

Przemysław Misiurski

Politechnika Opolska

UWARUNKOWANIA EKONOMICZNE I DEMOGRAFICZNE REGIONU OPOLSKIEGO I ICH WPŁYW NA SYTUACJĘ EKONOMICZNĄ PRZEDSIĘBIORSTW KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ

Wprowadzenie

Głównym zadaniem przedsiębiorstw oferujących usługi publicznego transportu zbiorowego jest zaspokajanie potrzeb transportowych ludności. Potrzeby te są związane przede wszystkim z dojazdami ludności do miejsca pracy, przejazdami służbowymi, a także, w dużej mierze, dojazdami młodzieży do szkół¹. Przedsiębiorstwa komunikacji samochodowej od 65 lat starają się częściowo zaspokoić potrzeby związane z mobilnością ludności. Konkurencją dla tej grupy przedsiębiorstw są, obok kolei, prywatne przedsiębiorstwa świadczące usługi przewozowe na rentownych liniach oraz, w dużej mierze, dynamicznie rozwijający się transport indywidualny².

Zmieniające się uwarunkowania prawne dotyczące transportu zbiorowego, a także przekształcenia strukturalno-własnościowe w znaczący sposób przyczyniły się do obecnej sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstw komunikacji samochodowej, która w skali regionu, a nawet kraju jest bardzo zróżnicowana. Można zatem doszukiwać się pewnych uwarunkowań regionalnych, które oprócz mechanizmów rynkowych w różnym stopniu oddziałują na kształtowanie się obecnej sytuacji tych przedsiębiorstw.

¹ T. Kuszakiewicz, Region jako ośrodek generujący popyt na przewozy, „Transport Miejski i Regionalny” 2009, nr 2, s. 21.

² Prognozę transportu indywidualnego przedstawiono w: T. Dyr, Uwarunkowania zmian popytu na rynku regionalnych przewozów pasażerskich, „Transport Miejski i Regionalny” 2006, nr 3, s. 17.

Celem niniejszego opracowania jest ukazanie stopnia korelacji uwarunkowań ekonomicznych i demograficznych regionu opolskiego i ich wpływu na sytuację przedsiębiorstw komunikacji samochodowej. W przeprowadzonych badaniach uwzględniono:

- liczbę mieszkańców w województwie opolskim i w jego poszczególnych powiatach,
- stopę bezrobocia w województwie opolskim i w powiatach,
- PKB na jednego mieszkańca w województwie opolskim,
- wartość przeciętnego wynagrodzenia brutto w województwie opolskim i w powiatach.

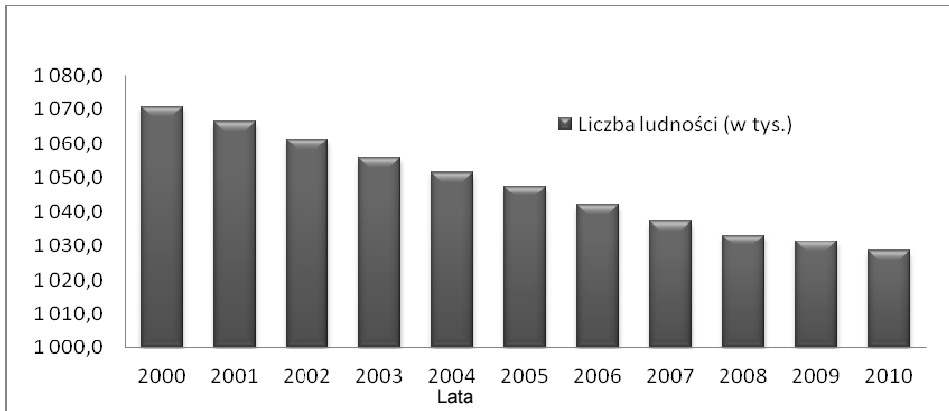
Badaniami objęto sytuację wszystkich przedsiębiorstw komunikacji samochodowej działających pod wspólną marką PKS w regionie opolskim. Biorąc pod uwagę zmniejszający się popyt na rynku regionalnych przewozów pasażerskich w badaniu wzięto pod uwagę średnią wartość przychodu uzyskanego z działalności przewozowej oraz średnią wartość wyniku finansowego netto z wszystkich analizowanych przedsiębiorstw. Do ustalenia stopnia zależności pomiędzy uwarunkowaniami regionu a sytuacją ekonomiczną przedsiębiorstw wyliczono wskaźniki korelacji liniowej Pearsona, przy wykorzystaniu programu Statistica.

Uwarunkowania ekonomiczne i demograficzne regionu opolskiego

Województwo opolskie jest najmniejszym województwem w Polsce, a jego obszar to 9412 km², co stanowi 3% powierzchni kraju. Region opolski jest położony w południowo-zachodniej części Polski – graniczy z Czechami oraz czterema polskimi województwami: dolnośląskim, wielkopolskim, łódzkim i śląskim. Stolicą województwa jest Opole, a większe miasta to przede wszystkim: Kędzierzyn-Koźle, Nysa, Brzeg, Kluczbork, Prudnik, Głubczyce, Krapkowice, Strzelce Opolskie, Namysłów, Głuchołazy. Gęstość sieci dróg publicznych wynosi 90,9 km na 100 km². Przez teren województwa przebiega najważniejsza dla południowej części kraju autostrada A-4, będąca częścią transeuropejskiej trasy Berlin-Kijów oraz międzynarodowa magistrała kolejowa wschód-zachód. Na południowej granicy znajduje się sześć osobowo-towarowych przejść granicznych z Czechami³.

Liczba ludności w województwie opolskim systematycznie maleje. W 2010 r. wyniosła 1028,6 tys. osób (rys. 1), a w porównaniu do roku poprzedniego zanotowano 0,2% spadek i jest on niższy niż w poprzednich latach, kiedy wynosił średnio 0,5%.

³ Witryna internetowa Samorządu Województwa Opolskiego, www.umwo.opole.pl

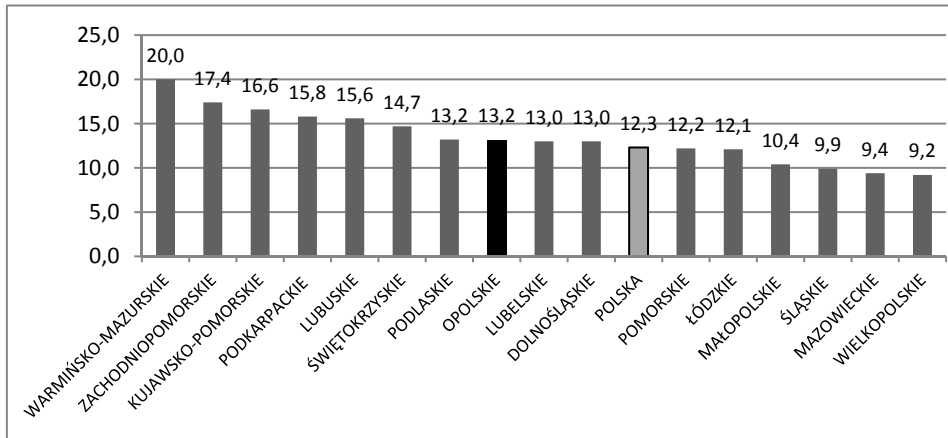


Rys. 1. Stan ludności w województwie opolskim w latach 2000-2001

Źródło: Bank danych regionalnych Głównego Urzędu Statystycznego, www.stat.gov.pl

Na spadek liczby ludności w województwie opolskim ma wpływ m.in. ujemne saldo migracji na 1000 mieszkańców, które dla dziesięciu lat (1998-2007) wyniosło -32,2% i było najwyższe spośród wszystkich województw⁴.

W ostatnich dwóch latach stopa bezrobocia w całej Polsce ma tendencję wzrostową. W 2010 r. w województwie opolskim wyniosła 13,2% i na tle pozostałych województw kształtowała się powyżej średniej krajowej (rys. 2).

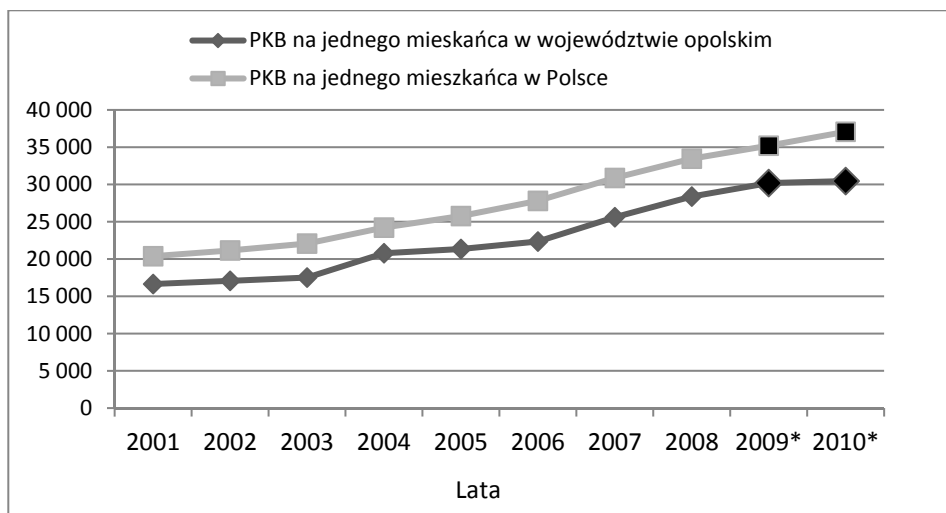


Rys. 2. Stopa bezrobocia w Polsce w 2010 r. (w %)

Źródło: Ibid.

⁴ Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa opolskiego (lata 1998-2007 i I półrocze 2008), Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego, Departament Polityki Regionalnej i Przestrzennej, Referat Badań i Analiz Strategicznych, Opole 2008, s. 19.

Produkt krajowy brutto na jednego mieszkańca województwa opolskiego w 2001 r. wynosił 16 648 zł i wzrastał, osiągając w 2010 r. wartość 30 455 zł⁵. Na koniec 2010 r. był on niższy niż średni PKB na jednego mieszkańca w Polsce – 37 056 zł⁶ (rys. 3).



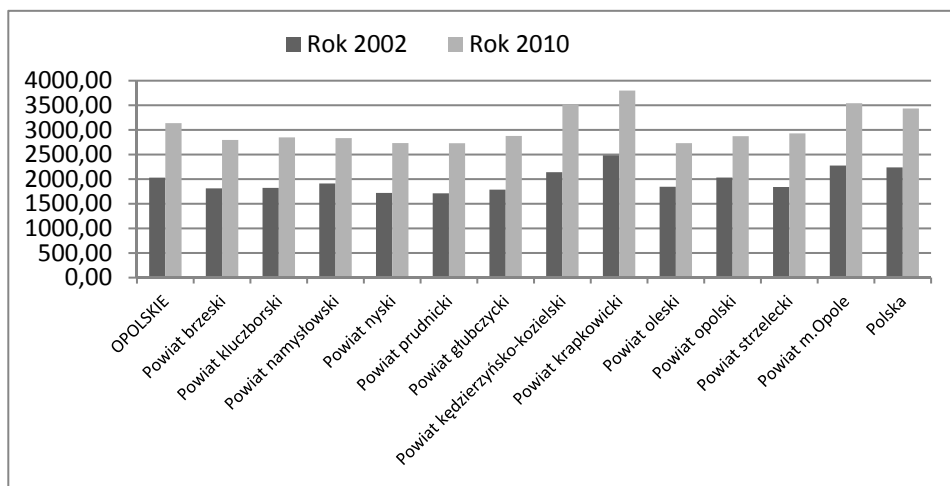
Rys. 3. Wartość PKB na jednego mieszkańca w Polsce i województwie opolskim w latach 2001-2010 (w tys.)

Źródło: Ibid.; Ekspertyza BIEC „Szacunek PKB per capita i bezpośrednich inwestycji zagranicznych w województwach oraz wskaźniki wyprzedzające koniunktury”.

Wartość przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w regionie od 2002 r. wzrosła o 1107 zł i w 2010 r. osiągnęła wartość 3137,29 zł. W przekroju powiatowym najwyższą wartość przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w 2010 r. zanotowano w powiecie krapkowickim (3798,54) oraz powiecie m. Opola (3541,80), natomiast najniższy w powiatach prudnickim (2730,02) i oleckim (2731,82) – (rys. 4).

⁵ Wartość PKB na jednego mieszkańca za 2009 i 2010 r. jest wartością szacunkową wyliczoną przez Biuro Inwestycji i Cykli Ekonomicznych, które jest autorem ekspertyzy „Szacunek PKB per capita i bezpośrednich inwestycji zagranicznych w województwach oraz wskaźniki wyprzedzające koniunktury” zleconej przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, s. 23.

⁶ Ibid.



Rys. 4. Wzrost przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w odniesieniu do 2002 r. Dane dla województwa opolskiego, powiatów województwa opolskiego i Polski (w zł)

Źródło: Bank danych regionalnych Głównego Urzędu Statystycznego, op. cit.

Sytuacja przedsiębiorstw komunikacji samochodowej w województwie opolskim

Na rynku przewozów pasażerskich w województwie opolskim działa dziewięć przedsiębiorstw komunikacji samochodowej mających zróżnicowane formy własności (tab. 1).

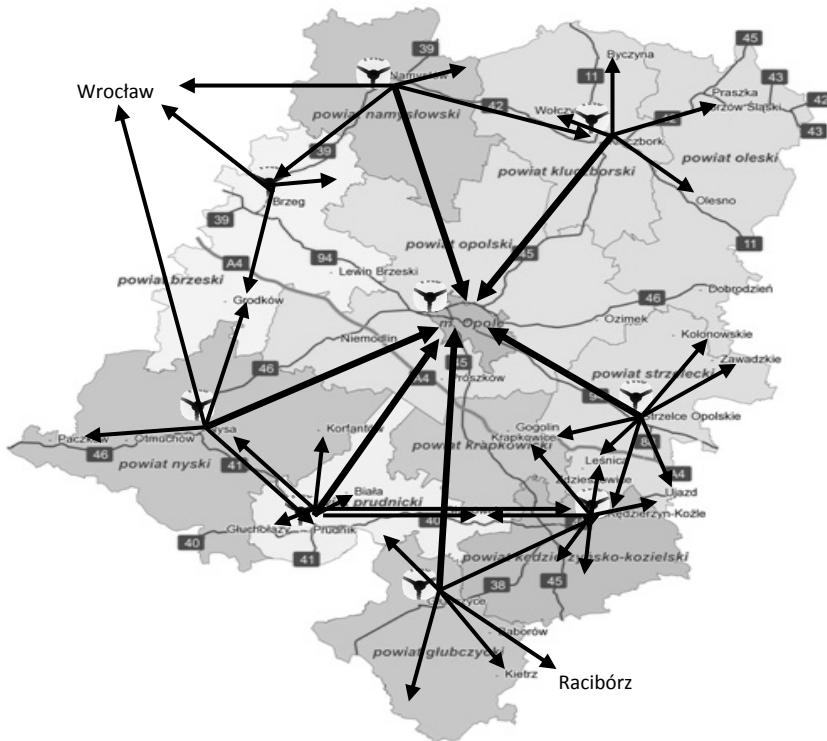
Tabela 1

Forma własnościowa PKS w województwie opolskim

Lp.	Nazwa przedsiębiorstwa	Forma własnościowa
1.	PKS w Brzegu	spółka pracownicza
2.	PKS w Nysie	własność samorządu terytorialnego
3.	PKS w Strzelcach Opolskich	własność samorządu terytorialnego
4.	PKS w Kluczborku	własność samorządu terytorialnego
5.	PKS w Opolu	własność prywatna firmy „Sindbad”
6.	PKS w Głubczycach	własność samorządu terytorialnego
7.	PKS w Kędzierzynie-Koźlu	własność podmiotu zagranicznego Veolia
8.	PKS w Prudniku*	własność podmiotu zagranicznego Veolia
9.	PKS w Namysłowie	spółka pracownicza

* PKS w Kędzierzynie Koźlu i PKS w Prudniku w 2008 r. zostały skonsolidowane tworząc Veolia Transport Opolszczyzna sp. z o.o.

Przedsiębiorstwa komunikacji samochodowej (PKS) w regionie opolskim usytuowane są w prawie każdym powiecie (jedynie w powiatach oleskim i krapkowskim nie funkcjonuje żaden PKS). Przyglądając się ich położeniu na mapie regionu opolskiego można zauważyć, że skupione są one wokół stolicy województwa – Opola. Prawie wszystkie PKS realizują kursy na terenie swojego powiatu i powiatów sąsiadujących oraz wszystkie, z wyjątkiem PKS Brzeg, wykonują przewozy do Opola (rys. 5).



Rys. 5. Rozmieszczenie przedsiębiorstw komunikacji samochodowej w regionie opolskim i kierunki realizowanych kursów

Liczba pasażerów korzystających z przewozów systematycznie maleje⁷. W województwie opolskim w 2010 r. zanotowano spadek przewiezionych pasażerów transportem samochodowym zarobkowym⁸ w porównaniu do 2009 r. o 31,9%.⁹ (tab. 2). Dla porównania, w województwach kujawsko-pomorskim,

⁷ Transport – wyniki działalności w 2010 r., GUS, Warszawa 2011, s. 46.

⁸ Przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 9 osób (bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej).

⁹ W województwie opolskim przewieziono 12 119 tys. pasażerów, co stanowi 2,13% w skali kraju. Por. Transport – wyniki działalności w 2010 r., op. cit., s. 180.

pomorskim i podlaskim odnotowano wzrost liczby przewiezionych pasażerów (odpowiednio o 60,8%, 14,3% i 1,4%). Można się więc doszukiwać w uwarunkowaniach regionów wpływu na spadek liczby pasażerów w województwie opolskim, a tym samym na sytuację przedsiębiorstw komunikacji samochodowej.

Tabela 2

Przewozy pasażerów transportem samochodowym zarobkowym w Polsce i w wybranych województwach w latach 2009-2010 (w tys.)

Lata	Polska	Opolskie	Śląskie	Dolnośląskie	Kujawsko-pomorskie	Pomorskie	Podlaskie
2009	613 188	17 796	57 004	59 105	47 505	36 816	16 334
2010	569 652	12 119	52 786	48 348	76 388	42 081	16 563

Źródło: Transport – wyniki działalności w 2010 r., www.stat.gov.pl

Wpływ wybranych uwarunkowań regionu na sytuację przedsiębiorstw komunikacji samochodowej

Biorąc pod uwagę uśrednione wyniki (przychody z działalności pasażerskiej oraz zysk netto) z wszystkich analizowanych przedsiębiorstw PKS oraz wybrane wskaźniki z całego regionu nie zauważa się istotnych powiązań między nimi. Potwierdzają to zbyt niskie wskaźniki współczynnika korelacji (tab. 3).

Tabela 3

Macierz korelacji pomiędzy wybranymi zmiennymi w regionie opolskim

	Stopa bezrobocia w województwie opolskim (w %)	Liczba ludności w województwie opolskim (w tys.)	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w województwie opolskim (w tys. zł)	PKB na 1 mieszkańca w województwie opolskim (w tys. zł)
Średni zysk netto (w tys. zł)	0,06	0,35	-0,49	-0,39
Średni przychód (ruch osobowy) (w tys. zł)	-0,40	-0,23	0,07	0,10

Biorąc pod uwagę średni zysk netto i średni przychód z przedsiębiorstw komunikacji samochodowej z wyłączeniem opolskiego PKS można zauważyć wzrost wskaźników korelacji pomiędzy średnim przychodem a wybranymi wskaźnikami. Wraz ze wzrostem stopy bezrobocia maleje średni przychód PKS. Ujemną, choć słabą korelację można zaobserwować również pomiędzy liczbą ludności a średnim przychodem (-0,47) (tab. 4).

Tabela 4

Macierz korelacji pomiędzy wybranymi zmiennymi w regionie opolskim i wynikami PKS bez PKS Opole

	Stopa bezrobocia w województwie opolskim (w %)	Liczba ludności w województwie opolskim (w tys.)	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w województwie opolskim (w tys. zł)	PKB na 1 mieszkańca w województwie opolskim (w tys. zł)
Średni zysk netto bez PKS Opole (w tys. zł)	-0,00	0,30	-0,44	-0,34
Średni przychód (ruch osobowy) bez PKS Opole (w tys. zł)	-0,58	-0,47	0,35	0,36

Duże znaczenie dla sytuacji ekonomicznej opolskiego PKS mają rosnące przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto ludności w Opolu oraz rosnący PKB na 1 mieszkańca. Wraz z ich wzrostem maleje jego przychód i zysk netto (tab. 5).

Tabela 5

Macierz korelacji między zmiennymi w mieście Opolu i wynikami PKS Opole

	Stopa bezrobocia w Opolu (w %)	Liczba ludności w Opolu (w tys.)	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Opolu (w tys. zł)	PKB na 1 mieszkańca w województwie opolskim (w tys. zł)
Przychód (ruch osobowy) PKS Opole (w tys. zł)	0,47	0,78	-0,91	-0,76
Zysk netto PKS Opole (w tys. zł)	0,31	0,58	-0,73	-0,70

Biorąc pod uwagę wskaźniki powiatowe i ich wpływ na sytuację PKS można zauważyć ciekawe zależności. Na przykładzie powiatu kluczborskiego i uwarunkowań tej części analizowanego regionu obserwujemy dość silną korelację pomiędzy zmiennymi. Spadek liczby ludności w powiecie ma istotny wpływ na przychód (z ruchu osobowego) oraz na zysk PKS Kluczbork. Duże znaczenie ma również wzrost przeciętnego wynagrodzenia brutto w powiecie, które ujemnie oddziałuje na przychód i zysk przedsiębiorstwa (tab. 6). Podobna, choć w znacznie mniejszym stopniu, jest sytuacja w powiecie strzeleckim.

Tabela 6

Macierz korelacji pomiędzy wybranymi zmiennymi w powiecie kluczborskim i strzeleckim a wynikami PKS Kluczbork i PKS Strzelce Opolskie

	PKB na 1 mieszkańca w województwie opolskim (w tys. zł)	Stopa bezrobocia w powiecie kluczborskim (w %)	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie kluczborskim (w tys. zł)	Liczba ludności w powiecie kluczborskim (w tys.)
Przychód (ruch osobowy) PKS Kluczbork (w tys. zł)	-0,94	0,68	-0,95	0,94
Zysk netto PKS Kluczbork (w tys. zł)	-0,82	0,40	-0,84	0,78
	PKB na 1 mieszkańca w województwie opolskim (w tys. zł)	Stopa bezrobocia w powiecie strzeleckim (w %)	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie strzeleckim (w tys. zł)	Liczba ludności w powiecie strzeleckim (w tys.)
Przychód (ruch osobowy) PKS Strzelce Opolskie (w tys. zł)	-0,34	0,20	-0,28	0,17
Zysk netto PKS Strzelce Opolskie (w tys. zł)	-0,66	0,16	-0,72	0,58

Podsumowanie

Z przeprowadzonych badań wynika, że uwarunkowania w skali powiatów mają istotniejsze znaczenie dla sytuacji i osiągniętych wyników analizowanych przedsiębiorstw niż uwarunkowania całego regionu.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto (dane powiatowe) oraz PKB na jednego mieszkańca (dane dla całego województwa) wykazują najwyższy (ujemny) stopień korelacji z wybranymi wskaźnikami ekonomicznymi analizowanych przedsiębiorstw. Wraz ze wzrostem wynagrodzeń i PKB na jednego mieszkańca sytuacja ekonomiczna ludności danego regionu poprawia się, co może się przyczynić do wzrostu liczby osób korzystających z transportu indywidualnego, a co za tym idzie, spadku liczby osób podróżujących transportem zbiorowym.

Spadek liczby ludności w powiatach i mieście Opolu wykazuje dodatnią korelację z wynikami PKS z danego powiatu. Wraz z malejącą liczbą ludności pogarszają się wyniki analizowanych przedsiębiorstw.

Stopa bezrobocia ma najmniejsze oddziaływanie na sytuację ekonomiczną przedsiębiorstw komunikacji samochodowej. Może to wynikać z faktu, iż transportem publicznym w dużej mierze podróżują młodzież szkolna i ludność w wieku emerytalnym.

Dalsze badania będą prowadzone w kierunku poszukiwań innych istotnych zależności pomiędzy uwarunkowaniami regionu a sytuacją wybranych przedsiębiorstw. Wyjście poza granice województwa opolskiego i dokonanie porównań z innymi regionami Polski może być podstawą do większej integracji przedsiębiorstw działających na rynku regionalnych przewozów pasażerskich.

ECONOMIC AND DEMOGRAPHIC CONDITIONS IN OPOLE REGION AND THEIR INFLUENCE ON ECONOMIC SITUATION OF ROAD TRANSPORT COMPANIES

Summary

The relation between economic and demographic level of Opole Province and an economic situation of transport companies has been presented in the article. The research includes a situation of all transport companies running over one common brand PKS in mentioned region. In the results of the research the level of correlation between certain factors in scale of region and district has been presented.