

THE SIZE OF AGRICULTURAL HOLDINGS AND THE OPINIONS OF THE OWNERS OF THE NEED AND FORM OF TRANSPORT SERVICE

Summary

The aim of the study was to determine the preferences of farmers for the various forms of transport service of farms of different sizes. The scope consisted of 166 holdings of Małopolskie voivodeship of different size and direction of the production. Nearly 60% of farmers answered in interview that transport services are needed. At present, on average, 48.80% make use of services and this quantity is growing with the increase of the surface. Generally, 44.56% of farmers see a combination of transport service with commercial activities (the smallest 36.07% and the largest 59.11%).

Key words: transport, means of transport, transport service, services

WIELKOŚĆ GOSPODARSTW ROLNICZYCH A OPINIE ICH WŁAŚCICIELI O POTRZEBIE I FORMIE OBSŁUGI TRANSPORTOWEJ

Streszczenie

Celem badań było ustalenie preferencji rolników w zakresie różnych form obsługi transportowej gospodarstw o różnej powierzchni. Zakresem objęto 166 gospodarstw województwa małopolskiego o zróżnicowanej powierzchni i kierunku produkcji. Prawie 60% objętych wywiadem rolników odpowiedziało, iż usługi transportowe są potrzebne. Aktualnie, średnio 48,80% korzysta z usług a wielkość ta rośnie w miarę wzrostu powierzchni. Generalnie 44,56% rolników widzi połączenie obsługi transportowej z czynnościami handlowymi (36,07% najmniejsze i 59,11% największe).

Słowa kluczowe: transport, środki transportowe, obsługa transportowa, usługi

1. Wstęp

Jednymi z podstawowych kosztów ponoszonych w gospodarstwie rolniczym są koszty obsługi transportowej. Ich obniżenie zależy od ilości i doboru środków, realizowanej technologii transportu i organizacji pracy środków, ale również od wyboru formy obsługi transportowej [1-6]. Zmniejszenie kosztów transportu można osiągnąć poprzez korzystanie z różnych form usług transportowych, gdyż zwykle przy wyższym wykorzystaniu środków pracujących w jednostkach usługowych ich koszty własne są niższe w stosunku do kosztów pracy środków w gospodarstwie rolniczym [1, 7]. W gospodarstwach rolniczych obsługa transportowa realizowana prawie w 90 procentach w formie samoobsługi [2]. Pozostała część przewozów realizowana jest usługowo, w postaci różnych form, a jednym z podstawowych czynników wpływających na wybór formy obsługi jest wielkość gospodarstwa [2].

2. Cel i zakres pracy

W związku ze zmianami zachodzącymi w rolnictwie, dotyczącymi również wykonywania transportu rolniczego za cel pracy przyjęto rozpoznanie opinii właścicieli towarowych gospodarstw rolniczych na temat:

- potrzeb usług transportowych dla rolnictwa
- ewentualnego modelu – formy usług transportowych

Przedmiotem badań były towarowe – utrzymujące się z produkcji rolniczej gospodarstwa województwa małopolskiego. Badaniami objęto 166 gospodarstw, w których następcy są uczniami szkół rolniczych i deklarują przejęcie gospodarstw. Stąd należy domniemywać, iż są to gospodar-

stwa rozwojowe. Ze względu zróżnicowanie powierzchni użytków rolnych gospodarstwa podzielono na grupy obszarowe:

- A – do 10,00 ha UR 61 gospodarstw – 36,75%,
- B – 10,01 – 50,00 ha UR 83 gospodarstwa – 50,00%,
- C – pow. 50,01 ha UR 22 gospodarstwa – 13,25%.

3. Metodyka badań

Badania przeprowadzono na podstawie wywiadu kierowanego, podstawą wyboru była deklaracja prowadzenia produkcji rolniczej na niezmiennym poziomie lub jej zwiększenie. Badania dotyczyły wyposażenia w środki transportowe i ich wykorzystania oraz opinii na temat potrzeby i form usług transportowych. Udzielającym odpowiedzi właścicielom gospodarstw w analizowanym temacie zadano następujące pytania:

- czy usługi transportowe dla gospodarstw rolniczych są potrzebne i dlaczego,
- czy korzysta z usług i dlaczego,
- czy daje usługi (jest usługodawcą) i dlaczego,
- jak widzi przyszłościowy model (formę usług) usług transportowych.

4. Wyniki badań

Średnia wielkość gospodarstw, w których wykonano badania wyniosła 26,24 ha UR, przy znacznej zmienności pomiędzy wydzielonymi grupami obszarowymi A - 6,46 i C - 97,14, jak i w ramach wydzielonych grup. Na uwagę zasługuje wysoki udział gruntów dzierżawionych średnio 38,82%. Fakt ten świadczy o tym, iż właściciele gospo-

darstw upatrują swoją przyszłość w produkcji rolniczej. Średnia wielkość działki, na której prowadzona jest działalność rolnicza jest znaczna, jednak zmienność jest bardzo wysoka i wynosi od 0,01 ha do kilku hektarów. Wielkość działki, jak i obsada zwierząt, jako podstawowe czynniki generujące wielkość przewozów mają decydujący wpływ na wyposażenie i strukturę posiadanych środków transportowych. Drugim podstawowym elementem transportu jest odległość przewozów. W tym zakresie badane gospodarstwa osiągają wartości bardzo niekorzystne. W transporcie wewnętrznym jest to średnio 2,91 km (2,01 do 3,50). Z kolei znaczna odległość w transporcie zewnętrznym, średnio 15,25 km, wykazuje niewielką zmienność pomiędzy grupami obszarowymi. Zakup środków produkcji i jej sprzedaż, w przypadku gospodarstw towarowych, nie wykazuje znacznej zmienności.

Wyposażenia badanych obiektów w ciągniki wykazuje znaczne zróżnicowanie. W przeliczeniu na 100 ha UR najlepiej wyposażone są gospodarstwa najmniejsze – można nawet stwierdzić, iż w tej grupie nastąpiło przeinwestowanie w tym zakresie. Stąd też w tej grupie ciągniki są najmniej obciążone na jeden przypada tylko 3,49 ha UR, podczas gdy w grupie gospodarstw największych 47,39 ha UR na ciągnik.

Wyposażenie w środki transportowe skrzyniowe wykazuje również znaczne zróżnicowanie. Należy dodać, iż badane gospodarstwa posiadały również środki specjalistyczne,

jak roztrzaskacze obornika wozy paszowe, przyczepy objętościowe, oraz przyczepy do bel. Natomiast bardzo słabo są wyposażone w środki za- i wyładunkowe, posiada je tylko 38,5% gospodarstw i są to przede wszystkim ładowacze chwytałkowe i czołowe.

Należy dodać, iż w gospodarstwach największych ze względu na wielkość zakupów środków produkcji i wielkość sprzedaży znaczna ilość gospodarstw deklaruowała korzystanie z obsługi firm, które łączą sprzedaż i zakup z transportem.

W tab. 2 przedstawiono udział odpowiedzi na pytanie czy usługi transportowe są potrzebne i dlaczego.

Prawie 60% objętych wywiadem rolników odpowiedziało, że usługi transportowe są potrzebne. Pomimo tego, iż wskaźnik wyposażenia w środki transportowe w sztukach na gospodarstwo rośnie w miarę wzrostu powierzchni również rośnie ilość wypowiedzi, iż usługi transportowe są potrzebne (58,82% gospodarstwa najmniejsze i 68,18% gospodarstwa największe). Fakt ten świadczy o tym, że obciążenie nakładami związanymi z transportem w gospodarstwach większych jest znaczne i rolnicy mają tego świadomość. Podstawowym czynnikiem skłaniającym rolników do korzystania z usług jest oszczędność czasu pracy – 46,94% odpowiedzi. Korzystanie z usług transportowych pozwala na poświęcenie większej części czasu pracy rolnika na prace związane z produkcją i zdobywanie wiedzy potrzebnej do prowadzenia gospodarstwa.

Tab. 1. Charakterystyka badanych gospodarstw
Table 1. Characteristics of the surveyed holdings

Wyszczególnienie	Jednostka	Wielkość gospodarstw			
		średnio	grupa A	grupa B	grupa C
Powierzchnia UR	[ha]	26,24	6,46	21,98	97,14
% udziału GO	[%]	73,09	62,69	60,24	86,01
% udziału UR dzierżawionych	[%]	38,82	11,76	29,27	51,97
Liczba działek	[szt.]	20,19	10,31	26,61	23,36
Średnia wielkość działki	[ha]	1,30	0,63	0,83	4,16
Obsada zwierząt	[SD·100ha ⁻¹ UR]	69,18	61,22	79,05	49,77
Moc zainstalowana (ciągniki+samochody)	[kW·ha ⁻¹ UR]	9,45	8,04	14,24	18,03
Odległość transport wewnętrzny	[km]	2,91	2,04	3,50	3,05
Odległość transport zewnętrzny	[km]	15,25	15,56	14,24	18,03
Sprzedaż produkcji	[t·ha ⁻¹ UR]	5,22	5,10	5,30	5,22
Zakup środków produkcji	[t·ha ⁻¹ UR]	1,04	0,89	1,12	1,14
Wyposażenie w ciągniki					
Sztuk na gospodarstwo	[szt.]	1,81	1,85	1,72	2,05
Sztuk na 100 ha UR	[szt.]	6,90	29,64	7,83	2,11
Liczba ha UR na ciągnik	[ha]	14,49	3,49	12,78	47,39
Wyposażenie w środki transportowe*					
Sztuk na gospodarstwo	[szt.]	2,23	2,10	2,25	2,50
Sztuk na 100 ha UR	[szt·100 ha ⁻¹ UR]	10,78	32,5	10,24	2,57
Średnia ładowność	[t]	3,88	3,78	4,03	3,60

* samochody dostawcze, ciężarowe, przyczepy skrzyniowe i wozy ciągnikowe

Źródło: opracowanie własne / Source: own study

Tab. 2. Procentowy udział odpowiedzi na pytanie: czy usługi transportowe są potrzebne i dlaczego
Table 2. Percentage of answers to the question whether transport services are needed and why

Wyszczególnienie	Wielkość gospodarstwa - pow. UR			
	średnio	grupa A	grupa B	grupa C
Tak	59,04	58,82	60,24	68,18
brak środków	27,55	39,39	26,00	6,67
oszczędność czasu	46,94	39,39	48,00	60,00
Taniej	25,51	21,22	26,00	33,33
Nie	40,96	41,18	39,76	31,82
mam własne środki	100,00	100,00	100,00	100,00

Źródło: opracowanie własne / Source: own study

Drugim atutem usług jest to, że są tańsze, średnio 25,51% odpowiedzi. Fakt ten świadczy o tym, że rolnicy potrafili skalkulować koszty pracy własnych środków. Udział odpowiedzi „tak” rośnie wraz ze wzrostem powierzchni gospodarstw. Stąd można domniemywać, że wzrost powierzchni gospodarstw rolniczych będzie skutkował wzrostem zapotrzebowania na usługi transportowe dla rolnictwa. W przypadku odpowiedzi, usługi transportowe nie są potrzebne (średnio 40,96%) ich udział maleje miarę wzrostu powierzchni gospodarstwa), a wynika z odpowiedniej do potrzeb ilości posiadanych środków. Z kolei w tab. 3 przedstawiono procentowy udział odpowiedzi na pytanie czy korzysta usług i dlaczego.

Pomimo tego, jak przedstawiono wyżej, większość rolników widzi potrzebę usług transportowych, znacznie mniej (średnio 48,80%) aktualnie korzysta z usług. Niemniej ilość gospodarstw korzystających z usług rośnie w miarę wzrostu powierzchni. Najczęstszym wymienianym przez rolników powodem korzystania z usług jest oszczędność czasu i niższe koszty usług. Średnio 51,20% rolników (maleje w miarę wzrostu powierzchni) odpowiada, że nie korzysta z

usług, ponieważ ma wystarczającą ilość środków transportowych.

W tab. 4 przedstawiono procentowy udział odpowiedzi na pytanie czy daje usługi transportowe i dlaczego.

Znaczna część badanych gospodarstw również jest usługodawcami, niektórzy rolnicy poprzez świadczenie usług transportowych zwiększają dochody gospodarstwa i obniżają (jak sami twierdzą) poprzez zwiększenie wykorzystania koszty pracy swoich środków. Fakt ten świadczy o wiedzy wpływu wykorzystania – na koszty własne pracy środka. Należy zaznaczyć, że w badanej grupie byli rolnicy, którzy korzystali z usług, ale również je dawali, 15%. Większość rolników nie daje usług transportowych z powodu braku popytu 38,71%, braku środków 30,10% i braku czasu 25,81% średnio. Znamiennym jest fakt, że w miarę wzrostu powierzchni gospodarstwa rośnie ilość rolników dających usługi, a jako powód wskazują dodatkowy zarobek.

W tab. 5 przedstawiono procentowy udział odpowiedzi na pytanie jak widzisz przyszłościowy model (formę) usług transportowych dla rolnictwa.

Tab. 3. Procentowy udział odpowiedzi na pytanie: czy korzysta z usług transportowych i dlaczego

Table 3. Percentage of answers to the question: Do you make use of transport services and why?

Wyszczególnienie	Wielkość gospodarstwa - pow. UR			
	średnio	grupa A	grupa B	grupa C
Tak	48,80	40,98	49,40	68,18
brak środków	28,40	32,00	31,70	13,30
oszczędność czasu	35,80	24,00	34,15	60,00
Taniej	35,80	44,00	34,15	26,70
Nie	51,20	59,02	50,60	31,82
mam własne środki	57,64	61,11	54,76	57,14
Są drogie	42,36	38,89	45,24	42,86

Źródło: opracowanie własne / Source: own study

Tab. 4. Procentowy udział odpowiedzi na pytanie: czy daje usługi transportowe i dlaczego

Table 4. Percentage of answers to the question: Do you execute transport services and why?

Wyszczególnienie	Wielkość gospodarstwa - pow. UR			
	średnio	grupa A	grupa B	grupa C
Tak	43,98	29,51	46,99	72,73
zarobek	71,24	66,67	61,54	100,00
odrobek	28,76	33,33	38,46	0,00
Nie	56,02	70,49	53,01	27,27
Brak środków	30,10	30,23	27,27	50,00
Brak czasu	25,81	18,60	31,82	33,33
Nieopłacalne	5,38	4,65	6,82	0,00
Brak popytu	38,71	46,52	34,09	16,67

Źródło: opracowanie własne / Source: own study

Tab. 5. Procentowy udział odpowiedzi na pytanie: jak widzisz przyszłościowy model (formę) usług transportowych dla rolnictwa

Table 5. Percentage of answers to the question: How do you foresee a forward-looking model (form) of transport services for agriculture?

Wyszczególnienie	Wielkość gospodarstwa - pow. UR			
	średnio	grupa A	grupa B	grupa C
Specjalistyczne firmy transportowe	13,87	21,31	10,84	4,55
Coś w rodzaju Kółek Rolniczych	10,84	11,47	9,64	13,63
Usługi sąsiedzkie	30,73	31,15	32,53	22,72
Zakup środków z dostawą	6,02	0,00	10,84	4,55
Sprzedaż produkcji z odbiorem	1,81	1,64	2,41	0,00
Zakup i sprzedaż z transportem	36,73	34,43	33,74	54,55
Razem	100,00	100,00	100,00	100,00

Źródło: opracowanie własne / Source: own study

Przedstawione w tab. 5 odpowiedzi rolników przedstawiono w sześciu wersjach. Należy nadmienić, że 3 ostatnie odpowiedzi dotyczą tego samego wariantu, tzn. połączenia zaopatrzenia i sprzedaży z obsługą transportową. Jednak ze względu na to, że niektórzy rolnicy widzą problem zaopatrzenia i sprzedaży oddzielnie, dokonano rozdziału wypowiedzi. 44,56% rolników widzi połączenie obsługi transportowej z usługami handlowymi, a 36,73% z pełną obsługą (zakup środków i sprzedaż produkcji), 6,02% tylko zakup środków i 1,81% tylko sprzedaż. Wskaźnik ten rośnie wraz ze wzrostem wielkości gospodarstw – 36,07% najmniejsze i 59,11% największe. Kolejną preferowaną formą obsługi transportowej są usługi sąsiedzkie. Znacznie mniejszy udział mają firmy typu Kółka Rolnicze, zajmujące się kompleksową obsługą, jak i specjalistyczne firmy transportowe.

5. Podsumowanie

Na podstawie uzyskanych wyników badań można stwierdzić, że prawie 60% rolników objętych wywiadem odpowiedziało, iż usługi transportowe są potrzebne (58,82% gospodarstwa najmniejsze i 68,18% gospodarstwa największe). Pomimo tego, że większość rolników widzi potrzebę usług transportowych, znacznie mniej aktualnie z nich korzysta (średnio 48,80%). Jednak ilość gospodarstw korzystających z usług rośnie w miarę wzrostu powierzchni. Większa część rolników nie prowadzi usług transporto-

wych z powodu braku popytu, braku środków i braku czasu. Jednak w miarę wzrostu powierzchni gospodarstwa rośnie ilość rolników świadczących usługi, a jako powód wskazują dodatkowy zarobek. Można zatem przypuszczać, że jest to przyszłościowa forma obsługi transportowej rolnictwa.

6. Bibliografia

- [1] Bielejec J.: Transport rolniczy. IBMER, Warszawa, 2000.
- [2] Kokoszka S., Kuboń M., Roczowska-Chmaj S., Borcz J.: Analiza i uwarunkowania rynku usług i urządzeń w transporcie wiejskim. Monografia Polskie Towarzystwo Inżynierii Rolniczej, Kraków, 2001, s. 140.
- [3] Kokoszka S., Tabor S.: Postęp technologiczny a koszty transportu płodów rolnych. Inżynieria Rolnicza, 2006, nr 11 (86), s. 177-182.
- [4] Kokoszka S.: Postęp technologiczny a wydajność i koszty w transporcie zwierząt. Problemy Inżynierii Rolniczej, 2009, nr 4 (30), s. 37-43.
- [5] Parafiniuk S.: Nakłady transportowe w badanych gospodarstwach rodzinnych. Inżynieria Rolnicza, 2006, nr 13, s. 377-383.
- [6] Pawlak J. i in.: Dobór maszyn i ich racjonalne wykorzystanie. IBMER, Warszawa, 1997.
- [7] Muzalewski A.: Koszty eksploatacji maszyn. Wyd. IBMER, Warszawa, 2003, s. 1-39.