

Economic efficiency of rural-habitants migration activities

Ekonomická efektivita migračních aktivit venkovského obyvatelstva

Lukáš Kříž, PEF ČZU Praha

Abstract: A contribution is aimed at a phenomenon of a rural-habitants return, a short-term migration activities and its economic aspects. An elementary analytic recognition and appraisal on a defined package of „commutings for ...“ run from a simple economic comparison between costs and assets of this activities. That's not only a markedly fiscal expression of the real migration-return connection efficiency, but it's also an expanded perception of real assets and losses, that means alternative costs and profitability entities amplified values. A significant and a theme relevant problem is also inclusion of transaction costs. A cardinal question, answered by this article, is about a conjunction or a discrepancy between short-time migration merits and economic strokes. This approach contents list of economic and non-economic migration aspects. In the Czech republic pre-entry period into the EU is the problematic of the „commutings for ...“ very significant in particular through the impression of this phenomenon on rural area and lifes.

Abstrakt: Příspěvek je zaměřen na fenomén návratových, krátkodobých migračních aktivit venkovského obyvatelstva a jeho ekonomické aspekty. Elementární analytické posouzení a zhodnocení definovaného souboru „dojížděk za ...“ vychází z prosté ekonomické bilance nákladů a výnosů těchto aktivit. Nejde však o pouhé explicitně finanční vyjádření efektivity daného migračně-návratového spojení, ale i o rozšířené vnímání skutečných (ne pouze finančně/ekonomických) přínosů a ztrát, tj. hodnot doplněných o váhu alternativních entit nákladových i výnosových. Stranou takového posouzení nezůstává ani otázka nákladů transakčních, jejichž zahrnutí a specifikace má ve vztahu k tématu vysoký předpoklad důležitosti. Stěžejní otázkou článkem zodpovědanou je, zda důvody a motivy krátkodobé návratové migrace konvenují s jejich dopady a důsledky ekonomickými, či zda v problému hrají roli i další původem neekonomické aspekty (nejspíše problematicky zahrnutelné do ekonomické do ekonomické bilance – vztahu efektivnosti). V tzv. předvstupním období České republiky do EU má problematika „dojížděk za ...“ o to větší váhu, oč intenzivněji je podoba venkovského prostoru a života v něm tímto fenoménem ovlivňována.

Key words: migration activities, efficiency, real costs, real profits

Klíčová slova: migrační aktivity, efektivita, náklady, výnosy

Úvod

„Dojížd'ka za ...“ je fenomén významně ovlivňující život mnoha obyvatel měst i venkova. Je zřejmé, že dichotomické rozčlenění dojížděk na „uživatelé“ městské a venkovské je do jisté míry zavádějící a zkreslující – neboť mají mnoho společného – ale současně je to v jisté míře účelné ba praktické – neboť lze nalézt mnoho odlišného. Krátkodobá neboli návratová migrace, však nemá jen unifikovaný cíl v podobě práce, potažmo zaměstnání, ale i řadu heterogenních důvodů, jejichž nositelé se rekrutují z mnoha demograficky členěných sociálních skupin (Musil 1967). Příkladem může být školní docházka, návštěva lékaře, návštěva úřadů apod. Pravidelnost některých, je vodícím klasifikačním prvkem pro vytvoření a ustanovení pravidelné návratové migrace jako samostatného okruhu otázek a problémů, tj. samostatné problematiky.

Nahlížení na návratové migrační aktivity (NMA) obyvatel venkova je provázeno i determinováno řadou aspektů, jejichž odhalení, typologizace, popis i objasnění funkce či principů může přinést nové, zajímavé a potenciálně i prakticky použitelné poznatky a informace, které mohou ovlivnit život „provozovatelů“ návratově migračních aktivit stejně významně, jako jsou již dnes ovlivněni samotnou existencí NMA a svou účastí v nich. Jde o aspekty sociální, kulturní, ekonomické a ekologické prolínající se v mnoha rovinách, úrovních a významech. Příkladem může být střet požadavků dojíždějícího jedince a obce zabezpečující tzv. dopravní obslužnost, kvantifikovaný finančními možnostmi jedněch i druhých.

Prostorové vymezení příspěvku je zasazeno do území Středočeského kraje, což je činěno záměrně s očekáváním existence zjevných a názorných kvalit řešené problematiky. Vstupní data Českého statistického úřadu jsou doplněna a zkombinována s daty, resp. cenami Českých drah a expertním posouzením obvyklých cen autobusové dopravy (pracovníkem jednoho regionálního autobusového dopravce). Ona „obvyklost“ je samozřejmě nutná vzhledem k širokým možnostem kombinací obou druhů doprav, jak co do dopravně prostorového řešení tak i do finanční náročnosti. Ovšem ani tato relativní neexaktnost ani časový posun srovnávaných údajů není třeba považovat za natolik významné, aby výrazněji ovlivnily prezentaci pojednávaného problému.

Výběrem Středočeského kraje je sledována myšlenka zachycení a zhodnocení NMA převážně způsobených blízkostí, resp. přítomností velkého urbánního centra, konkrétně Prahy. Podporou tomuto přístupu budiž relevantní empirická zkušenost autora získaná převážně pozorováním potažmo osobní účastí na NMA a samozřejmě i publikačně (ČSÚ 2002).

Cíl

Cílovou snahou článku je prezentovat relativně funkční model ekonomické náročnosti a efektivnosti NMA v oblastech okolí urbánního centra – ekonomického, sociálního, kulturního, správního, tj. regionálního. Specifické uspořádání většiny krajů (i okresů) v ČR (s regionálním centrem, které funguje jako „magnet“ integrity kraje – regionu) přímo předurčuje oblasti tvořící zázemí těchto center k postižení části jejich obyvatel NMA. Ona specifická v porovnání s jinými zeměmi Evropy je ve velikosti a prostorovém uspořádání sídel v správně vymezených oblastech (relativně vysoká hustota osídlení, relativně mnoho malých sídel, málo velkých) (Slepička 1981).

Primárně jde v datově – informační oblasti příspěvku o relevantní kvantifikaci nákladů a výnosů¹ NMA, o jejich prostorově funkční princip (o jejich odlišnosti). Konkretizovanou snahou doposud není přesné postižení reality včetně přesného metodického a datového uchopení problematiky.

Metodika

Základními použitými technikami byly: pozorování (zejména zúčastněné) a studium dokumentů (Disman 1993). Výsledky práce jsou tedy určeny kombinací datové a empirické části celku získaných informací. Datová část je poměrně snadno verifikovatelná, část empirická je vedena snahou o exploraci a deskripci problému. Zdrojem dat byl zejména internet, oficiální tiskoviny, data ČSÚ a rozhovor s expertem týkající se cen autobusové dopravy. Z více možností technické, resp. technologické realizace NMA vybereme pouze obvyklé druhy hromadné dopravy, tj. autobusovou a železniční. Záměrně opomineme relativně masovou, leč typologicky přece individuální dopravu automobilovou a to zejména pro problémy spojené s ošetřením metodologickým.

Fakt, že je práce a problematika situována do Středočeského kraje s „přirozeným“ centrem Prahou, činí problematiku nejspíše podstatně transparentnější a vyhraněnější než by tomu bylo v jiných krajích ČR.

Výsledky a diskuse

Diskuse o výsledcích bude vedena v linii *charakteristika kraje – charakteristika obyvatelstva – efektivnost NMA*.

¹ pojmů náklady, výnosy x výdaje, příjmy není používáno v exaktním terminologickém řazení a užívání vázaném specifickým obsahem těchto kategorií dle jednotlivých relevantních oborů; jejich užití v textu je volné a není vyhraněně specifikováno;

Středočeský kraj

Poloha kraje významně ovlivňuje jeho ekonomickou charakteristiku. Úzká vazba s hlavním městem, hustá dopravní síť, činí polohu kraje mimořádně výhodnou. Naopak zřejmá nevyváženost vztahu Prahy (metropole celorepublikového významu) a středních Čech (periferie Prahy) je pro kraj nevýhodou. Tato skutečnost stejně jako absence krajského města jako správního centra regionu do určité míry limituje rozvoj kraje. Pražská středočeská aglomerace, do které spadá téměř 38 % obcí kraje s více než 46 % obyvatel, tvoří zázemí hlavního města. Kraj je pro Prahu významným zdrojem pracovních sil, doplňuje pražský průmysl, zásobuje Prahu potravinami, poskytuje Praze svůj rekreační potenciál.

Poloha kraje ovlivnila ve druhé polovině 90. let také nepříznivý demografický vývoj v kraji. Zatímco úbytek obyvatelstva přirozenou měnou trvá již více než 20 let, neboť v kraji je nízká porodnost a poměrně vysoká úmrtnost daná věkovou strukturou populace, migrační saldo prošlo v posledních letech výraznou změnou. Kraj má tak vysokou imigraci, že celkový počet obyvatel začal vzrůstat – v roce 2000 již o 3 684 osob. To je dáno hlavně výstavbou satelitních obytných celků v okolí Prahy.

Pro Středočeský kraj je charakteristická rozvinutá zemědělská i průmyslová výroba. Zemědělská výroba těží z vynikajících přírodních podmínek v severovýchodní části kraje, kraj vyniká hlavně rostlinnou výrobou, pěstováním pšenice, ječmene, cukrovky, v příměstských částech pěstováním ovoce, zeleniny a květin.

Stěžejními průmyslovými odvětvími jsou strojírenství, chemie a potravinářství. Škoda Mladá Boleslav se stala podnikem celostátního významu. Několika významnějšími podniky je zastoupeno i sklářství, keramika a polygrafie. Minimálně je v kraji zastoupen textilní a oděvní průmysl. Ústup zaznamenaly dříve tradiční obory těžba uhlí, ocelářství a kožedělný průmysl.

Obyvatelstvo a práce

Tab. 1: Pracoviště v jiné obci

	obyvatelstvo celkem	pracující celkem		pracoviště v jiné obci ČR	
		abs	%	abs	%
hl. m. Praha	1 178 576	580 545	49,3	20 708	3,6
Benešov	93 588	44 590	47,6	22 816	51,2
Beroun	76 182	36 154	47,5	21 370	59,1
Kladno	151 355	69 559	46,0	36 171	52,0
Kolín	96 279	43 441	45,1	23 493	54,1
Kutná Hora	73 910	31 916	43,2	15 703	49,2
Mělník	95 317	44 418	46,6	22 270	50,2
Mladá Boleslav	115 003	57 917	50,4	27 068	46,7
Nymburk	84 574	38 794	45,9	21 502	55,4

Praha-východ	96 923	47 743	49,3	28 414	59,5
Praha-západ	83 812	40 698	48,6	27 739	68,2
Příbram	108 227	49 396	45,6	24 056	48,7
Rakovník	54 457	24 190	44,4	12 407	51,3
Středočeský kraj	1 129 627	528 816	46,8	283 016	53,5

Pramen: ČSÚ

V celém Středočeském kraji, který má zhruba o 50 tis. obyvatel méně než hlavní město Praha, pracuje téměř 47% obyvatel. Tzn., že pracujících je přes 500 tis. lidí, z nichž 53,5% pracuje mimo svou obec (bydliště). V absolutních číslech jde o 250 tis. obyvatel, kteří se „někam“ za práci přepravují. Připočteme-li hrubý odhad cestujících žáků a studentů, dostaneme 350 tis. lidí stížených NMA. Jde o 350 tis. lidí, kteří musí být každodenně přepraveni TAM (tzn. nejčastěji na místo práce, studia) a ZPĚT (tzn. do místa bydliště). Jen za Středočeský kraj je to zhruba 3,5% obyvatel ČR a v rámci samotného Středočeského kraje téměř 40% obyvatel.

Potvrzuje se dosud nevyslovený trend zvyšujícího se procenta dojíždějících (respektive úzeji - zaměstnaných mimo místo bydliště) rostoucí s nižší vzdáleností od regionálního centra, tj. od Prahy. Potvrzení tohoto trendu můžeme pokládat za důkaz o určení cíle většiny NMA, kterým by tedy měla být Praha.

Obr. 1: Pracoviště v jiné obci ČR – okresy Středočeského kraje



Pramen: ČSÚ

Nákladová efektivnost NMA

Tab. 2: Efektivnost NMA

Okres	Vzdálenost	Průměrná mzda	Jízdné - vlak	Jízdné - bus	Běžné měsíční náklady dopravy ²	Rozdíl Praha a další okres	Efektivnost NMA
Mělník	50	15 253	864	1470	1 167	3806	3,26
Kladno	30	15 668	540	945	743	3391	4,57
Rakovník	83	13 691	1 134	2440	1 787	5368	3,00
Beroun	34	14 881	648	1071	860	4178	4,86
Příbram	78	12 459	1 485	2293	1 889	6600	3,49
P-západ	7	15 854	324	235	280	3205	11,46
Benešov	49	13 155	1 134	1544	1 339	5904	4,41
Kutná Hora	73	14 272	1 836	2146	1 991	4787	2,40
Kolín	44	13 616	1 485	1386	1 436	5443	3,79
Nymburk	50	13 036	1 134	1470	1 302	6023	4,63
Mladá Boleslav	72	17 549	864	2117	1 490	1510	1,01
P-východ	7	16 589	324	235	280	2470	8,83
Praha		19 059					

Pramen: ČSÚ, www.cd rail.cz, expertní rozhovor.

Nejvyšší efektivitu dosahují NMA oblastí nejbližších Praze. Paradoxně jde o jedny z nejnižších absolutních rozdílů průměrných mezd. Naopak relativně vysoké absolutní rozdíly průměrných mezd jsou v efektivnosti NMA redukovány o vyšší náklady dopravy. Z hlediska pohledu kvantifikace by důležitější než sama efektivnost mohl být absolutní rozdíl průměrných mezd a z něj plynoucí potenciální změny kvantity a kvality spotřebního koše „dojíždějícího“ spotřebitele.

Na tomto místě je třeba zmínit úskalí prosté váhové ekonomizace problému, resp. jeho „zfinancování“ do řeči rozdílu příjmů. Finanční efekt NMA se může v individuální rovině života jednotlivce, případně jeho rodiny, výrazně snížit působením mnoha okolností z heterogenního souboru vlivů jiných rovin a významů. Jde o časovou náročnost NMA, socio-prostorové a organizační uspořádání rodinných vztahů, hodnotové preference apod. Veškeré faktory mohou být a jistě jsou výraznou položkou na misce vah volby NMA, včetně jejich přínosů a negativ.

Z těchto důvodů nelze jednoznačně klasifikovat okresy dle výhodnosti dojížděky za prací. Pouze u okresů s nižším absolutním rozdílem průměrných mezd a nižšími dopravními náklady se lze domnívat, že preference pozitiv NMA bude narážet na jistou hodnotově

² Hodnota běžných měsíčních nákladů dopravy je stanovena jako prostý aritmetický průměr měsíční ceny jízdenky ČD a 21 jízd TAM a ZPĚT autobusem. Samozřejmě, že v současné nabídce podniků dopravní obsluhy je řada produktů kombinujících druhy dopravy technicky, prostorově i finančně. Proto jsou zvoleny tyto základní ceny dopravních služeb, jež v tomto případě mohou být považovány za dostatečný referenční rámec cenové problematiky.

kvantifikovatelnou hranici, kdy upřednostnit NMA a kdy ne. Opět je třeba vyzdvihnout velký vliv nefinančních vlivů na volbu.

Jako zcela nevhodný pro volbu NMA se jeví okres Mladá Boleslav. Minimální rozdíl průměrných mezd a značná cena dopravy jej zdánlivě vyřazují ze spektra zájmu pražských NMA. Ovšem, a to je možno bohužel uplatnit nejen v této souvislosti - Čím je průměrnému obyvateli určitého okresu průměrná mzda v tomto okrese?

Závěry

Každodenní návratová migrace představuje samostatnou entitu „světa každodennosti“ řady venkovských obyvatel. Ve své přirozenosti a samozřejmosti je však provázena řadou heterogenních vlivů a závislostí okolního světa. Jako projev sociálního pohybu v prostoru je pro ni příznačná nejednoznačnost a jednoduchost vymezení i pouhé deskripce. Stejně tak je pro existenci NMA charakteristická značně zjednodušená samozřejmost jejich vnímání společností. Dílčí konkrétní projevy každodenní (návratové) migrace jsou společensky reflektovány, avšak bez zohlednění nejednoznačnosti jejich původu a tudíž i řešení.

Ekonomická bilance výnosů a nákladů NMA v sobě skrývá řadu často ambivalentních úskalí. Vysoká časová náročnost NMA spolu se současnou relativně vysokou odměnou za práci v jiné lokalitě jsou pouhým explicitně doložitelným příkladem z řady mnohých převážně mnohem méně zjevných vlivů a okolností. Do prosté ekonomické analýzy vstupují náklady NMA (explicitní cena dopravy) a výnosy z NMA (případný rozdíl průměrných mezd okresů/lokalit). Jejich prosté porovnání zdánlivě vždy hovoří o výhodnosti dojížděky za prací. Podrobnější zohlednění hodnot porovnávaných veličin ovšem naznačuje, že pokud by existovaly zmiňované okolnosti explicitně neceněné, mohla by se evidentnost oné výhodnosti značně oslabit, ba až eliminovat.

Implicitní vlivy NMA, alternativní náklady a výnosy NMA, to jsou kategorie, se kterými se musí počítat a jejichž tušenou existenci je třeba doložit. A právě důkaz jejich existence a vlivu na NMA bude předmětem dalšího výzkumu autora. Jde o širokou oblast makro a mikro úrovní pohledů a analýz každodenního života dojíždějících obyvatel venkova. Kombinací obou (případně tří - mezo) úrovní abstrakce a konkretizace problému návratových migračních aktivit lze nejspíše dosáhnout jejich, co největšího poznání.

Literatura

DISMAN, M. Jak se vyrábí sociologická znalost. Karolinum. Praha: 1993.

Musil, J. Sociologie soudobého města. Svoboda. Praha: 1967.

Slepička, A. Venkov a/nebo město. Svoboda. Praha: 1981.

www.cdmail.cz

www.czso.cz

Kontakt

Ing. Lukáš Kříž, katedra humanitních věd, Provozně ekonomická fakulta, Česká zemědělská univerzita v Praze, Kamýcká 124, 165 21 Praha 6 – Suchbát, Česká republika

e-mail: kriz@pef.czu.cz