

Michał Ginter

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

TERYTORYALNE ZRÓŻNICOWANIE DOJAZDÓW DO PRACY NA PRZYKŁADZIE POWIATU JAROCIŃSKIEGO

Streszczenie: Najpowszechniejszą formą mobilności związanej z rynkiem pracy, a zarazem najbardziej pożądaną dla rozwoju regionalnego, jest gotowość do podjęcia pracy poza miejscem swojego zamieszkania. Skłonność do dojazdów do pracy świadczy o elastyczności i umiejętności dostosowywania się do warunków panujących na rynku pracy. Celem artykułu jest analiza mobilności pracowników w Polsce i Wielkopolsce na bazie danych o dojazdach do pracy w 2006 roku. Szczegółowa analiza została przeprowadzona na podstawie powiatu jarocińskiego i dotyczyła lat 2006 i 2010. Wykazała, że najwięcej osób dojeżdżało do pracy w 2006 roku w powiatach położonych wokół dużych miast i aglomeracji miejskich. Najczęściej były to miasta powiatowe i miasta na prawach powiatu, które pełnią rolę ośrodków centralnych w danym rejonie. W powiecie jarocińskim w latach 2006-2010 wzrosło zarówno natężenie dojazdów do pracy, jak i liczba kierunków.

Słowa kluczowe: dojazdy do pracy, mobilność przestrzenna, rynek pracy.

1. Wstęp

Badanie dojazdów do pracy jest istotnym zagadnieniem ekonomiczno-społecznym¹. Brak atrakcyjnej, zgodnej z wykształceniem, zainteresowaniami i aspiracjami, a niekiedy po prostu brak jakiegokolwiek pracy, z jednej strony, oraz brak możliwości lub niechęć do przeniesienia się na stałe do innej miejscowości, z drugiej strony, to główne przyczyny codziennych dojazdów do pracy². To wybór lub przymus ekonomiczny decydują, że ludzie codziennie wyjeżdżają do pracy poza gminę, powiat czy województwo swojego zamieszkania. Najczęściej są to wyjazdy do sąsiedniej gminy – krótkie i nieuciążliwe, ale bywają też codzienne wielogodzinne podróże.

Jednym z podstawowych kryteriów delimitacyjnych są przepływy ludności, a wśród nich dojazdy do pracy. Praktyka statystyczna wielu krajów wskazuje, że informacje o dojazdach do pracy są najczęściej wykorzystywanym, a czasem jedynym

¹ T. Lijewski, *Dojazdy do pracy w Polsce*, Studia KPZK, tom XV, PWN, Warszawa 1967, s. 5-7.

² H. Mortimer-Szymczak, *Przestrzenne zróżnicowanie rynku pracy i bezrobocie*, Warszawa 1992, s. 8-10.

źródłem wiedzy o związkach łączących składniki przestrzeni społeczno-ekonomicznej³. Termin „dojazdy” oznacza regularne przemieszczanie się do jakiegoś miejsca. W ścisłym tego słowa znaczeniu „dojeżdżającym do pracy” jest więc każda osoba, która przemieszcza się na trasie dom–praca–dom, wykorzystując przy tym różne środki transportu⁴. Badacze najczęściej przyjmują za kryterium dojazdów fakt przekraczania w drodze do pracy granic jednostek administracyjnych.

Ta forma migracji rzadko podlega badaniom statystycznym. Od 1988 roku nie wykonywano żadnych pomiarów dojazdu do pracy dla całej Polski, choć taką potrzebę zgłaszały samorządy lokalne⁵. Wreszcie w 2010 roku w Ośrodku Statystyki Miast Urzędu Statystycznego w Poznaniu przeprowadzono badanie *Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w Polsce w 2006 roku*. Źródłem informacji były zbiory systemu podatkowego urzędów skarbowych za rok 2006, gromadzone w bazie POLTAX (z PIT-11/8B i PIT-40). Celem badania było określenie natężenia i kierunków przepływów ludności związanych z zatrudnieniem w Polsce w przekroju regionalnym i lokalnym na koniec 2006 roku. Na podstawie zgromadzonych informacji dokonano analizy zróżnicowania dojazdów do pracy w przekroju województw i powiatów.

Celem artykułu jest analiza mobilności pracowników w Polsce na bazie danych o dojazdach do pracy w 2006 roku. Szczegółowa analiza zostanie przeprowadzona na podstawie jednego wybranego powiatu, powiatu jarocińskiego, i dotyczyć będzie lat 2006 i 2010. Autor w oparciu o metodykę badań przeprowadzonych w 2006 roku zebrał informacje statystyczne dotyczące dojazdów do pracy w powiecie jarocińskim w 2010 roku, co umożliwiło wychwycenie zmian.

W trakcie badania sytuacji wykorzystano dane z Banku Danych Lokalnych Urzędu Statystycznego, dane z Powiatowego Urzędu Pracy w Jarocinie i Urzędu Skarbowego w Jarocinie. Wykorzystano także opracowania teoretyczne dotyczące dojazdów do pracy.

2. Zróżnicowanie przestrzenne dojazdów do pracy w Polsce

W końcu 2006 roku w Polsce do pracy dojeżdżało ponad 2,3 mln osób, co stanowi 25% ogółu pracowników najemnych⁶. Świadczy to niewątpliwie o powszechności zatrudnienia poza miejscem zamieszkania. W 80% gmin liczba wyjeżdżających była większa niż liczba przyjeżdżających, a w 20% gmin wyjeżdżała do pracy więcej niż połowa pracowników najemnych.

³ M. Pacione, *Urban Geography*, Routledge, London 2001.

⁴ P. Rosik, M. Stępnik, R. Wiśniewski, *Dojazdy do pracy do Warszawy i Białegostoku – alternatywne podejścia metodologiczne*, Studia Regionalne i Lokalne nr 2(40), Białystok 2010, s. 1.

⁵ *Dojazdy do pracy w Polsce w 2006 roku*, Urząd Statystyczny w Poznaniu 2010, s. 7.

⁶ E. Gołata, A. Witkowska, *Analiza sytuacji na regionalnym rynku pracy*, Kutno 2006, s. 45-50.

Tabela 1. Dojazdy do pracy w województwie wielkopolskim na tle innych województw w Polsce w 2006 roku

Województwo	Liczba dojeżdżających do pracy	Udział procentowy w ogóle dojeżdżających w Polsce	Udział procentowy w liczbie mieszkańców Polski	Odsetek dojeżdżających do pracy w ogólnej liczbie pracowników
POLSKA	2 339 743	100	100	25
Śląskie	394 073	16,8	12,2	34
Podkarpackie	170 048	7,3	5,5	37
Wielkopolskie	269 192	11,5	8,9	30
Małopolskie	235 294	10,1	8,6	31
Dolnośląskie	175 946	7,5	7,6	28
Pomorskie	134 327	5,7	5,8	24
Opolskie	59 862	2,6	2,7	25
Świętokrzyskie	74 011	3,2	3,4	28
Lubuskie	57 406	2,5	2,7	22
Łódzkie	145 225	6,2	6,7	22
Mazowieckie	265 373	11,3	13,6	34
Lubelskie	103 966	4,4	5,7	28
Kujawsko-pomorskie	92 916	4,0	5,4	16
Warmińsko-mazurskie	60 823	2,6	3,7	17
Zachodniopomorskie	67 830	2,9	4,4	15
Podlaskie	33 451	1,4	3,1	11

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL.

Najwięcej osób dojeżdżało do pracy w województwie śląskim, najmniej – w województwie podlaskim. Do grupy województw z udziałem wyższym od 10% należały: województwo śląskie (16,8%), wielkopolskie (11,5%), mazowieckie (11,3%) i małopolskie (10,1%). Najwyższy odsetek dojeżdżających do pracy w ogólnej liczbie pracowników wystąpił w województwie podkarpackim (37%), a najniższy (20% i mniej) w województwach: podlaskim, warmińsko-mazurskim, kujawsko-pomorskim i zachodniopomorskim. Wysoka mobilność przestrzenna pracowników dotyczyła województw: wielkopolskiego, opolskiego, śląskiego, małopolskiego i świętokrzyskiego. Więcej przyjeżdżających do pracy w stosunku do wyjeżdżających było w województwie mazowieckim, a także w województwie wielkopolskim, dolnośląskim i śląskim. Najniższą wartość wskaźnika miały województwo lubelskie i województwo warmińsko-mazurskie.

Analizując dojazdy do pracy w przekroju powiatowym, zauważyć można, że najwięcej osób dojeżdżało do pracy w powiatach położonych wokół dużych miast

i aglomeracji miejskich, takich jak: Warszawa, Poznań, Wrocław, Gdańsk, Konin, oraz w województwie śląskim⁷.

W całym kraju w ujęciu powiatowym do pracy najczęściej dojeżdżało od 2,5 tys. do 7,5 tys. osób. Udział dojeżdżających do pracy w ogólnej liczbie zatrudnionych wykazywał najwyższe wartości w powiatach położonych wokół Rzeszowa i Przemysła (województwo podkarpackie) oraz wokół Katowic (województwo śląskie) i Tarnowa (województwo małopolskie).

Oceniając zróżnicowanie wyjazdów do pracy na 1000 osób w wieku produkcyjnym, należy zwrócić uwagę na duże różnice w natężeniu badanego zjawiska, które w mieście powiatowym Gorzów Wielkopolski wynosiło jedynie 8 osób, a w powiecie krośnieńskim aż 278 osób. Różnica między ekstremalnymi wartościami to 270 osób. Średnio do pracy w powiatach dojeżdżało 106 na 1000 osób w wieku produkcyjnym, przy odchyleniu od średniej liczby wyjeżdżających o 50 osób. W 50% powiatów do pracy wyjeżdżało 100 na 1000 osób w wieku produkcyjnym. Najwięcej osób wyjeżdżało z powiatów położonych wokół Poznania, Warszawy, Trójmiasta, Katowic i Rzeszowa, najmniej – z powiatów województwa podlaskiego.

Dużym zróżnicowaniem cechowały się przyjazdy pracowników do pracy. W mieście powiatowym Świnoujście wynosiły 17 na 1000 osób w wieku produkcyjnym, a w mieście powiatowym Krosno – 512. Różnica między wartościami ekstremalnymi wyniosła 495 osób, przy średniej liczbie przyjazdów do pracy w powiatach 84. W 50% powiatów do pracy przyjeżdżało średnio 73 na 1000 osób w wieku produkcyjnym.

Saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy na 1000 osób w wieku produkcyjnym w przekroju powiatów wykazuje bardzo duże zróżnicowanie (współczynnik zmienności –283,38%). Różnica między wartościami ekstremalnymi wyniosła 655 osób, przy czym najwyższe saldo dodatnie odnotowano w mieście powiatowym Krosno (saldo 455 osób), a najniższe w powiecie krośnieńskim (saldo –200). Średnia wartość salda dojazdów wynosiła –23, co oznacza, że o 23 osoby więcej wyjeżdżało do pracy niż przyjeżdżało. Najwyższe saldo dodatnie dojazdów do pracy występowało w dużych miastach wojewódzkich, a najniższe – w powiatach południowo-wschodniej Polski⁸.

W 2010 roku Departament Pracy Głównego Urzędu Statystycznego przeprowadził badanie pt. *Dojazdy do pracy w 2010 r. na podstawie BAEL*. W Badaniu Aktywności Ekonomicznej Ludności dojazdy do pracy potraktowano bardzo szeroko, a więc ujęto nie tylko migracje wiążące się z krótkotrwałym przemieszczaniem się, skutkującym przekraczaniem granic administracyjnych miejsca zamieszkania, ale także wszelkie inne dojazdy do pracy (rozumiane jako jeżdżenie do pracy różnymi środkami lokomocji), również w obrębie jednostki terytorialnej miejsca zamieszka-

⁷ T. Kaczmarek (red.), *Strategia rozwoju aglomeracji poznańskiej*, Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań 2010.

⁸ B. Konecka-Szydłowska, *Sytuacja społeczno-gospodarcza miast strefy podmiejskiej Poznania w okresie transformacji* [w:] *Przemiany przestrzeni miast i stref podmiejskich*. Praca pod red. J. Słodczyka, R. Klimek, IV Konferencja Naukowa. Miasta w okresie przemian. Uniwersytet Opolski, Wydział Ekonomiczny, Opole 2006, s. 25.

nia, tj. gminy. Badanie to dostarczyło informacji o strukturze ludności dojeżdżającej (wiek, płeć, wykształcenie itp.), ale nie obejmowało kierunków dojazdów oraz nie pozwoliło na uogólnienie informacji na poziomie małych jednostek terytorialnych.

W końcu 2010 roku 33% ogółu pracowników najemnych dojeżdżało do pracy, przekraczając granice gmin. Najwięcej osób dojeżdżało do pracy w województwie śląskim (74-75%), a najmniej w województwie podlaskim (50-52%). W 2010 roku najwięcej osób przyjeżdżało do województwa mazowieckiego (109 tys.) i śląskiego (53 tys.), a wyjeżdżało z województwa małopolskiego (47 tys.) i łódzkiego (46 tys.). Dodatnie saldo przyjazdów i dojazdów do pracy miały województwa: mazowieckie, śląskie i dolnośląskie.

Nie zmienił się więc w latach 2006-2010 kierunek dojazdów do pracy, ale wzrosło natężenie tego zjawiska. Zdecydowanie największe strumienie dojeżdżających do pracy kierowały się w stronę dużych ośrodków miejskich. Wyraźnie największym natężeniem przepływu w obu kierunkach charakteryzowały się gminy o relatywnie bogatej infrastrukturze gospodarczej. Były to głównie gminy sąsiadujące z dużymi miastami (najczęściej wchodzące w skład „aglomeracji”)⁹.

Głównym celem dojazdów do pracy są miasta wojewódzkie, gdzie nie ma problemów ze znalezieniem pracy, a przy tym otrzymuje się wyższe wynagrodzenie. Oczywiście dojeżdżający woleliby pozostać w miejscu swojego zamieszkania i tam realizować się zawodowo. Jeżeli ta szansa będzie tam większa, to tam zostaną. Należałoby wprowadzić właśnie takie rozwiązania, które wyrównują szanse poza dużymi ośrodkami. Gdyby do tego podejść w kategoriach społecznych kosztów rozwoju, to wydaje się, że łatwiej jest polityką alokacyjną zapewnić obecność miejsc pracy w stosunkowo atrakcyjnych miejscach, gdzie ludzie zamieszkują.

3. Zróżnicowanie przestrzenne dojazdów do pracy w województwie wielkopolskim

Aglomeracja poznańska jest jednym z najważniejszych centrów dojazdów do pracy w Wielkopolsce. Szczególną funkcję ośrodka migracji pracowniczych pełni Poznań. Według badań przeprowadzonych w latach 60.¹⁰ miasto to było klasyfikowane na 5 miejscu w Polsce pod względem liczby osób dojeżdżających do pracy z okolicznych gmin (28,6 tys.). W latach 70. i 80. Poznań pozostawał nadal liczącym się ośrodkiem dojazdów pracowniczych w kraju. Dane ze spisu powszechnego z 1978 roku wskazują, że liczba przyjeżdżających do pracy do miasta wynosiła 56,5 tys. osób. Obecnie Poznań jest trzecim największym ośrodkiem dojazdów do pracy w Polsce¹¹.

⁹ W. Gaczek, *Gospodarka*, [w:] T. Kaczmarek (red.), *Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej*, Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań 2012.

¹⁰ T. Lijewski, wyd. cyt.

¹¹ P. Śleszyńska, *Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2013.

Około 50% gmin województwa wielkopolskiego w 2006 roku charakteryzowało się dużym natężeniem przyjeżdżających do pracy. Najczęściej były to miasta powiatowe i miasta na prawach powiatu, które pełnią funkcję ośrodków centralnych w danym rejonie.

Konecka-Szydłowska na podstawie rozkładu wartości wskaźnika wyjazdów, który przedstawia liczbę osób wyjeżdżających z gminy do pracy na 1000 mieszkańców gminy w wieku produkcyjnym, wyznaczyła pięć klas natężenia wartości wskaźnika wyjazdów¹². Im wyższa wartość wskaźnika wyjazdów, tym więcej osób wyjeżdżało z danej gminy, im niższa – tym mniej.

Wartość wskaźnika dla całego województwa wynosiła 123, a w ujęciu gminnym była bardzo zróżnicowana, przyjmując wartość 304,7 dla gminy Brodnica do 31,5 dla gminy Piła. Wysoką mobilnością dojazdów do pracy cechowały się prawie wszystkie gminy leżące w powiecie poznańskim i leszczyńskim. Najniższą mobilnością cechowały się największe i średnie miasta Wielkopolski.

Gminy Jarocin (168), Kotlin (171,7), Żerków (195,5) należały do klasy wysokiego poziomu wyjazdów do pracy, a gmina Jaraczewo (149,3) – do klasy przeciętnego poziomu.

Analogicznie wyznaczono rozkład wskaźnika przyjazdów do pracy. Dla Wielkopolski wartość wskaźnika wyniosła 124,2, ale w ujęciu gminnym występowało bardzo duże zróżnicowanie. Najwyższa wartość wskaźnika wystąpiła w gminie Powidz (727), a najniższa w gminie Brodnica (8,5).

Do grupy z najwyższą wartością wskaźnika zakwalifikowano miejscowości w powiecie poznańskim oraz miasta będące ośrodkami o silnych funkcjach przemysłowych i wysokiej specjalizacji (np. Powidz-Baza Lotnicza, Czarnków, Wolsztyn). Do grupy niskich przyjazdów do pracy zakwalifikowano przede wszystkim gminy wschodniej Wielkopolski.

Gmina Jarocin należała do klasy przeciętnego poziomu przyjazdów do pracy (143,9), pozostałe gminy powiatu jarocińskiego należały do grupy niskiego poziomu (gmina Żerków 58,1; gmina Jaraczewo 22,3; gmina Kotlin 58,6).

Saldo przepływów jest różnicą między liczbą przyjeżdżających a wyjeżdżających do pracy na 1000 osób w wieku produkcyjnym. Wartość dodatnia wskazuje na nadwyżkę przyjeżdżających nad wyjeżdżającymi z gminy, a wartość ujemna – na nadwyżkę wyjeżdżających. Wartość wskaźnika dla Wielkopolski wynosiła 1,2, przy czym dla gminy Powidz przyjmowała wartość dodatnią 629,6, a dla gminy Sośnie – wartość ujemną –242,7.

Gminy powiatu jarocińskiego cechują się ujemną wartością salda przepływów (gmina Jarocin –24,1; gmina Kotlin –113,1, gmina Jaraczewo –77, gmina Żerków

¹² B. Konecka-Szydłowska, *Sytuacja społeczno-gospodarcza miast strefy podmiejskiej Poznania w okresie transformacji* [w:] J. Stodczyk, R. Klimek (red.), *Przemiany przestrzeni miast i stref podmiejskich*, IV Konferencja Naukowa „Miasta w okresie przemian”, Uniwersytet Opolski, Wydział Ekonomiczny, Opole 2006, s. 28.

–137,5). W przekroju gmin Wielkopolski zaliczane były do grupy o niskim poziomie salda przepływów, co oznacza, że więcej osób wyjeżdżało do pracy niż przyjeżdżało.

Na terenie województwa można wyraźnie wskazać kilka obszarów będących celem dojazdów do pracy. Największym centrum migracji pracowniczych jest aglomeracja poznańska. Co ważne, dane statystyczne wskazują jednoznacznie, że na wielkość dojazdów do pracy wpływ ma nie tylko miasto centralne, ale także wiele jednostek gminnych zlokalizowanych w powiecie poznańskim.

Ważnymi ośrodkami dojazdów do pracy są także: aglomeracja kalisko-ostrowska (Kalisz, Ostrow Wielkopolski, Nowe Skalmierzyce), subregion koniński (Konin, Turek, Kleczew), Piła oraz Leszno. Z kolei analiza liczby osób wyjeżdżających do pracy według gmin wskazuje, że dużo wyższe wartości cechują jednostki, na których obszarze wielkich zakładów pracy nie ma. Są to najczęściej gminy wiejskie położone w odległości do 50 km od większych ośrodków przemysłowych i usługowych.

4. Charakterystyka powiatu jarocińskiego

Wybór powiatu jarocińskiego do badań dojazdów do pracy nie był przypadkowy. Po pierwsze, ze względu na lokalizację na tym terenie (przed 1989 rokiem) wielu przedsiębiorstw państwowych – jak w soczewce skupiły się tutaj wszelkie skutki przemian społeczno-gospodarczych zapoczątkowanych w latach 90. XX wieku. Już przed II wojną światową Jarocin stanowił silny ośrodek gospodarczy, stanowiący centrum powiatu. W okresie powojennym znacjonalizowano istniejące przedsiębiorstwa, a także wybudowano nowe zakłady pracy. Po drugiej wojnie światowej w Jarocinie powstała jedna z największych w Polsce fabryk mebli, która znalazła zbyt na swoje towary początkowo na terenie kraju, a potem w wielu krajach Europy. Równocześnie nastąpił rozwój przemysłu odzieżowego, lniarskiego i budownictwa mieszkaniowego. Powstały cukrownia w Witaszycach i zakład produkujący obrabiarki w Jarocinie. Przemysł stanowił źródło utrzymania dla 30% pracujących.

Przed 1990 rokiem największymi pracodawcami na terenie powiatu jarocińskiego były przedsiębiorstwa państwowe: Jarocińskie Fabryki Mebli JFM (ok. 700 zatrudnionych pracowników), Jarocińska Fabryka Obrabiarek JAF0 (ponad 500 zatrudnionych), Zakłady Przemysłu Lniarskiego „Lenwit” (ponad 300 zatrudnionych), Fabryka Domów w Mieszkowie (ponad 250 zatrudnionych), Zakłady Przetwórstwa Owocowo-Warzywnego „Kotlin” (ponad 300 zatrudnionych), Cukrownia i Rafineria „Witaszyce” (ponad 400 zatrudnionych), Jarocińskie Zakłady Odzieżowe „Jarkon” (ponad 250 zatrudnionych), Przedsiębiorstwo Obsługi Maszyn (200 zatrudnionych), Państwowe Gospodarstwo Rolne „Raszewy” oraz liczne rolnicze spółdzielnie produkcyjne zatrudniające w sumie ok. 1000 osób. W okresie objętym badaniem żadne z wymienionych przedsiębiorstw już nie istniało, a ich likwidacja przypadła głównie na połowę lat 90. XX wieku. Niektóre przedsiębiorstwa, np. Fabryka Izolacji, Jarocińskie Zakłady Budowy Maszyn „Jaroma”, Tartak Jarocin, Państwowe Gospodarstwo Rolne „Rusko” (obecnie gospodarstwo rolne skarbu państwa), zmieniły formę

własności i zredukowały zatrudnienie łącznie o ok. 1000 osób. Zmiany gospodarcze spowodowały w tamtym czasie utratę ok. 5000 miejsc pracy, a nowo powstające przedsiębiorstwa prywatne nigdy nie zdołały luki tej wypełnić¹³.

Po drugie, autor niniejszej pracy, przez wiele lat związany z powiatem jarocińskim, miał możliwość obserwacji wielu zmian i okoliczności tym zmianom towarzyszących, nie zawsze możliwych do opisanego metodami statystycznymi.

Jak już wspomniano, żaden z wymienionych zakładów już nie istnieje, a interesujące z punktu widzenia badacza jest to, czy i w jakim stopniu społeczność lokalna potrafi sobie radzić z niekorzystnymi dla lokalnego rynku pracy zmianami. Kluczowe są: umiejętność dostosowania się do zachodzących zmian, gotowość do zmiany kwalifikacji, mobilność, przedsiębiorczość.

Powiat jarociński został utworzony w 1999 roku w ramach reformy administracyjnej. Jego siedzibą jest miasto Jarocin. W skład powiatu wchodzi:

- gminy miejsko-wiejskie: Jarocin, Żerków,
- gminy wiejskie: Jaraczewo, Kotlin,
- miasta: Jarocin, Żerków.

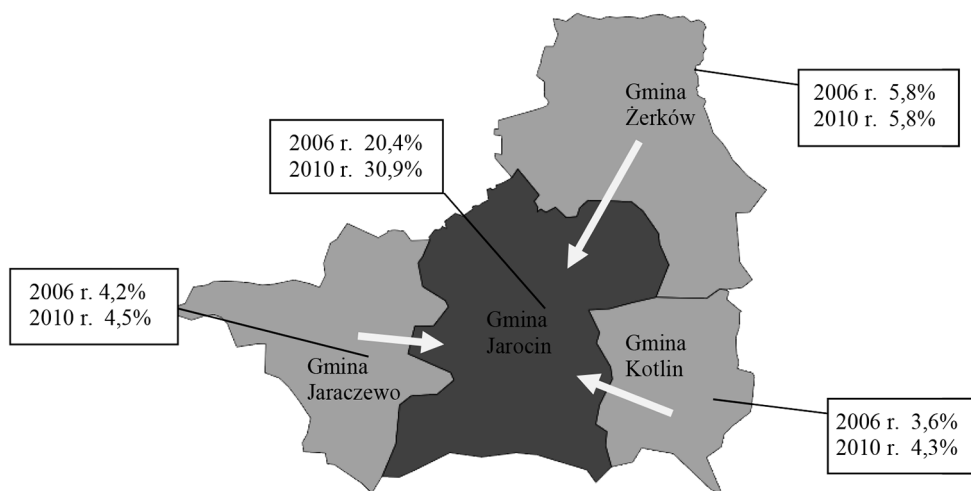
5. Zróżnicowanie przestrzenne dojazdów do pracy w układzie gmin powiatu jarocińskiego

Do pracy poza powiat jarociński dojeżdżało w 2006 roku 25,7% pracujących, a w 2010 roku – 37,1%. Ludność dojeżdżająca do pracy ogółem w 2006 roku stanowiła 57,8% pracujących w powiecie, a w 2010 roku – 60,4%. Najwięcej osób przyjeżdżało do pracy w Jarocinie z gminy Jarocin (w 2006 roku 20,4%, a w 2010 nastąpił wzrost o 10,5 punktów procentowych). Wzrosła liczba przyjeżdżających do pracy z gminy Jaraczewo i Kotlin, czego bezpośrednią przyczyną była likwidacja Zakładów Przetwórstwa Owocowo-Warzywnego „Kotlin” (rys. 1).

Omawiany już upadek wielu przedsiębiorstw funkcjonujących na terenie Jarocina (Fabryka Mebli, Fabryka Obrabiarek, Państwowy Ośrodek Maszynowy) i zatrudniających pracowników z całego powiatu spowodował, że na miejsce upadających firm zaczęły powstawać nowe, mniejsze przedsiębiorstwa, które nie były jednak w stanie wchłonąć nadwyżki siły roboczej. Bezrobotni mieszkańcy powiatu z biegiem czasu coraz częściej podejmowali decyzje o pracy w miejscowościach poza powiatem jarocińskim.

W powiecie jarocińskim w 2010 roku 37 osób na 100 pracujących dojeżdżało do pracy. Najwięcej osób dojeżdżało w gminie Żerków (2010 – 65 osób) i w gminie Kotlin (2010 – 60 osób). Wysoki wskaźnik charakteryzuje też gminę Jaraczewo (39 osób) i gminę Jarocin (32 osoby) (tab. 2).

¹³ T. Buchwald, M. Ginter, *Diagnozowanie lokalnych rynków pracy na przykładzie powiatu jarocińskiego*, PUP, Jarocin 2013.



Rys. 1. Udział przyjeżdżających do pracy z gmin powiatu jarocińskiego w liczbie zatrudnionych w mieście Jarocin w 2006 i 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Poznaniu (*Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2006*) i danych z Urzędu Skarbowego w Jarocinie.

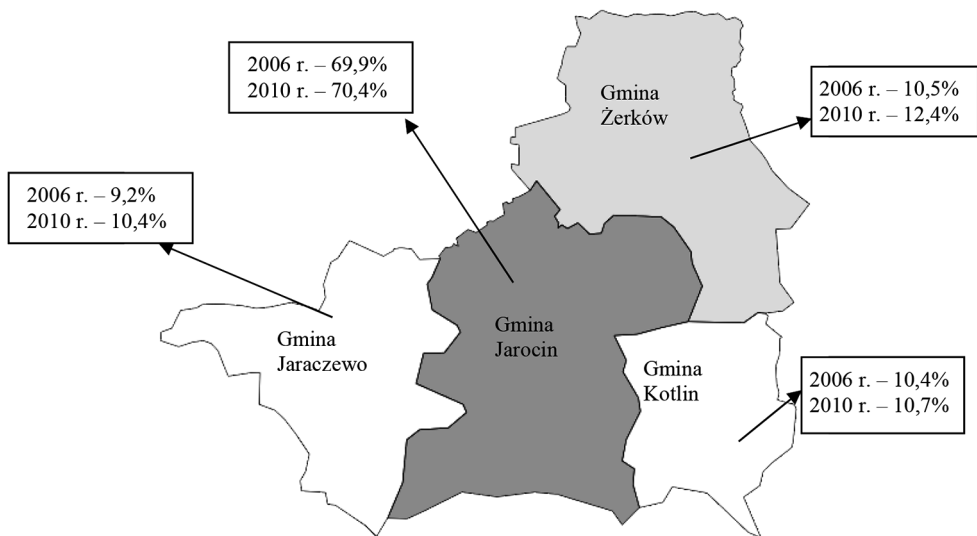
Tabela 2. Wyjeżdżający z gmin do pracy poza powiat jarociński w latach 2006 i 2010

Jednostka terytorialna	Lata			
	2006		2010	
	liczba pracujących osób	osoby wyjeżdżające do pracy na 100 pracujących	liczba pracujących osób	osoby wyjeżdżające do pracy na 100 pracujących
Ogółem w powiatach	12 024	25	12 743	37
Jarocin	9 402	23	9 968	32
Jaraczewo	1 077	26	1 025	39
Kotlin	819	39	769	60
Żerków	726	44	981	65

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Poznaniu (*Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2006*) i danych z Urzędu Skarbowego w Jarocinie.

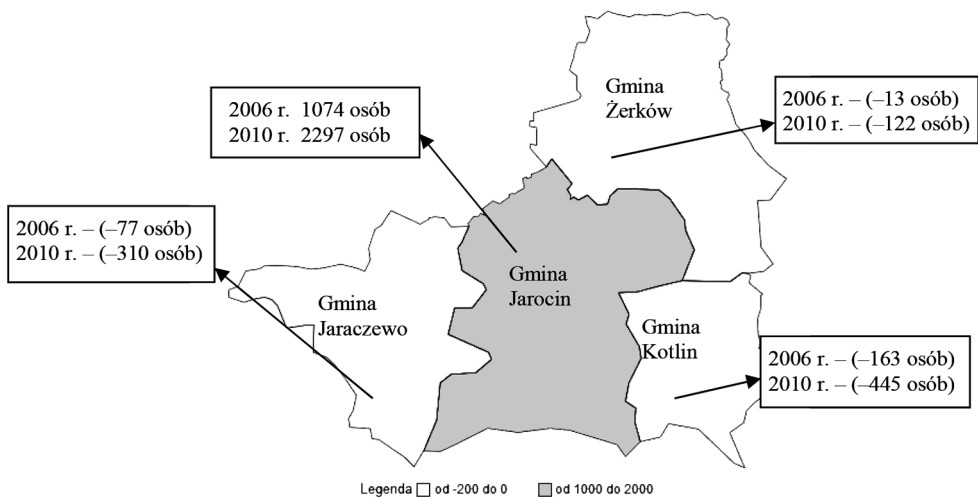
W badanym okresie niewiele wzrósł udział pracujących dojeżdżających do pracy na terenie powiatu jarocińskiego. Brak nowych ofert pracy w powiecie spowodował poszukiwanie zatrudnienia poza powiatem, a także poza województwem.

W 2006 roku do pracy poza powiat wyjeżdżało 3095 osób, a w 2010 roku już 4730 osób. W 2006 roku tylko 170 pracowników (5,5% wyjeżdżających poza po-



Rys. 2. Wyjeżdżający do pracy z gmin powiatu jarocińskiego w liczbie pracujących w gminie w 2006 i 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Poznaniu (*Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2006*) i danych z Urzędu Skarbowego w Jarocinie.



Rys. 3. Saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy na terenie powiatu jarocińskiego w 2006 i 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Poznaniu (*Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2006*) i danych z Urzędu Skarbowego w Jarocinie.

wiat) znalazło zatrudnienie poza województwem, a w 2010 roku – 749 osób (15,8% wyjeżdżających poza powiat). Zwiększyło się natężenie wyjazdów do pracy i zmieniły się kierunki mobilności przestrzennej. W 2006 roku najczęściej wybierano miejsce pracy położone niedaleko miejsca zamieszkania, w 2010 roku mieszkańcy powiatu chętniej wyjeżdżali do innych województw.

Saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy świadczy o kondycji rynku pracy danego ośrodka w stosunku do potrzeb. Dodatnie saldo świadczy o większej liczbie przyjeżdżających niż wyjeżdżających do pracy. Taka sytuacja utrzymywała się w 2006 i 2010 roku tylko w gminie Jarocin, pozostałe gminy wykazywały salda ujemne zarówno w 2006, jak i w 2010 roku, co oznacza większą liczbę osób wyjeżdżających z gminy (rys. 3).

W województwie wielkopolskim poza powiat jarociński do pracy wyjeżdżało w 2010 roku o 1056 osób, czyli o 36,10% więcej niż w 2006 roku. Gwałtownie wzrosła liczba osób dojeżdżających z gminy Żerków (o 80,31%) i gminy Jarocin (o 34,23%). Mniejszy był wskaźnik dla gminy Kotlin (o 28,48%) i gminy Jaraczewo (o 7,53%)¹⁴.

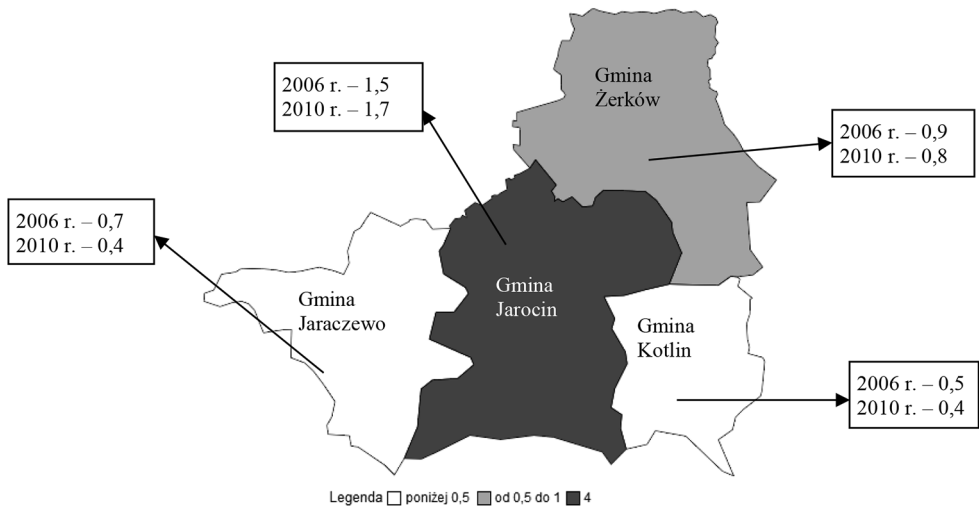
W 2006 roku najwięcej mieszkańców powiatu jarocińskiego dojeżdżało do pracy do Poznania (1272 osób, tj. 43,49% wszystkich dojazdów na terenie Wielkopolski), do powiatu pleszewskiego (380 osób) i powiatu średzkiego (312 osób).

W 2010 roku kierunki dojazdów na terenie Wielkopolski niewiele się zmieniły, wzrosło natomiast ich natężenie. Do Poznania dojeżdżało 1325 osób, a do powiatu poznańskiego – 432 osoby (stanowi to 44,13% wszystkich dojazdów na terenie Wielkopolski). Mieszkańcy gminy Jarocin w 2006 roku dojeżdżali do pracy przede wszystkim do Poznania i powiatu średzkiego, a w 2010 oprócz Poznania i powiatu średzkiego gwałtownie wzrosły dojazdy do powiatu poznańskiego (wzrost o 248% w stosunku do 2006 roku).

Mieszkańcy powiatu jarocińskiego przede wszystkim dojeżdżali do pracy do samego Jarocina. W 2010 roku natężenie dojazdów do Jarocina wzrosło o 18 punktów procentowych. Wzrosła jednocześnie liczba dojazdów do Poznania i innych miejscowości w Wielkopolsce. Poza województwem wielkopolskim znalazło pracę o 579 osób więcej w 2010 roku niż w roku 2006. Największą grupę wyjeżdżających poza województwo stanowili mieszkańcy gminy Jarocin.

Iloraz liczby osób przyjeżdżających i wyjeżdżających do pracy przyjmował w gminie Jarocin wartości powyżej 1, co oznacza, że więcej osób przyjeżdżało do pracy niż wyjeżdżało z tej gminy. W pozostałych gminach wartość ilorazu była poniżej jedności, co oznacza, że więcej osób wyjeżdżało niż przyjeżdżało. Najwyższe wartości ilorazów w gminie Jarocin świadczą o pozycji centralnego ośrodka rozwoju dla całego powiatu (rys. 4).

¹⁴ Tamże.



Rys. 4. Iloraz przyjazdów i wyjazdów do pracy na terenie powiatu jarocińskiego w 2006 i 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Poznaniu (*Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2006*) i danych z Urzędu Skarbowego w Jarocinie.

Analiza dojazdów do pracy w latach 2006 i 2010 w powiecie jarocińskim umożliwiła poznanie kierunków i natężenia tych migracji. W powiecie jarocińskim w 2010 roku w porównaniu z 2006 rokiem nastąpił wzrost dojazdów do pracy o 48%. Dojazdy do pracy wewnątrz powiatu wzrosły o 57%, a poza powiat dojeżdżało 43% ludności¹⁵.

Na terenie powiatu jarocińskiego pracownicy dojeżdżali do pracy głównie do Jarocina i Żerkowa, a więc gmin miejsko-wiejskich. W województwie kierunkiem migracji było miasto Poznań i powiaty: pleszewski, poznański i średzki.

Przeprowadzone badania dowodzą znacznego wzrostu mobilności mieszkańców powiatu jarocińskiego. O ile w 2006 roku natężenie dojazdów do pracy należało do wysokich i przeciętnych, o tyle w 2010 roku należały już do wysokich i bardzo wysokich (biorąc za podstawę wyniki w pozostałych powiatach dla 2006 roku).

Też o wzroście mobilności przestrzennej pracowników mogłyby zweryfikować badania dojazdów w 2010 roku przeprowadzone dla powiatów całej Polski. Niestety badania tego rodzaju, o dużej wartości poznawczej i w oparciu o wiarygodne dane, zostały przeprowadzone tylko jeden raz – w odniesieniu do roku 2006. Niemniej badania przeprowadzone w 2010 roku tylko dla powiatu jarocińskiego pozwalają wyciągnąć wnioski co do zdolności adaptacyjnych strony podażowej badanego rynku pracy.

¹⁵ Tamże.

6. Zakończenie

Dojazdy do pracy są jedną z najsilniejszych relacji przestrzennych, jakie występują między miastami a ich zapleczem oraz pomiędzy samymi miastami. Na ich podstawie można określić zarówno zasięg przestrzenny, jak i siłę tych powiązań¹⁶. Brak systematycznych badań dojazdów do pracy (przerwa trwająca niemal dwie dekady) stanowi istotną przeszkodę w precyzyjnym określeniu przyczyn zmian mobilności, a przede wszystkim tempa tych zmian i wyznaczenia okresów decydujących o tych zmianach.

W końcu 2006 roku ponad 2,3 mln osób w Polsce dojeżdżało do pracy co stanowi 25% ogółu pracowników najemnych. Województwo wielkopolskie należało do regionów o wysokiej skali dojazdów do pracy (30%) i cechowało się bardzo dużym zróżnicowaniem przestrzennym. Aglomeracja poznańska była i jest jednym z najważniejszych centrów dojazdów do pracy w województwie wielkopolskim. Szczególną rolę ośrodka migracji pracowniczych pełni Poznań (3 miejsce w kraju).

W powiecie jarocińskim w latach 2006-2010 wzrosły zarówno natężenie dojazdów do pracy, jak i liczba kierunków. Do pracy poza powiat jarociński dojeżdżało w 2006 roku 25,7% pracujących, a w 2010 roku – 37,1%. Ludność dojeżdżająca do pracy ogółem w 2006 roku stanowiła 57,8% pracujących w powiecie, a w 2010 roku – 60,4%. Od 2006 roku następuje ciągły wzrost skali dojazdów do pracy, co jest związane m.in. ze wzrostem gospodarczym, a także z przemianami strukturalnymi i przestrzennymi gospodarki narodowej.

Wyniki przeprowadzonej przez Urząd Statystyczny w Poznaniu analizy dojazdów do pracy w 2006 roku dla Polski, uzupełnione przez autora badaniami z 2010 roku dla powiatu jarocińskiego pozwalają na pewne uogólnienia, a w każdym razie na określenie tendencji w rozkładzie dojazdów do pracy. Tendencje te wyznaczają kierunek, jak się wydaje, utrwalony przez przemiany gospodarcze, dla których przełomem był rok 1989. Wycofanie się państwa z decyzji lokalizacyjnych w warunkach gospodarki rynkowej wydaje się zupełnie zrozumiałe. Jednakże tempo tego wycofywania się i wieloletnie niemalże porzucenie odpowiedzialności za utrzymanie i rozwój infrastruktury w mniejszych ośrodkach powodują spontaniczne, oparte wyłącznie na decyzjach biznesowych tworzenie się układów przestrzennych oraz zjawisko nadmiernej mobilności.

Mobilność, rozumiana jako gotowość do zmian i poszukiwania szans rozwoju, jest zjawiskiem z gruntu pozytywnym i zazwyczaj dotyczy wysoko wykwalifikowanej kadry menedżerskiej, inżynierskiej czy naukowej. Przekroczenie jednak pewnej granicy mobilności, co zdaniem autora w Polsce już nastąpiło, świadczy o poważnych zakłóceniach gospodarczych, nie jest bowiem motywowane chęcią poprawy

¹⁶ R. Guzik, K. Biedermann, *Powiązania w zakresie dojazdów do pracy*, [w:] *Czynniki i ograniczenia rozwoju miast województwa pomorskiego*, Centrum Studiów Regionalnych, Kraków 2011, s. 62.

własnej sytuacji i realizacją awansu zawodowego czy społecznego, ale po prostu koniecznością.

Natężenie oraz kierunki dojazdów do pracy świadczą o postępującej aglomeracji i rosnącej roli wielkich ośrodków miejskich. Zjawisku temu towarzyszy słabnięcie roli małych i średnich miast powiatowych jako centrów o znaczeniu lokalnym. W rezultacie powstają wielkie ośrodki miejskie dysponujące nadwyżką miejsc pracy i słabe ośrodki powiatowe, tracące swoje dotychczasowe znaczenie.

Literatura

- Buchwald T., Ginter M., *Diagnozowanie lokalnych rynków pracy na przykładzie powiatu jarocińskiego*, PUP Jarocin 2013.
- Gaczek W., *Gospodarka*, [w:] T. Kaczmarek (red.), *Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej*, Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań 2012.
- Gołata E., Witkowska A., *Analiza sytuacji na regionalnym rynku pracy*, Kutno 2006.
- Góra M., Sztanderska U., *Wprowadzenie do analizy lokalnego rynku pracy*, ARTE, Grójec 2006.
- Guzik K., Biedermann K., *Powiązania w zakresie dojazdów do pracy*, [w:] *Czynniki i ograniczenia rozwoju miast województwa pomorskiego*, Centrum Studiów Regionalnych, Kraków 2011.
- Kaczmarek T. (red.), *Strategia rozwoju aglomeracji poznańskiej*, Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań 2010.
- Konecka-Szydłowska B., *Sytuacja społeczno-gospodarcza miast strefy podmiejskiej Poznania w okresie transformacji* [w:] J. Ślodziak, R. Klimek (red.), *Przemiany przestrzeni miast i stref podmiejskich*, IV Konferencja Naukowa „Miasta w okresie przemian”, Uniwersytet Opolski, Wydział Ekonomiczny, Opole 2006.
- Lijewski T., *Dojazdy do pracy w Polsce*, Studia KPZK, tom XV, PWN, Warszawa 1967.
- Maćkiewicz B., Świdorski A., *Procesy suburbanizacyjne na obszarze powiatu poznańskiego w latach 1995-2000*, [w:] J. J. Parysek (red.), *Rozwój regionalny i lokalny w latach 1989-2002*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2004.
- Mortimer-Szymczak H., *Przestrzenne zróżnicowanie rynku pracy i bezrobocia*, Warszawa 1992.
- Pacione M., *Urban Geography*, Routledge, London 2001.
- Parysek J.J., *Wewnątrzregionalna konkurencyjność i komplementarność obszarów*, [w:] Parysek J.J. (red.), *Wybrane problemy miast i aglomeracji miejskich na początku XXI wieku*, *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna* nr 6, Biuletyn IGS-E i GP UAM, Poznań 2009.
- Socha M., Sztanderska U., *Strukturalne podstawy bezrobocia w Polsce*, PWN, Warszawa 2000.
- Śleszyńska P., *Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2013.

TERRITORIAL DIFFERENTIATION OF WORK COMMUTING ON THE EXAMPLE OF JAROCIN DISTRICT

Summary: The most common form of mobility associated with the labor market, and also the most desirable for the region development, is the willingness to work outside the place of residence. The tendency of commuting to work shows flexibility and ability to adapt to conditions on the labor market. The aim of this article is the analysis of workers mobility in

Poland and Wielkopolska based on data about commuting to work in 2006. A detailed analysis has been prepared based on Jarocin district in 2006 and 2010. The analysis showed that most of the people commuted to work in 2006 in districts located near larger cities and urban areas. They were mostly district towns and cities with district towns which were the central places of the regions. The intensity and different direction of commuting to work increased in Jarocin district in the years 2006-2010.

Keywords: commuting to work, spatial mobility, labor market.