AgEcon SEARCH
RESEARCH IN AGRICULTURAL & APPLIED ECONOMICS

The World's Largest Open Access Agricultural & Applied Economics Digital Library

This document is discoverable and free to researchers across the globe due to the work of AgEcon Search.

Help ensure our sustainability.

Give to AgEcon Search

AgEcon Search
http://ageconsearch.umn.edu
aesearch@umn.edu

*Papers downloaded from **AgEcon Search** may be used for non-commercial purposes and personal study only. No other use, including posting to another Internet site, is permitted without permission from the copyright owner (not AgEcon Search), or as allowed under the provisions of Fair Use, U.S. Copyright Act, Title 17 U.S.C.*

STOWARZYSZENIE EKONOMISTÓW ROLNICTWA I AGROBIZNESU
Roczniki Naukowe ● tom XVII ● zeszyt 5

Olga Podlińska

Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

INFRASTRUKTURA JAKO CZYNNIK KONKURENCYJNOŚCI POLSKICH REGIONÓW NA TLE UNII EUROPEJSKIEJ

INFRASTRUCTURE AS A FACTOR IN THE COMPETITIVENESS OF POLISH REGIONS AND THE EUROPEAN UNION

Słowa kluczowe: infrastruktura, konkurencyjność, determinanty konkurencyjności, indeks konkurencyjności regionalnej (RCI)

Key words: infrastructure, competitiveness, determinants of competitiveness, Regional Competitiveness Index (RCI)

Abstrakt. Celem badań było porównanie konkurencyjności polskich regionów na tle wszystkich regionów Unii Europejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury jako jednego z czynników wpływających na konkurencyjność regionów. Do analizy wykorzystano dane Eurostatu oraz raportu Komisji Europejskiej z 2013 roku dotyczącego indeksu konkurencyjności regionalnej. Wskazano, że pozycja polskich regionów na tle pozostałych unijnych regionów kształtuje się niekorzystnie. Podobnie było z czynnikiem konkurencyjności, jakim jest infrastruktura. Wyróżniające się pod tym względem województwa mazowieckie i śląskie zajmowały odpowiednio 138. i 139. pozycję wśród wszystkich regionów unijnych.

Wstęp

Konkurencyjność jest pojęciem bardzo popularnym w literaturze od lat 70. XX wieku. Badacze rozpatrują to zagadnienie w odniesieniu do różnych poziomów życia gospodarczego w kontekście przedsiębiorstw, krajów, regionów i miast. Strategie lokalne i regionalne są tak przygotowywane aby były konkurencyjne w stosunku do innych miejsc, zdobywały wyższe pozycje w rankingach konkurencyjności oraz konkurowały o różne zasoby, takie jak: inwestycje kapitałowe, fundusze rządowe, organizacja wydarzeń i uczestnictwo w nich znamienitych gości. Popularnym poglądem jest też fakt, że kraje, regiony lub miasta, chcąc osiągnąć sukces w nowej przestrzeni ekonomicznej tworzonej wskutek globalizacji i poprzez nowe technologie informacyjno-telekomunikacyjne, nie mają innej możliwości niż bycie konkurencyjnymi. Poziom konkurencyjności krajów czy regionów ma kluczowe znaczenie dla oceny ich ekonomicznego rozwoju, a zaprojektowanie polityk i strategii zwiększających konkurencyjność stało się ważnym zadaniem wielu jednostek samorządowych [Łaźniewska, Gorynia 2012].

Konsekwencją szerokiego zastosowania pojęcia „konkurencyjność" jest duża liczba definicji związanych z różnym rozumieniem jego źródeł oraz różne rozumienie tego zakresu. Ważnym aspektem jest też poziom, na którym koncepcja konkurencyjności jest definiowana. Zazwyczaj pojęcie to odnosi się do poziomu mikro-, mezo- i makroekonomicznego. Można jednakże mówić o pośrednim poziomie – mezokonkurencyjności, który stanowią branże, sektory oraz jednostki terytorialne mniejsze niż kraj [Daszkiewicz 2008]. Wśród wielu definicji mezokonkurencyjności, która dotyczy również regionów, Flejterski rozumie ją jako „zdolność do projektowania i sprzedawania towarów danej branży, gałęzi lub działu, których ceny, jakość i inne walory są bardziej atrakcyjne od odpowiednich cech towarów oferowanych przez konkurentów" [Flejterski 1984]. W raporcie Komisji Europejskiej (KE) Unii Europejskiej (UE) *Regional Competitiveness Index RCI 2013* zdefiniowano konkurencyjność regionalną, łącząc perspektywę zarówno przedsiębiorstwa, jak i mieszkańców. Określono ją jako zdolność do zapewnienia atrakcyjnego i trwałego środowiska dla firm i mieszkańców do życia i pracy [Annoni, Dijkstra 2013]. Zwrócono uwagę

również na determinanty konkurencyjności, które stanowią 11 filarów indeksu konkurencyjności regionalnej (RCI). Podzielono je na trzy główne grupy. Pierwszą podstawową grupę stanowią instytucje, stabilizacja makroekonomiczna, infrastruktura, zdrowie oraz jakość kształcenia na poziomie podstawowym i ponadpodstawowym. Druga grupa efektywności zawiera szkolnictwo wyższe wraz z kształceniem ustawicznym, efektywność rynku pracy oraz wielkość rynku. Trzecią grupę innowacyjności tworzą zaawansowanie technologiczne, poziom rozwoju biznesu oraz innowacje [Annoni, Dijkstra 2013].

Celem badań było porównanie konkurencyjności polskich regionów na tle wszystkich regionów UE, ze zwróceniem szczególnej uwagi na infrastrukturę jako jeden z czynników wpływających na konkurencyjność regionów. Zagadnienie dotyczące infrastruktury w kontekście konkurencyjności, a co za tym idzie i rozwoju, uznano za szczególnie ważne, ponieważ urządzenia infrastruktury szeroko rozumianej pełnią istotną rolę w zaspokajaniu potrzeb społeczności lokalnych, tworzeniu warunków do rozwoju przedsiębiorczości, rozwiązywaniu problemów dotyczących degradacji środowiska przyrodniczego, kształtowaniu ładu przestrzennego oraz pokonywaniu niedorozwoju obszarów wiejskich i peryferyjnych [Myna 2012].

Materiał i metodyka badań

Do badań wykorzystano dane wtórne pochodzące z Eurostatu i raportu Wspólnotowego Centrum Badawczego (JRC) Komisji Europejskiej, który jest poświęcony indeksowi konkurencyjności regionalnej RCI 2013. Porównano konkurencyjność polskich regionów na tle regionów UE, które pokrywają się z podziałem administracyjnym na poziomie województw i określają regiony na poziomie NUTS 2. Dokonano także porównania regionów z uwzględnieniem infrastruktury jako jednego z czynników konkurencyjności.

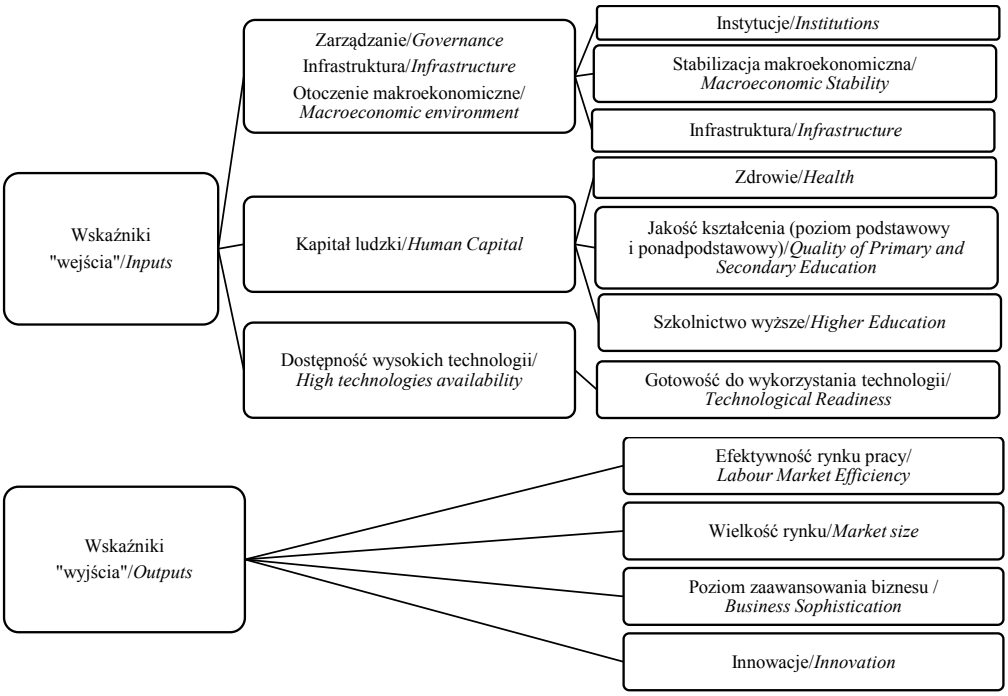
Wyniki badań

Przy tak szerokiej i wieloaspektowej tematyce, jaką jest konkurencyjność, istnieje również duża różnorodność wskaźników możliwych do wykorzystania przy porównywaniu i ocenie poziomu konkurencyjności. Jednym z nich jest indeks konkurencyjności regionalnej, opracowany przez KE. Stosowany jest do porównania pozycji konkurencyjnej wszystkich regionów UE. Zapewnia syntetyczny obraz konkurencyjności regionalnej na poziomie NUTS 2. Filary indeksu opisują zarówno czynniki wewnętrzne, jak i zewnętrzne. Pogrupowano je zgodnie z różnymi wymiarami konkurencyjności regionalnej (rys. 1).

Określenia wskaźników „wejścia" i „wyjścia" przeznaczone są do klasyfikacji tych filarów, które opisują siły napędowe konkurencyjności, także w zakresie długoterminowych możliwości, oraz tych, które są bezpośrednimi lub pośrednimi wynikami konkurencyjnego społeczeństwa i gospodarki. Jednym z czynników jest techniczna i społeczna infrastruktura, która ma zasadniczy wpływ na jakość życia mieszkańców, rozwój regionów i ich pozycję konkurencyjną. Na rysunku 2 przedstawiono konkurencyjność każdego regionu kraju członkowskiego na poziomie NUTS 2.

Regiony Holandii, Niemiec, Austrii, Danii, Francji oraz Finlandii, a szczególnie jej południowa część, jak również południowa część Wielkiej Brytanii i Szwecji, charakteryzują się najwyższą wartością indeksu konkurencyjności regionalnej. Regiony wschodniej i południowej części UE cechuje najniższy wskaźnik RCI. Polskie regiony w tym zestawieniu przedstawiają się również niekorzystnie. Najbardziej wyróżnia się województwo mazowieckie, osiągające najwyższą wartość wskaźnika konkurencyjności regionalnej w Polsce. Kolejne najbardziej konkurencyjne województwa to śląskie i małopolskie. Najniższy wskaźnik odnotowano w województwach warmińsko-mazurskim, kujawsko-pomorskim i podkarpackim.

W analizie skupiono się na infrastrukturze jako jednym z czynników konkurencyjności. W literaturze przedmiotu wyróżnia się infrastrukturę techniczną, społeczną, organizacyjną, działań logistycznych oraz wspomagającą decyzje biznesowe [Kapusta 2012]. Ma ona bardzo duże zna-

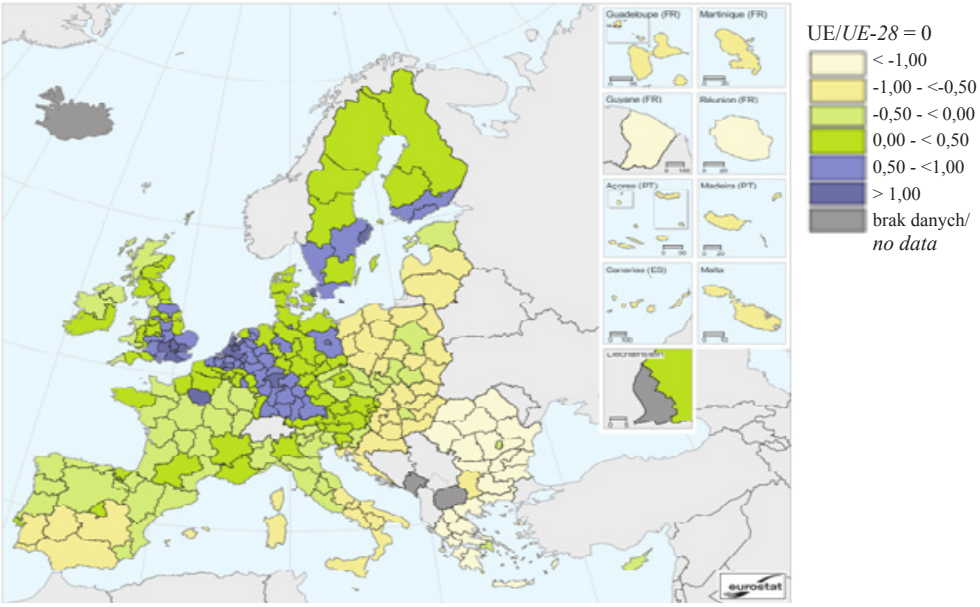


Rysunek 1. Interpretacja filarów indeksu konkurencyjności regionalnej RCI
Figure 1. Interpretation of the pillars included in the ideal framework for RCI
Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu EU [*Regional Competitiveness…* 2013]
Source: own study based on [Regional Competitiveness… 2013]

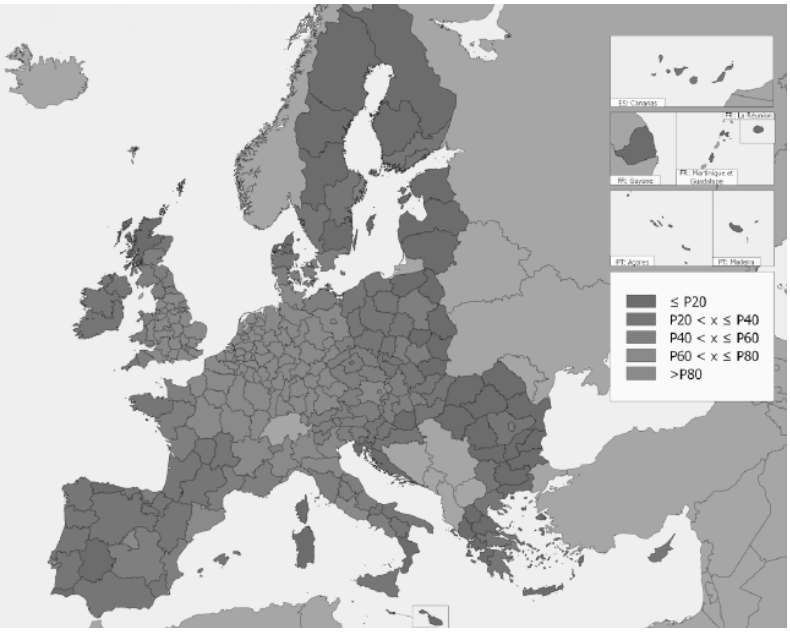
czenie w kreowaniu pozycji konkurencyjnej regionów, bo przede wszystkim od niej uzależnione są procesy gospodarcze. Analizując infrastrukturę jako jeden z filarów indeksu konkurencyjności regionalnej, zaznaczyć należy, że składa się ona z 3 wskaźników cząstkowych: potencjału dostępności autostrad, potencjału dostępności kolejowej oraz liczby lotów pasażerskich (rys. 3).

Na podstawie rysunku 3 można wnioskować, że regiony, w których infrastruktura jest na najwyższym poziomie częściowo pokrywają się z regionami o najwyższym wskaźniku konkurencyjności regionalnej. Regiony przodujące w tym rankingu to te należące do Niemiec, Belgii, Holandii, Francji i Wielkiej Brytanii. Największą różnicę zaobserwować można wśród regionów Szwecji i Finlandii, których wskaźnik dla infrastruktury jest dużo niższy w porównaniu ze wskaźnikiem konkurencyjności regionalnej. Analizując pozycję polskich regionów pod względem infrastruktury, zaobserwowano, że jest ona niekorzystna w porównaniu z regionami innych krajów członkowskich, podobnie jak wskaźnik konkurencyjności regionalnej. Wskaźnik infrastruktury dla polskich regionów jest dużo niższy niż w wielu regionach unijnych. Wśród polskich regionów wyróżniają się województwa mazowieckie i śląskie (rys. 4).

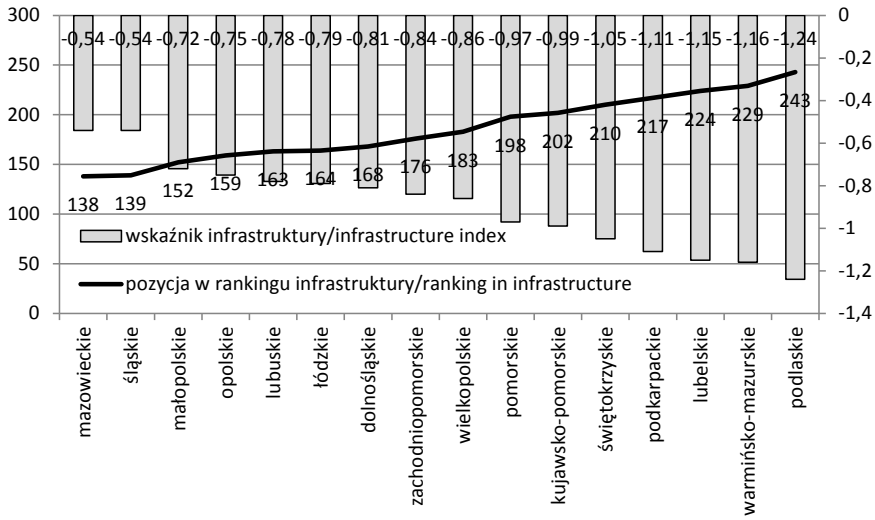
Najwyższą wartość wskaźnika infrastruktury w Polsce odnotowano dla województw mazowieckiego i śląskiego, jednak w porównaniu ze wszystkimi regionami dało to dopiero 138. i 139. pozycję w rankingu. Najniższą pozycją w Polsce cechowały się województwa lubelskie, warmińsko-mazurskie i podlaskie, które uplasowały się odpowiednio na 224., 229. i 243. pozycji. Wartości dla tego wskaźnika były niskie – najniższa wartość dla regionów unijnych należących do Francji wynosiła -1,58, zamykających ranking na pozycji 259.



Rysunek 2. Indeks konkurencyjności regionalnej regionów unijnych na poziomie NUTS 2
Figure 2. Regional Competitiveness Index, by NUTS 2 EU regions
Źródło/Source: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Regional_competitiveness_statistics#Data_sources_and_availability



Rysunek 3. Zróżnicowanie infrastruktury regionów unijnych
Figure 3. Differentiation of infrastructure EU regions
Źródło/*Source:* [*Regional Competitiveness…* 2013]
Source: own study based on [Regional Competitiveness… 2013]



Rysunek 4. Wskaźnik infrastruktury regionów w Polsce
Figure 4. Indicator infrastructure of the regions in Poland
Źródło: jak na rys. 1
Source: see fig. 1

Podsumowanie

Wieloaspektowe podejście do zagadnienia konkurencyjności powoduje niejednoznaczność w definiowaniu, różnorodność wskaźników możliwych do wykorzystania przy porównywaniu i ocenie poziomu konkurencyjności czy też różny poziom, na którym koncepcja konkurencyjności jest definiowana. Jednym z nich jest poziom mezokonkurencyjności, na którym dokonywana jest m.in. analiza regionów. Konkurencyjność regionalna umożliwia porównanie regionów i ich uwarunkowań czynników konkurencyjności. Jednym z możliwych do wykorzystania w tym celu wskaźników jest indeks konkurencyjności regionalnej opracowany przez Komisję Europejską i umożliwiający porównanie wszystkich regionów krajów członkowskich na poziomie NUTS 2. Na jego podstawie dokonano analizy konkurencyjności polskich regionów w porównaniu z regionami UE, skupiając się na jednym z czynników, jakim jest infrastruktura. W obydwu zestawieniach analizowane obiekty badawcze plasowały się na niekorzystnej pozycji wśród wszystkich regionów unijnych. Najbardziej konkurencyjnym polskim województwem było województwo mazowieckie. Podobne rezultaty otrzymano przy porównaniu infrastruktury. Kolejne pozycje zajmowały województwa śląskie i małopolskie. Region o najniższym wskaźniku infrastruktury to województwo podlaskie, znajdujące się wśród regionów najsłabiej rozwiniętych w całej UE.

Literatura

Annoni P., Dijkstra L. 2013: *EU Regional Competitiveness Index RCI 2013*, European Commission, Joint Research Centre, 18.

Daszkiewicz N. 2008: *Konkurencyjność Poziom makro, mezo i mikro*, PWN, Warszawa, 13-15.

Flejterski S. 1984: *Istota i mierzenie konkurencyjności międzynarodowej*, Gospodarka Planowa, nr 9, 23.

Kapusta F. 2012: *Poziom infrastruktury technicznej i społecznej jako indykator i stymulator rozwoju regionalnego,* Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy, nr 29, Uniwersytet Rzeszowski, Rzeszów, 315.

Łaźniewska E., Gorynia M. 2012: *Konkurencyjność regionalna. Koncepcje-strategie-przykłady,* PWN, Warszawa, 13-15.

Myna A. 2012: *Modele rozwoju lokalnej infrastruktury technicznej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin, 29.
Regional Competitiveness Index 2013. 2013: Raport Komisji Europejskiej UE.

Summary

To improve the understanding of territorial competitiveness at the region al level, the European Commission has developed the Regional Competitiveness Index. RCI shows the strengths and weaknesses of each of the EU NUTS 2 regions. The definition of regional competitiveness underpinning the RCI may therefore be summarized as "the ability to offer an attractive and sustainable environment for firms and residents to live and work". The most competitive regions in Poland, as measured by the RCI, are Mazowieckie province and Śląskie province. The same result was observed in infrastructure pillar.

Adres do korespondencji
mgr Olga Podlińska
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie
Wydział Nauk Ekonomicznych
ul. Nowoursynowska 166
02-787 Warszawa
e-mail: olgapodlinska@gmail.com