów, o których można powiedzieć, że dzięki przyjętej metodologii i twardym, pewnym danym statystycznym są wiarygodnym źródłem informacji. Wiele z nich powstaje cyklicznie, dzięki czemu dorobiły się swoistej marki. Zestawienia te dają szansę uchwycenia dynamiki zmian.

W publikacji „The business of Cities. City indexes in 2011” Clark i Moonen wskazali 107 najważniejszych rankingów miejskich. Twórcami zagranicznych rankingów są firmy analityczne, konsultingowe, środowiska naukowe, a także czasopisma zajmujące się tematyką gospodarczo-finansową. Rankingi te tworzone są w celu porównań potencjałów i możliwości rozwoju poszczególnych miast. Z uwagi na liczbę dużych ośrodków miejskich najczęściej powstającymi rankingami są zestawienia dotyczące największych miast świata. Bardzo często prowadzi się też zestawienia, w których każde państwo reprezentuje jedno miasto (najczęściej stolica).

Rankingi międzynarodowe miast można podzielić na:

- Rankingi ogólne (wszechstronne), oparte na różnych elementach składających się na potencjał danego miasta, np. siła gospodarki, jakość infrastruktury, poziom kultury itp. (np. Global Urban Competitiveness Project, European Cities Monitor 2011).

- Rankingi specjalistyczne, przygotowane na podstawie różnych elementów, które daną metropolię tworzą, np. potencjał ekonomiczny (PwC Global Metropolitan GDP), potencjał akademicki (QS World University Rankings 2011/12) czy też jakość życia (Mercer Quality of living).

Udział i pozycja polskich miast w rankingach światowych są wciąż niewielkie. Polskie metropolie są jednak coraz częściej dostrzegane przez analityków tworzących tego typu zestawienia. Spośród polskich miast zdecydowanie najczęściej w zagranicznych rankingach miejskich pojawia się Warszawa. Wynika to nierzadko z przyjętej metodologii (wybór jednego miasta z danego kraju, przeważnie największego lub stolicy) albo rzeczywistych wartości osiągniętych przez miasto. Warszawa to obecnie miasto o największym potencjale spośród polskich metropolii, którą charakteryzują także najlepsze wskaźniki ekonomiczne. Również siła miasta i potencjał ludnościowy aglomeracji warszawskiej predestynują stolicę, by być uwzględnioną w większości rankingów europejskich i światowych. Drugie polskie miasto, które jest wyraźnie widoczne w zestawieniach, to Kraków. Wynika to z wielkości miasta oraz jego rozpoznawalności za granicą. Duży potencjał turystyczny Krakowa niewątpliwie pozwala zaistnieć w świadomości, dzięki czemu miasto jest też dostrzegane przez analityków. Nie bez znaczenia jest fakt, że Kraków to drugie miasto pod względem liczby ludności w kraju, co także często wpływa na jego wybór jako drugiej polskiej badanej jednostki.

Niestety Poznań bardzo rzadko występuje w czołowych rankingach zagranicznych. Miasto pojawia się tylko w przypadku rankingów specjalistycznych, analizujących jedną dziedzinę, rzadziej w rankingach ogólnych. Szansa, że Poznań znajdzie się w rankingu, wzrasta, gdy w danym zestawieniu dla świata analizowanych jest co najmniej 300 miast, natomiast w przypadku Europy – 100.

Jednym z nielicznych istotnych rankingów miast europejskich pozycjonujących Poznań jest European Regional Economic Growth Index E-REGI 2010. Celem rankingu jest określenie tych miast w Europie, w których odnotowuje się popyt na nieruchomości. Ranking ma pełnić funkcję informacyjną dla inwestorów, deweloperów i najemców, być swego rodzaju przewodnikiem po rynku nieruchomości w Europie. Analiza przeprowadzona przez ekspertów z firmy La Salle Investment Management przedstawia podejście jakościowe i jest cennym narzędziem w połączeniu z wiedzą szczegółową dotyczącą nieruchomości, zwłaszcza w kwestii podaży i cen. Głównym miernikiem, na którego podstawie prognozuje się popyt, jest tzw. wskaźnik E-REGI. Powstaje on w oparciu o 15 zmiennych. Model ten łączy miernik wzrostu gospodarczego, ogólny poziom zamożności i szeroko rozumiane otoczenie biznesu.

Rezultaty rankingu z 2011 roku potwierdziły, że różnica pomiędzy miastami, które straciły w związku z kryzysem ekonomicznym, a tymi, które zachowały status quo, będzie widoczna w ciągu najbliższych kilku lat. Zwycięzcą rankingu został Londyn, który wyprzedził Moskwę i Monachium. Wśród polskich miast najwyższą pozycję zajęła Warszawa (22), drugie było Trójmiasto (43). Poznań zajął 44 pozycję, uzyskując wskaźnik 1,1. Dla porównania zwycięzca Londyn uzyskał 1,75, ostatnie wśród miast Saloniki – 0,63. Kolejne polskie miasta zajmowały dalsze pozycje. Wrocław był 50, Kraków 57, Katowice 69, Łódź 78, a Szczecin 88.

4. Wnioski

Rankingi, których głównym podmiotem są miasta, od kilku lat stały się powszechnym elementem, w pierwszym rzędzie medialnej oceny ich poziomu rozwoju, potencjałów i deficytów. Rankingi atrakcyjności czy konkurencyjności miast ułatwiają zrozumienie różnicowań regionalnych w Polsce, władzom lokalnym dostarczają informacji na temat pozycji rankingowej miast, którymi zarządzają. Dlatego, niezależnie od słów krytyki, ciągłego dopracowywania metod i zmagania ze statystyką publiczną, popyt na rankingi jako źródło informacji o polskiej przestrzeni społeczno-gospodarczej nie powinien w najbliższym czasie maleć.

Głównymi wykonawcami lub zleceńodawcami rankingów w Polsce są poczytne dzienniki, tygodniki i miesięczniki. Inicjatorami rankingów oceniających działania władz miejskich są również krajowe związki samorządowe. Szereg rankingów opiera się na badaniach ankietowych, których adresatami są badane miasta: władze, administracja, przedsiębiorcy, turyści, wreszcie sami mieszkańcy. Udział miast w rankingu nie jest więc automatyczny i związany jest często z chęcią uczestnictwa w badaniu. Pozycja rankingowa miast zależy zatem nie tylko od oficjalnych wskaźników, ale także od jakości wypełnianych ankiet rankingowych.

Niewątpliwie w aspekcie obecności miasta w rankingach międzynarodowych jest dużo elementów do nadrobienia. Pierwszym działaniem powinien być przegląd zestawień. Wiele z nich opiera się na dobrowolnych ankietach. Czasami wystarczy wysłać ankietę, by miasto zaistniało w świadomości osób przygotowujących takie zestawienia. Drugim sposobem jest próba współpracy z zagraniczną instytucją tworzącą dany ranking. Zaoferowanie sprawdzonych danych z pewnością zwiększyłoby szansę na włączenie Poznania do międzynarodowych zestawień rankingowych.

Literatura

- Clark G., Moonen T. 2011. *The Business of Cities. City Indexes in 2011* (www.TheBusinessofCities.com).
- Dutkowski M. 2002. Ranking jako metoda badawcza i diagnostyczna w naukach przestrzennych. [W:] H. Rogacki (red.), *Możliwości i ograniczenia zastosowań metod badawczych w geografii*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Dziemianowicz W. 2005. Ranking atrakcyjności inwestycyjnej miast Polski – refleksje po czterech edycjach badań. *Prace i Studia Geograficzne*, 35. Warszawa.

Radostław Bul

Dostępność transportowa Poznania

1. Wprowadzenie

Dostępność transportowa jest istotną cechą konkurencyjności miast, która w dużym stopniu determinuje ich pozycję w sieci osadniczej kraju, kontynentu i świata. Położenie na przecięciu szlaków komunikacyjnych oraz w miejscach strategicznie ważnych było zawsze z punktu widzenia rozwoju miasta bardzo pożądane. Dobre powiązania drogowe i kolejowe oraz silny port lotniczy to znaczące atuty miasta w przyciąganiu inwestorów i ważnych wydarzeń rangi międzynarodowej. Dostępność transportowa uznawana jest za istotny element organizacji przestrzeni znajdujący odzwierciedlenie w zróżnicowaniu atrakcyjności poszczególnych miejsc (Guzik 2011).

Trudno dzisiaj wskazać sprawnie funkcjonującą metropolię, którą charakteryzuje słaba dostępność i jakość infrastruktury transportowej. Osiągalność danego miejsca jest jednym z absolutnie podstawowych czynników lokalizacji, który określa dostępność do rynku pracy, rynku zbytu i powiązania produkcyjno-osobowe. Znakomita dostępność transportowa pomaga we wzniesieniu się na wyższy poziom rozwoju społeczno-gospodarczego, a nawet pozwala stać się metropolią o zasięgu światowym.

Poprawa dostępności transportowej Poznania jest jednym z najważniejszych wyzwania, przed jakimi stoją władze lokalne, regionalne i krajowe. Kwestia dostępności transportowej została mocno zaakcentowana w lokalnych strategiach i dokumentach planistycznych (m.in. „Strategii miasta Poznania 2030”, „Strategii rozwoju aglomeracji poznańskiej”, „Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej”). W dokumentach tych podkreśla się konieczność stworzenia silnego metropolitalnego wielofunkcyjnego węzła transportowego. Przyjmuje się, że dobre połączenia drogowe i kolejowe oraz silna pozycja poznańskiego portu lotniczego to warunki niezbędne dla rozwoju miasta i aglomeracji. Konieczność poprawy dostępności transportowej pojawia się także w dokumentach ogólnopolskich. Projekt strategii rozwoju transportu do roku 2020 zakłada „zwiększenie dostępności w czasie i w przestrzeni usług transportowych (zarówno dla polskich, jak i zagranicznych użytkowników)”.

Sama dostępność transportowa definiowana jest jako łatwość osiągnięcia określonej lokalizacji. Badanie dostępności transportowej jest zatem o tyle specyficznym zadaniem, że odbywa się zawsze w odniesieniu do innych lokalizacji. Wybór metropolii, które stanowią punkt odniesienia, jest w przypadku tych badań kluczowy.

Analiza ma na celu określenie pozycji Poznania w hierarchii miast kraju i Europy pod względem dostępności transportowej: drogowej, kolejowej i lotniczej. Elemen-

tem odniesienia dla Poznania było 45 porównywalnych wielkościami miast w kraju i w Europie. Badano zasadniczo miasta centralne, uwzględniając też ich strefy podmiejskie (aglomeracje) w przypadku, gdy na ich terenie znajdowały się też ważne węzły transportowe, np. lotniska.

2. Metody badań

Z uwagi na specyfikę oceny dostępności transportowej konieczne stało się wypracowanie odpowiednich metod badawczych. Stosowane dotąd w literaturze metody badań oraz wiedza faktograficzna w postaci danych są dość ubogie. Na uwagę zasługuje analiza dostępności miast europejskich zaprezentowana przez Bruinsmę i Rietvelde (1993). Ww. opracowanie, choć mocno zdezaktualizowane, podkreśla znaczenie dostępności i infrastruktury transportowej miast europejskich w wyborze lokalizacji działalności gospodarczej przez firmy. Z polskich publikacji można natomiast wyróżnić raport Tarkowskiego (2007). Nie badano w nim jednak dostępności miast, lecz całych regionów. Jako mierniki dostępności na poziomie województw pod uwagę wzięto odległość do granicy zachodniej, odległość do Warszawy, liczbę obsługiwanych międzynarodowych połączeń lotniczych i gęstość pozamiejskich dróg o nawierzchni twardej.

Najważniejszym założeniem opracowania jest uznanie dostępności czasowej za podstawowy miernik dostępności. To czas dotarcia do miasta określa dziś jego dostępność. Dostępność transportowa jest determinowana przez sposób zagospodarowania przestrzeni oraz przez system transportowy (Sierpiński 2010). Dostępność czasowa jest najlepszym wskaźnikiem, gdyż uwzględnia zarówno czynnik geograficzny, jak i techniczny. Dostępność fizyczna (odległość) ma oczywiście wpływ na wartość dostępności, determinuje ona w pewnym stopniu dostępność czasową, natomiast nie odgrywa obecnie decydującej roli. Ważnym rodzajem dostępności jest również dostępność ekonomiczna (ze względu na koszty). Dla pewnej grupy społecznej ma ona znaczenie i wpływa na możliwość dotarcia do celu podróży. Jednakże z uwagi na specyfikę tego opracowania i bardzo skomplikowany sposób pomiaru dostępności ekonomicznej zdecydowano, że czynnik ten nie będzie uwzględniony w analizie. Dostępność ekonomiczna (kosztowa) jest najczęściej wypadkową odległości i czasu jej pokonania.

Na sumaryczne określenie poziomu dostępności wpływ miały trzy składowe:

- ocena dostępności drogowej,
- ocena dostępności kolejowej,
- ocena dostępności lotniczej.

Poszczególnym rodzajom dostępności przypisano wagi (inne w rankingu krajowym i inne w rankingu europejskim), na których podstawie wyznaczano syntetyczny wskaźnik dostępności. Każda z osobno analizowanych dostępności zarówno w rankingu krajowym, jak i europejskim oceniana była w skali od 0 do 100 pkt. Punkty obliczano każdorazowo w oparciu o zasadę, według której najkorzystniejsza wartość jest równa 100 pkt. W przypadku obliczania dostępności jako czasu dojazdu najwyższą notę (100 pkt) uzyskiwało miasto, które miało najmniejszy łączny czas dotarcia

do miast stanowiących punkt odniesienia. W przypadku innych wskaźników maksymalną notę uzyskiwało miasto z największą wartością danej cechy (np. liczby połączeń lotniczych czy kolejowych). Pozostałe noty obliczane były jako stosunek wartości danego wskaźnika do wskaźnika miasta, które otrzymało najlepszą notę. W przypadku dostępności czasowej wynik danego miasta obliczany był ze stosunku najniższej wartości do wyniku danego miasta.

Z uwagi na zróżnicowanie znaczenia roli poszczególnych środków transportu dla rankingu krajowego i europejskiego przyjęto różne wskaźniki. Ranking krajowy jest rankingiem bardziej rozbudowanym i zawiera więcej elementów, które decydują o ocenie końcowej. Ranking europejski obejmuje ograniczony zbiór najistotniejszych wskaźników z rankingu krajowego.

3. Dostępność transportowa Poznania w skali kraju

Na wartość dostępności w wymiarze krajowym składa się ocena dostępności drogowej, kolejowej i lotniczej. Duży wpływ na wyniki końcowe ma również poziom rozwoju infrastruktury transportowej w danym mieście i regionie. W przypadku rankingu krajowego zdecydowano się na przydzielenie wag, które podnosiły znaczenie transportu drogowego i kolejowego w stosunku do transportu lotniczego. Decyzja ta była podyktowana relatywnie małym znaczeniem transportu lotniczego w strukturze przewozów pasażerskich i towarowych w kraju. Uznano, że w rankingu krajowym ocena dostępności drogowej stanowi 40%, dostępności kolejowej – 40%, a dostępności lotniczej – 20% oceny końcowej. Z uwagi na duży potencjał rozwojowy transportu lotniczego w kraju przydzielono większą wagę niż wynikałoby to z dzisiejszych analiz rynku przewozowego.

Najwyższą ocenę dostępności transportowej w rankingu krajowym otrzymała Warszawa. Stolica uzyskała 86,29 pkt. Warszawa odznacza się zdecydowanie najlepszą dostępnością lotniczą i kolejową wśród miast Polski, jej słabszym punktem jest natomiast dostępność drogowa. Miejsce drugie zajął Poznań, głównie dzięki dobrej dostępności drogowej i kolejowej. Miejsca 3 i 4 z niemal identycznymi notami zajęły Wrocław i Katowice. Wrocław cechował się bardzo dobrą dostępnością drogową i niezłą dostępnością kolejową oraz lotniczą. Katowice z kolei miały bardzo zrównoważoną strukturę rodzajów dostępności. Miasto we wszystkich badanych wskaźnikach zajmowało pozycje 3–5. Dobre wyniki dostępności kolejowej, drogowej i lotniczej predestynują Wrocław i Katowice, by stały się ponadregionalnymi centrami transportowymi. Kra-

Tabela 1. Dostępność transportowa miast Polski w układzie krajowym

Lp.	Miasto	Liczba punktów
1	Warszawa	86,29
2	Poznań	73,72
3	Wrocław	66,63
4	Katowice	66,52
5	Kraków	62,43
6	Łódź	57,73
7	Szczecin	56,03
8	Bydgoszcz	54,64
9	Gdańsk	54,31
10	Lublin	37,16

ków zajął piąte miejsce w rankingu krajowym. Miasto wyróżniało się bardzo dobrą w skali kraju dostępnością lotniczą. Dalsze miejsca z bardzo podobnymi wynikami zajęły Łódź, Szczecin, Bydgoszcz i Gdańsk. Ostatni w zestawieniu był Lublin, uzyskując w każdej z trzech rodzajów dostępności najniższą punktację. Wyniki dostępności transportowej miast Polski w układzie krajowym przedstawiono w tabeli 1.

3.1. Dostępność drogowa

Dostępność drogowa w ujęciu krajowym określana była na podstawie czasu dojazdu do metropolii europejskich, czasu dojazdu do badanych miast Polski, stopnia realizacji planów drogowych dla danej aglomeracji oraz liczby wjazdów do miasta o klasie drogi ekspresowej lub autostrady.

Dostępność czasową w skali kraju obliczano na podstawie czasu dojazdu w minutach do największych miast Polski. Dostępność czasową międzynarodową wyrażono w godzinach dojazdu do ośmiu europejskich metropolii: Londynu, Paryża, Madrytu, Moskwy, Brukseli, Berlina, Mediolanu i Frankfurtu nad Menem. Dostępność czasowa krajowa i międzynarodowa obliczone zostały na podstawie oprogramowania umożliwiającego planowanie trasy w serwisie Google Maps. Dla połączeń z Moskwą, w której przypadku serwis Google Maps nie obsługuje opcji wyznaczania tras, wykorzystano oprogramowanie do planowania trasy firmy TOMTOM – Route Planner. Planowanie tras uwzględniało połączenia promowe. W celu analizy dostępności drogowej stworzono macierze dostępności czasowej zawierające informację o czasie podróży pomiędzy wszystkimi miastami (dla obu rodzajów dostępności). Z uwagi na dynamicznie zmieniającą się sytuację drogową w Polsce (oddawanie nowych dróg do eksploatacji) przyjęto stan na 1 grudnia 2011 roku. Oznacza to, że dostępność czasowa uwzględniała funkcjonowanie autostrady A1 na odcinku Nowe Marzy (Grudziądz) – Toruń oraz autostrady A2 na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl, bardzo istotnej dla oceny dostępności transportowej Poznania. Ocena dostępności międzynarodowej stanowiła 40%, natomiast krajowej 50% wartości końcowej dostępności drogowej.

Drugim elementem uwzględnionym w ocenie dostępności drogowej – stanowiącej o pozycji miasta w sieci dróg oraz etapie rozwoju infrastruktury drogowej danego miasta – była liczba odcinków dróg wylotowych z miasta o klasie drogi ekspresowej (S) lub autostrady (A). Dane pozyskano z serwisu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W wynikach nie brano pod uwagę dróg głównych ruchu przyspieszonego (GP). Ostatnim elementem wpływającym na wartość końcową była ocena stopnia realizacji planów drogowych w zakresie dróg ekspresowych i autostrad. Wytoczną przy określaniu oceny był plan budowy autostrad i dróg ekspresowych w Polsce określony w Rozporządzeniu Rady Ministrów zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2009 r. nr 187, poz. 1446). Oba ww. elementy stanowiły po 5 % oceny końcowej dostępności drogowej.

Najlepszy wynik dostępności drogowej wśród polskich miast osiągnął Poznań, który minimalnie wyprzedził w tej klasyfikacji Wrocław (o 1 pkt). Poznań uzyskał 89,99 pkt na co wpływ miał dobry wynik we wszystkich badanych wskaźnikach.

Miasto uzyskało drugi wynik pod względem dostępności czasowej w układzie miast Polski. Podróż z Poznania do pozostałych 9 badanych miast zajmuje 2125 minut. Z uwagi na centralne położenie najlepszy wynik w tej klasyfikacji osiągnęła Łódź (1910 minut). Dalsze miejsca w tej kategorii przypadły Bydgoszczy i Wrocławowi.

Poznań zajął wysokie miejsce także pod względem dostępności czasowej do 8 metropolii europejskich. Najlepsze wyniki w tej klasyfikacji uzyskały 3 najbardziej na zachód wysunięte miasta. Najkrótszy czas dojazdu cechował Szczecin (98 godzin), dalej Poznań (99,7 godziny) i Wrocław (101,5 godziny). Gorsze rezultaty notowały pozostałe miasta.

Największym stopniem realizacji planów drogowych mogą się pochwalić Szczecin i Katowice (niemal 100% wykonanego planu), dalej są Wrocław, Kraków i Gdańsk. Biorąc pod uwagę dynamiczne zmiany w infrastrukturze drogowej, wskaźnik ten będzie ulegał zmianom. Najlepsze oceny pod względem liczby dróg dojazdowych do aglomeracji uzyskały Wrocław i Katowice, trochę słabsze Szczecin, Poznań i Kraków.

Tabela 2. Dostępność drogowa miast Polski w układzie krajowym

Lp.	Miasto	Liczba punktów
1	Poznań	89,99
2	Wrocław	88,96
3	Łódź	87,25
4	Katowice	85,10
5	Bydgoszcz	78,45
6	Szczecin	77,87
7	Kraków	77,78
8	Warszawa	74,38
9	Gdańsk	68,77
10	Lublin	58,98

Źródło: opracowanie własne.

3.2. Dostępność kolejowa

Przewozy kolejowe z uwagi na wielkość powierzchni kraju, słabo rozwiniętą sieć krajowych połączeń lotniczych oraz dostępność cenową stanowią najważniejszy środek transportu zbiorowego w Polsce. Odgrywają one dużą rolę nie tylko w przewozach pasażerskich, ale także towarowych. Z uwagi na problemy finansowe i organizacyjne na polskiej kolei, przez długi czas nie inwestowano w ten środek transportu. Rezultatem jest zły stan infrastruktury kolejowej, co przekłada się na czas i komfort podróży, a to dalej skutkuje słabą dostępnością tego środka transportu w porównaniu z miastami Europy Zachodniej.

Wartość dostępności kolejowej określona była na podstawie liczby pasażerów na dworcu głównym w danym mieście, liczby połączeń kolejowych z podziałem na kategorie oraz dostępności czasowej krajowej i międzynarodowej.

Liczba pasażerów na dworcu głównym stanowiła 25% oceny końcowej. Z uwagi na specyfikę łódzkiego węzła kolejowego przyjęto, że liczba pasażerów dla Łodzi będzie traktowana jako suma pasażerów na stacji Łódź Kaliska i Łódź Fabryczna. Pomimo specyfiki trójmiejskiego układu kolejowego po przeanalizowaniu danych uznano, że chociaż główną stacją kolejową Trójmiasta jest Gdynia Główna, w przypadku tego opracowania zostaną wykorzystane dane dla stacji Gdańsk Główny. Dane dotyczące liczby pasażerów na dworcach pochodziły z Polskich Kolei Państwowych. W przypadku dwóch miast (Łódź, Lublin) PKP nie

miały stosownych danych. Z powodu jednak zaklasyfikowania dworców Lublin oraz Łódź Kaliska i Łódź Fabryczna jako dworców kategorii B (dworce te obsługują rocznie 1–2 mln pasażerów) założono, że każdy z ww. dworców obsłużył 2 mln pasażerów. Istotną informacją jest również fakt, że jako liczbę pociągów regionalnych dla Warszawy zaliczono sumę pociągów na stacjach Warszawa Centralna i Warszawa Śródmieście.

W przypadku oceny dostępności na podstawie liczby połączeń kolejowych przyjęto zasadę, że najwyżej punktowane są połączenia dalekobieżne międzynarodowe i krajowe (po 10% wartości końcowej), mniej znaczące są natomiast połączenia regionalne (międzynarodowe i krajowe – po 5% wartości dostępności kolejowej). Dane dotyczące liczby połączeń zaczerpnięto z plakatów stacyjnych znajdujących się na głównych dworcach kolejowych, dostępnych w Internecie na stronach PKP i aktualnych na dzień 15.10.2011 roku. W przypadku Łodzi przyjęto, że liczba połączeń dla miasta będzie traktowana jako suma połączeń ze stacji Łódź Kaliska i Łódź Fabryczna. Dla Trójmiasta przyjęto rozkład jazdy ze stacji Gdańsk Główny. Za pociąg międzynarodowy dalekobieżny uznano wszystkie pociągi EuroCity, InterCity, Express InterCity, Euro Night oraz express i pospieszne dalekobieżne międzynarodowe. Jako pociągi regionalne międzynarodowe zaliczono pozostałe pociągi przekraczające granice państw (osobowe, regionalne, regionalne ekspresy, np. DB RE) i nie uwzględnione jako pociągi dalekobieżne. W przypadku połączeń krajowych za pociągi dalekobieżne uznawano pociągi InterCity, TLK, Express InterCity, RegioEkspres oraz InterRegio. Pozostałe pociągi zaklasyfikowano jako krajowe regionalne.

Ostatnim elementem wpływającym na wartość dostępności kolejowej w rankingu krajowym była dostępność czasowa. Uznano, że w ramach dostępności kolejowej dla Polski należy też uwzględnić w pewnym stopniu dostępność międzynarodową, gdyż ona także determinuje kierunki podróży odbywane tym środkiem transportu. W dostępności krajowej badano czas dojazdu pomiędzy miastami występującymi w rankingu krajowym. W przypadku dostępności międzynarodowej analizowano dojazdy koleją do ośmiu europejskich metropolii: Londynu, Paryża, Madrytu, Moskwy, Brukseli, Berlina, Mediolanu i Frankfurtu nad Menem. Dane dotyczące czasu przejazdu, zarówno dla części krajowej, jak i międzynarodowej, uzyskano przy wykorzystaniu oprogramowania do planowania podróży Kolei Niemieckich (DB), które powstaje na podstawie oprogramowania HAFAS – informatycznego systemu zarządzania rozkładami jazdy firmy HaCon. Czas dojazdu do danego miasta stanowiącego punkt odniesienia uwzględniał czas przesiadek. Za czas dojazdu uznawano najkrótszy możliwy czas podróży wyznaczony przez system. Nie brano pod uwagę liczby przesiadek. Dostępność czasowa międzynarodowa stanowiła 20%, natomiast krajowa 25% wartości dostępności kolejowej.

Najlepszą dostępnością kolejową w kraju charakteryzuje się Warszawa. Stolica uzyskała 91,3 na 100 możliwych punktów określających dostępność kolejową, pozostawiając krajową konkurencję daleko w tyle. Wyraźne drugie miejsce pod tym względem zajmuje Poznań (71,4 pkt). Kolejne ze sporą stratą do tej dwójki zajęły Katowice i Wrocław.

Warszawa Centralna okazała się najbardziej ruchliwym dworcem w kraju. Liczba pasażerów podawana przez PKP dla tej stacji kolejowej wynosi 24,4 mln rocznie.

Drugą najbardziej uczęszczaną stacją jest Poznań Główny (17,1 mln). Warszawa jest również miastem mającym najwięcej dalekobieżnych połączeń międzynarodowych. Codziennie przez stolicę przejeżdżają 22 międzynarodowe pociągi. Kolejnymi miastami w tej klasyfikacji są Poznań (9 połączeń) i Katowice (8 połączeń). Najwięcej połączeń międzynarodowych regionalnych uruchamianych jest ze Szczecina (16), Wrocławia (4) i Poznania (2). Z kolei najwyższą ocenę ze względu na liczbę dalekobieżnych połączeń krajowych uzyskała Warszawa (170 pociągów w ciągu doby). Dalsze miejsca zajęły Kraków (97), Katowice (80) i Poznań (74). Najmniej połączeń krajowych dalekobieżnych ma Lublin (20 w ciągu doby). Najwięcej połączeń regionalnych miała Warszawa (252 połączenia – dla stacji Warszawa Centralna i Warszawa Śródmieście – bez SKM Warszawa), Katowice (180 połączeń) i Poznań (133).

Najkrótszy czas dojazdu do badanych miast polskich miała Warszawa (łącznie 1960 minut). Kolejne miejsca zajęły Poznań (2100 minut) i Łódź (2115). Z uwagi na prowadzone prace remontowe i peryferyjne położenie najsłabszy wynik osiągnął Gdańsk (3635 minut). Najlepsze wartości dostępności międzynarodowej, która również wpływała na ocenę końcową, cechowały Szczecin i Poznań. Podróż koleją ze Szczecina do Londynu, Paryża, Madrytu, Moskwy, Brukseli, Berlina, Mediolanu i Frankfurtu nad Menem trwała łącznie 107,5 godziny. Poznań zajął w tej klasyfikacji drugie miejsce z wynikiem 113,5 godziny. Pozostałe miasta osiągnęły zdecydowanie gorsze rezultaty. Następną w tej kategorii Warszawa miała dostępność czasową miast Europy na poziomie 131,25 godziny.

3.3. Dostępność lotnicza

Dostępność lotnicza jest dziś jednym z najważniejszych wskaźników dostępności transportowej. Odgrywa ona decydującą rolę szczególnie w transporcie na znaczne odległości. Pomimo słabości systemu przelotów krajowych w Polsce rynek ten ma potencjał i stale rośnie. Szczególnie predestynowanymi miastami pod względem potencjału rozwoju transportu lotniczego w Polsce są Warszawa, Kraków i Gdańsk. W przypadku tych aglomeracji dostępność lotnicza w pewnym stopniu rekompensuje peryferyjne (w stosunku do Europy Zachodniej) położenie geograficzne, co przekłada się na wartość dostępności drogowej i kolejowej.

Na ocenę dostępności lotniczej składały się punkty przyznane proporcjonalnie do liczby pasażerów w ciągu roku odprawianej z portu lotniczego danego miasta, liczby regularnych połączeń (bez lotów czarterowych), czasu podróży do 6 miast,

Tabela 3. Dostępność kolejowa miast Polski w układzie krajowym

Lp.	Miasto	Liczba punktów
1	Warszawa	91,34
2	Poznań	71,46
3	Katowice	58,46
4	Wrocław	55,27
5	Kraków	50,92
6	Szczecin	50,86
7	Łódź	47,33
8	Bydgoszcz	45,69
9	Gdańsk	42,11
10	Lublin	33,93

Źródło: opracowanie własne.

będących wielkimi hubami lotniczymi (największe lotniska w Europie i Nowy Jork) oraz przepustowości lotniska określanej jako przepustowość drogi startowej.

Liczba pasażerów, która stanowiła 30% wartości dostępności lotniczej, określana była na podstawie danych z Urzędu Lotnictwa Cywilnego na 2010 rok. Pomimo że o sile dostępności danego miasta świadczą de facto połączenia regularne, zdecydowano się uwzględnić także pasażerów obsługiwanych przez połączenia czarterowe, gdyż nie było możliwości uzyskania wyłącznie liczby pasażerów w ruchu regularnym.

Kolejnym elementem składającym się na ocenę końcową była liczba regularnych połączeń lotniczych. Postanowiono zrezygnować z destynacji czarterowych w tym wskaźniku z uwagi na małe znaczenie tych połączeń w mierze dostępności. Wzięto natomiast pod uwagę połączenia sezonowe. Dane dotyczące liczby połączeń uzyskano ze stron internetowych portów lotniczych. Z uwagi na dużą dynamikę zmian wartości liczby połączeń lotniczych przyjęto, że dane wykorzystane w opracowaniu pochodzą z dnia 15.10.11 roku. Liczba destynacji z danego portu lotniczego stanowiła 30% oceny końcowej dostępności lotniczej.

Trzecim wskaźnikiem branym pod uwagę w ocenie końcowej dostępności lotniczej był czas podróży do 6 miast europejskich mających porty lotnicze, będące wielkimi hubami przesiadkowymi. Uznano, że zbadany zostanie czas połączeń do miast, w których położonych jest 5 największych portów lotniczych Europy pod względem liczby obsługiwanych pasażerów (Frankfurtu nad Menem, Londynu, Paryża, Amsterdamu i Madrytu) oraz do jednego z największych hubów przesiadkowych dla samolotów z Europy – Nowego Jorku. Dla uproszczenia przyjęto, że połączenia z lotniskami tanich linii lotniczych również będą zaliczane jako bezpośrednie połączenia z daną metropolią (np. Paris Beauvais, London Stansted itp.). W przypadku braku bezpośredniego połączenia podawano czas uwzględniający przesiadkę. Dane dotyczące czasu podróży uzyskano z serwisu skyscanner.pl, następnie stworzono macierz dostępności czasowej. Ocena bezpośrednich połączeń stanowiła 30% oceny końcowej dostępności lotniczej.

Tabela 4. Dostępność lotnicza miast Polski w układzie krajowym

Lp.	Miasto	Liczba punktów
1	Warszawa	100,00
2	Kraków	54,74
3	Gdańsk	49,77
4	Poznań	45,69
5	Katowice	45,49
6	Wrocław	44,68
7	Bydgoszcz	24,92
8	Szczecin	22,69
9	Łódź	19,48
10	Lublin	0,00

Źródło: opracowanie własne.

Ostatnim elementem, określającym 10% wartości dostępności lotniczej, była przepustowość lotniska określana jako przepustowość drogi startowej. Z uwagi na duże procesy inwestycyjne w polskich portach lotniczych zdecydowano się na tę formę oceny dostępności. Przyjęto wskaźnik uwzględniający przepustowość pasa startowego (wg danych z Urzędu Lotnictwa Cywilnego). Należy jednakże mieć na uwadze, że także ten wskaźnik nie jest do końca obiektywny, gdyż w kilku miastach w związku z prowadzonymi inwestycjami przepustowość dróg startowych wkrótce się poprawi.

Zdecydowanie najlepszą dostępność lotniczą w Polsce ma Warszawa. Miasto dysponuje największym portem lotniczym w kraju (8,6 mln pasażerów rocznie) i 98 połączeniami regularnymi i sezonowymi. Dostępność czasowa z Warszawy jest również najlepsza – łączny czas lotów z Warszawy do Frankfurtu nad Menem, Londynu, Paryża, Amsterdamu, Madrytu i Nowego Jorku to 21 godzin. Lotnisko Warszawa-Okęcie z uwagi na dobrą infrastrukturę (2 pasy startowe) ma także najwyższą przepustowość spośród polskich lotnisk (maksymalnie 36 operacji lotniczych na godzinę). Dalsze miejsca dostępności lotniczej zajęły Kraków, Gdańsk, Poznań, Katowice i Wrocław.

4. Dostępność transportowa Poznania w sieci metropolii europejskich

W przypadku rankingu europejskiego z uwagi na inne znaczenie i zasięg oddziaływania poszczególnych środków transportu zdecydowano się na następujący podział wag:

- dostępność drogowa stanowiła 30% oceny końcowej,
- dostępność kolejowa stanowiła 20% oceny końcowej,
- dostępność lotnicza stanowiła 50% oceny końcowej.

Na sumę punktów oceniającą dostępność sieci drogowej składała się ocena dostępności czasowej (80% wartości), liczby dróg wylotowych o klasie autostrady lub drogi ekspresowej (10% wartości) oraz połączenia miasta z zachodnioeuropejską siecią autostrad (10% wartości).

Dostępność Poznania i aglomeracji na tle wybranych miast europejskich była na poziomie średnim. Miasto zajęło 24 pozycję na 39 analizowanych miast, co należy uznać za wynik dobry, biorąc pod uwagę, że osiągnęło najwyższy wskaźnik wśród badanych polskich miast. Ze względu na zapóźnienia rozwoju infrastruktury transportowej w kraju, po 20 latach od zmiany ustroju społeczno-gospodarczego sporym sukcesem jest już możliwość porównywania się z miastami, które rozwijały się w innych warunkach gospodarczych. Niewątpliwie dużym atutem miast polskich na tle innych jednostek okazało się ich położenie geograficzne, szczególnie na zachodzie kraju. O tym jednak, że jest to na razie potencjał niewykorzystany, świadczy fakt, że leżące około 500 km na zachód miasta niemieckie zdecydowanie zdominowały ranking. Należy zatem stwierdzić, że położenie miast polskich predestynuje je do poprawy dostępności transportowej w każdym z analizowanych rodzajów transportu. Największym problemem badanych miast krajowych jest słabość infrastruktury, co przekłada się na mniejszą liczbę połączeń i wpływa na dłuższy czas podróży. Trzeba jednak dodać, że w związku z rozwojem infrastruktury transportowej w kraju dostępność polskich miast powinna stale się poprawiać.

Niewątpliwie najlepiej dostępnym miastem w Europie wśród badanych metropolii średniej wielkości jest Frankfurt nad Menem. Bardzo dogodne położenie geograficzne w centrum kontynentu na przecięciu szlaków drogowych i kolejowych oraz fakt posiadania jednego z najruchliwszych portów lotniczych świata sprawiło, że miasto to zdeklasowało pozostałe pod względem dostępności transportowej.

Tabela 5. Dostępność transportowa metropolii europejskich

Lp.	Miasto	Liczba punktów	Lp.	Miasto	Liczba punktów
1	Frankfurt nad Menem (DE)	99,11	17	Oslo (NO)	49,71
2	Düsseldorf (DE)	79,17	18	Lizbona (PT)	48,68
3	Essen (DE)	73,97	19	Haga (NL)	47,69
4	Stuttgart (DE)	68,02	20	Glasgow (UK)	45,45
5	Hanower (DE)	65,57	21	Helsinki (FI)	43,33
6	Lyon (FR)	64,10	22	Bradford (UK)	42,65
7	Manchester (UK)	62,13	23	Liverpool (UK)	41,86
8	Rotterdam (NL)	54,10	24	Poznań (PL)	41,50
9	Málaga (ES)	51,88	25	Sheffield (UK)	40,13
10	Dortmund (DE)	51,76	26	Bratysława (SK)	40,13
11	Lipsk (DE)	51,44	27	Drezno (DE)	40,05
12	Tuluza (FR)	50,78	28	Wrocław (PL)	37,22
13	Edynburg (UK)	50,59	29	Brno (CZ)	36,48
14	Bristol (UK)	50,52	30	Palermo (IT)	36,22
15	Brema (DE)	50,41	31	Sewilla (ES)	35,94
16	Antwerpia (BE)	49,86	32	Saragossa (ES)	35,59

Źródło: opracowanie własne.

Poznań odznaczał się dobrą dostępnością drogową (17 miejsce na 39 badanych miast), dobrą kolejową (20 miejsce) oraz słabą dostępnością lotniczą (25 miejsce). Szczególnie dostępność lotnicza miasta pozostawia wiele do życzenia. Mimo zajęcia 25 pozycji Poznań zdobył zaledwie 20% punktów możliwych do uzyskania w tej kategorii. Punkty, które miasto łącznie uzyskało, pozwoliły zająć 24 pozycję w klasyfikacji ogólnej. Pozostałe polskie miasta zajęły dalsze miejsca. Wrocław sklasyfikowano na 28 pozycji, natomiast Szczecin i Gdańsk na słabym 35 i 36 miejscu. Wyniki dostępności transportowej metropolii europejskich średniej wielkości przedstawiono w tabeli 5.

4.1. Dostępność drogową

Dostępność czasowa wyrażona w godzinach dojazdu samochodem do ośmiu europejskich metropolii (Londynu, Paryża, Madrytu, Moskwy, Brukseli, Berlina, Mediolanu i Frankfurtu nad Menem) była najważniejszym kryterium składającym się na ocenę końcową. Z uwagi na dynamicznie zmieniającą się sytuację drogową w Polsce (oddawanie dróg do eksploatacji) przyjęto stan na 1 grudnia 2011 roku. Oznacza to, że dostępność czasowa uwzględniała funkcjonowanie autostrady A1 na odcinku Nowe Marzy (Grudziądz) – Toruń oraz autostrady A2 na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl.

Drugim elementem ujętym w ocenie dostępności drogowej informującym o znaczeniu drogowym, a także etapie rozwoju drogowego danego miasta była liczba odcinków dróg wylotowych z miasta o klasie drogi ekspresowej lub autostrady. Dane pozyskano z serwisu Google Maps. Ostatnim elementem dostępności drogo-

wej brany pod uwagę był fakt włączenia miasta do europejskiej sieci autostrad. Punktów nie otrzymywało miasto, przez którego teren biegnie autostrada, która jednak nie została włączona w europejską sieć autostrad.

Najwyższe pozycje w rankingu dostępności drogowej osiągnęły miasta zlokalizowane w centrum kontynentu, na przecięciu ważnych szlaków drogowych (tras europejskich), które połączone są z europejskimi metropoliami siecią szybkich autostrad. Najwyższą notę za dostępność drogową zdobył Düsseldorf (100 punktów). Polskie miasta uzyskały bardzo podobne wyniki dostępności drogowej. Miejsce 15 zajął Szczecin, 16 – Wrocław, a 17 – Poznań z różnicą na poziomie jednego punktu wskaźnikowego. Zdecydowanie gorzej w tej klasyfikacji wypadł Gdańsk, który zajął 33 miejsce.

Dostępność drogową Poznania należy ocenić na dobrym poziomie. Sprzyja temu położenie geograficzne w centrum Europy oraz poprawiająca się infrastruktura drogowa kraju. Bardzo duży wpływ na wynik dostępności miasta ma otwarcie autostrady A2 na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl. Badania uwzględniające już funkcjonowanie ww. odcinka wykazały, że podróż z Poznania do miast europejskich stanowiących punkt odniesienia zajmowała 99,7 godziny. Dla porównania podróż ze Szczecina do tych samych miast zajmuje 98 godzin, z Wrocławia natomiast 101,5 godziny. Szacuje się, że do momentu otwarcia wspomnianego odcinka autostrady A2 łączny czas podróży z Poznania do metropolii europejskich był dłuższy o około 9 godzin.

Tabela 6. Dostępność drogowa miast europejskich

Lp.	Miasto	Liczba punktów	Lp.	Miasto	Liczba punktów
1	Düsseldorf (DE)	100,00	20	Bratysława (SK)	70,54
2	Frankfurt nad Menem (DE)	99,73	21	Tuluza (FR)	69,18
3	Antwerpia (BE)	99,19	22	Manchester (UK)	68,09
4	Dortmund (DE)	98,93	23	Sheffield (UK)	66,09
5	Essen (DE)	97,23	24	Liverpool (UK)	64,31
6	Rotterdam (NL)	95,38	25	Bradford (UK)	62,27
7	Stuttgart (DE)	94,20	26	Saragossa (ES)	61,19
8	Hanower (DE)	93,27	27	Göteborg (SE)	60,30
9	Haga (NL)	89,74	28	Glasgow (UK)	56,55
10	Lipsk (DE)	86,52	29	Edynburg (UK)	54,08
11	Brema (DE)	86,12	30	Murcja (ES)	52,93
12	Lyon (FR)	82,84	31	Sewilla (ES)	50,57
13	Drezno (DE)	82,34	32	Lizbona (PT)	50,40
14	Brno (CZ)	74,65	33	Gdańsk (PL)	48,71
15	Szczecin (PL)	74,29	34	Oslo (NO)	48,29
16	Wrocław (PL)	73,65	35	Málaga (ES)	46,07
17	Poznań (PL)	73,23	36	Wilno (LT)	38,35
18	Genua (IT)	73,00	37	Helsinki (FI)	37,79
19	Bristol (UK)	71,97			

Źródło: opracowanie własne.

4.2. Dostępność kolejowa

Na ocenę dostępności kolejowej wpływały 3 składowe. Pierwszym elementem była dostępność czasowa. Analizowano dojazdy koleją do ośmiu europejskich metropolii: Londynu, Paryża, Madrytu, Moskwy, Brukseli, Berlina, Mediolanu i Frankfurtu nad Menem. Dane dotyczące czasu dojazdu uzyskano za pomocą oprogramowania do planowania podróży Kolei Niemieckich (DB). Czas dojazdu do danego miasta stanowiącego punkt odniesienia uwzględniał czas przesiadek. Za czas dojazdu uznawano najkrótszy możliwy czas podróży wyznaczony przez system. Nie brano pod uwagę liczby przesiadek.

Drugim elementem składającym się na ocenę dostępności kolejowej była liczba międzynarodowych pociągów dalekobieżnych przejeżdżających przez miasto w ciągu doby. Dane dotyczące liczby połączeń uzyskano ze strony internetowej SITKOL.pl. Za pociąg międzynarodowy uznawano wszystkie pociągi dużej prędkości (TGV, AVE, EUROSTAR i in.), EuroCity, InterCity, Express InterCity, Euro Night oraz ekspresy i pospieszne dalekobieżne międzynarodowe. Pozostałe pociągi przekraczające granice państw (regionalne, regionalne ekspresy, np. DB RE) nie były uwzględniane w wyniku końcowym.

Na ostatni element dostępności kolejowej składała się ocena innowacyjności infrastruktury. Punkty otrzymywały miasta, do których wiodły linie kolejowe mogące obsługiwać połączenia o prędkości powyżej 200 km/h. Na końcową ocenę dostępności kolejowej składała się ocena czasu dojazdu (60%), liczby połączeń międzynarodowych (25%) oraz dostępność KDP (15% oceny końcowej).

Wyniki dostępności kolejowej dowiodły, że najlepiej skomunikowanym koleją miastem jest Frankfurt nad Menem. Metropolia ta uzyskała zdecydowanie najlepszą ocenę dostępności spośród badanych miast (95,95 pkt). Na wynik dostępności kolejowej miał wpływ czas dojazdu tym środkiem transportu do 8 metropolii europejskich, liczba połączeń międzynarodowych dalekobieżnych z danego miasta oraz fakt włączenia miasta do sieci szybkich kolei (jako szybką kolej przyjęto kolej o prędkości >200 km/h). Podróż z tego miasta do metropolii będących punktami odniesienia trwała łącznie 75 godzin.

Wysokie 2 miejsce Antwerpii jest zasługą dobrej dostępności czasowej oraz położenia na linii Amsterdam – Bruksela – Paryż, na której co godzinę kursują pociągi międzynarodowe. Dobre wyniki dostępności kolejowej uzyskały również Rotterdam, Düsseldorf, Hanower i Lyon.

W klasyfikacji dostępności kolejowej Poznań znalazł się na 20 miejscu wśród badanych miast, dystansując krajową konkurencję. Na dobry wynik Poznania miał wpływ czas dojazdu do 8 metropolii stanowiących punkt odniesienia, który wyniósł 113,5 godziny. Ze względu na przygraniczne położenie lepszy rezultat osiągnął Szczecin (107,5 godziny), natomiast zdecydowanie gorsze wyniki miały Wrocław (136,5 godziny) oraz Gdańsk (154 godziny). Poznań miał wyraźnie najlepszy wynik spośród polskich miast pod kątem liczby dalekobieżnych pociągów międzynarodowych (9 połączeń w ciągu doby). Poznań, tak jak inne polskie miasta, nie uzyskał punktów za włączenie do sieci KDP.

Tabela 7. Dostępność kolejowa miast europejskich

Lp.	Miasto	Liczba punktów	Lp.	Miasto	Liczba punktów
1	Frankfurt nad Menem (DE)	95,95	21	Bradford (UK)	45,72
2	Antwerpia (BE)	89,10	22	Edynburg (UK)	43,00
3	Rotterdam (NL)	86,60	23	Bratysława (SK)	42,75
4	Düsseldorf (DE)	82,83	24	Szczecin (PL)	42,63
5	Hanower (DE)	79,34	25	Tuluza (FR)	42,17
6	Lyon (FR)	74,79	26	Sewilla (ES)	39,42
7	Dortmund (DE)	73,71	27	Göteborg (SE)	37,56
8	Stuttgart (DE)	69,81	28	Genua (IT)	36,89
9	Brema (DE)	67,06	29	Lizbona (PT)	35,46
10	Lipsk (DE)	65,80	30	Glasgow (UK)	34,95
11	Haga (NL)	63,06	31	Wrocław (PL)	33,64
12	Essen (DE)	60,96	32	Málaga (ES)	30,85
13	Bristol (UK)	57,06	33	Gdańsk (PL)	29,22
14	Sheffield (UK)	55,18	34	Wilno (LT)	27,76
15	Drezno (DE)	49,39	35	Oslo (NO)	27,37
16	Manchester (UK)	47,95	36	Helsinki (FI)	26,68
17	Saragossa (ES)	47,76	37	Murcja (ES)	22,47
18	Liverpool (UK)	47,06	38	Palermo (IT)	17,96
19	Brno (CZ)	46,61	39	Tallin (EE)	11,09
20	Poznań (PL)	45,73			

Źródło: opracowanie własne.

4.3. Dostępność lotnicza

Dostępność lotniczą danego miasta oceniano na podstawie 4 elementów: liczby pasażerów w ciągu roku odprawianych na danym lotnisku, liczby regularnych destynacji z badanego lotniska, liczby regularnych połączeń do 6 dużych miast będących wielkimi hubami przesiadkowymi oraz faktu uruchomienia połączeń transkontynentalnych z danego lotniska. W przypadku analizowanych miast brano pod uwagę port lotniczy międzynarodowy położony w danym mieście lub okolicach, który w nazwie własnej zawierał nazwę miasta. Nie zawsze było to korzystne dla danej jednostki, gdyż np. mieszkańcy Antwerpii znacznie chętniej niż z lokalnego portu lotniczego korzystają z lotniska w Brukseli. Innym przypadkiem jest Essen, które de facto ma jedynie lotnisko rekreacyjne. W przypadku Essen uznano, że wartość oceny dostępności lotniczej z uwagi na powiązania funkcjonalne w Zagłębiu Ruhry będzie tożsama z dostępnością portu lotniczego w Düsseldorfie. Największy wpływ na ocenę końcową dostępności lotniczej miała liczba obsłużonych pasażerów w ruchu regularnym i czarterowym. Dane dotyczące liczby pasażerów pozyskano z krajowych urzędów nadzorujących ruch lotniczy (np. w przypadku Polski był to Urząd Lotnictwa Cywilnego). W razie braku statystyk prowadzonych przez tego typu

urzędy informacje o liczbie pasażerów pozyskiwano ze stron internetowych portów lotniczych. Ocena wynikająca z liczby pasażerów danego lotniska stanowiła 35% oceny końcowej dostępności lotniczej. Kolejnym elementem składającym się na ocenę końcową była liczba regularnych połączeń lotniczych. Postanowiono zrezygnować z destynacji czarterowych w tym wskaźniku, uwzględniono natomiast połączenia sezonowe. Dane w zakresie liczby połączeń uzyskano ze stron internetowych portów lotniczych. Informacje pochodzą z dnia 15.10.2011 roku. Liczba destynacji z danego portu lotniczego stanowiła 25% oceny końcowej dostępności lotniczej.

Trzecim wskaźnikiem branym pod uwagę w ocenie końcowej dostępności lotniczej była liczba bezpośrednich połączeń z 6 miastami mającymi porty lotnicze, będące wielkimi hubami przesiadkowymi. Zdecydowano, że dostępność określana będzie na podstawie liczby połączeń, a nie czasu jak w przypadku połączeń drogowych i kolejowych. Wynika to z małych różnic czasowych, co wiąże się z dużą prędkością statków powietrznych. Zdecydowanie ważniejszą informacją charakteryzującą dostępność jest fakt istnienia bądź nie bezpośredniego połączenia do danego miasta/lotniska.

Na podstawie danych uzyskanych ze stron portów lotniczych stworzono zero-jedynkową macierz dostępności. Ocena bezpośrednich połączeń stanowiła 30% oceny końcowej dostępności lotniczej. Ponieważ niektóre miasta mają kilka portów lotniczych, dla uproszczenia badań przyjęto zasadę, że dostępność określona zostanie na podstawie danych dotyczących głównego lotniska aglomeracji (obsługującego największą liczbę pasażerów). Stąd wynik kilku miast (np. Oslo) może być trochę niedoszacowany.

Ostatnim elementem wpływającym na wartość końcową dostępności lotniczej był fakt funkcjonowania z danego portu lotniczego połączenia międzykontynentalnego. W przypadku istnienia takiego regularnego połączenia miasto nagradzane było maksymalną liczbą punktów, natomiast, gdy takiego połączenia nie było, punktów nie przyznawano. Ten ostatni wskaźnik stanowił 10% oceny końcowej dostępności lotniczej.

Na wartość dostępności lotniczej wpływ miały inne czynniki niż w przypadku dostępności kolejowej czy drogowej. Mniejszą rolę odgrywał czynnik geograficzny, większą natomiast uwarunkowania historyczne (rozwój lotniska w danym mieście), położenie miasta w hierarchii ośrodków krajowych, położenie lotniska w układzie portów lotniczych, model ekonomiczny lotniska (tanie linie czy normalne) oraz wpływ i potencjał dostępności kolejowej i drogowej.

Bardzo dobrą dostępność lotniczą mają duże ośrodki zlokalizowane na peryferiach kontynentu, dla których z uwagi na słabość dostępności drogowej i kolejowej, dostępność lotnicza stanowi podstawę funkcjonowania. Dobre rezultaty osiągnęły też Düsseldorf oraz Essen (dla obu miast przyjęto jako główny port lotnisko w Düsseldorfie), a także Manchester, Malaga, Helsinki, Oslo i Lizbona.

Polskie miasta zajęły miejsca w trzeciej i czwartej dziesiątce, należy jednak wspomnieć, że w przypadku dostępności lotniczej dystans do liderów był zdecydowanie największy. Najlepiej z polskich miast wypadł Gdańsk (ponad 2,2 mln pasażerów, 40 połączeń lotniczych). Poznań w zestawieniu zajął 25 miejsce. Pomimo że

Tabela 8. Dostępność lotnicza miast europejskich

Lp.	Miasto	Liczba punktów	Lp.	Miasto	Liczba punktów
1	Frankfurt nad Menem (DE)	100,00	21	Lipsk (DE)	24,64
2	Düsseldorf (DE)	65,21	22	Brema (DE)	22,33
3	Essen (DE)	65,21	23	Gdańsk (PL)	22,10
4	Manchester (UK)	64,22	24	Bratysława (SK)	20,83
5	Málaga (ES)	63,78	25	Poznań (PL)	20,77
6	Oslo (NO)	59,51	26	Göteborg (SE)	19,54
7	Helsinki (FI)	53,31	27	Sheffield (UK)	18,54
8	Lizbona (PT)	52,93	28	Wrocław (PL)	16,80
9	Stuttgart (DE)	51,60	29	Rotterdam (NL)	16,32
10	Edynburg (UK)	51,53	30	Haga (NL)	16,32
11	Lyon (FR)	48,58	31	Wilno (LT)	16,21
12	Hanower (DE)	43,45	32	Saragossa (ES)	15,35
13	Tuluza (FR)	43,18	33	Dortmund (DE)	14,68
14	Glasgow (UK)	42,99	34	Murcja (ES)	12,01
15	Palermo (IT)	42,97	35	Drezno (DE)	10,93
16	Bristol (UK)	35,04	36	Genua (IT)	10,91
17	Bradford (UK)	29,66	37	Brno (CZ)	9,53
18	Liverpool (UK)	26,31	38	Szczecin (PL)	4,99
19	Sewilla (ES)	25,76	39	Antwerpia (BE)	4,57
20	Tallinn (EE)	25,64			

Źródło: opracowanie własne.

większą liczbę pasażerów (o ok. 200 tys. rocznie) i większą liczbę połączeń (o 2) ma Wrocław, Poznań zajął wyższe miejsce od lokalnego sąsiada. Wynika to z liczby regularnych połączeń do najważniejszych hubów przesiadkowych, które liczone były proporcjonalnie.

5. Dostępność transportowa Poznania – podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonych badań dostępność miasta Poznania należy ocenić na średnim poziomie w skali jednostek europejskich oraz na dobrym poziomie w stosunku do największych miast Polski. Ocena ta nie powinna jednak przesłaniać problemów, które ograniczają dostępność transportową, szczególnie w relacjach z Europą Zachodnią. Rekomendacje i postulaty dla poprawy dostępności Poznania dotyczą zarówno dostępności w skali Europy, kraju, jak i regionu. Duża część postulatów została zapisana w dokumentach strategicznych i planistycznych. Przykładami takich dokumentów są „Strategia miasta Poznania”, „Strategia roz-

woju aglomeracji poznańskiej” czy „Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej”.

Należy działać na rzecz jak najszybszego ukończenia drogi S5 w kierunku Wrocławia i Gdańska, która bardzo poprawi dostępność południowych i północnych rejonów kraju. Powinno się dążyć do wybudowania drogi ekspresowej S11 przynajmniej na odcinkach do Piły i Ostrowa Wielkopolskiego. Warto także zadbać o szybkie połączenie drogowe ze Świnoujściem (przez autostradę A2 i drogę ekspresową S3), co dzięki połączeniom promowym przyczyni się do skrócenia czasu podróży do Skandynawii. Duże znaczenie dla poprawy tranzytu i odciążenia układu komunikacyjnego miasta i aglomeracji będzie miało powstanie obwodnic Poznania (szczególnie obwodnicy zachodniej).

Pomimo dobrych wyników dostępności kolejowej miasta należy działać w celu rozwoju tego środka transportu. Istotne znaczenie z punktu widzenia Poznania ma budowa linii dużych prędkości, która w momencie powstania poprawiłaby dostępność miasta w skali kraju. Trzeba też podjąć starania w celu skrócenia czasu podróży do Warszawy i Berlina (podniesienie parametrów linii E20 do 200 km/h) oraz przebudowy linii E59 ze Świnoujścia do Wrocławia (160 km/h). Pozostałe linie główne (272 w kierunku Ostrowa Wielkopolskiego, 353 do Skandawy oraz 354 w kierunku Piły) należy dostosować do parametrów umożliwiających jazdę przy prędkości 120 km/h. Problemem dostępności kolejowej Poznania jest dziś bardzo długi czas podróży do Katowic i Krakowa (odpowiednio 6 i 7 godzin). Z punktu widzenia miasta istotna byłaby również poprawa parametrów linii E30 (na odcinku Wrocław – Kraków). Dodatkowo należy działać na rzecz zwiększenia liczby połączeń kolejowych międzynarodowych oraz krajowych dalekobieżnych. Dzięki bardzo dobremu położeniu geograficznemu i ukształtowaniu sieci kolejowej Poznań może być stacją przesiadkową także dla mieszkańców Wrocławia czy Szczecina.

Na relatywnie niską rangę poznańskiego lotniska wpływa silna pozycja portów lotniczych w Warszawie i Berlinie. Port lotniczy Ławica powinien wraz z kilkoma portami w kraju tworzyć silną siatkę portów regionalnych, które pełniłyby rolę głównego portu dla miasta i regionu, szczególnie w sektorze tzw. tanich linii lotniczych. Należy zadbać, by lotnisko w Poznaniu obsługiwało łącznie co najmniej 3–4 mln pasażerów rocznie, z jak największą liczbą różnych destynacji. Warto w tym celu nawiązać szerszą współpracę z wybranym przewoźnikiem, który uczyniłby z miasta jedną ze swoich baz. O sile lotniska świadczy liczba połączeń regularnych. Czartery są ważnym uzupełnieniem sieci połączeń (w Poznaniu stanowią duży odsetek lotów), należy jednak dbać przede wszystkim o połączenia regularne lub sezonowe. Nie wolno także zapominać o potrzebie rozwoju terminala cargo, co uczyni z Poznania jeszcze atrakcyjniejszy węzeł transportowy. Dobrymi przykładami sprawnie działających portów lotniczych dla Poznania mogą być Hanower lub Stuttgart, które pomimo położenia blisko światowego hubu, jakim jest Frankfurt nad Menem, radzą sobie bardzo dobrze.

Reasumując, należy stwierdzić, że dobra pozycja Poznania dziś wcale nie musi oznaczać dobrej pozycji jutro. Poznań ma atuty, by stać się głównym centrum transportowym zachodniej Polski i jednym z ważniejszych centrów komunikacyjnych Europy Środkowej.

Literatura

- Bruinsma F., Rietveld P. 1993. *Accessibility of Cities in European Infrastructure Networks*, Serie Research Memoranda, Amsterdam.
- Bul R. 2011. *Dojazdy ludności do pracy w aglomeracji poznańskiej*. [W:] W. Starowicz (red.), *Transport miejski i regionalny*. Wydawnictwo PiT, Kraków.
- Guzik R. 2011. *Dostępność komunikacyjna wybranych miast małopolski 2011–2020*. Ekspertyza zrealizowana na zlecenie Departamentu Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, Kraków.
- Kaczmarek T. (red.) 2011. *Strategia rozwoju aglomeracji poznańskiej – metropolia Poznań 2020*. Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań.
- Kaczmarek T. (red.), 2011. *Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej*. Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań.
- Sierpiński G. 2010. *Miary dostępności transportowej miast i regionów*. Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, 66. Gliwice.
- Starowicz W., Rudnicki A. 2005. *Polityka transportowa w obszarach zurbanizowanych – projekt*. Kraków.
- Strategia rozwoju transportu – projekt*, 2011. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa.
- Tarkowski M. 2007. *Dostępność transportowa aglomeracji Trójmiasta na tle ośrodków konkurencyjnych*. Pomorski Przegląd Gospodarczy, 3. Gdańsk.

Magdalena Wdowicka

Konkurencyjność gospodarki Poznania

1. Konkurencyjność ekonomiczna miast

W dobie globalizacji za gospodarkę konkurencyjną uznaje się tzw. nową gospodarkę opartą na wiedzy, nowych technologiach informacyjno-komunikacyjnych (ICT), kreatywnych rodzajach działalności, kreatywnych przemysłach i ich klastrach, gospodarkę usieciowioną, o rozwiniętych funkcjach metropolitalnych (por. Friedman 1995, Graham, Marvin 2001, Porter 2001, Hall 2005, Sassen 2006). Budowaniu konkurencyjnej gospodarki miasta sprzyja przede wszystkim stymulowanie innowacji i działalności badawczo-rozwojowej, a jednocześnie kreowanie kooperacji między przedsiębiorstwami oraz rozwój sieci powiązań i współpracy między gospodarką a nauką. Ważną rolę odgrywa generowanie nie tylko powiązań o charakterze lokalnym, ale również sieciowych na poziomie globalnym. Stąd też kluczowe znaczenie mają powiązania instytucjonalne oraz przepływy finansowe między przedsiębiorstwami w formie bezpośrednich inwestycji zagranicznych.

Według Klasika (2008) konkurencyjność ekonomiczna miast jest wypadkową atutów wyróżniających i magnesów posiadanych przez te ośrodki. Jej realność określa oferta produktowa i różnorodność działalności skupionej w miastach. Konkurencyjność miast jest ich zdolnością do lokowania oferty dóbr i usług działających w nich firm i instytucji w szerokim otoczeniu i na rynkach zewnętrznych. Jednocześnie konkurencyjność ekonomiczna miast rozumiana jako ich atrakcyjność jest zdolnością tych ośrodków do zatrzymywania w miejscu istniejących i pozyskiwania nowych firm, inwestorów, instytucji oraz wysokiej jakości kapitału ludzkiego. Z kolei miarą konkurencyjności miasta jest umiejętność efektywnego wykorzystania posiadanych zasobów (ludzkich, kapitału, technologii, przestrzeni) oraz takiego ukształtowania struktury gospodarki, która długookresowo gwarantuje efektywny rozwój miasta, zapewniający wysoki poziom dochodów (Klamut, Passella 1999).

2. Metodyka badań

Pozycję konkurencyjną gospodarki Poznania na tle metropolii polskich i europejskich zbadano w trzech głównych aspektach, na które składają się:

1. potencjał rozwojowy i aktywność przedsiębiorcza miasta,
2. infrastruktura innowacyjna oraz nowoczesna przestrzeń dla biznesu,
3. międzynarodowe i globalne usieciowienie gospodarki.

Do zbadania potencjału rozwojowego i aktywności przedsiębiorczej miasta wykorzystano wskaźniki określające siłę, nowoczesność oraz usieciowienie bizneso-

we i możliwości kooperacyjne gospodarki (w tym: PKB per capita, udział podmiotów gospodarczych w sektorze usług, udział zatrudnionych w wyspecjalizowanych usługach, stopę bezrobocia, udział firm i instytucji z sektora APS, udział podmiotów gospodarczych reprezentujących „nową gospodarkę”, liczbę siedzib zarządów firm notowanych na giełdzie papierów wartościowych, udział nowo rejestrowanych działalności gospodarczych w stosunku do ogółu podmiotów funkcjonujących w gospodarce miasta).

Innowacyjność infrastruktury oraz jakość przestrzeni biznesowej w miastach zbadano na podstawie analizy liczby jednostek innowacyjnych funkcjonujących w miastach (w tym parków technologicznych, centrów transferu technologii, inkubatorów technologicznych), lokalizacji siedzib klastrów oraz dostępności nowoczesnej przestrzeni do prowadzenia biznesu (zasoby powierzchni w parkach technologicznych oraz zasoby i koszty najmu nowoczesnej powierzchni biurowej).

Z kolei międzynarodowe i globalne usieciwienie gospodarki miast zbadano głównie na podstawie identyfikacji lokalizacji oddziałów największych na świecie finansowych i gospodarczych korporacji transnarodowych w polskich miastach, analizy największych inwestorów zagranicznych (inwestycje przekraczające 1 mln USD), w tym działających w sektorze APS oraz mających centra badawczo-rozwojowe (B&R) i centra usług BPO w polskich miastach.

W końcowym etapie badania przeprowadzono analizę atrakcyjności inwestycyjnej Poznania na tle miast polskich dla korporacji globalnych (z zastosowaniem metody składowych głównych), co umożliwiło konfrontację teoretycznego poziomu atrakcyjności inwestycyjnej miast z rzeczywistymi wyborami i zachowaniami lokalizacyjnymi globalnych korporacji finansowych i gospodarczych. W badaniu uwzględniono dziesięć następujących cech (kierując się dostępnością danych statystycznych dla miast oraz wynikami badań, przeprowadzonych wśród firm globalnych przez międzynarodowe instytucje i firmy doradcze, dotyczących preferencji lokalizacji inwestycji) : X_1 – liczba ludności w tys., X_2 – średnie wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw w zł, X_3 – średnia cena najmu powierzchni biurowej w zł/m²/miesiąc, X_4 – liczba podmiotów gospodarczych w tys., X_5 – liczba jednostek w sekcji obsługi nieruchomości i firm w tys., X_6 – liczba zatrudnionych w sektorze B&R, X_7 – dochody budżetu miasta na 1 mieszkańca w zł, X_8 – liczba absolwentów uczelni wyższych, X_9 – liczba uczelni wyższych publicznych, X_{10} – liczba studentów.

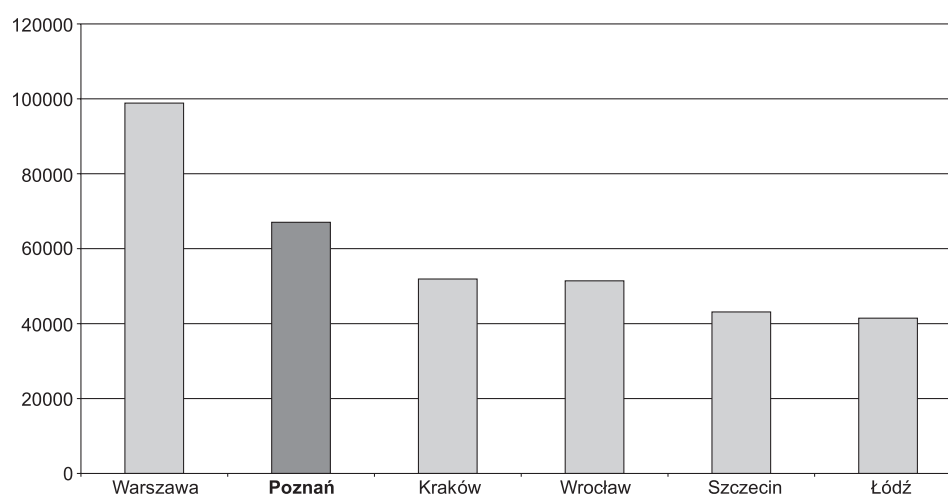
Dobór danych we wszystkich przeprowadzonych badaniach uwarunkowany był dostępnością materiału źródłowego. W analizach wykorzystano dane opracowywane przez Główny Urząd Statystyczny oraz dane pochodzące z raportów przygotowywanych przez krajowe instytucje, a także międzynarodowe organizacje i firmy, w tym PAliIZ, PARP, UNCTAD, Knight & Frank. Kluczowy problem stanowiło pozyskanie materiału źródłowego, którego można użyć do analiz porównawczych konkurencyjności gospodarki Poznania na tle badanej grupy 35 miast europejskich. W tym przypadku korzystano z dostępnych informacji w ramach opracowań statystycznych Urban Audit Eurostatu. Niestety żaden ze wskaźników ekonomicznych nie mógł zostać obliczony z uwzględnieniem całej grupy miast, z powodu braku danych statystycznych dla wszystkich badanych ośrodków miejskich.

3. Potencjał rozwojowy i aktywność przedsiębiorcza miasta

Gospodarkę Poznania należy uznać za stosunkowo silną i stabilną. W grupie 6 badanych miast polskich pod względem wartości PKB w przeliczeniu na 1 mieszkańca Poznań zajmuje 2 miejsce, po Warszawie, pozostawiając za sobą z dużym dystansem pozostałe ośrodki, w tym Wrocław i Kraków (ryc. 1). Bardzo wysoką lokatą (2) charakteryzuje się także Poznań na tle 34 miast europejskich pod względem stopy bezrobocia (2,4% – por. ryc. 2). Niższy wskaźnik odnotowuje się jedynie dla Oslo (1,5%).

Profil gospodarczy wszystkich badanych miast polskich cechuje się wysokim udziałem sektora usług, w którym zarejestrowanych jest od 84% (w przypadku Katowic) do 78,4% (w Łodzi) wszystkich podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru Regon, oraz niskim udziałem przemysłu, co jest charakterystyczne dla gospodarki metropolitalnej. Większego zróżnicowania wyników dla badanej grupy miast dostarcza analiza liczby podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w sektorze usług w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym. Wartość tego wskaźnika sytuuje Poznań na drugim, po Warszawie, miejscu wśród badanych miast polskich (tab. 1).

O konkurencyjności gospodarki miasta decyduje obecnie w dużej mierze poziom jej nowoczesności. Za tzw. nową gospodarkę uznaje się zbiór przedsiębiorstw tworzących nowe technologie informacyjne (urządzenia, programy, systemy informatyczne) oraz stosujące nowe technologie w zarządzaniu, a także przedsiębiorstwa wykorzystujące nowe technologie informacyjne w swojej działalności podstawowej (Pierścionek 2007, 2011). Przedsiębiorstwa nowej gospodarki są zatem



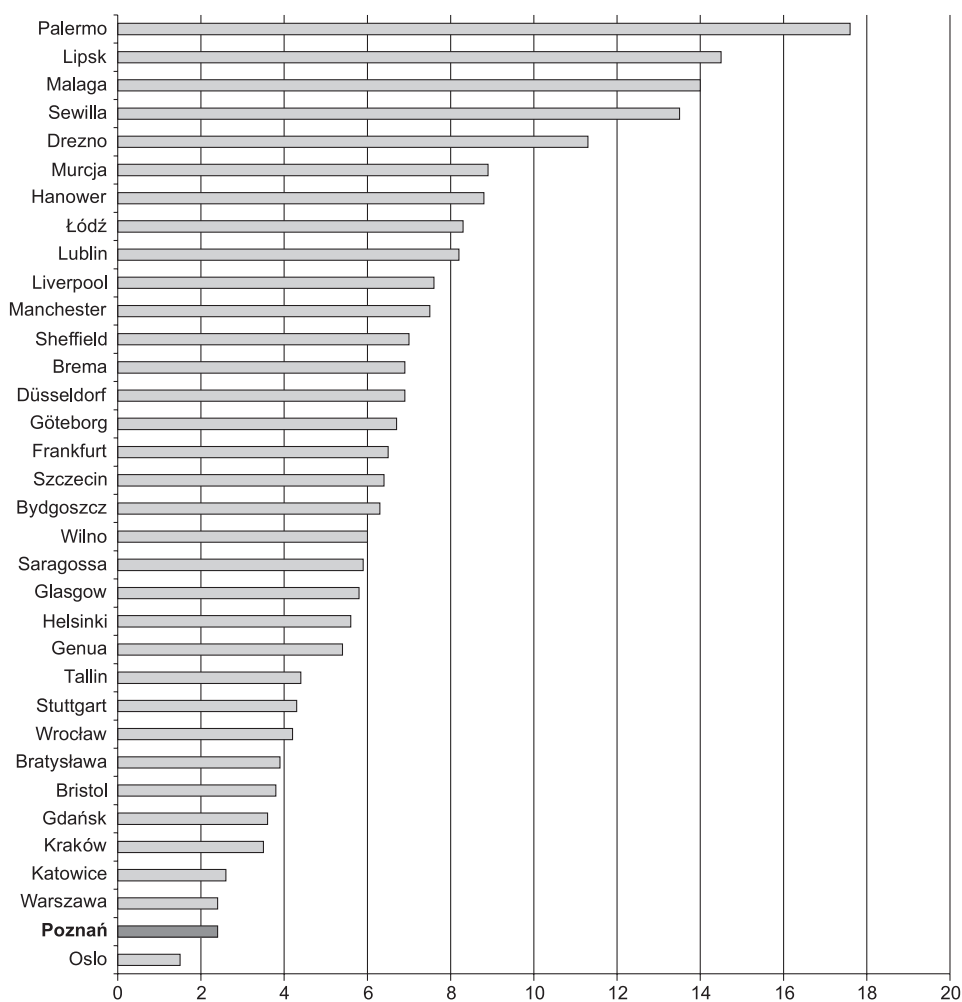
Ryc. 1. Produkt krajowy brutto w miastach w zł na 1 mieszkańca

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Produkt krajowy brutto. Rachunki regionalne w 2008 r., GUS, 2010.

twórcami i producentami nowej technologii, a jednocześnie kompleksowo, w szerokim zakresie stosują nowe technologie informacyjne w zarządzaniu.

Nowa gospodarka obejmuje przede wszystkim przedsiębiorstwa działające w sektorach: informatycznym, medialnym, telekomunikacyjnym oraz działalności kreatywnej. Do dziedzin reprezentujących tzw. nową gospodarkę zalicza się:

- produkcję komputerów, wyrobów elektronicznych i optycznych;
- poligrafię i reprodukcję zapisanych nośników informacji;
- wyspecjalizowane usługi APS (Advanced Producer Services);
- działalność twórczą związaną z kulturą i rozrywką;
- edukację.



Ryc. 2. Stopa bezrobocia w miastach europejskich (%)

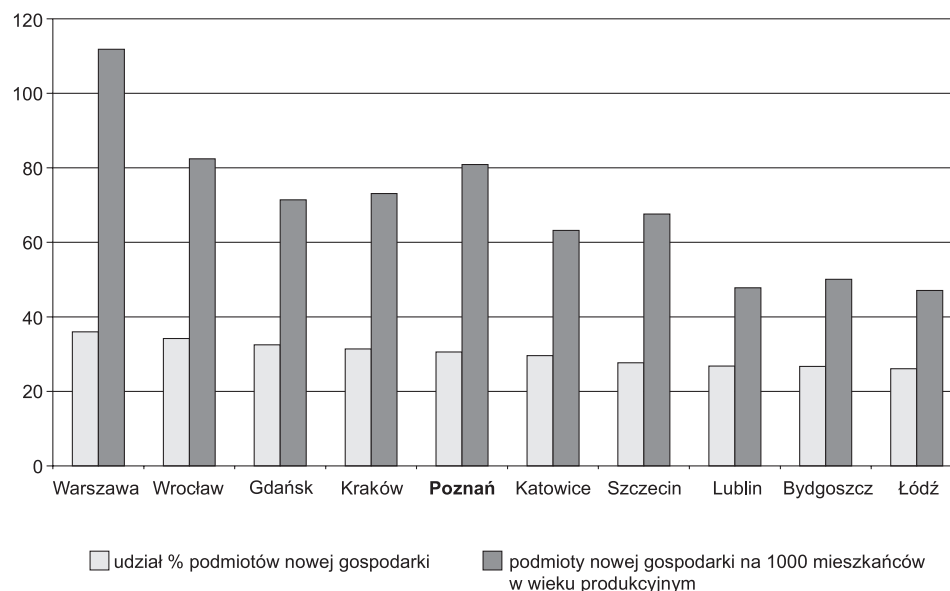
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urban Audit Eurostat i GUS, 2010.

Tabela 1. Profil gospodarczy miast polskich

Pozycja miasta	Miasto	Podmioty gospodarcze wpisane do rejestru Regon (wg PKD 2007)		
		liczba podmiotów w sektorze usług na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym (iloraz lokalizacji)	usługi (%)	przemysł i budownictwo (%)
1	Warszawa	260,2 (1,47)	83,7	7,2
2	Poznań	213,9 (1,19)	80,8	8,5
3	Wrocław	197,3 (1,07)	81,8	7,0
4	Szczecin	193,3 (1,05)	79,2	8,0
5	Kraków	192,2 (1,04)	82,7	7,5
6	Katowice	179,5 (0,97)	84,0	6,8
7	Gdańsk	172,5 (0,91)	78,6	10,8
8	Bydgoszcz	150,8 (0,80)	80,4	8,8
9	Lublin	147,9 (0,78)	82,9	7,1
10	Łódź	141,5 (0,74)	78,4	12,3

Źródło: obliczenia własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS, 2010.

W Poznaniu działa 30,6% podmiotów gospodarczych reprezentujących wymienione działy, co daje miastu 5 lokatę w badanej grupie miast polskich. Wyższą, 3 lokatę, uzyskuje Poznań w analizie firm „nowej gospodarki” w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym. Podobnie jak w przypadku wcześniej wymienianych wskaźników, badanie to dostarcza bardziej zróżnicowanych wyników (ryc. 3).



Ryc. 3. Podmioty nowej gospodarki w polskich miastach

Źródło: obliczenia własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS, 2010.

W dobie globalizacji za gospodarkę konkurencyjną uznaje się gospodarkę usieciowioną, z dobrze rozwiniętym sektorem wysoko profesjonalnych usług APS (Advanced Producer Services). Wspecjalizowane usługi dla biznesu APS, uznawane za najbardziej sieciowórczy sektor w gospodarce (Taylor 2010), obejmują działalności związane z informacją i komunikacją (m.in. sektory medialne: telewizję, radio, film, a także działalność wydawniczą, telekomunikację, działalność związaną z oprogramowaniem i doradztwem w zakresie informatyki), działalność prawniczą, działalność firm centralnych, doradztwo podatkowe, doradztwo w zakresie zarządzania, reklamę i badania rynku, doradztwo w zakresie architektury oraz działalność naukowo-badawczą i prace rozwojowe, działalność finansową i ubezpieczeniową, obsługę rynku nieruchomości.

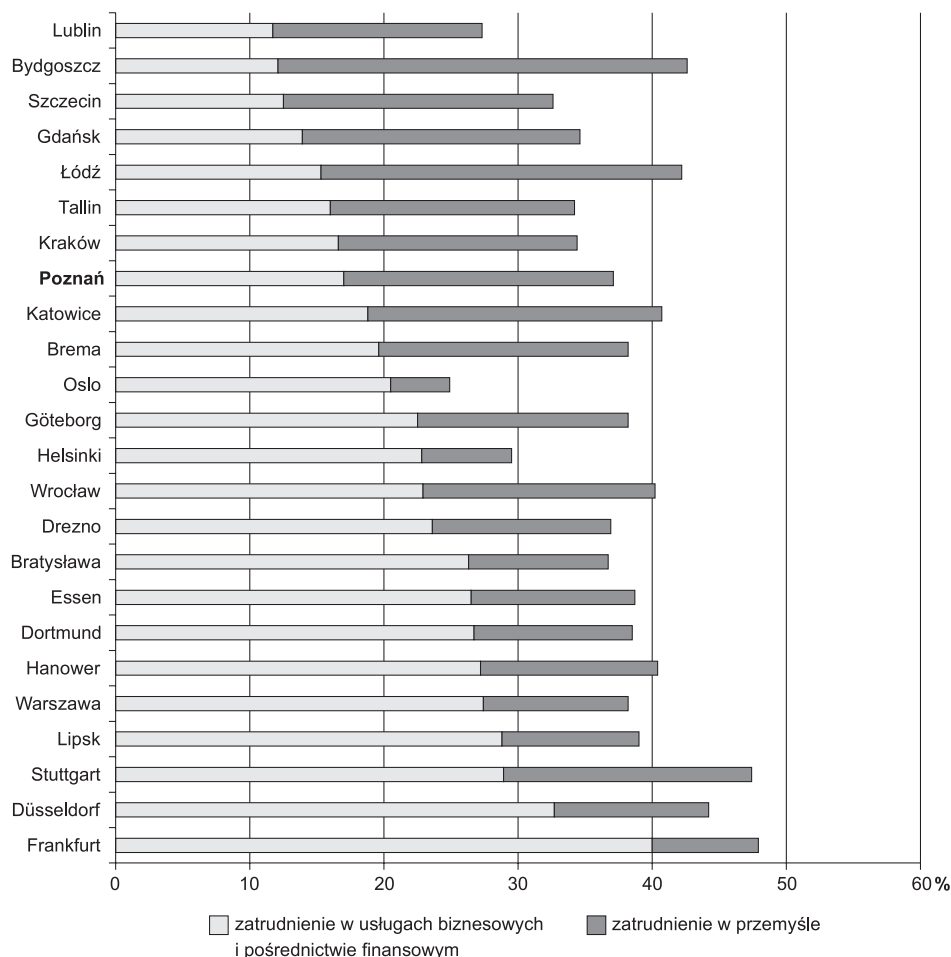
Wartość wskaźnika określającego liczbę podmiotów gospodarczych funkcjonujących w sektorze APS w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym kształtuje się dla Poznania na jednym z najwyższych poziomów, sytuując miasto na 3 pozycji, po Warszawie i Wrocławiu (por. tab. 2). Jednak udział podmiotów reprezentujących sektor APS w ogóle podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w mieście, kształtujący się na poziomie 26,2%, lokuje Poznań dopiero na 5 pozycji wśród 10 badanych miast polskich.

Znacznie gorzej natomiast wypada Poznań na tle miast europejskich w analizie zatrudnienia w usługach biznesowych i pośrednictwie finansowym. W sektorze tym zatrudnionych jest w Poznaniu 17% osób, co daje miastu 17 lokatę w grupie 24 miast podobnej wielkości. Spośród polskich miast na wyższej niż Poznań pozycji znalazły się: Warszawa, Wrocław i Katowice (ryc. 4). Większe zatrudnienie niż w usługach biznesowych generuje Poznań w przemyśle (20,1%), co stanowi jeden z najwyższych wskaźników w grupie badanych ośrodków. Warto zauważyć, że Frankfurt nad Menem, który zajmuje 1 miejsce w rankingu, generuje zatrudnienie w usługach biznesowych na poziomie 40% i 7,9% w przemyśle. Poznań nie zajmuje

Tabela 2. Podmioty gospodarcze działające w sektorze Advanced Producer Services (APS)

Pozycja miasta	Miasto	Podmioty gospodarcze działające w sektorze APS na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym (iloraz lokalizacji)	Podmioty gospodarcze działające w sektorze APS w % (iloraz lokalizacji)
1	Warszawa	95,6 (1,72)	30,8 (1,22)
2	Wrocław	72,4 (1,24)	30,0 (1,18)
3	Poznań	69,2 (1,18)	26,2 (1,02)
4	Gdańsk	62,7 (1,06)	28,5 (1,12)
5	Kraków	61,9 (1,04)	26,6 (1,03)
6	Szczecin	58,9 (0,98)	24,2 (0,93)
7	Katowice	54,3 (0,90)	25,4 (0,98)
8	Bydgoszcz	42,0 (0,68)	22,4 (0,85)
9	Lublin	39,7 (0,64)	22,3 (0,85)
10	Łódź	39,3 (0,63)	21,8 (0,83)

Źródło: obliczenia własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS, 2010.

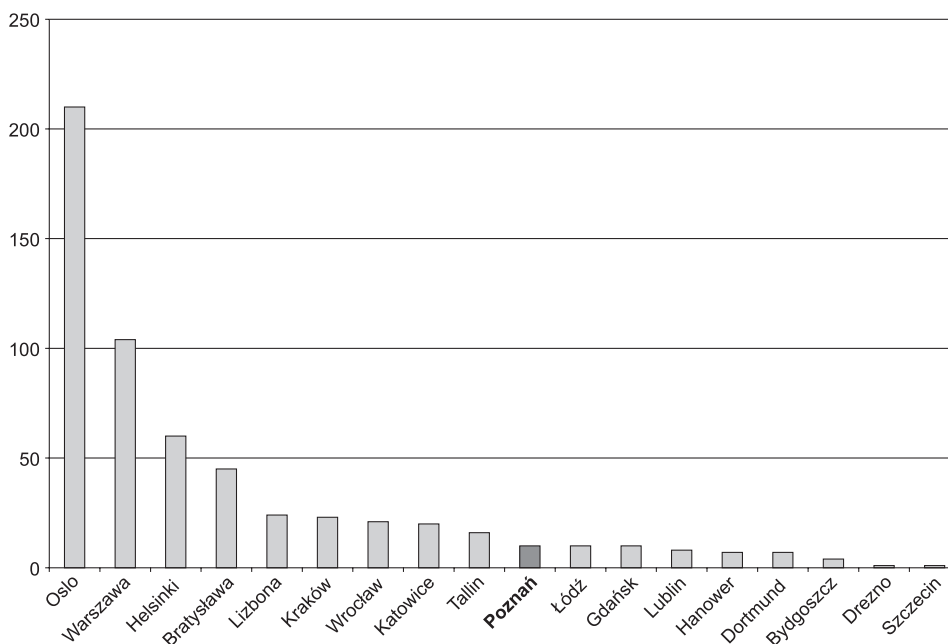


Ryc. 4. Zatrudnienie w usługach biznesowych i finansowych w relacji do zatrudnienia w przemyśle w miastach europejskich

Źródło: Obliczenia własne na podstawie Urban Audit Eurostat, 2009.

także wysokiej lokaty (10 wśród 18 miast), jeśli chodzi o lokalizację siedzib zarządów firm notowanych na giełdzie papierów wartościowych. Spośród polskich miast, przed Poznaniem, oprócz Warszawy, znalazły się: Kraków, Wrocław i Katowice (ryc. 5).

Analiza aktywności przedsiębiorczej miasta, na którą składa się przede wszystkim powstawanie i wzrastanie na jego obszarze nowych podmiotów, instytucji, firm i działalności, wykazała wysoką (2) pozycję Poznania w zbiorze 10 badanych miast polskich (tab. 3). Duża liczba podmiotów gospodarczych wskazuje na wysokie możliwości kooperacyjne gospodarki Poznania. Z kolei w przypadku nowo zarejestrowanych podmiotów gospodarczych w stosunku do firm funkcjonujących w mieście, Poznań zajmuje dopiero 14 lokatę wśród analizowanych 18 miast europejskich i polskich (ryc. 6).

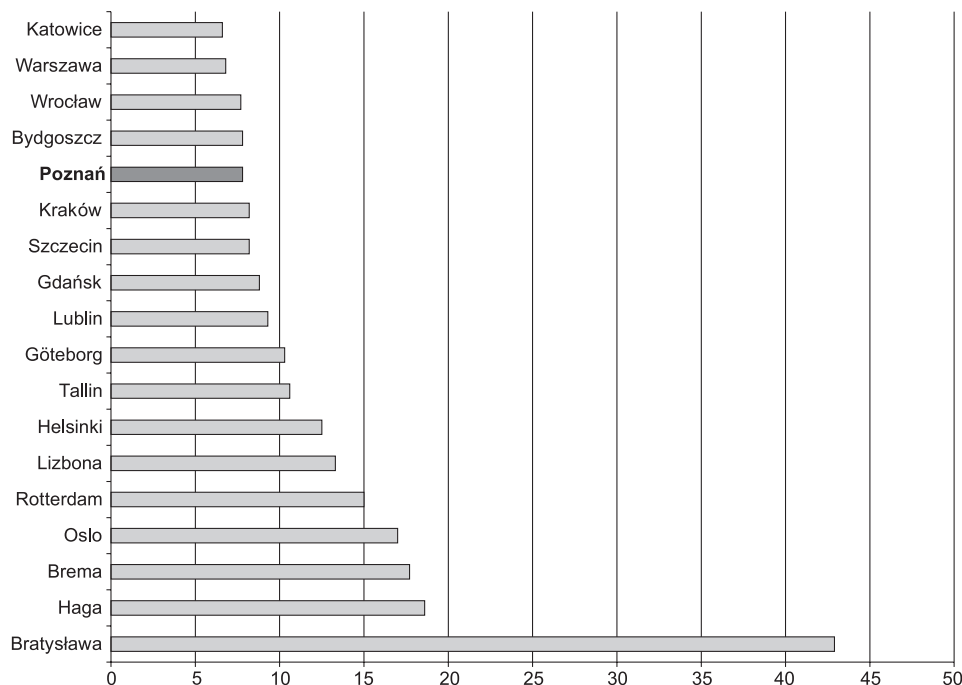


Ryc. 5. Siedziby zarządów firm notowanych na giełdzie papierów wartościowych
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urban Audit, 2009.

Tabela 3. Aktywność przedsiębiorcza miast

Pozycja miasta	Miasto	Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym (iloraz lokalizacji)	Podmioty gospodarcze wpisane do rejestru Regon na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym (iloraz lokalizacji)
1	Warszawa	190,5 (1,28)	310,8 (1,42)
2	Poznań	179,8 (1,20)	264,6 (1,18)
3	Szczecin	174,4 (1,15)	243,9 (1,08)
4	Wrocław	157,5 (1,03)	241,1 (1,06)
5	Kraków	147,6 (0,96)	232,3 (1,02)
6	Bydgoszcz	145,5 (0,95)	187,6 (0,81)
7	Łódź	144,5 (0,94)	180,4 (0,77)
8	Gdańsk	137,3 (0,88)	219,5 (0,96)
9	Katowice	130,3 (0,83)	213,7 (0,93)
10	Lublin	123,9 (0,79)	178,3 (0,76)

Źródło: obliczenia własne na podstawie: Miasta wojewódzkie – podstawowe dane statystyczne, GUS 2009; BDL GUS, 2010.



Ryc. 6. Nowe podmioty gospodarcze zarejestrowane w 2009 r. w stosunku do przedsiębiorstw działających na rynku (%)

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Urban Audit Eurostat, 2009.

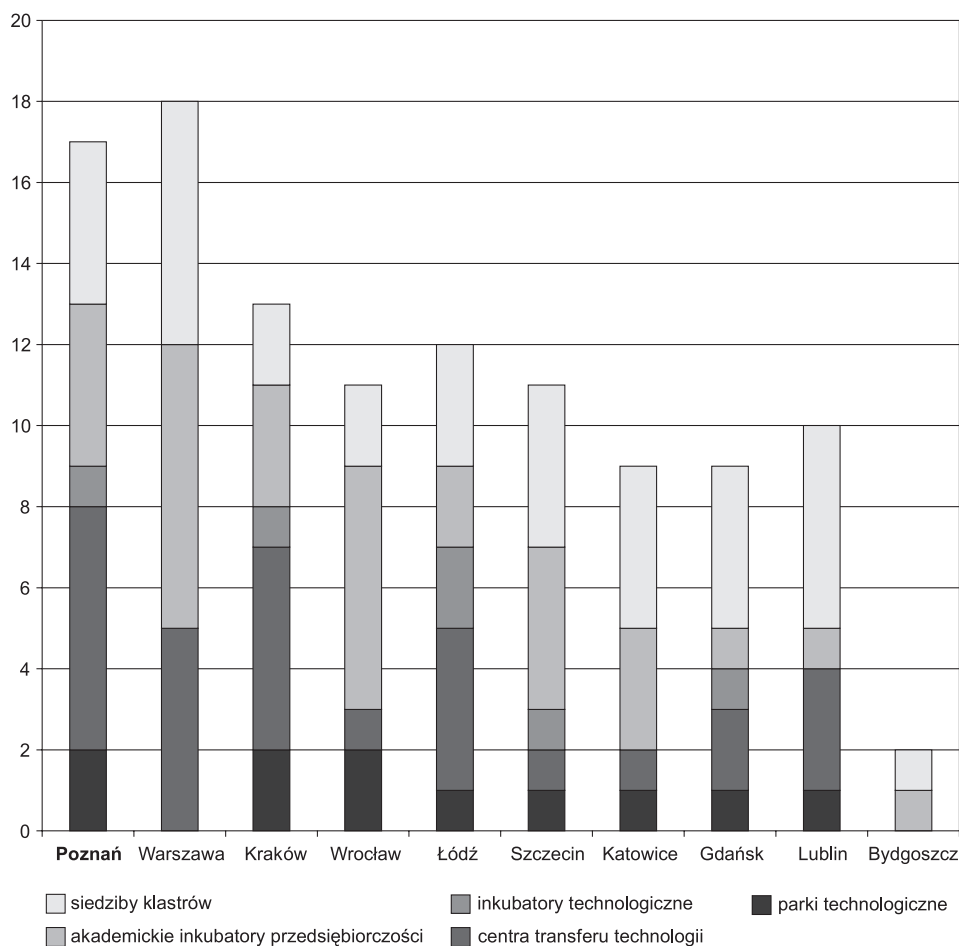
4. Infrastruktura innowacyjna oraz nowoczesna przestrzeń dla biznesu

Nowa gospodarka wprowadza innowacyjny sposób myślenia i podejście do rozwoju obszarów miejskich. Szczególną uwagę zwraca się na działania zmierzające do pozyskania przemysłów zaawansowanych technologicznie oraz działalności kreatywnych, poprzez dostarczenie odpowiedniej infrastruktury technologicznej oraz wysokiej jakości przestrzeni do prowadzenia biznesu. Infrastruktura technologiczna tworzy warunki dla rozwoju kontaktów, partnerstwa i współpracy, zespalać firmy i instytucje w kreatywne klastry. W związku z globalnym charakterem nowej gospodarki miasta powinny opanować umiejętność skutecznego wiązania się z otoczeniem i uczestniczenia w lokalnych, regionalnych, międzynarodowych, a nawet globalnych sieciach współpracy w sferze biznesu i nauki.

Jednym z coraz powszechniej stosowanych instrumentów polityki innowacyjnej miast są klastry, rozumiane jako nowoczesne powiązania stymulujące współpracę podmiotów sfery przemysłu, nauki oraz ośrodków władzy. Promotorem idei kooperacji i tworzenia innowacyjnych sieci jest przede wszystkim administracja rządowa i samorządowa (inicjatywy odgórne) oraz instytucje otoczenia biz-

nesu. Oprócz przedstawicieli sektora publicznego w budowanie klastrów zaangażowane są także podmioty gospodarcze (inicjatywy oddolne) oraz sektor nauki. W przypadku Polski można obecnie mówić dopiero o początkach tworzenia się klastrów. Spośród 64 klastrów i 69 inicjatyw klastrowych, działających w kraju (na podstawie danych Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości), większość ma swoje siedziby w największych miastach ze względu na wysoką koncentrację zarówno przedsiębiorstw, jak i placówek otoczenia biznesu oraz obecność uczelni wyższych i jednostek badawczo-rozwojowych, a także szeroko rozwinięte międzynarodowe kontakty gospodarcze i naukowe (Wdowicka 2011). W Poznaniu zlokalizowane są 4 siedziby klastrów, co sytuuje miasto na 3 miejscu (na równi z Gdańskiem, Szczecinem i Katowicami), po Warszawie i Lublinie (ryc. 7).

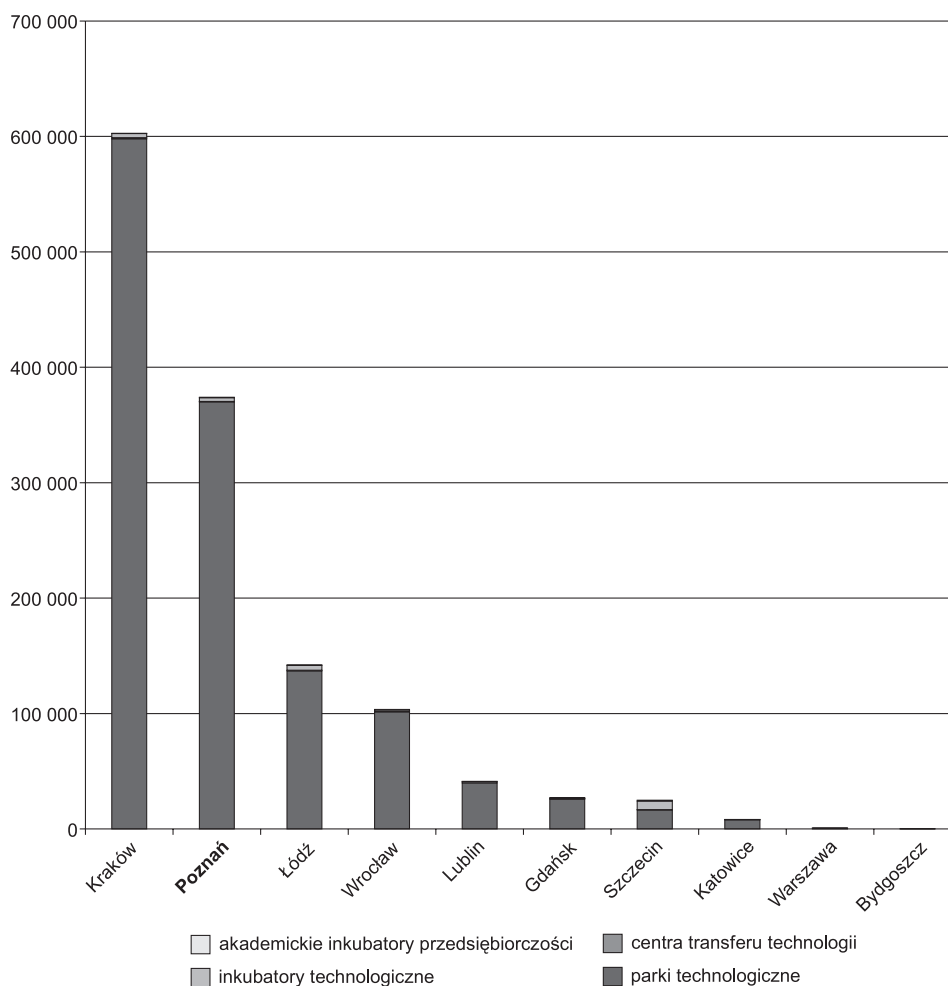
Do innowacyjnych struktur, wspomagających rozwój biznesu w dobie globalizacji gospodarki należą również parki naukowo-technologiczne, centra transferu



Ryc. 7. Siedziby klastrów oraz instytucje innowacyjne w polskich miastach

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych PARP, 2010 (www.parp.gov.pl)

technologii i inkubatory technologiczne, tworzone z inicjatywy uczelni wyższych bądź lokalnych podmiotów prywatnych. Wśród instytucji innowacyjnego otoczenia biznesu funkcjonujących w polskich miastach największy udział mają akademickie inkubatory przedsiębiorczości (27,8%). Natomiast najbardziej rozwiniętym organizacyjnie i koncepcyjnie typem ośrodków innowacyjności w Polsce są parki technologiczne, spośród których ponad 76% stanowią parki w fazie dojrzałości (Kowalak 2010). Pierwszym parkiem naukowo-technologicznym, który powstał w Polsce, jest Poznański Park Naukowo-Technologiczny Fundacji Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu, utworzony w 1995 roku. W Poznaniu powstał także pierwszy polski prywatny park technologiczny – Nickel Technology Park Poznań. Pod względem lokalizacji liczby jednostek innowacyjnych Poznań



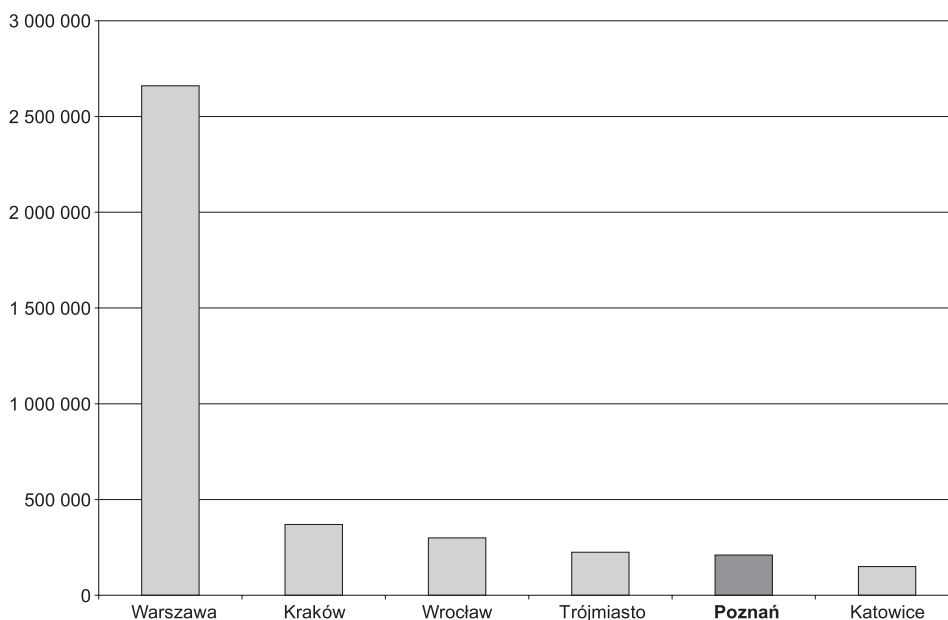
Ryc. 8. Zasoby powierzchni w instytucjach innowacyjnych w miastach polskich

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości (PARP), 2010.

znajduje się na pierwszym miejscu wśród 10 badanych miast, wyprzedzając nawet Warszawę (ryc. 7).

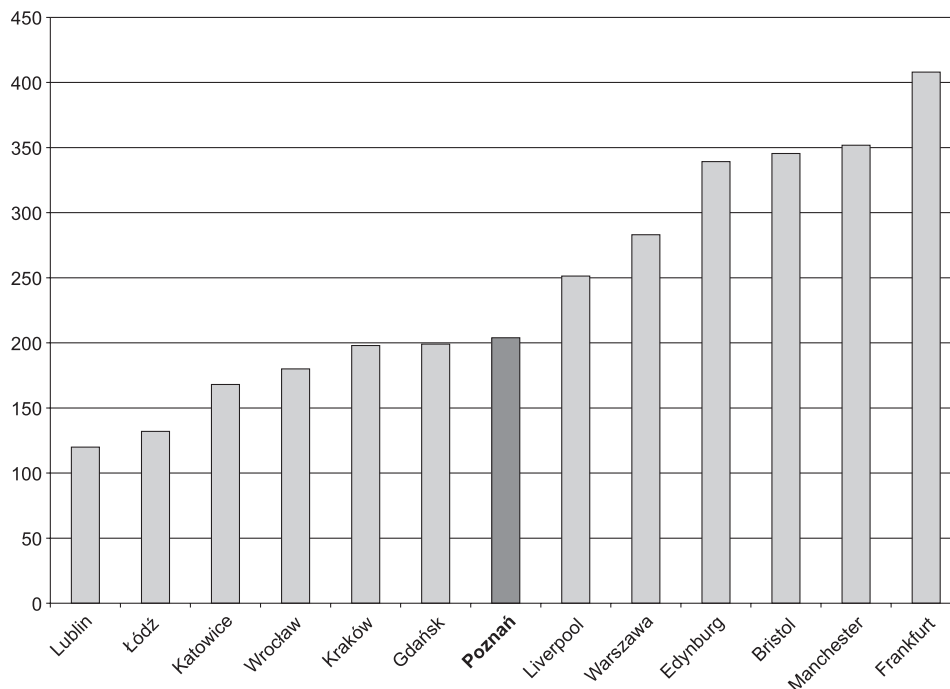
Spośród instytucji innowacyjnych największymi zasobami nowoczesnej powierzchni dla prowadzenia biznesu dysponują parki technologiczne. Poznań, w zbiorze 10 badanych miast polskich, zajmuje drugą lokatę pod względem zasobów powierzchni innowacyjnej, natomiast zdecydowanie najwięcej zasobów powierzchni innowacyjnej zlokalizowanych jest w Krakowie (por. ryc. 8). Wysokiej jakości przestrzeń niezbędna jest do inkubowania i rozwijania nowoczesnej gospodarki, nowatorskich idei, kreatywnych pomysłów i przedsiębiorczości. Miasto jest na tyle konkurencyjne i atrakcyjne, na ile oferuje przestrzeń i miejsca generujące siłę przyciągania, zatrzymywania i zakorzenienia firm, inwestorów oraz wysokiej jakości kapitału ludzkiego.

Jedną z najważniejszych cech decydujących o atrakcyjności miast dla firm i inwestorów, w tym wielkich korporacji globalnych, jest też dostępność wysokiej jakości powierzchni biurowych. Największe zasoby nowoczesnej powierzchni biurowej (klasy A) zlokalizowane są w Warszawie (ponad 2,6 mln m²), Krakowie i Wrocławiu. Poznań plasuje się dopiero na 5 (przedostatnim) miejscu wśród największych rynków nieruchomości w Polsce (ryc. 9). Natomiast ceny najmu nowoczesnej powierzchni biurowej w Poznaniu kształtują się na tle miast europejskich na konkurencyjnym poziomie 204 euro za m² w skali roku i są jednocześnie o połowę niższe niż we Frankfurcie (408 euro/m²/rok – por. ryc. 10). Na korzystnym pułapie kształtuje się także w Poznaniu wskaźnik pustostanów nowoczesnej po-



Ryc. 9. Zasoby nowoczesnej powierzchni biurowej (m²)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Knight Frank: Rynek biurowy w głównych miastach Polski. I kwartał 2008, Polska: Rynek komercyjny 2009, Polska: Rynek komercyjny 2011.



Ryc. 10. Koszty najmu nowoczesnej powierzchni biurowej (euro/m²/rok)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Knight Frank – Commercial market 2011; Knight Frank: Global Real Estate Markets. Annual review and outlook 2011; PricewaterhouseCoopers The Polish Real Estate Market 2011.

wierzchni biurowej, przyjmując jedną z najniższych w Europie wartości (13%). Spośród polskich miast niższe wskaźniki pustostanów (wg raportu Knight Frank Commercial market 2011) mają tylko Wrocław (4%), Warszawa (8%) i Kraków (12,5%).

5. Międzynarodowe usieciwienie gospodarki miasta

Narastającej konkurencji między miastami sprzyja proces globalizacji gospodarki, zniesienie bądź ograniczenie roli granic państwowych, rosnąca otwartość gospodarek lokalnych i jednocześnie ich zależność od zmian ogólnoświatowych. Sukces gospodarczy miast zależy w coraz większej mierze od stopnia ich powiązania z systemem gospodarki globalnej. Włączenie się miasta w procesy globalne wiąże się bowiem ze wzrostem potencjału gospodarczego, poprawą pozycji miasta czy też jego wizerunku, zwiększonym dostępem do nowych technologii, innowacji i środków finansowych. Przejawem włączenia się miasta w globalne procesy gospodarcze jest napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych, a zwłaszcza wielkich korporacji transnarodowych. Właśnie dzięki działalności takich korporacji miasto zostaje uwikłane w globalną sieć powiązań gospodarczych przy jednoczesnej akty-

wizacji lokalnego potencjału gospodarczego. Zdolność konkurencyjna gospodarki miasta w wymiarze międzynarodowym (i globalnym) oznaczać będzie zatem zdolność do pozyskania, przyciągnięcia i zatrzymania firm międzynarodowych i globalnych, zwłaszcza działających w sektorze wyspecjalizowanych usług APS (Advanced Producer Services).

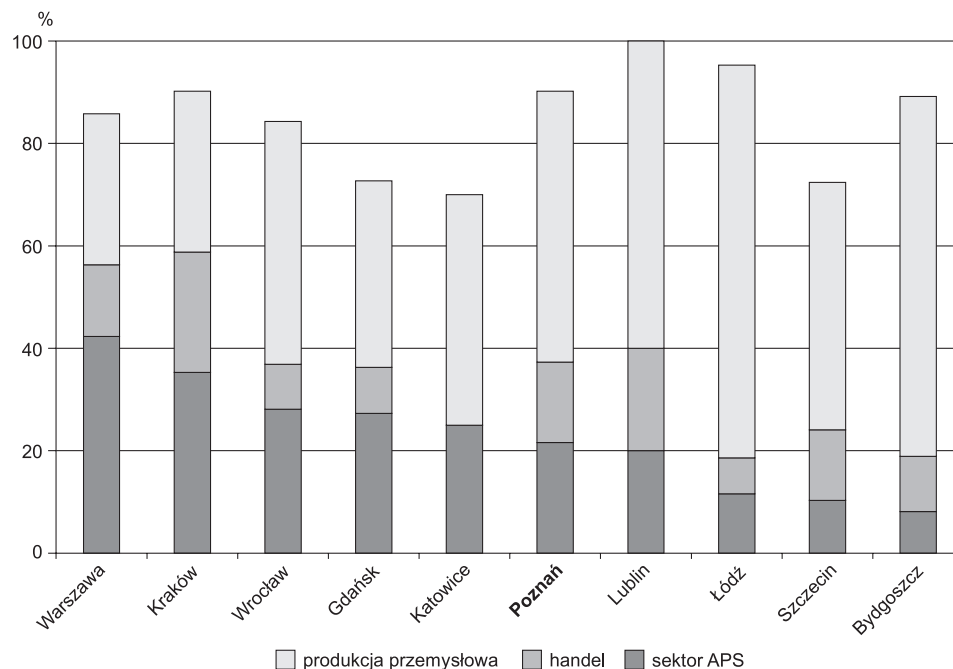
Wyniki przeprowadzonych badań wykazują, że inwestorzy zagraniczni w swoich decyzjach lokalizacyjnych zdecydowanie preferują największe aglomeracje miejskie, w szczególności Warszawę, która jako stolica jest przez nich najłatwiej identyfikowanym miastem w kraju, mającym jednocześnie najlepiej rozwinięty sektor otoczenia biznesu i wysokiej jakości kapitał ludzki. Poznań znajduje się na wysokim 2 miejscu (zaraz po Warszawie) w grupie 10 badanych miast polskich pod względem liczby spółek handlowych z udziałem kapitału zagranicznego w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym. Nieco gorzej wypada natomiast pozycja (4) miasta, biorąc pod uwagę udział spółek z kapitałem zagranicznym w ogóle spółek handlowych zarejestrowanych w mieście (tab. 4).

Podobnie kształtuje się pozycja konkurencyjna Poznania pod względem decyzji lokalizacyjnych największych inwestorów zagranicznych, którzy podjęli w Polsce inwestycje o wartości co najmniej 1 mln USD. Poznań, gdzie działalność prowadzi 51 największych inwestorów, ustępuje przytłaczającej przewadze Warszawy, która przyciągnęła 491 inwestorów, a także w niewielkim stopniu Wrocławowi (57 inwestorów), jednocześnie dzieląc swoje trzecie miejsce z Krakowem (51 inwestorów). Niestety zdecydowanie gorzej w Poznaniu, w stosunku do jego największych konkurentów, wypada struktura branżowa inwestorów (ryc. 11). Większość reprezentuje produkcję przemysłową (52,9%), podczas gdy tylko 21,6% prowadzi działalność w zakresie wyspecjalizowanych usług (APS), co sytuuje Poznań dopiero na 6 pozycji w grupie 10 badanych miast. Na tej samej pozycji pozostaje Poznań

Tabela 4. Spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego

Pozycja miasta	Miasto	Spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym (iloraz lokalizacji)	Udział % spółek z udziałem kapitału zagranicznego w ogóle spółek handlowych (iloraz lokalizacji)
1	Warszawa	17,4 (3,59)	31,5 (1,57)
2	Poznań	7,3 (1,22)	22,6 (1,07)
3	Wrocław	7,1 (1,18)	26,7 (1,29)
4	Szczecin	6,9 (1,14)	30,3 (1,49)
5	Katowice	5,3 (0,85)	17,1 (0,79)
6	Kraków	4,9 (0,78)	19,3 (0,90)
7	Gdańsk	4,7 (0,75)	17,7 (0,81)
8	Łódź	3,3 (0,51)	21,5 (1,00)
9	Bydgoszcz	2,2 (0,33)	14,4 (0,65)
10	Lublin	1,9 (0,29)	11,8 (0,53)

Źródło: obliczenia własne na podstawie: Miasta wojewódzkie – podstawowe dane statystyczne, GUS 2009.



Ryc. 11. Struktura rodzajowa największych inwestorów zagranicznych
Źródło: obliczenia własne na podstawie danych PAIiIZ.

pod względem liczby centrów usług biznesowych dla przedsiębiorstw (BPO – Business Process Outsourcing) korporacji zagranicznych oraz na 5 miejscu pod względem liczby centrów badawczo-rozwojowych (ryc. 12).

W Poznaniu działa 7 spośród 100 największych na świecie korporacji transnarodowych, co sytuuje miasto na drugiej pozycji (na równi z Wrocławiem) wśród ośrodków miejskich w Polsce. Zastanawiające jest natomiast, że w Poznaniu (w przeciwieństwie do Warszawy, Krakowa, Wrocławia, Katowic, a nawet Bydgoszczy) nie zlokalizowała swojej działalności żadna z 50 największych finansowych korporacji transnarodowych świata (por. ryc. 13).

6. Poziom atrakcyjności inwestycyjnej miasta dla korporacji globalnych

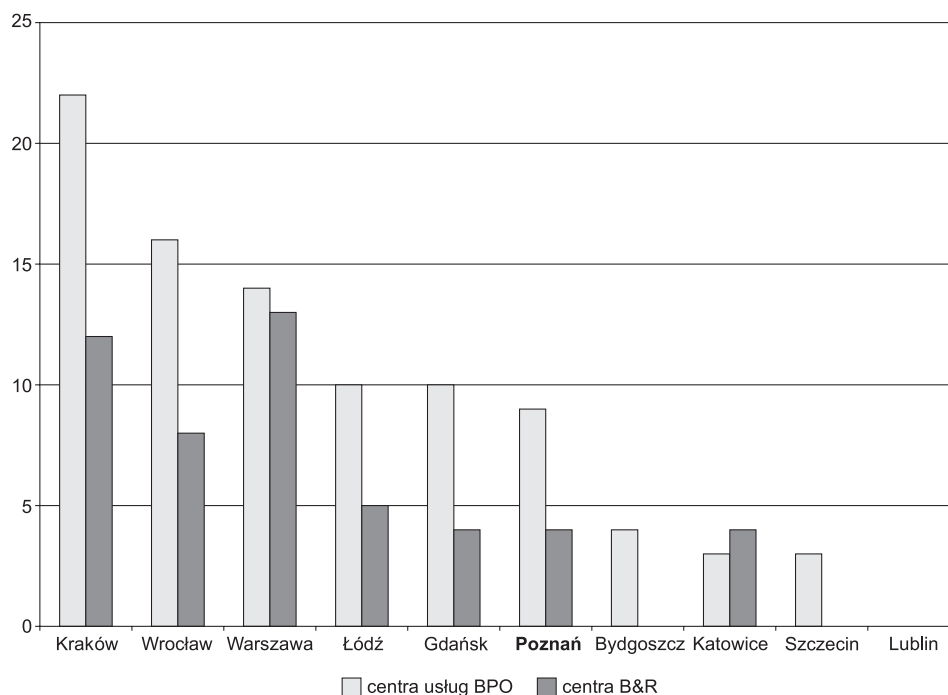
Atrakcyjność inwestycyjna miast może być postrzegana subiektywnie przez inwestora, ale można ją także określić w badaniach empirycznych, szczególnie wielocechowych, wykorzystujących wielozmienną analizę statystyczną. Wielocechową ocenę zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej miast dla korporacji globalnych przeprowadzono przy wykorzystaniu metody składowych głównych (Maćkiewicz, Ratajczak 1993). Badanie takie wymaga uwzględnienia większego zbioru jednostek, jednak z powodu braku porównywalnych danych źródłowych dla przyjętej w

projekcie grupy 35 miast europejskich, analizę atrakcyjności inwestycyjnej przeprowadzono dla zbioru 18 miast wojewódzkich (Wdowicka 2009).

Wykorzystanie w analizie metody składowych głównych umożliwiło redukcję wielowymiarowej przestrzeni danych (przekształcenie przyjętego w badaniu zbioru 10 cech w składowe główne), a następnie określenie głównych płaszczyzn zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej polskich miast (opisanych przez poszczególne składowe) dla korporacji globalnych (tab. 5).

W świetle przeprowadzonej analizy wyraźnie zarysowały się trzy płaszczyzny zróżnicowania poziomu atrakcyjności inwestycyjnej polskich miast dla korporacji globalnych. Są to: (1) wielkość rynku zbytu, koszty prowadzenia działalności gospodarczej, możliwość kooperacji z lokalnymi podmiotami oraz dostępność wysokiej jakości kapitału ludzkiego (płaszczyzna dominująca), (2) koszty pracy (płaszczyzna uzupełniająca) oraz (3) zdolność miast do generowania dochodów (płaszczyzna uzupełniająca).

W końcowym etapie badania dokonano klasyfikacji analizowanych miast, biorąc pod uwagę wartość pierwszej składowej głównej (V1). Uwzględniając największe odległości pomiędzy najbliższymi sąsiadami w liniowym uporządkowaniu miast, wydzielono 5 klas atrakcyjności inwestycyjnej miast dla korporacji transnarodowych:

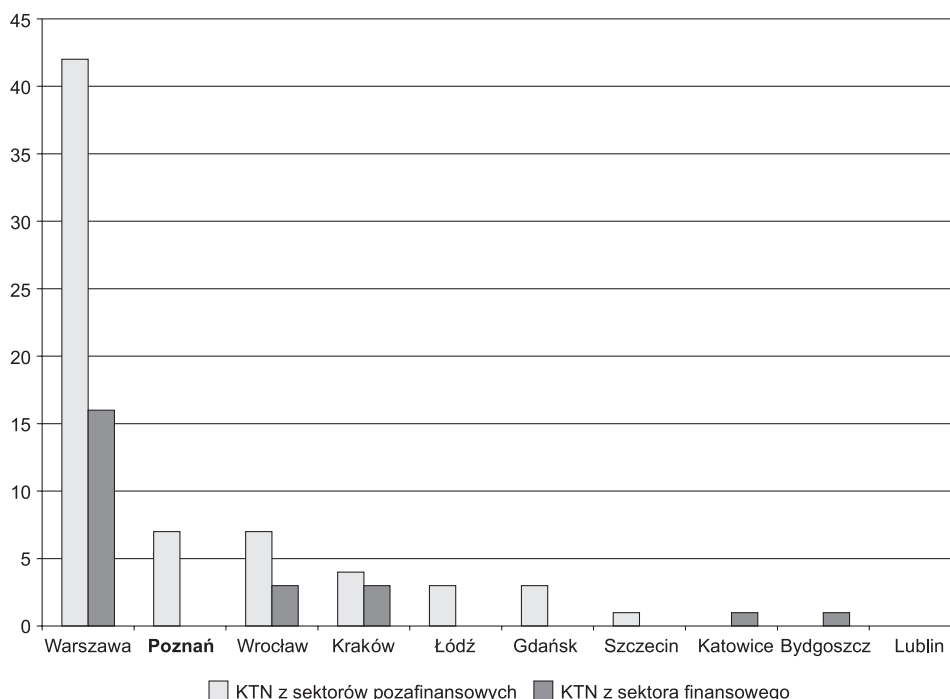


Ryc. 12. Centra usług BPO oraz centra B&R korporacji zagranicznych w największych polskich miastach

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych PAIiIZ.

- 1) klasa I – miasta charakteryzujące się bardzo wysoką atrakcyjnością inwestycyjną: Warszawa;
- 2) klasa II – miasta charakteryzujące się wysoką atrakcyjnością inwestycyjną: Kraków;
- 3) klasa III – miasta o ponadprzeciętnym poziomie atrakcyjności: **Poznań**, Katowice, Wrocław, Łódź;
- 4) klasa IV – miasta o średnim poziomie atrakcyjności: Gdańsk, Lublin;
- 5) klasa V – miasta o niskiej atrakcyjności inwestycyjnej: Rzeszów, Kielce, Olsztyn, Białystok, Bydgoszcz, Toruń, Opole, Zielona Góra, Szczecin i Gorzów Wielkopolski.

Przeprowadzona analiza atrakcyjności inwestycyjnej polskich miast wykazała, że dla korporacji globalnych najbardziej atrakcyjne są największe ośrodki miejskie. W zbiorze badanych miast wyraźnie wyróżnia się Warszawa, która mimo stosunkowo wysokich kosztów pracy i cen najmu powierzchni biurowych oferuje jednak dostęp do wysokiej jakości siły roboczej o interdyscyplinarnych kwalifikacjach oraz najlepiej (spośród wszystkich miast) rozwiniętego sektora otoczenia biznesu. Poznań natomiast zakwalifikował się do III klasy atrakcyjności inwestycyjnej, łącznie z Wrocławiem, Katowicami i Łodzią – ośrodkami o zdywersyfikowanej strukturze gospodarczej i rozwiniętym zapleczu naukowo-badawczym, dysponującymi jedno-



Ryc. 14. Oddziały największych korporacji transnarodowych świata (KTN) w polskich miastach.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: World Investment Report UNCTAD; Major Foreign Investors in Poland PALiIZ.

Tabela 5. Analiza składowych głównych dla zbioru 18 miast przy uwzględnieniu 10 cech

Składowa główna	Cechy najsilniej skorelowane ze składowymi
V1 (81,9%) Składowa wielkości rynku zbytu, kosztów prowadzenia działalności gospodarczej, możliwości kooperacji z lokalnymi podmiotami i dostępności wysokiej jakości kapitału ludzkiego	X_1 – liczba ludności w tys., $R^2=0,88$ X_3 – średnia cena najmu powierzchni biurowej w zł/m ² /miesiąc, $R^2=0,93$ X_4 – liczba podmiotów gospodarczych w tys., $R^2=0,88$ X_6 – liczba zatrudnionych w sektorze B&R, $R^2=0,97$ X_8 – liczba absolwentów uczelni wyższych, $R^2=0,92$ X_9 – liczba uczelni wyższych publicznych, $R^2=0,82$ X_{10} – liczba studentów, $R^2=0,92$
tV2 (7,8%) Składowa kosztów pracy	X_2 – średnie wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw w zł, $R^2=0,37$
V3 (5,0%) Składowa zdolności miast do generowania dochodów	X_7 – dochody budżetu miasta na 1 mieszkańca w zł, $R^2=0,35$

Źródło: obliczenia własne.

czniejszym znacznym majątkiem trwałym, możliwym do szybkiego zagospodarowania. Należy zauważyć, że zróżnicowanie atrakcyjności inwestycyjnej polskich miast wykazuje znaczną zgodność z dotychczasowym rozmieszczeniem inwestycji korporacji transnarodowych w Polsce.

7. Wnioski

W przeprowadzonych analizach konkurencyjności gospodarki miast polskich zdecydowanie pierwszą pozycję zajmuje Warszawa, co wynika z pełnionych przez nią funkcji o charakterze metropolitalnym i z wielkości miasta. Dominującą pozycję konkurencyjną Warszawy potwierdzają wszystkie raporty i analizy dostępne na rynku.

W świetle badań Poznań znajduje się w ścisłej czołówce miast polskich i претендуje w aspekcie gospodarczym do zajęcia drugiej pozycji konkurencyjnej w kraju. Poznań w stosunku do pozostałych miast polskich (poza Warszawą) charakteryzuje się najsilniejszą gospodarką, stabilnym rynkiem pracy (o bardzo niskiej stopie bezrobocia), wysoką aktywnością przedsiębiorczą oraz możliwościami kooperacyjnymi gospodarki i ma najbardziej innowacyjną infrastrukturę biznesową. Poznań skupia największą spośród polskich miast liczbę jednostek innowacyjnych, w tym parków naukowo-technologicznych, centrów transferu technologii i inkubatorów technologicznych. Z całą pewnością decyduje to o stosunkowo wysokiej atrakcyjności inwestycyjnej miasta dla korporacji zagranicznych. Poznań zajmuje 3 miejsce (na równi z Krakowem), po Warszawie i Wrocławiu, pod względem lokalizacji największych inwestorów zagranicznych (powyżej 1 mln USD) oraz 2 miejsce pod względem liczby największych korporacji transnarodowych świata. Zdecydowanie słabiej wypada natomiast profil gospodarczy Poznania, w którym relatywnie mniej-

szy udział (w stosunku do pozostałych miast polskich i europejskich) mają usługi, w szczególności wysoko profesjonalne usługi dla biznesu (APS), a także podmioty „nowej gospodarki”. Dotyczy to zarówno struktury branżowej krajowych podmiotów gospodarczych, jak i inwestorów zagranicznych, którzy swoje centra usług BPO oraz B&R uruchamiają częściej w Krakowie i Wrocławiu. Poznań musi zatem zdecydowanie poprawić poziom nowoczesności oraz usieciowienia biznesowego gospodarki, ukierunkowując politykę proinwestycyjną na przyciąganie firm z sektora APS i działalności kreatywnych, na co decydujący wpływ może mieć podjęcie kolejnych inwestycji w zakresie realizacji nowoczesnej powierzchni biurowej, zwłaszcza że wskaźnik pustostanów powierzchni biurowej, mimo ogólnosiwiatowego kryzysu gospodarczego, utrzymuje się w Poznaniu na jednym z najniższych w Europie poziomów. Małe (na tle pozostałych miast polskich) zasoby nowoczesnej przestrzeni do prowadzenia biznesu w Poznaniu są także najprawdopodobniej przyczyną braku zainteresowania podjęciem działalności w mieście ze strony największych korporacji finansowych świata. Zasoby powierzchni w jednostkach innowacyjnych, które w Poznaniu należą z kolei do największych w kraju, są bowiem przedmiotem zainteresowania głównie małych i średnich przedsiębiorstw, a nie korporacji globalnych.

Jak wykazała przeprowadzona analiza konkurencyjności gospodarki, największymi konkurentami dla Poznania są dwa miasta: Wrocław oraz Kraków. Rośnie też konkurencja ze strony konurbacji Katowic (w szczególności w zakresie sektora usług). Zarówno Wrocław, jak i Kraków charakteryzują się większym niż Poznań usieciowieniem gospodarki i wyższym udziałem podmiotów „nowej gospodarki” oraz większymi zasobami nowoczesnej powierzchni biurowej klasy A. Są to jednocześnie te aspekty konkurencyjności gospodarki Poznania, które powinny ulec wzmocnieniu w przyszłości.

Literatura

- Friedmann J. 1995. Where we stand: a decade of world city research. [W:] P.L. Knox, P.J. Taylor (red.), *World cities in a world system*. Cambridge University Press, Cambridge, s. 21–47.
- Graham S., Marvin S. 2001. *Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities, and the urban conditions*. Routledge, London–New York.
- Hall P. 2005. *The World's Urban Systems: A European Perspective*. Global Urban Development.
- Klamut M., Passella 1999. Podnoszenie poziomu konkurencyjności regionów. [W:] M. Klamut (red.), *Konkurencyjność regionów*. Wyd. Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław, s. 57–83.
- Klasik A. (red.) 2008. *Aktywność przedsiębiorcza i konkurencyjność ekonomiczna miast w procesie restrukturyzacji aglomeracji miejskich*. Wyd. Akademii Ekonomicznej im. K. Adamieckiego w Katowicach, Katowice.
- Kowalak B. 2010. *Benchmarking Parków Technologicznych w Polsce. Raport 2010*. Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, Warszawa.
- Maćkiewicz A., Ratajczak W. 1993. Principal components analysis. *Computer & Geosciences*, 19/3: 303–342.

- Pierścionek Z. 2007. Strategie konkurencji i rozwoju przedsiębiorstwa. PWN, Warszawa.
- Pierścionek Z. 2011. Zarządzanie strategiczne w przedsiębiorstwie. PWN, Warszawa.
- Porter M.E. 2001. Porter o konkurencji, PWE. Warszawa.
- Sassen S. 2006. Cities in a World Economy. Pine Forge Press, Thousand Oaks.
- Taylor P.J. 2010. Advanced Producer Service Centres in the World Economy. [W:] P.J. Taylor, P. Ni, B. Derudder, M. Hoyler, J. Huang, F. Witlox (red.), Global Urban Analysis: A Survey of Cities in Globalization. Earthscan, London.
- Wdowicka M. 2009. Activity of Transnational Corporations as a Sign of Inclusion of Polish Cities in Globalization Processes. [W:] G.R. Anant (red.), Multilayered Cities and Urban Systems. IGU Urban Geography Commission Emerging Urban Transformations and Hyderabad Metropolitan Development Authority & Osmania University India, Hyderabad, s. 385–404.
- Wdowicka M. 2011. Innowacyjne przestrzenie w miastach w dobie globalizacji. [W:] Problemy rozwoju lokalnego i regionalnego na początku XXI w. Biuletyn IGS-EiGP UAM, Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań, s. 43–53.

Marzena Walaszek

Kapitał społeczny Poznania na tle dużych polskich miast

1. Wprowadzenie

Kapitał społeczny to przedmiot badań łączący zagadnienia z pogranicza demografii, socjologii, ekonomii i politologii. Badania kapitału społecznego, w tym w zakresie doboru wskaźników rozwoju tego kapitału, prowadzone są od wielu lat w krajach zachodnich, które aktywnie realizują politykę rozwoju państwa obywatelskiego i opiekuńczego („*Welfare State*”). W krajach postkomunistycznych hasło kapitału społecznego jest pewnym „novum”, ciągle popularyzowanym przez media i z różną siłą absorbowanym przez społeczeństwo i władze lokalne. Odmienność warunków ekonomicznych i politycznych, w których wykształciło się pojęcie kapitału społecznego, ale i pewien rodzaj postaw obywatelskich i wartości z nim związanych, przekłada się na różnice w rozumieniu i definiowaniu pojęcia kapitału społecznego.

Według Putnama (1995) pod pojęciem kapitału społecznego należy rozumieć „cechy organizacji społecznej, takie jak sieci, normy i społeczne zaufanie, które ułatwiają koordynację i współpracę w celu osiągnięcia wspólnych korzyści”. Wyodrębnia on dwie kategorie kapitału społecznego:

- kapitał wiążący – odnoszący się do relacji rodzinnych, społecznościowych, które oparte są na wzajemnym zrozumieniu i zaufaniu,
- kapitał pomostowy – dotyczący umiejętności współpracowania z osobami, których nie znamy osobiście, z którymi nie wiążą nas bliższe relacje.

Każda jednostka ludzka wchodzi w oba typy wyżej wymienionych relacji: relacje rodzinne i relacje zawodowe, koleżeńskie itd. Teoretycznie każdy ma zatem istotny wpływ na budowanie kapitału społecznego i przyczynianie się do jego rozwoju. Świadomość osobistej odpowiedzialności za stan społeczeństwa, w którym żyjemy, może zadziałać jako katalizator dla uruchomienia aktywności obywatelskiej w formie angażowania się w różnego rodzaju przedsięwzięcia. W momencie podjęcia tego rodzaju aktywności jednostka społeczna z biernego obserwatora staje się aktywnym graczem – zaangażowanym członkiem społeczności lokalnej, regionalnej itd. W odniesieniu do relacji jednostka–społeczeństwo („ja”–„my”) ciekawą definicję podaje Baker (1990), według którego kapitał społeczny jest „dobrem i zasobem ogólnospołecznym, z którego korzystają pojedyncze osoby (tzw. aktorzy) w celu realizacji swoich własnych interesów”.

Według Ingleharta (1997) kapitał społeczny to także pewna kultura zaufania i tolerancji, w której istnieją dogodne warunki do funkcjonowania i rozwoju dobro-

wolnych stowarzyszeń, a co za tym idzie – do dobrowolnego zrzeszania się i działalności ich członków i sympatyków. Pojęcie „dobrowolności” jest w definiowaniu kapitału społecznego bardzo często używane. Według Thomasa (1996) dobrowolność w budowaniu kapitału społecznego pociąga za sobą rozwój społeczeństwa jako integralnej całości. Według Fukuyamy (1995, 1997) kapitał społeczny oznacza zdolność ludzi do współpracy dla realizacji wspólnych celów. Budowaniu kapitału społecznego służy zestaw wartości i nieformalnych norm społecznych, istniejących w określonym środowisku, które umożliwiają wzajemną współpracę.

Powyższy przegląd wybranych definicji pozwala ustalić pewne punkty wspólne dla pojmowania kapitału społecznego. Kształtowanie kapitału społecznego następuje dzięki zamianie postawy z biernej na czynną, co oznacza przejście z roli obserwatora do roli aktora/gracza. Członkowie społeczeństwa przynależą do organizacji i instytucji oraz zrzeszają się na zasadzie dobrowolności. Pojęcie kapitału społecznego związane jest z istnieniem wartości i norm społecznych, które nie zawsze i nie we wszystkich krajach są takie same. Zależą one przede wszystkim od ustroju państwa oraz możliwości samodzielnego podejmowania decyzji dotyczących np. przynależności do organizacji pozarządowych i angażowania się w określone działalności.

2. Kapitał społeczny jako element polityki rozwoju

Pojęcie kapitału społecznego stało się w ostatnich latach jedną z najistotniejszych kategorii w debacie nad polską transformacją (Wygnański, Herbst 2010). Wyjaśnieniem fenomenu rosnącej popularności pojęcia kapitału społecznego według autorów może być fakt, że hasło kapitału społecznego stało się bardzo użyteczną i uniwersalną kategorią analityczną, dającą szansę na właściwe uchwycenie wpływu społecznych relacji na procesy ekonomiczne oraz polityczne. Jak wyjaśniają jednak sami autorzy, traktowanie kapitału społecznego wyłącznie w tych kategoriach byłoby zbyt daleko idącym uproszczeniem, nie do końca zgodnym z rzeczywistością. Kapitał społeczny należy rozumieć w dużo szerszym kontekście – „jako proces społeczny i polityczny, reakcję na załamanie się klasycznego modelu «Welfare State» i jego przekształcenie na tzw. «Welfare Society»” (Wygnański, Herbst 2010).

Według „Raportu Polska 2030. Wyzwania rozwojowe” kapitał społeczny w Polsce aktualnie przybiera najczęściej postać kapitału przetrwania i adaptacji. Wpłynęły na to przede wszystkim specyficzne uwarunkowania historyczne, przekładające się na wyniesione z przeszłości nawyki i postawy, a także niedostatki infrastruktury społecznej. Deficyt umiejętności społecznych powoduje zatem niską zdolność do mobilizacji i elastycznego łączenia różnorodnych zasobów, kompetencji i talentów, co istotnie ogranicza wykorzystanie potencjału rozwojowego Polski (Raport Polska 2030. Wyzwania rozwojowe).

Według raportu w perspektywie najbliższych kilkadziesiąt lat konieczne będzie zamienienie dotychczasowego kapitału adaptacyjności i przetrwania na kapitał rozwoju – kapitał konkurencyjności. Poziom kapitału społecznego w Polsce, mierzony takimi wskaźnikami, jak: poziom zaufania między ludźmi, aktywność

obywatelska, zakres działania organizacji pozarządowych, uczestnictwo w kulturze i poziom kreatywności, jest jednym z najniższych w Europie (Raport 2030).

Rozwój kapitału społecznego w Polsce jest jednym z celów rozwojowych kraju, planowanym i wdrażanym na poziomie krajowym. Jego realizacji służyć ma, opracowana przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, „Strategia rozwoju kapitału społecznego na lata 2011–2020”¹. Strategia ta jest jedną z dziewięciu strategii rozwoju, które przyczynić się mają do realizacji celów określonych w długookresowej i średniookresowej „Strategii rozwoju kraju”. „Strategia rozwoju kapitału społecznego” jest tematycznie i operacyjnie powiązana z pozostałymi dziewięcioma strategiami, szczególnie ze „Strategią rozwoju kapitału ludzkiego”.

Rozwój kapitału społecznego można porównać do długookresowej inwestycji, a państwo i samorządy lokalne do inwestora odpowiedzialnego za stworzenie dogodnych warunków dla realizacji tej inwestycji. W tym przypadku jednak nie istnieje wyraźna, materialna (pieniężna) obietnica zysku, a ekonomiczne pojęcie stopy zwrotu kapitału nie ma zastosowania. Efekty mają charakter czysto społeczny, „miękki”, ujawnić się mogą dopiero w dalekiej perspektywie oraz nabierają szczególnego znaczenia w krajach o niedługich tradycjach demokratycznych, takich jak Polska. W tym przypadku budowanie kapitału społecznego nie jest celem samym w sobie, ale przede wszystkim płynące z tego doświadczenie społeczne, utrwalanie pozytywnych norm i wartości społecznych oraz budowanie społeczeństwa obywatelskiego.

3. Cel i metodyka badań kapitału społecznego oraz źródła danych

Celem publikacji „Kapitał społeczny Poznania na tle dużych polskich miast” jest analiza najważniejszych wskaźników kapitału społecznego oraz diagnoza rozwoju kapitału społecznego w 10 największych miastach Polski (Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Szczecin, Bydgoszcz, Lublin, Katowice).

Analizę kapitału społecznego największych miast polskich przeprowadzono, przyjmując za wskaźniki rozwoju tego kapitału:

- liczbę fundacji i stowarzyszeń na 10 tys. mieszkańców,
- liczbę organizacji pożytku publicznego na 10 tys. mieszkańców,
- udział osób aktywnych zawodowo ogółem,
- odsetek radnych z wykształceniem wyższym,
- odsetek mieszkańców miast z wykształceniem wyższym i podstawowym,
- frekwencję wyborczą w wyborach do Parlamentu Europejskiego w 2009 roku, Sejmu i Senatu w 2011 roku oraz wyborach prezydenckich i samorządowych w 2010 roku.

Dobór wskaźników nastąpił w oparciu o dostępne bazy danych, które finalnie pozyskane zostały z różnych źródeł. W przypadku badania sektora organizacji po-

¹ Aktualnie projekt strategii jest po uzgodnieniach międzyresortowych. Konsultacje społeczne odbyły się pod koniec 2011 roku.

zarządowych informacje pochodzą z ogólnopolskiego serwisu www.bazy.ngo.pl. Źródłem informacji o poziomie wykształcenia mieszkańców był Bank Danych Lokalnych GUS, natomiast frekwencji wyborczej – Państwowa Komisja Wyborcza.

4. Analiza wybranych wskaźników kapitału społecznego w największych miastach Polski

4.1. Udział w organizacjach pozarządowych

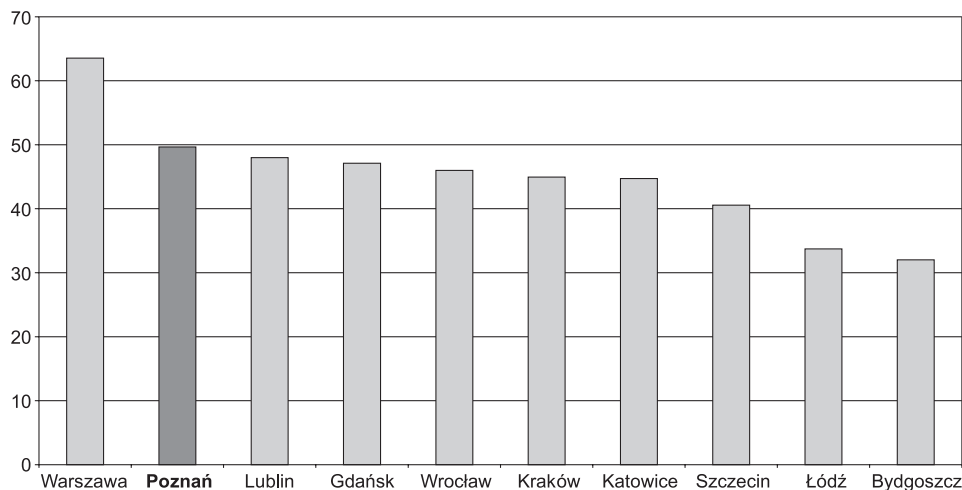
Według Sztompki (2007) kapitał społeczny oznacza więzi zaufania, lojalności i solidarności znajdujące wyraz w samoorganizowaniu się i samorządności, głównie w ramach dobrowolnych stowarzyszeń. Organizacje pozarządowe, z których najliczniejsze są fundacje i stowarzyszenia, mogą zatem służyć jako miernik zaangażowania społecznego.

Sektor pozarządowy wciąż uznawany jest w Polsce za relatywnie słaby (Wygnański, Herbst 2010). W Poznaniu w 2011 roku opracowana została „Diagnoza stanu trzeciego sektora w Poznaniu”, której celem było m.in. zbadanie potrzeb w zakresie wsparcia sektora NGO (non governmental organizations). Autorzy „Diagnozy...” identyfikują największe bariery w rozwoju trzeciego sektora w Poznaniu, które ze względu na to, że spowodowane są głównie lukami prawnymi i organizacyjnymi, charakteryzują zapewne większość dużych miast w Polsce. Bariery te są m.in.:

- brak aktualnej, rzetelnej wiedzy na temat potencjału organizacji pozarządowych,
- brak wsparcia sektora NGO, wynikającego z niedoboru informacyjnego,
- brak danych na temat aktywnie działających organizacji pozarządowych.

Wśród organizacji pozarządowych zgodnie z ustawą o pożytku publicznym i wolontariacie z 2003 roku wyróżnić można organizacje pożytku publicznego. Status organizacji pożytku publicznego daje organizacji pozarządowej dodatkowe korzyści: np. możliwość otrzymywania 1% podatku od osób fizycznych czy realizacji zadań publicznych zleconych przez organy administracji publicznej. Organizacje pożytku publicznego podwójnie zatem wpływają na rozwój kapitału społecznego: z jednej strony uaktywniają społeczność lokalną, z drugiej strony w nieocenionym stopniu uzupełniają działalność organów gmin i państwa w stosunku do osób potrzebujących.

Wykonana w ramach badań własnych analiza trzeciego sektora w największych miastach Polski wykazała, że największą liczbę fundacji i stowarzyszeń zarejestrowano w Warszawie (11 319), Krakowie (3527), Wrocławiu (3049) oraz Poznaniu (2882). W przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców na czele znalazła się ponownie Warszawa (62 organizacje pozarządowe na 10 tys. mieszkańców), drugą pozycję zajął Poznań (50 organizacji pozarządowych na 10 tys. mieszkańców). Zarówno Łódź, jak i Bydgoszcz zajęły ostatnie miejsca jeśli chodzi o liczbę fundacji i stowarzyszeń (32 organizacje na 10 tys. mieszkańców). Na podstawie wykonanych ana-



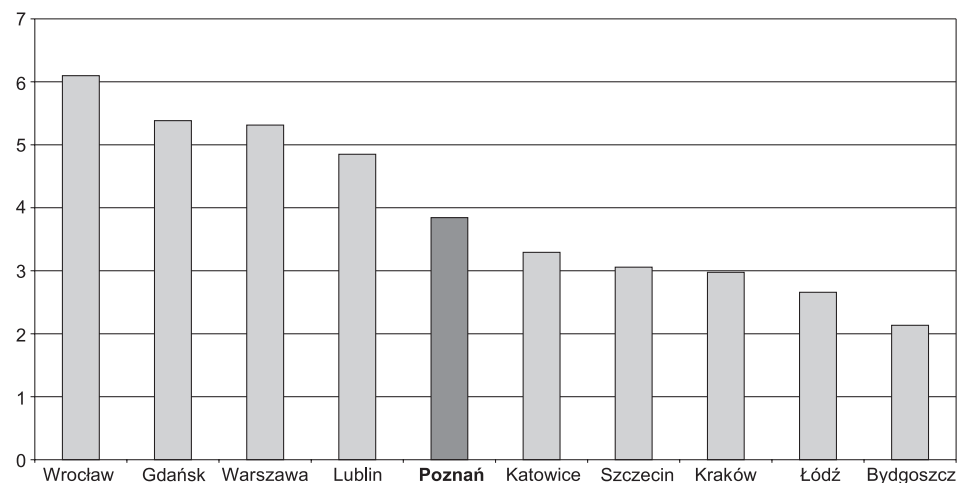
Ryc. 1. Liczba fundacji i stowarzyszeń na 10 tys. mieszkańców

Źródło: opracowanie własne na podstawie baza.ngo 2011.

liz na tle pozostałych miast stwierdzić można, że Poznań jest społecznie zaangażowanym miastem.

W przypadku analizy liczby organizacji pożytku publicznego na 10 tys. mieszkańców pierwszą pozycję zajął Wrocław z wynikiem 6 organizacji pożytku publicznego na 10 tys. mieszkańców. Poznań uplasował się na środkowej pozycji (ok. 4 organizacji pożytku publicznego na 10 tys. mieszkańców).

Badania sektora pozarządowego w Polsce nie są wystarczająco rozwinięte, a wskaźniki ilościowe nie odzwierciedlają aktywności tego sektora. Brak baz danych w tym zakresie (np. aktywności organizacji pozarządowych w kwestii pozyskiwania środków publicznych na realizację zadań publicznych) uniemożliwia jakoś-



Ryc. 2. Liczba organizacji pożytku publicznego na 10 tys. mieszkańców

Źródło: opracowanie własne na podstawie baza.ngo 2011.

ciową analizę sektora pozarządowego w odniesieniu do największych miast polskich. Figurowanie w rejestrach nie działających aktywnie organizacji pozarządowych także może stanowić poważną barierę w ocenie realnej działalności organizacji pozarządowych.

4.2. Wykształcenie społeczeństwa

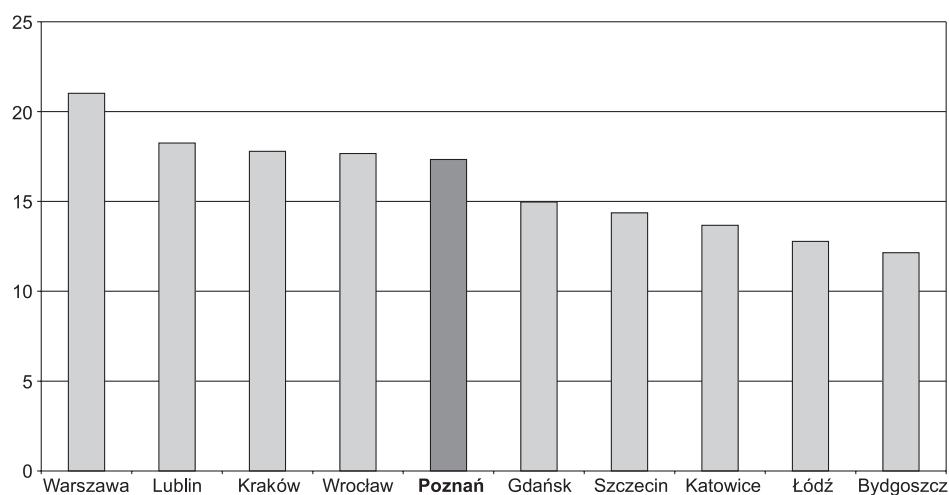
W ostatnich latach wykształcenie awansowało do rangi kapitału człowieka, w który warto inwestować, ponieważ decyduje o jakości życia i pozycji społecznej. Wykształcenie jest istotnym składnikiem kapitału intelektualnego Polski, a zasoby zawarte w kapitale ludzkim, strukturalnym, społecznym i relacyjnym mogą być źródłem obecnego i przyszłego dobrostanu kraju (Stolarczyk-Szwec 2010).

Struktura wykształcenia społeczeństwa badana jest tylko w okresie spisów powszechnych. Wyniki ostatniego Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań, który odbył się w 2011 roku, nie zostały w całości opublikowane, dlatego bazą danych były wyniki Spisu Powszechnego z 2002 roku.

Najwyższy odsetek osób z wykształceniem wyższym w 2002 roku charakteryzował Warszawę (21%), Kraków, Lublin i Wrocław (18%). Najwyższy odsetek osób z wykształceniem podstawowym cechował w 2002 roku Łódź, Katowice i Szczecin, najniższy – Warszawę, Kraków i Poznań.

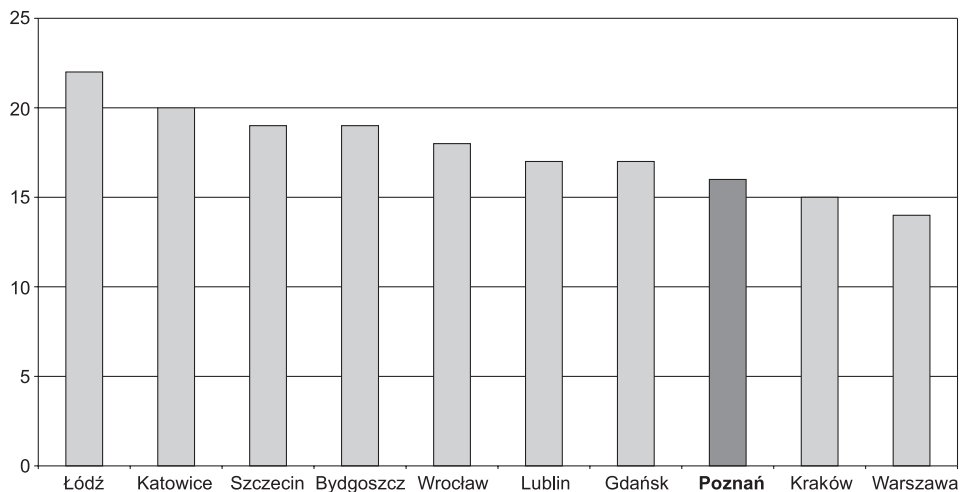
Z ostatnich danych spisowych (2002) wynika dobre na tle kraju wykształcenie mieszkańców Poznania, choć udział osób z wyższym wykształceniem w mieście akademickim powinien być większy. Najnowsze dane spisowe z 2011 roku zapewne zweryfikują te sprzed 10 lat, pokazując wzrost udziału mieszkańców dobrze wykształconych jako efekt „boomu edukacyjnego” przełomu XX i XXI wieku w Polsce.

Jak już wspomniano, podkreśla się wpływ kapitału społecznego i ludzkiego na dobre rządzenie. Oznacza to nie tylko dobre kontakty pomiędzy samorządem a

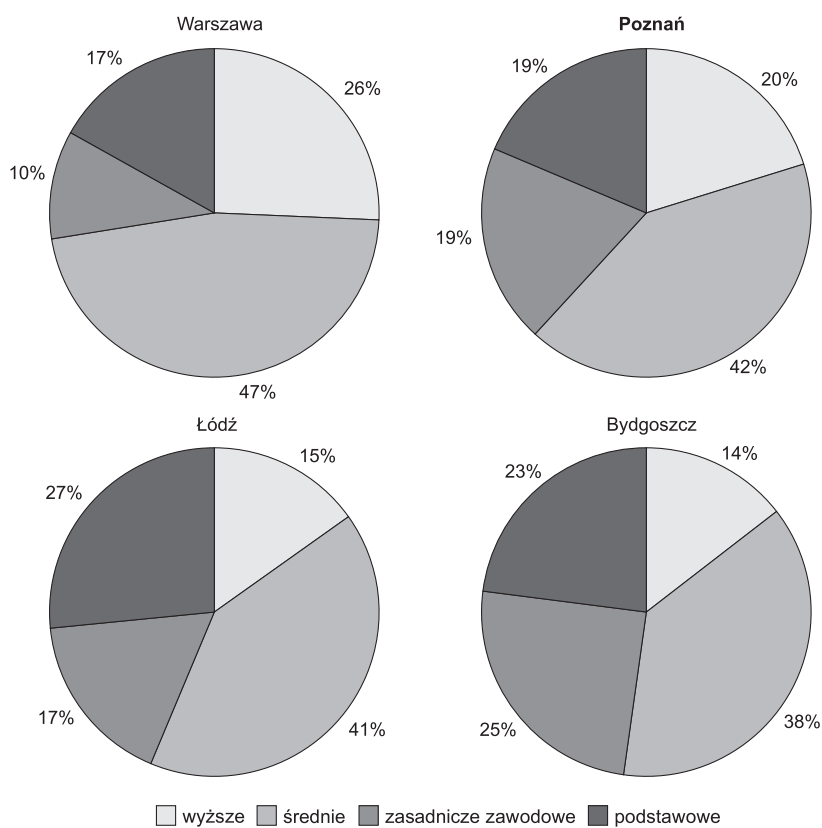


Ryc. 3. Odsetek osób z wykształceniem wyższym w 2002 roku

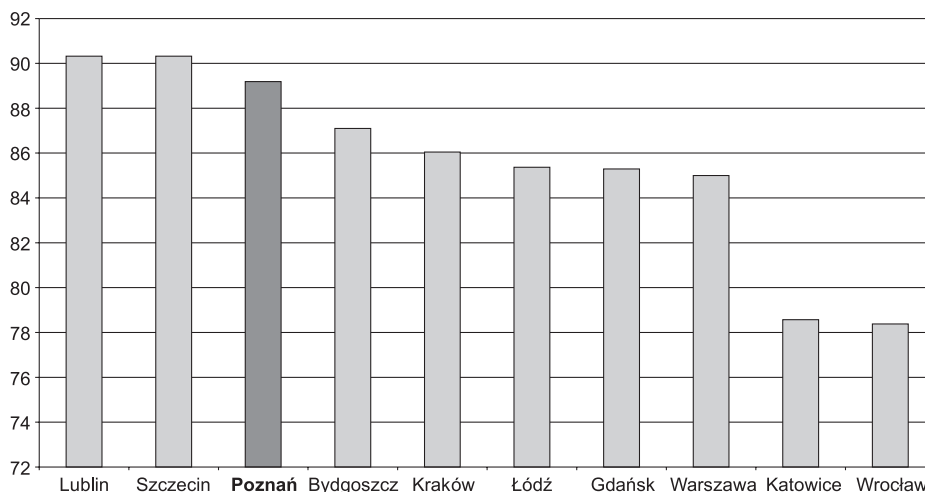
Źródło: opracowanie własne na podstawie Spisu Powszechnego z 2002 roku.



Ryc. 4. Odsetek osób z wykształceniem podstawowym w 2002 roku
 Źródło: opracowanie własne na podstawie Spisu Powszechnego z 2002 roku.



Ryc. 5. Struktura wykształcenia w wybranych miastach Polski w 2002 roku
 Źródło: opracowanie własne na podstawie Spisu Powszechnego z 2002 roku.



Ryc. 6. Odsetek radnych z wyższym wykształceniem, 2010

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.

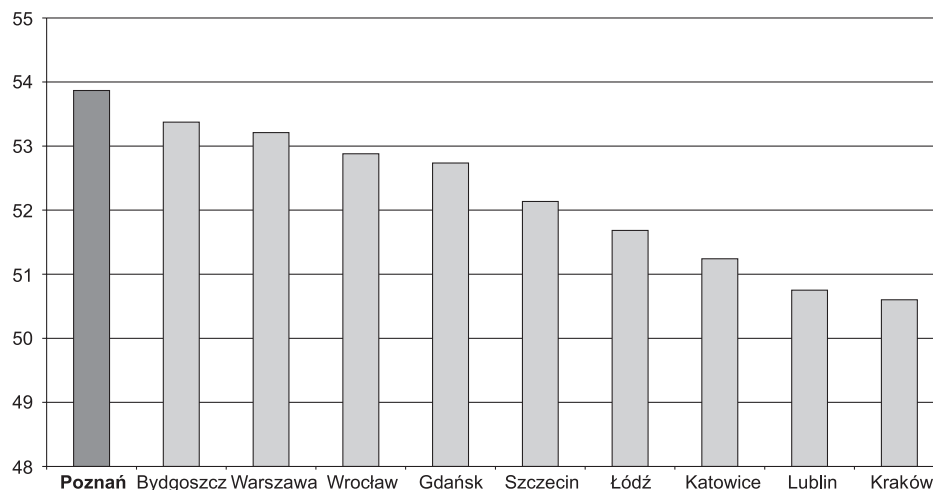
społecznością oraz współdziałanie na zasadzie wzajemnego zrozumienia, ale również wysokie kompetencje władz oraz ich umiejętność i chęć do podnoszenia swoich kwalifikacji. Biorąc pod uwagę ten czynnik, analizie poddano odsetek radnych z wykształceniem wyższym w radach miast. Najwyższy odsetek radnych z wyższym wykształceniem charakteryzuje Lublin (90,3%), Szczecin (90,3%) oraz Poznań (89,19%), najniższy: Wrocław (78,38%) i Katowice (78,57%).

4.3. Aktywność zawodowa

Czynnikami wpływającym na rozwój społeczny i gospodarczy miast jest wysoki udział osób aktywnych zawodowo. Osoby pracujące tworzą gospodarkę i dochody jednostek samorządowych, przyczyniając się do wzrostu poziomu życia i zamożności mieszkańców miast, tworząc również charakterystyczny (dynamiczny) wizerunek miasta.

Rozwój kapitału społecznego oznacza gotowość do budowania i rozwijania społeczeństwa obywatelskiego, tworzenia klimatu otwartości na zjawiska technologiczne i kulturowo nowe, zdolność władz do pełnienia roli nowoczesnego przywództwa i tworzenia warunków do rozwoju przedsiębiorczości (Boni 2007). Wzajemne powiązanie kapitału społecznego i aktywności zawodowej mieszkańców jest przedmiotem szczegółowych badań w odniesieniu do wybranych grup społecznych, np. ludzi starszych i niepełnosprawnych². Z aktywnością zawodową wiąże się również pojęcie jakości życia, głównie w zakresie odczuć subiektywnych (poczucie

² Na uwagę zasługują opracowania: „Aktywność ekonomiczna ludzi starych w kontekście badań nad kapitałem społecznym na przykładzie mieszkańców Białegostoku” (A. Klimczuk) oraz „Uwarunkowania aktywności zawodowej osób z ograniczeniami sprawności: kapitał osobisty i społeczny” (A.I. Brzezińska, R. Kaczan, K. Piotrowski, P. Rygielski 2008).



Ryc. 7. Udział aktywnych zawodowo ogółem w 2002 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie Spisu Powszechnego z 2002 roku.

spełnienia w życiu zawodowym, zadowolenia w odniesieniu do zajmowanego stanowiska, wykonywanej pracy).

Według przyjętej przez Główny Urząd Statystyczny definicji ludność aktywna zawodowo to: „Osoby w wieku 15 lat i więcej, należące do pracujących (zgodnie z pojęciem „pracujący” wg BAEL i NSP 2002), lub bezrobotnych (zgodnie z pojęciem „Bezrobotni” wg BAEL i NSP 2002)”. Pracujący i bezrobotni razem tworzą zbiorowość aktywnych zawodowo.

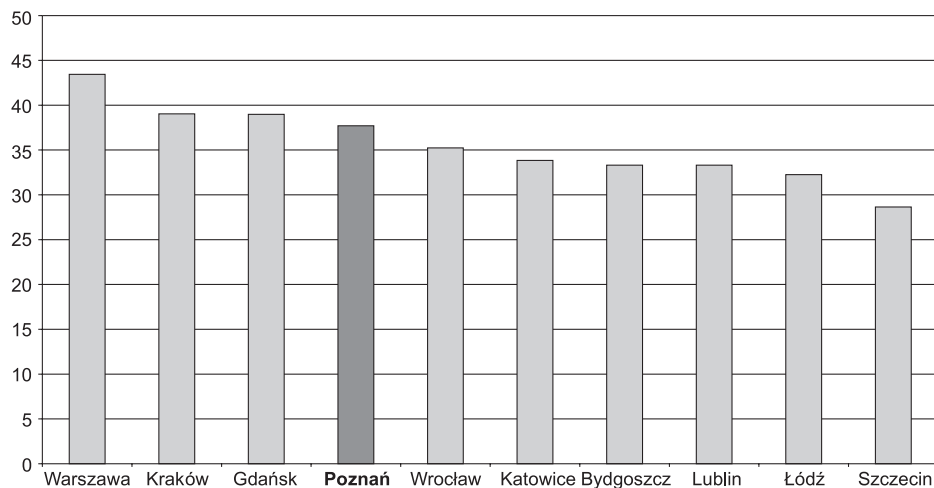
W 2002 roku udział aktywnych zawodowo w badanych 10 największych miastach polskich najwyższy był w Poznaniu (53,9%), Bydgoszczy (53,3%) oraz Warszawie (53,1%). Najniższy udział aktywnych zawodowo charakteryzował Kraków oraz Lublin (ok. 50,5% w obu przypadkach).

Wysoki odsetek osób aktywnych zawodowo w Poznaniu jest zjawiskiem pozytywnym. Oznacza, że w mieście tym stosunkowo duża liczba mieszkańców pracuje lub jest w stanie aktualnie podjąć pracę. Informacja na temat aktywności zawodowej może być „magnesem” przyciągającym nowych inwestorów, szczególnie duże firmy, które zainteresowane są zatrudnieniem znacznej liczby osób w specjalistycznej branży.

4.4. Frekwencja wyborcza

Za cechę aktywności społeczeństwa uważa się również udział w wyborach. Wskazuje on na zainteresowanie mieszkańców sprawami państwa i miasta. Analizie poddano frekwencję wyborczą w miastach w następujących wyborach:

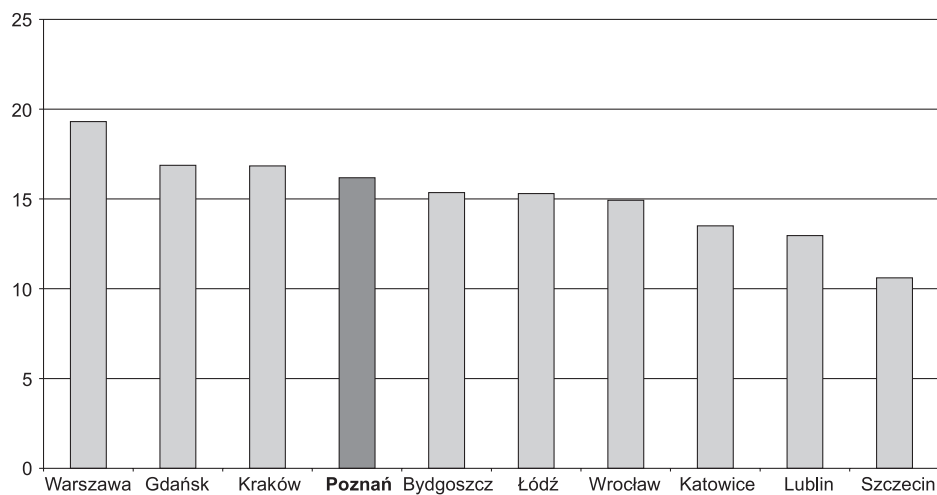
- do Parlamentu Europejskiego (2009 r.),
- do Sejmu i Senatu RP (2011 r.),
- prezydenckich (2010 r.),
- samorządowych (2010 r.).



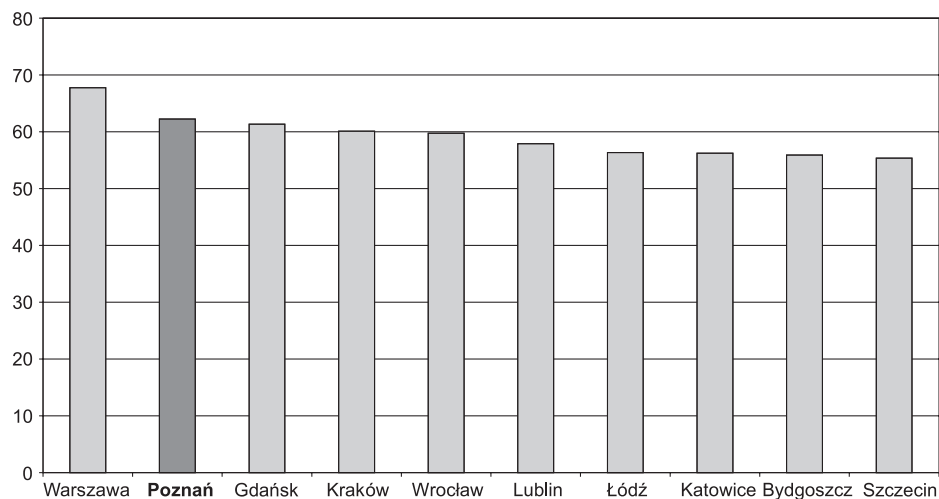
Ryc. 8. Frekwencja wyborcza w wyborach do Parlamentu Europejskiego w 2009 r.,
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Państwowej Komisji Wyborczej.

Jak wykazują raporty sporządzone po wyborach przez Państwową Komisję Wyborczą, istnieje ścisły związek pomiędzy frekwencją w wyborach a miejscem zamieszkania (w miastach frekwencja jest nawet o 1/3 wyższa niż na wsiach). Według Czeźnika czynnikami wpływającymi na wysoką frekwencję wyborczą w miastach są m.in. lepsza dostępność do lokali wyborczych i wyższy status socjoekonomiczny mieszkańców. Według autora partycypacja wyborcza w Polsce jest niestabilna („wielu obywateli między wyborami przechodzi od uczestnictwa do absencji i vice versa”).

W porównaniu z pozostałymi miastami objętymi badaniem, frekwencja wyborcza w Poznaniu w wyborach do Parlamentu Europejskiego w 2009 roku była raczej



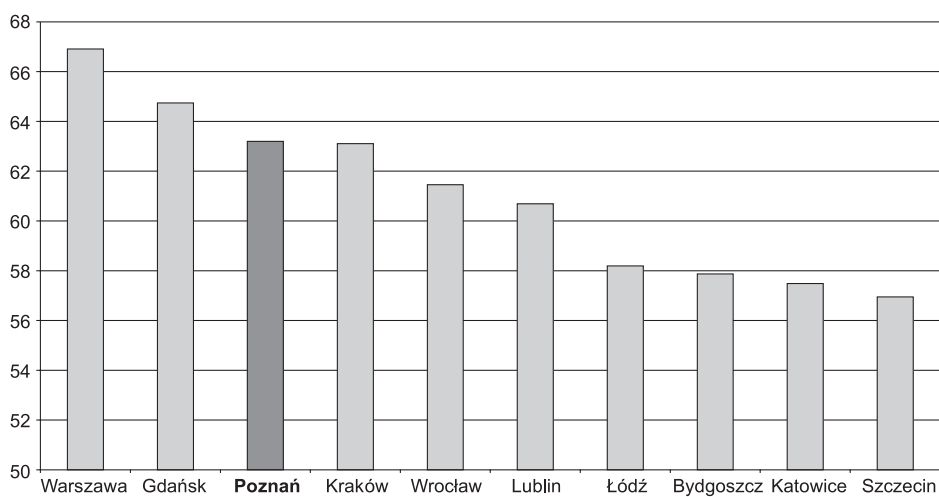
Ryc. 9. Przyrost (w %) frekwencji wyborczej do Parlamentu Europejskiego w latach 2004–2009
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Państwowej Komisji Wyborczej.



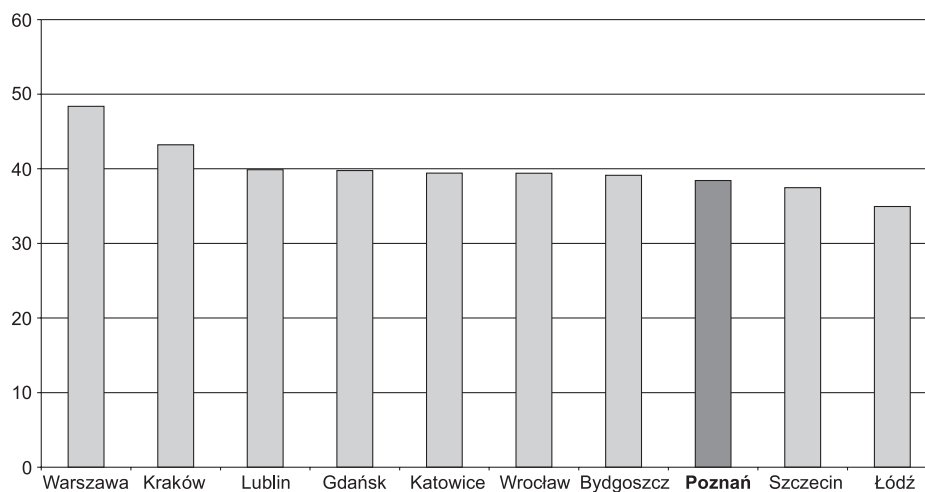
Ryc. 10. Frekwencja wyborcza w wyborach do Sejmu i Senatu w 2011 roku
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Państwowej Komisji Wyborczej.

przeciętna i wyniosła 37,71%, plasując Poznań na 4 miejscu (najwyższa frekwencja odnotowana została w Warszawie – 43,44%). Pierwsze wybory do Parlamentu Europejskiego odbyły się w Polsce w 2004 roku, wówczas frekwencja w Poznaniu była prawie dwukrotnie niższa niż w wyborach z 2009 roku i wyniosła jedynie 21,53%.

W wyborach parlamentarnych do Sejmu i Senatu w 2011 roku frekwencja w Poznaniu wyniosła 62,26%, co jest wysokim wynikiem wśród badanych miast (wyższą frekwencję odnotowała jedynie Warszawa – 67,75%). Równie wysoko kształtuje się frekwencja w wyborach prezydenckich, choć w tej kategorii Poznań zajmuje 3 pozycję z frekwencją 63,2% (Poznań wyprzedzają Warszawa i Gdańsk).



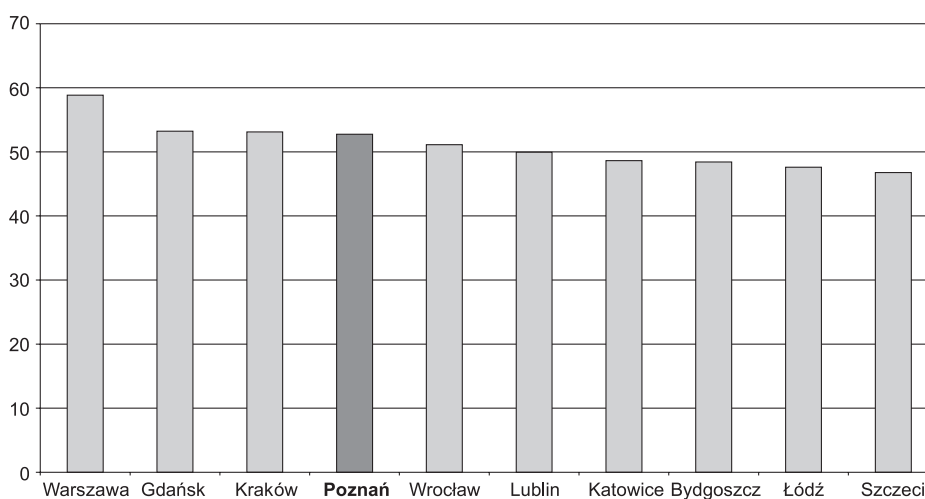
Ryc. 11. Frekwencja wyborcza w wyborach prezydenckich w 2010 roku
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Państwowej Komisji Wyborczej.



Ryc. 12. Frekwencja wyborcza w wyborach samorządowych w 2010 roku
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Państwowej Komisji Wyborczej.

Na uwagę zasługuje jednak słaby wynik Poznania w wyborach samorządowych, pod tym względem miasto uzyskuje dopiero 8 pozycję w grupie badanych miast z wynikiem 38,43% (różnica między najwyższą frekwencją notowaną w Warszawie a frekwencją Poznania wynosi 9,94%, natomiast pomiędzy Łodzią, która notuje najniższą frekwencję, a Poznaniem – 3,49%).

Średnia frekwencja z wyborów do Parlamentu Europejskiego, do Sejmu i Senatu oraz wyborów samorządowych pozycjonuje Poznań na 4 miejscu (53%). Oznacza to, że zaledwie nieco ponad połowa mieszkańców uczestniczy w wyborach. W



Ryc. 13. Średnia z wyborów do Parlamentu Europejskiego (2009), prezydenckich (2010), Sejmu i Senatu (2011) oraz samorządowych (2010)
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Państwowej Komisji Wyborczej.

Warszawie, gdzie udział społeczeństwa w wyborach jest najwyższy, wskaźnik ten wynosi 59%.

Trudno jednoznacznie sformułować wnioski dotyczące frekwencji wyborczej w Poznaniu według poszczególnych typów wyborów. Na uwagę zasługuje wysoka pozycja Poznania w wyborach parlamentarnych. Niska frekwencja mieszkańców Poznania w wyborach samorządowych może świadczyć o słabym zainteresowaniu społecznym sprawami lokalnymi, może również wynikać z napływowego pochodzenia mieszkańców Poznania. Pod kątem frekwencji w wyborach liderem pozostaje Warszawa, która w każdym analizowanych wyborach uzyskała najwyższy wynik.

5. Podsumowanie

Rozwój kapitału społecznego w miastach, ze względu na charakter życia w mieście oraz relacje międzyludzkie zachodzące na różnych poziomach, jest warunkiem koniecznym dla harmonijnego rozwoju społecznego. Poprawne oraz pełne wzajemnego zaufania kontakty społeczne budują w mieszkańcach zaufanie również w stosunku do władz lokalnych. Ma to duże znaczenie w procesach partycypacji społecznej oraz szeroko rozumianego społeczeństwa w polityce lokalnej miasta.

Wyniki przeprowadzonych badań pozwalają na ocenę zaangażowania społecznego mieszkańców Poznania w działalność prospołeczną oraz ich udział w sprawach lokalnych i państwowych. Na tle analizowanych miast pozycja Poznania jest bardzo dobra. W mieście dynamicznie rozwija się trzeci sektor – pozarządowy, o czym świadczy wysoka liczba fundacji i stowarzyszeń przypadających na 10 tys. mieszkańców. Struktura wykształcenia mieszkańców Poznania może być oceniona również dobrze: duży odsetek osób z wyższym wykształceniem przy niskim odsetku osób z wykształceniem podstawowym wpływa na wysoką aktywność społeczną oraz rozwój gospodarczy miasta. Odsetek radnych z wykształceniem wyższym w Radzie Miasta Poznania jest wysoki i pozycjonuje miasto na 3 miejscu. Duże kompetencje radnych oraz ich wykształcenie mogą być postrzegane jako istotny czynnik wpływający na dobre rządzenie. Udział osób aktywnych zawodowo jest najwyższy wśród analizowanych miast.

Frekwencja wyborcza w Poznaniu, biorąc pod uwagę średnią ze wszystkich typów wyborów, plasuje Poznań na 4 pozycji. O ile na tle badanych miast Poznań uzyskuje wynik przeciętny, to wydaje się, że zaledwie połowa mieszkańców Poznania uczestnicząca w wyborach to ciągle wynik słaby w porównaniu do frekwencji wyborczych w państwach Unii Europejskiej. Niepokojąco niski udział mieszkańców miasta w ostatnich wyborach lokalnych to efekt działania wielu czynników, z zawirowaniami na lokalnej scenie politycznej włącznie.

Wysoki kapitał społeczny mieszkańców Poznania, ich duże zaangażowanie w sprawy społeczne oraz dobre wykształcenie to atut, którego rozwijanie powinno stać się ważnym elementem polityki miasta. Tworzenie warunków przyjaznych dla mieszkańców, wspieranie mechanizmów partycypacji społecznej, idei wolontariatu oraz twórczej aktywności niewątpliwie wpływają na konkurencyjność miasta w aspekcie społecznym i gospodarczym.

Literatura

- Baker W. 1990. Market Networks and Corporate Behaviour. *American Journal of Sociology*, 96: 589–625.
- Boni M. 2007. Warunki rozwoju Polski Wschodniej w perspektywie 2020 – Kapitał ludzki, kapitał społeczny a wyzwania rynku pracy na obszarach Polski Wschodniej.
- Fukuyama F. 1995. Trust: the social virtues and the creation of prosperity. Hamish Hamilton.
- Fukuyama F. 1997. Social capital and the modern capitalist economy: Creating a high trust workplace. *Stern Business Magazine*, 4.
- Inglehart R. 1997. Modernization and post-modernization: cultural, economic and political change in 43 societies. Princeton University Press, Princeton.
- Putnam R. 1995. Bowling alone: America's declining social capital. *Journal of Democracy*, 6: 65–78.
- Stolarczyk-Szwec H. 2010. Wykształcenie jako czynnik włączania i wyłączenia społecznego, Sztompka P. 2007. Zaufanie. Fundament społeczeństwa. Wydawnictwo Znak, Kraków.
- Thomas C.Y. 1996. Capital markets, financial markets and social capital. *Social and Economic Studies*, 45: 1–23.
- Wygnański J.J., Herbst J. 2010. Działania na rzecz zwiększenia kapitału społecznego – w ramach aktualizacji Strategii Rozwoju Kraju 2007–2015. Ekspertyza powstała na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, 2010. Warszawa.

Marzena Walaszek

Jakość życia w Poznaniu – porównanie krajowe

1. Wprowadzenie

Badania jakości życia są interdyscyplinarną dziedziną nauki, stanowiącą przedmiot zainteresowań socjologów, ekonomistów, ekologów, geografów, architektów. W literaturze istnieje wiele definicji jakości życia. Przykładowo, Światowa Organizacja Zdrowia (WHO – World Health Organization) definiuje jakość życia jako: „indywidualną percepcję własnej sytuacji życiowej, w kontekście kultury i systemu wartości, w którym się żyje, które wpływają na możliwości realizacji własnych celów życiowych i oczekiwań” (Measuring... 1997).

Badania jakości życia prowadzone są w oparciu o cechy subiektywne i obiektywne. Do subiektywnych czynników jakości życia w mieście należą opinie, postawy i odczucia mieszkańców odnoszące się do zadowolenia z życia, pracy, sytuacji materialnej, rodziny oraz dobrego samopoczucia i stanu zdrowia. Do czynników obiektywnych zalicza się m.in.: sytuację ekonomiczną gospodarstw domowych, warunki środowiskowe i mieszkaniowe, dostępność usług kulturalnych, edukacyjnych, zdrowotnych itp. Szczególną sferą badań są koszty życia związane m.in. z kosztami zakupu mieszkań, publicznymi środkami transportu oraz cenami towarów i usług. Wszystkie te czynniki: materialne (pieniężne) i niematerialne (niepieniężne) tworzą razem środowisko życia człowieka, wpływające na jakość życia.

Ostatnie dwie dekady upłynęły w Polsce pod znakiem szeroko rozumianych zmian społecznych, gospodarczych i politycznych. Przeobrażenia te wymusiły nowe podejście do rozważań na temat rozwoju, w tym rozwoju miejskiego. Oznacza to konieczność wdrożenia w nurt polityk miejskich zagadnień dotyczących warunków, jakości i standardów życia. Pomiar jakości życia, jak również rozważania nad słabymi i mocnymi stronami miasta, zaczęły odgrywać niezmiernie istotną rolę w określaniu konkurencyjności ośrodków miejskich.

2. Jakość życia w strategiach rozwoju i miejski monitoring jakości życia

Badania jakości życia są jedną z metod monitorowania rozwoju społeczno-gospodarczego, sprawdzenia wydajności oraz efektywności prac samorządów lokalnych i władarzy miasta, pozwalają również ocenić czy realizowane przez polityki miejskie cele i zadania przekładają się na rezultaty w postaci polepszenia warunków życia

mieszkańców. W tej materii nie tylko wyniki „twardych” wskaźników są istotne, równie ważne, a może nawet ważniejsze są subiektywne odczucia szczęścia i zadowolenia z pracy, rodziny, przede wszystkim z życia w tym, a nie innym mieście. Jakość życia jest celem strategicznym często akcentowanym w strategiach rozwoju miast.

„Poznań miastem metropolitalnym o silnej gospodarce i wysokiej jakości życia, opierającym swój rozwój na wiedzy” – tak sformułowana została w „Strategii rozwoju miasta Poznania do 2030. Wizja miasta Poznania”. Osiągnięcie wizji możliwe będzie przez realizację celu strategicznego nr 3: „Poprawa jakości życia oraz atrakcyjności przestrzeni i architektury miasta”, który obejmuje bardzo szeroką tematykę funkcjonalno-przestrzenną miasta, m.in. jakość zamieszkania, przemieszczania się po mieście, stan środowiska przyrodniczego i rozwój kapitału społecznego wśród mieszkańców.

Ujęta w „Strategii rozwoju miasta stołecznego Warszawy do 2020 roku” wizja miasta brzmi: „Warszawa w naszej wizji to wspólnota otwarta i dostępna, miasto wysokiej jakości życia, ważne centrum kultury europejskiej o dobrze zorganizowanej przestrzeni publicznej – miasto z duszą”. Cel strategiczny nr 1 zakłada: „Poprawę jakości życia i bezpieczeństwa mieszkańców Warszawy”, formułuje szczegółowe programy operacyjne oparte na poprawie dostępności do kultury, placówek oświaty czy zdrowia.

„Strategia rozwoju Gdańska do roku 2015”, której wizja brzmi: „Gdańsk atrakcyjnym miejscem zamieszkania o konkurencyjnej i nowoczesnej gospodarce”, wyznacza główne kierunki rozwoju miasta, wśród których za szczególnie ważny uznano poprawę jakości życia mieszkańców. W priorytecie: „Mieszkańcy” wyznaczono cele strategiczne dotyczące rozwoju społeczeństwa opartego na wiedzy, poprawy warunków zamieszkania, promocji zdrowego stylu życia, przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu oraz ochrony środowiska przyrodniczego. W programie „Gdański Bank Danych” jednym z przedsięwzięć jest: „System Monitoringu Jakości Życia”.

Wizję rozwoju Krakowa sformułowano w określeniu: „Kraków miastem obywatelskim, zapewniającym wysoką jakość życia mieszkańców i zrównoważony rozwój – europejską metropolią, konkurencyjnym ośrodkiem nowoczesnej gospodarki opartej na potencjale naukowym i kulturowym”. Problem „jakości życia” akcentowany jest w pierwszym celu strategicznym: „Kraków miastem przyjaznym rodzinie, atrakcyjnym miejscem do zamieszkania i pobytu”, który będzie realizowany poprzez cele operacyjne (m.in. „Poszerzanie zakresu i dostępności edukacji dla wszystkich grup oraz podnoszenie jej jakości”, „Poprawianie poczucia bezpieczeństwa publicznego”, „Rozwój mieszkalnictwa i rewitalizacja terenów zdegradowanych”).

W „Strategii rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku” wykreowana została koncepcja rozwojowa uwzględniająca zagadnienia m.in. dobrej jakości życia. W pierwszym celu strategicznym, który ujęto jako: „Tworzenie warunków dla wszechstronnego rozwoju mieszkańców Bydgoszczy oraz ich identyfikacji z miastem”, zapisano cele operacyjne związane z podnoszeniem jakości życia (m.in. „Poprawa warunków mieszkaniowych”, „Podnoszenie rangi zdrowia jako wartości niezbędnej dla zacho-

wania i poprawy stanu zdrowia mieszkańców miasta”, „Zapewnienie bezpieczeństwa socjalnego mieszkańcom”, „Poprawa funkcjonowania systemu oświaty i wychowania”).

„Strategia rozwoju Szczecina 2025” akcentuje poprawę jakości życia w pierwszym celu strategicznym. Związane jest to z koniecznością działania władz, według których „w Szczecinie przeważają opinie mieszkańców o mieście nie dającym perspektyw rozwoju i kariery młodym ludziom”. Poprawa warunków i poziomu życia według dokumentu strategicznego będzie realizowana poprzez ochronę i wykorzystanie walorów przyrodniczych, rewitalizację i rozwój przestrzeni miejskiej oraz wspieranie rozwoju efektywnych usług społecznych.

W „Strategii miasta Lublina na lata 2008–2015” zapisano, że „strategia rozwoju ma na celu polepszenie jakości życia ludzi, którzy żyją i pracują w Lublinie”. „Strategia postrzega jakość życia w mieście jako zjawisko o kompleksowym charakterze, które zależy od wielu różnych czynników, włączając w to łatwość, z jaką mieszkańcy realizują swoje potrzeby codziennie i ich zdolność do odczuwania zadowolenia i satysfakcji płynących z uczestnictwa w działaniach społecznych i rozwojowych.

W „Strategii miasta Katowice 2020” również zaakcentowano konieczność podnoszenia warunków życia: „Uczynienie z Katowic miasta, które zapewnia swoim mieszkańcom bezpieczne, zdrowe i przyjazne warunki życia, wymaga koncentracji uwagi na trzech składowych polach strategicznego jakości życia, którymi są: ekologiczne warunki życia, mieszkalnictwo, potencjał usługowy”.

W miejskich badaniach nad jakością życia wyróżnia się Poznań, który systematycznie monitoruje jakość życia. Wyniki badań wykorzystywane są w zarządzaniu miastem, pozwalają na porównywanie tendencji rozwojowych, stanowią również element najważniejszych strategicznych priorytetów rozwojowych. Badania wykonywane są przez Centrum Badań Jakości Życia, utworzone przez Miasto Poznań i Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Źródłem informacji o jakości życia poznaniaków są dane Głównego Urzędu Statystycznego, Urzędu Skarbowego, Urzędu Miasta Poznania, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, Zarządu Dróg Miejskich, Komendy Miejskiej Policji, Miejskiego Ośrodka Pomocy Rodzinie. Percepcja jakości życia badana jest również metodą bezpośrednich wywiadów wśród losowo wybranych mieszkańców miasta między 16 a 70 rokiem życia. Wadą opracowania jest jednak brak pozycjonowania Poznania na tle innych dużych miast w Polsce i w Europie.

Pomimo zainteresowania mediów oraz niewątpliwie samych mieszkańców miast tematyką jakości życia, władze lokalne jeszcze w niewielkim stopniu wykorzystują badania jakości życia jako narzędzie planowania oraz monitoringu rozwoju społeczno-gospodarczego. Poznań można uznać za krajowego prekursora i lidera badań nad jakością życia. Opracowane dla tego miasta analizy są bardzo szczegółowe. Słabą stroną poznańskich badań nad jakością życia jest brak pozycjonowania Poznania na arenie krajowej i międzynarodowej. Rekomenduje się zatem włączenie w nurt tych badań co najmniej kontekstu krajowego i europejskiego w celu stworzenia szerszej perspektywy i możliwości oceny rozwoju Poznania na tle innych miast.

3. Przegląd najważniejszych krajowych rankingów jakości życia

W Polsce badania nad jakością życia w miastach nie są jeszcze zbyt dobrze rozwinięte. Fachowych opracowań jest niewiele. Coraz liczniej pojawiają się jednak rankingi miast uwzględniające różne metody badań, z badaniami ankietowymi mieszkańców włącznie.

Do rzetelnych opracowań na temat jakości życia w Polsce należy „Diagnoza społeczna Polaków – warunki i jakość życia Polaków” pod red. prof. Janusza Czapńskiego (2011 r.). Jedno z przeprowadzonych w diagnozie badań dotyczyło poczucia zadowolenia mieszkańców z mieszkania w danym mieście. Poznań zajął w badaniu 9 pozycję, bardziej zadowoleni z życia w swoim mieście byli mieszkańcy Wrocławia, Krakowa czy Bydgoszczy. W ogólnym badaniu jakości życia Poznań zajął wysokie 3 miejsce w kraju (awans z 4 miejsca w porównaniu z diagnozą z 2009 r.)

Przeprowadzone przez „Newsweeka” w 2010 roku badanie jakości życia polskich stolic regionów wykonane zostało dla 15 miast w następujących kategoriach: jakość rynku pracy, jakość życia i szkolnictwa wyższego. Jakość życia w poszczególnych miastach zbadano w następujących dziedzinach: powierzchnia mieszkania, którą kupić można za średnią pensję brutto osoby z wyższym wykształceniem, liczba lekarzy na 1000 mieszkańców, liczba imprez organizowanych lub finansowanych przez miasto, liczba obiektów kulturalnych i sportowych na 1000 mieszkańców, infrastruktura (lotnisko, połączenie z autostradą). W kategorii jakość życia pierwszą pozycję osiągnęły Katowice (37,75), następną Kraków (33), Wrocław (31,75), Bydgoszcz (30,5) i Poznań (24,25).

W przeprowadzonym w 2008 roku rankingu przez „Polska The Times”, wykorzystano 5 wskaźników mających wpływ na koszty życia, głównie tych, które kształtowane są przez władze lokalne. Wyniki wskazały, że miasta, które powszechnie uważa się za najszybciej rozwijające się, nie są najlepszymi miejscami do życia (wpływają na to: wysokie koszty parkowania, drogie mieszkania komunalne, mała liczba miejsc w przedszkolach). W cytowanym rankingu najwyższą pozycję zajęły Katowice przed Gdańskiem czy Wrocławiem.

„Przekrój” również opracowuje rankingi miast, w których żyje się najlepiej. W rankingu z 2009 roku Poznań zajął pierwsze miejsce. Badaniem, obejmującym np. liczbę miejsc w przedszkolach, cenę wody, poziom bezrobocia, objęto 26 miast powyżej 175 tys. mieszkańców. Poznań, z punktacją 396, znalazł się na pierwszej pozycji, na drugiej Rzeszów, następnie Kraków. Warszawa zajęła w zestawieniu 12 miejsce.

W krajowych rankingach jakości życia Poznań zajmuje na ogół wysokie pozycje. Różnice zależą od przyjętej metodyki badań. W większości z nich Poznań nie jest ani najdroższym (aspekt materialny), ani źle ocenianym przez mieszkańców miastem do życia (w ocenach subiektywnych).

4. Metoda badań i źródła danych

Celem opracowania jest przedstawienie wybranych wskaźników jakości życia w Poznaniu w odniesieniu do 10 największych miast polskich. W nawiązaniu do bogatej, zagranicznej i krajowej, literatury przedmiotu sformułowano, w oparciu o dostępne bazy danych, własny zestaw wskaźników, które pogrupowano w 7 następujących kategorii: gospodarstwa domowe i zamożność mieszkańców, budownictwo mieszkaniowe i warunki zamieszkania, koszty życia, edukacja, służba zdrowia, środowisko przyrodnicze i bezpieczeństwo publiczne.

Podstawowymi źródłami danych były informacje Głównego Urzędu Statystycznego, pozyskane z Banku Danych Lokalnych lub ze Spisów Powszechnych. Ponieważ większość niniejszych badań przeprowadzono w 2011 roku, skorzystano z danych zebranych w trakcie Spisu Powszechnego, który odbył się w 2002 roku (dane ze Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 2011 roku nie zostały jeszcze w całości opublikowane). W zakresie podatków lokalnych, kosztów transportu publicznego, opieki w żłobkach, cen usług komunalnych źródłem danych były uchwały rad miast, publikowane w „Biuletynach Informacji Publicznej”. Cennym źródłem informacji były również branżowe rankingi jakości życia oraz branżowe portale internetowe.

Opracowanie zakończone jest podsumowaniem, wskazaniem silnych i słabych stron jakości życia w Poznaniu.

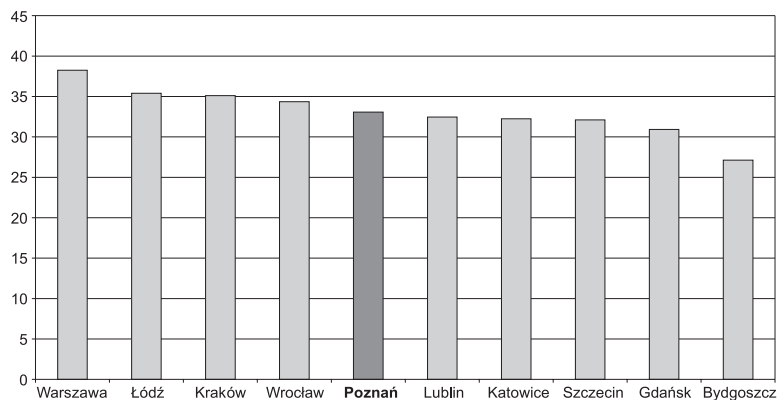
5. Wybrane wskaźniki jakości życia w największych miastach Polski

5.1. Gospodarstwa domowe i zamożność mieszkańców

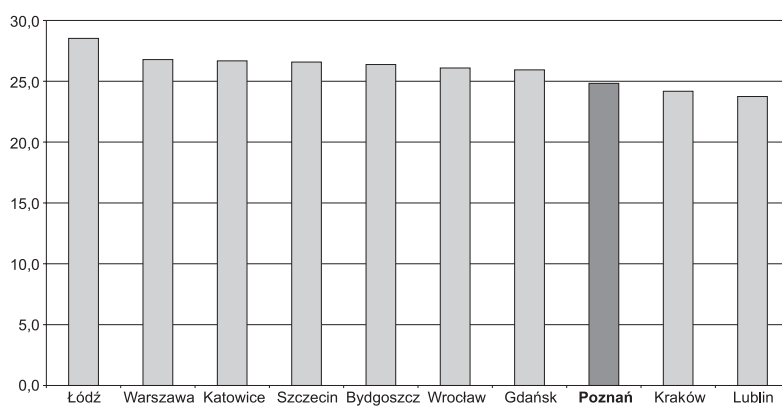
Na jakość życia człowieka wpływ ma głównie wielkość gospodarstwa (rodziny), ponieważ bezpośrednio przekłada się na wysokość wydatków na 1 osobę przy ograniczonych często dochodach.

W badaniu zmierzono strukturę wielkościową gospodarstw domowych. Największy udział 1-osobowych gospodarstw domowych w gospodarstwach domowych ogółem w 2002 roku występował w Warszawie (38,3%), Łodzi (35,4%) i Krakowie (35,1%) – miastach „starzejących się” demograficznie, a w przypadku Warszawy – dodatkowo wynikać mógł ze stylu życia osób młodych i tendencji do późnego zakładania rodzin.

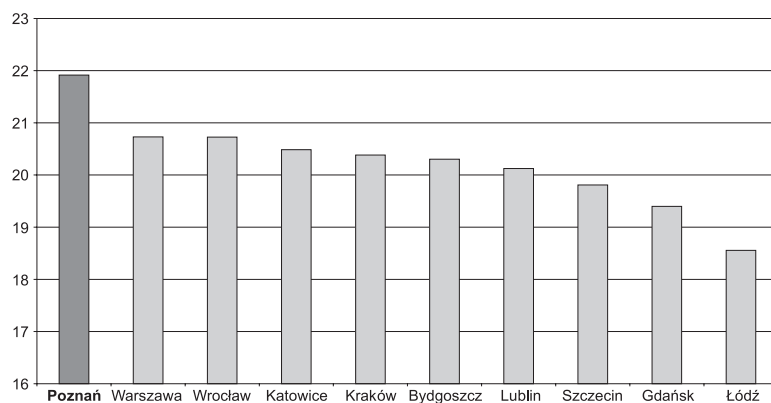
Najwięcej 2-osobowych gospodarstw domowych w 2002 roku znajdowało się w Łodzi (28,5%), Warszawie (26,8%), Katowicach (26,7%), najmniej natomiast w Lublinie (23,7%). Model rodziny „2+1” najwyraźniej realizowany jest w Poznaniu, gdzie udział 3-osobowych gospodarstw domowych w gospodarstwach domowych ogółem jest najwyższy w badanych miastach i wynosi 21,9%. Drugie miejsce przypadło Warszawie (20,7%), a ostatnie Łodzi (18,6%). W przypadku 4-osobowych gospodarstw domowych Poznań znajduje się na ostatniej pozycji (12%), największy udział notują Kraków, Łódź i Szczecin.



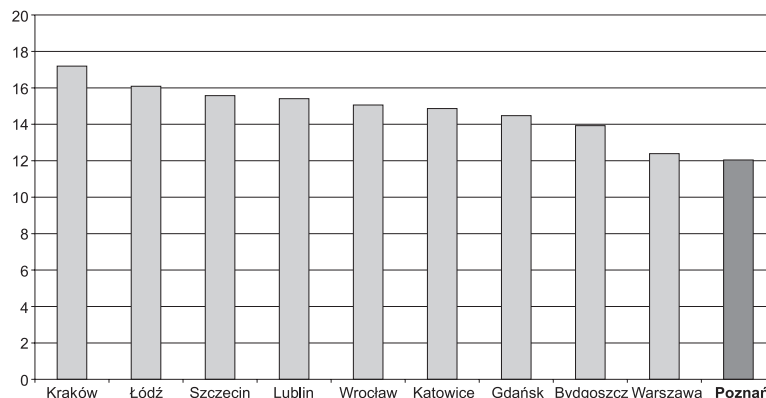
Ryc. 1. Udział (%) gospodarstw 1-osobowych w strukturze gospodarstw domowych
 Źródło: opracowanie własne na podstawie NSP 2002, BDL GUS.



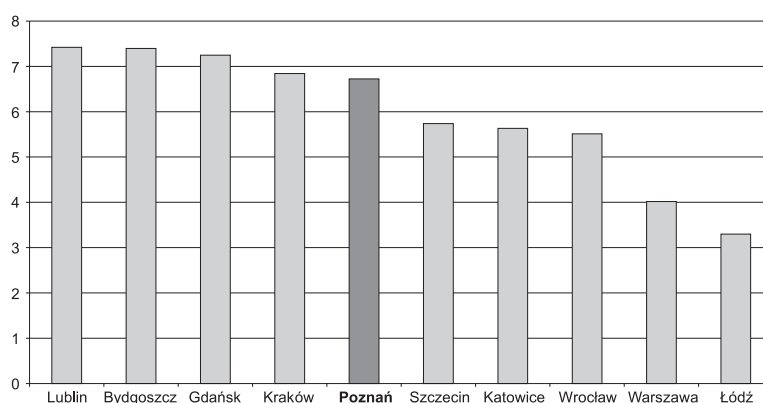
Ryc. 2. Udział (%) gospodarstw 2-osobowych w strukturze gospodarstw domowych
 Źródło: opracowanie własne na podstawie NSP 2002, BDL GUS.



Ryc. 3. Udział (%) gospodarstw 3-osobowych w strukturze gospodarstw domowych
 Źródło: opracowanie własne na podstawie NSP 2002, BDL GUS.



Ryc. 4. Udział (%) gospodarstw 4-osobowych w strukturze gospodarstw domowych
 Źródło: opracowanie własne na podstawie NSP 2002, BDL GUS.

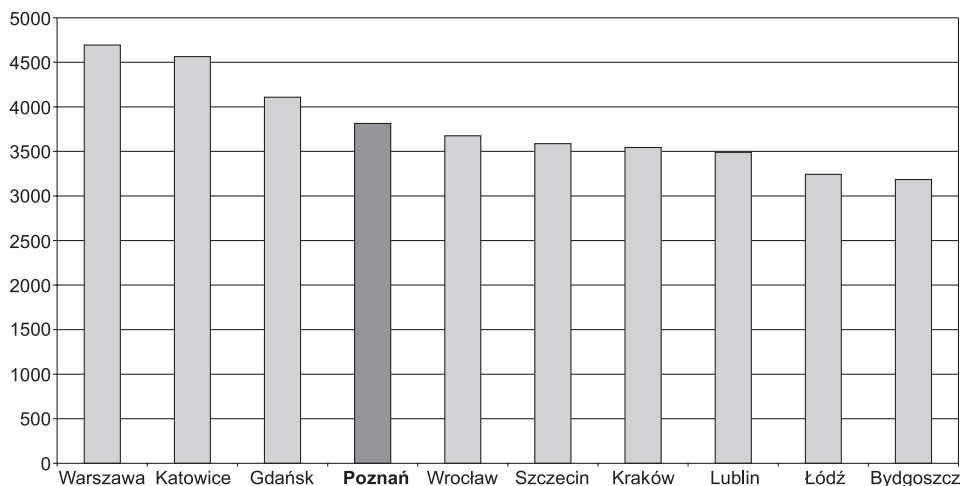


Ryc. 5. Udział (%) gospodarstw 5-osobowych w strukturze gospodarstw domowych
 Źródło: opracowanie własne na podstawie NSP 2002, BDL GUS.

Najliczniejsze gospodarstwa domowe (5-osobowe i więcej) występują w Lublinie (7,4%), Bydgoszczy (7,4%), najmniej liczne w Łodzi (3,3%). Najprawdopodobniej wysoki udział wieloosobowych gospodarstw domowych w stosunku do ogólnej liczby gospodarstw domowych w Lublinie wynika z tradycyjnego modelu wielopokoleniowej rodziny.

Istotnym czynnikiem wpływającym na siłę nabywczą i jakość życia mieszkańców są dochody z podejmowanej pracy zarobkowej. W tej kategorii najwyższe pozycje notują największe, najbardziej prężne gospodarczo ośrodki miejskie. Pod względem zarobków Poznań znajduje się na 4 miejscu (3814,08 zł). Najwyższą pensję brutto za swoją pracę otrzymują mieszkańcy Warszawy (4694,57 zł), Katowic (4563,66 zł), Gdańska (4108,37 zł). Najniższe dochody miesięczne brutto uzyskują mieszkańcy Bydgoszczy, Łodzi i Lublina.

Ujęte powyżej w badaniu najważniejsze wskaźniki odnoszące się do sytuacji materialnej gospodarstw domowych powinny być interpretowane w nawiązaniu



Ryc. 6. Przekiętne miesięczne wynagrodzenie brutto

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.

do kosztów życia w danym mieście, szczególnie do cen produktów żywnościowych, mieszkań i świadczonych usług. Pod tym względem wysokie zarobki mieszkańców Warszawy nie są wystarczającym gwarantem wysokiej jakości życia.

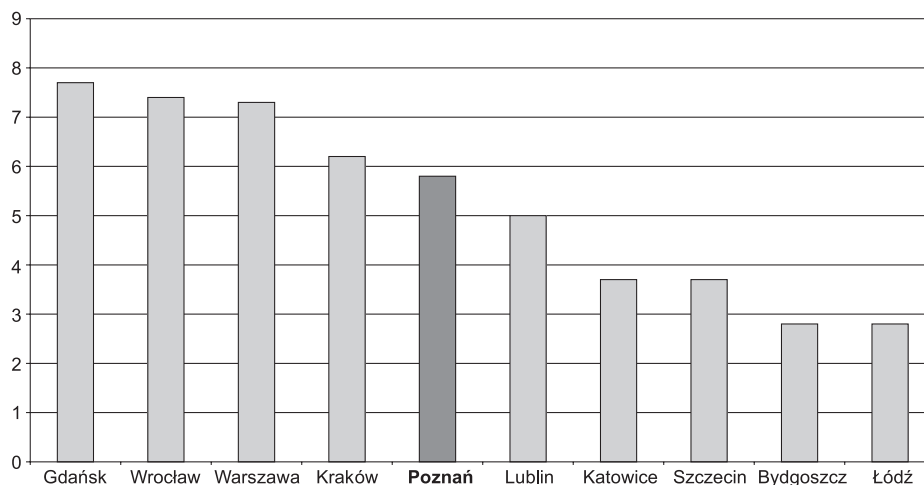
5.2. Budownictwo mieszkaniowe i warunki zamieszkania

Analizując rynek pierwotny nieruchomości lokalowych mieszkalnych w wybranych miastach Polski, zauważyć można ogólną tendencję rozwoju rynku mieszkaniowego i związanego z tym przyrostu liczby oferowanych mieszkań.

W przeliczeniu liczby nowo oddanych mieszkań na 1000 mieszkańców Poznań w 2010 roku, z liczbą około 6 nowych mieszkań, uplasował się na 5 pozycji za Gdańskiem (8), Wrocławiem (7,5), Warszawą (7,5) i Krakowem (6,5).

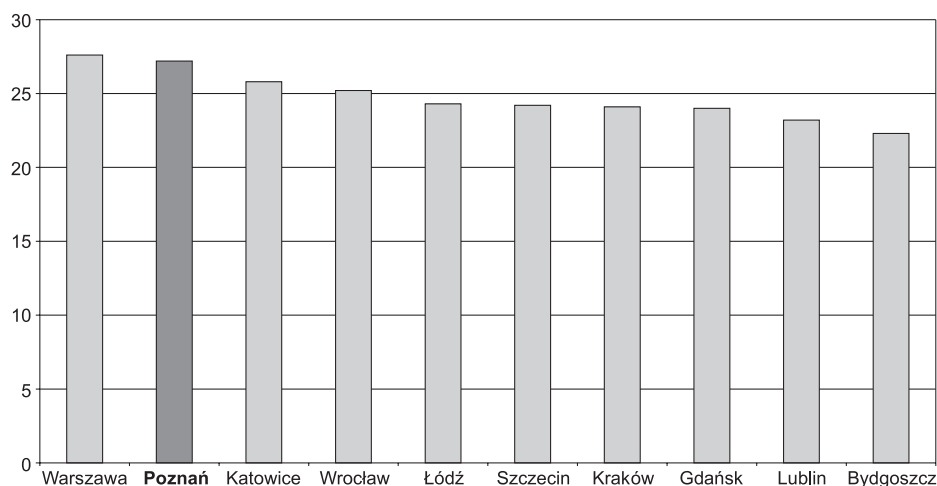
Wzrost ilościowy zasobów mieszkaniowych pociąga za sobą poprawę warunków życia mieszkańców miast polskich, czego podstawowym miernikiem jest powierzchnia mieszkania przypadająca na 1 mieszkańca. W Poznaniu wskaźnik ten w 2009 roku wynosił około 27 m² na osobę (przy wartości 23 m² w 2002 r.). Najmniej korzystnie pod tym względem wypada Bydgoszcz, gdzie wzrost liczby mieszkań nie wpłynął znacząco na zwiększenie powierzchni użytkowej przypadającej na 1 mieszkańca (od 2002 r. do 2009 r. powierzchnia użytkowa mieszkania zwiększyła się zaledwie o 1 m²).

Analiza warunków zamieszkania mieszkańców Poznania wskazuje na stały i w miarę równomierny wzrost liczby mieszkań, co niewątpliwie wynika z rozwoju budownictwa mieszkaniowego. Przekiętne powierzchnia użytkowa mieszkania w Poznaniu na 1 osobę jest również wysoka. Pomimo znacznej oferty mieszkań na wolnym rynku część społeczeństwa nie ma jednak materialnej możliwości ich zakupu i dotyczy to dużej części mieszkańców Poznania.



Ryc. 7. Liczba mieszkań oddanych do użytku na 1000 mieszkańców

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.



Ryc. 8. Przeciętna powierzchnia użytkowa 1 mieszkania w m² na osobę

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.

5.3. Koszty życia

Część ponoszonych przez mieszkańców kosztów życia codziennego jest niezależna od nich samych i nie mają oni na ich wysokość bezpośredniego wpływu. Do tych kosztów należą przede wszystkim ceny mieszkań na wolnym rynku, samochodów, paliwa itd. kształtowane przez sektor prywatny oraz korporacje globalne. Pozostała część kosztów, obejmująca koszty usług publicznych i podatkowych, może, choć w praktyce jest to rzadko stosowane, stanowić element konsultacji społecznych.

Celem analizy kosztów życia w największych miastach polskich jest zdiagnozowanie obciążeń finansowych mieszkańców miast – kształtowanych przez sektor

publiczny i prywatny, ich porównanie oraz wskazanie miast przyjaznych do życia pod tym względem lub nie. Źródłem informacji w tym zakresie stały się publikowane w „Biuletynach Informacji Publicznej” uchwały miast i gmin, na których podstawie, zgodnie z przepisami ustawowymi, gminy mają możliwość ustalania cen na swoim terenie.

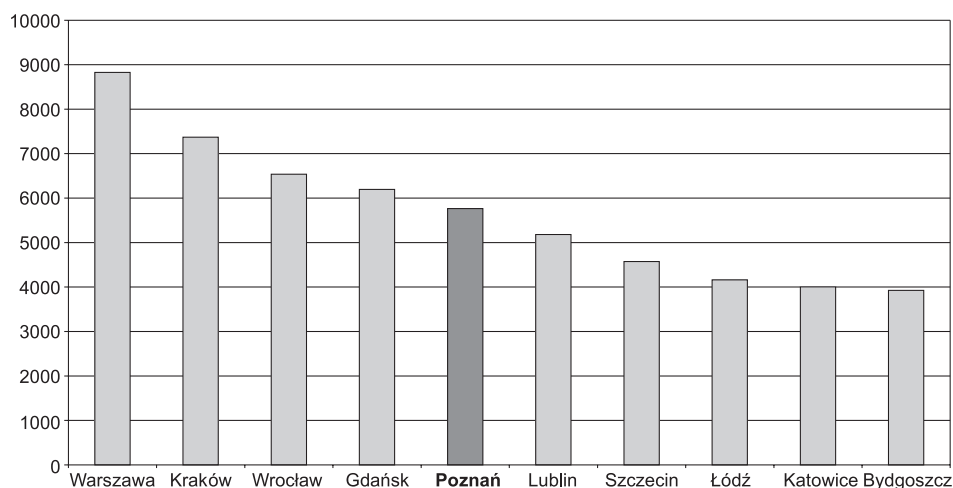
W celu zbadania kosztów życia w 10 największych miastach polskich zebrano dane dotyczące cen:

- zakupu mieszkania,
- podstawowych usług komunalnych: cena 1 m³ zimnej wody i cena 1 m³ ścieków,
- usług transportowych: cena biletu komunikacji miejskiej (miesięcznego i czasowego), koszt parkowania w centrum miasta,
- podatków lokalnych: podatki od nieruchomości gruntowych na cele mieszkaniowe i gospodarcze,
- usług publicznych: koszt miesięcznej opieki nad dzieckiem w żłobku publicznym.

Ceny mieszkań

Jednym z serwisów internetowych, regularnie badających ceny mieszkań, jest portal www.oferty.net.pl. Według serwisu najwyższą ceną zakupu 1 m² mieszkania cechuje się Warszawa, następnie Kraków i Wrocław. W Poznaniu za 1 m² mieszkania w 2011 roku należało wydać około 5900 zł. Różnica pomiędzy miastem najdroższym (Warszawa) a najtańszym w tej kategorii (Bydgoszcz) jest niemal dwukrotna.

Ceny mieszkań w Poznaniu osiągają średnie wartości w grupie 10 badanych miast, jednak w wymiarze lokalnym, w porównaniu ze strefą peryferyjną miasta, są one ciągle wysokie.



Ryc. 9. Przeciętna cena zakupu mieszkania za 1 m²

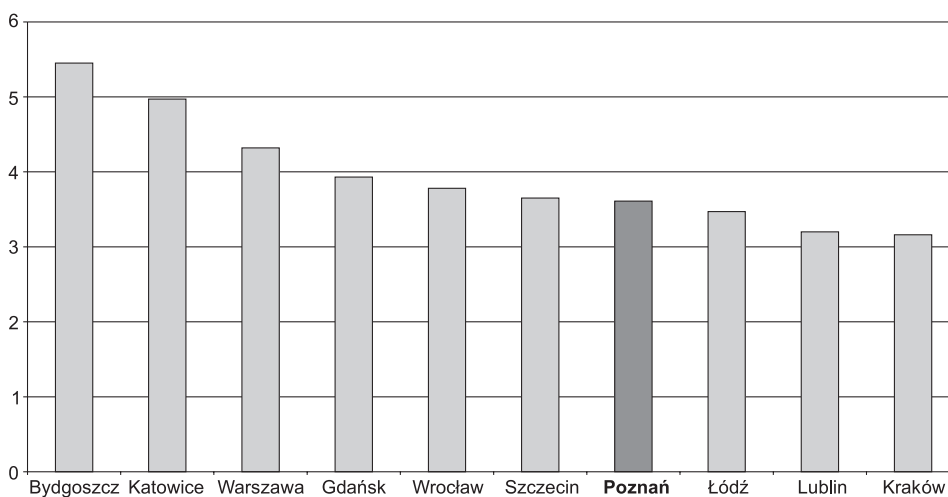
Źródło: opracowanie własne na podstawie www.oferty.net.pl, 2011.

Ceny usług komunalnych

W zakresie usług komunalnych w badaniu uwzględniono cenę 1 m³ wody i ścieków. Badanie pozostałych cen, np. odbioru nieczystości i odpadów, uznano za nie-reprezentatywne z uwagi na zbyt dużą liczbę podmiotów działających na rynku oraz duże zróżnicowanie cen i zakresu świadczonych usług. Ceny wody i ścieków opracowane zostały na podstawie uchwał rad miast, podejmowanych najczęściej corocznie.

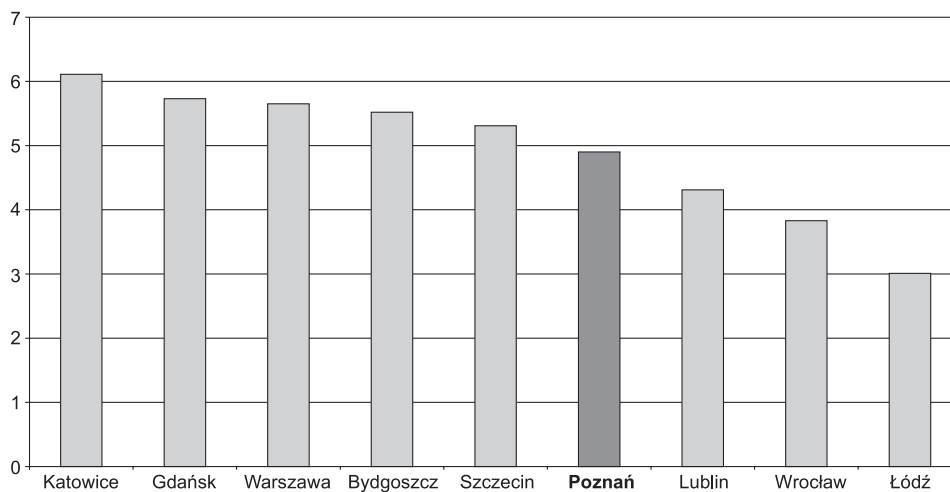
Na podstawie wykonanej analizy stwierdzić można, że ceny podstawowych usług komunalnych: zimnej wody i ścieków są w polskich miastach zróżnicowane. Najwięcej, bo aż 5,45 zł za 1 m³ zimnej wody, płać mieszkańcy Bydgoszczy, Katowic (4,97 zł) i Warszawy (4,32 zł). Wśród badanych miast Poznań klasyfikuje się na 7 pozycji, cena za 1 m³ zimnej wody w Poznaniu wynosi 3,61 zł. Tańszą wodę mają jedynie Łódź, Lublin i Kraków. Ceny za 1 m³ ścieków są również zróżnicowane. Za odprowadzenie 1 m³ najczęściej trzeba zapłacić w Katowicach (6,11 zł), Gdańsku (5,73 zł) oraz Warszawie (5,65 zł), w Poznaniu natomiast 4,90 zł, co plasuje Poznań na 6 pozycji (w 3 badanych miastach koszt ścieków jest niższy niż w Poznaniu). Koszty wody zimnej i ścieków w Poznaniu oscylują wokół średniej dla 10 miast polskich.

Pomimo dużego zróżnicowania cen wody i ścieków ceny usług komunalnych w Poznaniu należą raczej do niskich. Cena wody, nie przekraczająca 4 zł, jest w porównaniu z Bydgoszczą niższa o 1/3. Również cena za odprowadzenie 1m³ ścieków jest korzystna dla odbiorców (ponad 1 zł niższa od najdroższego w tej kategorii miasta – Katowic).



Ryc. 10. Cena 1 m³ zimnej wody

Źródło: opracowanie własne na podstawie uchwał rad miast.

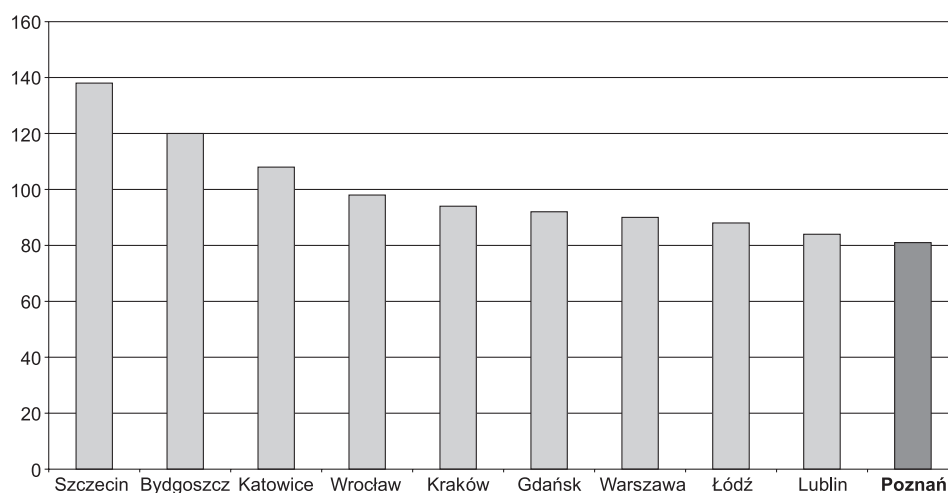
Ryc. 11. Cena 1 m³ ścieków

Źródło: opracowanie własne na podstawie uchwał rad miast.

Koszty transportu publicznego

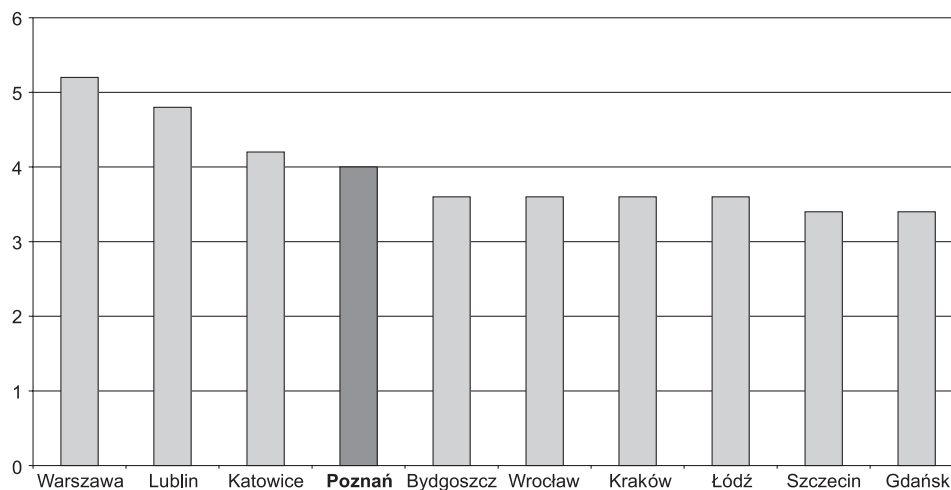
Badanie kosztów związanych z korzystaniem z transportu publicznego objęło ceny biletów komunikacji miejskiej oraz parkowania w centralnej strefie miasta.

Za miesięczny, normalny bilet komunikacji miejskiej (imienny, sieciowy) najwięcej płacą mieszkańcy Szczecina (138 zł), Bydgoszczy (120 zł) oraz Katowic (108 zł). Najmniej bilet miesięczny kosztuje w Poznaniu (81 zł), Lublinie (84 zł) oraz Łodzi (88 zł). Pod względem przejazdów czasowych (za 1 h) najdroższa jest War-



Ryc. 12. Cena normalnego biletu miesięcznego

Źródło: opracowanie własne na podstawie uchwał rad miast, 2011.



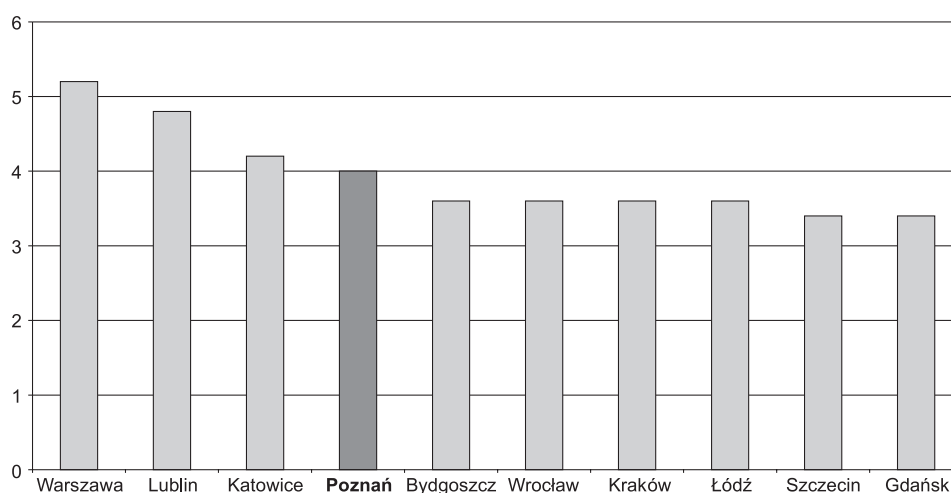
Ryc. 13. Cena czasowego biletu (normalny, godzinny)

Źródło: opracowanie własne na podstawie uchwał rad miast, 2011.

szawa, gdzie przejazd kosztuje 5,20 zł, Lublin (4,80 zł), Katowice (4,20 zł) oraz Poznań (4 zł). Najniższe ceny biletów czasowych są w Gdańsku i Szczecinie (3,40 zł).

Cena miesięcznego biletu normalnego w Poznaniu (strefa A) jest najniższa wśród badanych miast, co stanowić może zachętę do korzystania z miejskiej komunikacji publicznej.

Stawki za parkowanie w centrum (ceny za 1 h) w miastach są raczej zbliżone do siebie. Najwyższe obowiązują w centrum Warszawy, Poznania, Wrocławia, Krakowa, Gdańska (3 zł/1 h). Najniższe są w Katowicach (1,50 zł/1 h) oraz Łodzi (2 zł/1 h).



Ryc. 14. Cena parkowania w centrum miasta (za 1 h)

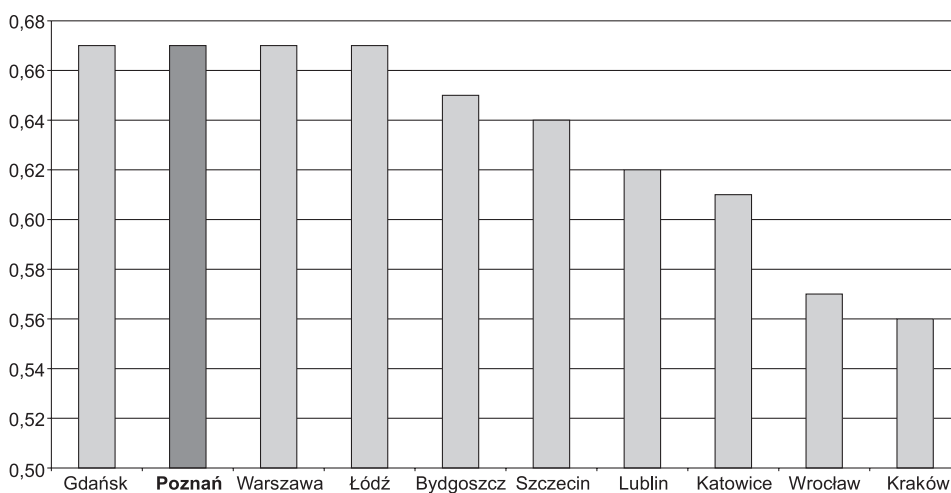
Źródło: opracowanie własne na podstawie uchwał rad miast, 2011.

Podatki lokalne

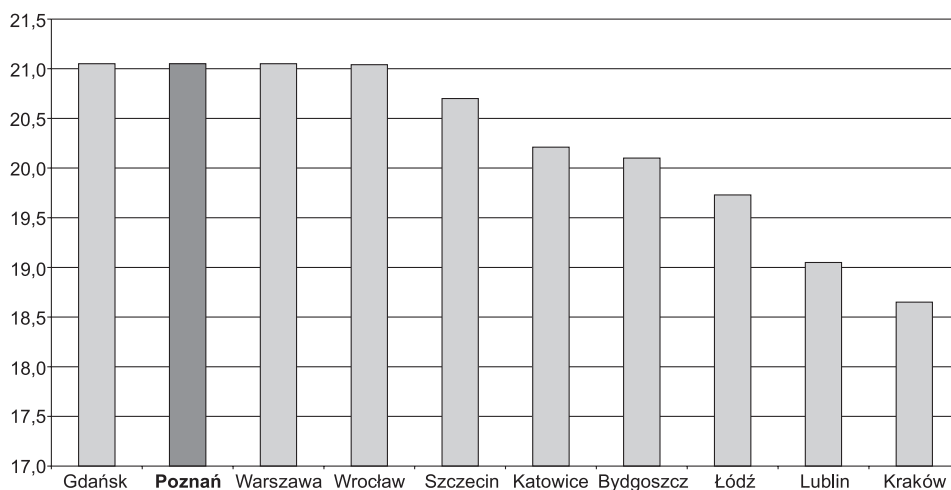
W zakresie kształtowanych przez samorządy miast stawek podatków lokalnych zanalizowano wysokość:

- podatku od nieruchomości budowlanych przeznaczonych na cele mieszkaniowe,
- podatku od nieruchomości budowlanych przeznaczonych na cele gospodarcze.

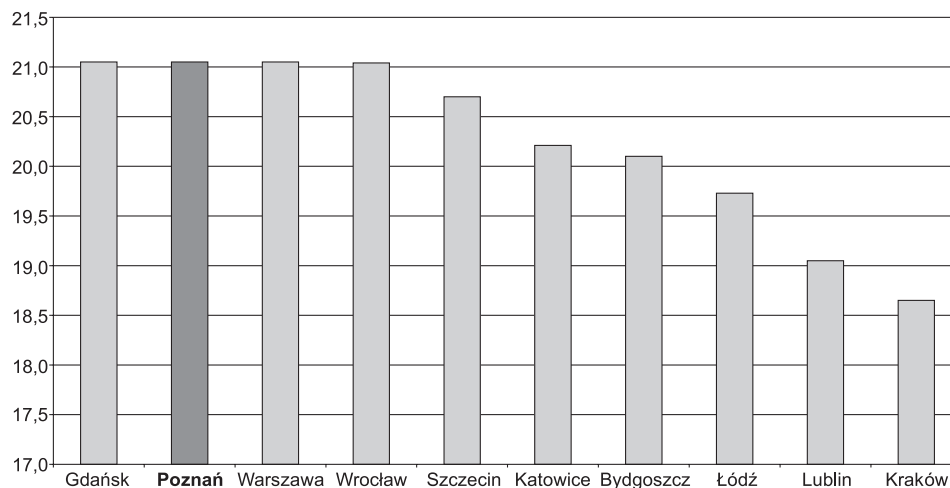
Podstawowe stawki od nieruchomości budowlanych przeznaczonych na cele mieszkaniowe są bardzo zbliżone do siebie i wynoszą od 67 gr (Gdańsk, Poznań,



Ryc. 15. Podatki od nieruchomości budowlanych przeznaczonych na cele mieszkaniowe
Źródło: opracowanie własne na podstawie uchwał rad miast, 2011.



Ryc. 16. Podatki od nieruchomości budowlanych przeznaczonych na cele gospodarcze
Źródło: opracowanie własne na podstawie uchwał rad miast, 2011.



Ryc. 17. Miesięczny koszt pobytu dziecka w żłobku publicznym na rok 2011 (opłata stała bez żywienia)

Źródło: opracowanie własne na podstawie uchwał rad miast, 2011.

Warszawa, Łódź) do 56 groszy za 1 m² (Kraków). Stawki za użytkowanie 1 m² nieruchomości budowlanej przeznaczonej na cele gospodarcze są bardziej zróżnicowane i wpływać mogą na przedsiębiorczość i rozwój strefy gospodarczej miast. Najwyższe podatki za 1 m² powierzchni gospodarczej są w Gdańsku, Poznaniu i Warszawie (21,05 zł), najniższe natomiast w Krakowie (18,65 zł) i Lublinie (19,05 zł).

Ceny opieki nad dzieckiem w żłobkach publicznych kształtują się w badanych 10 miastach odmiennie.

Najwięcej za miesiąc opieki nad dzieckiem w żłobku publicznym trzeba zapłacić w Warszawie (374 zł), Szczecinie (270 zł), Poznaniu (250 zł) i Bydgoszczy (249 zł), najmniej w Łodzi, Lublinie i Gdańsku (po 138 zł).

Przeprowadzone badanie wykazuje, że najwyższe stawki podatkowe oraz koszty usług publicznych występują w największych miastach i kształtowane są zależnie od siły nabywczej konsumentów. Dotyczy to w szczególności opieki nad dzieckiem w placówce publicznej oraz podatków od nieruchomości.

5.4. Edukacja

Wysoka jakość edukacji wpływa na poziom wykształcenia społeczeństwa oraz rozwój gospodarczy. Nie ulega wątpliwości, że najlepsze i najlepiej wyposażone szkoły zlokalizowane są w dużych miastach. Duże ośrodki miejskie stanowią dla tysięcy uczniów w całym kraju cel codziennych podróży do szkół każdego szczebla, natomiast w przypadku ośrodków uniwersyteckich są również miejscem zamieszkania studentów, a w przyszłości także ich miejscem pracy.

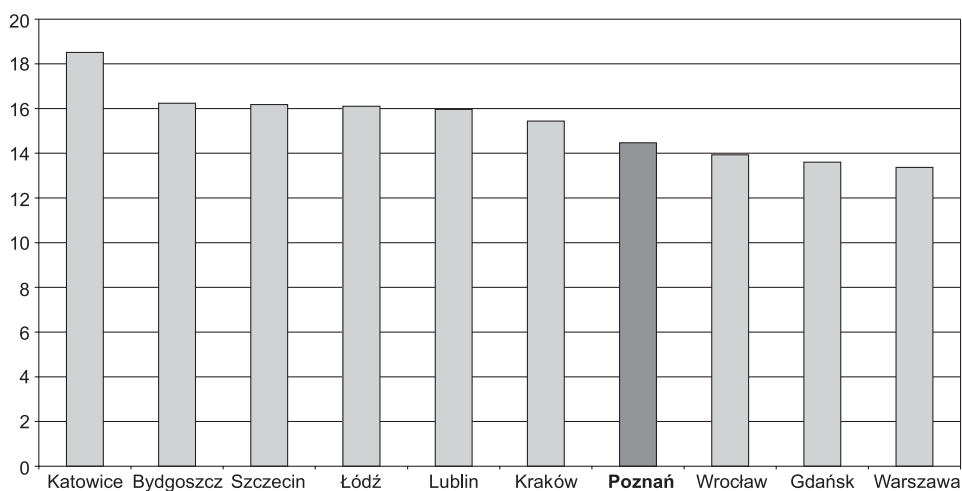
Badanie jakości edukacji przeprowadzono w oparciu o wskaźniki GUS:

- wskaźnik komputeryzacji, wskazujący na faktyczny, choć uproszczony oczywiście poziom rozwoju technicznego szkół,

- liczbę uczniów na 1 oddział szkolny według różnych poziomów nauczania.

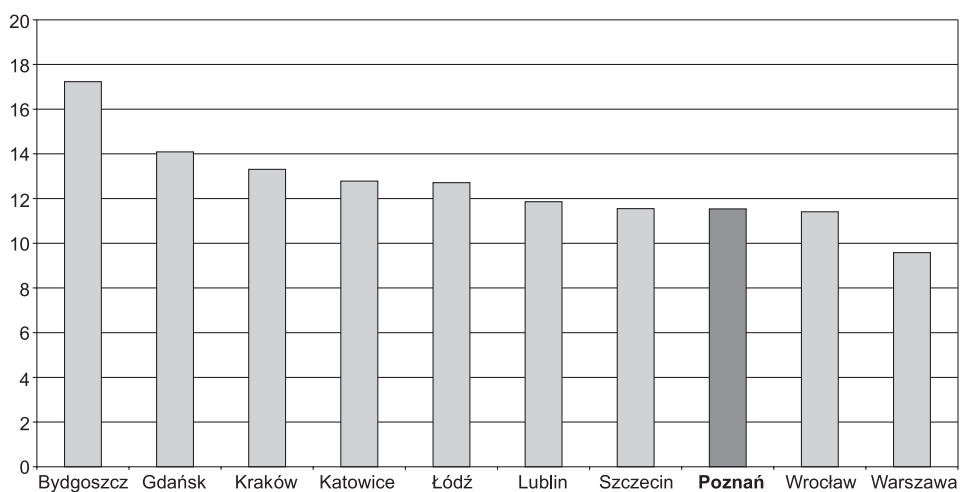
Wskaźniki opracowane zostały dla szkół podstawowych, gimnazjalnych i liceów ogólnokształcących. W przypadku komputeryzacji szkół w badaniu zastosowano wskaźnik liczby uczniów na 1 stanowisko komputerowe.

Najwięcej uczniów na 1 komputer w szkole podstawowej przypada w Katowicach (18,51), Bydgoszczy (16,24), Szczecinie (16,18), najmniej natomiast w Warszawie (13,37), Gdańsku (13,6), Wrocławiu (13,93) i Poznaniu (14,47). W przy-



Ryc. 18. Uczniowie przypadający na 1 komputer z dostępem do Internetu przeznaczony do użytku uczniów w szkołach podstawowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.

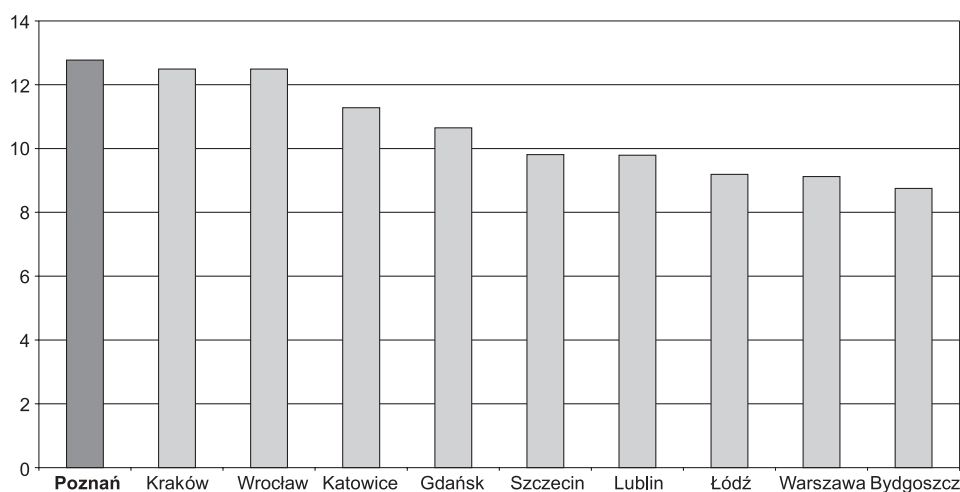


Ryc. 19. Uczniowie przypadający na 1 komputer z dostępem do Internetu przeznaczony do użytku uczniów w gimnazjach

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.

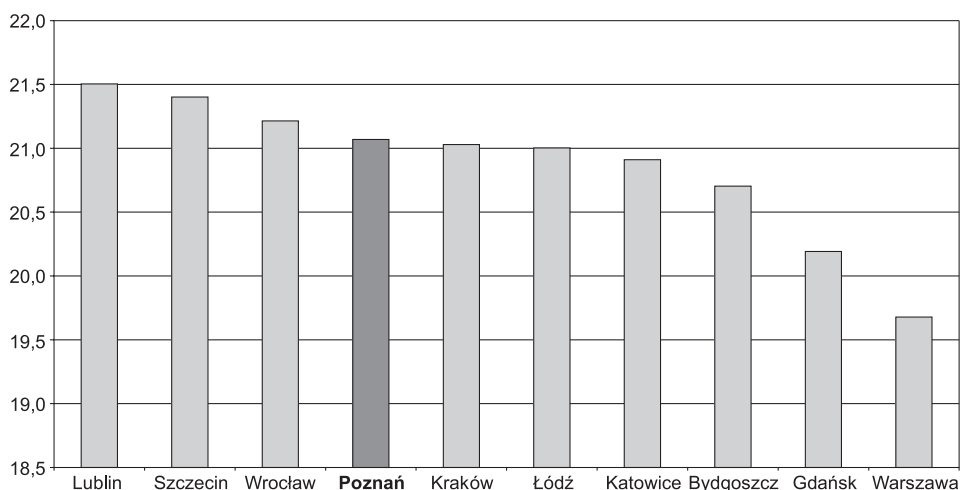
padku szkół gimnazjalnych najwięcej uczniów na 1 komputer jest w Bydgoszczy (17,23), najmniej natomiast w Warszawie (9,58), w szkołach licealnych najwięcej w Poznaniu (12,77), najmniej w Bydgoszczy (8,75).

Powszechnie uważa się, że liczba uczniów w klasie wpływa na poziom nauczania. Im mniejsza ich liczba na oddział szkolny, tym większy komfort nauczania, lepszy kontakt nauczyciela z uczniem oraz możliwość poświęcenia uczniowi większej ilości czasu. Wskaźnik liczby uczniów na 1 oddział szkolny opracowany został dla szkół podstawowych, gimnazjalnych, liceów ogólnokształcących.



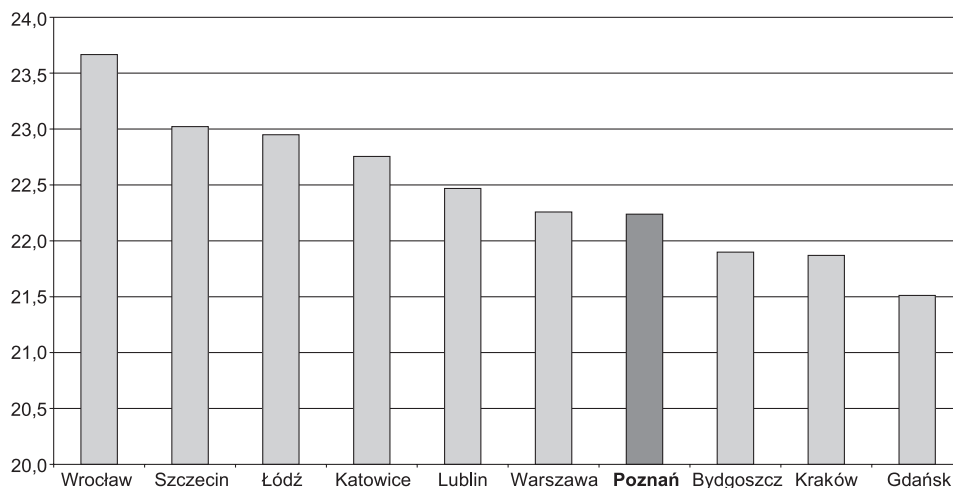
Ryc. 20. Uczniowie przypadający na 1 komputer z dostępem do Internetu przeznaczony do użytku uczniów w liceach ogólnokształcących

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.

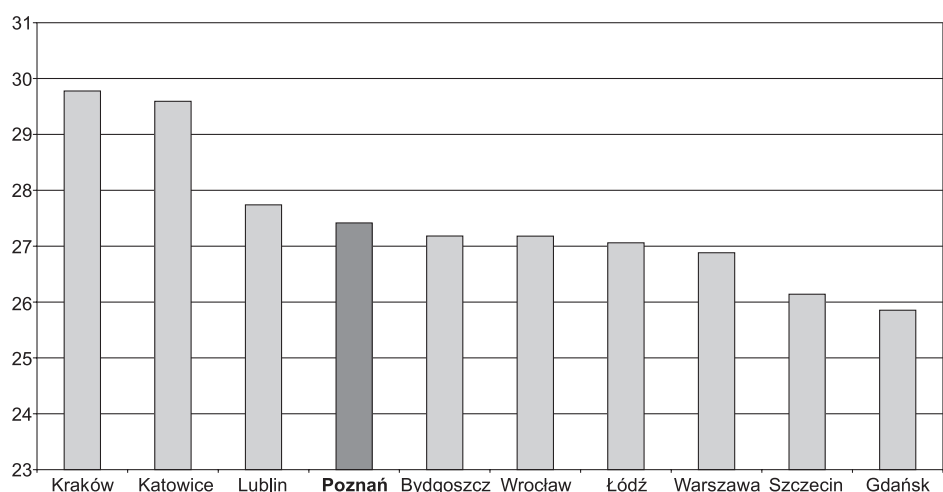


Ryc. 21. Liczba uczniów przypadająca na 1 oddział szkolny w szkołach podstawowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.



Ryc. 22. Liczba uczniów przypadająca na 1 oddział szkolny w gimnazjach
 Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.



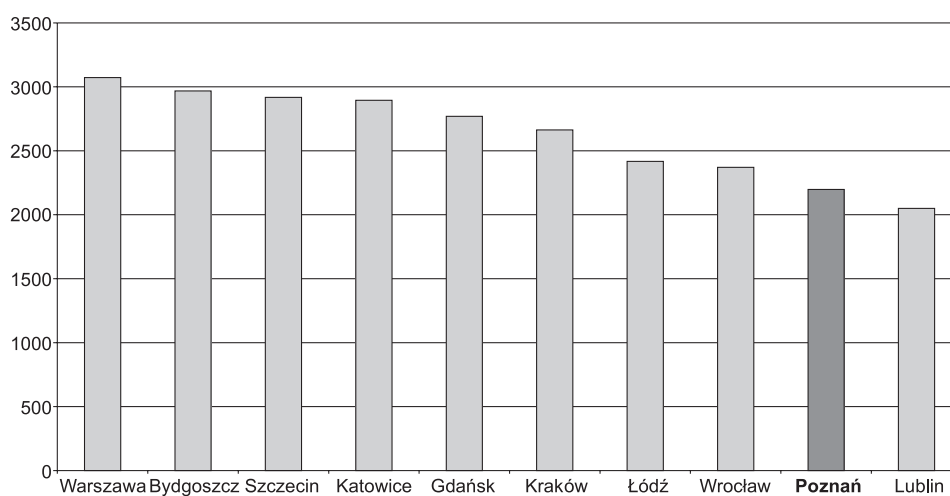
Ryc. 23. Liczba dzieci przypadająca na 1 oddział szkolny w liceach ogólnokształcących
 Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.

Średnia liczba uczniów w klasie w szkole podstawowej dla wszystkich miast objętych badaniem wyniosła 20,9. W Poznaniu liczba ta jest wyższa od średniej i wynosi 21,1, plasując miasto na 4 miejscu. Najliczniejsze klasy w szkołach podstawowych znajdują się w Lublinie (21,5), najmniej liczne w Warszawie (19,7). W przeciętnej klasie gimnazjalnej w Poznaniu naukę pobiera 22,2 ucznia (średnia: 22,5 ucznia na oddział szkolny). Średnia liczba uczniów kształcących się w klasie liceum ogólnokształcącego w Poznaniu wynosi 27,4, przy średniej 27,48 dla badanych miast, co stawia Poznań na 4 miejscu.

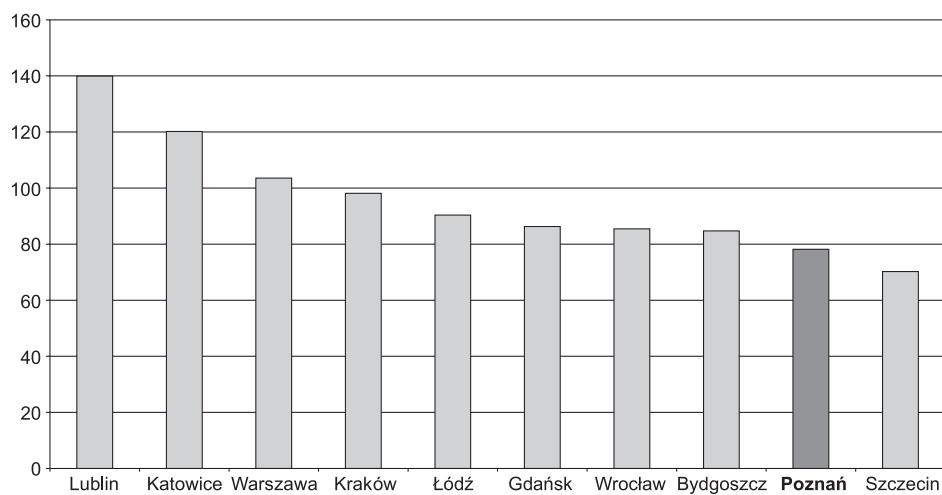
5.5. Służba zdrowia

Badanie dostępności służby zdrowia oparte na danych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny objęło:

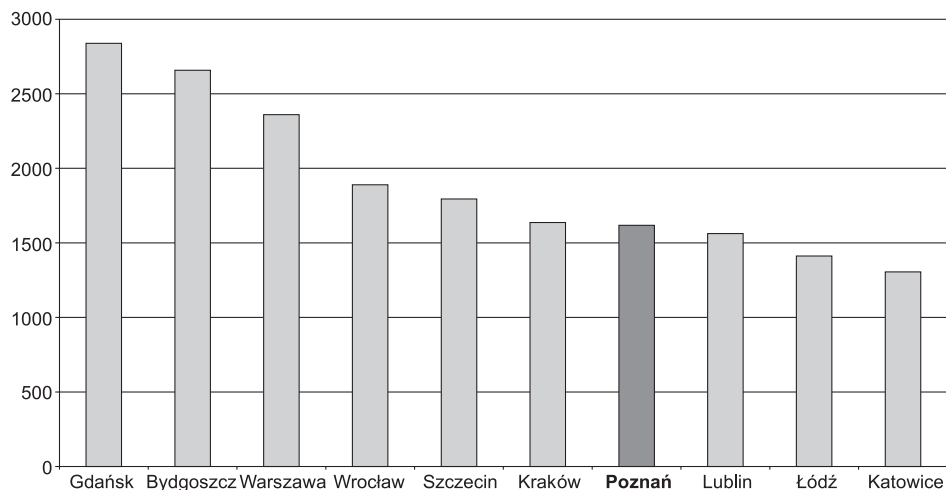
- ludność na aptekę ogólnodostępną,
- liczbę lekarzy na 10 tys. mieszkańców,
- ludność na zakład opieki zdrowotnej,
- łóżka w szpitalach ogólnych na 10 tys. mieszkańców.



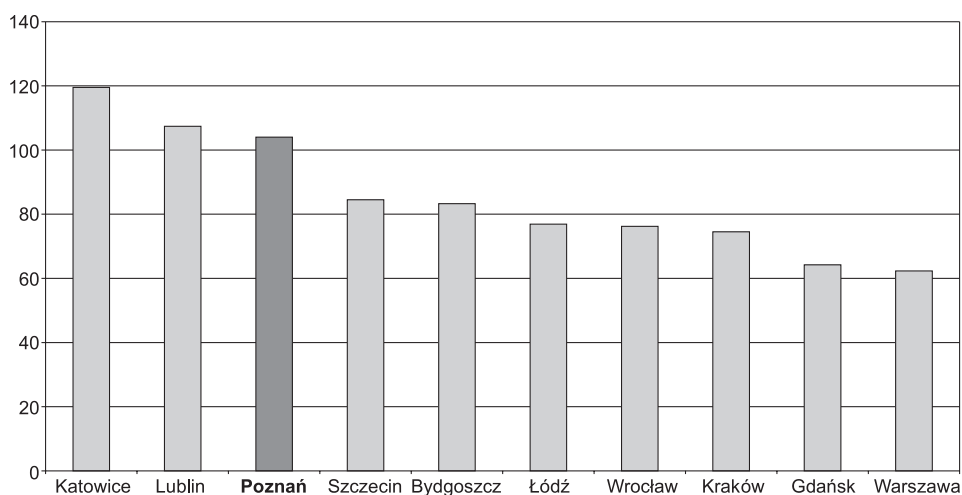
Ryc. 24. Ludność na 1 aptekę ogólnodostępną
 Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.



Ryc. 25. Lekarze na 10 tys. ludności
 Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.



Ryc. 26. Ludność na zakład opieki zdrowotnej
Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.



Ryc. 27. Łóżka w szpitalach ogólnych na 10 tys. mieszkańców
Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.

Analiza dostępności aptek wykazała, że najwięcej osób na 1 aptekę przypada w Warszawie (3072), najmniej natomiast w Lublinie (2050). W Poznaniu na 1 aptekę przypada 2198 osób, co oznacza bardzo dobrze rozwiniętą sieć aptek i ich dobrą dostępność (najlepszy wynik po Lublinie). Badanie liczby lekarzy na 10 tys. mieszkańców wysoko pozycjonuje również Lublin, w którym na 10 tys. mieszkańców przypada 140 lekarzy. W Poznaniu, co jest pewnym zaskoczeniem z uwagi na lokalizację jednej z najlepszych uczelni medycznych w kraju, na 10 tys. osób przypada zaledwie 78 lekarzy. Wskaźnik ten plasuje miasto tylko o jedną pozycję wyżej od Szczecina.

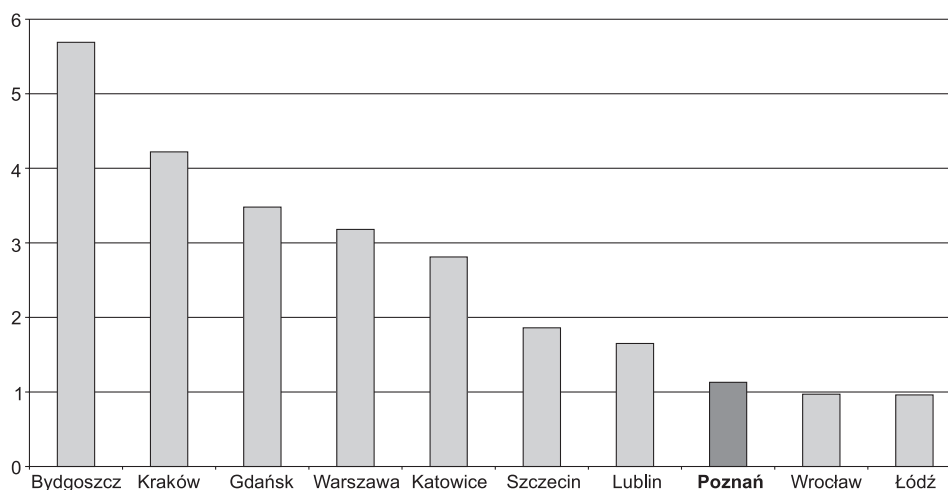
Na jeden zakład opieki zdrowotnej najwięcej osób przypada w Gdańsku – 2838, najmniej w Katowicach – 1305. Poznań zajmuje pod tym względem środkową pozycję z wynikiem 1618 osób na 1 zakład opieki zdrowotnej. Najwięcej łóżek na 10 tys. mieszkańców przypada w Katowicach (119,5), najmniej natomiast w Gdańsku (64,2). W Poznaniu wskaźnik ten wynosi 104. W przeprowadzonym badaniu przejawia się dość wysoka pozycja Katowic w każdej z kategorii.

Uwagę zwraca też wysoka pozycja Poznania pod względem liczby łóżek w szpitalach i liczby ludności przypadającej na zakład opieki zdrowotnej. Wskaźniki te w obu przypadkach są niskie i wysoko pozycjonują Poznań wśród pozostałych miast. Uderza natomiast wysoka liczba mieszkańców na 1 lekarza, co może być zastanawiające z uwagi na lokalizację w Poznaniu jednej z najlepszych uczelni medycznych w kraju.

5.5. Środowisko przyrodnicze

Istotnym elementem badań nad jakością życia jest jakość środowiska przyrodniczego, którego stan w obecnych czasach odgrywa coraz ważniejszą rolę w życiu człowieka oraz rozwoju społeczno-gospodarczym. Miasta, które charakteryzuje dobry stan środowiska, mogą zapewnić swoim użytkownikom – mieszkańcom poczucie bezpieczeństwa, komfortu zdrowotnego i zadowolenia z życia. Stan środowiska przyrodniczego i jego jakość jest jednym z najtrudniej mierzalnych elementów jakości życia. Przyjęta w badaniu metodologia opiera się na przekonaniu, że jakość środowiska jest wynikiem dwóch czynników: stopnia jego zanieczyszczenia oraz potencjału samoregulacyjnego (zdolności do regeneracji). Udział terenów zielonych ma tutaj ogromne znaczenie.

Przykładowo wskaźnik emisji zanieczyszczeń pyłowych na 1 km² powierzchni miasta w Poznaniu jest stosunkowo niski (Poznań wyprzedzają jedynie Łódź i



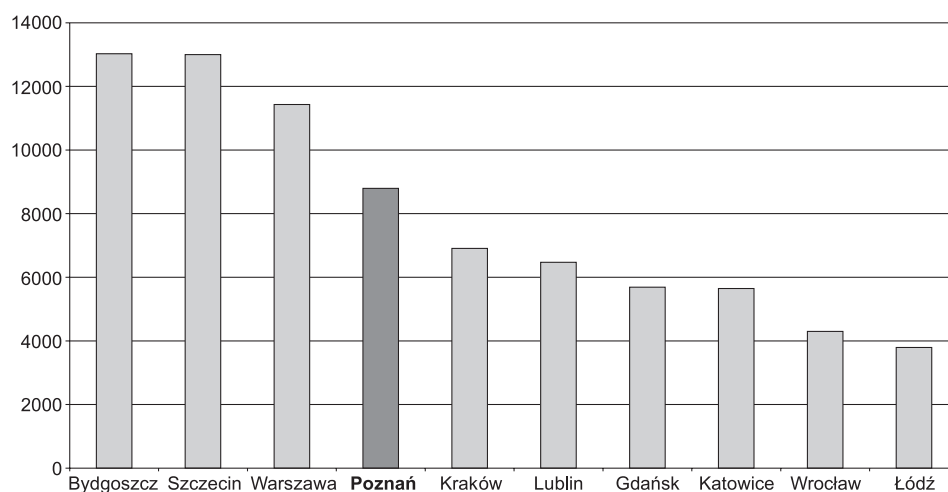
Ryc. 28. Roczna emisja zanieczyszczeń pyłowych na 1 km² powierzchni miasta

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.

Wrocław). Dość wysoki niestety jest wskaźnik emisji zanieczyszczeń gazowych na 1 km² powierzchni miasta i plasuje Poznań na 4 miejscu.

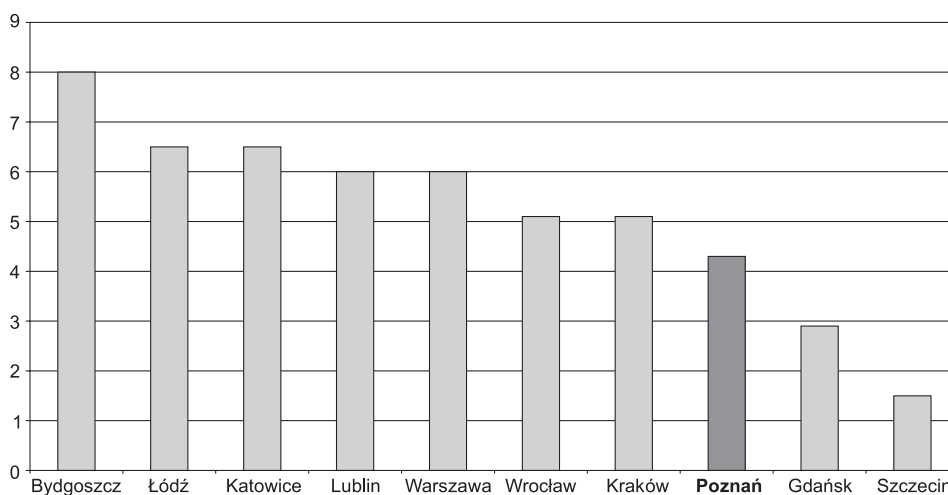
W zakresie stanu środowiska i jego oddziaływania na jakość życia ludności znaczący wpływ ma występowanie terenów zielonych. Nadają one miastu konkretny klimat, są miejscem, gdzie człowiek może odpocząć, zaczerpnąć świeżego powietrza, jak też skorzystać z niego jako miejsca rozrywki.

Najwyższy udział terenów zielonych w ogólnej powierzchni miasta występuje w Bydgoszczy (7,8%), następnie w Katowicach („Miasto Ogrodów”?) oraz Łodzi.



Ryc. 29. Roczna emisja zanieczyszczeń gazowych na 1 km² powierzchni miasta

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.



Ryc. 30. Udział (%) terenów zielonych (parków, zieleńców i zieleni osiedlowej) w ogólnej powierzchni miasta

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.

Zdecydowanie najniższy udział terenów zieleni odnotowano w Szczecinie (1,5%). Udział terenów tego typu w powierzchni miasta Poznania wynosi 4,1% i plasuje miasto na 3 pozycji od końca. Wyniki oscylujące w okolicy średniej, która wynosi 5,1%, odnoszą się do Krakowa i Wrocławia.

Analiza Poznania na tle pozostałych miast pod względem jakości środowiska przyrodniczego wskazuje na przeciętną emisję zanieczyszczeń pyłowych i gazowych. Udział terenów zielonych w powierzchni miasta plasuje Poznań na 7 miejscu.

5.7. Bezpieczeństwo publiczne

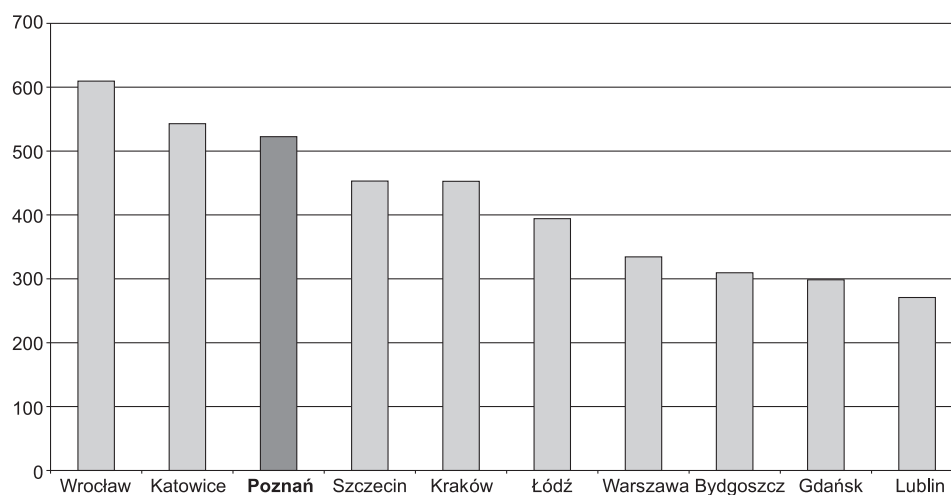
Jedną z kategorii subiektywnych odczuć mieszkańca jest poczucie bezpieczeństwa. Z uwagi na mieszane struktury przestrzenno-społeczne miast, trudno jest zastosować jedno wartościujące lub deprecjonujące określenie miasta (miasto bezpieczne lub niebezpieczne). W każdym mieście znajdują się dzielnice, osiedla, w których prawdopodobieństwo, że stanie się coś złego, jest wyższe niż w innych częściach miasta (potwierdzają to statystyki komend miejskich policji).

Pod względem bezpieczeństwa badaniu poddano:

- liczbę przestępstw ogółem na 10 tys. mieszkańców,
- wskaźnik wykrywalności sprawców przestępstw.

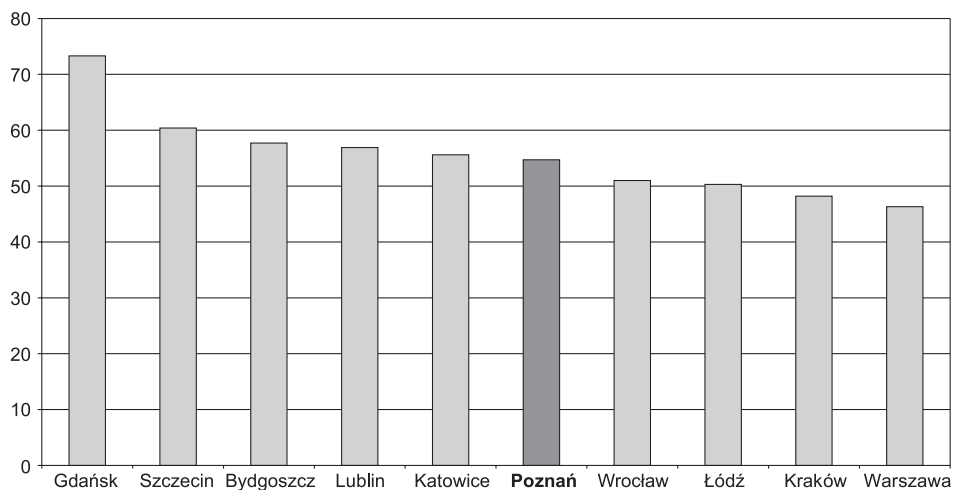
Biorąc pod uwagę liczbę przestępstw ogółem za 2010 roku, należy stwierdzić, że najwyższy wskaźnik cechuje Wrocław. W mieście tym liczba przestępstw ogółem stwierdzona na 10 tys. mieszkańców wynosi ponad 600. Poznań klasyfikuje się w tej kategorii na trzeciej pozycji po Wrocławiu i Katowicach.

Wskaźnik wykrywalności sprawców przestępstw wynosi w Poznaniu 54,7%. Na uwagę zasługuje najwyższy poziom wykrywalności przestępstw w Gdańsku (73,3%).



Ryc. 31. Przestępstwa ogółem na 10 tys. mieszkańców

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.



Ryc. 32. Wskaźnik wykrywalności sprawców
 Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, 2010.

6. Podsumowanie

Przegląd rankingów krajowych i zagranicznych oraz dokumentów strategicznych, w których dokonuje się porównania miast pod względem jakości życia, pozwala stwierdzić, że:

- w rankingach krajowych Poznań plasuje się w czołówce miast pod względem poziomu życia, zajmowane pozycje są jednak różne i zależą od metodyki opracowywania danego rankingu;
- silnie akcentowana w „Strategii rozwoju miasta Poznania do roku 2030” konieczność podnoszenia jakości życia mieszkańców Poznania wskazuje na dużą rolę badań nad jakością życia, Poznań jest w tej dziedzinie prekursorem w skali kraju.

Na podstawie wykonanych analiz ocenić można, że silnymi stronami miasta Poznania pod kątem jakości życia są m.in:

- wysokie zarobki przeciętnego mieszkańca Poznania,
 - rozwijający się prężnie rynek mieszkaniowy oraz dobre warunki mieszkaniowe,
 - stosunkowo niskie ceny komunikacji publicznej oraz opłat komunalnych,
 - dobra dostępność do służby zdrowia mierzona liczbą łóżek w szpitalach i liczbą osób przypadających na 1 zakład opieki zdrowotnej,
 - dobra jakość środowiska przyrodniczego i niskie zanieczyszczenie powietrza.
- Do słabych stron jakości życia w Poznaniu należą:
- wysokie ceny mieszkań,
 - wysoka, na tle innych miast, cena podatku od nieruchomości budowlanych przeznaczonych na cele gospodarcze, mogąca ograniczać przedsiębiorczość mieszkańców,
 - niski wskaźnik dostępności kadry medycznej (lekarze na 10 tys. mieszkańców).

Wyniki uzyskane przez Poznań w dziedzinie edukacji nie pozwalają na jednoznaczne zakwalifikowanie jakości edukacji do silnej bądź słabej strony Poznania. W porównaniu z innymi miastami Poznań na tym polu osiąga raczej przeciętne rezultaty i widocznie „przegrywa” w rywalizacji np. z Łodzią. Jedynie szczegółowe badania każdej z dziedzin życia stanowiących o jakości życia mogą odzwierciedlić pozycję danego miasta na arenie krajowej. Nie jest możliwe zatem dla tak szerokiego wachlarza wskaźników opracowanie jednej miary syntetycznej. Wynika to ze specyfiki rozwoju danego miasta oraz kierunku, w jakim ten rozwój podąża. Każde z badanych miast ma zatem inne cechy stanowiące o jego silnej czy słabej pozycji.

Literatura i dokumenty źródłowe

- Czapiński J. (red.) 2011. Diagnoza społeczna – warunki i jakość życia Polaków (Social Diagnosis of Poles – the conditions and quality of life in Poland).
- Fahey T., Layte R., Smith E., Whelan Ch., Fisher K. 2003. Quality of life in Europe – an illustrative report. European Foundation for the improvement of Living and Work Conditions.
- Measuring quality of life WHOQOL, 1997. The World Health Organization.
- Strategia miasta Katowice 2020, 2005. Katowice.
- Strategia miasta Lublin na lata 2008–2015, 2008. Lublin.
- Strategia rozwoju Bydgoszczy do 2015 r., 2004. Bydgoszcz.
- Strategia rozwoju Gdańska do roku 2015, 1998. Gdańsk.
- Strategia rozwoju Krakowa, 2005. Warszawa.
- Strategia rozwoju miasta Poznania 2030, 2010. Poznań.
- Strategia rozwoju miasta stołecznego Warszawy do 2020 r., 2005. Warszawa.
- Strategia rozwoju Szczecina 2025, 2011. Szczecin.
- Sulaiman Md. Yassin 2012. The quality of life and Human development Index of Community living along Pahang and Muar Rivers. Universiti Putra Malaysia.

Tomasz Resiński

Jakość życia w Poznaniu – wymiar międzynarodowy

1. Wprowadzenie

Wraz ze stabilizowaniem się nowych warunków gospodarczych w Polsce oraz towarzyszącego im postępu społecznego, obserwuje się wśród badaczy rozwoju miejskiego wzmożone zainteresowanie takimi zagadnieniami, jak warunki życia, jakość życia i standard życia. Pomiar jakości życia, jak również rozważania nad słabymi i mocnymi stronami oraz korzyściami i zagrożeniami związanymi z jego wymiarem, zdają się odgrywać coraz istotniejszą rolę w określaniu konkurencyjności ośrodków miejskich, a także wyznaczaniu dla nich skutecznej polityki prorozwojowej.

W Europie prowadzonych jest wiele rankingów analizujących różne aspekty jakości życia w miastach. Do najbardziej znanych należą:

- The Economist Intelligence Unit's quality of life (publikowany przez The Economist Intelligence Unit),
- Mercer Quality of Live Survey (publikowany przez Mercer),
- Monocle's Most Livable Cities (publikowany przez „Monocle Magazine”),
- Perception survey quality of live in European Cities (publikowany przez Eurostat),
- European Cities Monitor 2006 (publikowany przez Cushman & Wakefield).

Wszystkie one w różny sposób definiują jakość życia i operują zróżnicowaną metodologią badań. Należy zauważyć, że w żadnym z powyższych rankingów miasto Poznań nie zostało uwzględnione.

2. Metodologia badania

W międzynarodowym pozycjonowaniu Poznania pod względem wskaźników jakości życia mieszkańców analizie poddano miasta europejskie, których liczba ludności zawierała się w przedziale między 400 tys. a 700 tys. Badania dotyczyły wybranych aspektów jakości życia, ujętych przez Eurostat w ramach zbioru danych miejskich Urban Audit za lata 2007–2009. Należy zaznaczyć, że nie wszystkie mierniki były dostępne dla każdego z miast biorących udział w analizie, stąd ich liczba ulega zmianie w zależności od tematyki.

Pozycjonowanie Poznania wśród porównywalnych wielkościami miast europejskich dotyczyło takich aspektów jakości życia, jak: zdrowie publiczne, edukacja, bezdomność, bezpieczeństwo publiczne, zagospodarowanie przestrzenne, trans-

port indywidualny i zbiorowy, klimat i stan środowiska przyrodniczego, kultura, koszty życia, a także przedstawicielstwo we władzach lokalnych.

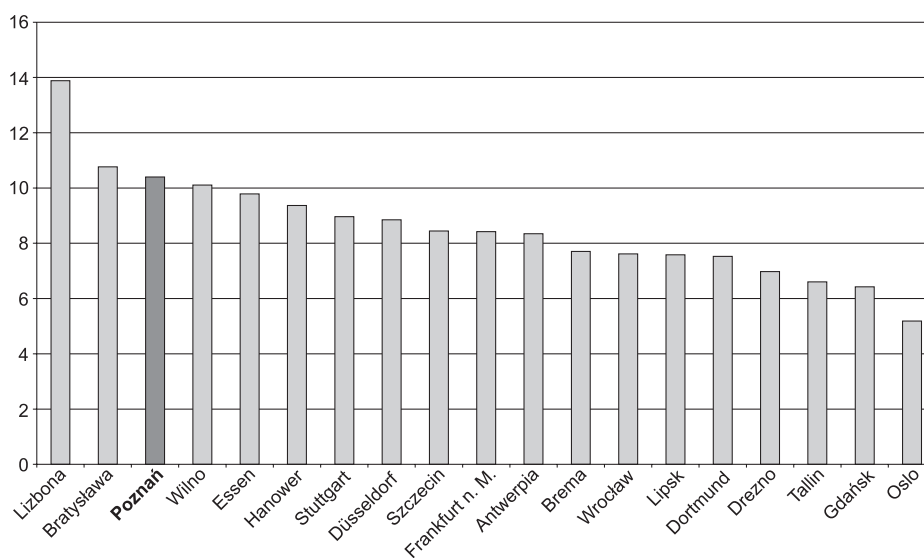
3. Wymiary jakości życia

Oceniając jakość życia w Poznaniu przez pryzmat potencjału i dostępności funkcjonowania różnego rodzaju usług społecznych, można stwierdzić, że jest ona na względnie wysokim poziomie w porównaniu do innych miast europejskich o podobnej wielkości.

Miasto Poznań relatywnie korzystnie wypada w zakresie służby zdrowia. W Poznaniu zauważa się sporą, jak na poziom europejski, liczbę łóżek szpitalnych (10,4) oraz liczbę lekarzy (4,2) przypadających na 1000 mieszkańców (ryc. 1, 2).

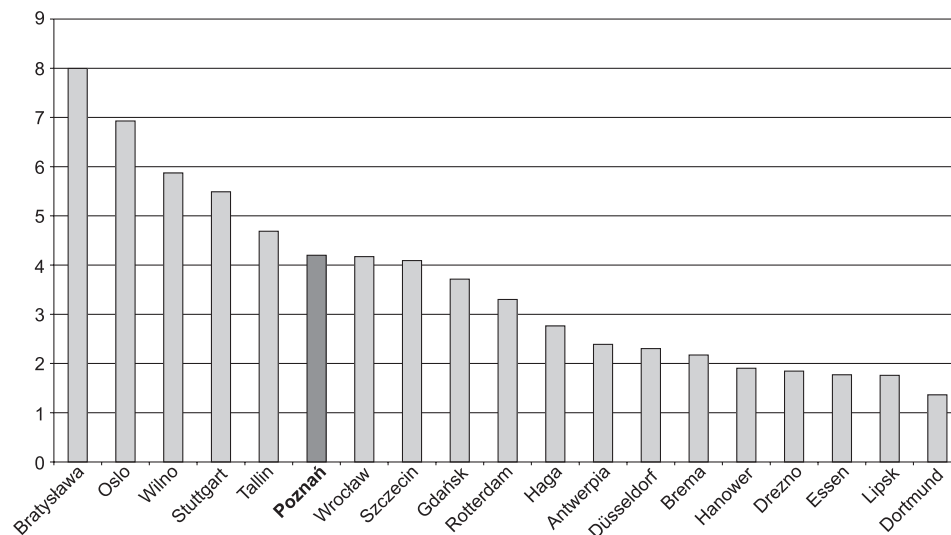
Analizowane wartości wskaźników świadczą o dobrej, jak na warunki europejskie, dostępności usług medycznych dla pacjentów. Jedyne niepokojące zjawisko notuje się w tej dziedzinie w odniesieniu do lekarzy specjalistów, których w porównaniu do innych miast europejskich, badanych w zestawieniu, jest zdecydowanie zbyt mało. Przykładowo pod względem liczby stomatologów przypadających na 1000 mieszkańców Poznań zajął dopiero 16 pozycję wśród 19 miast, dla których zebrano dane (ryc. 3).

Korzystną sytuację miasta, w odniesieniu do badania jakości życia, przedstawia analiza wskaźników ze sfery edukacji. Miasto Poznań znajduje się w ścisłej czołówce pod względem liczby uczniów szkół ponadgimnazjalnych – 3 miejsce w rankingu wśród 21 miast europejskich (ryc. 4). Z kolei w innym zestawieniu analizującym liczbę studiujących i doktoryzujących się na lokalnych uniwersytetach



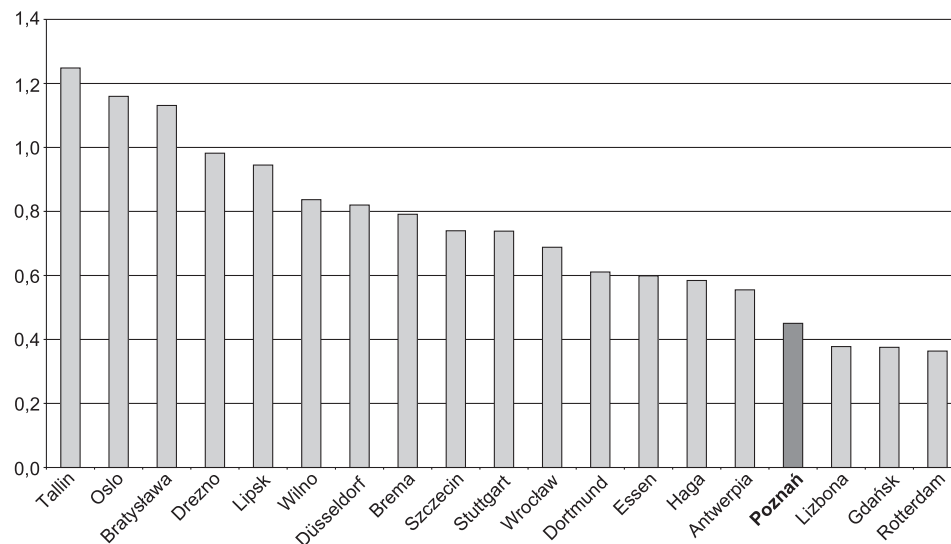
Ryc. 1. Liczba łóżek szpitalnych na 1000 mieszkańców

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

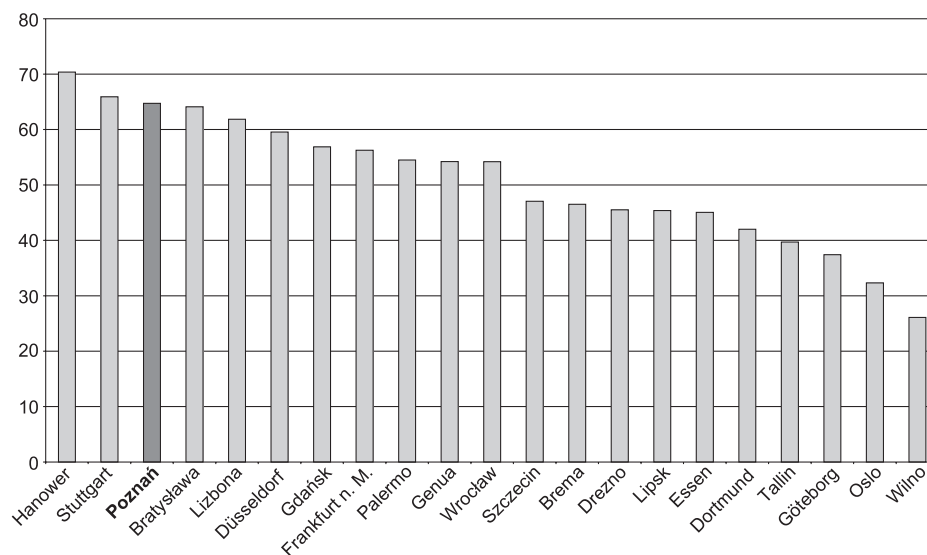


Ryc. 2. Liczba lekarzy na 1000 mieszkańców
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

Poznań znalazł się na 1 miejscu wśród 30 ośrodków miejskich (ryc. 5). Dane te obrazują, że Poznań jest najbardziej rozwiniętym ośrodkiem uniwersyteckim w rankingu miast o podobnej wielkości. Co więcej, tak duża liczba studiujących, znacznie przekraczająca liczbę młodych mieszkańców Poznania, świadczy o silnie oddziałującej funkcji uniwersyteckiej, zdolnej przyciągać do tego miasta licznych studentów z kraju i regionu. Zjawisko należy jednak po części tłumaczyć rozpoczę-



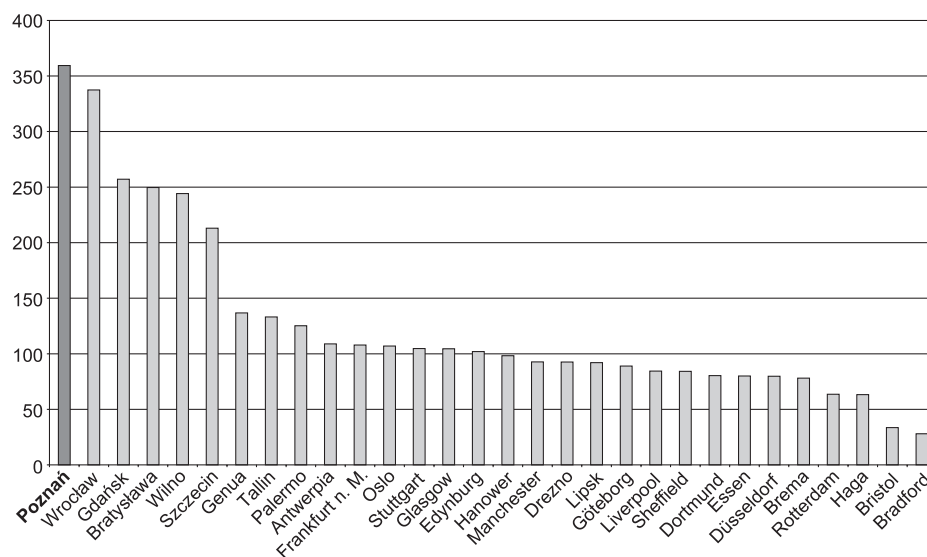
Ryc. 3. Liczba stomatologów na 1000 mieszkańców
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.



Ryc. 4. Liczba uczniów szkół ponadgimnazjalnych na 100 osób w wieku od 15 do 24 lat
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

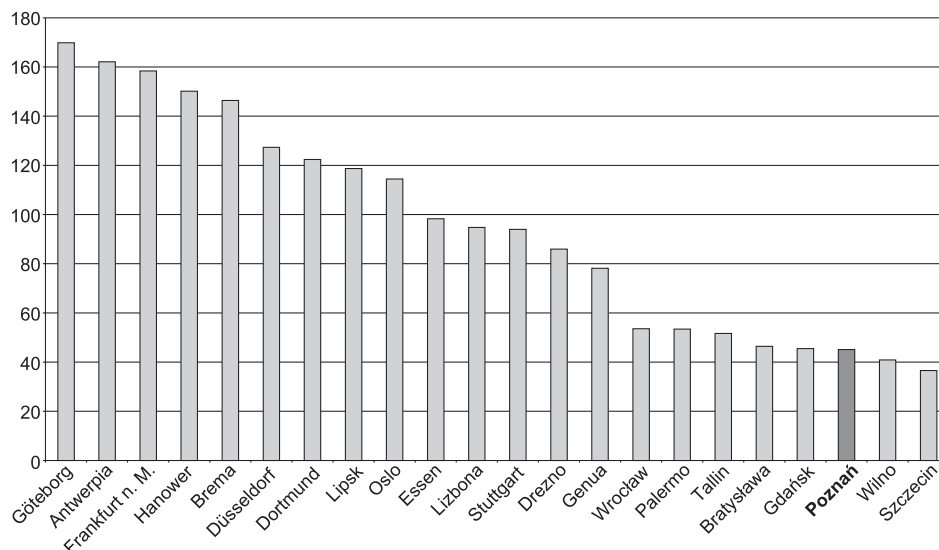
ciem w Polsce nauki przez pokolenie wyżu demograficznego oraz znacznym ułatwieniem dostępu do edukacji. Skutkiem tych zjawisk jest obserwowany od początku lat 90. dynamiczny wzrost liczby osób podejmujących studia wyższe.

Istotnym aspektem obrazującym jakość życia jest bezpieczeństwo w mieście. Poznań na tle innych miast europejskich podobnej wielkości, pomimo kilku zastrzeżeń,



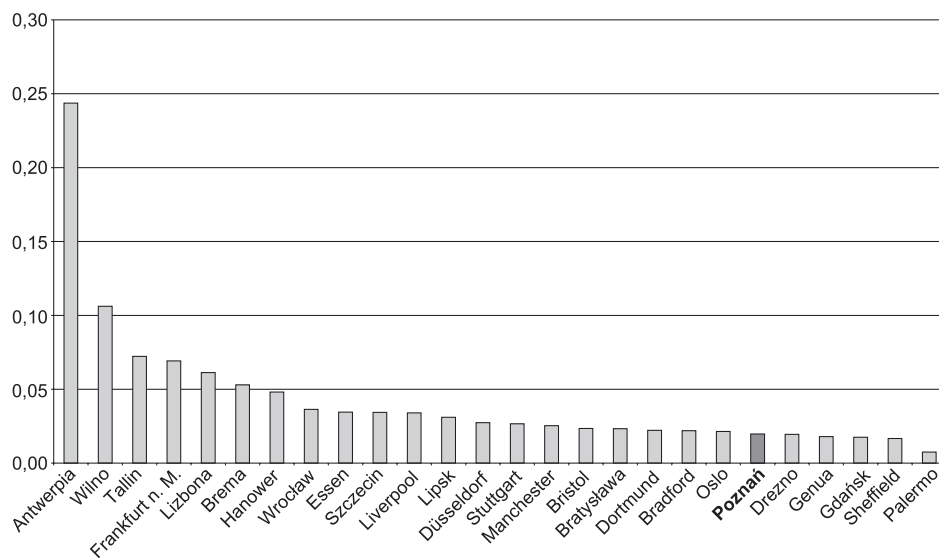
Ryc. 5. Liczba studentów oraz doktorantów na 100 stałych mieszkańców w wieku od 24 do 30 lat

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

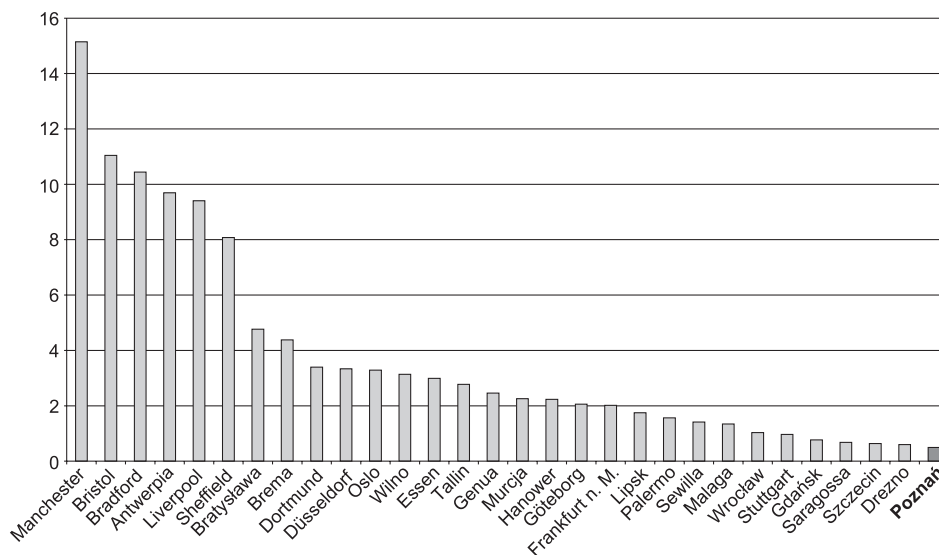


Ryc. 6. Liczba zarejestrowanych przestępstw na 1000 mieszkańców
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

można uznać za miasto stosunkowo bezpieczne. Analiza wykazała, że w Poznaniu odnotowuje się niewielką, w porównaniu do innych miast europejskich, liczbę popełnionych przestępstw (45 na 1000 mieszkańców), w tym morderstw i włamań do domostw (ryc. 6–8). Statystyki świadczą jednak o istnieniu dwóch dość istotnych problemów związanych z bezpieczeństwem. Po pierwsze, notuje się w Poznaniu relatywnie dużo kradzieży samochodów (16 pozycja na 31 miast badanych) (ryc. 9. Po



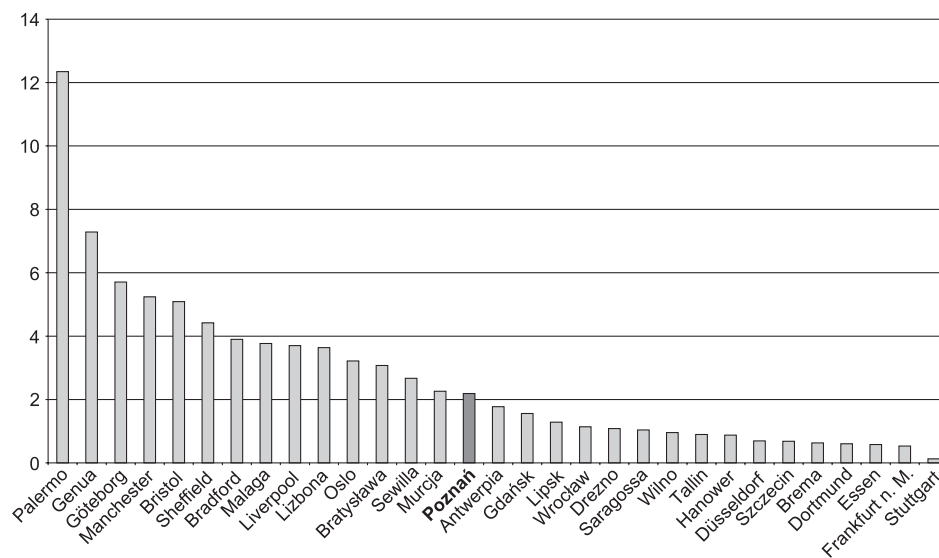
Ryc. 7. Liczba zarejestrowanych morderstw na 1000 mieszkańców
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.



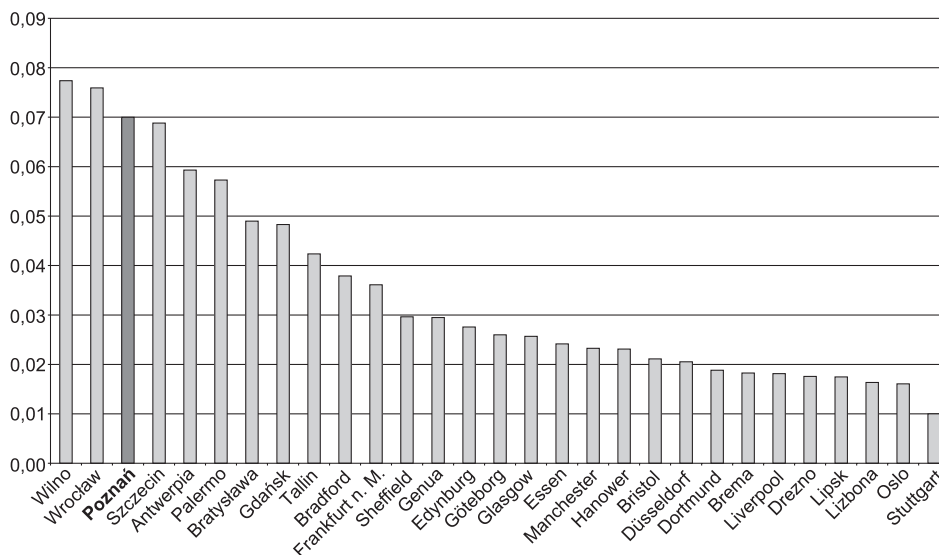
Ryc. 8. Liczba zarejestrowanych włamań do domów na 1000 mieszkańców
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

drugie, w mieście obserwuje się bardzo wysoki współczynnik liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach samochodowych (ryc. 10). W tej dziedzinie badań Poznań zajmuje 3 miejsce wśród pozostałych 28 miast europejskich, dla których były dostępne dane.

Ciekawe wnioski dotyczące jakości życia dostarcza analiza zagospodarowania przestrzeni miast europejskich. Badania wykazały, że w Poznaniu, w stosunku do innych miast europejskich, występuje mniejsza ilość terenów zielonych, wód oraz

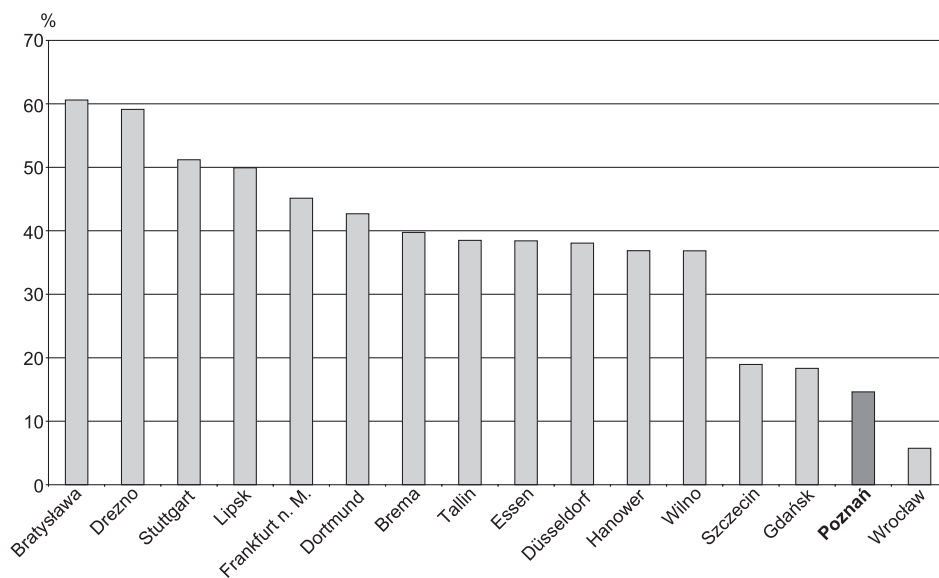


Ryc. 9. Liczba kradzieży samochodów na 1000 mieszkańców
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

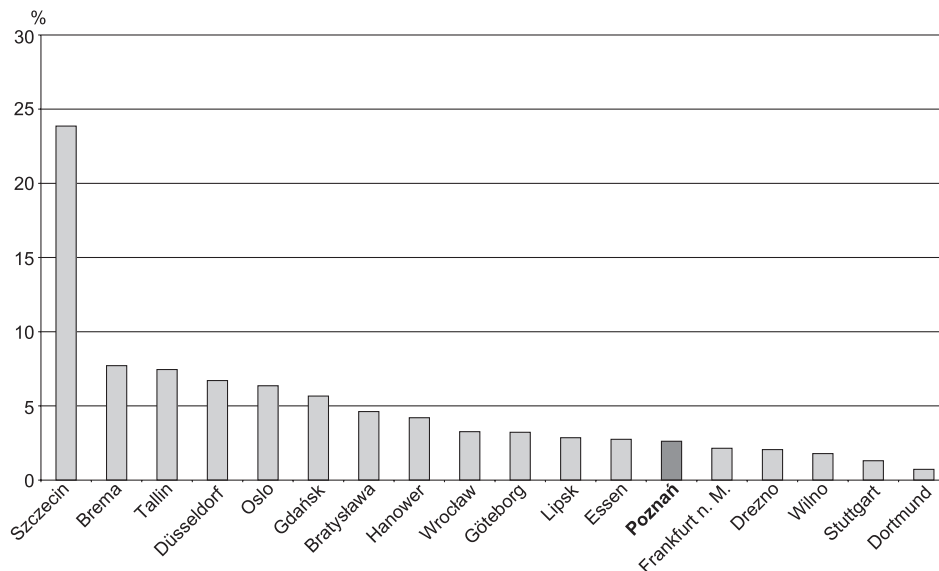


Ryc. 10. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach samochodowych na 10 000 mieszkańców
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

obszarów sportowo-rekreacyjnych (ryc. 11–13). Tak ukształtowana struktura przestrzenna, w której mieszkańcy mają stosunkowo niewiele przestrzeni do odpoczynku, może znacząco obniżać jakość życia. Warto jednak wspomnieć o terenach zielonych położonych poza granicami miasta, w bezpośrednim jego sąsiedztwie, jak np. Wielkopolski Park Narodowy.



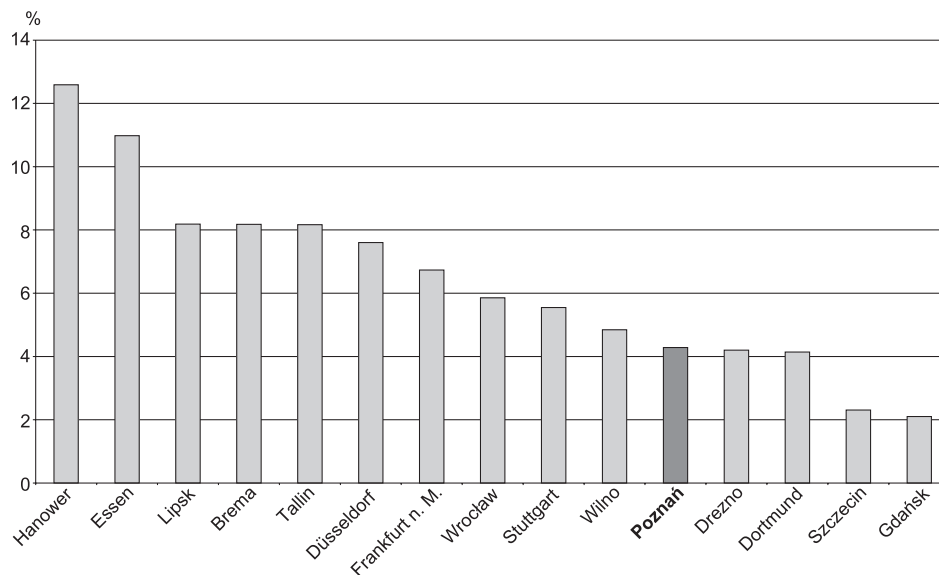
Ryc. 11. Udział terenów zielonych w całkowitej powierzchni miasta
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.



Ryc. 12. Udział wód w powierzchni miasta

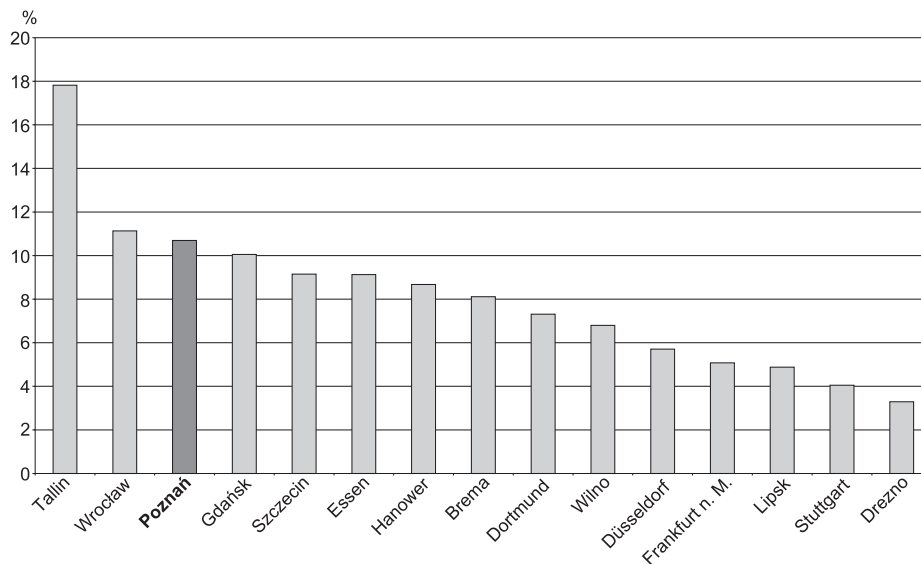
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

W Poznaniu zauważa się też wysoki, jak na skalę europejską, udział powierzchni komercyjnych, w tym centrów handlowych oraz miejsc usługowych w ogólnej powierzchni miasta, co odzwierciedla korzystną sytuację lokalnej gospodarki (ryc. 14). Wśród 15 miast, dla których pozyskano dane, Poznań odznaczał się 11-pro-



Ryc. 13. Udział terenów sportowo-rekreacyjnych w powierzchni miasta

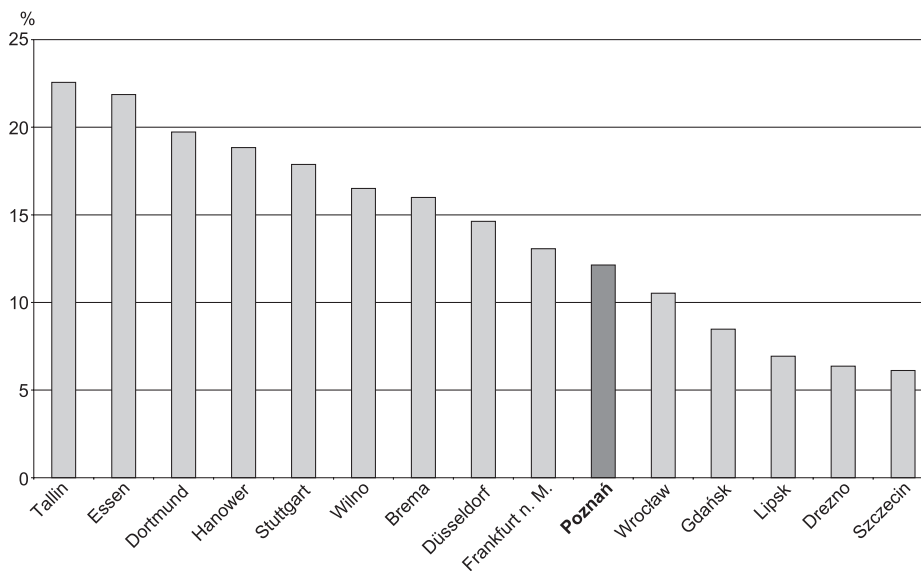
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.



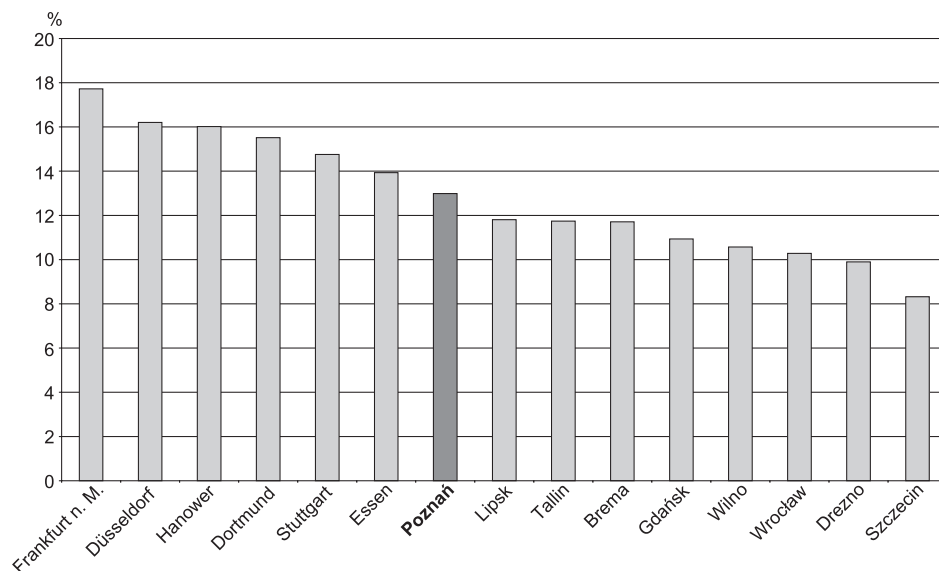
Ryc. 14. Udział terenów komercyjnych w przestrzeni miasta
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

centowym udziałem omawianych terenów i znalazł się na wysokiej 2 pozycji *ex aequo* z Wrocławiem.

Stwierdzono stosunkowo niewielką, w porównaniu do innych miast, powierzchnię terenów z przeznaczeniem pod mieszkalnictwo (ryc. 15). Wśród 15 ośrodków, dla których uzyskano dane, Poznań z 12-procentowym udziałem takich

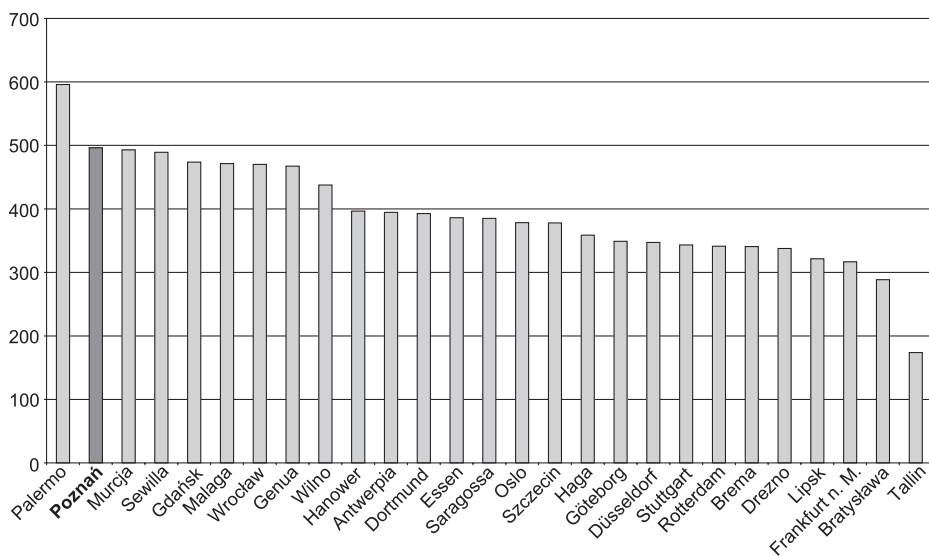


Ryc. 15. Udział terenów mieszkaniowych w strukturze przestrzennej miasta
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

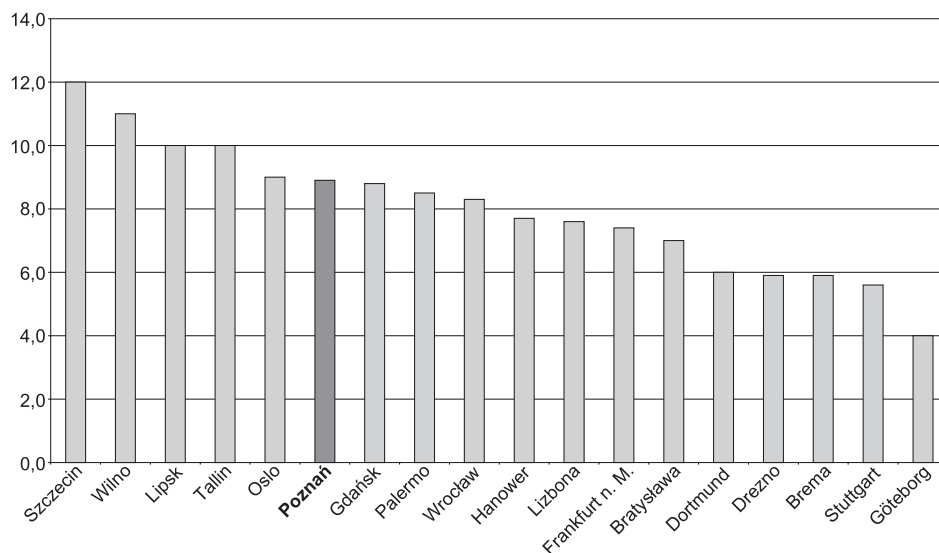


Ryc. 16. Udział powierzchni dróg, kolei, lotnisk i portów w strukturze przestrzennej miasta
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

terenów znalazł się na 10 miejscu. Taki stan struktury przestrzennej, w której duża liczba osób mieszka na stosunkowo małych obszarach, wobec również małego udziału terenów zielonych, może powodować znaczne obniżenie jakości życia. Sytuacja ta jest wynikiem braku możliwości powiększania granic miasta, czego efektem jest rozwój budownictwa w strefie podmiejskiej.

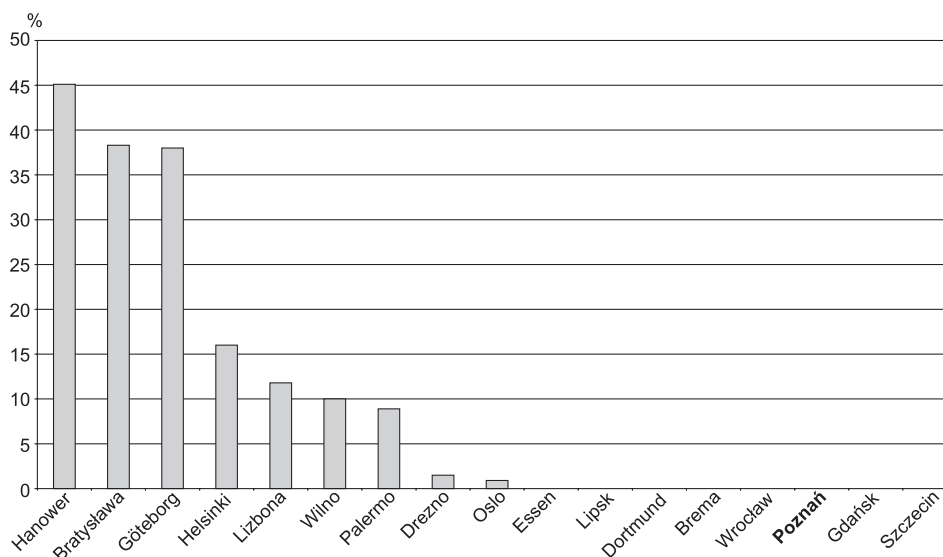


Ryc. 17. Liczba zarejestrowanych samochodów na 1000 mieszkańców
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

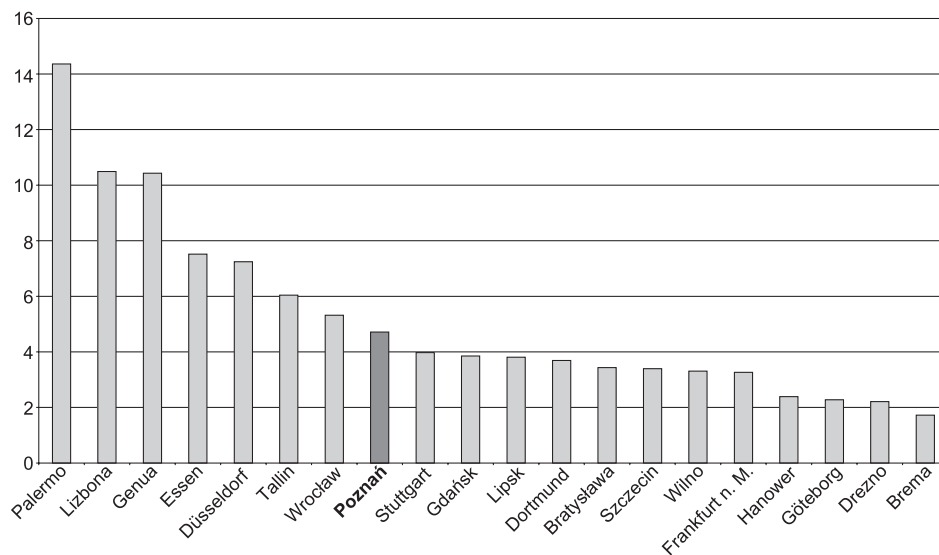


Ryc. 18. Średni wiek pojazdów komunikacji publicznej
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

W zakresie transportu stwierdza się, że miasto Poznań nie prezentuje się dostatecznie dobrze w zestawieniu z innymi miastami europejskimi. Mankamentem w tej kategorii jest przede wszystkim niedorozwinięta sieć dróg miejskich w stosunku do pozostałych miast europejskich oraz odnotowana druga co do wielkości liczba rejestrowanych samochodów (aż 496 samochodów na 1000 mieszkańców) (ryc. 16, 17).

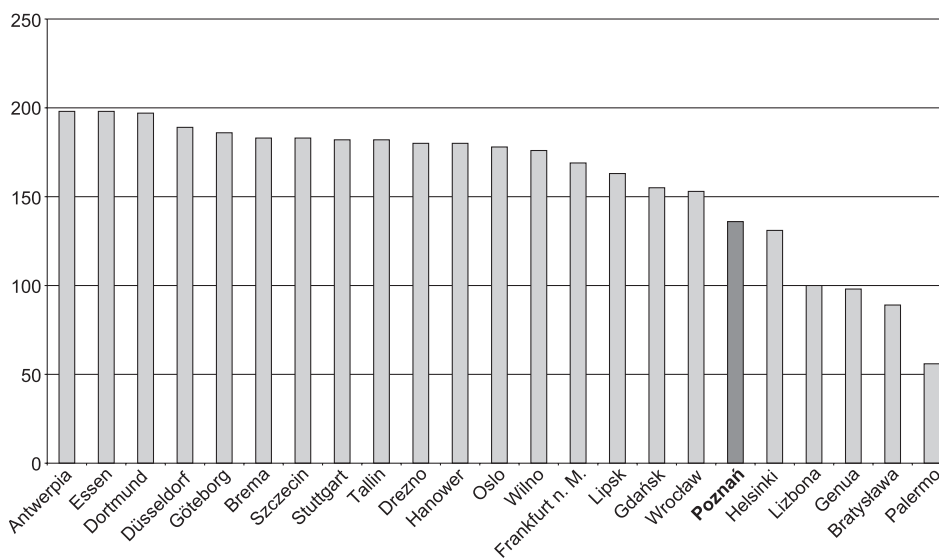


Ryc. 19. Udział autobusów napędzanych alternatywnymi paliwami
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

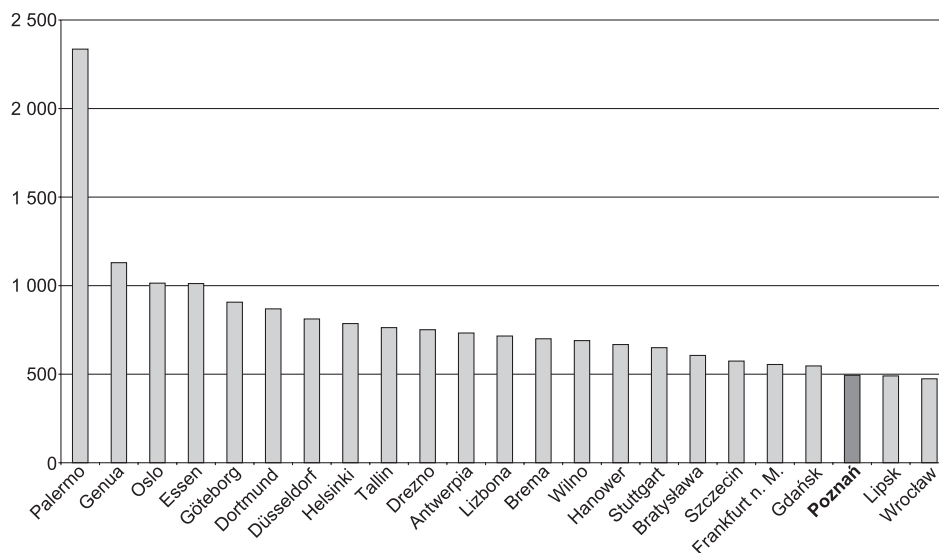


Ryc. 20. Liczba przystanków autobusowych przypadających na 1 km² przestrzeni miejskiej
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

Co więcej, wiele wskaźników sugeruje niedostateczną konkurencyjność komunikacji publicznej wobec innych środków transportu. Z danych Urban Audit wynika, że miasto Poznań ma dość wiekowy tabor komunikacyjny (średnia wieku 8, 9 lat) i nie wdraża intensywnie nowych technologii, w tym alternatywnych źródeł energii (ryc. 18, 19).

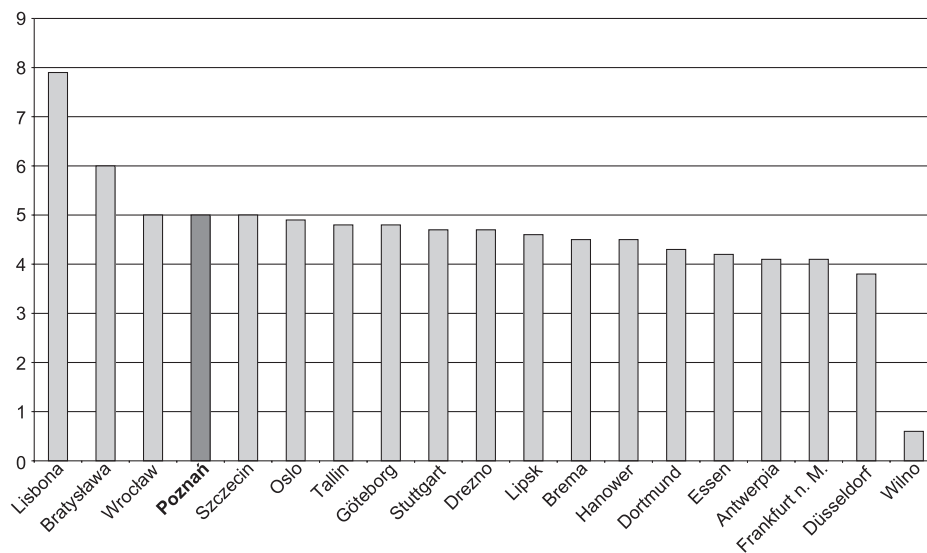


Ryc. 21. Liczba dni deszczowych
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

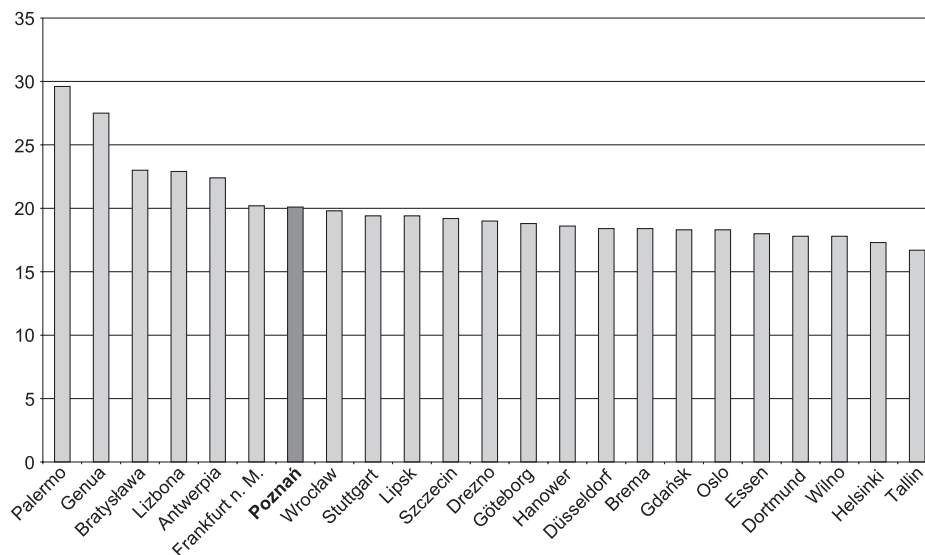


Ryc. 22. Intensywność opadów deszczu w ciągu roku (ilość litrów/m²)
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

Z kolei w statystykach dotyczących dostępu do komunikacji publicznej odnotowano w Poznaniu umiarkowane pokrycie przystankami komunikacyjnymi przypadającymi na 1 km² powierzchni tego miasta (8 pozycja w rankingu 20 miast europejskich) (ryc. 20). Reasumując, można stwierdzić, że transport publiczny w Poznaniu nie osiągnął jeszcze najwyższych standardów europejskich.

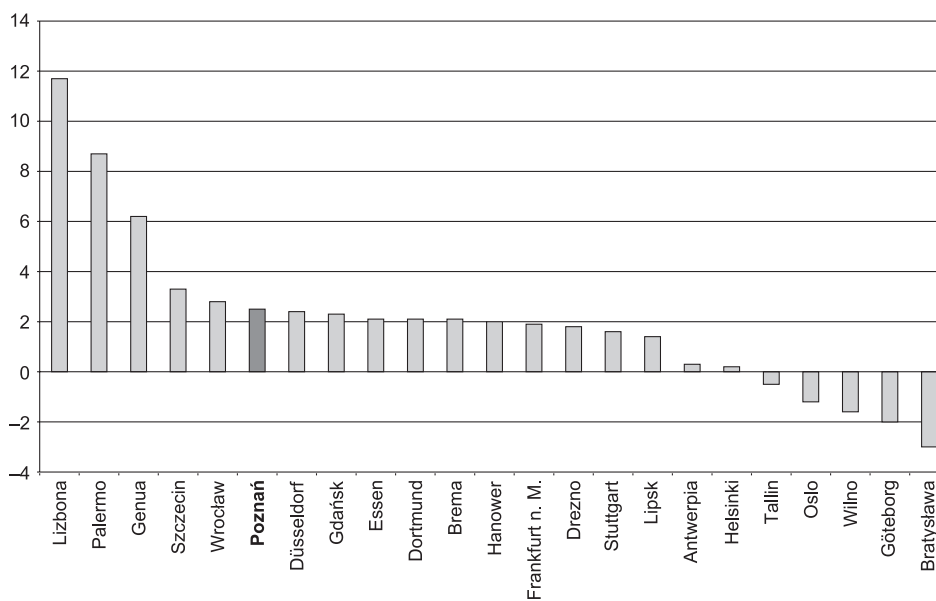


Ryc. 23. Średnia liczba godzin słońca w ciągu dnia
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

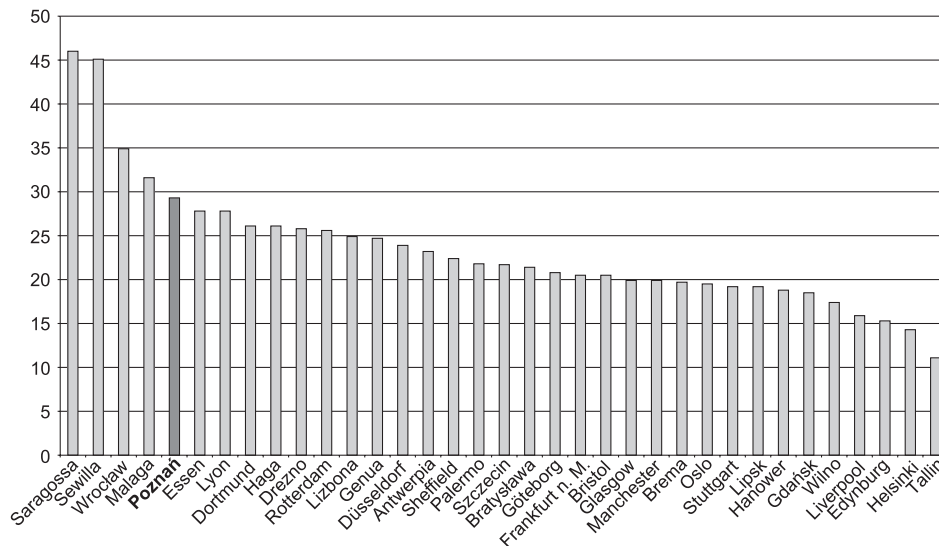


Ryc. 24. Średnia temperatura najcieplejszego miesiąca w roku
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

Czynnikiem korzystnie oddziałującym na jakość życia w Poznaniu są relatywnie dobre warunki klimatyczne panujące w mieście. Po analizie zebranych wskaźników można stwierdzić, że są one optymalne do zamieszkania, pracy i wypoczynku w różnych porach roku. W mieście obserwuje się stosunkowo dużą liczbę dni sło-



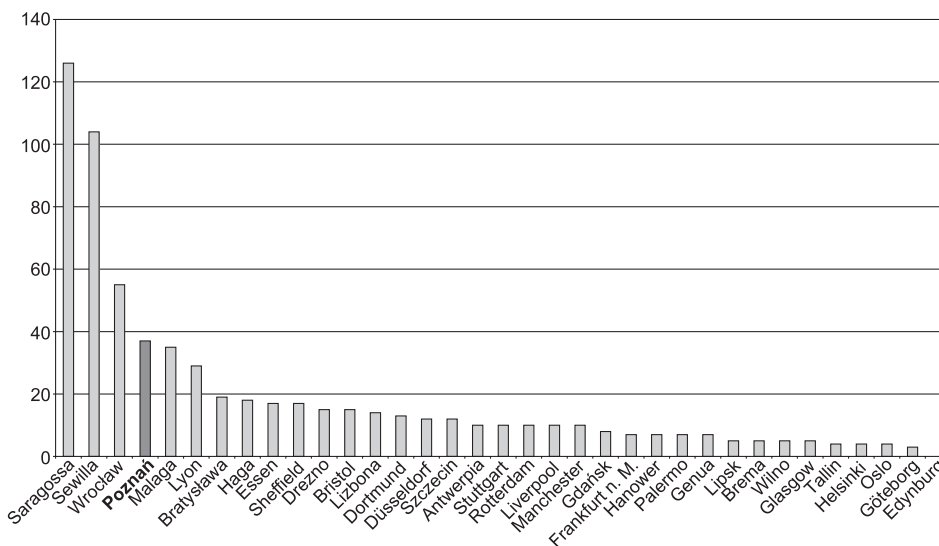
Ryc. 25. Średnia temperatura najzimniejszego miesiąca w roku
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.



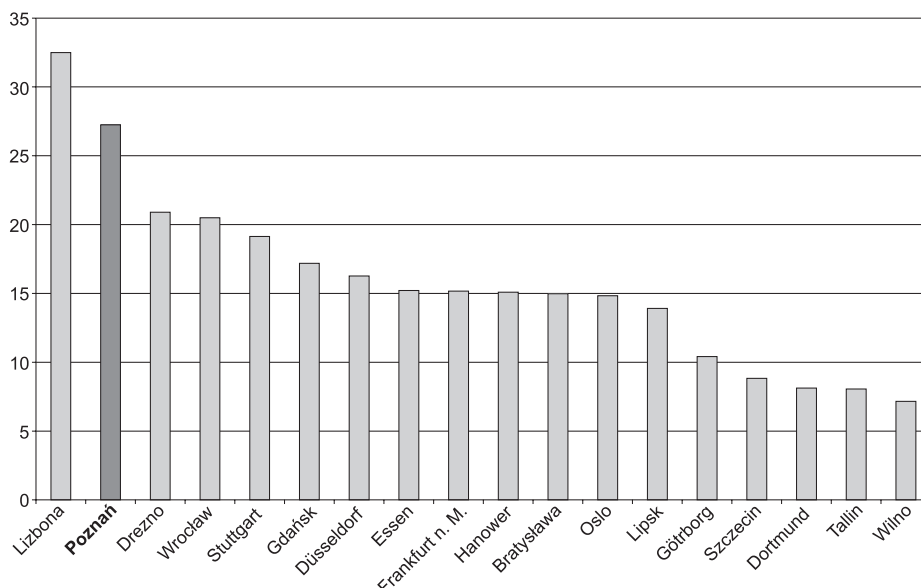
Ryc. 26. Średnia roczna koncentracja pyłów PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

necznych przy bardzo korzystnej średniej temperaturze powietrza, zarówno zimą, jak i latem. Poznań, w porównaniu do innych europejskich metropolii, jest miastem o stosunkowo rzadkich i niewielkich opadach deszczu (ryc. 21–25).

Komfort klimatyczny zakłóca wciąż relatywnie wysokie zanieczyszczenie środowiska. Chociaż w Poznaniu nie obserwuje się niepokojących zjawisk związanych ze smogiem, obecne jest wciąż niekorzystne i bardzo wysokie, w stosunku do in-



Ryc. 27. Liczba godzin w ciągu roku, w których stężenie pyłów PM10 przekracza $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

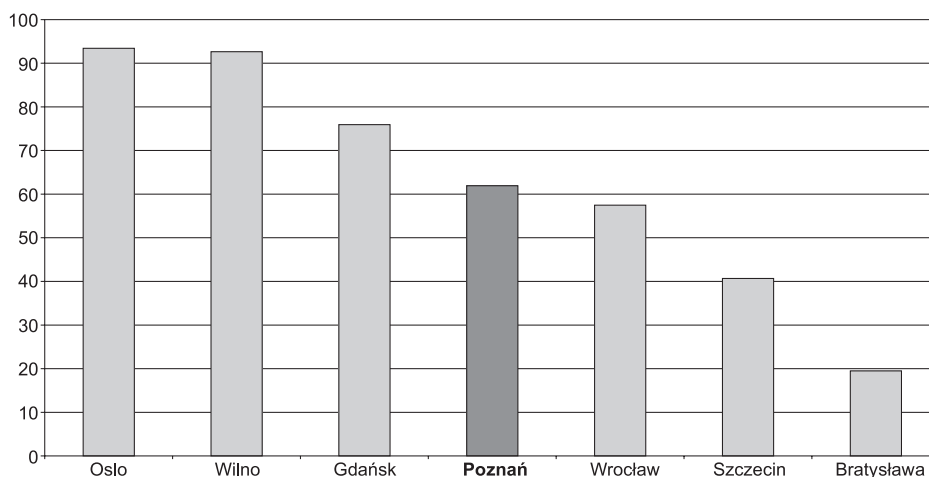


Ryc. 28. Liczba miejsc w kinach na 1000 mieszkańców

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

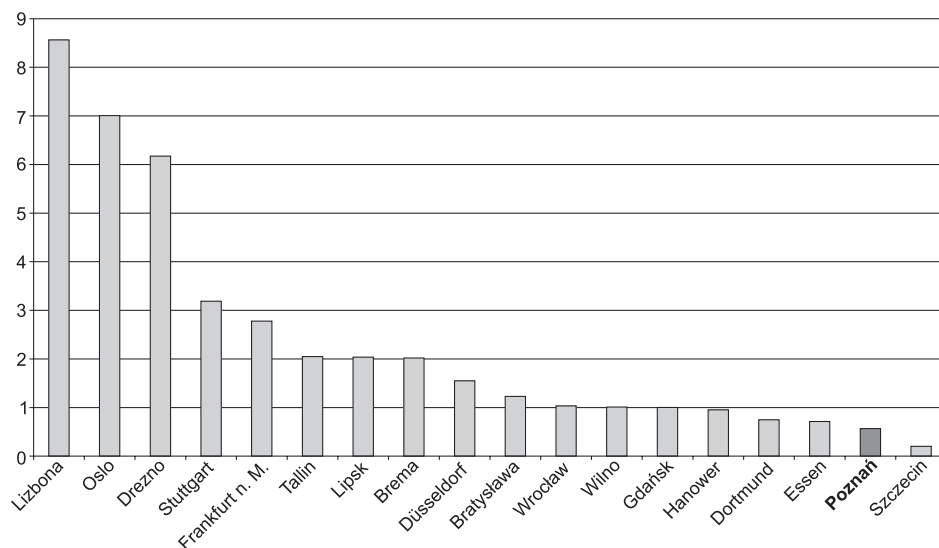
nych badanych miast europejskich, zanieczyszczenie powietrza pyłami klasyfikowanymi jako PM10 (5 miejsce wśród 35 miast europejskich pod względem wysokości stężenia tych pyłów) (ryc. 26, 27).

Miasto Poznań nie najlepiej prezentuje się na arenie międzynarodowej w dziedzinie kultury. O ile w przypadku kin miasto dysponuje dość sporą liczbą miejsc oraz widzów, o tyle znacznie gorzej wypada w rankingach dotyczących liczby i popularności muzeów oraz teatrów (ryc. 28–30). W Poznaniu relatywnie niski jest



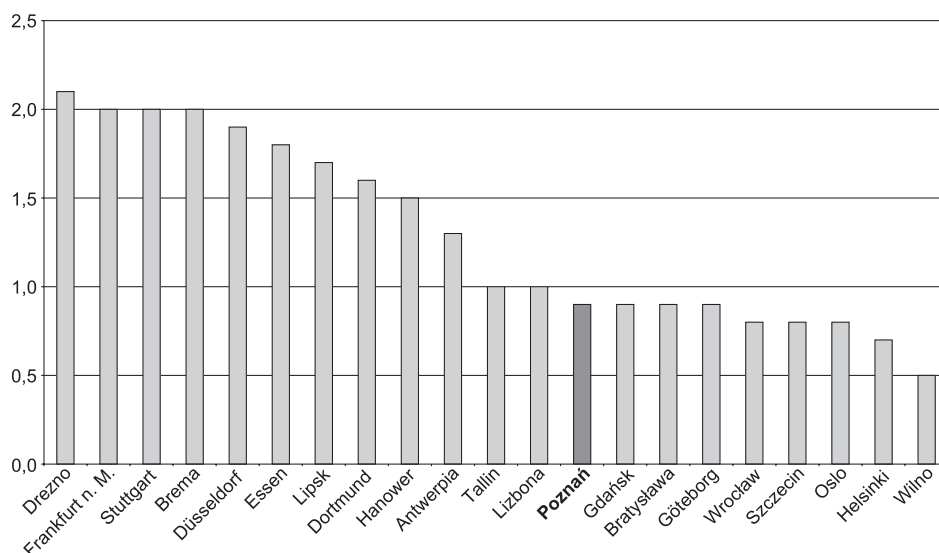
Ryc. 29. Liczba mieszkańców na 1 teatr (w tys.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

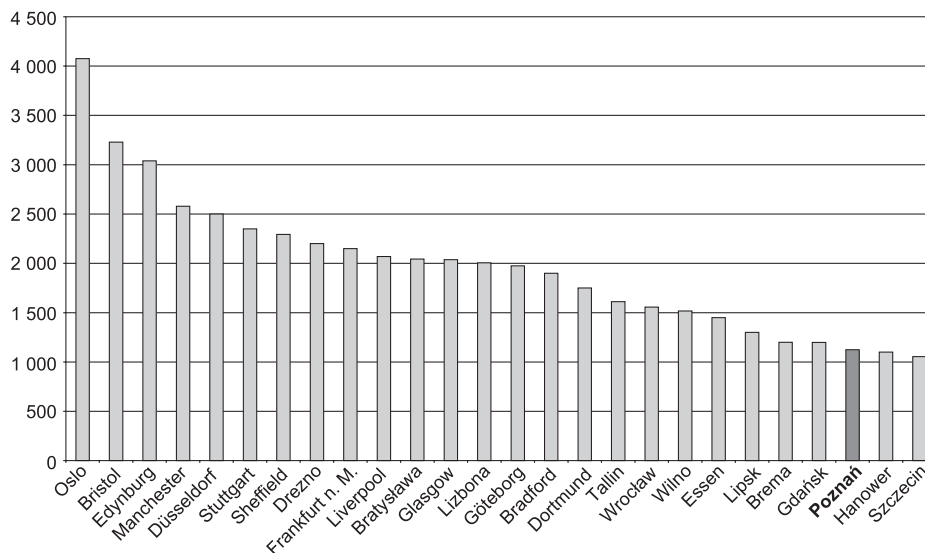


Ryc. 30. Liczba wizyt w muzeum w ciągu roku przypadająca na 1 mieszkańca
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

także współczynnik wypożyczeń książek oraz innych mediów z bibliotek lokalnych. Mieszkańcy korzystają z bibliotek i wypożyczalni średnio 4 razy do roku (13 pozycja wśród 17 miast, dla których zgromadzono dane). Powodów tego zjawiska należy upatrywać w ogólnokrajowym, dynamicznie zachodzącym procesie cyfryzacji. Coraz powszechniejszy i szybszy dostęp do Internetu skutkuje mniejszym zainteresowaniem mieszkańców wypożyczaniem książek i innych mediów.

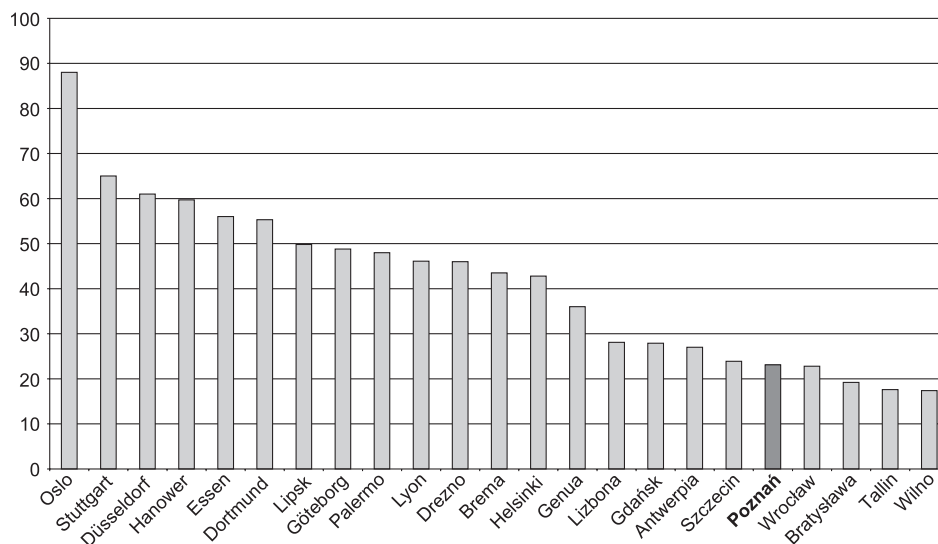


Ryc. 31. Średnia cena m³ wody (w euro)
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

Ryc. 32. Średnia cena za 1 m² mieszkania (w euro)

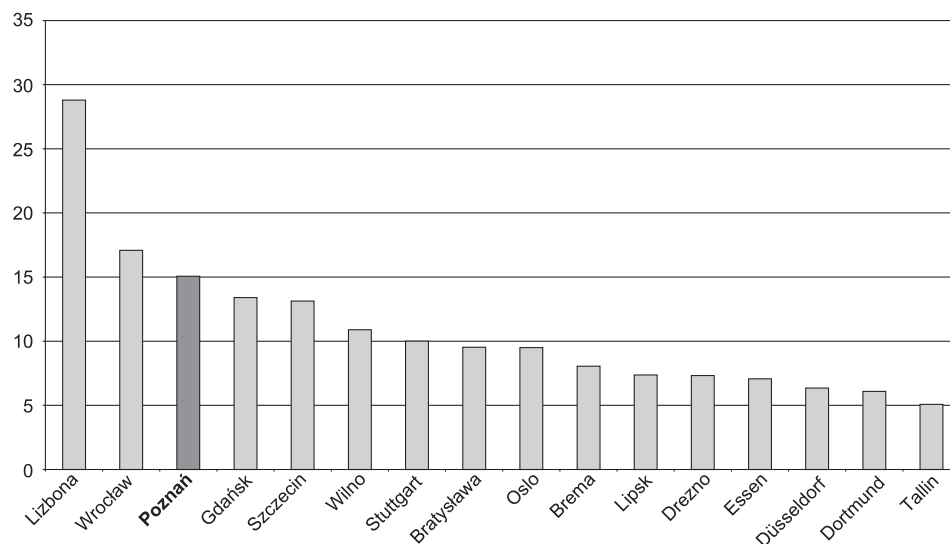
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

W ocenie jakości życia dużą rolę odgrywiają koszty życia. Przeprowadzone badanie wykazało, że w Poznaniu należą one do jednych z najniższych wśród europejskich metropolii średniej wielkości. Miasto zdecydowanie wygrywa pod względem atrakcyjności kosztów w takich kategoriach, jak: ceny mieszkań, ceny komunikacji publicznej oraz ceny usług, w tym taksówkarskich i opłat parkingowych. Sytuacja



Ryc. 33. Średnia cena biletu miesięcznego za przejazd komunikacją publiczną na odległość 5–10 km (w euro)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.



Ryc. 34. Liczba mieszkańców przypadająca na 1 przedstawiciela w radzie miasta
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urban Audit Eurostat 2011.

ta dotyczy danych absolutnych, nie relatywizowanych do wielkości zarobków w Poznaniu i w innych miastach europejskich (ryc. 31–33).

Ostatnia kategoria badań nad jakością życia odnosiła się do reprezentacji mieszkańców we władzach lokalnych. W tej dziedzinie analizowana była liczba przedstawicieli w organach stanowiących oraz liczba mieszkańców przypadająca na jednego reprezentanta rady miasta (ryc. 34). Analiza wykazała, że w Poznaniu może występować stosunkowo mała więź między radnymi miejskimi a obywatelami. Wskaźniki gęstości mandatowej zobrazowały, że w mieście tym jeden radny rady miasta reprezentuje aż 15 tys. obywateli. Wartość ta, w porównaniu do innych miast europejskich, jest stosunkowo niska, co oznacza statystycznie słabsze relacje między władzami miejskimi a mieszkańcami miasta.

4. Podsumowanie

Podsumowując zaprezentowane wyniki badań, można stwierdzić, że Poznań jest w zakresie jakości życia miastem konkurencyjnym względem innych miast europejskich o podobnej wielkości. Biorąc pod uwagę rozwój cywilizacyjny zachodzący w miastach Europy Zachodniej oraz przemiany społeczne, polityczne i gospodarcze, które dokonują się od lat 90. XX wieku w Polsce, można zauważyć, że miasta polskie, w tym Poznań, nadrabiają zaległości pod względem poziomu jakości życia do krajów wysoko rozwiniętych. Warty podkreślenia jest fakt, że w wielu statystykach miasto Poznań wyprzedza nie tylko inne miasta Europy Środkowo-Wschodniej, lecz także zamożniejsze miasta Europy Zachodniej, z którymi jeszcze do niedawna trudno było się porównywać.

Piotr Zmyślony, Łukasz Nawrot

Konkurencyjność Poznania na krajowym rynku turystycznym

1. Wprowadzenie

Presja konkurencyjna miast na rynku turystycznym stale wzrasta. Z uwagi na istotę turystyki, definiowanej i wyodrębnianej jako część gospodarki światowej według kryterium popytowego (a więc z punktu widzenia odbiorcy procesu gospodarowania), a nie według kryterium podażowego (przedmiotu gospodarowania), proces konkurowania ma w tym zakresie wymiar szczególny. Oznacza on koncentrację na turyście jako bezpośrednim i zarazem ostatecznym podmiocie walki konkurencyjnej, którego wydatki w mieście przynoszą wymierne korzyści ekonomiczne.

Pojęcie konkurencyjności w turystyce można odnosić do każdego stopnia agregacji, tj. do pojedynczego produktu, przedsiębiorstwa, rodzaju działalności, miasta, regionu, całego przemysłu czy gospodarki narodowej. Rywalizacja, czyli konkurencja, oznacza, że aby jej sprostać, należy szukać możliwości uzyskania przewagi konkurencyjnej bądź też zniwelowania luk konkurencyjnych, co wymusza określone zmiany dostosowawcze.

Czynnikiem napędzającym konkurencję w turystyce, a tym samym warunkującym badania konkurencyjności miast w tym zakresie, jest internacjonalizacja. Rynek turystyczny miast to obecnie rynek międzynarodowy i to on powinien być wiodącym punktem odniesienia w budowaniu i ocenianiu pozycji rynkowej. Miasto, podobnie jak gospodarki narodowe, musi sprostać wymaganiom odbiorcy zagranicznego, gdyż funkcjonuje w systemie otwartym. Miasta i obszary nawet o randze lokalnej, niezależnie od swojej lokalizacji, są międzynarodowymi podmiotami turystycznymi funkcjonującymi obecnie na rynku światowym (por. Meethan 2001). Rynek krajowy należy traktować jako jeden z istotnych segmentów rynku międzynarodowego. Współcześni odbiorcy krajowi są w istocie konsumentami mającymi doświadczenie międzynarodowe, a zatem takie same wymagania i oczekiwania, jakie zgłaszają turyści zagraniczni.

Biorąc pod uwagę różnorodność form składających się na turystykę miejską oraz zasobów kulturowych i infrastruktury biznesowej koniecznych do ich realizacji, należy uznać, że naturalnym zjawiskiem towarzyszącym jej rozwojowi jest rozszerzanie przestrzeni eksploracji i penetracji turystycznej miast poza ich administracyjne granice. Duże miasta tworzą obecnie silne, wielofunkcyjne metropolitalne regiony turystyczne, których forma przestrzenna wymuszona jest kształtem ośrodka centralnego i dostępnością komunikacyjną i w których dominują pobyty krótkoterminowe (Liszewski 2005). Metropolitalność turystyczna jest

dostosowaniem organizacji podaży do naturalnego spojrzenia odbiorców, dla których subiektywna przestrzeń turystyczno-rekreacyjna nie mieści się w granicach miasta, ale rozciąga się wiele kilometrów wokół. W ten sposób oferta turystyczna miast jest szeroka nie tylko pod względem terytorialnym, ale także pod względem możliwości wykorzystania czasu, zgodnie z własnymi potrzebami i upodobaniami. Biorąc to pod uwagę, należy stwierdzić, że zakresem przestrzennym w największym stopniu odzwierciedlającym realną konkurencyjność miast na rynku turystycznym jest zakres aglomeracyjny (obejmujący ośrodek centralny wraz z obszarem metropolitalnym). Dlatego badania konkurencyjności ograniczające się do miast w ich granicach administracyjnych, chociaż łatwiejsze z powodu dostępności materiału statystycznego, mogą być niepełne.

W ostatnich latach w gospodarce turystycznej obserwuje się rozszerzanie zakresu mierzenia konkurencyjności: od tradycyjnych czynników konkurencyjności (wielkość podstawowych zasobów) do tzw. czynników miękkich, związanych z otoczeniem kulturowym, społecznym i instytucjonalnym, takich jak dziedzictwo kulturowe, wizerunek, otwartość społeczna (Dziembowska-Kowalska, Funck 1999, Dołęgowski 2002). Badanie konkurencyjności Poznania na rynku turystycznym zaproponowane w niniejszym opracowaniu opiera się na aktualnych koncepcjach i modelach ogólnych stworzonych na potrzeby poziomu makro- i mezoekonomicznego.

2. Koncepcje i metody badania konkurencyjności w turystyce

W literaturze z zakresu ekonomiki turystyki można znaleźć stosunkowo wiele koncepcji i metod badania konkurencyjności, które odnoszą się do różnej wielkości jednostek przestrzennych oraz poziomów analizy ekonomicznej.

Pierwsza ich grupa opiera się na ogólnych koncepcjach stworzonych dla poziomu makroekonomicznego, a więc w odniesieniu do całości gospodarek narodowych, dostosowanych do specyfiki turystycznej. Należą do nich opracowania Ritchiego i Croucha (2003), Gooroochurna i Sugiyarto (2005), Vanhove'a (2005), Honga (2010) oraz Żemły (2010). Wszystkie te koncepcje oparte są mniej lub bardziej bezpośrednio na modelu tzw. diamentu konkurencyjności według Portera (1990), wyjaśniającym istotę międzynarodowej konkurencyjności narodów, w którym każdy z czynników jest interpretowany indywidualnie i opisywany przez różną liczbę zmiennych, z których wiele ma charakter ogólny (syntetyczny). Najczęściej cytowaną koncepcją jest model Ritchiego i Croucha (2003), zgodnie z którym konkurencyjność i rozwój zrównoważony zależą w głównej mierze od kilkunastu czynników podzielonych na 5 grup: czynniki i zasoby wspomagające, główne zasoby i czynniki przyciągające odwiedzających, zarządzanie regionalne, polityka, planowanie i zagospodarowanie regionalne oraz czynniki wzmacniające i doskonalące. Na wszystkie te czynniki ma wpływ mikrootoczenie, głównie w zakresie przewag komparatywnych, oraz makrootoczenie w zakresie przewag konkurencyjnych. Zakres analizy zaproponowany w tym modelu jest na tyle szeroki, że odnosi się *de facto* nie tyle do samej konkurencyjności, ile do rozwoju zrównoważonego,

a nawet społeczno-gospodarczego obszaru. Z kolei Gooroochurn i Sugiyarto (2005) są autorami Monitora Konkurencyjności Turystycznej (MKT), opartego na ogólnodostępnych, publikowanych danych statystycznych, których wykorzystanie pozwala stworzyć przejrzyste wskaźniki konkurencyjności oraz obiektywnie porównywać państwa pod kątem turystyki. Jego głównym wynikiem jest wskaźnik konkurencyjności turystycznej (*tourism competitiveness index*), będący wypadkową miar z następujących obszarów tematycznych: wskaźnik HTI (*human tourism index*), wskaźnik cen, wskaźnik infrastruktury, wskaźnik środowiska, wskaźnik technologii, wskaźnik zasobów ludzkich, wskaźnik otwartości i dostępności kraju, wskaźnik społeczny. Należy podkreślić, że MKT został stworzony na potrzeby szczebla krajowego, zatem stosowanie go do badania konkurencyjności mniejszych jednostek przestrzennych jest utrudnione ze względu na brak odpowiedniego materiału statystycznego.

Koncepcją wychodzącą poza Porterowski schemat diamentu konkurencyjności, jednak wciąż mającą genezę makroekonomiczną, jest praca Dwyera i in. (2004), którzy, odwołując się do teorii zasobowych, oceniają konkurencyjność turystyczną na szczeblu dwóch krajów: Australii i Korei Południowej. Kładą oni nacisk na zasoby naturalne i antropogeniczne, stanowiące dziedzictwo kraju i istotne dla turysty, które poprzez odpowiednie zarządzanie na szczeblu rządowym i prywatnym mają wpływ na ostateczną konkurencyjność kraju.

Uniwersalną koncepcję konkurencyjności prezentuje Kozak (1999); wyróżnia w niej dwa obszary istotne dla konkurencyjności turystycznej: czynniki, które na konkurencyjność mogą wpłynąć, oraz mierniki, za pomocą których konkurencyjność można mierzyć. Zaletami tej koncepcji są selektywność elementów mogących mieć wpływ na konkurencyjność oraz oddzielenie zasobów konkurencyjnych od efektów konkurencji. Do realnego mierzenia poziomu konkurencyjności autor proponuje stosowanie następujących wskaźników: liczba przyjazdów turystycznych, liczba powrotnych przyjazdów turystycznych, poziom wydatków turystycznych, udział wydatków turystycznych w dochodzie narodowym. Nie wszystkie zaproponowane wskaźniki da się zastosować do miast, w szczególności dotyczy to udziału turystyki w dochodzie narodowym. Służy do tego regionalny rachunek satelitarny turystyki (Dziedzic 2003, WTTC 2012), jest to jednak bardzo skomplikowane narzędzie badawcze.

Ze względu na swoją makroekonomiczną genezę, zaprezentowane koncepcje pomiaru konkurencyjności turystycznej zmuszają do wykorzystania niezwykle rozbudowanych i zróżnicowanych narzędzi badawczych. Wielość wskaźników, miar i procedur, a także często ich ogólnikowość praktycznie uniemożliwia w całości implementację tych modeli na poziom miast.

Druga grupa koncepcji konkurencyjności turystycznej ma genezę mikroekonomiczną, wynikającą z teorii zarządzania przedsiębiorstwami i korporacjami. Ich wspólnym punktem odniesienia są poglądy Krugmana (1994, 1996), w których podkreśla on konieczność badania zjawiska konkurencyjności w odniesieniu do samego procesu konkurowania między podmiotami, a nie ogólniejszych zjawisk składających się na rozwój społeczno-gospodarczy. Koncepcje te akcentują między innymi konieczność identyfikacji bezpośrednich konkurentów (Enright, Newton

2004) oraz wyodrębnienia przedmiotu i podmiotu konkurencji (Nawrot, Zmysłony 2009), nawet jeśli dotyczy on regionów i miast. Konsekwencją tego podejścia jest założenie, że konkurencyjność jest cechą relatywną, a nie absolutną.

Jedno z bardziej szczegółowych i empirycznych podejść do badania konkurencyjności można znaleźć w pracy Enrighta i Newtona (2004). W oparciu o wskaźniki wyodrębnione po analizie literatury autorzy dokonali oceny konkurencyjności Hongkongu w odniesieniu do miast będących jego największymi konkurentami: Singapuru, Bangkoku, Tokio, Szanghaju, Pekinu, Tajpei, Sydney, Kuala Lumpur, Manili i Dżakarty. W tym celu wykorzystali źródła pierwotne w formie badań opinii przedstawicieli branży turystycznej, których poprosili o ocenę konkurencyjności miasta przez pryzmat dwóch grup czynników. Pierwszą tworzy 15 czynników stanowiących o tzw. atrakcyjności turystycznej miasta, natomiast drugą 37 wskaźników otoczenia biznesu. Słabością tej koncepcji jest pominięcie wskaźników popytowych, czyli wielkości przyjazdów oraz wydatków turystów. W efekcie ocenione zostały jedynie warunki, które miasto stwarza turyście, bez sprawdzenia, jak w rzeczywistości przekłada się to na proces konkurencji.

Kolejnym podejściem do konkurencyjności jednostek przestrzennych jest koncepcja Nawrota i Zmysłonego (2009), oparta na systemie konkurencyjności regionu turystycznego. Podstawą koncepcji jest twierdzenie, że miasto (region) funkcjonuje w systemie otwartym w rozumieniu rynku turystycznego, zatem analiza jego konkurencyjności powinna mieć wymiar międzynarodowy. Ponadto miasta na rynku turystycznym mogą konkurować w sposób pośredni i bezpośredni. Konkrowanie pośrednie należy rozumieć jako tworzenie warunków otoczenia dla podmiotów biznesu turystycznego, natomiast konkurowanie bezpośrednie regionów turystycznych oznacza rywalizowanie samych miast, które konkurują między sobą o różnego rodzaju korzyści (por. Kłamut 1999, Markowski, Stawasz 2001, Jędrzejczyk 2003). Według tej koncepcji konkurencyjność miasta jest tym wyższa, im lepsze warunki są w nim stworzone dla przebywającego w nim turysty, analogicznie do tworzenia warunków dla funkcjonujących w nim podmiotów gospodarczych. Na tej podstawie miary konkurencyjności dotyczą następujących zjawisk i czynników: przyciągania turystów do regionu, przyciągania inwestorów do regionu turystycznego, tworzenia odpowiedniej oferty turystycznej w regionie dla turystów, tworzenia odpowiednich warunków dla istniejących podmiotów gospodarczych-inwestorów w regionie turystycznym. Dla tych obszarów możliwa jest (w zależności od istniejących danych źródłowych) ocena konkurencyjności zarówno poprzez wykorzystanie wskaźników ilościowych, jak i jakościowych, odnoszących się do ruchu turystycznego oraz podmiotów podaży turystycznej.

Opisane wcześniej podejścia do badania konkurencyjności w turystyce różnią się stopniem aplikatywności (lub innymi słowy – ogólnością rozważań) oraz różnorodnością wykorzystywanych danych źródłowych. Przykładowo metody Enrighta i Newtona (2004) oraz Kozaka (1999) opierają się na źródłach pierwotnych (badanie opinii ekspertów lub badanie percepcji turystów), z kolei koncepcje Dwyrera i in. (2004) oraz Gooroochurna i Sugiyarto (2005) zakładają wykorzystanie danych wtórnych, publikowanych w różnych źródłach.

3. Konkurencyjność na rynku turystycznym jako strategiczny cel rozwoju Poznania

Podnoszenie konkurencyjności oferty turystycznej jako działanie prowadzące do rozwoju społeczno-gospodarczego wskazywane jest w strategicznych dokumentach rozwojowych Poznania, zarówno na szczeblu samego miasta, jak i całej aglomeracji. W obu przypadkach silnie akcentowana jest koncentracja na turystyce jako ostatecznym weryfikatorze pozycji konkurencyjnej na rynku turystycznym, a w konsekwencji podkreślana potrzeba tworzenia konkurencyjnych i zintegrowanych produktów turystycznych oraz wzmacniania potencjału turystycznego miasta/aglomeracji.

W „Strategii rozwoju miasta Poznania do roku 2030” podnoszenie konkurencyjności jako rezultat i weryfikator skuteczności proponowanych działań w zakresie turystyki jest wskazywane na każdym szczeblu planowania. Cel strategiczny odnoszący się bezpośrednio do turystyki podkreśla potrzebę „zwiększenia znaczenia miasta jako ośrodka wiedzy, kultury, turystyki i sportu”, co należy rozumieć właśnie jako poprawę jego pozycji konkurencyjnej w tych zakresach. Ponadto wszystkie działania zapisane w programie nr 17 odnoszącym się do turystyki – „Turystyczny Poznań” – koncentrują się z jednej strony na podnoszeniu konkurencyjności zasobów pierwotnych, czyli wzmacnianiu potencjału i atrakcyjności turystycznej, oraz zasobów wtórnych, jak chociażby stworzeniu systemu monitoringu bądź wsparciu rozwoju kadr w turystyce, z drugiej strony na podnoszeniu konkurencyjności w aspekcie wynikowym, a więc zintegrowanej promocji i dystrybucji oraz wsparciu rozwoju oferty turystycznej. Warto podkreślić, że konkurencyjność jest bezpośrednio wpisana w proponowane działania, np. „zwiększenie konkurencyjności i znaczenia Poznania jako ośrodka konferencyjnego, kongresowego i miejsca spotkań na poziomie międzynarodowym”. Efektem realizacji programu ma być m.in. wzrost liczby turystów oraz „zaistnienie Poznania jako jednego z ważniejszych ośrodków turystyki kulturowej w Europie”.

Nacisk na podnoszenie konkurencyjności odzwierciedlony jest w zapisach „Strategii rozwoju turystyki w Poznaniu do 2030 roku”, także w odniesieniu do wyniku zaplanowanych działań. Jako dwa z pięciu celów strategii wskazano „zwiększenie znaczenia miasta na europejskim rynku turystycznym” oraz „wzrost atrakcyjności poznańskiej oferty turystycznej w wymiarze metropolitalnym”.

Z kolei w jednym z założeń programu „Metropolitalna oferta turystyczna” w ramach „Strategii rozwoju aglomeracji poznańskiej – metropolia Poznań 2020” podkreślono, że wszelkie procesy i działania podejmowane w zakresie rozwoju turystyki na terenie aglomeracji powinny prowadzić do zwiększania jej konkurencyjności w długim okresie, co oznacza m.in., że wszelkie wspólne działania powinny prowadzić do zwiększenia satysfakcji odwiedzających region turystów przy zagwarantowaniu wzrostu ekonomicznego oraz jakości życia mieszkańców. W tym kontekście konieczna jest integracja celów poszczególnych podmiotów, instytucji i władz lokalnych, co przyczyni się do wzrostu atrakcyjności i konkurencyjności w wymiarze aglomeracyjnym. Dlatego celem programu jest osiągnięcie spójności oraz koordynacja inicjatyw turystycznych i rekreacyjnych podejmowanych w metropolii po-

przez tworzenie metropolitalnych produktów turystycznych, budowę wspólnego systemu informacji turystycznej, zintegrowaną promocję oraz kreatywne łączenie atrakcji, wydarzeń, usług, infrastruktury turystycznej w aglomeracji. Jednocześnie podkreślono międzynarodowy charakter konkurencyjności w turystyce: „podstawowym kryterium określania potencjału konkurencyjnego oraz oceny przewag i pozycji konkurencyjnej aglomeracji poznańskiej w wymiarze turystycznym jest międzynarodowa perspektywa oddziaływania”.

4. Metodyka badania konkurencyjności na rynku turystycznym

Na potrzeby mierzenia konkurencyjności Poznania przyjęto, że jest ona zjawiskiem relatywnym i mierzalnym, dlatego można ją badać w odniesieniu do innych miast za pomocą wymiernych, obiektywnych danych liczbowych, a nie opinii poszczególnych grup respondentów. Ograniczono się przy tym do badania konkurencyjności statycznej, a więc pozycji konkurencyjnej (strona popytowa) oraz potencjału konkurencyjnego (strona podaźowa). Założono także, że ogólny potencjał turystyczny miasta jest składową różnorodnych zasobów pierwotnych, wtórnych i wynikowych, których znaczenie jest zależne od obsługiwanych rynków, dlatego należy wyodrębnić wskaźniki opisujące konkurencyjność Poznania z punktu widzenia turystyki biznesowej i kulturowej (stanowiące dwa główne rynki odbiorców oferty miasta). Biorąc pod uwagę wspomniane we wstępie procesy internacjonalizacyjne, przyjęto, że konkurencyjność miast powinna być mierzona zarówno w odniesieniu do krajowego, jak i międzynarodowego rynku odbiorców. Zebrane dane źródłowe odnoszą się do 2010 roku.

Zakres podmiotowy, a więc zakres konkurencji Poznania, obejmuje największe polskie miasta: Bydgoszcz, Gdańsk, Katowice, Kraków, Lublin, Rzeszów, Szczecin, Warszawę, Wrocław.

Dla uzyskania wiarygodnego i obiektywnego zbioru danych badanie zostało oparte na źródłach wtórnych o krajowym charakterze, a więc: statystykach publikowanych w ramach Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego oraz rejestrach zabytków prowadzonych przez wojewódzkich konserwatorów zabytków (w odniesieniu do konkurencyjności na rynku turystyki kulturowej). Szeroki wachlarz miast przyjętych do porównań ogranicza zasób możliwych do wykorzystania wskaźników ze względu na niepełną publikowaną statystykę turystyki. Mając to na uwadze, starano się, aby każdy aspekt konkurencyjności był ilustrowany za pomocą przynajmniej jednego wskaźnika. Z uwagi na ograniczenie materiału statystycznego nie było możliwe zapewnienie jednakowej reprezentatywności miast dla wszystkich wyróżnionych wskaźników.

Przyjęto następujące wskaźniki konkurencyjności:

- liczba korzystających z noclegów przypadająca na 1000 mieszkańców (wskaźnik Schneidera) – podstawowy wskaźnik popytowy;
- liczba udzielonych noclegów przypadająca na 1000 mieszkańców (wskaźnik Chavrata) – podstawowy wskaźnik popytowy;

- liczba turystów zagranicznych korzystających z noclegów przypadająca na 1000 mieszkańców – uzupełniający wskaźnik popytowy;
- liczba noclegów udzielonych turystom zagranicznym przypadająca na 1000 mieszkańców – uzupełniający wskaźnik popytowy;
- liczba miejsc noclegowych przypadająca na 1000 mieszkańców (wskaźnik Barettje’a i Deferta) – podstawowy wskaźnik podaży;
- liczba zabytków przypadająca na km² powierzchni – uzupełniający wskaźnik podaży odnoszący się do rynku turystyki kulturowej.

Na podstawie zaprezentowanej listy wskaźników można stwierdzić, że poziom konkurencyjności badany jest w wąskim kontekście, tj. w odniesieniu do podstawowych elementów zagospodarowania turystycznego oraz walorów turystycznych, abstrahując przy tym od czynników nie tworzących bezpośrednio potencjału turystycznego, jednak wpływających na atrakcyjność miasta (np. polityka władz miasta, poziom innych usług społecznych oraz infrastruktury telekomunikacyjnej, system podatkowy, kursy walut itp.). Wynika to z koncepcji całości opracowania, według której komponent turystyczny stanowi jeden z wymiarów syntetycznej oceny konkurencyjności miasta. Odwołując się zatem do heterogeniczności turystyki, można przyjąć, że wiele czynników wpływających na ostateczną pozycję konkurencyjną w tym zakresie znajduje odzwierciedlenie w innych badanych obszarach konkurencyjności Poznania: gospodarki, jakości życia, sportu, zarządzania czy kapitału społecznego. Chcąc dokonać analizy konkurencyjności turystycznej w możliwie najpełniejszym zakresie, należałoby wziąć je wszystkie pod uwagę.

Zebrane dane statystyczne zostały wykorzystane do konstrukcji wyszczególnionych mierników konkurencyjności. Z uwagi na to, że mierniki są wyrażone w różnych miarach, w celu doprowadzenia do wzajemnej porównywalności poddano je procesowi normalizacji metodą przekształcenia ilorazowego (iloraz lokalizacji), odnosząc ich poszczególne wartości do stałego wzorca, jakim jest średnia wartość wskaźnika dla wszystkich miast. Iloraz lokalizacji pokazuje nadwyżkę lub niedobór znaczenia miasta w danej dziedzinie. To iloraz wskaźnika w danym mieście (np. liczba miejsc noclegowych, liczba organizowanych imprez itp.) do analogicznego wskaźnika w zbiorze analizowanych miast. W tym sensie wartość wskaźnika równa jedności odpowiada średniej wartości miernika dla badanej grupy miast, odchylenia powyżej jedności oznaczają wyższą pozycję konkurencyjną od średniej, natomiast odchylenia poniżej jedności oznaczają słabszą pozycję konkurencyjną. Dzięki takiemu zabiegowi możliwe jest szybkie określenie pozycji konkurencyjnej danego miasta dla poszczególnych wskaźników. Ponadto, zarówno w odniesieniu do wymiaru krajowego, jak i międzynarodowego, obliczono syntetyczny wskaźnik konkurencyjności turystycznej miasta, który stanowi średnią arytmetyczną mierników częściowych.

5. Pozycja konkurencyjna Poznania na rynku krajowym

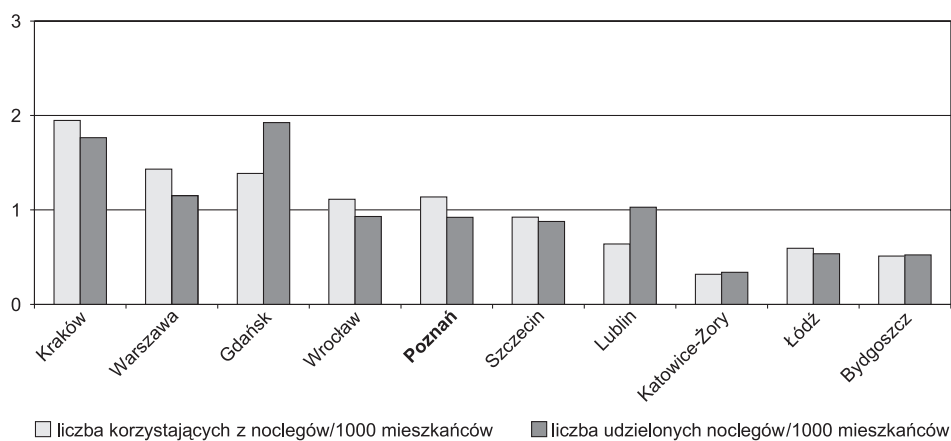
Do podstawowych mierników konkurencyjności Poznania w wymiarze turystycznym należą dwa wskaźniki popytowe, określające ostateczną siłę przyciągania tu-

rystów do miasta. Pod tym względem aglomeracja plasuje się odpowiednio na 4 i 5 miejscu, co świadczy o jej średniej pozycji konkurencyjnej. W pierwszym przypadku wyprzedzają ją aglomeracje krakowska, trójmiejska oraz warszawska, jednak wartość wskaźnika kształtuje się powyżej średniej (114% średniej). W przypadku liczby udzielonych noclegów Poznań ustępuje dodatkowo Wrocławowi, a wartość wskaźnika kształtuje się poniżej średniej dla badanych miast (92% średniej).

Patrząc tylko i wyłącznie na sferę turystyki zagranicznej, należy stwierdzić, że pozycja konkurencyjna aglomeracji poznańskiej wobec polskich konkurentów dodatkowo maleje, co z uwagi na międzynarodowe aspiracje miasta należy uznać za szczególnie niepokojące. Spadek pozycji obrazuje wartość wskaźników dotyczących intensywności zagranicznego ruchu turystycznego: liczby turystów oraz liczby udzielonych noclegów. Oba wskaźniki kształtują się poniżej średniej wszystkich badanych miast i wynoszą 89% średniej w przypadku liczby turystów zagranicznych korzystających z noclegów (6 pozycja) oraz 82% średniej w przypadku udzielonych noclegów turystom zagranicznym (5 pozycja). Warto zaznaczyć, że niska wartość wskaźnika dla Poznania jest pochodną bardzo wysokiej jego wartości dla aglomeracji krakowskiej, która koncentruje sporą część zagranicznego ruchu turystycznego polskich miast. Należy też podkreślić, że poprawa wskaźników turystyki zagranicznej stanowi jedno z wyzwań konkurencyjnych Poznania.

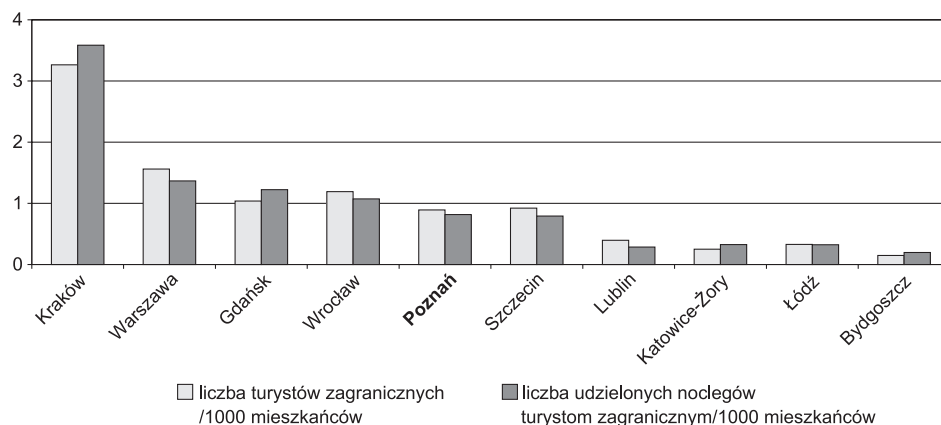
Sytuacja Poznania jest zróżnicowana w odniesieniu do wskaźników o charakterze podażowym. Biorąc pod uwagę liczbę miejsc noclegowych przypadających na 1000 mieszkańców, można stwierdzić, że Poznań jest wysoce konkurencyjny (wartość wskaźnika wynosi 104% średniej), ustępuje tylko aglomeracji krakowskiej i gdańskiej. Z kolei potencjał w zakresie turystyki kulturowej jest niższy dodatkowo od aglomeracji warszawskiej, wrocławskiej oraz śląskiej (80%). Należy jednak pamiętać o wspomnianej ograniczonej wiarygodności danych dotyczących liczby zabytków.

Zaprezentowane i omówione wskaźniki cząstkowe składają się na ogólną pozycję konkurencyjną miasta na krajowym rynku turystycznym wyrażoną we wskaźni-



Ryc. 1. Ruch turystyczny w największych miastach Polski (iloraz lokalizacji)

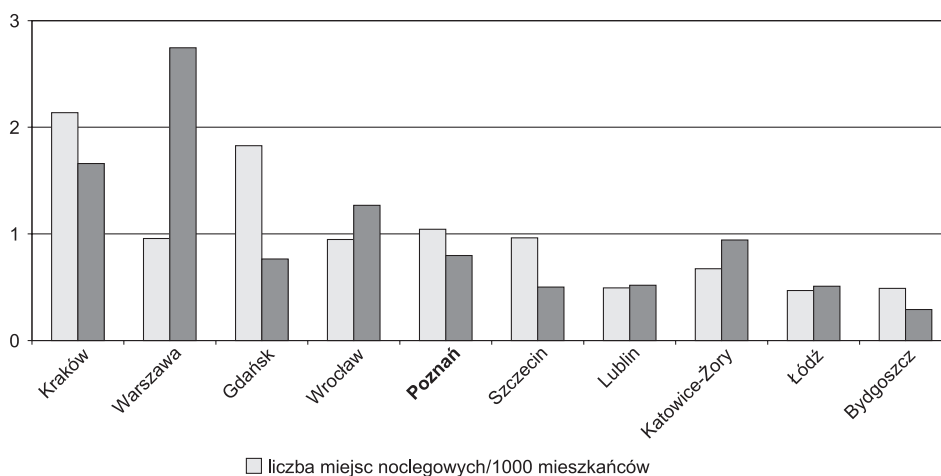
Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS 2011.



Ryc. 2. Turyci zagraniczni w największych miastach Polski (iloraz lokalizacji)

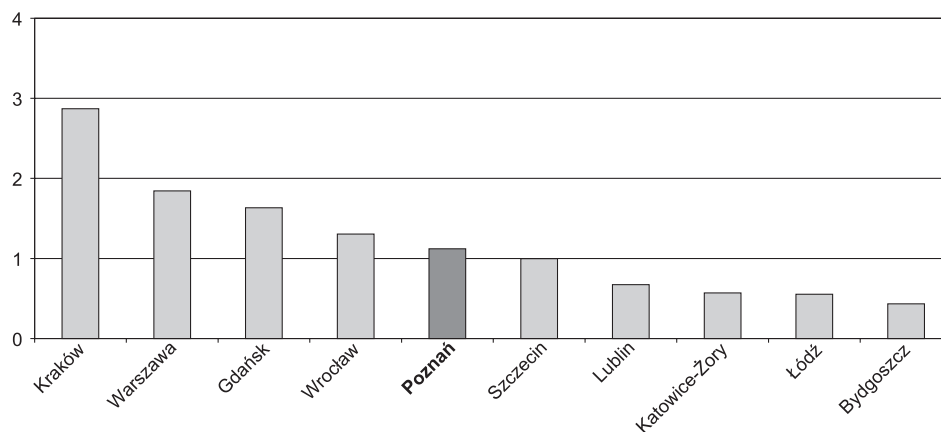
Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS 2011.

ku syntetycznym. Na jego podstawie można stwierdzić, że najsilniejszą pozycję konkurencyjną (powyżej średniej) wypracowały aglomeracje: krakowska (239% średniej), warszawska (154%), gdańska (136%) oraz wrocławska (109%). Najsłabszą pozycję na polskim rynku notują aglomeracja bydgoska (36% średniej), łódzka (46%) i katowicka (48%). Aglomeracja poznańska plasuje się w połowie stawki, zajmując piątą pozycję (93%). Przewagę konkurencyjną Poznania buduje przede wszystkim potencjał usługowy w formie zagospodarowania noclegowego, zdecydowanie najsłabszym elementem jest umiejętność przyciągania turystów zagranicznych.

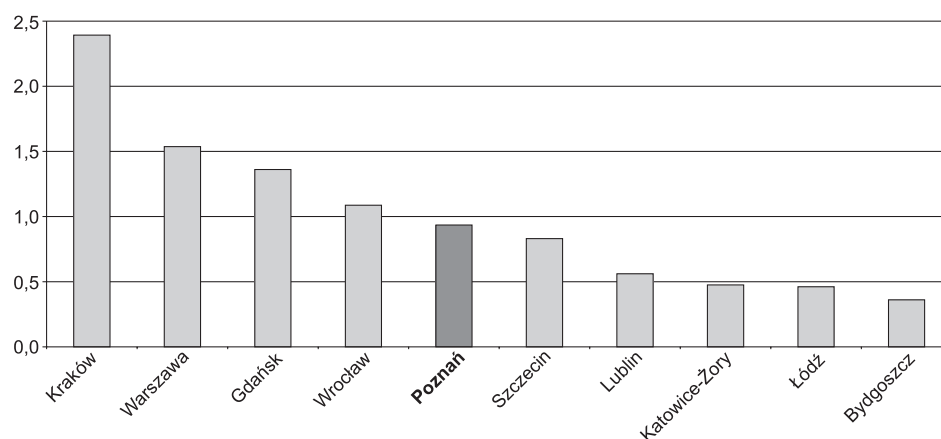


Ryc. 3. Liczba miejsc noclegowych na 1000 mieszkańców w największych miastach Polski (iloraz lokalizacji)

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS 2011.

Ryc. 4. Liczba zabytków na 1 km² w miastach (iloraz lokalizacji)

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS 2011.



Ryc. 5. Ogólny poziom konkurencyjności turystycznej miast polskich

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS 2011.

6. Podsumowanie

Na krajowym rynku turystycznym aglomeracji poznańskiej przypada piąta lokata, a wyprzedzają ją Kraków, Warszawa, Gdańsk i Wrocław. Poznań nie zajmuje czołowej pozycji w żadnej z wyróżnionych miar częściowych w zakresie konkurencyjności turystycznej.

Na podstawie oceny konkurencyjności Poznania w wymiarze krajowym można stwierdzić, że podstawowym wyzwaniem miasta na drodze podnoszenia konkurencyjności na rynku turystycznym jest zwiększenie zagranicznego ruchu turystycznego. Przejście na wymiar międzynarodowy łączy się z pozornym obniżeniem pozycji rynkowej Poznania, relatywnie wyższej w odniesieniu tylko do rynku krajowego, ale fałszywej z realnego punktu widzenia. Jedynie pozycja na rynku między-

Tabela 1. Wskaźniki konkurencyjności turystycznej miast polskich

Miasto (aglomeracja)	Liczba korzystających z noclegów/1000 mieszkańców	Liczba turystów zagranicznych/1000 mieszkańców	Liczba noclegów udzielonych/1000 mieszkańców	Liczba udzielonych noclegów turystom zagranicznym/1000 mieszkańców	Liczba miejsc noclegowych/1000 mieszkańców	Liczba zabytków na 1 km ²	Wskaźnik syntetyczny
Bydgoszcz	0,51	0,15	0,52	0,20	0,49	0,29	0,36
Gdańsk	1,39	1,04	1,93	1,23	1,83	0,76	1,36
Katowice-Zory	0,32	0,25	0,34	0,33	0,67	0,94	0,48
Kraków	1,95	3,26	1,76	3,58	2,14	1,66	2,39
Lublin	0,64	0,40	1,03	0,29	0,49	0,52	0,56
Łódź	0,59	0,33	0,54	0,33	0,47	0,51	0,46
Poznań	1,14	0,89	0,92	0,82	1,04	0,80	0,93
Szczecin	0,92	0,92	0,88	0,79	0,96	0,50	0,83
Warszawa	1,43	1,56	1,15	1,37	0,96	2,75	1,54
Wrocław	1,11	1,19	0,93	1,07	0,95	1,27	1,09

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS 2011.

narodowym oddaje faktyczny potencjał konkurencyjny miasta, a szeroki horyzont postrzegania konkurentów miasta przywraca naturalną perspektywę rozwojową. Oznacza to, że wszelkie podejmowane działania i inwestycje w dziedzinie turystyki w Poznaniu powinny być dokonywane przy założeniu stałego dążenia do podnoszenia konkurencyjności w wymiarze międzynarodowym.

Działania marketingowe oraz inwestycyjne władz miasta powinny koncentrować się w najbliższych latach na tworzeniu spójnej oferty turystycznej, w tym przede wszystkim w wymiarze metropolitalnym, a także zintegrowanych działaniach z zakresu promocji i dystrybucji wspólnej oferty. Odnośnie do podnoszenia konkurencyjności na rynku turystyki biznesowej konieczne są działania dotyczące: marketingu terytorialnego i dyplomacji publicznej na rzecz kształtowania wizerunku Poznania jako centrum spotkań oraz pozyskiwania ważnych wydarzeń biznesowych (kongresów, konferencji, wystaw i spotkań), tworzenia kompleksowej oferty (pakietów produktowych) poprzez koordynację i wsparcie organizacyjne dla dostawców i pośredników na rynku poznańskim, łączenia turystyki biznesowej z ofertą turystyki kulturowej, aktywnej i rekreacyjnej oraz dążenia do osiągnięcia najwyższych standardów jakościowych i zapewnienia niezawodności produktu, zgodnie z wymaganiami turystów biznesowych.

W odniesieniu do rynku turystycznego, a przede wszystkim rynku turystyki kulturowej, nie można spodziewać się gwałtownej poprawy pozycji konkurencyj-

nej Poznania ze względu na konieczność poniesienia dużych wydatków inwestycyjnych. Obecnie można mówić o rosnącej konkurencji pomiędzy miastami w zakresie kreowania nowych przestrzeni i obiektów, mających na celu zwiększenie opcji spędzenia czasu wolnego. W tej rywalizacji prym wiodą właśnie wielkie metropolie, które i tak są wyjątkowo bogate w tego typu obiekty i infrastrukturę, a dodatkowo mają też największe możliwości finansowania wielkich inwestycji. Budowa nowoczesnych muzeów, parków rozrywki, organizacja wielkich imprez, rewitalizacja całych kwartałów i dzielnic to tylko niektóre inicjatywy będące powszechnym narzędziem podniesienia atrakcyjności turystycznej. Miasta nieustannie rozszerzają swoją ofertę turystyczną, przedstawiają odwiedzającym i mieszkańcom nowe możliwości spędzania wolnego czasu oraz rewitalizują i wzbogacają klasyczne atrakcje turystyczne. Dążą do tego, aby goście korzystali zarówno z atrakcji historycznych, jak i współczesnych obiektów. Przy nadwyrężonych budżetach miejskich niemożliwe jest, aby jedno miasto w stosunkowo krótkim czasie osiągnęło relatywny wzrost w rankingach konkurencyjności w tym zakresie.

Literatura

- Dolęgowski T. 2002. Konkurencyjność instytucjonalna i systemowa w warunkach gospodarki globalnej. ZN Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie 505. Warszawa.
- Dwyer L., Kim Ch., Livaic Z., Mellor R. 2004. Application of a model of destination competitiveness to Australia and Korea. [W:] *Reinventing a tourism destination. Facing the Challenge*. Institute for Tourism, Zagreb.
- Dziembowska-Kowalska J., Funck R.H. 1999. Cultural activities: source of competitiveness in prosperity in urban regions. *Urban Studies*, 36(8).
- Dziedzic E. (red.) 2003. *Rachunek satelitarny turystyki dla Polski 2000*. MGPIPS, Instytut Turystyki.
- Enright M.J., Newton J. 2004. Tourism destination competitiveness: a quantitative approach. *Tourism Management*, 25: 777–788.
- Godlewska H., Typa M. 2002. *Przestrzenne uwarunkowania konkurencyjności przedsiębiorstw*. Oficyna Wydawnicza Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, Warszawa.
- Gooroochurn N., Sugiyarto G. 2005. Competitiveness indicators in the travel and tourism industry. *Tourism Economics. The Business and Finance of Tourism and Recreation*, 11, 1.
- Gorynia M. (red.) 2002. *Luka konkurencyjna na poziomie przedsiębiorstwa a przystąpienie Polski do Unii Europejskiej*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań.
- Hong W.Ch. 2010. *Competitiveness in the Tourism Sector*. Physica-Verlag, A Springer Company, Heidelberg.
- ICCA 2011. *Statistics Report 2000–2010: Abstract for non-members*. International Congress and Convention Association, August 2011.
- Jędrzejczyk I. 2003. Jakość jako czynnik budowy przewagi konkurencyjnej na rynku turystycznym. [W:] G. Gołembski (red.), *Kierunki rozwoju badań naukowych w turystyce*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Klamut M. (red.) 1999. *Konkurencyjność regionów*. Wydawnictwo AEW, Wrocław.

- Kozak M. 1999. Destination Competitiveness Measurement: Analysis of Effective Factors and Indicators. Niepublikowane materiały konferencyjne 39. Kongresu ERSA (Europejskie Stowarzyszenie Nauk Regionalnych), 23–27 września 1999 r. Dublin.
- Krugman P. 1994. Competitiveness: a dangerous obsession. *Foreign Affairs*, 73(2).
- Krugman P. 1996. A country is not a company. *Harvard Business Review*, 74(1).
- Markowski T., Stawasz D. (red.) 2001. Ekonomiczne i środowiskowe aspekty zarządzania rozwojem miast i regionów. Wydawnictwo UŁ, Łódź.
- Meethan K. 2001. *Tourism in Global Society*. Palgrave, Hampshire–New York.
- Nawrot Ł. 2005. Inwestycje turystyczne w procesie podnoszenia konkurencyjności regionu. Praca doktorska. Maszynopis. Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań.
- Nawrot Ł., Zmyślony P. 2009. Międzynarodowa konkurencyjność regionu turystycznego. Od programowania rozwoju do zarządzania strategicznego. Wydawnictwo PROKSE-NIA, Kraków.
- Porter M.E. 1990. *The Competitive Advantage of The Nations*. MacMillan, London.
- Ritchie J.R.B., Crouch G.I. 2003. *The Competitive Destination: A Sustainable Tourism Perspective*. CABI Publishing, Wallingford.
- Strategia rozwoju aglomeracji poznańskiej – metropolia Poznań 2020, 2011. Centrum Badań Metropolitalnych, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.
- Strategia rozwoju miasta Poznania 2030, 2010. Dokument przyjęty uchwałą nr LXXII/990/V/2010 Rady Miasta Poznania z dnia 11 maja 2010 r. ws. Strategii rozwoju miasta Poznania do roku 2030.
- Strategia rozwoju turystyki w Poznaniu do 2030 roku, 2011. Dokument niepublikowany. Urząd Miasta Poznania, AWF, Poznań, Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Poznań.
- Winiarski B. 1999. Konkurencyjność: Kryterium wyboru czy kierunek strategii i cel pośredni polityki regionalnej? [W:] M. Klamut (red.), *Konkurencyjność regionów*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław.
- Vanhove N. 2005. *The Economics of Tourism Destinations*. Elsevier Butterworth-Heinemann, Oxford.
- WTTC 2012. *Travel & Tourism Economic Impact 2012*. London.
- Żemła M. 2010. Wartość dla klienta w procesie kształtowania konkurencyjności obszaru recepcji turystycznej. Górnośląska Wyższa Szkoła Handlowa im. Wojciecha Korfańtego, Katowice.

Paweł Motek, Emilia Bogacka

Pozycja konkurencyjna Poznania w sporcie

1. Wprowadzenie

Sport stał się w ostatnich kilkudziesięciu latach dziedziną niezwykle popularną i medialną. Dzięki olbrzymiej oglądalności, zarówno na stadionach i arenach sportowych, jak w telewizji i Internecie, ranga sportu urosła do kluczowej w zakresie kształtowania wizerunku kraju, regionu czy miasta. Wizerunkowy charakter mają dyscypliny masowe, takie jak piłka nożna i inne gry zespołowe, maratony uliczne, wyścigi kolarskie, oraz bardziej elitarne, takie jak sporty motorowe, turnieje tenisowe, golfowe itp.

Współczesny wizerunek wielu miast kształtowany jest przez organizację imprez sportowych oraz obecność znanych i utytułowanych klubów sportowych (van den Berg i in. 2000). Dotyczy to zarówno dużych metropolii, jak i małych miast. Organizacja olimpiad rozślawiała Londyn, Los Angeles, Sydney, Ateny czy Pekin, ale także Sarajewo, Lake Placid czy Innsbruck. Znane kluby piłkarskie stały się marką dużych metropolii: Londynu (Arsenal, Chelsea), Madrytu (Real), Barcelony (FC Barcelona) czy Mediolanu (AC Milan, Internazionale Milano), jak też mniejszych od nich miast, takich jak Manchester (Manchester United, Manchester City), Liverpool (FC Liverpool), Porto (FC Porto) czy Dortmund (Borussia Dortmund). Popularne kluby piłkarskie rozślawiają imię często zupełnie niewielkich jak na europejskie warunki miast, czego przykładem jest Hoffenheim w Niemczech, Braga w Portugalii, Cagliari we Włoszech, Borysów na Białorusi czy swego czasu Grodzisk Wielkopolski w Polsce.

Coraz częściej w strategicznych dokumentach rozwojowych państw, regionów, metropolii oraz miast sport traktowany jest jako jedna z dziedzin życia przyczyniających się do rozwoju społeczno-gospodarczego. W „Strategii rozwoju miasta Poznania” oraz w „Strategii rozwoju aglomeracji poznańskiej” przedstawiono najważniejsze kierunki rozwoju sportu. Jednym z głównych celów strategii rozwoju Poznania jest zwiększenie znaczenia miasta jako ośrodka sportu, co ma być osiągnięte poprzez m.in. wzrost liczby organizowanych imprez sportowych oraz rozbudowę infrastruktury sportowej. Podobne zapisy znalazły się w strategii rozwoju sportu w aglomeracji poznańskiej. Zakłada się w niej przede wszystkim rozbudowę nowoczesnej infrastruktury sportowej, w tym budowę obiektów sportowych klasy międzynarodowej.

2. Cel i metodyka badań

Przedmiotem analizy jest konkurencyjność Poznania jako ośrodka sportu. Sport może być wykorzystywany jako element budowania przewagi konkurencyjnej nad innymi miastami oraz jako element promocji i marketingu terytorialnego. Wymaga on często dużych nakładów: budowy stadionów, obiektów sportowych, utrzymania infrastruktury sportowej, dotowania klubów, finansowania szkółek i zajęć sportowych. Daje też znaczące efekty w postaci dobrej kondycji fizycznej mieszkańców, możliwości spędzania wolnego czasu, dochodów z imprez sportowych, turystyki sportowej, wreszcie wspomniane już korzyści marketingowe, budujące wizerunek miasta.

Miasta konkurują między sobą infrastrukturą sportową, rywalizują pod względem osiągnięć sportowych, zabiegają o organizację imprez sportowych rangi krajowej i międzynarodowej. Dobrze rozwinięta infrastruktura sportowa, wiele zorganizowanych imprez (głównie rangi mistrzostw Europy, mistrzostw świata, igrzysk olimpijskich), sukcesy odnoszone przez indywidualności i kluby sportowe z danego miasta, liczba widzów oglądających zawody sportowe i ich zachowanie podczas takich zawodów itp. stają się elementami przewagi konkurencyjnej jednego miasta nad innym, a także przyczyniają się do większej rozpoznawalności miasta na arenie międzynarodowej.

Do oceny konkurencyjności miast jako ośrodków sportu zastosowano grupę wskaźników określających:

- 1) infrastrukturę sportową,
- 2) zorganizowane imprezy sportowe,
- 3) poziom sportu młodzieżowego,
- 4) poziom sportu seniorskiego,
- 5) uprawiane przez mieszkańców miasta sporty,
- 6) liczbę widzów na zawodach sportowych.

Przedstawienie konkurencyjności Poznania jako ośrodka sportu na tle największych miast Polski oraz wybranych miast europejskich było w znacznym stopniu uzależnione od dostępności danych statystycznych. W przypadku pierwszej analizy pod uwagę wzięto poziom sportu młodzieżowego, poziom sportu seniorskiego, infrastrukturę sportową oraz zorganizowane imprezy sportowe. Prezentacja konkurencyjności Poznania na tle wybranych miast europejskich została ograniczona do poziomu sportu seniorskiego, infrastruktury sportowej oraz zorganizowanych imprez sportowych.

Przy przedstawianiu poziomu sportu seniorskiego uwzględniono tylko dyscypliny zespołowe. W sporcie indywidualnym zawodnicy kojarzeni są zazwyczaj z reprezentowanym krajem, a w mniejszym stopniu dotyczy to przynależności klubowej, która ulega dość częstym zmianom. Pod uwagę wzięto cztery najbardziej popularne w Europie sporty zespołowe, a mianowicie piłkę nożną, piłkę siatkową, piłkę koszykową oraz piłkę ręczną. Konkurencyjność miasta Poznania na tle największych miast Polski przedstawiono z uwzględnieniem udziału oraz pozycji drużyn męskich i żeńskich z tych miast w najwyższej klasie rozgrywek ww. sportów zespołowych. Z kolei w przypadku konkurencyjności Poznania na tle wybranych

miast europejskich wzięto pod uwagę udział i pozycję klubów w pucharowych rozgrywkach klubów w tych czterech sportach zespołowych.

Analiza infrastruktury sportowej w porównaniach krajowych objęła: stadiony, hale sportowe, kryte pływalnie oraz korty tenisowe. Natomiast w porównaniach międzynarodowych duże stadiony (o pojemności od 40 000 widzów).

Jako zorganizowane imprezy sportowe przyjęto imprezy rangi mistrzowskiej, zarówno w sportach zespołowych, jak i indywidualnych. Porównanie konkurencyjności Poznania z największymi miastami Polski dotyczyło zawodów rangi mistrzostw Polski, a z wybranymi miastami europejskimi zawodów rangi mistrzostw Europy i świata.

W badaniu uwzględniono 10 największych miast Polski oraz wybrane aglomeracje miejskie Europy. Zakres czasowy generalnie obejmował lata 2008–2011, choć w niektórych przypadkach został on ograniczony tylko do 2010 roku, a w innych (ranking UEFA) rozszerzony na okres 2006–2011.

3. Poziom sportowy Poznania na tle największych miast Polski

3.1. Poziom sportu młodzieżowego

Istotnym elementem sportu jest sport młodzieżowy, którego rozgrywki, zarówno w sportach letnich, jak i zimowych, koordynowane są przez Polską Federację Sportu Młodzieżowego. Współzawodnictwo sportowe młodzieży uzdolnionej odbywa się w czterech kategoriach wiekowych, a mianowicie młodzika, juniora młodszego, juniora i młodzieżowca. Corocznie publikowana jest klasyfikacja punktowa klubów sportowych, obejmująca następujące imprezy:

- Międzywojewódzkie Mistrzostwa Młodzików,
- Mistrzostwa Polski Juniorów Młodszych (Ogólnopolska Olimpiada Młodzieży),
- Mistrzostwa Polski Juniorów i Młodzieżowe Mistrzostwa Polski.

Klasyfikacja uwzględnia wszystkie te kluby sportowe, których młodzież uzyskiwała dobre wyniki w ww. rozgrywkach. To właśnie ta klasyfikacja była podstawą określenia poziomu sportu młodzieżowego Poznania na tle wybranych miast Polski.

W klasyfikacji powiatów, która co roku obejmowała około 360 powiatów Polski, Poznań corocznie zajmował wysoką drugą pozycję. Pierwsza lokata przypadła Warszawie, a trzecia Wrocławowi (tab. 1).

Poziom sportu młodzieżowego poszczególnych miast Polski odzwierciedla także liczba klubów sportowych, których zawodnicy uzyskali dobre wyniki w rozgrywkach krajowych (tab. 2). Liczba klubów sportowych lokowała Poznań na tle wybranych miast Polski na 4 miejscu w 2008 roku oraz na 3 w latach 2009–2010. Zdecydowanie najwięcej klubów sportowych odnoszących sukcesy było w Warszawie. Spośród rozpatrywanych miast najsłabiej wypadły Katowice.

Tabela 1. Lokaty wybranych miast Polski w rankingu sportowym miast i powiatów w Polsce w latach 2008–2010

Miasto	2008	2009	2010
Bydgoszcz	4	4	4
Gdańsk	7	7	6
Katowice	11	10	10
Kraków	5	5	5
Lublin	19	20	20
Łódź	6	6	7
Poznań	2	2	2
Szczecin	8	9	9
Warszawa	1	1	1
Wrocław	3	3	3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Polskiej Federacji Sportu Młodzieżowego – System Sportu Młodzieżowego 2008–2010.

Tabela 2. Liczba klubów sportowych odnoszących sukcesy w sporcie młodzieżowym w latach 2008–2010 w dużych miastach Polski

Miasto	2008	2009	2010
Bydgoszcz	41	40	44
Gdańsk	46	41	45
Katowice	27	30	26
Kraków	64	58	63
Lublin	31	35	39
Łódź	70	66	56
Poznań	55	63	60
Szczecin	53	45	46
Warszawa	114	135	141
Wrocław	43	49	50

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Polskiej Federacji Sportu Młodzieżowego – System Sportu Młodzieżowego 2008–2010.

3.2. Poziom sportu seniorskiego

Do mierników konkurencyjności sportu seniorskiego należą: liczba klubów, ćwiczących oraz instruktorów i trenerów (tab. 3). W 2010 roku w Poznaniu na 10 000 mieszkańców przypadały ponad 2 kluby sportowe (137 klubów sportowych). Nie-

Tabela 3. Liczba klubów sportowych, ćwiczących, trenerów i instruktorów w największych miastach Polski w 2010 roku

Miasto	Kluby sportowe		Ćwiczący w klubach		Ćwiczący w klubach do lat 18		Sekcje sportowe		Trenerzy		Instruktorzy	
	liczba	na 10 tys. mieszkańców	liczba	na 10 tys. mieszkańców	liczba	na 10 tys. mieszkańców	liczba	na 10 tys. mieszkańców	liczba	na 10 tys. mieszkańców	liczba	na 10 tys. mieszkańców
Bydgoszcz	80	2,2	6486	182,1	5504	154,5	122	3,43	173	4,9	195	5,5
Gdańsk	89	1,9	6948	152,0	4841	105,9	162	3,55	222	4,9	174	3,8
Katowice	80	2,6	9389	306,0	5262	171,5	192	6,26	140	4,6	210	6,8
Kraków	165	2,2	21877	289,3	15372	203,3	473	6,26	338	4,5	559	7,4
Lublin	82	2,4	7376	211,7	5196	149,1	191	5,48	133	3,8	269	7,7
Łódź	140	1,9	11769	159,7	7977	108,2	297	4,03	237	3,2	336	4,6
Poznań	137	2,5	11248	203,9	7340	133,1	275	4,99	384	7,0	315	5,7
Szczecin	87	2,1	10495	258,7	8053	198,5	193	4,76	166	4,1	285	7,0
Warszawa	228	1,3	29404	170,9	19315	112,3	498	2,89	652	3,8	746	4,3
Wrocław	126	2,0	14254	225,2	8917	140,9	252	3,98	301	4,8	330	5,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

znacznie wyższą wartość tego wskaźnika odnotowano wyłącznie w Katowicach. Najmniej klubów sportowych na 10 000 mieszkańców występowało w Warszawie. Biorąc pod uwagę liczbę ćwiczących w tych klubach oraz liczbę sekcji sportowych, pozycja Poznania już nie jest tak wysoka. W poznańskich klubach sportowych na każde 10 000 ludności ćwiczy po 200 osób. W Katowicach i Krakowie jest to prawie 300 osób, a w Szczecinie ponad 250. Natomiast w Gdańsku i Łodzi niewiele ponad 150 osób. Z kolei w 6 miastach liczba ćwiczących w klubach sportowych do lat 18 na 10 000 mieszkańców był większa niż w Poznaniu (Kraków, Katowice, Lublin, Szczecin, Wrocław, Bydgoszcz). W Krakowie, Katowicach i Lublinie liczba sekcji sportowych na 10 000 mieszkańców była większa niż w Poznaniu. Zdecydowanie lepiej przedstawia się pozycja Poznania pod względem kadry szkoleniowej. Na 10 000 mieszkańców przypadało w Poznaniu 7 trenerów, co jest zdecydowanie największą wartością wśród badanych miast. Do tego należy dodać jeszcze prawie 5 instruktorów.

Piłka nożna

Spośród 10 największych miast Polski 6 w sezonach 2008/2009–2010/2011 miało klub piłkarski w najwyższej klasie rozgrywkowej (tab. 4). We wszystkich rozpatrywanych sezonach Warszawa i Kraków miały 2 kluby. Dwukrotnie tytuł zdobyła drużyna z Krakowa (Wisła Kraków), raz z Poznania (Lech Poznań). Natomiast oba kluby z Warszawy (Legia i Polonia) zajmowały wysokie pozycje w końcowych tabelach, jednak żadnemu z nich w 3 analizowanych sezonach nie udało się zdobyć mistrzostwa Polski. Po jednym przedstawicielu w najwyższej klasie rozgrywkowej miały Łódź, Wrocław oraz Gdańsk. Kluby z tych miast zajmowały pozycje w środkowej części tabeli (w sezonie 2009/2010 Łódź nie miała swojego klubu w ekstraklasie, a klub z Wrocławia w sezonie 2010/2011 zdobył tytuł wicemistrzowski).

Piłka nożna mężczyzn jest jedynym sportem zespołowym w Polsce, który doczekał się sporządzenia profesjonalnego raportu dotyczącego klubów. Jest nim raport „Ekstraklasa piłkarskiego biznesu” opracowany przez Ernst&Young. Ranking klubów w 2009 roku został oparty na trzech perspektywach: sytuacji finansowej, siły medialnej klubu oraz efektywności działania klubu. W kryterium sytuacji fi-

Tabela 4. Liczba klubów piłkarskich oraz ich pozycja w najwyższej klasie rozgrywkowej piłki nożnej (mężczyźni) w sezonach 2008–2011

Miasto	2008/2009			2009/2010			2010/2011		
	liczba klubów	pozycja	pozycja	liczba klubów	pozycja	pozycja	liczba klubów	pozycja	pozycja
Gdańsk	1	11	–	1	8	–	1	8	–
Kraków	2	1	14	2	2	12	2	1	14
Łódź	1	15	–	0	–	–	1	9	–
Poznań	1	3	–	1	1	–	1	5	–
Warszawa	2	2	4	2	4	13	2	3	7
Wrocław	1	6	–	1	9	–	1	2	–

Źródło: opracowanie własne.

nansowej wzięto pod uwagę: wysokość przychodów (waga 25%), wskaźnik dywersyfikacji przychodów (15%), wskaźnik obciążenia majątku zobowiązaniami (15%), wskaźnik rentowności netto (15%), wskaźnik płynności bieżącej (10%), sumę aktywów trwałych według bilansów klubów (10%), wskaźnik płynności gotówkowej (5%) oraz dynamikę przychodów (5%). Na perspektywę siły medialnej klubu składały się: liczba transmisji telewizyjnych (meczów „na żywo”) w CANAL+ (20%), średnia frekwencja na meczach klubu w roli gospodarza (20%), średnia frekwencja na meczach klubu w roli gościa (15%), łączna oglądalność meczów w CANAL+ (15%), częstotliwość występowania w prasie (10%), liczba wyników wyszukiwania nazwy klubu w serwisie Google (5%), liczba wejść na oficjalne strony internetowe klubów (5%), liczba transmisji telewizyjnych (meczów „na żywo”) w telewizji otwartej (5%) oraz liczba kibiców zrzeszonych w oficjalnych klubach kibicka (5%). Z kolei perspektywa efektywności działania klubu była mierzona za pomocą: kosztu zdobytego punktu (15%), infrastruktury stadionowej (10%), aktualnej wartości pierwszej jedenastki (10%), relacji wpływów z transferów do wydatków na transfery (10%), wyniku w ekstraklasie (10%), wyniku w europejskich pucharach (10%), wyniku w Pucharze Polski (5%), wyniku w Pucharze Ekstraklasy (5%), przyrostu wartości pierwszej jedenastki (5%), liczby reprezentantów w zespołach narodowych w aktualnym składzie zespołów (5%), aktualnej liczby zawodników drużyn młodzieżowych (5%), relacji liczby sprzedanych karnetów do pojemności stadionu (5%) oraz relacji średniej frekwencji do pojemności stadionu (5%). Metodologia rankingów w latach 2010–2011 nie uległa znaczącej zmianie.

Bezapelacyjnym zwycięzcą raportu „Ekstraklasa piłkarskiego biznesu” w latach 2009–2011 była drużyna Lecha Poznań (tab. 5). W czołówce oprócz „Kolejorza” znalazły się także drużyny Wisły Kraków oraz Legii Warszawa, czyli zespołów należących do najlepszych, biorąc pod uwagę tylko i wyłącznie kryterium sportowe, czyli pozycję w lidze na koniec sezonu.

W Polsce piłka nożna kobiet cieszy się znacznie mniejszą popularnością niż mężczyźni. Kobięce kluby piłki nożnej funkcjonują głównie w miastach średniej wielkości. Spośród badanych miast, 4 miały swoje kluby w ekstralidze w sezonach 2008/2009–2010/2011 (tab. 6). Były to Warszawa, Wrocław, Szczecin oraz Katowice. We wszystkich trzech analizowanych sezonach tylko Wrocław miał swoją drużynę w ekstralidze, która w tym czasie zdobywała tytuł wicemistrzowski i II wicemistrza Polski. W najwyższej klasie rozgrywkowej zarówno mężczyźni, jak i kobiety swoje kluby miały tylko 2 spośród badanych aglomeracji. Były to Warszawa oraz Wrocław.

Tabela 5. Wyniki rankingu „Ekstraklasa piłkarskiego biznesu” w latach 2009–2011

Klub	2009	2010	2011
Lech Poznań	1	1	1
Wisła Kraków	2	4	3
Legia Warszawa	3	2	2
Śląsk Wrocław	4	6	5
Cracovia Kraków	5	12	10
Polonia Warszawa	6	14	11
Lechia Gdańsk	7	3	6
ŁKS Łódź	8	–	18
Widzew Łódź	–	17	9

Źródło: Ekstraklasa... (2009–2011).

Tabela 6. Liczba klubów piłkarskich oraz ich pozycja w najwyższej klasie rozgrywkowej piłki nożnej (kobiety) w sezonach 2008–2011

Miasto	2008/2009		2009/2010		2010/2011	
	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja
Katowice	0	–	0	–	1	6
Szczecin	0	–	0	–	1	4
Warszawa	1	5	1	6	0	–
Wrocław	1	2	1	3	1	3

Źródło: opracowanie własne.

Piłka siatkowa

Tylko w niektórych największych miastach Polski funkcjonują kobiece i męskie kluby piłki siatkowej grające w najwyższych klasach rozgrywkowych. W Plus Lidze mężczyzn, a także Plus Lidze kobiet w sezonach 2008/2009–2010/2011 jedynie po 3 z nich miały swoje kluby (tab. 7, 8). W lidze piłki siatkowej mężczyzn były to: Warszawa, Gdańsk oraz Bydgoszcz, a kobiet: Łódź, Wrocław i Bydgoszcz. Tylko w Bydgoszczy funkcjonował więc zarówno zespół kobiet, jak i mężczyzn. Żaden klub z badanych miast nie zdobył w tym okresie medalu w rozgrywkach polskich lig siatkarskich. Poznań w sezonach 2008/2009–2010/2011 nie był reprezentowany w żadnej z tych lig.

Tabela 7. Liczba klubów siatkarskich oraz ich pozycja w najwyższej klasie rozgrywkowej piłki siatkowej (mężczyźni) w sezonach 2008–2011

Miasto	2008/2009		2009/2010		2010/2011	
	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja
Bydgoszcz	1	7	1	6	1	6
Gdańsk	1	10	0	–	0	–
Warszawa	1	8	1	10	1	5

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 8. Liczba klubów siatkarskich oraz ich pozycja w najwyższej klasie rozgrywkowej piłki siatkowej (kobiety) w sezonach 2008–2011

Miasto	2008/2009		2009/2010		2010/2011	
	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja
Bydgoszcz	1	4	1	5	1	7
Łódź	0	–	1	4	1	6
Wrocław	1	6	1	8	1	5

Źródło: opracowanie własne.

Koszykówka

Poznań był jedynym miastem wśród największych miast Polski, które miało swoich przedstawicieli w rozgrywkach najwyższej klasy w koszykówce zarówno męskiej, jak i żeńskiej (tab. 9, 10). W ostatnich trzech sezonach poznańskie drużyny nie odniosły jednak większych sukcesów na arenie krajowej.

W ostatnich trzech rozegranych sezonach w Polskiej Lidze Koszykówki, organizującej rozgrywkę męską, brały udział tylko kluby z dwóch badanych miast, a mianowicie z Poznania (PBG Basket Poznań) i Warszawy (Polonia Warszawa oraz Polonia 2011 Warszawa w sezonie 2009/2010). Kluby te nie odniosły w rozgrywkach znaczących sukcesów. W sezonie 2009/2010 do fazy play-off awansowała Polonia Warszawa, a w sezonie 2010/2011 PBG Basket Poznań, ostatecznie zajmując dopiero 7 miejsce w lidze.

Kobiece rozgrywki w piłce koszykowej były liczniej reprezentowane przez największe miasta Polski. Cztery z analizowanych miast miały swoich przedstawicieli w rozgrywkach Polskiej Ligi Koszykówki Kobiet: Poznań (INEA AZS Poznań we wszystkich sezonach oraz MUKS Poznań w sezonach 2008/2009 i 2009/2010), Kraków (Wisła Can-Pack Kraków), Łódź (ŁKS Siemens AGD Łódź we wszystkich sezonach i Widzew Łódź w sezonie 2010/2011) oraz Bydgoszcz (Artego Bydgoszcz). Jedynie krakowski zespół odnosił sukcesy w najwyższej klasie rozgrywkowej piłki koszykowej kobiet w Polsce, zdobywając mistrzostwo Polski w sezonie 2010/2011. Pozostałe drużyny, z wyjątkiem INEA AZS Poznań w sezonie 2008/2009, nie zakwalifikowały się nawet do fazy play-off rozgrywek.

Tabela 9. Liczba klubów koszykarskich oraz ich pozycja w najwyższej klasie rozgrywkowej piłki koszykowej (mężczyźni) w sezonach 2008–2011

Miasto	2008/2009		2009/2010		2010/2011		
	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja	pozycja	liczba klubów	pozycja
Poznań	1	12	1	9	–	1	7
Warszawa	1	9	2	7	13	1	10

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 10. Liczba klubów koszykarskich oraz ich pozycja w najwyższej klasie rozgrywkowej piłki koszykowej (kobiety) w sezonach 2008–2011

Miasto	2008/2009			2009/2010			2010/2011		
	liczba klubów	pozycja	pozycja	liczba klubów	pozycja	pozycja	liczba klubów	pozycja	pozycja
Bydgoszcz	0	–	–	1	11	–	1	8	–
Kraków	1	3	–	1	5	–	1	1	–
Łódź	1	10	–	1	12	–	2	9	13
Poznań	2	6	9	2	9	13	1	10	–

Źródło: opracowanie własne.

Piłka ręczna

Zespoły piłki ręcznej w najwyższej klasie rozgrywkowej, zarówno wśród mężczyzn, jak i kobiet, nie miały wielu reprezentantów wśród największych miast Polski (tab. 11, 12). W rozgrywkach mężczyzn wrocławski klub, Śląsk, wystąpił bez większych sukcesów w sezonie 2009/2010, a gdański AZS AWFis w sezonie 2008/2009 i 2009/2010, w tym pierwszym plasując się tuż za podium.

Cztery z analizowanych miast miały zespoły w najwyższej klasie rozgrywkowej piłki ręcznej kobiet, a mianowicie Warszawa, Wrocław, Gdańsk i Lublin. Największe sukcesy odnosił klub SPR Lublin, który w ostatnich trzech sezonach zdobył dwa mistrzostwa Polski oraz jedno wicemistrzostwo. Klub z Wrocławia, KS AZS AWF, występował w ostatnich dwóch sezonach, lokując się w dolnej części tabeli, podobnie jak KS AZS AWF Warszawa oraz AZS AWFis Gdańsk, tyle że w sezonie 2008/2009.

Tabela 11. Liczba klubów piłkarskich oraz ich pozycja w najwyższej klasie rozgrywkowej piłki ręcznej (mężczyźni) w sezonach 2008–2011

Miasto	2008/2009		2009/2010		2010/2011	
	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja
Gdańsk	1	4	1	11	0	–
Wrocław	0	–	1	9	0	–

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 12. Liczba klubów piłkarskich oraz ich pozycja w najwyższej klasie rozgrywkowej piłki ręcznej (kobiety) w sezonach 2008–2011

Miasto	2008/2009		2009/2010		2010/2011	
	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja
Gdańsk	1	10	0	–	0	–
Lublin	1	1	1	1	1	2
Warszawa	1	12	0	–	0	–
Wrocław	0	–	1	9	1	10

Źródło: opracowanie własne.

4. Infrastruktura sportowa miast

W analizie wyposażenia miast w infrastrukturę sportową wzięto pod uwagę: stadiony, hale sportowe, kryte pływalnie oraz kryte korty tenisowe. Jednym z podstawowych elementów infrastruktury sportowej są stadiony. W Poznaniu funkcjonuje 8 tego typu obiektów (tab. 13). W Krakowie aż 34, Warszawie 19, a w Szczecinie 11. Powoduje to, że dostępność mierzona liczbą stadionów na 100 000 mieszkańców największa jest w Krakowie oraz Szczecinie. Większa niż w Poznaniu dostępność tego typu obiektów jest także w Bydgoszczy oraz Lublinie. Najniższe wartości tego wskaźnika wystąpiły w Katowicach, Łodzi, Warszawie oraz Gdańsku.

Tabela 13. Wybrane rodzaje obiektów infrastruktury sportowej w największych miastach Polski w 2010 roku

Miasto	Stadiony		Hale sportowe (44×22 m i większe)		Hale sportowe (od 36×19 m do 44×22m)		Kryte pływalnie		Kryte korty tenisowe	
	liczba	na 100 tys. miesz- kańców	liczba	na 100 tys. miesz- kańców	liczba	na 100 tys. miesz- kańców	liczba	na 100 tys. miesz- kańców	Liczba	na 100 tys. miesz- kańców
Bydgoszcz	7	2,0	3	0,8	0	0,0	1	0,3	5	1,4
Gdańsk	5	1,1	5	1,1	5	1,1	4	0,9	1	0,2
Katowice	3	1,0	4	1,3	3	1,0	4	1,3	5	1,6
Kraków	34	4,5	9	1,2	11	1,5	15	2,0	6	0,8
Lublin	6	1,7	5	1,4	2	0,6	2	0,6	1	0,3
Łódź	8	1,1	11	1,5	9	1,2	4	0,5	0	0,0
Poznań	8	1,5	7	1,3	3	0,5	7	1,3	12	2,2
Szczecin	11	2,7	2	0,5	3	0,7	3	0,7	3	0,7
Warszawa	19	1,1	18	1,0	18	1,0	47	2,7	34	2,0
Wrocław	9	1,4	4	0,6	3	0,5	6	0,9	4	0,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Kolejnym ważnym elementem infrastruktury sportowej są hale sportowe, przede wszystkim te największe (44×22 m) oraz duże (od 36×19 m do 44×22 m). W sumie w Poznaniu funkcjonuje 10 takich obiektów, w Warszawie 36, a w Łodzi i Krakowie 20. Największą dostępnością tych obiektów charakteryzują się Łódź oraz Kraków. W Poznaniu na 100 000 ludności przypada 1,3 hali o wymiarach 44×22 m oraz zaledwie 0,5 o wymiarach od 36×19 m do 44×22 m – jest to jedna z najniższych wartości tego wskaźnika wśród badanych miast.

Pod względem liczby i dostępności krytych pływalni lepsza sytuacja niż w Poznaniu występuje w Warszawie (47 pływalni i 2,7 obiektu na 100 000 ludności) oraz Krakowie (15; 2,0). W Poznaniu w 2010 roku było 7 takich obiektów, co powoduje, że na 100 000 mieszkańców przypada 1,3 pływalni. Sytuację tę poprawiło oddanie do użytku w październiku 2011 roku kompleksu basenowego Termy Maltańskie.

W porównaniu z pozostałymi miastami Poznań charakteryzuje się największą dostępnością krytych kortów tenisowych (12 obiektów, 2,2 na 100 000 mieszkańców). W Warszawie były 34 takie obiekty, co daje 2 obiekty na 100 000 ludności. W pozostałych aglomeracjach ich liczba i dostępność były zdecydowanie niższe.

5. Zorganizowane imprezy sportowe

Ważnym aspektem konkurencyjności miast jako ośrodków sportu jest także organizacja imprez sportowych. Dysponowanie odpowiednią infrastrukturą sportową, zapewnienie optymalnych warunków zawodnikom, pozyskanie sponsorów oraz obsługa techniczna zawodów sprawiają, że zorganizowanie imprezy sportowej jest

dużym przedsięwzięciem. Podstawą przedstawienia konkurencyjności Poznania na tle największych miast Polski w tym względzie była organizacja imprez sportowych seniorów o randze krajowej, czyli mistrzostw Polski (MP).

W latach 2008–2010 połowa z 10 analizowanych miast zorganizowała choć jedną imprezę sportową rangi mistrzostw Polski. Przewaga Poznania jest znacząca, gdyż w ciągu trzech lat zorganizowano w tym mieście 5 takich imprez, a mianowicie: MP w wioślarstwie

w latach 2008–2010 oraz MP w kajakarstwie w latach 2009–2010. Dominacja w zakresie organizacji imprez rangi mistrzowskiej w sportach wodnych nie jest zaskakująca, gdyż Tor Regatowy Malta jest najlepszym tego typu obiektem w Polsce, a także jednym z najlepszych w Europie i na świecie.

W Bydgoszczy zorganizowano MP w kajakarstwie w 2008 roku oraz MP w lekkiej atletyce w 2009 roku, we Wrocławiu MP w szermierce, w Szczecinie MP w lekkiej atletyce, a w Lublinie MP w karate tradycyjnym.

Tabela 14. Liczba zorganizowanych imprez sportowych (mistrzostwa Polski) przez wybrane miasta Polski w latach 2008–2010

Miasto	2008	2009	2010
Bydgoszcz	1	1	0
Lublin	0	1	0
Poznań	1	2	2
Szczecin	1	0	0
Wrocław	1	0	0

Źródło: opracowanie własne.

6. Pozycja sportowa Poznania na tle wybranych miast europejskich

Piłka nożna

Konkurencyjność Poznania na tle wybranych miast europejskich zostanie przedstawiona na podstawie: 1) uczestnictwa (od fazy grupowej) i miejsca klubów piłkarskich z poszczególnych miast w Lidze Mistrzów UEFA w sezonach 2008/2009–2010/2011, 2) uczestnictwa (od fazy grupowej) i miejsca klubów piłkarskich z poszczególnych miast w Lidze Europy UEFA w sezonach 2008/2009–2010/2011 oraz 3) miejsca w 100 najlepszych klubów Europy na podstawie rankingu UEFA z lat 2006/2007–2010/2011.

W grupie badanych miast europejskich tylko nieliczne były reprezentowane przez kluby piłkarskie z tych miast w Lidze Mistrzów UEFA w sezonach 2008/2009–2010/2011 (tab. 15). W sezonach 2008/2009 i 2009/2010 było to po 6 miast, a w ostatnim badanym sezonie 5. W tej grupie nie było żadnego klubu z Polski. W najbardziej prestiżowych rozgrywkach klubowych spośród rozpatrywanych miast zdecydowanie najlepiej wypadł Manchester (United), dochodząc 2 razy do finału. Wysokie pozycje zajmował też klub z Lyonu (Olympique).

W Lidze Europy UEFA kluby piłkarskie z badanych miast były częściej reprezentowane niż w Lidze Mistrzów (tab. 16). W sezonie 2008/2009 7 miast miało swój klub w tych rozgrywkach, w sezonie 2009/2010 5 miast (Lizbona miała 2 kluby piłkarskie), a w sezonie 2010/2011 9 miast. Wśród polskich miast tylko klub z Po-

Tabela 15. Uczestnictwo i pozycja klubów piłkarskich z wybranych miast europejskich w Lidze Mistrzów UEFA w sezonach 2008/2009–2010/2011

Miasto	2008/2009		2009/2010		2010/2011	
	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja
Brema	1	faza grupowa	–	–	1	faza grupowa
Glasgow	1	faza grupowa	1	faza grupowa	1	faza grupowa
Liverpool	1	ćwierćfinał	1	faza grupowa	–	–
Lizbona	1	1/8 finału	–	–	1	faza grupowa
Lyon	1	1/8 finału	1	półfinał	1	1/8 finału
Manchester	1	2 miejsce	1	ćwierćfinał	1	2 miejsce
Sewilla	–	–	1	1/8 finału	–	–
Stuttgart	–	–	1	1/8 finału	–	–

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 16. Uczestnictwo i pozycja klubów piłkarskich z wybranych miast europejskich w Lidze Europy UEFA w sezonach 2008/2009–2010/2011

Miasto	2008/2009 – od fazy grupowej		2009/2010			2010/2011	
	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja	pozycja	liczba klubów	pozycja
Brema	–	–	1	1/8 finału	–	–	–
Dortmund	–	–	–	–	–	1	faza grupowa
Genua	1	1/16 finału	1	faza grupowa	–	1	faza grupowa
Glasgow	–	–	1	faza grupowa	–	–	–
Liverpool	–	–	–	–	–	1	1/8 finału
Lizbona	1	faza grupowa	2	ćwierćfinał	1/8 finału	1	1/2 finału
Manchester	1	ćwierćfinał	–	–	–	1	1/8 finału
Palermo	–	–	–	–	–	1	faza grupowa
Poznań	1	1/16 finału	–	–	–	1	1/16 finału
Rotterdam	1	faza grupowa	–	–	–	–	–
Sewilla	1	faza grupowa	–	–	–	1	1/16 finału
Stuttgart	1	1/16 finału	–	–	–	1	1/16 finału
Tuluza	–	–	1	faza grupowa	–	–	–

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 17. Pozycja klubów piłkarskich z wybranych miast europejskich w 100 najlepszych klubów rankingu UEFA w sezonach 2006/2007–2010/2011

Miasto	Liczba klubów	Miejsce 1-ej drużyny	Miejsce 2-iej drużyny
Brema	1	12	–
Dortmund	1	86	–
Frankfurt n. M.	1	99	–
Glasgow	2	33	54
Liverpool	1	5	–
Lizbona	2	17	25
Lyon	1	13	–
Manchester	2	1	42
Palermo	1	74	–
Poznań	1	92	–
Sewilla	1	11	–
Stuttgart	1	36	–
Tuluza	1	100	–

Źródło: opracowanie własne.

znania (Lech) był reprezentowany w tych rozgrywkach w sezonach 2008/2009 oraz 2010/2011, dochodząc do 1/16 finału. Spośród badanych miast najczęściej w tych rozgrywkach występowały kluby piłkarskie z Lizbony (Benfica, Sporting).

Biorąc pod uwagę Ligę Mistrzów UEFA oraz Ligę Europy UEFA najliczniej i największe sukcesy wśród badanych aglomeracji europejskich odnosiły: Manchester, Lizbona, Lyon, Liverpool, Glasgow oraz Sewilla. Poza klubem z Poznania żadne polskie miasto nie było w badanym okresie reprezentowane w rozgrywkach europejskich.

Potwierdzeniem pozycji poszczególnych miast pod względem osiągnięć klubów piłkarskich z tych miast, jest sporządzany przez UEFA ranking klubów europejskich (IFFHS Clasyfication). Rankingi takie są tworzone dla okresu 5 lat, dlatego też pod uwagę wzięto ten z lat 2006/2007–2010/2011 (tab. 17). Wśród badanych miast europejskich 13 miało swoje drużyny w 100 najlepszych klubów w tym rankingu. Po dwa kluby na wysokich pozycjach miały: Manchester, Lizbona oraz Glasgow. W 100 najlepszych klubów znalazł się Lech Poznań, zajmujący 92 pozycję.

Piłka siatkowa

W analizowanych sezonach 2008/2009–2010/2011 żadne z badanych miast europejskich nie miało swojego przedstawiciela w najważniejszych klubowych europejskich rozgrywkach piłki siatkowej, tj. w Lidze Mistrzów Siatkarzy CEV oraz Lidze Mistrzów Siatkarek CEV.

Koszykówka

Żaden koszykarski klub z Poznania w ostatnich sezonach nie brał udziału w najważniejszych rozgrywkach klubowych na poziomie europejskim, czyli Eurolidze, zarówno męskiej, jak i kobiecej (tab. 18, 19). Jest to oczywiście konsekwencją braku sukcesów na arenie krajowej. W Eurolidze mężczyzn startowały tylko drużyny

Tabela 18. Uczestnictwo i pozycja klubów koszykarskich z wybranych miast europejskich w Eurolidze (mężczyźni) w sezonach 2008/2009–2010/2011

Miasto	2008/2009		2009/2010		2010/2011	
	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja
Malaga	1	TOP 16	1	TOP 16	1	TOP 16
Wilno	0	–	1	faza grupowa	1	TOP 16

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 19. Uczestnictwo i pozycja klubów koszykarskich z wybranych miast europejskich w Eurolidze kobiet w sezonach 2008/2009–2010/2011

Miasto	2008/2009		2009/2010		2010/2011	
	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja	liczba klubów	pozycja
Brno	1	1/8 finału	1	ćwierćfinał	1	faza grupowa
Kraków	1	1/8 finału	1	4 miejsce	1	ćwierćfinał
Wilno	1	1/8 finału	1	faza grupowa	0	–

Źródło: opracowanie własne.

Lietuvos Rytas Wilno oraz Unicaja Malaga, których największym sukcesem był awans do najlepszych szesnastu drużyn kontynentu.

Jedynie trzy z wybranych miast europejskich miały drużyny koszykówki kobiet w najważniejszych rozgrywkach klubowych w Europie: Kraków (Wisła Can-Pack), Wilno (TEO) oraz Brno (Frisco Sika). Z tych drużyn największy sukces osiągnął krakowski zespół, który w sezonie 2009/2010 zdobył czwarte miejsce.

Piłka ręczna

Poznań nie miał swojego reprezentanta w najważniejszych klubowych rozgrywkach piłki ręcznej w Europie, czyli Lidze Mistrzów. W ogóle żadne z analizowanych europejskich miast nie miało przedstawiciela w rozgrywkach mężczyzn, a wśród kobiet występowała jedynie drużyna z Lipska, HPC, która w sezonie 2009/2010 awansowała do drugiej rundy rozgrywek, a w kolejnym odpadła na poziomie rozgrywek grupowych.

Infrastruktura sportowa – stadiony

Podstawowymi obiektami sportowymi, na których rozgrywane są zawody w różnych dyscyplinach sportu, są stadiony. Bardzo często stają się one wizytówkami miast, co pozwala na zorganizowanie imprez sportowych rangi mistrzostw Europy, świata czy też igrzysk olimpijskich. W analizie uwzględniono stadiony, których pojemność jest większa niż 40 000 (tab. 20). Spośród badanych miast europejskich 18 dysponowało stadionem o pojemności ponad 40 000 widzów. Najbardziej rozwiniętą infrastrukturą stadionową dysponowały (2–3 stadiony): Manchester, Glasgow i Lizbona. Z kolei największym stadionem wśród badanych miast dysponuje Dortmund.

Tabela 20. Stadiony w wybranych miastach europejskich (pojemność powyżej 40 000 widzów, 2011)

Miasto	Liczba stadionów	Pojemność	Pojemność
Brema	1	42358	–
Dortmund	1	80552	–
Düsseldorf	1	55000	–
Edynburg	1	67130	–
Frankfurt n. M.	1	52300	–
Gdańsk	1	43615	–
Glasgow	3	60832	52063
Göteborg	1	43200	–
Hanower	1	49951	–
Helsinki	1	40000	–
Lipsk	1	44345	–
Liverpool	1	45522	–
Lizbona	2	65647	50466
Lyon	1	43051	–
Manchester	2	75957	47726
Poznań	1	43098	–
Rotterdam	1	51137	–
Sewilla	1	57619	–
Stuttgart	1	60100	–
Wrocław	1	44308	–

Źródło: opracowanie własne.

Duże imprezy sportowe

Nieliczne z analizowanych miast europejskich w latach 2008–2010 zorganizowały imprezę sportową o randze międzynarodowej. Na potrzeby opracowania za imprezę sportową o randze międzynarodowej uznano mistrzostwa Europy (ME) lub mistrzostwa świata (MŚ). Należy podkreślić, że ME i MŚ są imprezami rozgrywanymi cyklicznie, jednak długość tych cykli jest różna. Zasadniczo częściej organizowane są imprezy w sportach indywidualnych, niektóre z nich nawet corocznie, np. ME i MŚ w tenisie stołowym, ME i MŚ w wioślarstwie, ME i MŚ w kajakarstwie, a inne co dwa lata, np. ME i MŚ w lekkiej atletyce. Z kolei imprezy rangi mistrzowskiej w sportach zespołowych rozgrywane są co dwa lata (ME w koszykówce, ME i MŚ w piłce ręcznej, ME w piłce siatkowej) lub w cyklu czteroletnim (ME i MŚ w piłce nożnej, MŚ w koszykówce, MŚ w piłce siatkowej).

Nieliczne wybrane miasta europejskie organizowały imprezy rangi mistrzowskiej (tab. 21). Widoczna jest tu przewaga miast polskich, wynikająca głównie z organizacji przez Polskę ME w koszykówce mężczyzn w 2009 roku, które odbywały się w aż sześciu miastach: Bydgoszczy, Gdańsku, Łodzi, Poznaniu, Warszawie, Wrocławiu, oraz ME w piłce siatkowej kobiet w 2009 roku, które były rozgrywane w czterech miastach: Bydgoszczy, Katowicach, Łodzi i Wrocławiu.

Tabela 21. Liczba zorganizowanych imprez sportowych przez wybrane miasta europejskie w latach 2008–2010

Miasto	2008	2009	2010	Razem
Brno	0	0	1	1
Bydgoszcz	0	2	0	2
Gdańsk	0	1	0	1
Katowice	0	1	0	1
Łódź	0	2	0	2
Poznań	0	2	1	3
Warszawa	0	1	0	1
Wilno	1	0	0	1
Wrocław	0	2	0	2

Źródło: opracowanie własne.

W Poznaniu, oprócz ME w koszykówce mężczyzn, odbyły się również MŚ w wioślarstwie w 2009 roku oraz MŚ w kajakarstwie w 2010 roku. Sprawdziło to, że Poznań w latach 2008–2010 na tle wybranych miast europejskich zorganizował najwięcej międzynarodowych imprez sportowych rangi mistrzowskiej. Brno było areną MŚ w koszykówce kobiet w 2010 roku, a w Wilnie odbyły się ME w karate tradycyjnym w 2008 roku.

5. Podsumowanie

Podstawą sukcesów w sporcie wyczynowym są przede wszystkim treningi rozpoczęte jak najwcześniej, stąd tak ważna jest ocena i monitoring wyników uzyskiwanych w sporcie młodzieżowym. Pozycja Poznania w tym aspekcie należy do wyróżniających się na tle wybranych miast Polski, zarówno biorąc pod uwagę klasyfikację powiatów, jak i liczbę klubów odnoszących sukcesy.

Liczba klubów sportowych na 10 000 mieszkańców w Poznaniu, w tym seniorskich, należy do najwyższych w kraju, co świadczy o dużych możliwościach wyboru dyscypliny sportowej do trenowania. Niekorzystny jest jednak wskaźnik przedstawiający ćwiczących w klubach na 10 000 mieszkańców oraz ćwiczących do 18 lat w klubach na 10 000 mieszkańców, plasujący Poznań poza czołówką największych miast Polski. Zdecydowanie największa liczba trenerów przypadająca na 10 000 mieszkańców sprawia, że istnieją osoby odpowiednio wykształcone, żeby zająć się potencjalnymi sportowcami.

Wśród największych miast Polski brak miasta, które by miało swojego przedstawiciela we wszystkich najważniejszych sportach zespołowych, a mianowicie piłce nożnej, piłce siatkowej, piłce koszykowej oraz piłce ręcznej, w rozgrywkach mężczyzn i kobiet. W Poznaniu na największe uznanie wśród wszystkich klubów sportowych zasługują: KKS Lech Poznań, PBG Basket Poznań, INEA AZS Poznań oraz MUKS Poznań.

Niezwykle ważnym elementem w sporcie jest infrastruktura. Bez odpowiednich obiektów, m.in. stadionów, hal sportowych, krytych pływalni oraz kortów tenisowych, uprawianie sportu oraz odniesienie sukcesu byłoby znacznie utrudnione. W Poznaniu znajduje się imponujący Stadion Miejski. Jednak liczba stadionów przypadająca na 100 000 mieszkańców nie jest już tak imponująca w porównaniu z wybranymi miastami Polski, podobnie jak liczba hal sportowych czy pływalni krytych. Wskaźnik przedstawiający liczbę krytych kortów tenisowych na 100 000 mieszkańców jest najwyższy w Polsce. Na uwagę zasługuje również Tor Regatowy

Malta, jeden z najlepszych obiektów tego typu nie tylko w Polsce, ale i na świecie. Przewaga Poznania w organizacji imprez sportowych rangi mistrzostw Polski wynika przede wszystkim z faktu posiadania tego obiektu.

W analizie konkurencyjności Poznania jako ośrodka sportu na tle wybranych miast europejskich pod uwagę wzięto wskaźniki charakteryzujące najbardziej popularne zespołowe dyscypliny sportu w Europie (piłkę nożną, piłkę siatkową, piłkę ręczną oraz koszykówkę). Wśród tych dyscyplin zdecydowanie największą popularnością cieszą się rozgrywki europejskie w piłce nożnej. Dlatego też wskaźniki charakteryzujące poziom drużyn piłkarskich należy uznać za najistotniejsze w określeniu konkurencyjności miast. Ponadto ważnym wskaźnikiem opisującym konkurencyjność może być posiadanie odpowiednich stadionów, na których odbywają się mecze piłki nożnej oraz organizuje się duże imprezy sportowe.

Biorąc pod uwagę wyniki drużyn piłkarskich w rozgrywkach europejskich (Liga Mistrzów oraz Liga Europy), a także pozycję w rankingu UEFA, najbardziej konkurencyjnymi ośrodkami sportowymi są: Manchester, Lizbona, Glasgow, Lyon oraz Liverpool. Występy drużyny z Poznania w Lidze Europy pozycjonują miasto pod kątem osiągnięć drużyn piłkarskich na początku drugiej dziesiątki wśród badanych ośrodków miejskich. Podobny ranking wyłania się na podstawie posiadanej infrastruktury stadionowej. Najnowocześniejsze i największe stadiony znajdują się w Manchesterze, Lizbonie oraz Glasgow. Poznań, ze Stadionem Miejskim mogącym pomieścić ponad 40 000 widzów, znajduje się również wśród miast oferujących bardzo dobre warunki do organizowania dużych imprez piłkarskich.

Pozycja konkurencyjna badanych miast pod kątem pozostałych sportów zespołowych – piłka siatkowa, piłka ręczna, koszykówka – jest bardzo słaba. Należy zauważyć tutaj podobną prawidłowość, jak w przypadku miast polskich – miasta, w których funkcjonują silne kluby piłkarskie, nie są ważnymi ośrodkami piłki siatkowej, piłki ręcznej ani koszykówki. Żadne z badanych miast nie miało swojego przedstawiciela w najbardziej prestiżowych rozgrywkach europejskich w piłce siatkowej oraz piłce ręcznej. Jedynie Malaga, Wilno, Brno oraz Kraków były reprezentowane w najwyższej klasie rozgrywkowej w Europie w koszykówce.

Polskie miasta zajmują bardzo wysokie pozycje wśród badanych miast, biorąc pod uwagę zorganizowane imprezy sportowe o randze mistrzowskiej. W latach 2008–2010 w Poznaniu odbyło się najwięcej takich imprez. Były to: Mistrzostwa Świata w Kajakarstwie, Mistrzostwa Świata w Wioślarstwie oraz Eurobasket. W Bydgoszczy, Łodzi oraz Wrocławiu przeprowadzono po 2 imprezy takiej rangi. W grupie badanych miast po 1 imprezie zorganizowały także: Brno, Gdańsk, Katowice, Warszawa oraz Wilno.

Literatura

- Ekstraklasa piłkarskiego biznesu 2009–2011. Ernst&Young.
Motek P., Kossowski T., Bogacka E. 2010. Sport w aglomeracji poznańskiej. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
van den Berg L., Braun E., Otgaar A.H.J. 2000. Sports and City Marketing in European Cities. Euricur, Rotterdam.

Michał Wójcicki

Konkurencyjność Poznania w obszarze kultury

1. Wstęp

„Kultura jest mocno zakorzenionym czynnikiem wspierającym wzrost gospodarczy, rewitalizację przestrzeni i kreującym wyobrażenie o miastach” (Smidt-Jensen, 2007). W „Strategii rozwoju miasta Poznania do roku 2030” podkreśla się, że „kultura jest jednym z podstawowych elementów decydujących o atrakcyjności i potencjale miasta, przesądza o jego ponadregionalnej randze. Jest również jednym z podstawowych czynników decydujących o jakości życia w mieście i jego wyborze jako miejsca zamieszkania, pracy i studiów, a także istotnym elementem jego promocji.” Podobnie do tej kwestii odnoszą się zapisy „Strategii rozwoju aglomeracji poznańskiej” w programie „Współpraca i uczestnictwo w kulturze”.

Całościowy wizerunek miasta związany jest nie tylko z tempem rozwoju gospodarczego, ale też w dużej mierze z ofertą kulturalną, którą miasto zapewnia jego mieszkańcom i turystom. Działania mające na celu stworzenie pozytywnego odbioru miasta przez mieszkańców, a także w innych miastach w Polsce i za granicą, muszą być poparte ciekawą i bogatą ofertą kulturalną, która będzie się jednoznacznie kojarzyć z danym miastem i wyróżniać je na tle innych. „W instytucjach (kultury) widzi się przede wszystkim turystyczne atrakcje i narzędzia miejskiej czy regionalnej polityki promocyjnej. Owszem, to prawda, że dobrze działająca instytucja, z atrakcyjnym i wartościowym programem, buduje korzystny image miasta czy regionu i sprzyja rozwojowi turystyki. Ale to nie powinien być jedyny czy zasadniczy sens jej istnienia” (Suchan 2011).

Wielu współczesnych socjologów podkreśla zmianę postrzegania kultury, którą rządzą prawa rynku: „Nasze społeczeństwo jest społeczeństwem konsumentów, w jakim kultura, podobnie reszcie świata przez konsumentów doświadczanego, jawi się ludziom jako składnica przeznaczonych do konsumpcji towarów, z których każdy rywalizuje o przyciągnięcie nieznośnie ulotnej i rozproszonej uwagi potencjalnych klientów oraz zatrzymanie jej na sobie przez dłuższą niż mgnienie oka chwilę” (Bauman 2011).

2. Metodyka badań

Szeroko pojęta kultura obejmuje zarówno kulturę wysoką: teatry, filharmonie, muzea, galerie, jak i miejsca rozrywki i wydarzenia: kluby, dyskoteki, kina, koncerty, imprezy plenerowe.

Pozyskanie porównywalnych danych w dziedzinie kultury w wymiarze lokalnym, w tym dla miast, jest utrudnione, co związane jest ze strukturą krajowej statystyki. Wśród dostępnych informacji dominują ogólne dane dla kraju oraz z podziałem na województwa (np. „Działalność instytucji kultury w Polsce w 2010 r.”, GUS). Występują niedostatki w zakresie szczegółowych zestawień statystycznych dla miast. Istniejące statystyki preferują stronę podażową kultury, i to w ograniczonym zakresie, nie racjonując dostatecznie strony popytowej. W bazach danych GUS często uwzględniane są wyłącznie tradycyjne instytucje kultury (biblioteki, domy kultury, kina), dlatego przełożenie tych danych na ogół zjawisk związanych z tworzeniem kultury i uczestnictwem w niej jest pewną generalizacją. Dodatkowym czynnikiem utrudniającym jednoznaczną ocenę konkurencyjności kultury jest wychodzenie sztuki poza tradycyjną przestrzeń instytucjonalną, a także zjawisko zacierania się granic między kulturą a rozrywką oraz sztuką i komercją.

Zaprezentowane wyniki konkurencyjności miast polskich w aspekcie kultury oparte zostały głównie na danych Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego oraz selektywnych analizach własnych. Wykorzystano również informacje zawarte na oficjalnych stronach internetowych badanych miast: Warszawy, Krakowa, Łodzi, Wrocławia, Katowic, Gdańska, Szczecina, Lublina, Bydgoszczy, Poznania.

W ocenie konkurencyjności kulturalnej Poznania wykorzystano następujące elementy:

- nakłady na kulturę i dochody z działalności kulturalnej w budżetach miast,
- instytucje kultury,
- ofertę instytucji kultury,
- ilość cyklicznych imprez o charakterze międzynarodowym i krajowym (festiwale, konkursy, przeglądy, dni kultur i inne imprezy odbywające się cyklicznie),
- uczestnictwo w kulturze.

Analiza porównawcza w zakresie ilości imprez cyklicznych nie jest kompletna ze względu na brak oficjalnych danych. W ich pozyskaniu posłużono się informacjami zamieszczonymi na oficjalnych stronach internetowych miast. Uwzględniono festiwale, konkursy, przeglądy, dni kultur i inne imprezy odbywające się cyklicznie w oparciu o kalendarz wydarzeń na rok 2011. Za międzynarodowe uznano imprezy, które w nazwie bądź rozwinięciu nazwy określone były jako „międzynarodowe/international” lub „europejskie”. Faktyczna liczba imprez odbywających się w miastach może różnić się od przedstawionych w niniejszym opracowaniu, jeśli imprezy te nie były wyszczególnione w kalendarzu lub spisie festiwali i imprez na oficjalnej stronie internetowej analizowanego miasta.

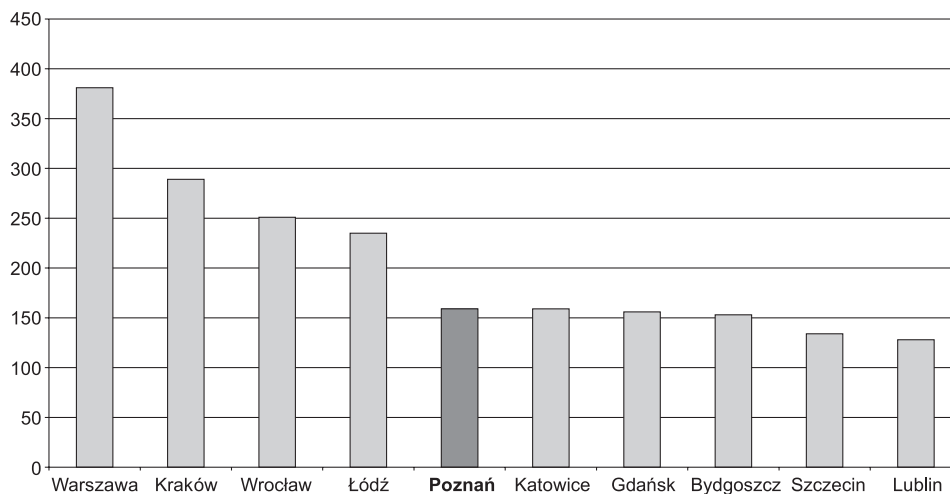
3. Wydatki na kulturę i dochody z kultury

W latach 2001–2010 wydatki na kulturę we wszystkich największych polskich miastach systematycznie wzrastały. Największy wzrost wydatków na różnego typu przedsięwzięcia związane z kulturą miał miejsce w Warszawie (4-krotny), Krakowie (3,5-krotny). W Poznaniu wydatki te wzrosły z ponad 45 mln zł w 2001 roku

Tabela 1. Wydatki z budżetów miast na kulturę w latach 2001–2010 (w zł)

Miasto	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Warszawa	–	179 485 151	165 313 058	249 091 630	314 575 734	336 363 909	399 773 576	533 576 339	635 605 829	654 539 867
Kraków	58 267 410	55 915 529	57 108 395	69 049 212	108 707 966	123 868 827	124 302 624	140 174 249	191 887 447	218 203 166
Wrocław	71 927 471	61 564 628	58 396 542	54 172 006	81 205 655	104 975 953	120 618 795	167 221 368	170 973 476	158 544 080
Łódź	51 997 978	54 899 050	47 770 105	58 746 884	54 033 950	56 479 936	90 187 079	96 811 245	112 923 908	115 669 973
Poznań	50 460 189	45 989 369	47 770 252	42 296 683	47 336 849	58 869 263	68 633 822	77 761 501	71 701 789	87 908 318
Katowice	26 153 087	25 671 075	25 097 015	28 698 694	35 214 368	28 231 312	31 368 061	39 173 961	51 640 379	71 938 715
Gdańsk	31 112 872	27 428 804	26 907 521	31 070 149	35 271 275	45 471 948	50 449 553	89 691 888	87 621 218	70 008 217
Bydgoszcz	13 295 282	11 672 237	12 519 681	15 563 366	16 516 042	25 923 290	33 564 155	48 004 526	32 994 520	56 662 194
Szczecin	17 681 272	17 838 504	17 360 026	19 033 966	21 568 417	22 171 732	28 261 177	33 316 708	46 657 572	54 524 164
Lublin	14 559 135	12 750 016	13 156 727	12 168 838	13 681 923	15 312 713	21 346 266	31 970 996	34 305 157	44 859 697

Źródło: zestawienie własne na podstawie BDL GUS.



Ryc. 1. Wydatki z budżetów miast na kulturę na 1 mieszkańca w 2010 r. (w zł)

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

do blisko 88 mln w 2010 roku (wzrost prawie dwukrotny). Dynamika wzrostu nakładów była zatem najniższa w grupie największych polskich miast. Analizując wydatki na kulturę w przeliczeniu na 1 mieszkańca, należy stwierdzić, że Poznań znajduje się na 5 miejscu, za Warszawą, Krakowem, Wrocławiem i Łodzią.

Wydarzenia kulturalne nie powinny być traktowane przez miasta jako forma obciążenia ich budżetu, ale, jak pokazują przykłady wybranych polskich miast, stanowiąc mogą formę uzyskania rzeczywistego dochodu. W tym aspekcie pozycja Poznania jest wysoce niezadowolająca, a miasto zajmuje ostatnie 10 miejsce. Dochody budżetu Poznania z działalności kulturalnej są niższe nawet od dochodów Szczecina, Katowic, Łodzi czy Lublina. Liderami w zasilaniu budżetu miasta

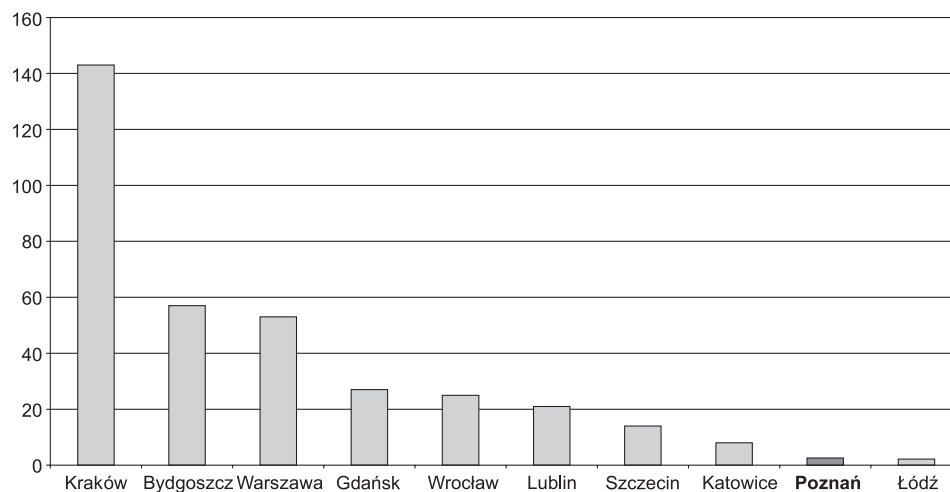
Tabela 2. Dochody budżetów miast z kultury w 2010 roku (w zł)

Miasto	Ogółem	na 1 mieszkańca
Kraków	108 402 411	143
Warszawa	91 181 435	53
Bydgoszcz	20 296 876	57
Wrocław	15 551 170	25
Gdańsk	12 205 775	27
Lublin	7 350 789	21
Szczecin	5 710 815	14
Katowice	2 527 227	8
Łódź	1 660 821	2,2

Źródło: zestawienie własne na podstawie BDL GUS.

wpływami z kultury są: Kraków (108 mln zł) oraz Warszawa (91 mln zł), gdzie m.in. wpływy ze sprzedaży biletów do muzeów są najwyższe w kraju. W przypadku innych miast wartość dochodów jest wyraźnie niższa od liderów.

Analizując dochody miast na 1 mieszkańca z wydarzeń kulturalnych odbywających się na ich terenie, można zauważyć wyraźną dominację Krakowa z ponad 140 zł na 1 osobę. Natomiast dochód budżetu miasta z kultury na 1 mieszkańca Poznania wyniósł w 2010 roku 2,6 zł, co pozwala wyprzedzić w tej dziedzinie tylko Łódź z dochodem na poziomie 2,2 zł.

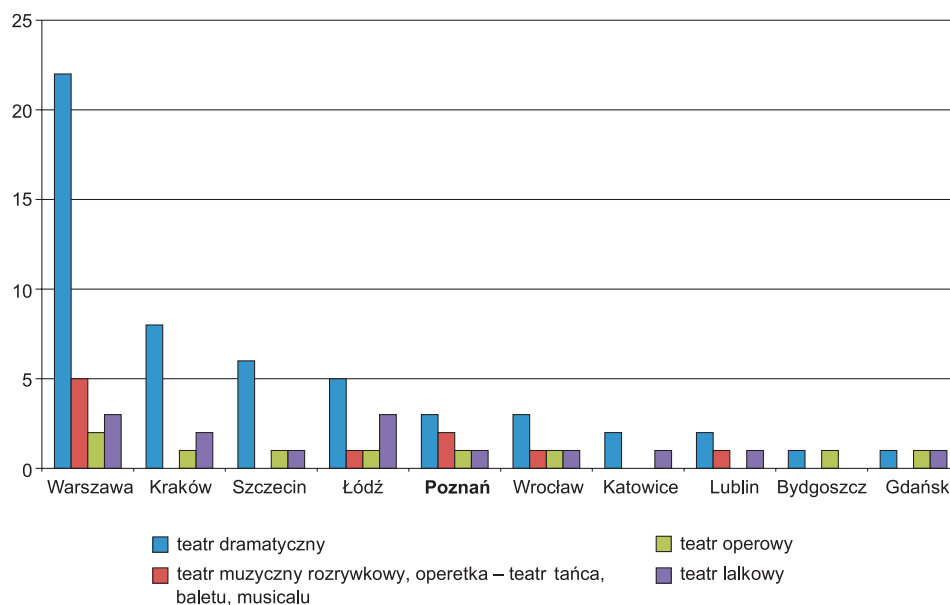


Ryc. 2. Dochody budżetów miast z kultury na 1 mieszkańca w 2010 roku (w zł)

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

4. Instytucje kultury

Bardzo ważnym wskaźnikiem konkurencyjności miast w wymiarze kultury jest ilość instytucji kultury i ich działalność. Poniżej analizie ilościowej (liczba obiektów, liczba przedstawień, frekwencja) poddano następujące instytucje: teatry, filharmonie, muzea, biblioteki i kina.



Ryc. 3. Liczba i rodzaje teatrów w 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

4.1. Teatry

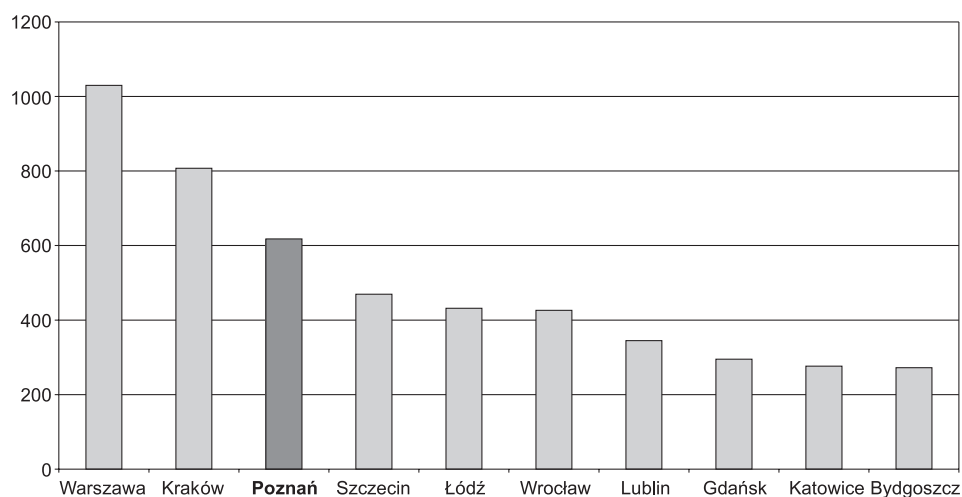
Pod względem liczby teatrów Poznań zajmuje 5 miejsce, po Warszawie, Krakowie, Szczecinie i Łodzi. Należy jednak zauważyć, że w Poznaniu znajdują się aż dwa teatry rozrywkowe (muzyczny i teatr tańca).

Obok ilości ważna jest aktywność instytucji kultury. Liczba przedstawień teatralnych (we wszystkich rodzajach teatrów) w Poznaniu w 2010 roku wyniosła 1375, co plasuje stolicę Wielkopolski na 4 miejscu za Warszawą, Krakowem i

Tabela 3. Liczba przedstawień teatralnych w 2010 roku

Miasto	Teatry dramatyczne	Teatry muzyczne, rozrywkowe, operetki	Teatry operowe	Teatry lalkowe	Ogółem
Warszawa	4797	1124	214	890	7025
Kraków	2064	0	161	593	2818
Łódź	1006	0	98	620	1724
Poznań	626	235	200	314	1375
Szczecin	783	0	53	382	1218
Wrocław	530	188	196	301	1215
Gdańsk	392	0	122	205	719
Katowice	359	0	0	293	652
Lublin	241	116	0	294	651
Bydgoszcz	201	0	109	0	310

Źródło: opracowanie własne na podstawie DBL GUS.



Ryc. 4. Liczba widzów w teatrach na 1 000 mieszkańców w 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie DBL GUS.

Tabela 4. Liczba widzów w teatrach w 2010 roku

Miasto	Teatry drama- tyczne	Teatry muzyczne, rozrywkowe, operetki	Teatry operowe	Teatry lalkowe	Ogółem
Warszawa	973575	432373	215374	150395	1771717
Kraków	394609	0	92891	122915	610415
Poznań	105757	72266	117621	45059	340703
Szczecin	103232	0	22411	64743	190386
Łódź	139362	0	95871	83089	318322
Wrocław	77706	57070	90089	44902	269767
Lublin	46951	34517	0	38706	120174
Gdańsk	49646	0	45205	39911	134762
Katowice	65133	0	0	19629	84762
Bydgoszcz	25989	0	70992	0	96981

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Łodzią. Pod kątem ilości przedstawień w teatrach dramatycznych Poznań wyprzedza dodatkowo Szczecin.

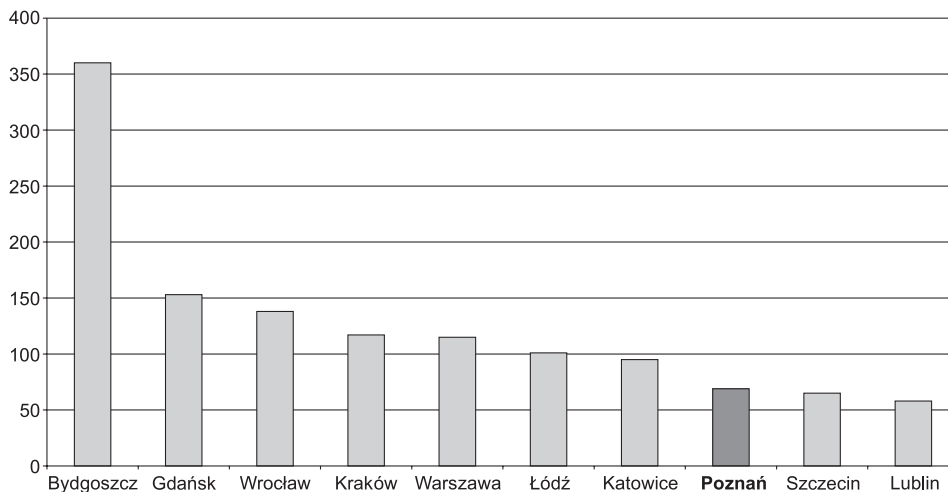
Mieszkańcy Poznania stosunkowo często korzystają z bogatej oferty poznańskich teatrów, wyprzedzając w tej kategorii nawet Łódź i Wrocław.

Udział mieszkańców Poznania w przedstawieniach oferowanych przez teatry na 1000 mieszkańców jest jednym z najwyższych w kraju. Aż 617 osób na 1000 mieszkańców korzysta z oferty poznańskich teatrów. Należy jednak pamiętać, że oferta teatralna zaliczana jest w większości największych miast w Polsce do usług o znaczeniu regionalnym. W związku z tym z oferty teatralnej w Poznaniu korzystają także mieszkańcy aglomeracji, województwa wielkopolskiego oraz sąsiednich województw np. lubuskiego. Podobna sytuacja występuje w przypadku innych analizowanych instytucji kultury w mieście, tj. filharmonii, muzeów, kin, a w mniejszym stopniu bibliotek i domów kultury.

4.2. Filharmonie

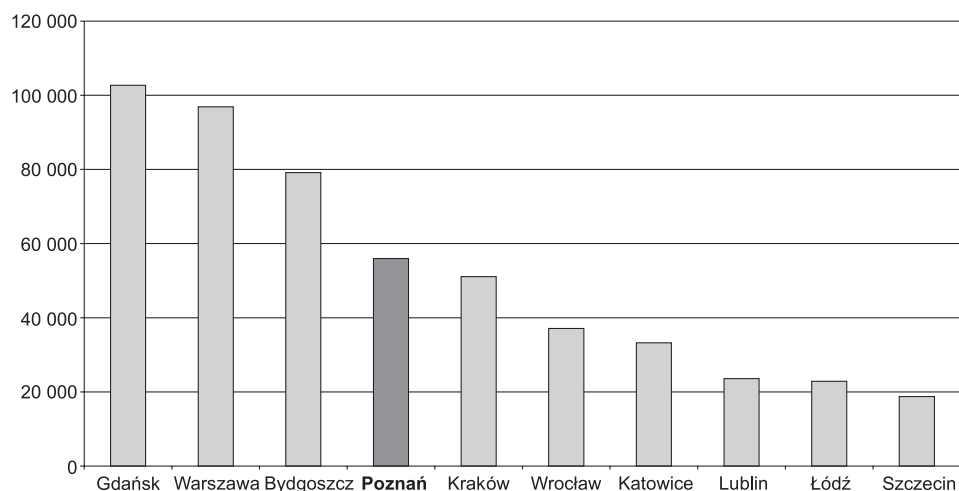
Każde z analizowanych miast ma na swoim terenie filharmonię. Pod względem liczby koncertów odbywających się w tych instytucjach muzycznych Poznań znajduje się na 8 miejscu, wyprzedzając tylko Szczecin i Lublin.

Cechą charakterystyczną koncertów w filharmonii jest to, że mają one grono stałych słuchaczy. W Poznaniu w 2010 roku było ich 55 959, więcej niż m.in. w Krakowie i Wrocławiu, co daje miastu 4 miejsce w tej kategorii. Również liczba słuchaczy koncertów w filharmonii na 1000 mieszkańców plasuje Poznań na 4 miejscu, zaraz za Katowicami.



Ryc. 5. Liczba koncertów filharmonicznych w 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie DBL GUS.

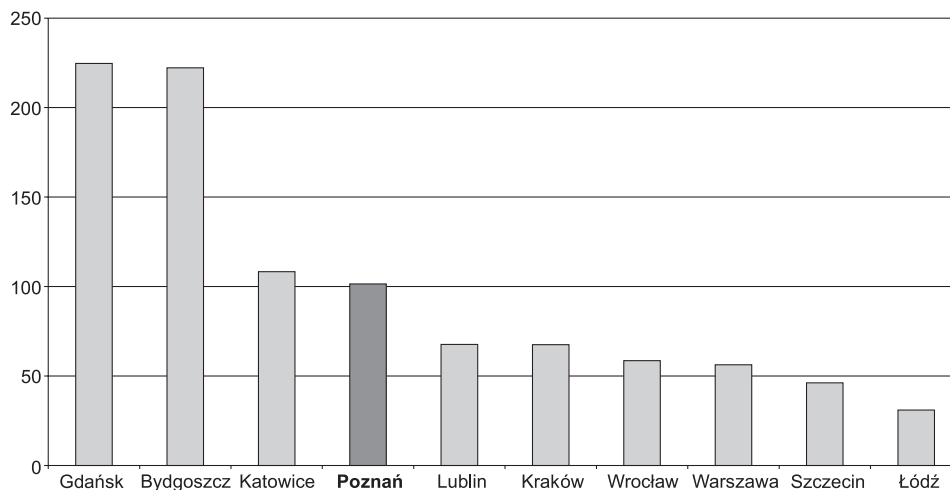


Ryc. 6. Liczba słuchaczy koncertów filharmonicznych w 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie DBL GUS.

4.3. Kina i ich widownia

W Poznaniu znajduje się 8 kin stałych, co daje miastu 4 miejsce w kategorii ilości kin, które łącznie oferowały w 2010 roku 16 109 miejsc na widowni. Plasuje to Poznań na 2 pozycji, tuż za Warszawą. Należy zwrócić uwagę na fakt, że wszystkie kina w Poznaniu mają wejścia przystosowane do potrzeb osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, a 5 z nich wyposażonych jest również w udogodnienia wewnątrz budynku, co klasyfikuje Poznań na wysokim 4 miejscu.



Ryc. 7. Liczba słuchaczy koncertów filharmonicznych na 1000 mieszkańców w 2010 roku
Źródło: opracowanie własne na podstawie DBL GUS.

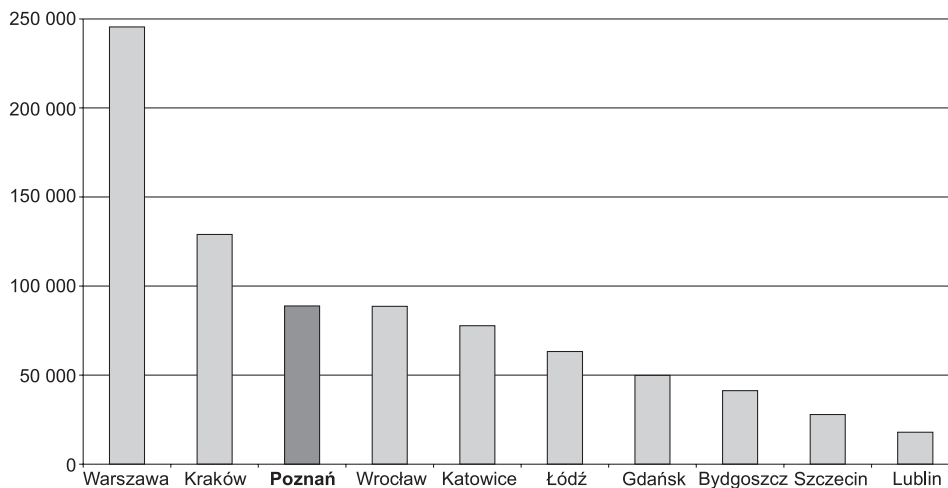
Pod względem liczby seansów wyświetlanych w kinach stałych i liczby widzów Poznań znajduje się na wysokim 3 miejscu, za Warszawą i Krakowem, nieznacznie wyprzedzając Wrocław i Katowice.

Poznań charakteryzuje się najwyższym wskaźnikiem liczby miejsc w kinach na 1000 mieszkańców, który wynosi 29. Jest to jeden z najwyższych współczynników również w skali Europy. Dostępność kin w Poznaniu należy uznać za wysoką. Dodatkowo ta forma aktywności kulturalnej mieszkańców zalicza się do najbardziej popularnych, szczególnie wśród młodzieży akademickiej. Na 1000 mieszkańców Poznania aż 441 korzysta z bogatej oferty kinowej w mieście. Należy zauważyć, że z

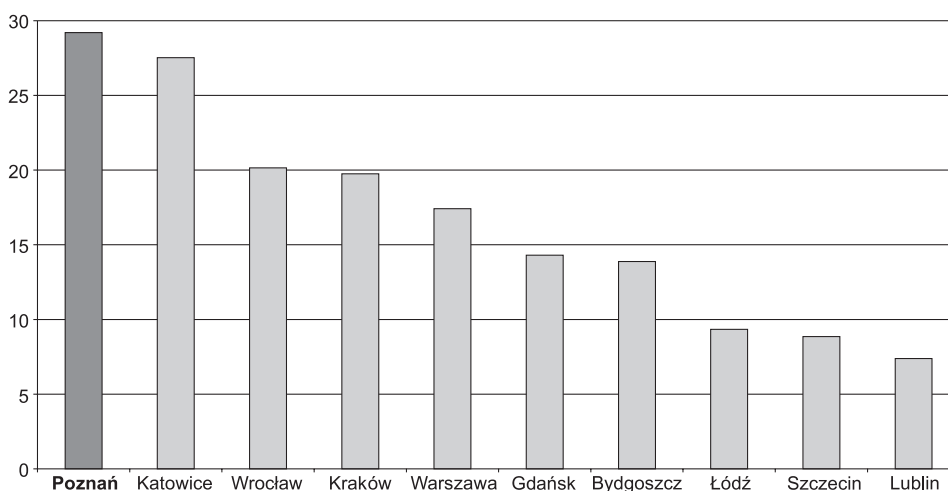
Tabela 5. Liczba kin, seansów oraz kin przygotowanych dla osób niepełnosprawnych w 2010 roku

Miasto	Kina przystosowane dla osób niepełnosprawnych			
	liczba kin stałych	liczba seansów	wejście do budynku	udogodnienia wewnątrz budynku
Bydgoszcz	3	41331	2	2
Gdańsk	4	49883	4	4
Katowice	6	77764	6	4
Kraków	13	128973	9	7
Lublin	5	17964	5	1
Łódź	8	63300	7	5
Poznań	8	88884	8	5
Szczecin	4	27889	4	2
Warszawa	24	245493	19	17
Wrocław	10	88648	10	6

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

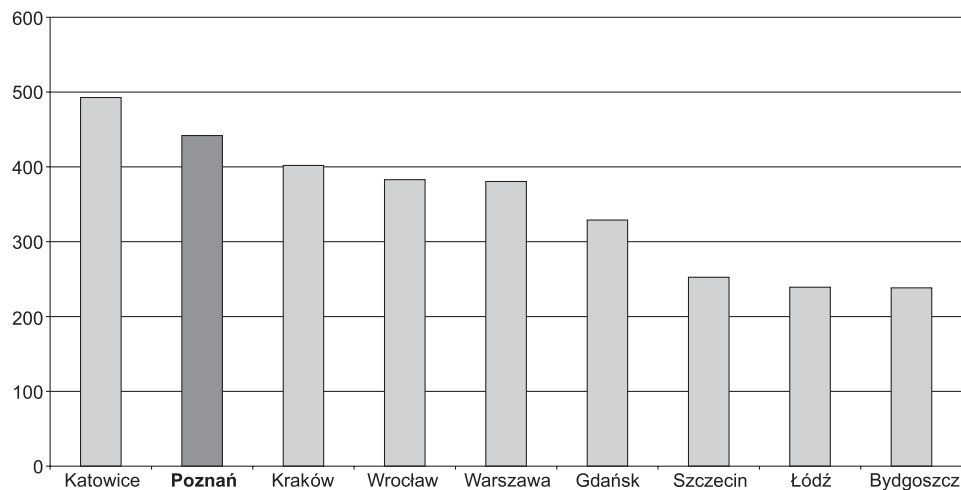


Ryc. 8. Liczba seansów kinowych w 2010 roku
 Źródło: opracowanie własne na podstawie DBL GUS.



Ryc. 9. Liczba miejsc w kinach na 1000 mieszkańców w 2010 roku
 Źródło: opracowanie własne na podstawie DBL GUS.

oferty kin zlokalizowanych w Poznaniu korzystają też osoby mieszkające w sąsiednich gminach aglomeracji poznańskiej, jednak przestrzenny zasięg oddziaływania kin jest zdecydowanie mniejszy niż w przypadku teatrów czy filharmonii.



Ryc. 10. Liczba widzów w kinach na 1000 mieszkańców w 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie DBL GUS.

4.4. Muzea

Poznań ze swoimi 21 obiektami muzealnymi (wraz z oddziałami) zajmuje 4 miejsce, wyraźnie ustępując Warszawie (61 instytucji) oraz Krakowowi (48 instytucji), a o jeden obiekt przegrywając z Wrocławiem.

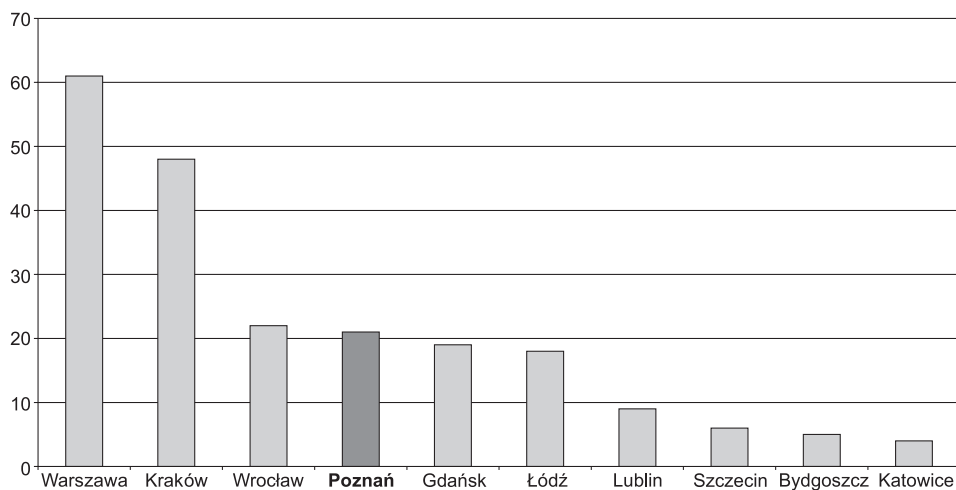
Muzea w Poznaniu w porównaniu z innymi miastami w Polsce nie cieszą się dużym zainteresowaniem mieszkańców i turystów. Ilość osób zwiedzających muzea w 2010 roku wyniosła 531 na 1000 mieszkańców, co stanowi lepszy wynik jedynie od Łodzi, Szczecina, Bydgoszczy i Katowic.

Pod względem zwiedzających muzea wyraźnie dominuje Kraków, a następnie Warszawa, Wrocław, co wynika z występowania na ich obszarze obiektów muzealnych o randze ogólnopolskiej a nawet europejskiej (np. Wawel, Sukiennice, Muzeum pod Rynkiem Głównym w Krakowie, Muzeum Powstania Warszawskiego, Centrum Nauki Kopernik w Warszawie, Panorama Raclawicka we Wrocławiu itp.). W Poznaniu wśród wszystkich wartościowych muzeów brak jest choć jednego obiektu rozpoznawalnego w skali całego kraju i bezpośrednio kojarzonego z Poznaniem i jego historią. Szansę promocji Poznania w tej dziedzinie upatrywać należy w powstającym Interaktywnym Centrum Historii Ostrowa Tumskiego, którego ukończenie planowane jest w 2013 roku, w nowo powstałym

Tabela 6. Liczba osób odwiedzających muzea w 2010 roku

Miasto	Liczba osób
Kraków	3148544
Warszawa	3886571
Wrocław	1135959
Lublin	341390
Gdańsk	417499
Poznań	293409
Łódź	352499
Szczecin	132395
Bydgoszcz	78577
Katowice	65232

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS.

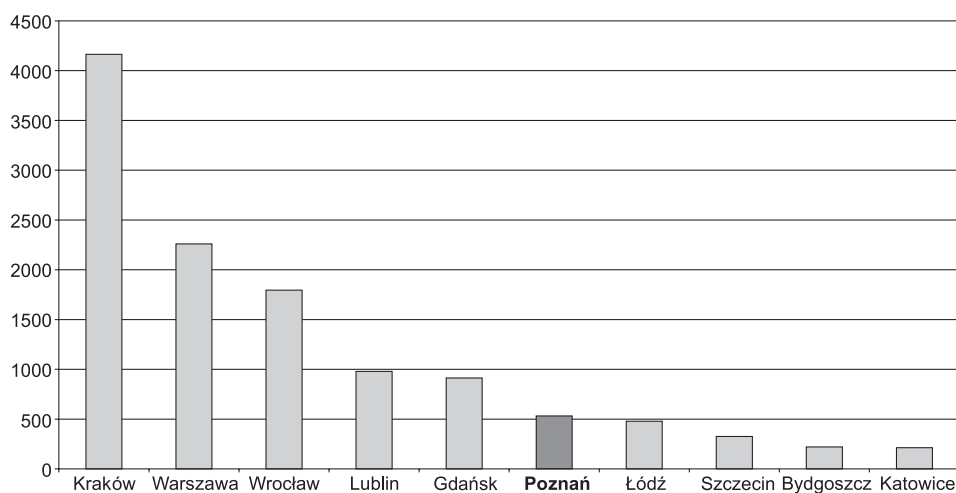


Ryc. 11. Liczba muzeów z oddziałami w 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS.

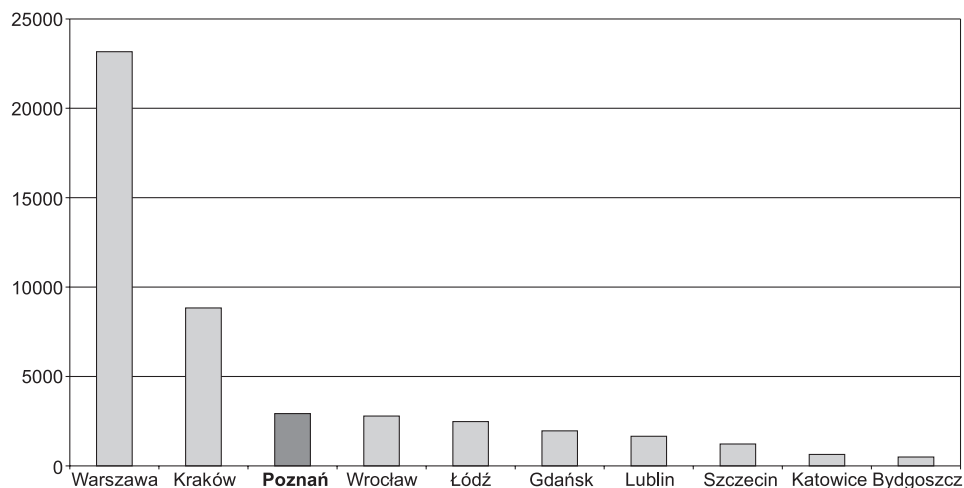
Zamku Królewskim na Wzgórzu Przemysła oraz przebudowie Centrum Kultury Zamek. Jednak kluczową kwestią będzie potrzeba ciągłej promocji tych inwestycji, w szczególności na arenie ogólnopolskiej.

Biorąc pod uwagę liczbę imprez oświatowych zorganizowanych w 2009 roku przez muzea (odczyty, prelekcje, spotkania, seanse filmowe, koncerty, konkursy, warsztaty, imprezy plenerowe, lekcje/zajęcia, sesje i seminaria naukowe, sympozja), Poznań zajmuje 3 miejsce. Jak już wspomniano, wiele wystaw ma charakter plenerowy lub odbywa się w przestrzeniach komercyjnych, gdzie frekwencja nie jest rejestrowana. W przypadku Poznania taką rolę pełni Centrum Handlu, Sztuki i Biznesu „Stary Browar”. Proponuje ono bogatą ofertę kulturalną poprzez działan-



Ryc. 12. Liczba osób odwiedzających muzea na 1000 mieszkańców w 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS.



Ryc. 13. Liczba imprez oświatowych organizowanych przez muzea w 2009 r. (odczyty, prelekcje, seanse filmowe, koncerty, konkursy, warsztaty, imprezy plenarne, lekcje, zajęcia, seminaria naukowe, sympozja)

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

ność galerii sztuki, organizację wystaw, festiwali, koncertów, spektakli teatralnych i tanecznych przy okazji odwiedzin placówek handlowych.

W Poznaniu rolę obiektów działalności wystawienniczej pełnią głównie muzea oraz aktywnie działające Centrum Kultury Zamek. Niewielka liczba pozostałych obiektów tego typu (galerie i salony sztuki) przyciągnęła w 2010 roku zaledwie 12,5 tys. osób zwiedzających. W 2009 roku miasto Poznań zorganizowało 71 wystaw, co uplasowało je na przedostatnim miejscu, przed Bydgoszczą. Dalekie 8 miejsce zajmuje Poznań również pod kątem organizacji wystaw z wykorzystaniem

Tabela 7. Galerie i salony sztuki oraz liczba zwiedzających w 2009 roku

Miasto	Galerie i salony sztuki	Liczba wystaw	Liczba osób zwiedzających wystawy	Liczba wystaw z wykorzystaniem „nowych mediów”
Warszawa	50	601	949015	109
Kraków	48	506	321223	48
Łódź	38	398	120726	46
Gdańsk	13	132	112908	42
Wrocław	13	123	79477	51
Katowice	11	89	76414	21
Lublin	8	86	39300	11
Poznań	8	71	125050	16
Szczecin	7	108	285724	24
Bydgoszcz	2	28	37478	0

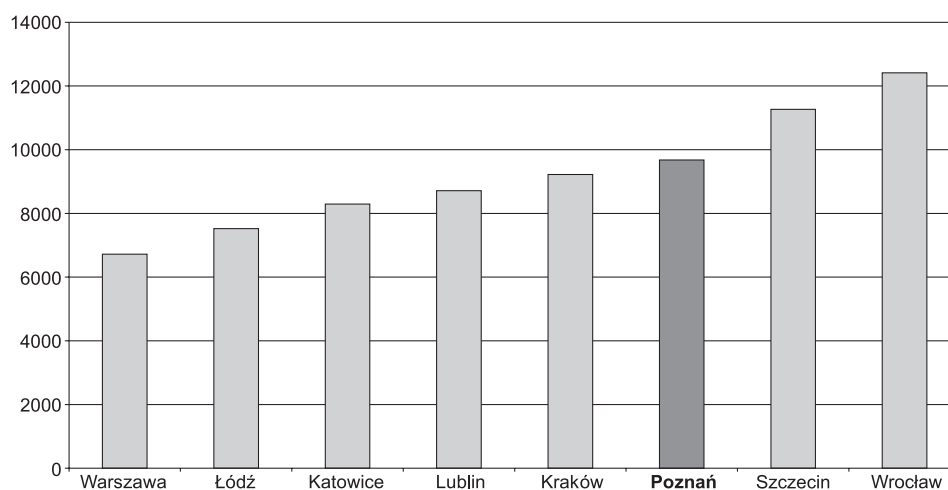
Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

„nowych mediów”, wyprzedzając nieznacznie Lublin i Bydgoszcz, gdzie tego typu wystawy nie były w ogóle organizowane z budżetu miasta.

4.5. Biblioteki, domy kultury

W Poznaniu na 1 placówkę biblioteczną przypada 9678 osób, co daje 6 miejsce wśród pozostałych badanych miast.

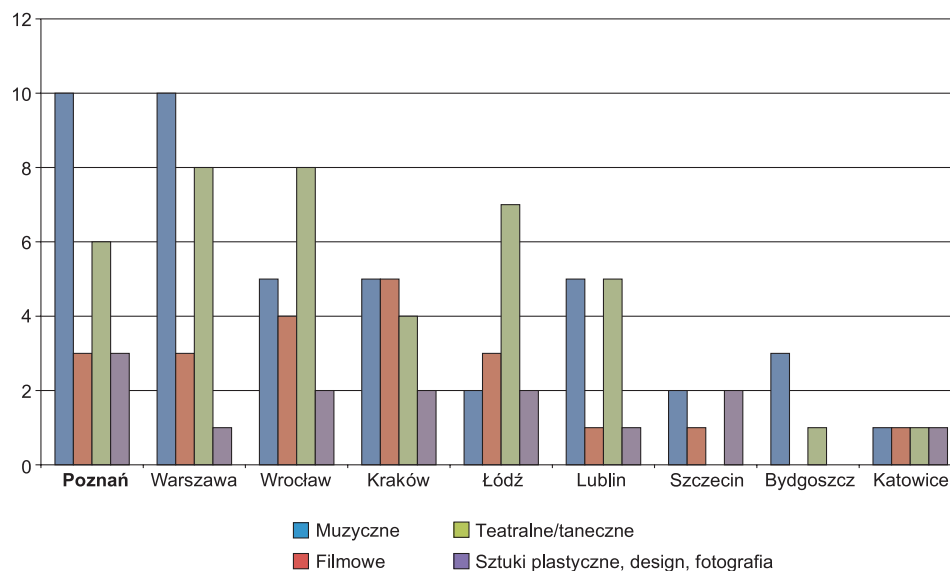
Działalność domów i ośrodków kultury, klubów i świetlic odzwierciedla się głównie w ilości imprez przez nie organizowanych. W tym ujęciu Poznań wyprzedzają jedynie: Kraków, Warszawa i Łódź.



Ryc. 14. Liczba osób przypadająca na 1 placówkę biblioteczną
Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

5. Festiwale międzynarodowe

Coraz częściej kultura wychodzi poza mury tradycyjnie pojmowanych instytucji kultury. Nowatorskie formy wydarzeń kulturalnych, takie jak festiwale, przeglądy i inne imprezy cykliczne, bardzo często stają się wizytówkami miast, w których się odbywają. Wydarzenia o randze międzynarodowej są istotnym aspektem konkurencyjności miast. W tej dziedzinie występuje jednak szereg problemów z uzyskaniem rzetelnych i w pełni wiarygodnych danych. Pochodziły one zatem jedynie z oficjalnych miejskich stron internetowych poszczególnych miast. Pod kątem ilości festiwali o zasięgu międzynarodowym Poznań zajmuje wysoką pozycję i w zależności od kategorii festiwali zajmuje miejsce od 1 (festiwale muzyczne i plastyczne) do 4 (festiwale teatralne i filmowe), konkurując jedynie z Warszawą, Krakowem i Wrocławiem. W Poznaniu w 2011 roku zorganizowano łącznie 22 festiwale międzynarodowe, niemal tyle co w Warszawie. Dla porównania we Wrocławiu odbyło się 19, a w Krakowie 16 festiwali rangi międzynarodowej. Dążenie do



Ryc. 15. Festiwale i imprezy cykliczne o zasięgu międzynarodowym

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych z miejskich portali internetowych.

organizacji wielu imprez o zasięgu międzynarodowym oraz intensyfikacja ich medialnego nagłaśniania stanowi element strategii promocyjnej Poznania. „Strategia rozwoju miasta Poznania do roku 2030” w programie „Kulturalny Poznań” zakłada m.in. uzyskanie przez Poznań rangi międzynarodowego centrum kultury i turystyki, a także promowanie szeregu inicjatyw kulturalnych o zasięgu międzynarodowym.

6. Podsumowanie

Ocena konkurencyjności Poznania w zakresie kultury w wymiarze krajowym pozwala na stwierdzenie, że podstawowym wyzwaniem miasta w podnoszeniu konkurencyjności w tej dziedzinie jest zwiększenie udziału odbiorców kultury. Działania i przedsięwzięcia kulturalne rządzą się obecnie prawami rynkowymi, stąd też niezwykle istotna jest intensyfikacja działań szeroko pojętego marketingu i promocji kultury. Wydarzenia kulturalne powinny być traktowane jako produkt, który dzięki odpowiednim działaniom marketingowym odnajdowany jest przez konsumentów, którymi w tym przypadku są mieszkańcy miasta i turyści. Jak pokazują przykłady innych polskich miast, możliwe jest uzyskanie znacznych dochodów z przedsięwzięć kulturalnych do budżetu miasta w sytuacji, kiedy realizowana jest skuteczna polityka promocyjna. Konieczne jest zatem zwiększanie świadomości mieszkańców miasta w tym zakresie oraz poważne traktowanie kultury, która nie musi oznaczać inwestycji tylko deficytowych dla budżetu miasta.

W Poznaniu występuje zauważalny niedobór czasowych akcji promujących miejską kulturę na szeroką skalę, które zwiększałyby wiedzę o bieżących wydarze-

niach kulturalnych (wystawach, koncertach, festiwalach) i przekonałyby mieszkańców i turystów, że uczestnictwo w kulturze jest ciekawą, rozwijającą i przystępną formą spędzania wolnego czasu. Cele te mogłyby być realizowane w formie spójnych programów tematycznych, angażujących różne media i wykorzystujących nowatorskie formy dotarcia do potencjalnych konsumentów.

Istnieje kilka przykładów imprez kulturalnych, które dzięki odpowiednim zabiegom marketingowym, kampaniom reklamowym odnoszą sukces. Jednym z nich jest organizacja kolejnych edycji Festiwalu Teatralnego „Malta”. Sukces w wymiarze frekwencji (50 tys. uczestników w 2011 r.) zawdzięcza m.in. wysokiemu poziomowi artystycznemu, szeroko zakrojonej, profesjonalnej akcji reklamowej (obecność we wszystkich poznańskich i krajowych mediach) czy organizacji imprez w różnych częściach miasta, w myśl zasady „kultura jest wszędzie”. Wiele wydarzeń w ramach festiwalu było bezpłatnych, co dodatkowo zwiększyło ich popularność. Należy również zwrócić uwagę na cieszącą się bardzo dużym zainteresowaniem społecznym akcją „Noc Muzeów”, która już na stałe wpisała się w kalendarz imprez kulturalnych miasta.

Na podstawie analizy danych zawartych na stronach internetowych Poznania i pozostałych dużych miast polskich można stwierdzić, że na stronie www.kultura-poznan.pl brak spójnej koncepcji programowej z ciekawym hasłem i harmonogramem wydarzeń, jak ma to miejsce w przypadku wielu innych miast (np. Krakowa czy Lublina). Kalendarz imprez cyklicznych na stronie, odbywających się w mieście, jest niekompletny – brakuje w nim wielu festiwali i imprez o randze ogólnopolskiej, a nawet międzynarodowej, które od lat odbywają się w Poznaniu i powinny stanowić kulturalną wizytówkę miasta (np. Międzynarodowy Festiwal Muzyki Kameralnej Q'arto Mondì, Międzynarodowy Festiwal Chórów Uniwersyteckich Universitas Cantat, Festiwal Muzyki Pasyjnej i Paschalnej, Festiwal Atelier Polskiego Teatru Tańca, Festiwal Kabaretów Zostań Gwiazdą Kabaretu). Istnieje nieustanna potrzeba monitoringu konkurencyjności Poznania na arenie krajowej i międzynarodowej. Realizacją tego postulatu w dziedzinie kultury, zawartego w „Strategii rozwoju miasta Poznania”, jak i w „Strategii rozwoju aglomeracji poznańskiej. Metropolia Poznań 2020”, jest Regionalne Obserwatorium Kultury przy Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.

Miasta polskie i europejskie zauważają nieustanną potrzebę promocji swojej marki poprzez kulturę i sztukę. Wyjątkowym przykładem tego typu działań była rywalizacja polskich miast w 2011 roku o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury 2016. Wśród kandydatów do tytułu Europejskiej Stolicy Kultury prócz Poznania były również: Białystok, Bydgoszcz, Gdańsk, Katowice, Lublin, Łódź, Szczecin, Toruń, Warszawa i Wrocław. Poznań za pomocą stworzonego na tę okazję programu kulturalnego „Poznańska Burza Kulturalna” starał się o nowy „impuls energii, który wpłynie ożywczo na rozwój miasta i jego mieszkańców”. Mimo przegranej rywalizacji o tytuł ESK działania władz Poznania wskazały słuszny kierunek dla rozwoju kultury i sztuki w mieście, który nie powinien zostać zmieniony. Choć tytuł ESK na rok 2016 otrzymał Wrocław wspólnie z hiszpańskim miastem San Sebastian, mobilizacja Poznania w dziedzinie kultury stanowić powinna nieodzowny element rozwoju miasta.

Literatura

- Bauman Z. 2011. *Kultura w płynnej nowoczesności*. Wyd. Agora S.A., Warszawa.
- Smidt-Jensen S. 2007. The roles of culture and creativity within urban development strategies. Outlining a theoretical framework for analysing Scandinavian cities.
- Suchan J. 2011. Regionalny Kongres Kultury (<http://www.kongres-kultury.pl>).
- Strategia rozwoju miasta Poznania do 2030 roku.
- Strategia rozwoju aglomeracji poznańskiej. Metropolia Poznań 2020.

Strony internetowe

www.poznan.pl
www.wroclaw.pl

Artur Bajerski

Ranga Poznania jako ośrodka nauki

1. Wprowadzenie

Nauka odgrywa coraz większą rolę w gospodarce poszczególnych regionów, krajów oraz świata. Wiąże się to z rosnącym powiązaniem działalności naukowej ze sferami gospodarczą oraz administracyjną, które coraz częściej wykorzystują wytwory działalności naukowej oraz zgłaszają zapotrzebowanie na badania naukowe. Rola nauki w rozwoju gospodarczym znalazła w ostatnich 20 latach odzwierciedlenie w koncepcjach teoretycznych, takich jak m.in. koncepcja gospodarki opartej na wiedzy (zob. OECD 1996, Enright 2000) oraz koncepcja regionu uczącego się (zob. Andersson 1993, Florida 1995, Morgan 1996, Keane, Allison 1999). Powszechnie uznaje się, że miasta, regiony oraz kraje, które będą w stanie stale wytwarzać wiedzę i nowe technologie, wejdą na drogę stałego rozwoju gospodarczego (Lever 2002, Hansen, Hansen 2006) i zyskają przewagę nad konkurentami. Szczególnie istotne wydają się dwa poziomy – poziom miasta i poziom kraju. Poziom miasta odpowiada ośrodkowi nauki, który jest przestrzennym skupieniem nauki w danym miejscu. Poziom kraju zaś odpowiada krajowemu systemowi nauki, który tworzy sieć ośrodków naukowych, położonych na terenie jednego kraju. To właśnie na poziomie miast i krajów obserwuje się największe różnice w skali oraz efektywności działalności naukowej.

Światowa tendencja to koncentracja nauki w największych ośrodkach miejskich, dysponujących odpowiednim potencjałem ludnościowym oraz władzą (Meusburger 2000). W większości państw znaczna część potencjału naukowego koncentruje się w kilku największych miastach. Jest to widoczne szczególnie w przypadku nauk ścisłych, technicznych, medycznych oraz przyrodniczych, wymagających kosztownych centrów badawczych, laboratoriów, aparatury oraz wielokrotnych eksperymentów. Stąd dominującą pozycję w nauce światowej mają największe miasta Ameryki Północnej oraz Europy Zachodniej, zaś niewielkie znaczenie ośrodki Afryki, Ameryki Południowej czy nawet Europy Środkowo-Wschodniej, w tym Polski. Bardziej skomplikowana sytuacja cechuje nauki społeczne i humanistyczne, które często, ze względu na kulturowo-historyczne osadzenie badań, dostarczają wiedzy użytecznej i zrozumiałej przede wszystkim w danym kraju i kręgu kulturowym, przez co wciąż w niewielkim stopniu są umiędzynarodowione (zob. Yeung 2001, Paasi 2005, Bajerski 2010, 2011).

Celem opracowania jest analiza konkurencyjności Poznania jako ośrodka nauki w Polsce i w Europie. Za miarę konkurencyjności nauki poznańskiej przyjmuje się pozycję miasta w zestawieniach dotyczących różnych aspektów działalności na-

ukowej. Szczególny nacisk położono na te miary, których wartość jest pochodną konkurowania badaczy o środki finansowe na badania naukowe, stypendia i nagrody oraz możliwość publikacji wyników prac badawczych w najbardziej prestiżowych czasopismach.

Konkurencyjność Poznania jako ośrodka nauki w Polsce zbadano w odniesieniu do grupy największych krajowych ośrodków nauki. Ośrodki te tworzy dziesięć miast: Warszawa, Kraków, Wrocław, Łódź, Gdańsk, Szczecin, Katowice, Lublin, Bydgoszcz i Białystok. Wedle wcześniejszych badań Chojnickiego i Czyż (1997) i Bajerskiego (2009) w ośrodkach tych zgromadzone jest około 90% potencjału naukowego Polski. Podstawą do określenia pozycji Poznania względem innych ośrodków krajowych były różne miary potencjału badawczego oraz uznania w środowisku naukowym Polski.

Konkurencyjność Poznania jako ośrodka nauki w Europie zbadano na tle grupy 38 miast o porównywalnej do Poznania liczbie ludności (od 400 do 700 tys. mieszkańców, przy 554 tys. mieszkańców Poznania w 2010 r.). Pozycję Poznania względem innych ośrodków określono za pomocą aktywności i osiągnięć poznańskich naukowców na poziomie międzynarodowym.

2. Poznański ośrodek naukowy na tle kraju

Poznań należy do grupy największych i najbardziej cenionych ośrodków nauki w Polsce. Decyduje o tym przede wszystkim silnie rozwinięty sektor akademicki (8 uczelni publicznych i 19 niepublicznych). Istotną rolę pełnią również placówki Polskiej Akademii Nauk (PAN – 5 instytutów) oraz liczne jednostki badawczo-rozwojowe (JBR). Uczelnie i jednostki naukowe zlokalizowane w Poznaniu skupiają blisko 8,1 tys. pracowników, z czego ponad 1,0 tys. stanowią profesorowie tytularni, 1,2 tys. doktorzy habilitowani, a 3,2 tys. doktorzy (Słowiński 2011).

Dotychczasowe badania wykazały, że na przełomie XX i XXI wieku Poznań zajmował 3–4 miejsce w Polsce pod względem potencjału naukowego. Udokumentowały to zarówno pionierskie w skali kraju badania Chojnickiego i Czyż (1997), jak i późniejsze analizy Olechnickiej (2008), Olechnickiej i Płoszaja (2008) oraz Bajerskiego (2009). W badaniach tych wykorzystywano zróżnicowane sposoby określania rangi poszczególnych ośrodków i pomiaru potencjału naukowego¹.

Ponieważ nie sposób poprawnie określić rangę ośrodka nauki za pomocą jednej wybranej cechy, w niniejszym opracowaniu zdecydowano się, podobnie jak to uczynili wcześniej Chojnicki i Czyż (1997), wykorzystać różne charakterystyki, mogące służyć za mierniki rangi ośrodka nauki w Polsce. Mierniki te reprezentow-

¹ Chojnicki i Czyż (1997) potencjał naukowy charakteryzowali m.in. za pomocą liczby samodzielnych pracowników nauki, liczby członków Polskiej Akademii Nauk, Komitetu Badań Naukowych, nakładów finansowych na działalność naukową oraz wartości aparatury naukowo-badawczej. Olechnicka (2008) i Bajerski (2009) wykorzystali informacje związane z kategoryzacją jednostek naukowych przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Z kolei Olechnicka i Płoszaj (2008) analizę oparli na liczbie publikacji o zasięgu międzynarodowym.

wały dwie grupy. Pierwsza odnosi się do potencjału badawczego ośrodka. Druga opisuje uznanie w środowisku naukowym.

2.1. Potencjał badawczy

W analizie wykorzystano trzy kategorie cech określających potencjał badawczy ośrodków nauki. Były to kolejno: (1) potencjał kadrowy mierzony za pomocą uprawnień do nadawania stopni naukowych, (2) środki finansowe na badania naukowe przyznane w ramach konkursów ministerialnych oraz (3) liczba projektów naukowych realizowanych w ramach Programów Ramowych Unii Europejskiej.

Potencjał kadrowy nauki należy uznać za wstępną miarę potencjału badawczego. Wynika to z faktu, że jedynie w pośredni sposób wiąże się on z efektywnością działalności naukowej. Duża liczba naukowców niekoniecznie oznacza wiele publikacji na wysokim poziomie. Wydaje się, że w Polsce, zważywszy na otoczenie instytucjonalne i uwarunkowania formalne funkcjonowania nauki, właściwszą miarą potencjału kadrowego ośrodka niż liczba zatrudnionych jest liczba dyscyplin, w których jednostki naukowe w nim zlokalizowane mogą nadawać stopnie naukowe doktora i doktora habilitowanego (uprawnienia zależą m.in. od liczby profesorów i doktorów habilitowanych, wszechstronności prowadzonych badań, poziomu internacjonalizacji jednostki).

Jednostki naukowe poznańskich uczelni, zlokalizowane w Poznaniu instytuty PAN i jednostki badawczo-rozwojowe w 2011 roku (stan na 20 października) mogły nadawać stopnie doktora w 53 dyscyplinach nauki, a stopnie doktora habilitowanego w 47 dyscyplinach (tab. 1). Plasowało to Poznań na 3 miejscu w Polsce,

Tabela 1. Miasta według liczby dyscyplin naukowych z uprawnieniami do nadawania stopni naukowych doktora i doktora habilitowanego

Lp.	Miasto	Liczba dyscyplin, w których nadawane są stopnie naukowe:	
		doktora	doktora habilitowanego
1	Warszawa	66	63
2	Kraków	63	54
3	Poznań	53	47
4	Wrocław	49	44
5	Łódź	44	35
6	Gdańsk	39	31
7	Lublin	35	29
8	Katowice	30	25
9	Szczecin	29	15
10	Białystok	23	11
11	Bydgoszcz	21	9

Źródło: opracowano na podstawie <https://polon.nauka.gov.pl/>.

po Warszawie (odpowiednio 66 i 63 dyscypliny) i Krakowie (63 i 54), ale przed Wrocławiem (49 i 44), Gdańskiem (44 i 35) i pozostałymi ośrodkami nauki.

Za główny miernik potencjału badawczego największych ośrodków nauki w Polsce uznano aktywność i efektywność w pozyskiwaniu środków finansowych na badania naukowe w ramach konkursów projektów badawczych Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego (MNiSW). Do szczegółowych analiz wybrano tzw. projekty własne, które finansowano największym strumieniem środków. W analizowanych 4 konkursach projektów badawczych własnych MNiSW w latach 2009–2011 rozdysponowano łącznie ponad 1,4 mld złotych. Do podziału środków zgłoszono ponad 19,0 tys. projektów, z których 5,7 tys. uzyskało dofinansowanie (przeciętna wartość finansowanego projektu wyniosła 246 tys. zł).

Spśród 5,7 tys. dofinansowanych projektów naukowych 1376 (24,3% ogółu) przypadło na Warszawę, 796 (14,0%) na Kraków i 710 (12,5%) na Poznań (tab. 2). Poznań znalazł się wraz z Krakowem w drugiej klasie ośrodków nauki, ustępując wyraźnie Warszawie, ale również wyraźnie wyprzedzając pozostałe ośrodki, których udział w ogóle projektów nie przekraczał 9% (Wrocław – 8,4%).

Pozycja Poznania nie wynika tylko z dużej liczby złożonych wniosków przez poznańskich naukowców, ale również z wysokiej skuteczności w ubieganiu się o zewnętrzne finansowanie. Pod względem udziału wniosków finansowanych w ogóle wniosków złożonych ośrodek poznański (35,1%) zajął drugie miejsce w Polsce, nieznacznie ustępując Warszawie (35,7%) i wyraźnie wyprzedzając kolejne ośrodki: Kraków (31,5%), Wrocław (30,3%) i Białystok (29,8%). Wysoką skuteczność poznańskich naukowców w konkursach projektów badawczych MNiSW należy wiązać nie tylko z wysokim w skali kraju poziomem prowadzonych badań, ale także znacznym doświadczeniem w pozyskiwaniu projektów badawczych w latach poprzednich.

Tabela 2. Złożone projekty własne w konkursach projektów badawczych MNiSW (lata 2009–2011)

Lp.	Miasto	Projekty badawcze		
		złożone	finansowane	% finansowanych
1	Warszawa	3858	1376	35,7
2	Poznań	2023	710	35,1
3	Kraków	2524	796	31,5
4	Wrocław	1574	477	30,3
5	Białystok	382	114	29,8
6	Katowice	515	146	28,3
7	Łódź	1319	361	27,4
8	Gdańsk	967	264	27,3
9	Lublin	930	243	26,1
10	Szczecin	899	191	21,2
11	Bydgoszcz	318	63	19,8

Źródło: opracowano na podstawie www.osf.opi.org.pl.

Znaczna liczba pozyskiwanych projektów badawczych przekłada się bezpośrednio na duży „strumień” środków finansowych docierających do Poznania z MNiSW w ramach grantów (tab. 3). W analizowanych 4 konkursach MNiSW poznańscy naukowcy otrzymali finansowanie projektów badawczych własnych w kwocie ponad 163 mln złotych, co stanowiło 11,7% ogółu środków wydatkowanych przez MNiSW na ten cel. Plasowało to Poznań na 3 miejscu w Polsce (za Warszawą i Krakowem, przed Wrocławem, Łodzią i Gdańskiem). Należy jednak zauważyć, że finansowane projekty poznańskich naukowców były przeciętnie mniejsze (średnio 232 tys. zł) niż w konkurencyjnych ośrodkach (w 4 wyżej wymienionych ośrodkach przeciętna wartość projektu wynosiła od 250 do 254 tys. zł).

Biorąc pod uwagę kategorie instytucji naukowych, które uzyskały dofinansowanie projektów badawczych, należy stwierdzić, że Poznań zajmuje 3 miejsce w kraju zarówno pod względem liczby projektów pozyskiwanych przez uczelnie, jak i przez placówki PAN i jednostki badawczo-rozwojowe. Przy czym, o ile w przypadku projektów pozyskanych przez szkoły wyższe przewaga Warszawy i Krakowa nad Poznaniem jest stosunkowo niewielka (uczelnie warszawskie pozyskały 22%, zaś krakowskie 7% więcej niż poznańskie), o tyle w przypadku projektów pozyskanych przez jednostki PAN i jednostki badawczo-rozwojowe zaznacza się dominacja Warszawy, w której zlokalizowana jest większość tych jednostek. W przypadku jednostek PAN wyraźną przewagę nad Poznaniem ma również Kraków (w Krakowie mieści się 11 instytutów PAN, przy 5 w Poznaniu). Powyższe wynika w znacznej mierze ze struktury wewnętrznej ośrodków. W Poznaniu, podobnie jak i w innych ośrodkach, zaznacza się dominacja szkół wyższych – 84% wszystkich pozyskanych projektów przypadało na uczelnie (595 projektów), 10% na placówki PAN (73) i 6% na jednostki badawczo-rozwojowe (43). W największych konkurencyjnych ośrodkach udział projektów pozyskanych przez szkoły wyższe, placówki PAN i jednostki ba-

Tabela 3. Finansowane projekty własne w konkursach projektów badawczych MNiSW (lata 2009–2011)

Lp.	Miasto	Projekty badawcze		
		liczba	wartość	przeciętna wartość
1	Warszawa	1376	349 124 794	253 724
2	Kraków	796	199 834 955	251 049
3	Poznań	710	164 293 344	231 399
4	Wrocław	477	120 210 500	252 014
5	Łódź	361	90 472 036	250 615
6	Gdańsk	264	67 886 181	257 145
7	Lublin	243	51 320 610	211 196
8	Szczecin	191	48 805 850	255 528
9	Katowice	146	29 042 257	198 920
10	Białystok	114	25 165 568	220 751
11	Bydgoszcz	63	13 297 931	211 078

Źródło: opracowano na podstawie www.osf.opi.org.pl.

dawczo-rozwojowe wyniósł: w Warszawie – uczelnie – 53%, PAN – 27%, JBR – 20%, w Krakowie – uczelnie – 80%, PAN – 15%, JBR – 5%, we Wrocławiu – uczelnie – 89%, PAN – 10%, JBR – 1% i w Łodzi – uczelnie – 85%, PAN – 9%, JBR – 6%.

Uzupełniającym miernikiem potencjału naukowego jest uczestnictwo w Programach Ramowych Unii Europejskiej w zakresie badań i rozwoju technologicznego. Programy te są najważniejszym mechanizmem finansowania badań naukowych w Europie².

Analizę uczestnictwa polskich jednostek naukowych w Programach Ramowych UE przeprowadzono dla dwóch ostatnich programów – 6 Programu Ramowego (konkursy w latach 2002–2006; budżet 17,5 mld euro) i 7 Programu Ramowego (konkursy w latach 2007–2013, budżet 50,5 mld euro) (<http://cordis.europa.eu>).

Zarówno w zakończonym już 6 Programie Ramowych UE, jak i w realizowanym w chwili przygotowywania tego opracowania 7 Programie Ramowym UE (wciąż ogłaszane były kolejne konkursy), zaznacza się dominacja największych ośrodków nauki w Polsce, w tym przede wszystkim Warszawy. Instytucje zlokalizowane w Warszawie uczestniczyły w blisko 600 projektach 6 Programu Ramowego, co stanowiło wartość trzykrotnie wyższą niż w przypadku instytucji krakowskich i czterokrotnie wyższą niż w przypadku instytucji poznańskich (tab. 4). Podobna sytuacja miała miejsce w 7 Programie Ramowym. Wedle danych z października 2011

Tabela 4. Projekty 6 i 7 Programu Ramowego Unii Europejskiej realizowane przez jednostki wybranych miast Polski

6 Program Ramowy UE			7 Program Ramowy UE		
lp.	miasto	liczba projektów	lp.	miasto	liczba projektów
1	Warszawa	596	1	Warszawa	487
2	Kraków	196	2	Kraków	131
3	Poznań	157	3	Poznań	108
4	Gdańsk	115	4	Wrocław	76
5	Wrocław	103	5	Gdańsk	73
6	Łódź	97	6	Łódź	55
7	Katowice	41	7	Katowice	29
8	Szczecin	24	8	Lublin	18
9	Lublin	18	9	Szczecin	16
10	Białystok	11	10	Białystok	2
11	Bydgoszcz	7	11	Bydgoszcz	2

Źródło: opracowano na podstawie <http://cordis.europa.eu/>.

² Programy Ramowe Unii Europejskiej wspierają m.in. międzynarodową współpracę naukową, rozwój potencjału ludzkiego nauki i edukacji, rozwój dialogu między nauką i społeczeństwem oraz upowszechnianie wiedzy. W programach tych mogą uczestniczyć szkoły wyższe, instytucje naukowe, organizacje społeczne, organizacje międzynarodowe, organy samorządowe, przedsiębiorstwa i szkoły średnie. Szczególna rola Programów Ramowych UE wynika z finansowania w ich ramach projektów naukowych o wartości nawet kilku, kilkudziesięciu milionów euro. Z punktu widzenia często niedo-finansowanych polskich jednostek naukowych uczestnictwo w Programie Ramowym UE jest wielkim bodźcem rozwojowym.

roku przewaga Warszawy nad innymi ośrodkami była jeszcze większa niż w poprzednim programie. Należy mieć jednak na uwadze, że mogła ona ulec zmianie wraz z rozstrzygnięciem pozostałych konkursów.

Trzecią pozycję Poznania w uczestnictwie w Programach Ramowych UE wśród polskich miast należy uznać za odzwierciedlającą potencjał naukowy miasta. Znaczna przewaga Warszawy nad Poznaniem i Krakowem, a także pozostałymi ośrodkami, wiąże się nie tylko z większym potencjałem badawczym stolicy, wynikającym przede wszystkim z koncentracji większości placówek PAN i jednostek badawczo-rozwojowych, ale również z częstszym uczestnictwem w konsorcjach międzynarodowych warszawskich instytucji (w tym szkół wyższych) oraz lokalizacją w Warszawie różnych instytucji centralnych.

2.2. Uznanie w środowisku naukowym

Komplementarną wobec potencjału badawczego miarą rangi danego ośrodka nauki są zewnętrzne wyrazy uznania w środowisku naukowym. Przejawem tego uznania jest liczba laureatów wybranych nagród naukowych oraz konkursów stypendialnych. Do analizy wybrano dwie nagrody naukowe (Nagroda Fundacji na rzecz Nauki Polskiej i Nagrody Prezesa Rady Ministrów za rozprawy doktorskie) oraz cztery konkursy stypendialne dla młodych naukowców (stypendia Start i Kolumb Fundacji na rzecz Nauki Polskiej oraz stypendium Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego dla wybitnych młodych naukowców). Nagrody naukowe od stypendiów odróżnia mechanizm ich przyznawania. W przypadku nagród kandydat nie aplikuje do nich, lecz zgłaszany jest przez jednostki naukowe, instytucje naukowe, komitety PAN lub zaproszonych w tym celu wybitnych przedstawicieli nauki. W przypadku stypendiów kandydat musi osobiście złożyć aplikację, zaś jednostka zatrudniająca kandydata jedynie ewentualnie popiera wniosek.

Nagrody Fundacji na rzecz Nauki Polskiej uznawane są za najbardziej prestiżowe w Polsce (określa się je mianem „Polskich Nobli”). Corocznie przyznawane są cztery nagrody (w dziedzinie nauk humanistycznych i społecznych, w dziedzinie nauk przyrodniczych i medycznych, w dziedzinie nauk ścisłych, w dziedzinie nauk technicznych). Nominacje do nagród zgłaszają wybrani w tym celu wybitni przedstawiciele nauki. W latach 2001–2010 przyznano 37 nagród (dwukrotnie nie przyznano nagrody w dziedzinie nauk technicznych, raz w dziedzinie nauk ścisłych). Najwięcej nagród otrzymali naukowcy z Warszawy (17). Kolejne miejsca zajęli naukowcy z Poznania (6)³, Krakowa i Gdańska (po 3) oraz Wrocławia (2 – zob. tab. 5).

³ Laureatami Nagrody FNP z Poznania byli: w 2002 roku prof. Mariusz Jaskólski z Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza (w dziedzinie nauk przyrodniczych i medycznych), w 2005 roku prof. Roman Słowiński z Politechniki Poznańskiej (w dziedzinie nauk technicznych), w 2007 roku prof. Włodzimierz J. Krzyżosiak z Instytutu Chemii Bioorganicznej PAN (w dziedzinie nauk przyrodniczych i medycznych), w 2009 roku prof. Józef Barnaś z Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza i Instytutu Fizyki Molekularnej PAN (w dziedzinie nauk ścisłych), prof. Bogdan Marciniak z Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza (w dziedzinie nauk technicznych) oraz prof. Jerzy Strzelczyk z Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza (w dziedzinie nauk humanistycznych i społecznych).

Nagrody Prezesa Rady Ministrów za rozprawy doktorskie przyznawane są corocznie za prace doktorskie obronione w poprzednim roku kalendarzowym. Kandydaci zgłaszani są przez jednostki podstawowe uczelni lub inne jednostki naukowe (Instytuty PAN, jednostki badawczo-rozwojowe) za pośrednictwem określonych komitetów Polskiej Akademii Nauk. W latach 2008–2010 najczęściej nagrodzonych pracowało w jednostkach naukowych Warszawy (28 osób). Poznań uplasował się na 2 miejscu, z 15 laureatami, wyprzedzając Kraków (8 laureatów), Wrocław i Łódź (po 7) oraz Gdańsk (6).

Analiza pozycji Poznania jako ośrodka nauki w ujęciu dwóch wybranych nagród wskazuje na duże uznanie w środowisku naukowym, jakie cechuje poznańskich naukowców, oraz na wysoki poziom wielu przygotowanych w Poznaniu prac doktorskich. Zwraca uwagę przede wszystkim znaczna przewaga Poznania w tym względzie nie tylko nad Wrocławiem, Łodzią i Gdańskiem, ale także nad Krakowem, który cechuje większy potencjał naukowy (zob. podrozdział 2.1).

Drugim z poziomów analizy uznania w środowisku naukowym są stypendia dla młodych naukowców. Należą do nich atrakcyjne finansowo i prestiżowe stypendium Start FNP (przyznawane na rok), stypendium MNiSW dla wybitnych młodych naukowców (przyznawane na 3 lata) oraz stypendium Kolumb FNP (na zagraniczne staże podoktorskie). Podstawą przyznania wymienionych stypendiów jest znaczny i oryginalny dorobek naukowy oraz plany naukowe na najbliższe lata. Analizie poddano listy laureatów stypendiów Start FNP i MNiSW dla wybitnych młodych naukowców (za lata 2008–2010) i stypendium Kolumb (za lata 2001–2010, ze względu na mniejszą liczbę stypendystów).

Zestawienie miast, w których pracują laureaci omawianych stypendiów (tab. 6), ukazuje obraz odmienny od uzyskanego w przypadku analizy nagród naukowych. W przypadku każdego z trzech stypendiów największa liczba stypendystów

Tabela 5. Laureaci wybranych nagród naukowych

Nagroda Fundacji na rzecz Nauki Polskiej (2001–2010)			Nagrody Prezesa Rady Ministrów za rozprawy doktorskie (za lata 2008–2010)		
lp.	miasto	liczba nagród	lp.	miasto	liczba nagród
1	Warszawa	17	1	Warszawa	28
2	Poznań	6	2	Poznań	15
3	Kraków	3	3	Kraków	8
4	Gdańsk	3	4	Wrocław	7
5	Wrocław	2	5	Łódź	7
6	Łódź	1	6	Gdańsk	6
7	Szczecin	1	7	Lublin	3
8	Lublin	1	8	Katowice	1
9	Katowice	0	9	Szczecin	0
10	Białystok	0	10	Białystok	0
11	Bydgoszcz	0	11	Bydgoszcz	0

Źródło: opracowano na podstawie list laureatów Nagrody Fundacji na rzecz Nauki Polskiej (FNP – www.fnp.org.pl) i Nagrody Prezesa Rady Ministrów za rozprawy doktorskie (www.premier.gov.pl)

reprezentuje Warszawę (137 – Start FNP, 55 – Kolumb FNP, 32 – MNiSW). Drugie miejsce, z wyraźnie niższą liczbą stypendystów (szczególnie w przypadku stypendiów Fundacji na rzecz Nauki Polskiej), zajmuje Kraków (51 – Start FNP, 25 – Kolumb FNP, 23 – MNiSW). Poznań w zestawieniu zajmuje miejsca czwarte w przypadku stypendiów Kolumb FNP (14 stypendystów) i MNiSW (10 stypendystów), ustępując nie tylko Warszawie i Krakowowi, ale także Gdańskowi (stypendium Kolumb) i Wrocławowi (stypendium MNiSW). W przypadku stypendium Start FNP liczba stypendystów lokuje Poznań dopiero na 5 pozycji (22) i jest mniejsza od ich liczby w czterech wyżej wymienionych miastach (Warszawa, Kraków, Wrocław i Gdańsk).

Na uwagę zasługuje znaczna różnica pozycji Poznania jako ośrodka nauki w zestawieniu nagród naukowych i stypendiów naukowych dla młodych naukowców. Poznańscy naukowcy zajmują 2 miejsce w kraju, jeśli idzie o nagrody naukowe, oraz 4–5 pozycję, jeśli idzie o stypendia dla młodych naukowców. Trudno założyć, że ośrodek poznański cechuje niewielka liczba wybitnych młodych naukowców, przy znacznej liczbie wybitnych profesorów. Podobnie zastanawiająca jest wysoka pozycja Poznania w przypadku nagród za rozprawy doktorskie i relatywnie niska w przypadku stypendiów dla młodych naukowców. Nie znajdując merytorycznego uzasadnienia analizowanych różnic, można postawić tezę, że wynikają one z odmiennego mechanizmu przyznawania nagród naukowych i stypendiów naukowych. W przypadku nagród naukowych, na co wskazano już wcześniej, nie potrzeba indywidualnej aplikacji kandydata, zaś w przypadku stypendiów naukowych jest

Tabela 6. Laureaci wybranych prestiżowych konkursów stypendialnych dla młodych naukowców

Stypendium Start FNP (2008–2010)			Stypendium Kolumb FNP (2001–2010)			Stypendium MNiSW dla wybitnych młodych naukowców (2008–2010)		
lp.	miasto	liczba stypendiów	lp.	miasto	liczba stypendiów	lp.	miasto	liczba stypendiów
1	Warszawa	137	1	Warszawa	55	1	Warszawa	32
2	Kraków	51	2	Kraków	25	2	Kraków	23
3	Wrocław	40	3	Gdańsk	15	3	Wrocław	21
4	Gdańsk	23	4	Poznań	14	4	Poznań	10
5	Poznań	22	5	Łódź	11	5	Łódź	10
6	Łódź	17	6	Wrocław	8	6	Gdańsk	5
7	Katowice	7	7	Lublin	6	7	Szczecin	3
8	Białystok	5	8	Szczecin	4	8	Katowice	2
9	Szczecin	3	9	Białystok	2	9	Lublin	2
10	Lublin	2	10	Bydgoszcz	2	10	Bydgoszcz	1
11	Bydgoszcz	0	11	Katowice	1	11	Białystok	0

Źródło: opracowano na podstawie list laureatów konkursów stypendialnych Fundacji na rzecz Nauki Polskiej (FNP – www.fnp.org.pl) i Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego (MNiSW – www.nauka.gov.pl).

to podstawa zgłoszenia (tj. jednostka zatrudniająca młodego naukowca nie może zgłosić go bez przygotowania przez niego odpowiedniego wniosku). Wydaje się więc, że pozycja Poznania w przypadku stypendiów dla młodych naukowców jest zaniżona i wynika z niedostatecznej liczby zgłoszeń. Może się to wiązać z niewielkim wsparciem instytucjonalnym, jakie otrzymywali potencjalni kandydaci do stypendiów w macierzystych uczelniach i jednostkach badawczych. W wielu przypadkach informacje o naborze wniosków nie były dystrybuowane w jednostkach naukowych oraz nie zachęcano młodych naukowców do aplikacji. W ostatnich dwóch latach zauważa się pewną zmianę tej sytuacji, która przejawia się częstszym przekazywaniem informacji o możliwościach stypendialnych przez władze rektorskie i dziekańskie poznańskich uczelni oraz mobilizowaniem młodych naukowców do aplikowania.

3. Poznański ośrodek naukowy na tle ośrodków europejskich

Ze względu na rosnącą integrację systemów nauki na świecie oraz konkurencję naukowców z całego globu o międzynarodowe projekty badawcze, a także możliwość publikacji wyników swoich badań, kluczowe staje się określenie rangi ośrodka nauki w ujęciu międzynarodowym. Jak dotąd nie prowadzono prac, których bezpośrednim celem było określenie pozycji polskich ośrodków nauki na świecie oraz w Europie. Częściowo zagadnienie to podjęli Matthiessen i Schwarz (1999), którzy przeanalizowali pozycję ośrodków nauki w Europie. Z polskich ośrodków za ważne centrum rozwoju nauk ścisłych w skali europejskiej w badaniach Matthiessena i Schwarz (1999) uznana została tylko Warszawa. Nie jest to zaskoczeniem, ponieważ jedynie Warszawa, jako ośrodek o silnie rozwiniętym sektorze uniwersyteckim, ale także sektorze jednostek naukowych Polskiej Akademii Nauk i jednostek badawczo-rozwojowych, ma szansę w niektórych dyscyplinach dorównać potencjałem największym ośrodkom nauki w Europie. Dużą rolę odgrywa tu zarówno stołeczny charakter Warszawy, jak i liczba jej ludności – ponad dwukrotnie wyższa niż w przypadku pozostałych polskich miast.

Ze względu na znaczne różnice w liczbie ludności miast, a co za tym idzie – w wielkości i potencjale ośrodków nauki w Europie, do analizy rangi Poznania jako ośrodka nauki w Europie wybrano 38 miast Europy o porównywalnej liczbie ludności. Liczba zawiera się w przedziale od 400 do 700 tys. mieszkańców (przy 554 tys. w Poznaniu).

Analizę porównawczą potencjału badawczego Poznania jako ośrodka nauki w skali Europy przeprowadzono w dwóch ujęciach:

- 1) w pierwszym ujęciu przeanalizowano liczbę artykułów opublikowanych przez poznańskich naukowców w czasopiśmie indeksowanych w najbardziej prestiżowej bazie bibliograficznej – *Web of Science*;
- 2) w ujęciu drugim przeanalizowano uczestnictwo zespołów badawczych z poszczególnych miast w 6 i 7 Programie Ramowym Unii Europejskiej.

W pierwszej analizie wykorzystano dane o artykułach naukowych opublikowanych w 12 tys. czasopism indeksowanych w bazie *Web of Science*. Zdecydowana większość czasopism w niej ujętych to tytuły międzynarodowe, z których znaczna część odgrywa dużą rolę w światowej nauce. W większości przypadków czasopiśma te publikują niewielką część nadsyłanych artykułów (od kilku do kilkudziesięciu procent), poddając wszystkie rygorystycznej ocenie przez 2–3 anonimowych recenzentów. Do badań wykorzystano prace opublikowane w czasopismach indeksowanych w *Web of Science* w latach 2008–2010 jako tzw. artykuły oryginalne (pominięto artykuły przeglądowe, komentarze, ogłoszenia redakcyjne itd.). Artykuły oryginalne stanowią ponad 90% prac publikowanych w czasopismach umieszczonych w *Web of Science*.

Analizę przeprowadzono dla ogólnej liczby artykułów oraz dla pięciu dyscyplin nauki (wg kategoryzacji *Web of Science*). Wybrano te dyscypliny, które cechowała największa liczba artykułów opublikowanych przez naukowców z 39 analizowanych miast. Były to: nauki inżynieryjne, chemia, fizyka, biochemia i biologia molekularna oraz nauki o materiałach

Zgodnie z danymi z bazy *Web of Science* (stan na 1.10.2011 r.) poznańscy naukowcy opublikowali w latach 2008–2010 ponad 5,7 tys. artykułów w czasopismach indeksowanych w bazie *Web of Science*. Liczba ta sytuowała Poznań na 22 miejscu wśród 39 analizowanych miast (tab. 7). Na pierwszym miejscu w zestawieniu znalazły się Helsinki (15,0 tys. artykułów), wyprzedzając kolejno: Manchester (14,1 tys.), Lyon (13,7 tys.), Edynburg (13,3 tys.), Tuluzę (12,6 tys.) oraz Oslo (11,7 tys.). Czołówkę analizowanego zestawienia stanowią ośrodki nauki z krajów Europy Zachodniej, przede wszystkim z krajów skandynawskich i Finlandii, Wielkiej Brytanii oraz Francji. Dominacja ośrodków z tych państw nie zaskakuje; wynika m.in. z wieloletnich wysokich nakładów finansowych na naukę, konkurencyjnego systemu organizacji nauki oraz przewagi językowej, szczególnie zauważalnej w naukach społecznych i humanistycznych (dla badaczy brytyjskich język angielski, w którym wydawana jest ogromna większość czasopism międzynarodowych, jest językiem macierzystym, biegle posługują się nim badawcze skandynawscy).

W ujęciu ogółu publikacji naukowych Poznań sytuuje się niżej niż większość uznanych ośrodków nauki Europy Zachodniej, ale także niżej niż Wrocław, Genua czy Sewilla. Z drugiej strony Poznań zajmuje wyższą pozycję niż np. niektóre miasta stołeczne Europy Środkowej i Wschodniej (Bratysława, Wilno, Tallin), znaczna część ośrodków hiszpańskich (Saragossa, Murcia, Malaga), niektóre ośrodki niemieckie (Düsseldorf, Essen, Brema, Dortmund) oraz m.in. Brno, Antwerpia i Palermo.

Szczegółowe badania, dotyczące 5 wybranych dyscyplin nauki, wykazały, że pozycja Poznania w grupie 39 analizowanych miast wykazuje znaczne różnice w zależności od dyscypliny. Pod względem publikacji naukowych Poznań najwyższą plasuje się w przypadku chemii, zajmując 8 pozycję. Chemia jest jedyną z analizowanych dyscyplin, dla której liczba artykułów opublikowanych przez poznańskich naukowców przekracza średnią dla analizowanej grupy 39 miast (o 65%). Równocześnie warto zauważyć, że w chemii, oprócz znanych ośrodków nauki z Europy Zachodniej (Lyon, Lizbona, Tuluz, Manchester), wysokie pozycje zajmują ośrodki dawne-

Tabela 7. Publikacje indeksowane w bazie *Web of Science* autorstwa pracowników instytucji naukowych w wybranych miastach Europy (lata 2008–2010)

Web of Science								
ogółem			w tym:					
			nauki inżynieryjne			chemia		
lp.	miasto	liczba publikacji	lp.	miasto	liczba publikacji	lp.	miasto	liczba publikacji
1	Helsinki	14976	1	Tuluza	1669	1	Lyon	1603
2	Manchester	14074	2	Lizbona	1579	2	Lizbona	1378
3	Lyon	13729	3	Lyon	1340	3	Wrocław	1342
4	Edynburg	13345	4	Manchester	1228	4	Drezno	1268
5	Tuluza	12572	5	Glasgow	1156	5	Tuluza	1259
6	Oslo	11674	6	Edynburg	1155	6	Stuttgart	1195
7	Bristol	10940	7	Göteborg	1075	7	Manchester	1182
8	Glasgow	10637	8	Helsinki	1067	8	Poznań	1095
9	Lizbona	10450	9	Wrocław	1031	9	Bristol	979
10	Drezno	10098	10	Drezno	1002	10	Helsinki	918
11	Göteborg	9111	11	Stuttgart	971	11	Edynburg	861
12	Rotterdam	8631	12	Sheffield	889	12	Glasgow	832
13	Frankfurt n. Menem	8395	13	Bristol	785	13	Bratysława	821
14	Hanower	8302	14	Sewilla	754	14	Sewilla	761
15	Liverpool	8291	15	Poznań	631	15	Saragossa	751
16	Sheffield	7839	16	Hanower	629	16	Lipsk	735
17	Lipsk	7499	17	Saragossa	629	17	Göteborg	690
18	Stuttgart	7248	18	Genua	585	18	Brno	608
19	Sewilla	6537	19	Oslo	583	19	Sheffield	584
20	Wrocław	6261	20	Brno	580	20	Gdańsk	561
21	Genua	5858	21	Liverpool	576	21	Frankfurt n. Menem	558
22	Poznań	5748	22	Gdańsk	499	22	Oslo	547
23	Bratysława	5348	23	Wilno	483	23	Dortmund	529
24	Düsseldorf	5108	24	Brema	418	24	Brema	485
25	Antwerpia	5049	25	Bratysława	400	25	Liverpool	478
26	Saragossa	5013	26	Essen	400	26	Genua	474
27	Essen	4956	27	Palermo	396	27	Hanower	397
28	Brno	4702	28	Dortmund	364	28	Düsseldorf	387
29	Brema	4338	29	Szczecin	361	29	Antwerpia	381
30	Palermo	3910	30	Lipsk	347	30	Essen	381
31	Murcja	3564	31	Tallin	276	31	Murcja	379
32	Wilno	3413	32	Malaga	257	32	Palermo	359

33	Gdańsk	3174	33	Murcja	229	33	Wilno	331
34	Dortmund	2975	34	Bradford	222	34	Szczecin	288
35	Malaga	2441	35	Antwerpia	220	35	Malaga	238
36	Szczecin	1808	36	Rotterdam	218	36	Tallin	134
37	Haga	1695	37	Frankfurt n. Menem	207	37	Bradford	101
38	Tallin	1424	38	Düsseldorf	157	38	Rotterdam	49
39	Bradford	1180	39	Haga	130	39	Haga	12

Źródło: opracowano na podstawie *Web of Science*.

go bloku socjalistycznego, w którym premiowano rozwój nauk ścisłych i przyrodniczych. Przykładami, oprócz Poznania, są Wrocław (3 miejsce), Drezno (4) i Bratysława (13).

W przypadku pozostałych dyscyplin Poznań zajmuje miejsca od 14 (nauki o materiałach) do 21 (biochemia i biologia molekularna – zob. tab. 8). Biorąc pod uwagę stosunek publikacji pracowników nauki z Poznania do średniej liczby publikacji ośrodka w danej grupie, można zauważyć, że, z wyjątkiem chemii, uzyskane wartości dla poszczególnych dyscyplin są zbliżone do siebie, wynosząc od 0,94 do 0,99 (tab. 9). Zauważa się również, że Poznań zajmuje wyższą pozycję w każdej z analizowanych dyscyplin niż w ujęciu całej działalności naukowej indeksowanej w bazie *Web of Science*. Wynika to przede wszystkim ze specyfiki nauk humanistycznych i społecznych, które nie były przedmiotem szczegółowej analizy, ze względu na dominujący krajowy zasięg prowadzonej debaty naukowej i dominację publikacji w językach narodowych.

Uzupełniającym miernikiem rangi Poznania jako ośrodka nauki w Europie jest uczestnictwo w Programach Ramowych Unii Europejskiej. Mimo że Programy Ramowe UE są głównym instrumentem finansowania międzynarodowych badań naukowych w Europie, są one wciąż zbyt rzadko wykorzystywane przez polskie zespoły badawcze. Udział Polski w 6 Programie Ramowym UE wyniósł 13,7% w ogólnej liczbie realizowanych projektów, 2,5% w ogólnej liczbie instytucji uczestniczących oraz zaledwie 1,3% w dofinansowaniu UE. Zwraca uwagę przede wszystkim niski udział w ogólnym dofinansowaniu UE, który wynosi zaledwie 2/3 udziału Polski w budżecie Unii Europejskiej (Supel 2007). Sytuacja ta wynika zarówno z ciągle małej aktywności polskich zespołów badawczych w aplikacji o środki z Programów Ramowych, mniejszego umiędzynarodowienia nauki polskiej w porównaniu z nauką krajów Europy Zachodniej, jak i z niewielkiego doświadczenia w realizacji międzynarodowych projektów naukowych, co prowadzi do rzadkiego pełnienia przez polskie instytucje roli koordynatora projektu i zdecydowanie częstszego występowania w roli jednego z uczestników (por. Supel 2007).

Niewielka aktywność polskich zespołów badawczych w konkursach projektów badawczych finansowanych z Programów Ramowych UE przekłada się negatywnie na pozycje Poznania. Pod względem liczby realizowanych projektów Poznań zajął 24 miejsce w 6 Programie Ramowym (UE) i 26 miejsce w 7 Programie Ramowym (tab. 10). Pozycje te są niższe niż pozycja miasta w rankingu ośrodków nauki, którą

Tabela 8. Publikacje indeksowane w bazie *Web of Science* autorstwa pracowników instytucji naukowych w wybranych miastach Europy (fizyka, biochemia i biologia molekularna, nauki o materiałach; lata 2008–2010)

Web of Science								
w tym:								
fizyka			biochemia i biologia molekularna			nauki o materiałach		
lp.	miasto	liczba publikacji	lp.	miasto	liczba publikacji	lp.	miasto	liczba publikacji
1	Drezno	3376	1	Manchester	831	1	Drezno	1449
2	Stuttgart	1799	2	Edynburg	725	2	Stuttgart	865
3	Tuluza	1633	3	Helsinki	690	3	Lyon	826
4	Lizbona	1625	4	Lyon	648	4	Manchester	824
5	Lyon	1560	5	Frankfurt n. Menem	635	5	Tuluza	717
6	Helsinki	1445	6	Lizbona	574	6	Sheffield	652
7	Manchester	1348	7	Glasgow	522	7	Lizbona	643
8	Glasgow	1322	8	Tuluza	512	8	Helsinki	550
9	Edynburg	1264	9	Oslo	484	9	Göteborg	546
10	Wrocław	1224	10	Lipsk	467	10	Wrocław	544
11	Frankfurt n. Menem	1084	11	Bristol	450	11	Bristol	410
12	Bratysława	1053	12	Drezno	395	12	Brno	373
13	Bristol	1044	13	Genua	389	13	Bratysława	370
14	Liverpool	965	14	Göteborg	388	14	Poznań	356
15	Göteborg	882	15	Hanower	387	15	Sewilla	331
16	Genua	874	16	Düsseldorf	363	16	Glasgow	321
17	Sheffield	869	17	Rotterdam	358	17	Hanower	318
18	Poznań	788	18	Liverpool	344	18	Edynburg	296
19	Wilno	729	19	Brno	344	19	Düsseldorf	280
20	Lipsk	690	20	Sheffield	338	20	Liverpool	279
21	Hanower	666	21	Poznań	324	21	Brema	275
22	Saragossa	664	22	Bratysława	311	22	Wilno	268
23	Essen	622	23	Dortmund	309	23	Genua	267
24	Oslo	613	24	Sewilla	294	24	Lipsk	254
25	Dortmund	604	25	Wrocław	289	25	Saragossa	251
26	Antwerpia	582	26	Stuttgart	247	26	Essen	250
27	Sewilla	552	27	Gdańsk	234	27	Oslo	227
28	Düsseldorf	458	28	Antwerpia	191	28	Gdańsk	174
29	Brno	420	29	Essen	188	29	Antwerpia	173
30	Brema	408	30	Murcja	187	30	Dortmund	172
31	Palermo	392	31	Brema	169	31	Palermo	170

32	Gdańsk	367	32	Saragossa	167	32	Frankfurt n. Menem	159
33	Szczecin	170	33	Palermo	150	33	Szczecin	137
34	Tallin	132	34	Wilno	105	34	Tallin	91
35	Murcja	132	35	Malaga	100	35	Malaga	88
36	Malaga	115	36	Tallin	60	36	Bradford	39
37	Bradford	34	37	Bradford	42	37	Murcja	29
38	Haga	18	38	Szczecin	36	38	Rotterdam	11
39	Rotterdam	18	39	Haga	17	39	Haga	3

Źródło: opracowano na podstawie *Web of Science*.

określono za pomocą publikacji w najbardziej prestiżowych czasopismach. Wydaje się, że jednym z głównych celów poznańskich uczelni na najbliższe lata powinno być zachęcenie jak największej liczby zespołów naukowych do uczestnictwa w Programach Ramowych Unii Europejskiej. Jest to szansa na zmniejszenie różnicy w możliwościach finansowych pomiędzy poznańskim ośrodkiem nauki i ośrodkami zagranicznymi. Sprzyjać temu powinny zmiany finansowania nauki w Polsce, które polegają m.in. na zlikwidowaniu dotacji na tzw. badania własne jednostek naukowych, przy zwiększeniu puli środków w konkursach projektów badawczych. Przekonanie środowiska naukowego do konieczności aplikacji o środki na badania w trybie konkursowym oraz większe doświadczenie w tym zakresie może zwiększyć chęć uczestnictwa w projektach międzynarodowych. Równocześnie należy pamiętać, że publikacje w najlepszych międzynarodowych czasopismach i projekty badawcze finansowane z Programów Ramowych UE są ze sobą bezpośrednio powiązane, tj. zespół rozpoznawalny w nauce światowej, mający kontakty międzynarodowe, ma większe szanse realizować projekty z Programów Ramowych UE, a zespół uczestniczący w projekcie z Programów Ramowych UE ma większe możliwości publikowania wyników swych badań (m.in. współautorskie publikacje z partnerami zagranicznymi oparte na wynikach projektu) w najbardziej prestiżowych czasopismach.

Tabela 9. Pozycja Poznania jako ośrodka nauki na tle wybranych miast Europy (w pięciu dyscyplinach nauk ogółem)

Lp.	Dyscyplina	Pozycja w grupie	Liczba publikacji Poznania/ średnia liczba publikacji w grupie
1	Chemia	8	1,65
2	Nauki o materiałach	14	0,99
3	Nauki inżynieryjne	15	0,97
4	Biochemia i biologia molekularna	21	0,95
5	Fizyka	18	0,94
6	Wszystkie	22	0,82

Źródło: opracowano na podstawie *Web of Science*.

Tabela 10. Projekty 6 i 7 Programu Ramowego Unii Europejskiej realizowane przez jednostki wybranych miast Europy

6 Program Ramowy UE			7 Program Ramowy UE		
lp.	miasto	l. projektów	lp.	miasto	l. projektów
1	Lizbona	584	1	Lizbona	576
2	Haga	513	2	Haga	498
3	Stuttgart	507	3	Stuttgart	450
4	Helsinki	470	4	Oslo	433
5	Oslo	433	5	Helsinki	398
6	Edynburg	296	6	Göteborg	332
7	Genua	272	7	Edynburg	298
8	Manchester	264	8	Genua	265
9	Tuluza	255	9	Manchester	264
10	Bratysława	229	10	Drezno	231
11	Antwerpia	225	11	Antwerpia	230
12	Drezno	219	12	Lyon	219
13	Lyon	219	13	Bristol	215
14	Bristol	217	14	Tuluza	203
15	Hanower	215	15	Brema	200
16	Brema	212	16	Hanower	195
17	Frankfurt n. Menem	204	17	Sheffield	177
18	Göteborg	183	18	Glasgow	173
19	Wilno	177	19	Rotterdam	172
20	Glasgow	174	20	Frankfurt n. Menem	158
21	Rotterdam	172	21	Bratysława	155
22	Tallin	169	22	Tallin	153
23	Sheffield	166	23	Liverpool	121
24	Poznań	157	24	Wilno	121
25	Brno	142	25	Brno	113
26	Lipsk	123	26	Poznań	108
27	Liverpool	116	27	Lipsk	104
28	Gdańsk	115	28	Essen	80
29	Wrocław	103	29	Saragossa	80
30	Sewilla	96	30	Sewilla	80
31	Saragossa	91	31	Dortmund	77
32	Essen	88	32	Wrocław	76
33	Düsseldorf	86	33	Gdańsk	73
34	Dortmund	83	34	Düsseldorf	70
35	Murcja	41	35	Murcja	41
36	Malaga	38	36	Malaga	38
37	Palermo	32	37	Palermo	32
38	Szczecin	24	38	Bradford	28
39	Bradford	15	39	Szczecin	16

Źródło: opracowano na podstawie <http://cordis.europa.eu/>.

4. Podsumowanie i wnioski

Przeprowadzone badania rangi Poznania jako ośrodka naukowego wykazały, że Poznań zajmuje 3 miejsce wśród największych miast w Polsce. Potwierdza to pozycja Poznania w ujęciu większości spośród głównych mierników opisujących potencjał naukowy: pozyskanego finansowania badań naukowych w ramach projektów badawczych własnych MNiSW, uczestnictwa w Programach Ramowych Unii Europejskiej, ale także posiadanych uprawnień do nadawania stopni naukowych oraz nadanych tytułów naukowych profesora. Wyżej od Poznania plasują się tylko: dominująca w polskiej nauce Warszawa i Kraków.

Na uwagę zasługuje dopiero 4 pozycja Poznania w ujęciu publikacji w najbardziej prestiżowych czasopiśmie świata (indeksowane na *Web of Science*), nie tylko za Warszawą i Krakowem, ale również Wrocławiem. Niższa niż w przypadku pozostałych miast pozycja Poznania jest zapewne w dużej mierze pochodną relatywnie niskiego (w zestawieniu z największymi ośrodkami nauki w Polsce) umiędzynarodowienia badań. Niespełna 30% artykułów publikowanych przez poznańskich naukowców za granicą są to publikacje przygotowane wspólnie z badaczami zagranicznymi. Oznacza to, że poznańscy naukowcy w zbyt małym stopniu wykorzystują możliwość prowadzenia badań w ramach międzynarodowych zespołów naukowych. Istniejący w tym względzie potencjał potwierdza m.in. wysoka w skali kraju liczba zespołów uczestniczących w Programach Ramowych Unii Europejskiej.

Wyniki badań wskazują, że poznańscy naukowcy są cenieni w nauce polskiej, plasując się pod względem otrzymanych nagród na 2 miejscu w kraju (za Warszawą, ale przed Krakowem). Równocześnie młodzi naukowcy z Poznania wykazują zbyt małą aktywność w różnych konkursach o stypendia naukowe (tu Poznań zajmuje dopiero 5 pozycję, za Warszawą, Krakowem, Wrocławiem i Gdańskiem). Stypendia te, częstokroć prestiżowe, są nie tylko ważną nagrodą w życiorysie badacza, ale wiążą się również zazwyczaj ze znacznymi środkami finansowymi, które mogą zostać przeznaczone na wsparcie działalności naukowej lub choćby na pewien czas ułatwić poświęcenie się jej bez konieczności poszukiwania źródeł dodatkowych dochodów.

W skali Europy, biorąc pod uwagę miasta o liczbie ludności porównywalnej z Poznaniem, Poznań jest ośrodkiem „w środku stawki” (na 22 miejscu w grupie 39 miast w przypadku publikacji na *Web of Science* i na 24 miejscu w przypadku uczestnictwa w Programach Ramowych Unii Europejskiej). Zauważa się jednak, że pozycja Poznania jest różna w poszczególnych dyscyplinach nauki. Spośród pięciu analizowanych dyscyplin zaznacza się przede wszystkim 8 miejsce Poznania w dziedzinie chemii oraz 14 miejsce w nauce o materiałach i 15 miejsce w dziedzinie nauk inżynierskich.

Biorąc pod uwagę obecne uwarunkowania rozwoju nauki, można założyć, że o pozycji Poznania jako ośrodka nauki w kolejnych latach będą decydowały z jednej strony środki pozyskiwane na badania ze źródeł zewnętrznych (krajowych i międzynarodowych), z drugiej zaś poziom umiędzynarodowienia badań naukowych. Tendencje zarządzania szkolnictwem wyższym i nauką w krajach Europy Zachodniej wskazują, że korzystne z wielu względów byłoby połączenie części najważniejszej

szych poznańskich uczelni w jedną lub dwie – zdolne sprostać konkurencji najwyższej ocenianych uczelni europejskich. Porównując potencjał badawczy uczelni, wyznaczony poprzez analizę strumienia finansowania w postaci projektów badawczych, można zauważyć, że już samo połączenie Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza z Uniwersytetem Medycznym im. Karola Marcinkowskiego pozwoliłoby uzyskać potencjał naukowy na poziomie Uniwersytetu Jagiellońskiego (z Collegium Medicum UJ) i Uniwersytetu Warszawskiego.

Literatura

- Abt H.A. 2007a. The publication rate of scientific papers depends only on the number of scientists. *Scientometrics*, 73, 3: 281–288.
- Abt H.A. 2007b. The future of single authored papers. *Scientometrics*, 73, 3: 353–358.
- Andersson A.E, Persson O. 1993. Networking scientists. *The Annals of Regional Science*, 27: 11–21.
- Bajerski A. 2009. Przekształcenia struktury przestrzennej szkolnictwa wyższego w Polsce po 1989 roku. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Bajerski A. 2010. Anglo-amerykańska dominacja w geografii: główne wątki dyskusji prowadzonej w ramach geografii krytycznej. *Przegląd Geograficzny*, 82, 2: 143–158.
- Bajerski A. 2011. The role of French, German and Spanish journals in the scientific communication in international geography. *Area*, 43, 3: 305–313.
- Beckmann M. 1993. Knowledge Networks. The case of scientific interaction at a distance. *The Annals of Regional Science*, 27: 4–9.
- Chojnicki Z., Czyż T. 1997. Struktura przestrzenna nauki w Polsce. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Enright M.J. 2000. Globalization, Regionalization, and the Knowledge-Based Economy in Hong-Kong. [W:] J.H. Dunning (red.), *Regions, Globalization, and the Knowledge-Based Economy*. Oxford University Press, Oxford, s. 381–406
- Florida R. 1995. Toward the learning region. *Futures*, 27: 527–536.
- Hansen T., Hansen R.F. 2006. Integration of the scientific community as exemplified by the biotech sector: An analysis based on bibliometric indicators in the Danish-Swedish border region. *GeoJournal*, 61: 241–252.
- Keane J., Allison J. 1999. The Intersection of the Learning Region and Local and Regional Economic Development: Analysing the Role of Higher Education. *Regional Studies*, 33: 896–902
- Lever W.F. 2002. Correlating the Knowledge-base of Cities with Economic Growth. *Urban Studies*, 39: 859–870.
- Malecki E. 1997. *Technology and Economic Development: the Dynamics of Local, Regional and National Competitiveness*. Longman, Harlow.
- Matthiessen C.W., Schwarz A.W. 1999. Scientific centres in Europe – an analysis of research strength and patterns of specialisation based on bibliometric indicators. *Urban Studies*, 36, 3: 453–477.
- Meusburger P. 2000. The spatial concentration of knowledge. Some theoretical considerations. *Erdkunde*, 54, 4: 352–364.
- Morgan K. 1997. The Learning Region: Institutions, Innovation and Regional Renewal. *Regional Studies*, 31: 491–503.

- Narin F., Whitlow E.S. 1990. Measurement of scientific cooperation and coauthorship in CEC-related areas of science. Vol. 1. Commission of the European Communities, Brussels.
- OECD 1996. Knowledge Based Economy. OECD, Paris.
- Olechnicka A. 2008. Regional potential of Polish science (on the basis of parametric evaluation by Ministry of Science and Higher Education as well as Web of Science database). Artykuł przedstawiony na Regional Studies Association International Conference 2008: Regions: The Dilemmas of Integration and Competition, 27–30 May 25, 2008, Prague, Czech Republic.
- Olechnicka A., Płoszaj A. 2008. Polska nauka w sieci? Przestrzeń nauki i innowacyjności. Raport z badań. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Paasi A. 2005. Globalisation, academic capitalism and the uneven geographies of international journal publishing spaces. *Environment and Planning A*, 37, 5: 769–789.
- Słowiński R. 2011. Poznań jako ośrodek naukowy – pozycja w kraju i za granicą. Tekst referatu zaprezentowanego podczas konferencji „Akademicki Poznań – współczesność i przyszłość” (26 września 2011 r. w Poznaniu).
- Supel J.A. 2007. Udział Polski w 6. Programie Ramowym Wspólnoty Europejskiej w dziedzinie badań, rozwoju technologicznego i wdrożeń, przyczyniających się do tworzenia Europejskiej Przestrzeni Badawczej i innowacji (2003–2006). Statystyki. Raport końcowy. Krajowy Punkt Kontaktowy Programów Badawczych UE, Warszawa.
- Yeung H.W. 2001. Redressing the geographical bias in social science knowledge. *Environment and Planning A*, 33, 1: 1–9.

Lukasz Mikuła

Zarządzanie publiczne w Poznaniu na tle metropolii krajowych

1. Zarządzanie publiczne jako element rankingów samorządów

Istotnym atutem metropolii w budowaniu przewagi konkurencyjnej są dobrze funkcjonujące instytucje publiczne. Jakość przywództwa politycznego, kompetencje rady miasta, zdolności menedżerskie prezydenta, fachowość i kreatywność wyższych urzędników, organizacja i standardy pracy kadry administracyjnej mają duże znaczenie dla poziomu życia mieszkańców, dynamiki rozwoju miasta i kreowania jego wizerunku medialnego na zewnątrz. Dobre zarządzanie, obok poziomu gospodarki i kapitału ludzkiego, stanowi o atrakcyjności miasta dla inwestorów. Stwarza możliwości pozyskiwania źródeł finansowania dla jego rozwoju. Ranga przypisywana elementowi zarządzania publicznego dla funkcjonowania jednostek terytorialnych jest wyraźnie widoczna w większości krajowych rankingów miast – niektóre z nich wprost noszą nazwy „rankingu samorządów” („Rzeczpospolita”) lub „rankingu prezydentów” („Newsweek”).

Najważniejsze krajowe rankingi rozwiązują kwestie metodyczne w różny sposób. W raporcie o wielkich miastach Polski firmy PwC elementowi zarządzania i administracji odpowiadają dwa kapitały: kapitał instytucjonalno-demokratyczny (w części dotyczącej sprawności instytucji miejskich) oraz kapitał źródeł finansowania. Podstawowymi wskaźnikami w zakresie sprawności instytucji miejskich są: wydatki na administrację (w relacji do liczby ludności) oraz wskaźniki skuteczności działania i dostępności urzędów (czas oczekiwania na wpis do rejestru działalności gospodarczej, dostosowane do potrzeb mieszkańców godziny otwarcia urzędów, możliwość załatwienia spraw przez Internet, procent głosów oddanych na urzędującego prezydenta w wyborach samorządowych). Przy pomiarze kapitału źródeł finansowania analizowano cztery obszary: bazę podatkową (wielkość PKB wytwarzanego w mieście), finansowanie budżetowe (łącznie dochody budżetu, dochody własne oraz udział wydatków inwestycyjnych), środki pochodzące z rynku finansowego (relacja zadłużenia do dochodów oraz przyznany rating kredytowy), a także fundusze europejskie (suma środków z funduszy europejskich w perspektywie budżetowej 2007–2013).

W rankingu samorządów „Rzeczpospolitej” w pierwszym etapie punktowano dynamikę wzrostu wydatków majątkowych, wartość środków UE, zadłużenie samorządu w stosunku do dochodów, nadwyżkę operacyjną w stosunku do dochodów, dynamikę wzrostu dochodów własnych, relację nakładów inwestycyjnych do

przyrostu zadłużenia, dynamikę wzrostu wydatków w wybranych działach (transport i łączność, ochrona środowiska). W drugim etapie oceniano udział wydatków na realizację kontraktów z organizacjami pozarządowymi, liczbę złożonych wniosków o dofinansowanie organizacji pozarządowych, wydatki mieszkaniowe, wyniki testu szóstoklasistów oraz gimnazjalistów, liczbę nowych podmiotów gospodarczych, funkcjonowanie urzędu w oparciu o jedną z metod/narzędzi wsparcia zarządzania (CAF, EFQM, ISO, PRI), udział wydatków na promocję gminy, badanie sprawozdania finansowego przez niezależnego biegłego rewidenta, współpracę z jednostkami pomocniczymi, stopę bezrobocia, rating kredytowy, budżet zadaniowy, wspieranie rozwoju przedsiębiorczości, inicjatywy w ramach PPP, przynależność do związków komunalnych lub lokalnych stowarzyszeń.

W rankingu prezydentów „Newsweeka” ich działalność oceniana jest według kryteriów dochodów miasta, umiejętności pozyskiwania środków unijnych, zadłużenia, inwestycji prowadzonych z budżetu oraz zdolności przyciągania inwestorów. Uwzględniane są także inwestycje w kulturę, edukację i rekreację oraz umiejętność rozwiązywania problemów społecznych. Ranking powstaje na podstawie przesłanych ankiet. Dodatkowo wykorzystuje opinie socjologów i specjalistów public relations, współpracujących z samorządami, oraz wywiady ze współpracownikami szefów miast, przedstawicielami organizacji pozarządowych i mieszkańcami.

Doceniając bogactwo bazy informacyjnej zgromadzonej w ramach przygotowywania powyższych rankingów, wskazać należy na pewne niebezpieczeństwa związane ze stosowaniem niektórych z uwzględnianych w nich wskaźników. Podstawowe zastrzeżenia dotyczą oceny strony wydatkowej budżetów miast, a także powiązanie z tym poziomu zadłużenia jednostek. Wykorzystanie wskaźników dotyczących tego działu finansów miejskich w celach rankingowych (czyli wartościujących) opiera się na bardzo dyskusyjnym założeniu, że istnieje pewna obiektywna optymalna struktura wydatków o charakterze uniwersalnym, niezależnym od warunków miejscowych. Przypisuje się w ten sposób arbitralnie niektórym rodzajom wydatków (np. majątkowe) lub ich dziedzinom (np. administracja w PwC, inwestycje w transport i ochronę środowiska oraz promocja i wydatki mieszkaniowe w „Rzeczpospolitej”, inwestycje w kulturę, edukację i rekreację w „Newsweeku”) większe znaczenie niż innym. Należy zwrócić uwagę, że, dla przykładu, wysokie wydatki bieżące na edukację, z punktu widzenia większości rankingów traktowane jako zjawisko negatywne, mogą sygnalizować zarówno nieracjonalnie funkcjonującą sieć szkół, jak i świadomą politykę władz ukierunkowaną na utrzymanie wysokiego poziomu oświaty (np. poprzez mniejszą liczebność klas i większą liczbę zajęć dodatkowych). Z ekonomicznego, a nie czysto księgowego, punktu widzenia mogłyby być natomiast traktowane jako wydatek inwestycyjny, skierowany na rozwój kapitału ludzkiego i społecznego.

W odniesieniu do wydatków majątkowych należy zwrócić uwagę, że posługiwanie się surowymi danymi dotyczącymi wielkości wydatków majątkowych (inwestycyjnych) nie uwzględnia osiągniętych za pomocą tych przedsięwzięć celów ekonomicznych, społecznych, przestrzennych i środowiskowych. Nieracjonalnie skierowane wydatki inwestycyjne mogą być dla finansów miejskich bardziej dotkliwe niż wysoki udział wydatków bieżących. Gruntowna analiza racjonalności zreali-

zowanych inwestycji i ich skutków zdecydowanie wykracza poza zakres większości rankingów, podobnie jak i niniejszego opracowania. Ponadto trzeba podkreślić, że w ostatnich latach roczna wartość wydatków majątkowych, a nawet ich krótkoterminowa dynamika, zależy od cyklu inwestycyjnego związanego szczególnie z realizacją i rozliczeniem największych przedsięwzięć, prowadzonych w ramach programów operacyjnych na lata 2007–2013. Wyciąganie daleko idących wniosków na podstawie porównań sporządzanych w samym środku tego okresu obarczone jest dużym ryzykiem. Podobne uwagi dotyczą kwestii związanych z oceną poziomu zadłużenia, najczęściej bezpośrednio generowanego przez duże projekty inwestycyjne. Sytuacja poszczególnych miast w tym zakresie może bardzo się różnić w zależności od tego, czy np. duża jednorazowa płatność w związku z prowadzoną na wielką skalę inwestycją miała miejsce w ostatnim kwartale danego roku, czy w pierwszym kwartale roku kolejnego. W specyficznej sytuacji mogły również znaleźć się miasta organizujące mistrzostwa Euro 2012, które musiały szybciej zaciągnąć pewne zobowiązania ze względu na wymogi związane z terminowym oddaniem niektórych inwestycji do użytku (np. stadionów do końca 2011 r.).

Merytoryczna i wszechstronna ocena jakości zarządzania publicznego na podstawie wyłącznie ilościowych danych odnoszących się do poziomu zadłużenia nie jest w pełni możliwa. Zadłużenie mogło powstać z uwagi na prowadzenie inwestycji zarówno generujących i przyspieszających rozwój miasta, jak i czysto konsumpcyjnych, nietrafionych lub obciążających w zbyt dużym stopniu wydatki bieżące miasta. Ze wszystkich wskazanych wyżej powodów przygotowanie obiektywnej klasyfikacji miast o charakterze rankingowym i wartościującym ze względu na ich bieżącą sytuację finansową jest w praktyce bardzo trudne. Nie wyklucza to oczywiście możliwości opracowywania zestawień danych liczbowych dotyczących aktualnych parametrów finansowych dla miast.

2. Metodyka badań

Podstawowym problemem w ocenie jakości zarządzania miastem jest konieczność sformułowania odpowiedniego zestawu wskaźników. Zasadnicza trudność polega na wyodrębnieniu elementów powiązanych z zarządzaniem publicznym spośród cech odnoszących się do miasta jako całości. Choć miarą nowoczesnego samorządu jest oddziaływanie i stymulowanie rozwoju wszystkich dziedzin funkcjonowania miasta, nie tylko zapisanych ustawowo, to wpływ administracji publicznej na poszczególne sfery funkcjonowania miasta jest bardzo zróżnicowany. W niektórych dziedzinach ma on charakter zasadniczy, np. w zakresie planowania przestrzennego, kształtowania struktury wydatków budżetowych, poziomu zadłużenia miasta, pozyskiwania środków z UE na przedsięwzięcia publiczne. W innych sferach oddziaływanie władz miejskich ma charakter bardziej ograniczony (np. zewnętrzna dostępność transportowa, funkcjonowanie przedsiębiorstw prywatnych, aktywność społeczna).

W niniejszym badaniu wykorzystano do analizy takie wskaźniki i dane liczbowe, które w sposób możliwie jednoznaczny dają się interpretować jako miarodajne dla zagadnienia konkurencyjności zarządzania publicznego w zakresie:

- 1) **warunków politycznych zarządzania miastem** – wskaźniki dotyczące poparcia politycznego dla urzędującego prezydenta miasta w ostatnich wyborach bezpośrednich oraz struktury politycznej rady miasta (w tym wielkości zaplecza politycznego prezydenta);
- 2) **dochodów podatkowych** – stan dochodów w 2010 roku i ich dynamika w porównaniu z 2003 rokiem (wprowadzenie nowego systemu finansowania samorządów); istotną zaletą wskaźnika jest fakt, że odnosi się on do rozwoju bazy podatkowej związanej z dochodami samorządu, a nie realnie uzyskiwanych wpływów, w związku z czym ma charakter możliwie obiektywny;
- 3) **pozyskiwania środków z Unii Europejskiej** – wartość środków bezpośrednio wpływających do budżetu miasta w latach 2006–2010 oraz wartość przyznanego finansowania z programów operacyjnych w perspektywie finansowej 2007–2013;
- 4) **polityki przestrzennej** – odsetek pokrycia powierzchni miasta miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz przyrost tego wskaźnika od 2003 roku (wprowadzenie nowej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).

3. Polityczne warunki zarządzania miastem

W aktualnym ustroju samorządu miejskiego w Polsce kluczową rolę odgrywa organ wykonawczy – prezydent miasta. Posiadając silny mandat polityczny, wynikający z bezpośredniego wyboru przez mieszkańców, jednoosobowo odpowiada on za bieżące zarządzanie miastem oraz przygotowywanie projektu budżetu i innych uchwał rady miasta. Prezydent jest często „twarzą” danego miasta, a styl jego przywództwa wpływa na funkcjonowanie całej miejskiej administracji.

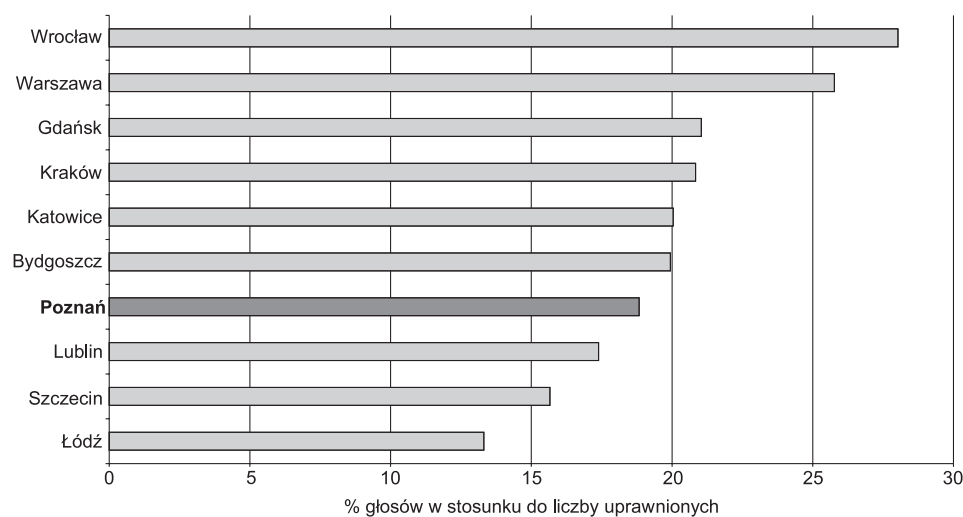
Dla wyniku samych wyborów znaczenie ma wyłącznie uzyskany przez kandydata odsetek głosów spośród ważnie oddanych. Jednak dla zmierzenia poparcia społecznego dla urzędującego prezydenta istotne jest odniesienie liczby uzyskanych przez niego głosów do całkowitej liczby uprawnionych do udziału w głosowaniu. W ten sposób uwzględnia się także czynnik frekwencji wyborczej – istotny element aktywności obywatelskiej, odzwierciedlający też w pewnym sensie zainteresowanie mieszkańców lokalną polityką i chęć oddania głosu na swojego kandydata. Obie wspomniane wyżej wartości dla wszystkich 10 analizowanych miast uporządkowano na rycinie 1 w malejącej kolejności wartości poparcia dla aktualnie urzędującego prezydenta w stosunku do liczby uprawnionych do głosowania. W przypadku dwóch tur wyborów uwzględniono wynik wyższy. W tej klasyfikacji Poznań plasuje się na 7 miejscu, jednak różnice w środkowej części zestawienia są bardzo nieznaczne. Wyraźnie wyodrębniają się natomiast dwa pierwsze miejsca (Wrocław i Warszawa).

Tabela 1. Poparcie dla aktualnie urzędującego prezydenta miasta w wyborach w 2010 roku

Miasto	I tura		II tura	
	% głosów oddanych	% głosów do liczby uprawnionych	% głosów oddanych	% głosów do liczby uprawnionych
Wrocław	71,6	28,0	–	–
Gdańsk	53,8	21,0	–	–
Warszawa	53,7	25,8	–	–
Katowice	51,6	20,0	–	–
Poznań	49,5	18,8	66,3	16,1
Bydgoszcz	43,3	16,8	59,2	19,9
Kraków	40,8	17,5	59,6	20,8
Lublin	31,2	12,3	54,7	17,4
Łódź	34,0	11,7	60,7	13,3
Szczecin	26,6	9,8	61,4	15,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKW.

Drugim obok prezydenta organem samorządu miejskiego jest rada miasta, pełniąca funkcje stanowiące i kontrolne. Chociaż reforma z 2002 roku zdecydowanie przesunęła polityczny i kompetencyjny punkt ciężkości w kierunku prezydenta miasta, to jednak sprawne zarządzanie wymaga często silnej współpracy między oboma organami samorządowymi. W oczywisty sposób tego rodzaju współdziałanie jest o wiele łatwiejsze w momencie, gdy komitet wyborczy prezydenta miasta ma również przewagę w radzie. W tabeli 2 przedstawiono wyniki w wyborach do rady miasta komitetów, z których ramienia startowali urzędujący prezydenci. Na



Ryc. 1. Poparcie dla aktualnie urzędującego prezydenta miasta w wyborach w 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKW.

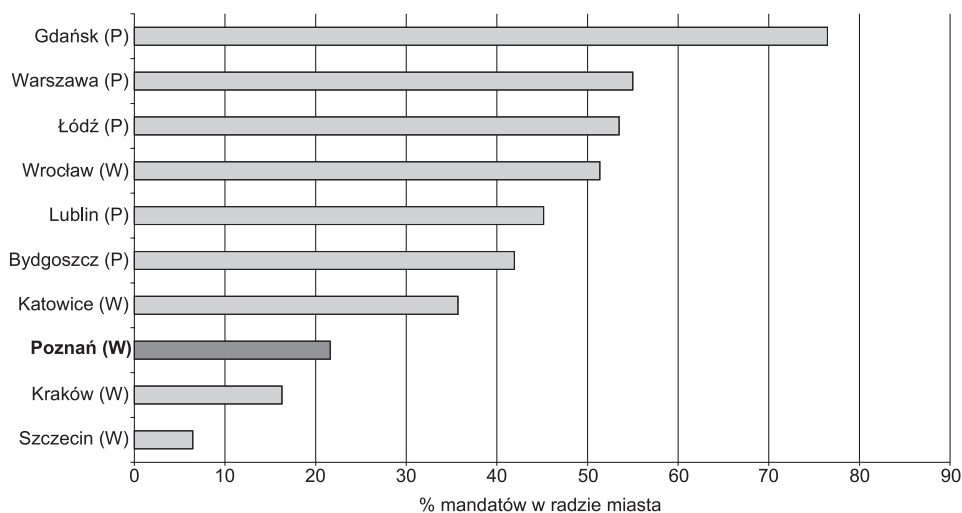
Tabela 2. Wyniki komitetów wyborczych, z których ramienia startowali urzędujący prezydenci miast w wyborach do rady miasta w 2010 roku

Miasto	Typ komitetu	% głosów	% mandatów
Gdańsk	partyjny	55,6	76,5
Warszawa	partyjny	44,9	55,0
Wrocław	własny	41,9	51,4
Łódź	partyjny	38,7	53,5
Lublin	partyjny	33,7	45,2
Bydgoszcz	partyjny	33,6	41,9
Katowice	własny	27,2	35,7
Poznań	własny	18,5	21,6
Kraków	własny	14,7	16,3
Szczecin	własny	10,8	6,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKW.

wykrесie wyniki te uporządkowano według odsetka mandatów w radzie, które zdobyły komitety prezydenckie. Wyraźnie uwidacznia się prawidłowość, że prezydenci mają większe szanse na osiągnięcie przewagi w radzie miasta w przypadku, gdy startują z ramienia komitetu partyjnego, a nie własnego. Na uwagę zasługuje więc sytuacja Wrocławia, gdzie urzędujący prezydent startował jako kandydat niezależny, a jego komitet zdobył bezwzględną większość w radzie miasta.

W zestawieniu Poznań znalazł się na odległym 8 miejscu. Również w gronie komitetów własnych prezydentów wynik należy uznać za średni. Bezdiskusyjne pierwsze miejsce w klasyfikacji zajmuje Gdańsk, gdzie komitet prezydenta (partyj-



Ryc. 2. Odsetek mandatów w radzie miasta uzyskanych przez komitety wyborcze, z ramienia których startowali urzędujący prezydenci miast w wyborach w 2010 roku

Typ komitetu: P – komitet partyjny, W – komitet własny

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKW.

ny) obsadził ponad 3/4 miejsc w radzie miasta. Na przeciwległym krańcu zestawienia znalazł się Szczecin, gdzie prezydent wprowadził do rady zaledwie 2 osoby ze swojego komitetu. Upraszczając, oznacza to, że największy komfort bezproblemowego (w sensie roli opozycji) zarządzania miastem mają prezydenci Gdańska, Warszawy, Łodzi i Wrocławia. Najmniej komfortową sytuację pod tym względem mają prezydenci Poznania, Krakowa i Szczecina. Należy podkreślić, że czysto arytmetyczny wynik w wyborach do rady miasta nie musi odzwierciedlać rzeczywistych stosunków między prezydentem a radą w ciągu całej kadencji. Niektórzy prezydenci, zwłaszcza niezależni, mogą bowiem wykazywać się dużą umiejętnością budowania koalicji w radzie, zarówno trwałych, jak i doraźnych. Niemniej jednak komfort posiadania silnego własnego zaplecza w radzie znacząco wpływa na możliwości realizacji przez prezydenta własnej polityki miejskiej. To także warunek szybszego, a czasem i lepszego, rozwiązywania problemów miasta.

4. Dochody podatkowe – stan i dynamika

Jednym z kluczowych wyzwań zarządzania miastem jest pozyskiwanie dochodów służących finansowaniu inwestycji oraz usług publicznych. Zgodnie z ustawą z dnia 13 listopada 2003 roku o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz.U. nr 203, poz. 1966 z późn. zm.) dochody miasta składają się z:

- dochodów własnych,
- subwencji ogólnej,
- dotacji celowych z budżetu państwa.

Ponadto dochodami mogą być środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej oraz z innych źródeł zagranicznych.

W niniejszym opracowaniu do analizy zróżnicowania sytuacji dochodowej samorządów największych miast posłużono się kategorią dochodów podatkowych, która jest zdefiniowana prawnie w art. 20, ust. 3 ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Pod pojęciem tym, w przypadku gminy, rozumie się łączne dochody z tytułu:

- 1) podatku od nieruchomości,
- 2) podatku rolnego,
- 3) podatku leśnego,
- 4) podatku od środków transportowych,
- 5) podatku od czynności cywilnoprawnych,
- 6) podatku od osób fizycznych, opłacanego w formie karty podatkowej,
- 7) wpływów z opłaty skarbowej,
- 8) wpływów z opłaty eksploatacyjnej,
- 9) udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych,
- 10) udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych.

Dochody podatkowe powiatu obejmują tylko dwie ostatnie spośród wyżej wymienionych kategorii. W sumie dochody podatkowe miast na prawach powiatu obejmują podstawową część ich dochodów własnych, a ich znaczenie podnosi to, że stanowią one ciągle i w miarę przewidywalne źródło corocznych wpływów do budżetu.

Wszystkie liczby wykorzystane w niniejszym opracowaniu pochodzą z zestawień Ministerstwa Finansów. Dodatkowa wartość wskaźnika dochodów podatkowych polega na tym, że ministerstwo, określając jego wartość, stosuje do obliczenia górne granice stawek podatków obowiązujące w danym roku, a do dochodów, które jednostka samorządu terytorialnego może uzyskać, zalicza także skutki finansowe wynikające z ulg podatkowych i ulg w spłacie zobowiązań podatkowych. Dane dotyczące dochodów podatkowych odnoszą się więc wprost do realnej bazy podatkowej poszczególnych miast.

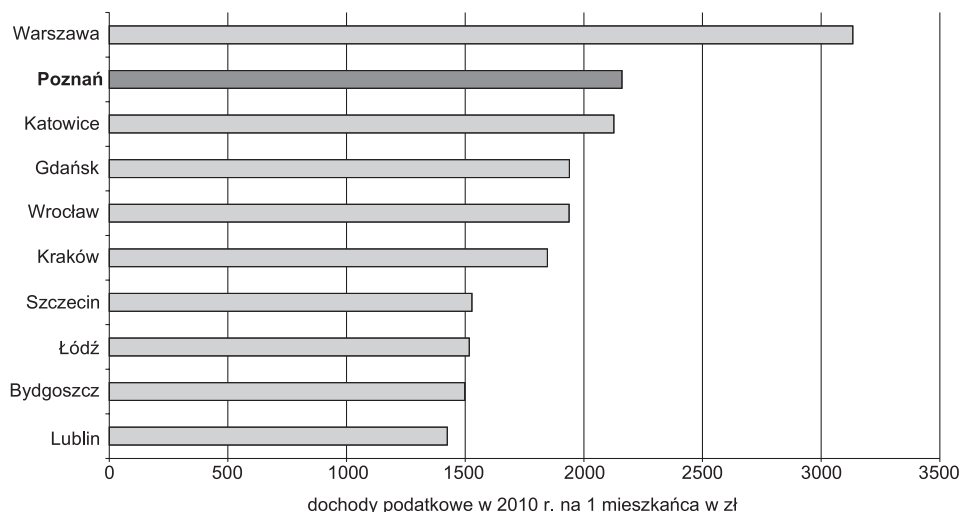
W tabeli 3 przedstawiono zestawienie dochodów podatkowych największych polskich miast w 2010 roku globalnie i na jednego mieszkańca, a także odniesiono te wartości do analogicznych dla 2003 roku (początek obowiązywania nowego systemu finansowania samorządów). Na rycinach 3 i 4 uporządkowano według kolejności miasta o najwyższych dochodach podatkowych na mieszkańca w 2010 roku oraz o najwyższej dynamice wzrostu dochodów podatkowych w latach 2003–2010 globalnie.

Analiza danych pozwala ocenić sytuację dochodową Poznania na tle innych polskich miast jako bardzo dobrą. Po zdecydowanie najzamożniejszej pod względem dochodów Warszawie Poznań przewodzi liście wszystkich pozostałych miast. Jego przewaga nad kolejnymi w rankingu Katowicami jest niewielka, jednak dynamika wzrostu dochodów podatkowych w latach 2003–2010 zdecydowanie przemawia na korzyść Poznania. Kolejną grupę zbliżonych pod względem sytuacji dochodowej miast tworzą Gdańsk, Kraków i Wrocław. Ich poziom dochodów jest niższy od Poznania, ale dynamika ich wzrostu w ostatnich latach – wyższa, co stanowić powinno sygnał ostrzegawczy. Jeżeli do pomiaru dynamiki dochodów podatkowych wykorzystamy dane w przeliczeniu na 1 mieszkańca, to pozycja Poznania relatywnie

Tabela 3. Dochody podatkowe największych polskich miast

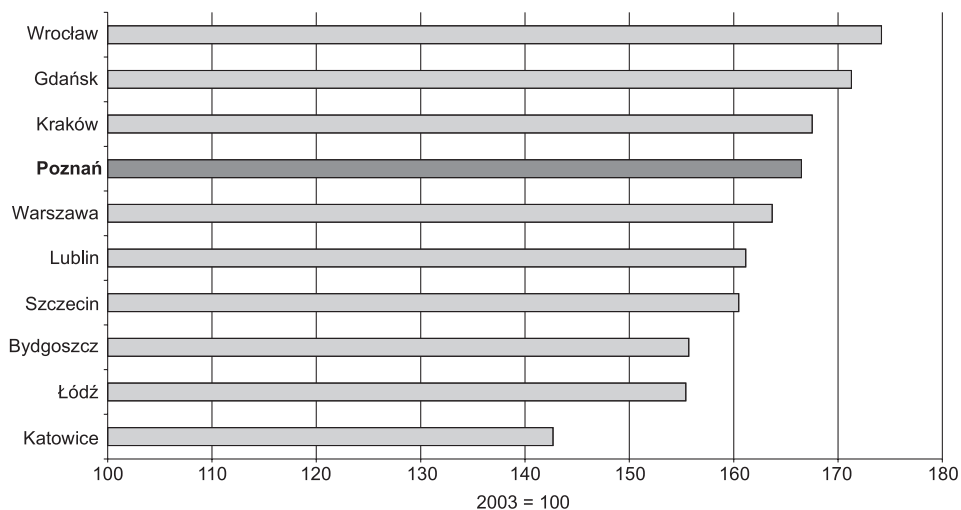
Miasto	Dochody podatkowe w 2010 r. w mln zł	Dochody podatkowe na 1 mieszk. w 2010 r. w zł	Dochody podatkowe na 1 mieszk. w 2010 r. średnia dla Polski = 100	Dynamika dochodów podatkowych 2010/2003 = 100	Dynamika dochodów podatkowych na 1 mieszk. 2010/2003 = 100
Warszawa	5391,1	3134	232	164	161
Poznań	1192,0	2161	160	167	173
Katowice	652,4	2126	157	143	150
Gdańsk	886,0	1939	143	171	173
Wrocław	1226,5	1938	143	174	175
Kraków	1396,2	1846	136	168	168
Szczecin	620,0	1528	113	160	164
Łódź	1118,3	1517	112	155	164
Bydgoszcz	533,6	1498	111	156	162
Lublin	496,3	1424	105	161	165

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów i Banku Danych Lokalnych GUS.



Ryc. 3. Dochody podatkowe największych polskich miast na 1 mieszkańca w 2010 roku
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów i Banku Danych Lokalnych GUS.

się poprawia. Wynika to jednak ze zmniejszania się liczby mieszkańców miasta. Tymczasem konieczność utrzymania infrastruktury i usług publicznych nie spada w pełni proporcjonalnie do ubytku ludności, stąd też globalna dynamika dochodowa wydaje się bardziej istotna dla oceny realnej sytuacji finansowej miasta.



Ryc. 4. Dynamika dochodów podatkowych największych polskich miast w latach 2003–2010
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów i Banku Danych Lokalnych GUS.

5. Pozyskiwanie środków z Unii Europejskiej

Od czasu wstąpienia Polski do Unii Europejskiej jednym z podstawowych sposobów finansowania wydatków inwestycyjnych (w mniejszym stopniu – bieżących) samorządów miast są środki pozyskiwane z funduszy europejskich. Mają one zupełnie inny charakter niż dochody podatkowe, a ich zdobycie wymaga skutecznej i sprawnej administracji. Sukcesy w pozyskiwaniu środków unijnych mogą zatem być uznane za miernik efektywności zarządzania publicznego w samorządach.

Do konstrukcji wskaźników dotyczących skuteczności zabiegania o fundusze europejskie wykorzystano dwa typy danych:

- 1) dane Głównego Urzędu Statystycznego na temat bezpośrednich wpływów do budżetów miast w latach 2006–2010 pochodzących ze „środków z budżetu Unii Europejskiej” oraz (zmiana kategorii statystycznych od 1 stycznia 2010 r.) „środków z Unii Europejskiej na finansowanie programów i projektów unijnych” i „płatności z budżetu środków europejskich”;
- 2) dane Ministerstwa Rozwoju Regionalnego dotyczące beneficjentów Funduszy Europejskich 2007–2013 – stan na 2 października 2011 roku na podstawie KSI SIMIK 07–13 (projekty zrealizowane i w trakcie realizacji).

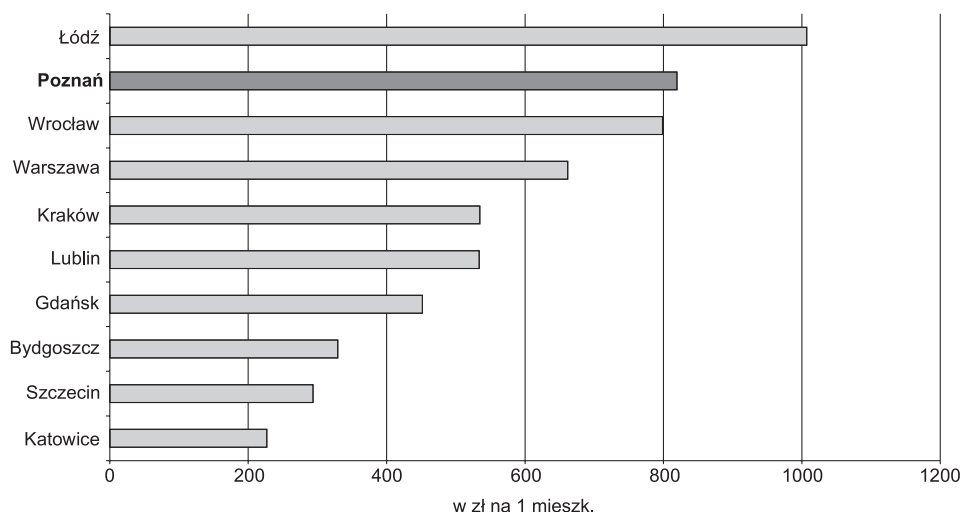
Zestawienie opracowane na podstawie informacji z Ministerstwa Rozwoju Regionalnego nie obejmuje samorządowych osób prawnych, tj. m.in. spółek z udziałem miasta i miejskich instytucji kultury.

Analiza powyższych zestawień pozwala z jednej strony wskazać na bardzo wysoką pozycję Poznania (2 miejsce) w zakresie projektów zrealizowanych, za które płatność ze środków unijnych wpłynęła już do budżetu miasta. Gorzej wygląda kwestia dofinansowania projektów z perspektywy 2007–2013 (część z nich mogła już wejść do płatności w latach 2009–2010 – klasyfikacje mogą się na siebie

Tabela 4. Środki pozyskane z funduszy europejskich w największych miastach Polski

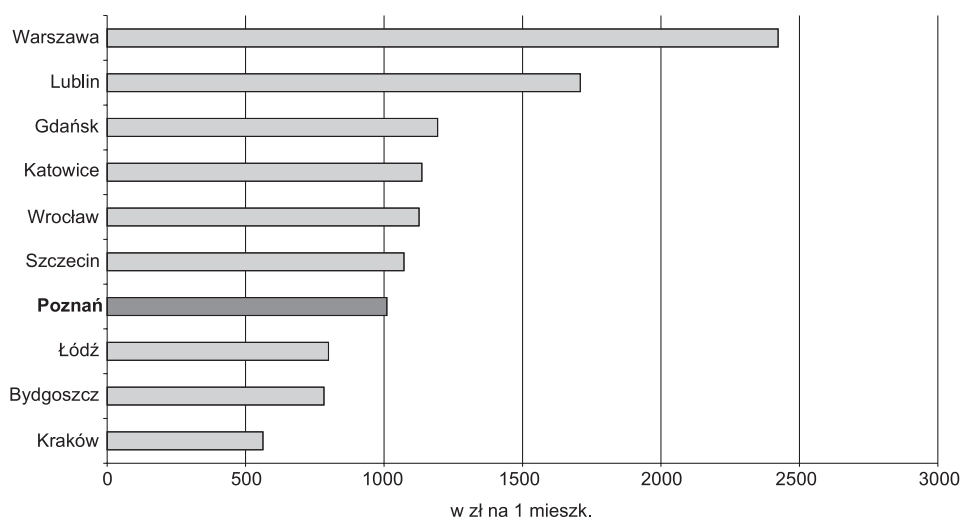
Miasto	Dochody budżetu miasta 2006–2010 ze środków UE		Wartość dofinansowania projektów ze środków UE 2007–2013	
	w mln zł	na 1 mieszk. w zł	w mln zł	na 1 mieszk. w zł
Warszawa	1138,4	662	4168,9	2423
Łódź	742,3	1007	589,4	800
Wrocław	505,5	799	713,2	1127
Poznań	452,1	820	557,2	1010
Kraków	404,3	535	425,6	563
Gdańsk	206,4	452	545,2	1193
Lublin	186,0	534	595,4	1709
Szczecin	119,1	294	434,8	1072
Bydgoszcz	117,3	329	278,9	783
Katowice	69,7	227	348,8	1137

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS i Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.



Ryc. 5. Dochody budżetu miasta 2006–2010 ze środków UE na 1 mieszkańca
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

nakładać). Poznań zajmuje w tym zestawieniu 7 miejsce, jednak dystans do bezpośrednio wyprzedzających go miast jest niewielki. Dystans do lidera zestawienia – Warszawy i zaskakująco dobrze wypadającego w klasyfikacji Lublina (m.in. efekt Programu Operacyjnego „Polska Wschodnia”) – jest jednak znaczny. Należy pamiętać, że w ostatecznym rozrachunku decydujące będą pieniądze faktycznie wykorzystane, co w odniesieniu do perspektywy finansowej 2007–2013 będzie w pełni znane dopiero po 2015 roku (zasada n+2).



Ryc. 6. Wartość dofinansowania unijnego projektów z perspektywy budżetowej 2007–2013
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

6. Polityka przestrzenna miasta

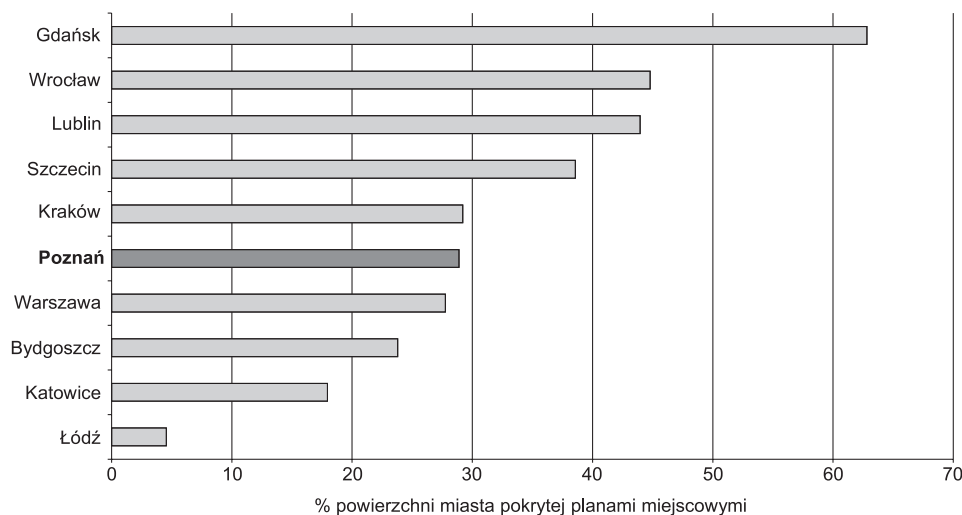
Jednym z podstawowych zadań własnych samorządu miejskiego jest dbałość o ład przestrzenny i prowadzenie odpowiedniej polityki przestrzennej. Wpływa ona bezpośrednio na jakość życia w mieście i jego atrakcyjność dla inwestorów. Jednym z kluczowych elementów tej polityki jest uchwalanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Określają one w sposób wiążący przeznaczenie terenu, rozmieszczenie inwestycji celu publicznego oraz sposoby zagospodarowania i warunki zabudowy terenu. Plany miejscowe są aktami prawa miejscowego, tak więc zawarte w nich przepisy mają charakter powszechnie obowiązujący. Z tego względu plany miejscowe stanowią najbardziej efektywny instrument wdrożenia polityki przestrzennej. Niestety, z uwagi na długą i kosztowną procedurę sporządzania planów oraz wynikające z ich uchwalenia skutki finansowe dla miasta tworzenie nowych dokumentów tego rodzaju wciąż przebiega w niewystarczającym tempie.

Należy wspomnieć, że w 2003 roku arbitralną decyzją ustawodawcy straciły moc prawną wszystkie plany miejscowe uchwalone przed 1995 rokiem, w tym także tzw. plany ogólne, które do tego momentu stanowiły podstawowy instrument całościowej kontroli nad przestrzenią miasta. Po ich uchyleniu powstała luka, której nie wypełniło ani studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta (nie jest aktem prawa miejscowego), ani stosowanie indywidualnych decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, będące z powodu niejasnych przepisów prawnych i kontrowersyjnych praktyk administracyjnych i orzeczniczych jedną z podstawowych przyczyn chaosu przestrzennego. Od 2003 roku miasta konsekwentnie, choć z różną dynamiką, odbudowują swój zasób planów miejscowych, jednak do osiągnięcia pełnego, lub choćby zadowalającego, efektu pozostała jeszcze długa droga.

Tabela 5. Pokrycie powierzchni miast obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w 2010 roku

Miasto	Pow. w ha	% powierzchni pokrytej mpzp	% powierzchni pokrytej mpzp sporządzonymi na podstawie ustawy z 2003 r.	Udział % powierzchni mpzp „2003” w powierzchni mpzp ogółem
Gdańsk	26 196	62,8	23,4	37,2
Wrocław	29 282	44,8	21,0	46,8
Lublin	14 745	44,0	3,7	8,5
Szczecin	30 055	38,6	29,9	77,5
Kraków	32 680	29,2	26,9	92,2
Poznań	26 185	28,9	19,8	68,4
Warszawa	51 724	27,8	9,7	34,9
Bydgoszcz	17 598	23,8	13,4	56,2
Katowice	16 464	18,0	9,5	52,7
Łódź	29 325	4,6	2,0	43,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.



Ryc. 7. Odsetek powierzchni miast pokrytej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w stosunku do powierzchni ogółem w 2010 roku
 Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

W tabeli 5 przedstawiono dane dotyczące pokrycia powierzchni 10 analizowanych miast obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w 2010 roku. Dodatkowo wyróżniono kategorię planów uchwalonych na podstawie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 roku. Plany starsze nadal zachowują co prawda moc obowiązującą, jednak często nie spełniają wszystkich wymogów wynikających z aktualnych przepisów prawa, stąd też w niektórych przypadkach trudno wydawać na ich podstawie decyzje o pozwoleniu na budowę. W ciągu kilkunastu lat mogły także stracić aktualność merytoryczną i nie zawsze przystają do bieżących potrzeb miasta.

Na rycinie 7 uporządkowano analizowane miasta według odsetka powierzchni pokrytej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w 2010 roku. Poznań plasuje się w środku stawki (6 miejsce), znacząco odbiegając zarówno od lidera (Gdańsk), jak i miasta najbardziej zapóźnionego pod względem planów miejscowych (Łódź). Pozycję Poznania nieco poprawia duży odsetek planów „nowych” powstałych na podstawie ustawy z 2003 roku, choć nadal pozostaje pewien dystans w stosunku do najbardziej aktywnych w ciągu ostatnich 8 lat Szczecina i Krakowa.

7. Podsumowanie – ranking zarządzania

Dokonana powyżej analiza poszczególnych aspektów zarządzania publicznego w największych miastach pozwala na próbę zbudowania wskaźnika syntetycznego. Jak w przypadku każdego rankingu, jest to obraz uproszczony, związany z przyjętą metodyką, jedną z wielu możliwych.

Tabela 6. Czynniki polityczny: wskaźniki cząstkowe

Miasto	Poparcie społeczne	Zaplecze w radzie miasta	Wskaźnik sumaryczny czynnika
Bydgoszcz	71,1	54,8	63,0
Gdańsk	75,1	100,0	87,5
Katowice	71,5	46,7	59,1
Kraków	74,3	21,3	47,8
Lublin	62,0	59,1	60,6
Łódź	47,5	69,9	58,7
Poznań	67,2	28,3	47,7
Szczecin	55,9	8,4	32,2
Warszawa	91,9	71,9	81,9
Wrocław	100,0	67,2	83,6

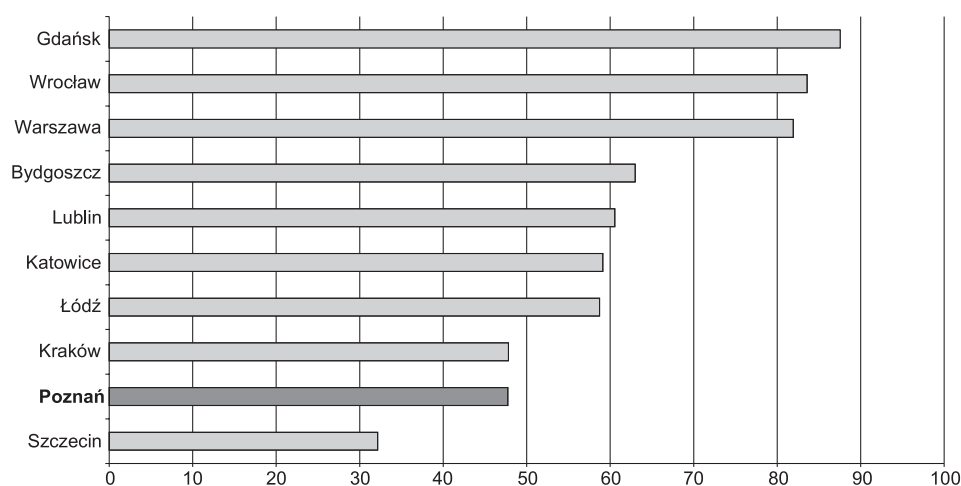
Źródło: opracowanie własne.

Poszczególnym czynnikom przyznano następujące wagi:

- czynnik polityczny: 20%,
- czynnik dochodowy – podatkowy: 30%,
- czynnik dochodowy – unijny: 30%,
- czynnik polityki przestrzennej: 20%.

Wyższa waga czynników dochodowych wynika z ich kluczowego znaczenia dla zarządzania rozwojem jednostki terytorialnej. Standaryzacji wskaźników cząstkowych dokonano w oparciu o zasadę, że miasto o najlepszym wyniku w danej dziedzinie otrzymuje 100 pkt, a pozostałe proporcjonalnie mniej.

W ramach czynnika politycznego przyznano po 50% punktów za poparcie społeczne prezydenta miasta w ostatnich wyborach (mierzone w stosunku do liczb



Ryc. 8. Czynniki polityczny: ranking

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 7. Czynniki dochodowy – podatkowy: wskaźniki cząstkowe

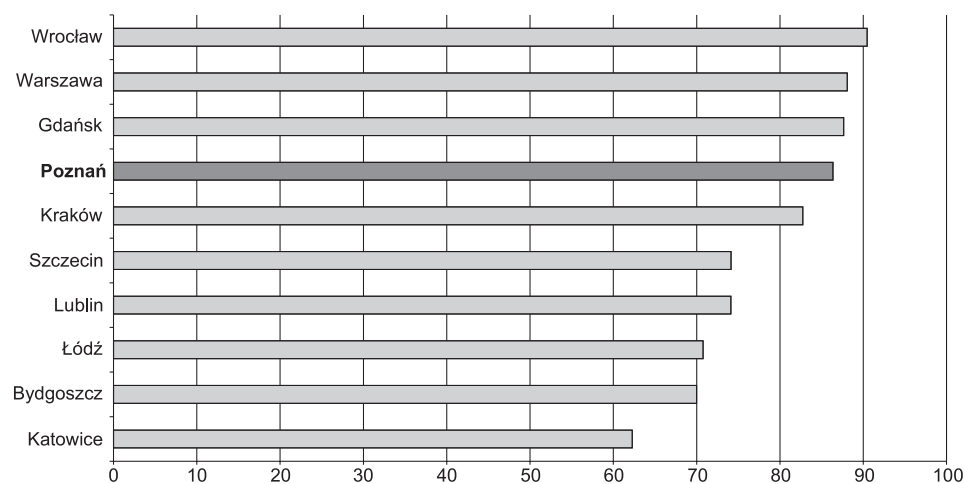
Miasto	Kwota na mieszk. 2010	Dynamika globalna 2003–2010	Dynamika na mieszk. 2003–2010	Wskaźnik sumaryczny czynnika
Bydgoszcz	47,8	75,1	82,0	70,0
Gdańsk	61,9	96,1	96,5	87,7
Katowice	67,8	57,6	66,1	62,3
Kraków	58,9	91,0	90,0	82,7
Lublin	45,5	82,5	86,1	74,1
Łódź	48,4	74,7	85,2	70,8
Poznań	69,0	89,7	97,2	86,4
Szczecin	48,8	81,6	84,6	74,1
Warszawa	100,0	85,9	80,6	88,1
Wrocław	61,8	100,0	100,0	90,5

Źródło: opracowanie własne.

by uprawnionych do głosowania) oraz udział mandatów komitetu, z którego startował prezydent w radzie miasta.

W zakresie czynnika dochodowego – podatkowego przyznano 50% punktów za globalną dynamikę dochodów podatkowych w latach 2003–2010 oraz po 25% punktów za kwotę dochodów podatkowych na 1 mieszkańca w 2010 roku i za jej dynamikę w latach 2003–2010. Najwyżej wycenione zostały więc działania na rzecz rozwoju bazy podatkowej miasta w ostatnich latach

W ramach czynnika dochodowego – unijnego przyznano po 50% punktów za wpływy do budżetu miasta ze środków UE w latach 2006–2010 na 1 mieszkańca oraz za przyznane dofinansowanie z perspektywy budżetowej 2007–2013 na 1 mieszkańca.



Ryc. 9. Czynniki dochodowy – podatkowy: ranking

Źródło: opracowanie własne.

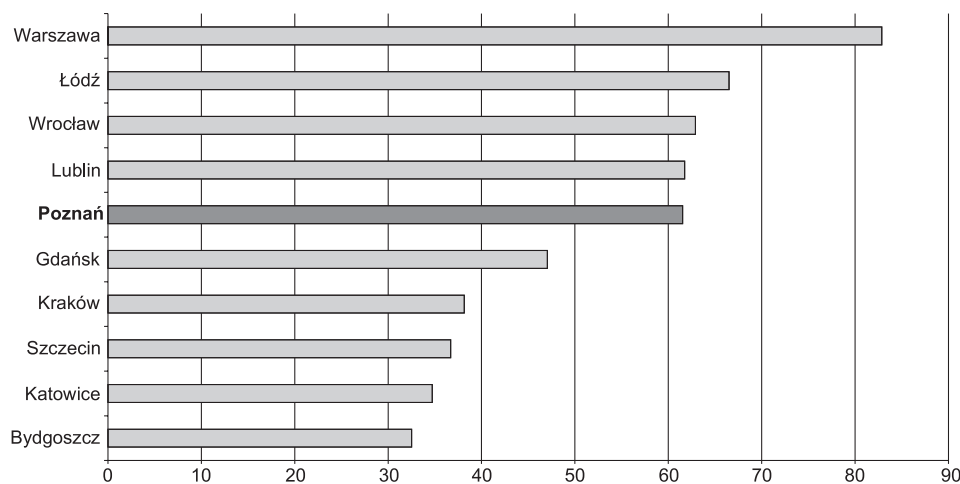
Tabela 8. Czynniki dochodowy – unijny: wskaźniki cząstkowe

Miasto	Wpływy 2006–2010	Dofinansowanie 2007–2013	Wskaźnik sumaryczny czynnika
Bydgoszcz	32,7	32,3	32,5
Gdańsk	44,8	49,2	47,0
Katowice	22,5	46,9	34,7
Kraków	53,1	23,2	38,2
Lublin	53,0	70,5	61,8
Łódź	100,0	33,0	66,5
Poznań	81,4	41,7	61,5
Szczecin	29,2	44,2	36,7
Warszawa	65,7	100,0	82,9
Wrocław	79,3	46,5	62,9

Źródło: opracowanie własne.

W zakresie czynnika polityki przestrzennej przyznano 70% punktów za odsetek powierzchni miasta pokrytej planami miejscowymi oraz 30% za odsetek powierzchni miasta pokrytej planami miejscowymi uchwalonymi na podstawie ustawy z 2003 roku.

Po podsumowaniu wszystkich wskaźników, według opisanych powyżej metod, Poznań zajął w zestawieniu 4 miejsce, które można uznać za wynik dobry. Analizując przyczyny straty punktowej do 3 wyraźnych liderów (Wrocław, Gdańsk, Warszawa), wskazać należy na elementy natury politycznej oraz dystans w zakresie dochodów „unijnych” do Warszawy i w zakresie polityki przestrzennej do Gdańska i Wrocławia. Dyskusji wymaga oczywiście przyjęta metoda porównawcza oraz wagi przypisywane poszczególnym czynnikom. Przy zachowaniu jednak przyjętego spo-



Ryc. 10. Czynniki dochodowy – unijny: ranking

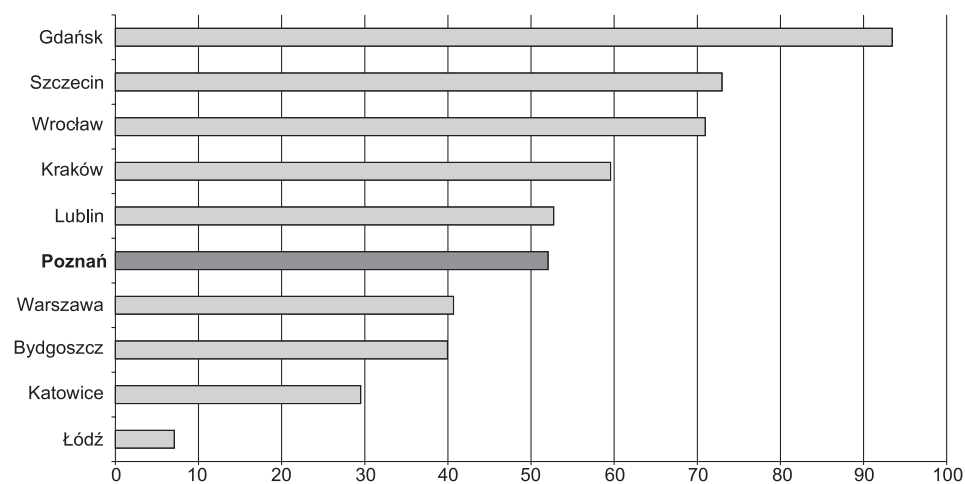
Źródło: opracowanie własne.

Tabela 9. Czynniki polityki przestrzennej: wskaźniki cząstkowe

Miasto	Pokrycie mpzp	Pokrycie mpzp 2003	Wskaźnik sumaryczny czynnika
Bydgoszcz	37,9	44,8	40,0
Gdańsk	100,0	78,2	93,4
Katowice	28,6	31,7	29,5
Kraków	46,5	90,1	59,6
Lublin	70,0	12,5	52,7
Łódź	7,3	6,7	7,1
Poznań	46,0	66,1	52,0
Szczecin	61,4	100,0	73,0
Warszawa	44,2	32,4	40,7
Wrocław	71,3	70,2	71,0

Źródło: opracowanie własne.

sobu analizy dla poprawy pozycji konkurencyjnej Poznania należałoby zwiększyć intensywność prac planistycznych, maksymalnie wykorzystywać już przyznane środki unijne i zabiegać o otrzymanie kolejnych w ramach rezerw z innych projektów perspektywy 2007–2013. Zmiana w elementach wskaźnika politycznego wynikać natomiast będzie z rezultatu wyborów samorządowych w 2014 roku, co oczywiście w dużym stopniu jest niezależne od aktualnie prowadzonej polityki miejskiej i stanowi trudny do przewidzenia aspekt przyszłości miasta.



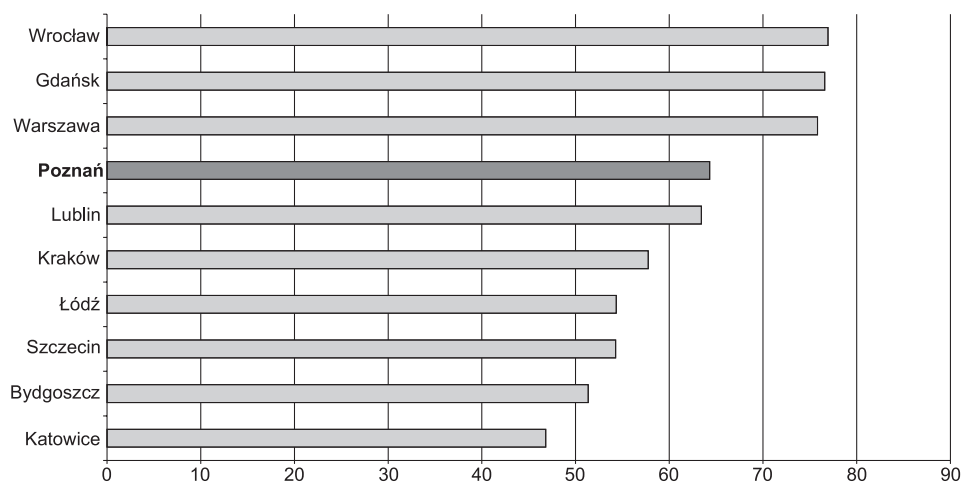
Ryc. 11. Czynniki polityki przestrzennej: wskaźniki cząstkowe

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 10. Wskaźniki sumaryczne

Miasto	Czynniki				Wskaźnik syntetyczny
	polityczny	podatkowy	unijny	polityki przest.	
Bydgoszcz	63,0	70,0	32,5	40,0	51,4
Gdańsk	87,5	87,7	47,0	93,4	76,6
Katowice	59,1	62,3	34,7	29,5	46,8
Kraków	47,8	82,7	38,2	59,6	57,8
Lublin	60,6	74,1	61,8	52,7	63,4
Łódź	58,7	70,8	66,5	7,1	54,4
Poznań	47,7	86,4	61,5	52,0	64,3
Szczecin	32,2	74,1	36,7	73,0	54,3
Warszawa	81,9	88,1	82,9	40,7	75,8
Wrocław	83,6	90,5	62,9	71,0	76,9

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 12. Ranking sumaryczny

Źródło: opracowanie własne.

Robert Perdał

Poziom rozwoju elektronicznych usług publicznych w Poznaniu

1. Elektroniczna administracja jako wyznacznik innowacyjności i konkurencyjności miasta

Rozwój nowych technologii, zwłaszcza technologii informacyjno-komunikacyjnych (ICT), doprowadził do istotnych przemian niemal każdej dziedziny działalności człowieka. „Wzrost znaczenia digitalizacji jest nowym źródłem ważnych przeobrażeń społecznych, musimy uczynić ją jedną z sił napędowych trwałego i sprawiedliwego rozwoju” (Sassen 2007, s. 178). Wysoki poziom dostępu do ICT oraz wysoki poziom ich wykorzystania i zastosowania w życiu codziennym wraz ze znacznym udziałem sektora IT w produkcji, sprawiają, że społeczności miejskie, zwłaszcza miast największych, w coraz większym stopniu upodabniają się do modelu społeczeństwa postindustrialnego Bella (1973), współcześnie określanego mianem społeczeństwa informacyjnego lub społeczeństwa sieciowego (Castells 2004, 2010). Społeczeństwa te charakteryzują się generowaniem wiedzy i przetwarzaniem informacji za pomocą technologii opartych na mikroelektronice, które zorganizowane są w sieci przy jednoczesnym społecznym wykorzystaniu ICT – przede wszystkim jako narzędzia pracy oraz w życiu prywatnym (por. Castells 2003).

Zdaniem Castellsa i Himannena (2009) pomimo przewidywań futurologów, zamiast zaniku miast, współcześnie mamy do czynienia z największą falą urbanizacji w historii ludzkości. Tereny zurbanizowane w coraz większym stopniu łączą się dzięki Internetowi, tworząc globalną architekturę sieci i węzłów. W dobie przemian miast prowadzących m.in. do wzrostu problemów komunikacyjnych, ograniczenia przestrzeni publicznej i polaryzacji społecznej, dobrym rozwiązaniem wydaje się wykorzystanie ICT. W cyfryzacji można upatrywać nie tylko aspektu rozwojowego, lecz także sposobu na rozwiązanie części problemów wynikających ze spontanicznego i niekontrolowanego procesu urbanizacji. Rozwój komunikacji elektronicznej wraz z rozwojem różnych form telepracy, „e-urzędu miasta”, może powodować ograniczenie ruchu w mieście, a tym samym oszczędność czasu i ograniczenie kosztów funkcjonowania zarówno obywateli i przedsiębiorców, jak i administracji publicznej.

Zmiany zmierzające do coraz szerszego zastosowania i wykorzystania ICT w administracji publicznej w dużym stopniu wpływają na jej modernizację oraz poprawę jakości usług świadczonych dla obywateli i przedsiębiorców. Proces ten najogólniej można określić mianem rozwoju elektronicznej administracji (e-administracji, ang. *e-government*). W literaturze, zwłaszcza zagranicznej, można spotkać

wiele definicji e-administracji, ale niemal we wszystkich akcentuje się fakt powszechnego wykorzystania przez administrację publiczną nowych technologii do świadczenia usług publicznych oraz poprawy jakości usług publicznych (por. Yildiz 2007, Anttiroiko 2008, Baqir, Iyer 2010). W niniejszym opracowaniu przyjmuje się definicję Komisji Europejskiej, która elektroniczną administrację określa jako „wykorzystanie technologii informacyjno-telekomunikacyjnych w administracji publicznej połączone ze zmianami organizacyjnymi oraz wzrostem wiedzy i umiejętności służb publicznych, które prowadzą do poprawy jakości usług świadczonych przez administrację publiczną oraz wzmacniają procesy demokratyzacji” (por. The Role of eGovernment... 2003).

E-administracja stanowi jeden z elementów szerszej koncepcji reform zachodzących w administracji publicznej, związanych z jej modernizacją, mianowicie z koncepcjami *New Public Management*. Celem modernizacji administracji publicznej, której istotnym narzędziem implementacji jest e-administracja, jest przede wszystkim osiągnięcie efektywności, gospodarności i sprawności zarządzania porównywanym do efektów osiąganych w administracji prywatnej (por. Cellary 2002; Duivenboden, Lips 2005, Homburg, Bekkers 2005, Rajca 2009). Wykorzystanie e-administracji jako instrumentu wdrażania głębokich i szerokich reform wynika przede wszystkim z faktu występowania wielu korzyści płynących z jej zastosowania, zarówno dla samej administracji, jak i dla jej klientów. Do głównych korzyści można zaliczyć m.in.: (a) zwiększenie efektywności funkcjonowania, (b) oszczędność czasu i większą produktywność administracji publicznej i jej klientów, (c) większą dostępność informacji publicznych i usług publicznych, (d) mniejszą uznaniowość urzędników oraz większą przejrzystość działania i większą odpowiedzialność, (e) uporządkowanie systemu prawnego i algorytmizację procedur (por. Cellary 2002, Millard 2003, Swianiewicz 2006, Anttiroiko 2008, Bhogle 2008).

Wszelkie usługi świadczone za pośrednictwem nowych technologii, a zwłaszcza Internetu określane są mianem e-usług (*e-service*) (por. Dominiak 2008). Stąd też często usługi świadczone przez administrację publiczną za pośrednictwem internetu określa się mianem usług e-administracji (*e-government services*). Usługi e-administracji można rozpatrywać w dwóch ujęciach. W pierwszym ujęciu rozpatruje się je ze względu na relację nadawca–odbiorca usługi, natomiast w drugim – ze względu na rodzaj, typ usługi. Z uwagi na rodzaj relacji wyróżnia się usługi określane mianem: G2C (Government to Citizen) – usługi administracji publicznej dla mieszkańców, G2B (Government to Business) – usługi administracji publicznej dla przedsiębiorców, G2G (Government to Government) – usługi administracji publicznej dla administracji (por. Evans, Yen 2006, Anttiroiko 2008, Young-Jin, Seang-Tae 2008). Ze względu na rodzaj usługi wyróżnić można usługi informacyjne – udostępnianie informacji (szeroko rozumianych informacji publicznych) oraz świadczenie usług publicznych drogą elektroniczną – za pośrednictwem stron internetowych (tzw. e-usług publicznych, *public e-services*) (por. Bruszt i in. 2005, Ceran, Sidoruk 2006).

Znaczenie usług e-administracji w rozwoju społeczno-gospodarczym i podnoszeniu konkurencyjności znajduje potwierdzenie zarówno w badaniach naukowych, jak i planach, programach i strategiach różnego rodzaju instytucji politycz-

nych i administracyjnych. Pozwala to przyjąć założenie, że poziom rozwoju usług e-administracji stanowiący podstawowy miernik poziomu rozwoju e-administracji jest istotnym wskaźnikiem konkurencyjności miast w zakresie cyfryzacji usług publicznych, czyli pośrednio innowacyjności i jakości usług publicznych.

2. Cyfrowy Poznań

Rozwój społeczeństwa informacyjnego, e-administracji i usług e-administracji jest wpisany nie tylko w dokumenty strategiczne na szczeblu europejskim, krajowym lub regionalnym, lecz także coraz częściej na szczeblu samorządu lokalnego. Sytuacja ta dotyczy przede wszystkim największych miast. W przypadku Poznania zapisy dotyczące intensyfikacji procesów cyfryzacji różnych sfer działalności życia społeczno-gospodarczego znajdują się w „Strategii rozwoju miasta Poznania 2030” (2010) oraz w „Strategii rozwoju aglomeracji poznańskiej 2020” (2011).

W „Strategii Poznań 2030” rozwój społeczeństwa informacyjnego realizowany jest w ramach programu strategicznego Cyfrowy Poznań, realizowanego w dziedzinach: konkurencyjna gospodarka, miasto wiedzy, kultury, turystyki i sportu oraz jakość życia. Celem programu jest wytworzenie i udostępnienie środowiska teleinformatycznego, umożliwiającego zrównoważony rozwój misyjnych działań miasta. W ramach realizacji programu Cyfrowy Poznań zaplanowano działania zmierzające m.in. do rozwoju miejskiej infrastruktury teleinformatycznej, budowy bezprzewodowej sieci szerokopasmowej; budowy zintegrowanego systemu obejmującego funkcje zarządzania ruchem pojazdów, parkingami, flotą transportu publicznego oraz informacją dla podróżnych; podniesienie jakości kształcenia, ale przede wszystkim implementacji nowych rozwiązań i narzędzi ICT w celu usprawnienia pracy jednostek miejskich oraz podniesienia poziomu obsługi interesantów, a także udostępnienia wiedzy o mieście w ramach programu e-miasto. Jako efekty tego programu wskazano: (a) wyższą efektywność pracy jednostek miejskich i zarządzania miastem, (b) wyższy poziom obsługi interesantów oraz (c) łatwiejszy i pełniejszy dostęp do informacji o mieście.

W przypadku „Strategii rozwoju aglomeracji poznańskiej” zagadnienia rozwoju społeczeństwa informacyjnego i elektronicznej administracji zostały zapisane w osi 5. Zintegrowane zarządzanie i marketing terytorialny, w programach 5.2. Standardy usług publicznych oraz 5.3. Metropolitalny system informacyjny. Celem programu 5.2 jest: „Standaryzacja, wymiana i rozwijanie najlepszych praktyk w poszczególnych dziedzinach zarządzania terytorialnego i świadczenia usług publicznych w ramach metropolii”, czyli dążenie do najwyższego poziomu jakości świadczenia usług publicznych przy pełnej standaryzacji usług publicznych w obrębie aglomeracji. Natomiast główny ciężar rozwoju społeczeństwa informacyjnego w aglomeracji poznańskiej spoczywa na programie 5.3, którego celem jest: „Stworzenie metropolitalnej platformy informacyjnej, rozwój elektronicznych systemów dostępu do usług publicznych, integracja danych gromadzonych przez poszczególne podmioty administracyjne i naukowo-badawcze, zapewnienie efektywnego przepływu informacji pomiędzy jednostkami samorządowymi i innymi

instytucjami publicznymi”. Efektem realizacji tych programów będzie integracja informatyczna wszystkich gmin aglomeracji umożliwiająca świadczenie zestandaryzowanych usług publicznych w oparciu o interoperacyjność systemów informacyjnych wszystkich podmiotów administracyjnych aglomeracji.

Realizacja celów i programów zarówno „Strategii rozwoju miasta Poznania 2030”, jak i „Strategii rozwoju aglomeracji poznańskiej 2020” z pewnością przyczyni się do wzrostu konkurencyjności w zakresie poziomu rozwoju społeczeństwa informacyjnego. Dzięki tym strategiom Poznań i aglomeracja poznańska mogą stać się liderami rozwoju społeczeństwa informacyjnego w Polsce i gwarantować swoim mieszkańcom i przedsiębiorcom najwyższy standard jakości świadczenia usług elektronicznych, w tym e-usług publicznych.

3. Cel i zakres opracowania, metody badań

Celem niniejszego opracowania jest analiza pozycji Poznania na tle innych największych miast w Polsce w zakresie poziomu rozwoju usług elektronicznej administracji.

Pozycja konkurencyjna Poznania została określona na tle dziewięciu największych miast w Polsce tworzących aglomeracje miejskie. Oprócz Poznania są to: Bydgoszcz, Gdańsk, Katowice, Kraków, Lublin, Łódź, Szczecin, Warszawa, Wrocław. Dodatkowo badaniem objęto pierwszy pierścień gmin okalających wyżej wymienione miasta w celu analizy poziomu rozwoju usług e-administracji w najbliższym otoczeniu największych miast w Polsce. Określenie poziomu konkurencyjności w zakresie usług e-administracji oparto na analizie poziomu interaktywności świadczenia wybranych usług publicznych za pośrednictwem urzędowych stron internetowych. W analizie uwzględniono zarówno tzw. własne strony internetowe, jak i strony podmiotowe Biuletynu Informacji Publicznej oraz połączone z nimi strony m.in. Biur Obsługi Interesanta, ePUAP (Elektronicznej Platformy Usług Administracji Publicznej), Elektronicznych Skrzynek Podawczych itp. Do badań wybrano: (a) w przypadku 10 największych miast – 20 usług publicznych (świadczonych zarówno przez urzędy gminne, jak i starostwa powiatowe), (b) w przypadku gmin sąsiadujących z 10 największymi miastami – 15 usług publicznych. Usługi uwzględnione w analizie to (kursywą oznaczono usługi, które świadczone są wyłącznie przez starostwa powiatowe): (1) wydanie odpisów akt USC, (2) zgłoszenie urodzenia dziecka, (3) zgłoszenie zgonu, (4) wydanie dowodu osobistego, (5) wymeldowanie/zameldowanie, (6) wymeldowanie/zameldowanie cudzoziemca, (7) rejestracja czasowa i wydanie tablic czasowych pojazdu, (8) rejestracja używanego pojazdu, (9) wydanie karty parkingowej dla niepełnosprawnych, (10) podatek od posiadania psów, (11) zasiłek celowy (stały itp.), (12) wydanie karty wędkarskiej, (13) deklaracja na podatek od nieruchomości (osoby fizyczne/prawne), (14) podatek od środków transportowych, (15) wpis/wykreślenie/zmiana w ewidencji działalności gospodarczej, (16) zezwolenie na sprzedaż napojów alkoholowych, (17) pozwolenie na budowę, (18) warunki zabudowy, (19) opłata targowa, (20) pozwolenie na usunięcie drzew.

Dobór usług do analizy był celowy i subiektywny, jednakże wybrano głównie te usługi, które zostały wskazane jako priorytetowe przez Komisję Europejską (eEurope 2002... 2001)¹ oraz Ministerstwo Nauki i Informatyzacji w ramach koncepcji Wrota Polski z 2002 roku. W analizie poziomu rozwoju usług e-administracji wykorzystano metodę zaproponowaną przez CapGemini Ernst & Young (2001, 2005) dla Komisji Europejskiej w ramach programu eEurope 2002 (2000). Pomiar poziomu rozwoju usług e-administracji odbywa się w pięciostopniowej skali, przy czym każdy z poziomów ma przydzieloną wartość procentową określającą poziom realizacji usługi:

- poziom 0 – 0% – brak informacji o usłudze lub na stronie internetowej urzędu znajdują się informacje nieistotne przy realizacji określonej usługi publicznej;
- poziom I – 25% – informacja (*information*) – zamieszczenie na stronie internetowej urzędu podstawowych informacji dotyczących usługi, np. procedur administracyjnych, wymaganych dokumentów, rodzaju formularza, czasu i formy realizacji;
- poziom II – 50% – jednostronna interakcja (*one-way interaction*) – możliwość pobrania ze strony internetowej różnego rodzaju dokumentów niezbędnych w realizacji danej sprawy (formularze, wnioski, podania itp.);
- poziom III – 75% – dwustronna interakcja (*two-way interaction*) – możliwość pobrania i odesłania wypełnionych odpowiednich formularzy, wniosków, podań itp. lub możliwość wypełnienia tych dokumentów *on-line*;
- poziom IV – 100% – transakcja (*full electronic case handling*) – realizacja całej usługi za pośrednictwem strony internetowej urzędu.

Dane na temat poziomu interaktywności świadczenia usług publicznych w analizowanych gminach zostały zebrane w specjalnym badaniu wykonanym przez Centrum Badań Metropolitalnych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Pomiar poziomu interaktywności świadczeniu usług publicznych odzwierciedla stan z października 2011 roku.

4. E-administracja Poznania na tle dużych polskich miast

Poznań w grupie 10 największych miast w Polsce znajduje się na drugiej pozycji pod względem poziomu rozwoju usług e-administracji. Średni poziom interaktywności świadczenia wybranych 20 usług administracyjnych wynosi tu 50% i jest to 7,5 punktu procentowego mniej od lidera klasyfikacji Katowic i blisko 4 pp więcej niż trzeciej w klasyfikacji Bydgoszczy. Warto podkreślić, że średni poziom interaktywności świadczenia tych usług w Warszawie, Wrocławiu i Gdańsku jest o około 10–12 pp niższy aniżeli w Poznaniu (por. tab. 1). Na relatywnie wysoką pozycję Poznania wpływa fakt, że jako jedyne z badanych miast charakteryzowało się występowaniem na stronie internetowej wszystkich wybranych do analizy usług publicznych. Dodatkowo większość z nich dostępna była na II poziomie interak-

¹ Dla celów analitycznych wybrano polskie odpowiedniki tych usług.

Tabela 1. Poziom interaktywności świadczenia wybranych usług publicznych w dużych miastach Polski

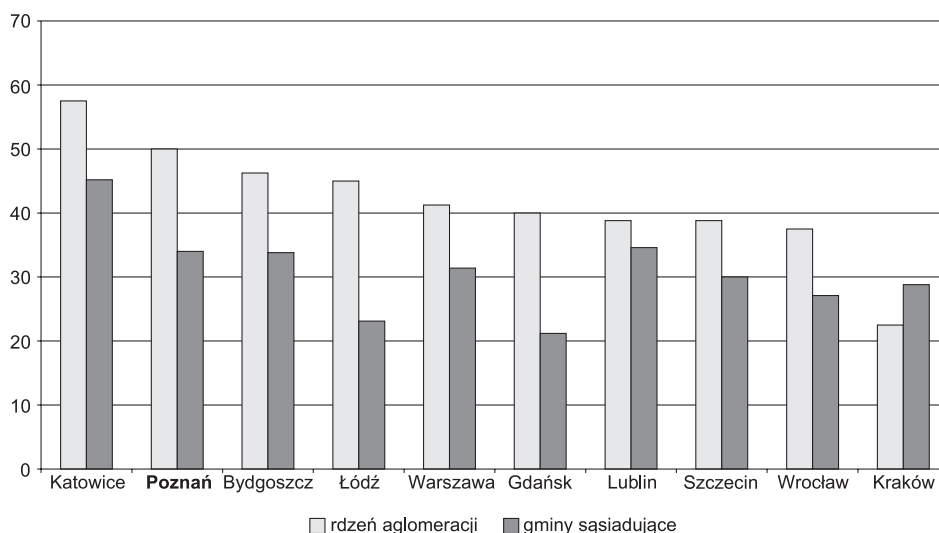
Lp.	Rodzaj usługi on-line	Katowice	Poznań	Bydgoszcz	Łódź	Warszawa	Gdańsk	Lublin	Szczecin	Wrocław	Kraków	Średni poziom interaktywności świadczenia usługi
1	wpis/wykreślenie/zmiana w ewidencji działalności gospodarczej	75	100	50	100	100	100	100	100	50	75	85,0
2	zezwolenie na sprzedaż napojów alkoholowych	100	75	50	50	50	50	50	75	50	75	62,5
3	wydanie odpisów akt USC	50	75	75	50	50	50	25	50	50	75	55,0
4	rejestracja czasowa i wydanie tablic czasowych pojazdu	50	50	50	50	50	50	50	50	50	75	52,5
5	rejestracja używanego pojazdu	50	50	50	50	50	50	50	50	50	75	52,5
6	warunki zabudowy	50	50	50	50	50	50	50	50	50	75	52,5
7	deklaracja na podatek od nieruchomości (osoby fizyczne/prawne)	75	75	50	50	50	50	50	50	50	0	50,0
8	pozwolenie na usunięcie drzew	100	50	50	50	50	50	50	50	25	0	47,5
9	wydanie dowodu osobistego	50	50	50	50	50	50	50	50	50	0	45,0
10	wymeldowanie/zameldowanie	75	50	50	50	25	50	50	50	50	0	45,0
11	pozwolenie na budowę	50	50	50	50	50	50	50	50	50	0	45,0
12	podatek od środków transportowych	75	50	50	50	50	50	50	0	50	0	42,5
13	wydanie karty wędkarskiej	100	50	50	50	50	50	0	25	25	0	40,0
14	wymeldowanie/zameldowanie cudzoziemca	75	50	50	50	25	50	50	25	0	0	37,5
15	wydanie karty parkingowej dla niepełnosprawnych	50	50	50	50	0	0	50	0	50	0	30,0
16	zgłoszenie urodzenia dziecka	25	25	50	25	25	25	25	25	25	0	25,0
17	zgłoszenie zgonu	25	25	50	25	25	25	25	25	25	0	25,0
18	zasilek celowy (stały itp.)	0	25	50	0	50	0	0	50	50	0	22,5
19	podatek od posiadania psów	75	25	0	25	0	0	0	0	0	0	12,5
20	opłata targowa	0	25	0	25	25	0	0	0	0	0	7,5
średni poziom interaktywności świadczenia usług publicznych		57,5	50,0	46,3	45,0	41,3	40,0	38,8	38,8	37,5	22,5	

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych urzędów.

tywności, czyli oprócz informacji o usłudze zamieszczone były dodatkowo odpowiednie formularze niezbędne w realizacji tych usług. Poprzez stronę internetową Poznania, podobnie jak w przypadku pięciu innych miast, w całości można zrealizować sprawy związane z rejestracją działalności gospodarczej. Sytuacja ta jest możliwa dzięki platformie cyfrowej – Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (<http://ceidg.gov.pl/>) utworzonej przez Ministerstwo Gospodarki, do której samorządy mogą zamieszczać hiperłącza na swoich stronach internetowych.

Spośród 10 badanych największych miast w Polsce jedynie Katowice świadczą dodatkowo inne usługi na IV poziomie interaktywności (zezwoenie na sprzedaż napojów alkoholowych, pozwolenie na usunięcie drzewa oraz wydanie karty wędkarskiej). Relatywnie wysoka pozycja Katowic pod względem poziomu rozwoju usług e-administracji jest pochodną funkcjonowania w województwie śląskim platformy SEKAP, czyli Systemu Elektronicznej Komunikacji Administracji Publicznej (więcej informacji na temat platformy na stronie <https://www.sekap.pl/>).

Poziom rozwoju usług e-administracji w gminach bezpośrednio sąsiadujących z największymi miastami jest niższy niż w tych miastach (por. ryc. 1). Średni poziom rozwoju usług e-administracji w gminach sąsiadujących z Poznaniem wynosi 34%, czyli jest niższy od poziomu rozwoju tego typu usług w Poznaniu o 16 pp (tab. 2). Warto podkreślić, że średni poziom rozwoju usług e-administracji w gminach sąsiadujących z Poznaniem stawia te gminy na trzeciej pozycji wśród badanych aglomeracji miejskich, za gminami okalającymi Katowice (45,2%) i Lublin (34,6%). Przy czym o ile w sąsiedztwie Katowic znajdują się głównie duże miasta konurbacji górnośląskiej (np. Chorzów, Sosnowiec, Tychy), o tyle w przypadku pozostałych miast sąsiadują one głównie z dużo mniejszymi gminami miejsko-wiejskimi i wiejskimi.



Ryc. 1. Średni poziom rozwoju usług e-administracji w aglomeracjach miejskich w Polsce
Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2. Średni poziom interaktywności świadczenia wybranych usług publicznych w gminach sąsiadujących z dużymi miastami Polski

Lp.	Usługa	Katowice	Lublin	Poznań	Bydgoszcz	Warszawa	Szczecin	Kraków	Wrocław	Kódz	Gdańsk	Średni poziom interaktywności świadczenia usługi
1	wpis/wykreślenie/zmiana w ewidencji działalności gospodarczej	69,4	53,1	62,5	53,6	66,2	85,7	43,2	56,3	52,8	42,9	58,6
2	pozwolenie na usunięcie drzew	55,6	56,3	54,7	46,4	45,6	57,1	47,7	43,8	33,3	28,6	46,9
3	zezwolenie na sprzedaż napojów alkoholowych	63,9	56,3	39,1	50,0	44,1	42,9	36,4	50,0	38,9	32,1	45,4
4	deklaracja na podatek od nieruchomości (osoby fizyczne/prawne)	63,9	62,5	42,2	53,6	41,2	46,4	40,9	31,3	38,9	32,1	45,3
5	wymeldowanie/zameldowanie	75,0	53,1	40,6	42,9	41,2	25,0	45,5	37,5	27,8	39,3	42,8
6	wydanie dowodu osobistego	50,0	46,9	48,4	46,4	47,1	39,3	36,4	31,3	36,1	39,3	42,1
7	podatek od środków transportowych	52,8	56,3	39,1	50,0	30,9	28,6	40,9	18,8	30,6	21,4	36,9
8	wydanie odpisów akt USC	47,2	43,8	43,8	42,9	32,4	17,9	40,9	50,0	22,2	7,1	34,8
9	warunki zabudowy	27,8	18,8	46,9	53,6	38,2	42,9	22,7	18,8	19,4	39,3	32,8
10	zgłoszenie zgonu	30,6	25,0	20,3	32,1	20,6	21,4	20,5	21,9	11,1	7,1	21,1
11	wymeldowanie/zameldowanie cudzoziemca	69,4	15,6	21,9	10,7	29,4	7,1	22,7	15,6	11,1	0,0	20,4
12	zgłoszenie urodzenia dziecka	30,6	28,1	18,8	17,9	20,6	17,9	25,0	21,9	11,1	10,7	20,2
13	zasilek celowy (stały itp.)	5,6	0,0	23,4	0,0	10,3	0,0	6,8	3,1	2,8	17,9	7,0
14	podatek od posiadania psów	30,6	0,0	4,7	0,0	0,0	7,1	0,0	3,1	8,3	0,0	5,4
15	opłata targowa	5,6	3,1	3,1	7,1	2,9	10,7	2,3	3,1	2,8	0,0	4,1
	średni poziom interaktywności świadczenia usług publicznych	45,2	34,6	34,0	33,8	31,4	30,0	28,8	27,1	23,1	21,2	

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych urzędów.

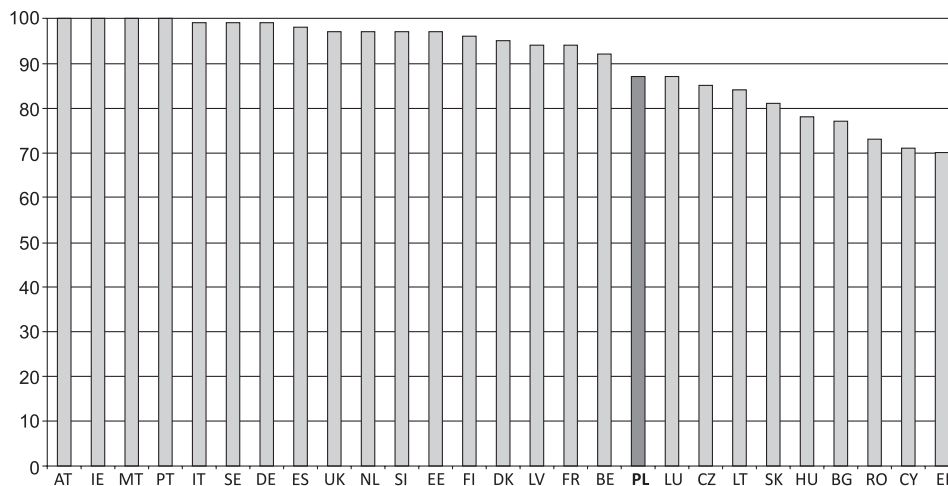
Ciekawa sytuacja występuje w aglomeracji krakowskiej, gdzie poziom rozwoju usług e-administracji miasta Krakowa jest niższy od średniego poziomu rozwoju tego typu usług w gminach sąsiednich (odpowiednio 22,5% i 28,8%). Pomimo relatywnie wysokiej pozycji podpoznańskich gmin pod względem poziomu rozwoju usług e-administracji, rozbieżność pomiędzy tymi gminami a Poznaniem jest jedną z największych w zbiorze badanych miast. W Poznaniu, podobnie jak w Gdańsku i Łodzi różnice między rdzeniem aglomeracji a jego zapleczem przekraczają 15 pp. W przypadku Poznania różnica ta wynosi 16 pp, a w przypadku Gdańska i Łodzi, odpowiednio 19 i 22 pp. Z pewnością sytuacja ta nie jest sytuacją optymalną jeśli weźmie się pod uwagę np. cele zapisane w „Strategii rozwoju aglomeracji poznańskiej”.

Zarówno w przypadku Poznania, jak i gmin z nim sąsiadujących najczęściej świadczoną usługą był wpis do ewidencji działalności gospodarczej. W większości gmin sąsiadujących z Poznaniem usługa ta była dostępna na II i IV poziomie interaktywności. Relatywnie wysokim poziomem rozwoju w Poznaniu i okolicach cechują się takie usługi, jak pozwolenie na usunięcie drzew, wydanie dowodu osobistego oraz ustalenie warunków zabudowy. W przypadku pozostałych aglomeracji miejskich sytuacja ta przedstawia się bardzo podobnie.

Pewnego rodzaju uzupełnieniem niniejszego pozycjonowania Poznania na tle innych dużych miast w Polsce pod względem poziomu rozwoju usług e-administracji może być ranking miejskich stron internetowych 18 miast wojewódzkich w Polsce wykonany przez czasopismo „Komputer Świat” w 2011 roku (<http://www.komputerswiat.pl/>). W rankingu dotyczącym możliwości realizacji różnego rodzaju usług przez stronę internetową urzędu Poznań znalazł się na trzecim miejscu w kraju, po Katowicach i Olsztynie. Potwierdza to wysoką pozycję miasta Poznania w zakresie usług e-administracji. Równie wysokie pozycje w rankingu czasopisma „Komputer Świat”, Poznań zajmuje w zakresie zawartości informacyjnej strony urzędu: dla mieszkańców – 1 pozycja; dla przedsiębiorców – 4 pozycja (po Krakowie, Katowicach, Opolu); dla turysty – 5 pozycja (po Warszawie, Wrocławiu, Krakowie i Gdańsku).

5. E-administracja – wymiar europejski

Brak danych i duże trudności wynikające z ich pozyskaniem powodują, że trudno przedstawić pozycję konkurencyjną Poznania na tle innych miast europejskich. Sytuacja ta wynika głównie z faktu, że te same usługi świadczone są na różnych szczeblach administracyjnych w różnych państwach, ale przede wszystkim z faktu, że występują różne modele rozwoju e-administracji. Nie zawsze samorządy są same odpowiedzialne za informatyzację usług publicznych, czasami rząd centralny wspomaga samorządy, a czasami samorządy same wdrażają rozwiązania mające na celu wprowadzanie usług e-administracji. W tej sytuacji można jedynie posłużyć się klasyfikacjami europejskimi, w których w analizie wykorzystuje się również koszyk 20 usług publicznych rekomendowanych przez Komisję Europejską do jak najszybszego ucyfrowienia (stosowana jest ta sama metoda oceny poziomu roz-



Ryc. 2. Poziom rozwoju e-usług publicznych w państwach Unii Europejskiej w 2010 roku
Źródło: opracowanie własne na podstawie CapGemini (2010).

woju usług co w przypadku miast). Zbiór tych usług nieco się różni od przyjętych w niniejszym opracowaniu. Wynika to z faktu, że w badaniach porównawczych na szczeblu europejskim wykorzystuje się także te usługi, które świadczone są przez inne instytucje niż samorząd lokalny (np. usługi zdrowotne, bezpieczeństwo publiczne, dane statystyczne, dostęp do katalogów bibliotecznych *on-line*).

W 2010 roku średni poziom rozwoju e-usług publicznych² w państwach Unii Europejskiej wynosił około 90%. Przy czym w Polsce poziom ten był poniżej średniej unijnej i wynosił 87% (por. ryc. 2). Podobnym poziomem rozwoju 20 usług publicznych cechowały się takie kraje, jak Luksemburg, Czechy i Litwa. Z kolei znacznie niższą pozycję zajmują m.in. Rumunia, Cypr i Grecja. Sytuacja ta jest niezadowolająca, gdyż znajdujemy się nadal poniżej średniej unijnej, a przed nami w rankingu unijnym jest 17 państw. Oznacza to, że trzeba jeszcze zrealizować wiele projektów, aby osiągnąć stan informatyzacji usług publicznych notowany w krajach Europy Zachodniej sięgający 100%.

6. Wnioski

Pozycja konkurencyjna Poznania oraz aglomeracji poznańskiej na tle pozostałych aglomeracji miejskich w Polsce przedstawia się wyjątkowo korzystnie. Poznań wśród największych miast w Polsce jest jednym z liderów w zakresie świadczenia usług elektronicznej administracji. Niestety cyfryzacja usług publicznych w Poznaniu nie idzie w parze z cyfryzacją w gminach sąsiadujących z miastem. Dysproporcje są tu jednymi z większych w kraju. W związku z tym powinna nastąpić intensy-

² W odróżnieniu od pojęcia usług e-administracji pojęcie e-usług publicznych odnosi się do szerszej grupy usług publicznych (zdrowie, bezpieczeństwo) i nie ogranicza się wyłącznie do usług administracyjnych – świadczonych np. przez samorząd lokalny w Polsce (usługi e-administracji).

fikacja działań zmierzających do przenoszenia większej liczby usług publicznych na wyższe poziomy interaktywności w podpoznańskich gminach. Oczywiście nie zwalnia to Poznania z obowiązku dalszego podnoszenia jakości świadczenia usług przez Internet, gdyż, jak wskazują dostępne badania, konkurencja, nie tylko ze strony największych miast, takich jak Katowice, Bydgoszcz, Warszawa, lecz także mniejszych (Olsztyn, Opole), jest bardzo duża. Jak wykazują wstępne badania, poziom rozwoju społeczeństwa informacyjnego i e-administracji nie zawsze jest zbieżny z poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego (por. Perdał 2011a, b). Może to prowadzić do wniosku, że nie w każdej sytuacji zamożność samorządu jest wyznacznikiem poziomu rozwoju społeczeństwa informacyjnego i e-administracji. Stałe monitorowanie sytuacji w zakresie poziomu rozwoju e-administracji pozwoli utrzymać wysoką pozycję Poznania jako lidera e-administracji w Polsce. Monitoring nie powinien się ograniczać do rocznych raportów, gdyż, jak powszechnie wiadomo, sytuacja w zakresie nowych technologii i usług elektronicznych zmienia się bardzo dynamicznie. Wskazana jest kwartalna, a przynajmniej półroczna analiza zmian zachodzących w dziedzinie świadczenia usług publicznych za pośrednictwem samorządowych serwisów internetowych.

W celu zwiększenia poziomu konkurencyjności zarówno Poznań, jak i gminy z nim sąsiadujące powinny dążyć przede wszystkim do przenoszenia jak największej liczby usług na najwyższe poziomy interaktywności. Przy czym należy podkreślić, że przeniesienie wszystkich usług świadczonych przez urzędy szczebla lokalnego na II poziom interaktywności wymaga relatywnie najmniejszych kosztów. Zamieszczenie pełnej informacji o usłudze wraz z wymaganymi formularzami na stronie internetowej urzędu wiąże się jedynie z uporządkowaniem procedur, ich jasnym i precyzyjnym opisaniem oraz digitalizacją formularza niezbędnego w realizacji danej usługi. Oczywiście przeniesienie większej liczby usług na III lub IV poziom interaktywności wiąże się już z dodatkowymi, niemałymi, kosztami. W tym miejscu warto zaznaczyć, że dążenie do przenoszenia na platformę cyfrową głównie tych usług publicznych, które są brane pod uwagę w określaniu pozycji danego miasta, regionu lub kraju pod względem poziomu rozwoju e-administracji, może powodować opóźnienia w zakresie cyfryzacji innych usług. Działania podejmowane w celu rozwoju e-administracji powinny być kompleksowe i obejmować również usługi, które nie zostały wskazane jako priorytetowe. Wybór tych usług powinien zostać poprzedzony badaniami preferencji obywateli i przedsiębiorców oraz analizą kosztochłonności i czasochłonności. Badania tego typu mogą okazać się bardzo istotne w ostatecznym bilansie zysków i strat z wdrożenia e-administracji. Ciekawym przykładem jest Wielka Brytania, gdzie wydano znaczne środki finansowe na budowę e-administracji, jednakże popyt na e-usługi publiczne ze strony mieszkańców był niewielki. Dlatego rząd Blaira wprowadził urząd e-Envoy (e-ambasadora), który odpowiadał m.in. za propagowanie wykorzystania Internetu i korzyści z tego płynących oraz rozpowszechnianie edukacji w zakresie używania i obsługi Internetu. Jak podkreślają Piech i Stadnik (2009, s. 5): „Brytyjskie doświadczenia w zakresie upowszechniania Internetu wśród społeczeństwa mogą być przydatne dla krajów, takich jak Polska, które ciągle stoją przed podobnymi wyzwaniem”. Wielka Brytania proces transformacji do społeczeństwa informacyjne-

go rozpoczęła od przeprowadzenia badań na temat dostępu, potrzeb oraz zastosowania Internetu wśród wszystkich grup społecznych, w celu zidentyfikowania tych, na których szczególnie należy skupić uwagę. Okazało się, że grupami w najmniejszym stopniu skłonnyymi do korzystania z internetu byli ludzie starsi i młode kobiety, a także mieszkańcy wsi. Lista przyczyn niekorzystania z Internetu uwzględniała szereg czynników, począwszy od braku dostępu do sieci, po jego koszty. Postanowiono podjąć działania dla udostępnienia Internetu osobom zagrożonym „wykluczeniem cyfrowym”. Potwierdzeniem tej sytuacji, jak też przyczyn braku dostępu do Internetu i niekorzystania z usług elektronicznych w Polsce są badania Batorskiego (2006) oraz badania w ramach Diagnozy Społecznej (2009).

W celu spopularyzowania usług e-administracji wśród mieszkańców i przedsiębiorców władze samorządowe powinny prowadzić kampanię informacyjno-promocyjną ukazującą zalety i korzyści funkcjonowania e-administracji i zachęcającą do korzystania z tej formy świadczenia usług.

Literatura

- Annttiroiko A.-V. 2008. Introductory Chapter. A Brief Introduction to the Field of E-Government. [W:] A.-V. Annttiroiko (red.), *Electronic Government: Concepts, Methodologies, Tools, and Applications*. Information Science Reference, Hershey-New York, 1: xli-lxxv.
- Baqir M.N., Yier L. 2010. E-government Maturity over 10 Years: A Comparative Analysis of E-government Maturity in Select Countries Around the World. [W:] C.G. Reddick (red.), *Comparative E-Government*. Integrated Series in Information System, 25: 3–22.
- Batorski D. 2006. Cyfrowy podział w Polsce: nowe technologie a szanse życiowe i wykluczenie społeczne. [W:] D. Batorski, M. Maroda, A. Nowak (red.), *Społeczna przestrzeń internetu*. Academica Wydawnictwo SWPS, Warszawa, s. 317–336.
- Bell D. 1973. *The coming of post-industrial society: a venture in social forecasting*. Basic Books, New York.
- Bhogle S. 2008. E-Governance. [W:] A.-V. Annttiroiko (red.), *Electronic Government: Concepts, Methodologies, Tools, and Applications*. Information Science Reference, 1: 67–88.
- Bruszt L., Vedres B., Stark D. 2005. Shaping the Web of Civic Participation: Civil Society Websites in Eastern Europe. *Journal of Public Policy*, 25, 1: 149–163.
- CapGemini 2001. *Web-based Survey on Electronic Public Services. Results of the first measurement: October 2001*.
- CapGemini 2005. *Online Availability of public Services: How is Europe Progressing? Report of Fifth Measurement 2004 for European Commission Directorate General for Information Society and Media*.
- CapGemini 2010. *Digitizing Public Services in Europe: Putting ambition into action. 9th Benchmark Measurement for European Commission Directorate General for Information Society and Media*.
- Castells M. 2003. *Galaktyka Internetu. Refleksje nad Internetem, biznesem i społeczeństwem*. Dom Wydawniczy Rebis, Poznań.
- Castells M. 2004. *The Network Society. A Cross-cultural Perspective*. Edward Elgar, Cheltenham–Northampton.
- Castells M. 2010. *Społeczeństwo sieci*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

- Castells M., Himanen P. 2009. Społeczeństwo informacyjne i państwo dobrobytu, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa.
- Cellary W. 2002. Organizacja administracji publicznej na potrzeby obywateli. [W:] W. Cellary (red.), Polska w drodze do globalnego społeczeństwa informacyjnego. Raport o rozwoju społecznym. Program Narodów Zjednoczonych ds. Rozwoju UNDP, Warszawa, s. 94–97.
- Ceran S.W., Sidoruk M. 2006. Ocena sieciowych zasobów informacyjnych administracji samorządowej na obszarze województwa podlaskiego, *Studia Regionalne i Lokalne*, 3(25): 137–158.
- Diagnoza społeczna 2009, 2009. Rada Monitoringu Społecznego, tablice wynikowe Diagnostyki Społecznej 2009 (www.diagnoza.com; data dostępu: 15.05.2011).
- Dominiak J. 2008. Poziom rozwoju usług elektronicznych w Polsce na tle państw Unii Europejskiej. [W:] J. Dominiak (red.), Przemiany w sferze usług w Polsce, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 9–28.
- Duivenboden H. van, Lips M. 2005. Responsive e-Government Services: Towards “New” Public Management. [W:] V. Bakkers, V. Homburg (red.), *The Information Ecology of e-Government. E-Government as Institutional and Technological Innovation in Public Administration*. IOS Press, Amsterdam, Berlin, Oxford, Tokyo, Washington, s. 141–154.
- eEurope 2002 Impact and Priorities 2001. A communication to the Spring European Council in Stockholm, 23–24 March 2001, COM(2001) 140 final, 13.3.2001, Brussels.
- Evans D., Yen D.C. 2006. E-Government: Evolving relationship of citizens and government, domestic, and international development. *Government Information Quarterly. An International Journal of Information Technology Management, Policies, and Practices*, 23: 207–235.
- Homburg V., Bekkers V. 2005. E-Government and NPM: A Perfect Marriage? [W:] V. Bakkers, V. Homburg (red.), *The Information Ecology of e-Government. E-Government as Institutional and Technological Innovation in Public Administration*, IOS Press, Amsterdam, Berlin, Oxford, Tokyo, Washington, s. 155–170.
- Millard J. 2003. ePublic services in Europe: past, present and future. Research findings and new challenges – Final Paper, Danish Technological Institute, Aarhus, s. 1–56.
- Perdał R. 2011a. Regionalne zróżnicowanie poziomu dostępu i wykorzystania internetu w Polsce. *Biuletyn KPZK PAN*, 248: 85–105.
- Perdał R. 2011b. Rozwój e-usług publicznych w gminach województwa wielkopolskiego. [W:] B. Namyślak (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Współczesne kierunki przemian społeczno-ekonomicznych*. T. 1. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego, 19: 149–161.
- Piech K., Stadnik M. 2009. Jak budowano społeczeństwo informacyjne w Wielkiej Brytanii. Czego polscy politycy gospodarczy powinni się nauczyć od brytyjskiego e-ambasadora? *E-mentor*, Dwumiesięcznik Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie (<http://www.e-mentor.edu.pl/>).
- Rajca L. 2009. Koncepcja New Public Management a reformy samorządu terytorialnego wybranych państw Europy Zachodniej. *Studia Regionalne i Lokalne*, 2(36): 72–87.
- Sassen S. 2007. Globalizacja. Eseje o nowej mobilności ludzi i pieniędzy. Wydawnictwo UJ, Kraków.
- Strategia rozwoju aglomeracji poznańskiej – metropolia Poznań 2020 (2011). Centrum Badań Metropolitalnych, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.
- Strategia rozwoju miasta Poznania 2030 (2010), Dokument przyjęty uchwałą nr LXXII/990/V/2010 Rady Miasta Poznania z dnia 11. maja 2010 r. ws. Strategii rozwoju miasta Poznania do roku 2030.

- Swianiewicz P. 2006. Wirtualny samorząd i demokracja lokalna. *Samorząd Terytorialny*, 4: 5–27.
- The Role of eGovernment for Europe's Future 2003. Commission of The European Communities, Brussels, COM (2003) 567 final.
- Wrota Polski – wstępna koncepcja projektu 2002. Komitet Badań Naukowych, Warszawa.
- Wrota Polski – Lista usług do wdrożenia w pierwszej kolejności 2002. Ministerstwo Nauki i Informatyzacji, Departament Systemów Informatycznych Administracji Publicznych, Warszawa.
- Yildiz M. 2007. E-government research: Reviewing the literature, limitations, and ways forward. *Government Information Quarterly. An International Journal of Information Technology Management, Policies, and Practices*, 24: 646–665.
- Young-Jin S., Seang-Tae K. 2008. E-Government Concepts, Measures, and Best Practices. [W:] A.-V. Annttiroiko (red.), *Electronic Government: Concepts, Methodologies, Tools, and Applications*. Information Science Reference, 1: 32–57.

W serii Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej ukazały się dotychczas:

2010

1. Leśnictwo i gospodarka leśna na obszarze aglomeracji poznańskiej
2. Zasoby przyrodnicze i ich ochrona w aglomeracji poznańskiej
3. Krajobraz i dziedzictwo kulturowe wsi w aglomeracji poznańskiej
4. Wyzwania i kierunki rozwoju aglomeracji poznańskiej
5. Rynek pracy i mobilność siły roboczej w aglomeracji poznańskiej
6. Marketing terytorialny w aglomeracji poznańskiej
7. Sport w aglomeracji poznańskiej
8. Transport w aglomeracji poznańskiej

2011

9. Strategie rozwoju wybranych obszarów metropolitalnych w Europie. Rekomendacje dla aglomeracji poznańskiej
10. Infrastruktura techniczna i usługi komunalne w aglomeracji poznańskiej
11. Potencjał gospodarczy aglomeracji poznańskiej
12. Spójność terytorialno-administracyjna aglomeracji poznańskiej
13. Procesy demograficzne w aglomeracji poznańskiej w latach 1999–2009
14. Organizacja przestrzenna i funkcjonowanie usług edukacyjnych w aglomeracji poznańskiej
15. Funkcjonowanie i integracja aglomeracji poznańskiej w opinii mieszkańców i polityków lokalnych
16. Gospodarka rolna w aglomeracji poznańskiej
17. Usługi zdrowotne i socjalne w aglomeracji poznańskiej
18. Założenia i proces budowy strategii rozwoju aglomeracji poznańskiej

2012

19. Transport publiczny w aglomeracji poznańskiej – propozycje usprawnień
20. Turystyka w aglomeracji poznańskiej
21. Współpraca środowiska gospodarczego z samorządem terytorialnym w aglomeracji poznańskiej
22. Pozycja konkurencyjna Poznania wśród metropolii krajowych i europejskich