

STATYSTYKA REGIONALNA

Hanna GRUCHOCIAK

Dojazdy do pracy w woj. wielkopolskim

Celem artykułu jest przedstawienie dostępnych informacji o dojazdach do pracy oraz możliwości przeprowadzenia na ich podstawie charakterystyki rynku pracy w przekrojach regionalnych — na poziomie województw, powiatów i gmin.

O ważności podjętej problematyki dojazdów do pracy może świadczyć fakt, że więcej niż co czwarta osoba zatrudniona w Polsce pracuje poza swoim miej-

scem zamieszkania¹. Z kolei wzrost frakcji osób dojeżdżających do pracy spośród wszystkich osób zatrudnionych² potwierdza duże znaczenie informacji o dojazdach do pracy.

PROBLEM DOJAZDÓW W DIAGNOZIE SYTUACJI NA RYNKU PRACY

Jednym ze źródeł wiedzy na temat stopnia rozwoju regionów są informacje o dojazdach do pracy ich mieszkańców. Ocenę tę można opierać na obserwacji, z której wynika, że jeżeli spora część mieszkańców danego regionu jest zatrudniona poza jego granicami, to znaczy, że w obrębie swojego regionu nie mieli oni równie korzystnych warunków podjęcia pracy. Analogicznie, jeżeli w pewnym regionie zatrudnionych jest dużo osób zamieszkujących poza nim, świadcząc to może, iż warunki pracy w tym regionie są korzystniejsze od warunków pracy w regionie zamieszkania.

Pierwszym czynnikiem skłaniającym mieszkańców regionu do szukania zatrudnienia poza jego granicami było z pewnością wysokie bezrobocie. W tej sytuacji naturalne jest szukanie zatrudnienia w pierwszej kolejności w pobliżu miejsca zamieszkania, a dopiero w drugiej kolejności dalej od miejsca zamieszkania. Nasuwa się tu przypuszczenie, że jeżeli dana osoba decyduje się na szukanie zatrudnienia poza regionem zamieszkania, to wybierze miejsce oferujące większą dostępność zatrudnienia niż w rejonie zamieszkania.

Kolejnym czynnikiem sprzyjającym poszukiwaniu pracy poza swoim regionem zamieszkania może być świadomość, że podejmując wysiłek dojeżdżania do pracy można uzyskać znacznie korzystniejsze warunki płacowe. Należy tu jednak pamiętać o takich czynnikach jak koszt dojazdów, a także czas poświęcany na dojazdy czy konieczność rozłąki z rodziną. Biorąc to pod uwagę, przypuszczać można, że uzyskany dochód winien być znacznie wyższy od dochodu możliwego do uzyskania w regionie zamieszkania. Uwzględnić należy przy tym odległość między miejscem zamieszkania i pracy, ponieważ wpływa ona znacząco na wysokość kosztów alternatywnych (można nawet zaryzykować stwierdzenie, że ta odległość determinuje koszty). Należy tu rozróżniać dojazdy do pracy do sąsiedniej gminy oraz do gminy znacznie oddalonej od miejsca zamieszkania, na co zwrócił uwagę R. Domański (1993).

Innym ważnym problemem jest kierunek dojazdów do pracy. Jednak w celu badania odległości oraz kierunków dojazdów do pracy potrzebne są dane tzw. macierzy migracji, które obecnie nie są dostępne. Z tego względu w artykule ograniczono zakres merytoryczny analizy do charakterystyki natężenia wyjeżdżających i przyjeżdżających danego obszaru, bez uwzględnienia miejsca pracy wyjeżdżających i miejsca zamieszkania przyjeżdżających.

¹ W 2006 r. liczba zatrudnionych wynosiła 8038 tys. osób, a pracujących poza miejscem zamieszkania — 2340 tys. (29%).

² W 1964 r. do pracy dojeżdżało 1842 tys. osób spośród 7972 tys. osób zatrudnionych, czyli ok. 23%, w 1983 r. — 3036 tys. osób, przy 11563 tys. osób pracujących (ok. 26%) (Korcelli, 1992).

CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDEŁ DANYCH

Pytanie na temat dojazdów do pracy pojawiło się po raz ostatni w mikrospisie statystycznym w roku 1995. Dotyczyło ono jedynie faktu dojeżdżania do pracy poza teren gminy (nie uwzględniało natomiast kierunku ani odległości). W tej sytuacji informacje na temat dojazdów uzyskano z alternatywnych źródeł, w tym z dostępnych rejestrów administracyjnych. Takim źródłem informacji okazały się zbiory systemu podatkowego urzędów skarbowych. Natomiast GUS zwrócił się do Ministerstwa Finansów z prośbą o udostępnienie części danych z bazy POLTAX. Uzyskane z bazy dane zostały opracowane i udostępnione na stronie internetowej Urzędu. Dane te dotyczą przepływu osób zatrudnionych według stanu 31 XII 2006 r. Na ich podstawie można dowiedzieć się, ile osób wyjeżdża do pracy z danego obszaru zamieszkania oraz ile osób mieszkających poza danym regionem było tam zatrudnionych. Jednak nie można uzyskać informacji o kierunkach dojazdów, byłyby one z pewnością cenne.

CHARAKTERYSTYKA DOJAZDÓW DO PRACY

Na wyk. 1 przedstawiono stosunek liczby osób przyjeżdżających i wyjeżdżających do pracy w poszczególnych województwach.

Różnice pomiędzy województwami nie były zbyt duże. Zazwyczaj na 1 osobę wyjeżdżającą do pracy przypadała również 1 osoba przyjeżdżająca do pracy. Wyjątek stanowiło woj. mazowieckie, w którym na 1 osobę wyjeżdżającą do pracy poza województwo przypadało 1,3 osoby przyjeżdżającej do pracy. Odmienna sytuacja dotyczyła województw lubelskiego i warmińsko-mazurskiego, w których na 1 osobę wyjeżdżającą do pracy przypadała mniej niż 1 osoba przyjeżdżająca (należy jednak pamiętać, że nie uwzględniono tu dojazdów wewnątrz województw).

Znacznie większe zróżnicowanie można zaobserwować pomiędzy obszarami miejskimi oraz wiejskimi. Uwzględnienie takiego podziału ukazuje wyraźnie ujemne saldo przemieszczeń związanych z zatrudnieniem osób z obszarów wiejskich. Dysproporcję tę obrazuje tabl. 1.

Około dwukrotnie więcej mieszkańców obszarów wiejskich niż miejskich szukało zatrudnienia poza miejscem zamieszkania (7% ludności miejskiej i 15% wiejskiej). Zdecydowana większość osób pracujących poza swoim miejscem zamieszkania była zatrudniona w miastach (79%).

Można więc przypuszczać, że mieszkańcy zarówno miast, jak i wsi, w sytuacji kiedy decydują się szukać pracy poza miejscem zamieszkania, szukają jej w pierwszej kolejności w miastach. Jest to związane z tym, że jest w miastach znacznie więcej miejsc pracy, w rezultacie jest tam niższa stopa bezrobocia i wyższe średnie wynagrodzenie niż na obszarach wiejskich³.

³ Dla przykładu, stopa bezrobocia rejestrowanego w Poznaniu wynosiła 5%, a w otaczającym go powiecie 6,6%.

TABL. 1. WYJAZDY I PRZYJAZDY DO PRACY W POLSCE W 2006 R.

Wyszczególnienie	Liczba osób		Saldo przejazdów i wyjazdów do pracy	Liczba osób			Osoby wyjeżdżające do pracy w % ludności w wieku produkcyjnym
	wyjeżdżających do pracy	przejeżdżających do pracy		przejeżdżających do pracy przypadających na 1 osobę wyjeżdżającą do pracy	pracujących w głównym miejscu pracy	w wieku produkcyjnym (powyżej 17 lat)	
	w tys.			w tys.			
Miasta	1003	1845	842	1,84	6723	15425	6,50
Wieś	1337	495	-842	0,37	1315	9056	14,76

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych GUS.

TABL. 2. WYJAZDY I PRZYJAZDY DO PRACY W WOJ. WIELKOPOLSKIM W 2006 R.

Wyszczególnienie	Liczba osób		Saldo przejazdów i wyjazdów do pracy	Liczba osób		Osoby wyjeżdżające do pracy w % ludności w wieku produkcyjnym
	wyjeżdżających do pracy	przejeżdżających do pracy		przejeżdżających do pracy przypadających na 1 osobę wyjeżdżającą do pracy	w wieku produkcyjnym (powyżej 17 lat) w tys.	
	w tys.					
Miasta	107	187	80	1,75	1 273	8,38
Wieś	162	85	-78	0,52	916	17,75

Źródło: jak przy tabl. 1.

W dalszej części analizy zawężono rozważania do woj. wielkopolskiego. Zbadano zróżnicowanie liczby osób wyjeżdżających i przejeżdżających do pracy z uwzględnieniem podziału na część miejską i wiejską, powiaty oraz gminy.

Tak jak w całej Polsce, również w woj. wielkopolskim obserwujemy znaczne różnice pomiędzy obszarami miejskimi i wiejskimi. W województwie tym ok. dwukrotnie większy odsetek mieszkańców wsi niż miast szukał zatrudnienia poza swoim miejscem zamieszkania (8% ludności zamieszkującej w miastach i 18% zamieszkującej na wsi). Dysproporcja ze względu na typ obszaru, w którym podejmowana jest praca, jest nieco mniejsza niż dla całej Polski. W tym wypadku 69% osób podejmujących pracę poza miejscem zamieszkania podejmuje ją w miastach. Może świadczyć to o mniejszym niezrównoważeniu rynku pracy w przekrojach miast i wsi w Wielkopolsce niż w całym kraju. Można zatem przypuszczać, że również dysproporcja stopy bezrobocia dla tych obszarów będzie w woj. wielkopolskim nieco mniejsza.

Z kolei jeżeli przyjrzymy się wyjazdom i przyjazdom do pracy mieszkańców powiatów woj. wielkopolskiego, możemy zauważyć, w których regionach województwa zjawiska te znacznie się nasilają (wykr. 2 i 3).

Wyraźnie widoczne jest to, że im bliżej położony jest powiat względem Poznania, tym więcej jego mieszkańców wyjeżdżało do pracy. Nasuwa się więc przypuszczenie, że znaczny odsetek wyjeżdżających do pracy pracuje właśnie w Poznaniu. Hipotezy tej nie można niestety zweryfikować, ponieważ nie dysponujemy danymi na temat kierunków dojazdów. Można natomiast stwierdzić, że ponad 95% mieszkańców Poznania w wieku produkcyjnym nie szuka zatrudnienia poza jego granicami. Potwierdza się więc, w pewnym stopniu, hipoteza, że w powiecie poznańskim jest łatwiej znaleźć satysfakcjonującą pracę niż w pozostałych powiatach Wielkopolski (z wykresu wynika, że powiat międzychodzki i miasto Kalisz proponują porównywalnie korzystne warunki pracy).

Zjawisko przyjazdów do pracy nasilało się nie tylko wokół Poznania, ale również wokół innych dużych miast Wielkopolski, takich jak Konin, Leszno oraz Kalisz. W miastach tych intensywność przyjazdów do pracy była jednak słabsza.

Strukturę nasilania się migracji do pracy w okolicach miast można tłumaczyć „teorią ośrodków centralnych” (Ponsard, 1992), która głosi, że regiony wokół dużych miast rozwijają się szybciej niż oddalone. Ponadto przyjmuje się, że im dalej obszar położony jest od głównego miasta regionu, tym stopień jego rozwoju jest niższy. Z tego względu teoria ta nazywana jest również „modelem grawitacji”. W niektórych jej wersjach przyjmuje się, że tylko główne miasta regionów oddziałują na otaczające je obszary⁴, co zdaje się potwierdzać wyk. 2. Widzimy, że w Wielkopolsce tylko Poznań oddziałuje na otaczające go powiaty. Jednak wyk. 3 potwierdza z kolei wersję głoszącą, że wszystkie miasta wpływają na rozwój otaczających je regionów, z tym że wpływ ten jest proporcjonalny do ich wielkości. Zatem dla miast małych jest on mniej istotny⁵.

Przyjmuje się, że podobne prawidłowości zachodzą dla każdego obszaru w odniesieniu do bezrobocia oraz wynagrodzeń. Buduje się dla tych zjawisk podobne modele, zakładając że mają one strukturę koncentryczną wokół głównych miast regionu. Zatem im bliżej dużego miasta, tym niższa jest stopa bezrobocia, a średnie wynagrodzenie jest coraz wyższe.

Obserwacja obu badanych zmiennych potwierdza raczej hipotezę, że wiele miast jednocześnie może wpływać na rozwój obszarów w ich okolicy. Interesujące wydaje się zróżnicowane oddziaływanie miast na obie zmienne, np. w pow. leszczyńskim stopa bezrobocia rejestrowanego jest znacznie niższa niż w pow. konińskim, ale również średnie wynagrodzenie brutto jest znacznie niższe w pow. leszczyńskim.

Sprawdźmy, czy model grawitacji sprawdza się w przypadku dojazdów do pracy w przekroju gmin województwa (wykr. 6 i 7).

Na dwóch ostatnich wykresach uwidacznia się słuszność wariantu, głoszącego, że każde z miast jest ośrodkiem oddziałującym na rozwój okolicy, a tylko zasięg tego oddziaływania zależy od wielkości miasta.

⁴ H. Beguin (1992).

⁵ J. Parysek (1997), T. Czyż (1996).

Podsumowanie

Przedstawione rozważania pokazują znaczenie i przydatność informacji o dojazdach do pracy w diagnozie sytuacji na rynku pracy. Przytoczone w artykule związki pomiędzy dojazdami do pracy i innymi cechami, takimi jak stopa bezrobocia, średnie wynagrodzenie czy typ badanego obszaru (miejski/wiejski), podkreślają zasadność zajmowania się tą problematyką.

Analiza modelu „ośrodków centralnych” nasuwa pytanie, czy równomierne rozmieszczenie miast mogło być gwarantem w miarę zrównoważonego rozwoju wszystkich subregionów? Wydaje się, że istotne jest nie tyle rozmieszczenie miast, ale struktura rozmieszczenia przedsiębiorstw, a szczególnie jej jednorodność (Szeromnik, 1992). Do niedawna przedsiębiorstwa w dużym stopniu koncentrowały się w głównych miastach regionu oraz w ich najbliższym otoczeniu. Jednak coraz więcej wielkich przedsiębiorstw powstaje w oddaleniu od dużych miast. Można zatem spodziewać się, że w przyszłości centralna grawitacja rozwoju regionów wokół głównych miast może stracić na intensywności.

mgr Hanna Gruchociak — Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

LITERATURA

- Beguín H. (1992), *Region a ośrodki centralne*, [w:] *Ekonomiczna analiza przestrzenna*, red. C. Ponsard, Wyd. AE w Poznaniu, Poznań
- Czyż T. (1996), *Zastosowanie modelu potencjału w regionalizacji strukturalnej Polski*, red. T. Czyż, Wyd. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań
- Domański R. (1993), *Zasady geografii społeczno-ekonomicznej*, WN PWN, Warszawa
- Korcelli P., Gawryszewski A., Potrykowska A. (1992), *Przestrzenna struktura ludności Polski. Tendencje i perspektywy*, „Studia KPZK PAN”, t. XCVIII
- Parysek J. (1997), *Podstawy gospodarki lokalnej*, WN UAM, Poznań
- Ponsard C. (1992), *Ekonomiczna analiza przestrzenna*, Wyd. AE w Poznaniu, Poznań
- Szeromnik A. (1992), *Mierniki jednorodności i zróżnicowania przestrzennego*, [w:] red. S. Mynarski, *Badania przestrzenne rynku i konsumpcji. Przewodnik metodyczny*, WN PWN, Warszawa

SUMMARY

The aim of the article is to draw the reader's attention to the possibility to use information on data concerning commutes to work. Surveying them, we can deepen our knowledge on particular regions as well as on situation on their labour markets. The most frequently reasons of the starting work outside residence place were discussed in the study. One should pay attention to the diversity of the commute to work intensity between urban and rural areas in Poland and in Wielkopolskie voivodship. The influence of a distance to big cities on the intensity of commutes to work was analyzed on the example of poviats and communes of the Wielkopolskie voivodship.

РЕЗЮМЕ

Статья обращает внимание на возможности использования информации, которые можно получать из данных в области проездов на работу. Обследуя их мы можем расширить знания по развитию отдельных районов и ситуации на региональных рынках труда. В статье обсуждаются самые частые причины начала работы вне места проживания. В статье обращается внимание на дифференциацию увеличения проездов на работу между городскими и деревенскими районами в Польше и велькопольском воеводстве. Обследовалось также влияние расстояния от больших городов на увеличение явления проездов на работу на примере повятов и гмин Велькопольского региона.