

USŁUGI TRANSPORTOWE DLA ROLNIKÓW NA PRZYKŁADZIE GMINNEJ SPÓŁDZIELNI W PĘPOWIE

Jan Fereniec

Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN
Dyrektor: prof. dr Dyzma Gałaj

CEL I ZAKRES BADAŃ

Celem badań były zagadnienia samochodowych usług transportowych dla indywidualnych rolników, świadczonych przez punkt usług transportowych działający przy gminnej spółdzielni „Samopomoc Chłopska” w Pępowie.

Punkt usług transportowych przy GS w Pępowie został zorganizowany, jako jeden z pierwszych w kraju, w 1964 r. w ramach eksperymentu transportowego CRS „Samopomoc Chłopska”. Obecnie opisywany PUT należy do przodujących spółdzielczych gospodarstw transportowych i jest jednym z 12 działających w powiatach Gostyń i Leszno. Powiaty Gostyń i Leszno, jako pierwsze w kraju objęto w całości samochodowymi usługami transportowymi dla indywidualnych rolników.

Ogólne dane liczbowe o działalności PUT w Pępowie dotyczą lat 1965-1970, natomiast w roku gospodarczym 1969/70 przeprowadzono szczegółowe badania dotyczące efektywności samochodowych usług transportowych dla rolników. Na specjalnie przygotowanych arkuszach badawczych nanoszone były każdego dnia w okresie całego roku dane liczbowe charakteryzujące takie zjawiska, jak: ciężar transportowanej masy towarowej, czas pracy pojazdu w minutach, ilość przebytych km z ładunkiem i bez ładunku, wielkość poszczególnych składników kosztów bezpośrednich transportu oraz wielkość wpływów gotówkowych od rolników za świadczone usługi transportowe. Pewne nowum w badaniach stanowiło uchwycenie danych liczbowych pozwalających na obliczenie jednostkowych kosztów transportu poszczególnych towarów w skupie i zaopatrzeniu. Ponadto badania pozwoliły dokonać szczegółowego rozoznania w zakresie wielkości i struktury transportowanej masy towarowej, wydajności pracy, wielkości i struktury kosztów transportu oraz w organizacji wykonawstwa usług transportowych w bezpośrednim skupie w zagrodach rolników i zaopatrzeniu loco gospodarstwa rolne.

Rozmiary świadczonych usług transportowych przez PUT rozpatrywano również w poszczególnych grupach obszarowych gospodarstw rolnych. Praca posiada zatem charakter analityczny i monograficzny.

CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU BADAŃ

Gminna Spółdzielnia w Pępowie obejmuje swoją działalnością jedną gromadę Pępowo, która liczy: 13 wsi, 841 gospodarstw indywidualnych, 4 państwowe gospodarstwa rolne i 5 rolniczych spółdzielni produkcyjnych. W sumie z pracy w rolnictwie utrzymuje się 2 316 osób. Ogólna powierzchnia użytków rolnych gospodarstw indywidualnych w czerwcu 1970 r. wynosiła 4 228 ha, a średnia powierzchnia użytków rolnych gospodarstw kształtowała się na poziomie 5,57 ha. Natomiast średni wskaźnik bonitacji gleb w gromadzie wynosił 2,09 punkta. Gospodarstwa rolne o powierzchni powyżej 7 ha stanowią 38,2% ogólnej liczby gospodarstw.

Średnia obsada inwentarza żywego na 100 ha użytków rolnych w sztukach fizycznych osiągnęła w tym czasie następujący poziom: bydło — 91,6 trzoda chlewna — 183,0, owce — 14,6, konie — 19,9. Nawożenie mineralne kształtowało się na poziomie 247 kg/ha NPK w czystym składniku.

O wysokiej kulturze rolnej rejonu działalności GS Pępowo świadczą osiągnięte plony w 1969 r. w następującej wysokości: 4 zboża — 30,7 q/ha, ziemniaki — 207 q/ha i buraki cukrowe — 383 q/ha (2).

Warunki drogowe również są dobre. Z punktów skupu i zaopatrzenia GS prowadzi do każdej wsi utwardzona droga. Badana GS oddalona jest od stacji towarowej PKP o 3 km, a od miasta powiatowego o 17 km. Ponadto wysoki poziom produkcji towarowej, a co się z tym wiąże wysokie dochody pieniężne rolników zadecydowały, że występuje w tym rejonie duży popyt na usługi transportowe. Nie bez znaczenia jest też duża świadomość społeczna rolnika poznańskiego, która ułatwia prawidłowe funkcjonowanie usług transportowych w skupie i zaopatrzeniu.

Miejscowość Pępowo w wiejskiej sieci osiedleńczej pełni funkcję jednostki ponadgromadzkiej. Występuje zatem naturalne ciążenie wszystkich wsi w gromadzie ku ośrodkowi gromadzkemu. We wsi Pępowo zlokalizowane są zakłady przetwórcze, jak: mleczarnia, rzeźnia, gorzelnia, piekarnia, tartak, ponadto zlokalizowane są tu również placówki administracyjne, usługowe i handlowe. Istnieje dobre połączenie PKP i PKS z miastem powiatowym.

Na dzień 31.XII 1970 r. w PUT Pępowo zatrudnionych było ogółem 38 osób, z tego 11 kierowców, 3 pracowników warsztatów, 16 robotników ładunkowych, 3 klasyfikatorów i 4 pracowników administracyjnych. Tabor przewozowy składał się z 9 samochodów ciężarowych, 2 ciągników, 16 przyczep samochodowych i traktorowych oraz 4 wag kołowych — przyczepnych. W 1970 r. w PUT Pępowo wygospodarowano 63 043 zysku

przy ogólnych wpływach pieniężnych za świadczone usługi w wysokości 2 791 849 zł [10]. Uzyskiwany dodatni wynik finansowy od początku działalności PUT wskazuje zatem, że usługi transportowe dla rolnictwa mogą być rentowne.

SPÓŁDZIELCZE USŁUGI TRANSPORTOWE NA TLE INNYCH WYKONAWCÓW TRANSPORTU DLA ROLNICTWA

Przed przedstawieniem efektów działalności transportowej PUT w Pępowie, wydaje się celowe zobrazowanie miejsca i roli samochodowych usług transportowych organizowanych i prowadzonych przez CRS „Samopomoc Chłopska” na tle innych wykonawców transportu dla rolnictwa.

Transport rolniczy w odróżnieniu od transportu przemysłowego i handlowego odznacza się określonymi cechami, jak: rozrzucenie w przestrzeni, rozdrobnienie masy towarowej, różnorodnością masy transportowanej oraz istnieniem wielu wykonawców tego transportu [7]. Transportowa obsługa rolnictwa w naszym kraju znajduje się na takim rozwoju, który zmusza wszystkie instytucje związane z rolniczym obrotem towarowym do organizowania i utrzymywania taboru transportowego. W rezultacie w rolniczym obrocie towarowym występuje wielu wykonawców usług transportowych dla rolnictwa. Między innymi w wykonawstwie transportu zewnętrznego gospodarstw rolnych i transportu instytucji związanych z rolniczym obrotem towarowym, uczestniczą: kółka rolnicze, spółdzielczość zaopatrzenia i zbytu, spółdzielczość ogrodnicza i mleczarska, POM, PKS, PZZ, Centrala Przemysłu Mięsnego i inne środki transportu resortu Przemysłu Spożywczego i Skupu.

Najnowocześniejszym środkiem transportu w rolnictwie jest obecnie samochód ciężarowy. Wielkość tego taboru, będąca w gestii danej instytucji, świadczy o jej potencjale przewozowym. Liczebność taboru samochodów ciężarowych, które należą do różnych instytucji uczestniczących w rolniczym obrocie towarowym w Polsce przedstawia tabela 1.

Z danych liczbowych zamieszczonych w tabeli 1 wynika, że największym taborem samochodowym dysponują instytucje należące do resortu rolnictwa i do CRS „Samopomoc Chłopska”. Tabor samochodów ciężarowych resortu rolnictwa jest jednak taborom rozproszonym i należy do PGR, POM, rolniczych spółdzielni produkcyjnych, przedsiębiorstw melioracji wodnej, zakładów naprawczych mechanizacji rolnictwa, przedsiębiorstw obrotu nasionami kwalifikowanymi, itp. Największym jednak wykonawcą zewnętrznego transportu rolniczego gospodarstw środkami zmotoryzowanymi są kółka rolnicze, które na początku 1970 r. posiadały ponad 80 tys. ciągników, tj. 43% parku ciągników w kraju. Jak wynika z badań Ziółek [13] w kółkach rolniczych 58% czasu pracy ciągników

zużywa się na transport rolniczy i handlowy. W skali całego kraju w transporcie zewnętrznym gospodarstw przewozy taborem zmotoryzowanym nie przekraczają 30%, a pozostałe 70% masy towarowej rolnictwa transportuje się nadal wozami konnymi. W tej sytuacji konieczne były zmiany prowadzące do unowocześnienia, koncentracji i rozwoju obsługi transportowej wsi.

Tabela 1

Tabor samochodów ciężarowych należących do instytucji rolniczych i współpracujących z rolnictwem oraz procentowy udział poszczególnych dysponentów tego taboru (stan na 31.I.1969 r.)

Instytucje	Samochody ciężarowe	
	Liczba	%
Instytucje podległe Ministerstwu Rolnictwa	28 605	41,9
Centrala Rolnicza Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”	21 994	32,2
Centralny Związek Spółdzielni Mleczarskich	6 352	9,3
Centrala Spółdzielni Ogrodniczych	2 031	3,0
Centrala Przemysłu Mięsnego	3 829	5,6
Centrala Przemysłu Zbożowo-Młynarskiego „PZZ”	572	0,9
Pozostałe Zjednoczenia Ministerstwa Przemysłu Spożywczego i Skupu	4 862	7,1
Razem	68 246	100,0

Źródło: Sprawozdania roczne wymienionych instytucji.

Do ważnych dokumentów, które ułatwiły podjęcie decyzji o powołaniu samochodowych usług transportowych dla rolników i reorganizacji transportu spółdzielczości zaopatrzenia i zbytu, należy zaliczyć uchwałę nr 287 Rady Ministrów z dnia 16 września 1964 r. w sprawie koncentracji i usprawnienia towarowego transportu samochodowego [8]. Instytucje handlowe uczestniczące w rolniczym obrocie towarowym wykonują z zasady przewóz produktów rolniczych na trasie punkty skupu — odbiorca hurtowy. Bezpośredni odbiór produktów w gospodarstwie należał do rzadkości. Chodziło zatem o zorganizowanie stałych gospodarstw usług transportowych do realizacji wykonawstwa bezpośredniego transportu na drodze zagrody rolników — odbiorca lub dostawca towarów.

Teoretyczne podstawy organizacji i funkcjonowania usług transportowych dla indywidualnych rolników przy gminnych spółdzielniach opracowane zostały przez Instytut Transportu Samochodowego. Już w 1961 r. w ITS podjęto intensywne badania nad problematyką zewnętrznego transportu rolniczego. Celem podjętych badań było opracowanie założeń organizacyjnych, technicznych i ekonomicznych usługowego transportu samochodowego dla rolników. Szczegółowe wyniki badań ITS przedstawione w okresie późniejszym w pracy Lisowskiej [6], posłużyły władzom państwowym oraz CRS do podjęcia decyzji dotyczących reorganizacji

transportu CRS i powołania eksperymentalnych usług transportowych dla rolnictwa.

Centrala Rolnicza Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” prowadzi obecnie 4 formy działalności transportowej wykonując transport branzowy, gospodarczy i usługowy.

1. Wojewódzkie Spółdzielnie Transportu Wiejskiego (WSTW), które od 1965 r. działają we wszystkich województwach. Są to przedsiębiorstwa transportu branzowego, działające na pełnym rozrachunku gospodarczym i obsługujące spółdzielczość zaopatrzenia i zbytu w zakresie potrzeb transportowych.

2. Wiejskie spółdzielnie Transportu zorganizowane przez CRS w 1964 r. w formie eksperymentu w powiatach Biała Podlaska i Pszczyna. Spółdzielnie te integrują poziomo w skali powiatu w jedno przedsiębiorstwo środki transportowe spółdzielczości ogrodniczej, mleczarskiej, PZGS i wszystkich GS oraz jednostek przemysłu rolno-spożywczego. Praktyka wykazała, że WST sprawniej i po niższych kosztach wykonuje zadania transportowe wszystkich zrzeszonych jednostek. WST nie wykonuje jednak usług transportowych dla indywidualnych gospodarstw rolnych.

3. Transport gospodarczy gminnych spółdzielni służy do wykonywania bieżących potrzeb przewozowych związanych z produkcją zakładów własnych spółdzielni, jak np. piekarnie, masarnie, itp. oraz wykonywanie przewozów na krótkich odległościach, który dysponuje w zasadzie ciągnikami i samochodami dostawczymi. Gminne spółdzielnie własnym taborem gospodarczym w ramach tzw. „luzów transportowych” wykonują w niewielkim zakresie usługi transportowe dla rolnictwa.

4. Usługi transportowe dla rolników w spółdzielczości zaopatrzenia i zbytu świadczą punkty usług transportowych przy GS i Ekspozytury Oddziałów WSTW zlokalizowane również przy GS. Pierwszych sześć PUT przy GS zorganizowano w 1964 r., natomiast pierwsze ekspozytury WSTW powołano w woj. opolskim w 1968 r. W 1970 r. funkcjonowało w kraju 18 PUT, w tym 12 w powiatach Gostyń i Leszno oraz 96 ekspozytur WSTW, w tym 70 w woj. opolskim, 23 w woj. gdańskim, 2 w woj. wrocławskim i 1 w woj. szczecińskim.

Różnice między PUT a ekspozyturami WSTW polegają na tym, że środki transportowe PUT są własnością gminnej spółdzielni i ona również organizuje wykonawstwo transportu usługowego, natomiast środki transportowe ekspozytury są własnością WSTW, a GS pozostaje nadal jedynie organizatorem skupu i dostaw towarów w relacji zagroda rolnika — odbiorca lub dostawca (zazwyczaj z pominięciem dotychczasowych punktów skupu i zaopatrzenia GS). Ta nowa forma transportu jest ekonomicznie bardziej racjonalna niż poprzednia — transportu dwuetapowego tj. zagroda rolnika — GS i dalej GS — odbiorca towarów. Cele i zadania PUT, jak i ekspozytury WSTW są identyczne.

W 1970 r. w transporcie usługowym prowadzonym przez CRS „Sa-

mopomoc Chłopska” zatrudnionych było w skali Kraju 2060 pracowników, którzy dysponowali taborem samochodowym w liczbie 1138 sztuk. Taborem tym przewieziono od i do rolników 470 tys. ton ładunków. Wykonano w tym czasie 69 352 usługi transportowe w 38 464 gospodarstwach chłopskich w 2 048 wsiach. Z ogólnej masy obrotowej GS w 1970 r. bezpośredni odbiór w skupie wynosił 20,5%, a w zaopatrzeniu 17,8% [9].

ORGANIZACJA PRACY W PUT

PUT w Pępowie wykonuje usługi transportowe dla indywidualnych rolników, dla gminnej spółdzielni oraz dla innych instytucji spółdzielczych i państwowych. Wpływy pieniężne za usługi transportowe dla rolników w 1970 r. stanowiły 29,1% ogólnych wpływów pieniężnych PUT. Całość pracy PUT organizuje kierownik PUT, który jednocześnie pełni funkcję dyspozytora taboru.

Mechanizm wykonawstwa przez PUT usług transportowych dla rolników przedstawia się następująco: Gdy rolnik pragnie nabyć materiały budowlane z GS wraz z przywiezieniem do zagrody, to fakt ten zgłasza do informatora wiejskiego. Informator wiejski składa zamówienie (zazwyczaj telefonicznie) u dyspozytora PUT. W oparciu o złożone zamówienie PUT przygotowuje obowiązujące dokumenty, na podstawie których magazynier wydaje materiały budowlane kierowcy samochodu PUT. Kierowca kwituje odbiór towaru i dostarcza materiał budowlany do zagrody, a za dostarczony towar i za wykonaną usługę transportową pobiera należność gotówką, względnie czekiem. Najczęściej dostarczenie materiałów budowlanych, nawozów sztucznych i innych towarów do zagród rolników odbywa się bezpośrednio z wagonów lub magazynów hurtowych z pominięciem magazynów gminnej spółdzielni.

Natomiast nową organizację bezpośredniego odbioru towarów z zagród rolników przez GS najlepiej obrazuje przykład z odbiorem trzody bekonowej. Rolnik zgłasza do informatora wiejskiego sztukę żywca bekonowego do odbioru. Informator wiejski zgłoszenie to przekazuje do PUT. Bezpośredni odbiór bekonów z zagród rolników odbywa się w określonych dniach tygodnia, w innych niż odbiór np. bydła. Żywiec bekonowy przyjmowany jest od rolników na podstawie ciężaru deklarowanego — tj. bez ważenia na miejscu odbioru. Żywiec bekonowy podlega więc ważeniu i klasyfikacji poubojowej dopiero w zakładach przemysłu mięsnego [11]. Natomiast pozostały żywec jest bezpośrednio w zagrodzie rolnika klasyfikowany przez klasyfikatora GS oraz ważony na wadze kołowej przez kierowcę samochodu. Skompletowany ładunek jest bezpośrednio dostarczony do ZPM (żywec bekonowy, przeciętnie około 30 sztuk) z pominięciem stałych punktów skupu GS. PUT w Pępowie posiada zezwolenie na dostarczenie żywca do ZPM na odległość do 150 km. Rozliczenie GS z rolnikiem za odebrany żywec, jak również za inne towary,

następuje bezgotówkowo. Należność jaka przysługuje rolnikowi za sprzedanego tuczniaka — po potrąceniu za usługę transportową — przekazywana jest przez GS na podstawie faktur ZPM do Banku Spółdzielczego SOP.

Na terenie działalności GS Pępowo wszyscy rolnicy posiadają w Banku Spółdzielczym SOP konta rozliczeniowe, a większość otwarte rachunki z deklaracją, co pozwala również tym rolnikom regulowanie należności za dostarczone towary czekami.

WIELKOŚĆ I STRUKTURA PRZEWOŻONEJ MASY TOWAROWEJ

Usługi transportowe w rolnictwie, a szczególnie dla gospodarstw chłopskich są czymś odmiennym od transportu usługowego występującego w przemyśle, czy budownictwie, bowiem transport zewnętrzny w rolnictwie nie jest zwykłym procesem przewożenia masy towarowej. Przedsiębiorstwo przemysłowe wynajmując usługi transportowe w celu realizacji własnego przewozu interesuje się jedynie ceną usługi i oczywiście czasem realizacji przewozu. Innych dodatkowych problemów — w odróżnieniu od rolnictwa — nie musi uwzględniać.

Rolnik wynajmując usługę transportową w PUT lub w ekspozyturze oddziału WSTW działającej przy danej gminnej spółdzielni — w celu realizacji przewozu w skupie lub zaopatrzeniu — wchodzi w kontakt z całym systemem obrotu towarowego w rolnictwie. Jest to zatem niezwykły przewóz towarów, lecz przewóz towarów powiązany z transakcją kupna i sprzedaży.

Proste zastąpienie przewozów wozami konnymi przez przewóz samochodami, bez zmiany systemu odbioru, klasyfikacji i przekazywania należności za towar, nie rokowałby żadnej perspektywy rozwoju samochodowych usług transportowych dla rolnictwa. Wprowadzenie samochodowych usług transportowych dla gospodarstw indywidualnych wiąże się z: bezpośrednim odbiorem produktów w zagrodzie lub bezpośrednią dostawą środków produkcji do gospodarstwa, wprowadzeniem klasyfikacji poubojowej zwierząt i wprowadzeniem laboratoryjnej klasyfikacji produktów roślinnych, poza tym wiąże się z rozwojem bezgotówkowego obrotu towarowego w rolnictwie. Ponadto potrzebne jest pełne zaufanie rolników do instytucji państwowych i spółdzielczych uczestniczących w rolniczym obrocie towarowym, a więc muszą być wyeliminowane spotykane niestety jeszcze obecnie takie negatywne zjawiska jak nieobiektywna klasyfikacja, niewłaściwe obchodzenie się z zakupionymi zwierzętami rzeźnymi oraz społeczne marnowanie czasu rolników w rolniczym obrocie towarowym. Jak wykazuje dotychczasowa działalność gminnej spółdzielni w Pępowie, likwidacja zdarzających się ujemnych zjawisk w rolniczym obrocie towarowym jest w pełni realna.

PUT w Pępowie podejmuje się przewozu prawie wszystkich towarów

występujących w rolniczym zaopatrzeniu i skupie. Wielkość przewiezionych towarów na zlecenie rolników przez środki transportowe PUT z każdym rokiem wzrasta. Jednak — od samego początku działalności — największy popyt ze strony rolników na usługi transportowe występuje w zakresie przewozów materiałów budowlanych, żywca rzeźnego, nawozów sztucznych i zboża. Natomiast inne grupy towarowe, jak pasze treściwe, ziemniaki, węgiel, zajmują pozycje często bardzo małe.

Wielkość i strukturę masy towarowej przewiezionej taborem PUT w bezpośrednim obrocie towarowym z gospodarstwami indywidualnymi w roku gospodarczym 1969/70 obrazuje tabela 2. Z tabeli tej wynika, że większość przewozów w ramach usług transportowych występuje w zaopatrzeniu — podobna tendencja kształtuje się w całym kraju. Również w zaopatrzeniu następuje szybszy wzrost przewozów niż w skupie.

PUT w Pępowie w roku gospodarczym 1969/70 dokonał przewozu masy towarowej dla rolników w ilości 9 470 ton, co daje w przeliczeniu na 1 ha użytków rolnych 2,02 ton, a w przeliczeniu na jedno gospodarstwo 12,1 tony. W 1967 r. przewozy te wynosiły 10,9 tony w przeliczeniu na 1 gospodarstwo chłopskie.

W grupach towarowych, których udział w strukturze rolniczego obrotu towarowego jest duży, a w strukturze masy transportowej PUT jest mały, należy w przyszłości upatrywać dalszych możliwości rozszerzenia

Tabela 2

Wielkość i struktura masy towarowej przewożonej środkami transportowymi PUT w Pępowie w bezpośrednim obrocie z gospodarstwami indywidualnymi w roku gospodarczym 1969/70

Wyszczególnienie	Liczba przewiezionych ton	Struktura w %	Udział % transportu w obrocie GS ogółem
Żywiec	1 456,6	15,4	100,0
Zboże	769,0	8,1	26,8
Ziemniaki	260,0	2,7	26,7
Buraki cukrowe	412,0	4,4	100,0
Pozostałe	448,4	4,7	100,0
Razem skup	3 346,0	35,3	54,3
Węgiel	277,0	2,9	4,4
Nawozy sztuczne	1 434,2	15,2	25,9
Materiały budowlane	2 919,6	30,8	64,2
Pasze treściwe	51,4	0,5	1,8
Pozostałe	1 441,4	15,3	100,0
Razem zaopatrzenie	6 123,6	64,7	29,9
Ogółem	9 469,6	100,0	35,5

Źródło: Sprawozdanie PUT Pępowa z usług transportowych świadczonych na rzecz rolnictwa.

zakresu transportu usługowego. Do grup towarowych, które stanowią znaczne rezerwy dla poszerzenia usług transportowych można zaliczyć zboża, węgiel i pasze treściwe. Istotne znaczenie dla ekonomiki i organizacji usług transportowych posiada sezonowość transportu rolniczego. Sezonowość obrotu rolniczego i transportu rolniczego jest zjawiskiem obiektywnym, wypływającym z sezonowego charakteru produkcji rolnej, a szczególnie produkcji roślinnej. Produkcja zwierzęca, a co się z tym wiąże transport zwierząt rzeźnych charakteryzują się małą sezonowością. Wzrost usług transportowych w zakresie przewozu zwierząt rzeźnych powoduje łagodzenie szczytów i niżów transportowych.

W tabeli 3 zamieszczone zostały procentowe wskaźniki miesięcznej sezonowości transportu usługowego w przewozach głównych grup towarowych, występujących w zaopatrzeniu i skupie rolniczym. Z danych zamieszczonych w tej tabeli wynika, że w skupie najwyższą sezonowością charakteryzuje się transport usługowy ziemniaków, buraków cukrowych i zboża, natomiast najmniejszą sezonowością charakteryzuje się transport trzody bekonowej. Cały skup zwierząt rzeźnych w rejonie działalności GS w Pępowie przewozi się taborem samochodowym PUT. Sezonowość transportu pokrywa się w tym przypadku z sezonowością skupu, natomiast pozostałe grupy towarowe przewożone są w różnym procencie (tab. 2).

Znaczna sezonowość transportu usługowego występuje również w zaopatrzeniu. Inne jednak czynniki wpływają na sezonowość transportu węgla (nierytmiczne dostawy dla GS), a inne np. nawozów sztucznych (sezonowość produkcji roślinnej). Zazwyczaj w miesiącu największego skupu np. październiku, kiedy zrealizowano 73% transportu ziemniaków i 62% transportu zboża, jednocześnie w tym miesiącu przypadło 1,6% przewozu materiałów budowlanych i 3,4% nawozów mineralnych. W sumie miesiącami najwyższego szczytu transportowego były listopad i sierpień, a niżu transportowego — luty i marzec.

Na podstawie obliczonych miesięcznych wskaźników sezonowości dla PUT w Pępowie można wyciągnąć wniosek, że spółdzielcze przedsiębiorstwa transportowe świadczące usługi transportowe dla rolnictwa mają znaczne możliwości łagodzenia wysokiej sezonowości usługowego transportu rolniczego. Na przykład w okresie, w którym zmniejsza się zapotrzebowanie rolników na przewozy związane ze skupem, PUT może świadczyć usługi transportowe w zakresie zaopatrzenia lub na rzecz instytucji handlowych i gospodarczych. Dobra znajomość rozmiarów transportu w rejonie działalności danego PUT jest konieczna dla zapewnienia rentowności przedsiębiorstwa i prawidłowej organizacji pracy ludzi i taboru.

PUT wykonuje przewozy towarów dla indywidualnych rolników, gminnej spółdzielni i innych instytucji państwowych i społecznych.

Udział wpływów pieniężnych za świadczone usługi od poszczególnych kontrahentów, w roku gospodarczym 1969/70, kształtował się na następującym poziomie: gospodarstwa indywidualne 28,2⁰%, gminna spółdzielnia 36,1⁰% i inne instytucje 35,7⁰%. Jeżeli wyrazić wielkość udziału transportu dla gospodarstw indywidualnych w liczbie ton przewiezionej masy towarowej, to dla indywidualnych gospodarstw przewieziono 28,9⁰% ogólnej masy transportowej PUT. Gros zatem transportu usługowego PUT wykonuje dla innych instytucji poza gospodarstwami indywidualnymi, stąd nadal istnieje kwestia zwiększania udziału usług transportowych dla rolników — bezpośrednich producentów.

Z usług transportowych korzystają indywidualni rolnicy, których gospodarstwa należą do różnych grup obszarowych. Pracownicy PUT w Pępowie [12] zebrali dane za cały badany rok gospodarczy o rozmiarach usług transportowych świadczonych przez PUT dla gospodarstw należących do poszczególnych grup obszarowych. Zebrane dane dotyczą jedynie gospodarstw położonych na terenie gromady Pępowo. W sumie uchwycono przewóz masy towarowej dla poszczególnych grup obszarowych gospodarstw w liczbie 7489 ton, co stanowiło 79⁰% ogólnych przewozów na rzecz indywidualnych rolników.

Zakres świadczonych usług transportowych na rzecz gospodarstw w trzech wyodrębnionych grupach obszarowych: do 2 ha, 2-7 ha i powyżej 7 ha, obrazują dane liczbowe zamieszczone w tabeli 4. Na podstawie danych zamieszczonych w tej tabeli można wnioskować, że najczęściej z samochodowych usług transportowych korzystają gospodarstwa małe, które zazwyczaj nie posiadają konia lub posiadają tylko jednego konia. Liczba przewiezionych ładunków przez PUT w ciągu roku dla gospodarstw do 2 ha wynosiła 5,5 tony w przeliczeniu na 1 ha użytków rolnych, a dla gospodarstw o powierzchni 2-7 ha — 3,0 tony, a dla gospodarstw o powierzchni ponad 7 ha już tylko 1,1 tony.

Największa liczba wykonanych usług transportowych w przeliczeniu na jedno gospodarstwo przypada w grupie obszarowej od 2 do 7 ha i wynosi średnio 43,6 raza, a w gospodarstwach powyżej 7 ha tylko 16,6 raza.

Istnieją również towary, których nie przewoziły taborem PUT gospodarstwa większe, a jedynie gospodarstwa obszarowo małe, np. przy przewozie węgla i pasz treściwych z usług transportowych korzystały wyłącznie gospodarstwa małe. Natomiast inne grupy towarowe, jak materiały budowlane przewożone są taborem PUT dla wszystkich grup obszarowych gospodarstw.

Stopień intensywności korzystania gospodarstw z usług transportowych uzależniony jest również od występujących szczytów prac polowych w ciągu roku. Gospodarstwa małe korzystają z usług transportowych bardziej równomiernie w ciągu całego roku w porównaniu z gospodarstwami większymi. Gospodarstwa większe korzystają najczęściej

Tabela 4

Zakres korzystania poszczególnych grup obszarowych gospodarstw
z usług transportowych w rejonie działalności PUT Pępowo w roku gospodarczym
1969/70

Wskaźniki	Grupy obszarowe gospodarstw w ha			Ogółem lub średnio
	> 2	2-7	< 7	
Liczba gospodarstw w grupach	303	218	321	841
Udział procentowy grup obszarowych gospodarstw	36,0	25,8	40,3	100,0
Powierzchnia użytków rolnych w grupach gosp. w ha	196	964	3 068	4 228
Udział procentowy grup gospodarstw w ogólnej powierzchni uż. rol.	4,6	22,8	72,6	100,0
Wielkość przewieziona przez PUT masy towarowej dla grup obszarowych gospodarstw w tonach	1 088	2 940	3 461	7 489
Udział procentowy przewozów w grupach obszarowych gospodarstw	14,5	39,9	46,3	100,0
Liczba przewiezionych ton w usługach transportowych w przeliczeniu na 1 ha uż. rol.	5,5	3,0	1,1	1,8
Liczba ton masy towarowej przewiezionej przez PUT w grupach obszarowych w tonach w przeliczeniu na 1 gospodarstwo	3,6	13,5	10,8	8,9
Liczba wykonanych usług transportowych w przeliczeniu na 1 gospodarstwo w poszczególnych grupach obszarowych gospodarstw w ciągu roku	11,9	43,6	16,6	21,9

z usług transportowych w okresie intensywnych prac polowych, jak np. w okresie późniwym i jesiennym. Jak wynika bowiem z badań Dłuskiego [3] różne motywy skłaniają rolników w poszczególnych grupach obszarowych do korzystania z usług transportowych. W gospodarstwach obszarowo mniejszych, o powierzchni użytków rolnych do 7 ha — głównym motywem skłaniającym rolnika do korzystania z usług transportowych są niższe koszty transportu usługowego w porównaniu z transportem konnym, natomiast w gospodarstwach obszarowo większych — powyżej 7 ha — czynnikiem decydującym jest możliwość oszczędności czasu i zmniejszenia wysiłku.

WYDAJNOŚĆ PRACY I STRUKTURA PRACY W TRANSPORCIE USŁUGOWYM

Istotne znaczenie przy ocenie jakości funkcjonowania usług transportowych dla rolnictwa posiada osiągnięta wydajność pracy. Wydajność pracy

w transporcie usługowym stanowi wypadkową między innymi organizacji pracy, wykorzystania taboru, wykorzystania pracy ludzkiej, mechanizacji pracy transportowej itp.

W roku gospodarczym 1969/70 PUT w Pępowie wykonał przewozy dla rolników, GS i innych instytucji w ilości 32 701 ton. Przewóz ten wykonano taboroem o ładowności 39,7 ton, w tym ładowność samochodów ciężarowych wynosiła 31,7 ton. Średnio w ciągu roku przewieziono 824 tony ładunków w przeliczeniu na jedną tonę ładowności taboru, a zatem na jeden pojazd fizyczny w PUT przypadało 2 972 tony przewiezionych ładunków. Niektóre wskaźniki charakteryzujące wykorzystanie taboru PUT w Pępowie kształtowały się w badanym roku gospodarczym na następującym poziomie: współczynnik wykorzystania ładowności pojazdów — 0,72, współczynnik wykorzystania taboru — 0,65, średnia szybkość techniczna taboru w km/godz. — 27,90, średniodobowy czas pracy pojazdów w godzinach — 8,52.

Wydajność pracy oraz struktura czasu pracy w transporcie usługowym PUT w

Grupy towarowe	Liczba zbadanych kursów jazdy	Masa transportowana w t	Czas pracy transportowej w min	Liczba przebytych km	Średni czas trwania 1 kursu w min
Trzoda mięsno-słoniowa	154	391	99675	35518	647
Trzoda bekonowa	184	570	106395	37521	579
Pozostały żywiec	211	495	117305	38787	560
Zboża	193	769	25460	2833	131
Ziemniaki	37	260	6455	1118	174
Buraki cukrowe	61	412	9240	2156	151
Inne ładunki odwiezione z gospodarstwa	111	449	31265	13824	282
Średnia w skupie lub razem	951	3346	395795	131807	416
Węgiel	86	277	8765	1198	102
Nawozy mineralne	251	1434	38900	4522	155
Materiały budowlane	546	2920	65325	15287	120
Pasze treściwe	34	51	2025	530	59
Inne ładunki dowiezione do gospodarstw	231	1441	58500	18753	253
Średnia w zaopatrzeniu lub razem	1148	6123	173515	40290	151
Średnia lub ogółem	2099	9469	569310	172097	271

Na podstawie obliczonych wskaźników technicznych możemy twierdzić, że wykorzystanie taboru przewozowego w PUT było w rozpatrywanym roku bardzo dobre. Podobne warunki wykonywania transportu usługowego dla rolników występują w wielu rejonach kraju i na tej podstawie można sądzić, że istnieją możliwości racjonalnego wykorzystywania taboru przewozowego w usługach transportowych dla rolnictwa.

W tabeli 5 zamieszczamy dane liczbowe charakteryzujące wydajność pracy transportowej w PUT Pępowo. Zamieszczone dane liczbowe obliczone zostały na podstawie analizy 2 099 wykonanych i zbadanych kursów jazdy z ładunkami różnych grup towarowych.

Czas wykonywania jednego cyklu transportowego (dojazdy, wyładunek, załadunek i inne postoje podczas pracy transportowej) trwał średnio 4 godziny i 31 minut — jednak amplituda wahań kształtowała się w granicach od 59 minut do 10 godzin i 47 min. Szczególnie duże znaczenie posiada czas trwania transportu w obrocie zwierzętami rzeźnymi.

Tabela 5

Pępowie w roku gospodarczym 1969/70

Średni czas transportu 1 tony w min	Średnia długość kursu w jedną stronę w km	Średnia liczba ton przewieziona w jednym kursie	Struktura procentowa czasu pracy w transporcie			
			dojazdy	załadunek	wyładunek	inne postoje
255	115,2	2,5	64,3	17,4	4,6	13,7
187	100,0	3,1	66,4	22,2	5,3	6,1
237	93,0	2,3	62,5	15,1	5,3	17,1
33	7,4	4,0	25,7	28,0	33,4	12,9
25	15,1	7,0	36,3	30,9	23,0	9,8
23	17,6	6,7	45,0	28,7	23,8	2,4
69	6,2	4,0	72,5	13,0	10,1	4,4
118	69,0	3,5	61,6	18,9	8,0	11,5
32	7,0	3,2	31,8	36,4	30,3	1,5
27	9,0	5,7	31,7	28,9	35,5	3,9
22	14,0	5,3	45,2	27,6	25,5	1,7
39	7,8	1,5	49,9	21,3	22,5	6,3
43	4,0	5,9	57,3	16,0	18,6	8,1
28	17,5	5,3	45,6	24,4	25,6	4,4
60	40,9	4,5	56,7	20,5	13,4	9,4

Chodzi bowiem o maksymalne skrócenie czasu odbioru zwierzęcia w zagrodzie rolnika aż do przekazania go w zakładzie przetwórczym. Jak wykazały badania Czyrka [1] występujące w czasie obrotu straty substancji zwierząt mogą dochodzić średnio do 1,3% na każde 24 godziny. Najwyższe straty kształtują się w pierwszych 6 godzinach magazynowania w punkcie skupu, czy transportu, na skutek przekarmiania zwierząt przed sprzedażą i wynoszą wg cytowanych badań 5,3%. U jednej z badanych partii 38 świń, które magazynowane były w punkcie skupu przez 7 godzin, po 48 godzinach obrotu, ubytki wagi wynosiły 10,2%. Słowem, w obrocie zwierzętami rzeźnymi ubytki wagowe przy długotrwałym transporcie mogą być duże.

Ubytki wagowe zwierząt podczas transportu zwiększają się kiedy zwierzęta znoszą źle stress transportowy, lub znoszą źle stress zmiany sposobu żywienia i zmiany środowiska. Ubytki wagowe zwierząt i straty z tym związane są zatem funkcją czasu magazynowania zwierząt w punkcie skupu, czy czasu transportu.

W tabeli 6 zamieszczamy dane liczbowe charakteryzujące transport zwierząt rzeźnych na trasie gospodarstwa rolne — gminna spółdzielnia i gminna spółdzielnia — zakłady przemysłu mięsnego.

Żywiec rzeźny z terenu działalności PUT Pępowo dostarczany jest do ZPM w dniu odbioru zwierząt w zagrodzie producenta. Dzięki temu czas obrotu zwierzętami rzeźnymi został radykalnie skrócony i obecnie nie występuje zjawisko kilkudniowego magazynowania zwierząt w punkcie skupu, jak to często miało miejsce przed wprowadzeniem usług transportowych.

Słowem wprowadzenie usług transportowych w skupie zwierząt powoduje usprawnienie obrotu zwierzętami rzeźnymi. Niemniej aktualna jest nadal kwestia skrócenia czasu bezpośredniego odbioru żywca rzeźnego również w zagrodzie rolnika. Przykładem takiego skrócenia czasu i usprawnienia może być zmieniony system skupu trzody bekonowej, gdy przy odbiorze w zagrodzie nie dokonuje się klasyfikacji i ważenia, natomiast przy odbiorze trzody mięsno-słoninowej w zagrodzie wykonuje się klasyfikację i ważenie. Stąd na transport jednej sztuki żywca bekonowego — jak to wynika z danych zamieszczonych w tabeli 6 — zużyto średnio 6,5 minuty na trasie zagroda rolnika — GS przy odległości 14,7 km, a w transporcie trzody mięsno-słoninowej na odległość 13,8 km zużyto 12,8 minuty. Oszczędność czasu w skupie trzody bekonowej jest znaczna.

Struktura czasu pracy w transporcie żywca rzeźnego na trasie gospodarstwo — GS jest odmienna w porównaniu z trasą GS — ZPM. W pierwszym przypadku najwięcej czasu pochłania załadunek w zagrodach, a w drugim — dojazdy. Zużycie czasu podczas wyładunku na pierwszym odcinku i załadunku na drugim odcinku trasy wiąże się z kompletowaniem ładunku w bazie GS. W transporcie żywca w ciągu dnia wykonuje

Tabela 6

Wskaźniki wydajności pracy i struktura czasu pracy w transporcie usługowym żywca rzeźnego na terenie działalności PUT Pępowo w roku gospodarczym 1969/70

Nazwa trasy	Rodzaje żywca rzeźnego	Średni czas trwania 1 kursu w min	Na tran-sport 1 sztuki zużyto czasu w min	Na tran-sport 1 tony zużyto czasu w min	Średnia odległość transportu w km (√ 1 stronie)	Średnia liczba sztuk transporto-wana w 1 kursie	Struktura procentowa czasu pracy w transporcie żywca				
							dojazdy	zała-dunek	wyła-dunek	inne postoje	
Zagrody rolni-ków	trzoda mięsno- -słoninowa	249	12,8	98,0	13,8	19,5	26,9	45,2	1,9	26,0	
Gminna spół-dzielnia	trzoda bekonowa pozostały żywiec	221 219	6,5 26,0	71,1 93,5	14,7 16,4	34,2 8,4	31,9 34,1	55,9 38,1	2,6 1,5	9,6 25,5	
Gminna spół-dzielnia	trzoda mięsno- -słoninowa	398	20,4	156,6	101,4	19,5	87,0	0,7	6,3	6,0	
Zakłady Przem. Mięsnego	trzoda bekonowa pozostały żywiec	358 341	10,5 39,9	115,6 143,3	87,3 76,6	34,2 8,4	87,7 80,5	1,5 0,1	7,0 7,8	3,8 11,6	
Cała trasa razem	trzoda mięsno- -słoninowa trzoda bekonowa pozostały żywiec	647 579 560	33,2 17,0 65,9	254,6 186,7 236,8	115,2 102,0 93,0	19,5 34,2 8,4	64,3 66,4 62,5	17,4 22,2 15,1	4,6 5,3 5,3	13,7 6,1 17,1	

się samochodem jeden kurs na drodze: rolnicy — ZPM, natomiast w dostawach towarów do zagród wykonuje się 2-4 kursy.

Średnio w jednym kursie przewożonych było 19 szt. trzody mięsno-słoninowej (2,5 t), 34 szt. trzody bekonowej (3,1 t) oraz 8 sztuk pozostałego żywca — głównie bydła (2,3 t). Z braku odpowiedniego taboru samochodowego — z odpowiednio przystosowanymi skrzyniami transportowymi — nie wykorzystywana była ładowność pojazdów, która potencjalnie wynosiła 7 ton (samochód ciężarowy o ładowności 4 tony plus przyczepa o ładowności 3 tony). Przed przemysłem stoi ważne i pilne społeczne zadanie dostarczenia rolnictwu odpowiedniego taboru specjalistycznego do transportu zwierząt rzeźnych.

Z danych zawartych w tabeli 5 wynika, że najlepsze wykorzystanie ładowności taboru występuje w transporcie ziemniaków, buraków cukrowych, nawozów mineralnych i materiałów budowlanych. Natomiast przy transporcie niektórych towarów, jak: pasz treściwych czy węgla, występują duże trudności w kompletowaniu pełnego ładunku, a tym samym wykorzystania ładowności pojazdów samochodowych. Na skutek tego powstają duże wahania w wielkości przewożonych ładunków — od 1,5 tony w transporcie pasz treściwych do 7 ton w transporcie ziemniaków. Średnia długość trasy transportu ładunków w jedną stronę w PUT Pępowo wynosiła 40,9 km. Jeżeli wyłączyć transport żywca to średnia długość trasy transportu pozostałych ładunków nie przekroczy 10 km.

W transporcie usługowym na terenie działalności GS w Pępowie poprawia się z każdym rokiem struktura czasu pracy taboru samochodowego, a to głównie na skutek zwiększenia udziału transportu bezpośredniego: zagrody rolników — końcowy odbiorca. Zwiększa się również procentowy udział dojazdów, a zmniejsza się udział czasu pracy przy załadunkach i wyładunkach.

KOSZTY USŁUG TRANSPORTOWYCH DLA ROLNIKÓW

Każde wynajęcie przez rolnika usługi w ogóle, a w tym i usługi transportowej stanowi określony koszt produkcyjny w gospodarstwie. Stąd usługi transportowe, ażeby stały się powszechne muszą być tanie. Z tych to względów usługowe przedsiębiorstwa transportowe w rolnictwie nie mogą nastawiać się na osiągnięcie dużych zysków. Uwzględniając zasady wypływające z teorii kosztów krańcowych w rolnictwie, można twierdzić, że wraz ze wzrostem produkcji wzrastają jednocześnie koszty produkcji, a w tym również koszty transportu. Dopóki przyrost produkcji przynosi dochód dla gospodarstwa, dopóty koszty produkcji, a w tym i koszty transportu, nie mogą być czynnikiem ograniczającym produkcję. Koszty usług transportowych należy rozpatrywać z punktu widzenia gospodarstwa rolnego, przedsiębiorstwa transportowego jak

i z punktu widzenia społecznego. Dla rolnika decydującym miernikiem oceny opłacalności wynajęcia transportu usługowego jest taryfa jednostkowych stawek opłat za przewóz poszczególnych grup towarowych taborem usługowym. Jeżeli rolnik, porównując opłaty taryfowe usług transportowych ze stratami czasu własnego i konia oraz możliwościami innego wykorzystania tego czasu w gospodarstwie lub zarobkowo, dojdzie do wniosku, że usługi transportowe są tańsze — wtedy zgłosi na nie zapotrzebowanie.

Najbardziej syntetycznym miernikiem oceny działalności typowego przedsiębiorstwa transportowego jest wynik finansowy. Wielkość zysku, tj. nadwyżki wpływów pieniężnych nad kosztami usług określa jednoznacznie efekty pracy transportowej przedsiębiorstwa.

Z punktu widzenia społecznego oceny usług transportowych należy dokonywać w szerszym zakresie uwzględniając nie tylko bezpośrednie interesy gospodarstwa rolnego i przedsiębiorstwa transportowego, ale również interesy społeczne. Upowszechnienie bowiem systemu usługowego transportu bezpośredniego przynosi rolnictwu wielorakie korzyści społeczno-ekonomiczne, a mianowicie: pozwala na racjonalizację i oszczędność inwestycji budowlanych związanych z obrotem towarowym, redukuje znaczną ilość prac załadunkowych i rozładunkowych, prowadzi do oszczędności czasu rolników, przyspiesza proces integracji pionowej rolnictwa indywidualnego z instytucjami handlowymi, wreszcie rozszerza system bezgotówkowy w rolniczym obrocie towarowym.

W tym miejscu pragniemy przedstawić zagadnienia kosztów całościowych i jednostkowych z punktu widzenia przedsiębiorstwa wykonującego usługi transportowe dla rolnictwa. Określenie kosztów całościowych funkcjonowania PUT nie przedstawia żadnych trudności, bowiem koszty te są rejestrowane przez księgowość na odpowiednich kontach, a następnie podliczane i wykazywane w sprawozdaniu za każdy kwartał. Na podstawie danych księgowości możemy dla każdego kwartału i roku obliczyć średni koszt transportu jednej tony ładunków w odniesieniu do całej działalności PUT. Natomiast nie można, na podstawie sporządzonej ewidencji kosztów w PUT, obliczyć jednostkowych kosztów transportu poszczególnych grup towarowych dla całego PUT, jak również jednostkowych kosztów transportu poszczególnych towarów w transporcie usługowym dla rolników. Trudność ta wynika z faktu, że PUT wykonuje transport dla rolników, gminnej spółdzielni oraz dla innych instytucji państwowych i spółdzielczych, natomiast wszystkie koszty wykonanych usług transportowych wykazuje się łącznie dla wszystkich usługobiorców.

W celu obliczenia jednostkowych kosztów transportu usługowego jednej tony ładunku poszczególnych grup towarowych konieczne jest wykonanie dodatkowej rejestracji kosztów bezpośrednich występujących

w usługach transportowych dla rolników, dodatkowej rejestracji liczby godzin pracy taboru, przebiegu taboru z ładunkiem i bez ładunku w kilometrach oraz wielkości przewozu masy towarowej w tonach w transporcie poszczególnych grup towarowych.

Dane liczbowe potrzebne do obliczenia jednostkowych kosztów transportu poszczególnych towarów zebrano w PUT Pępowo na odpowiednich arkuszach za cały rok gospodarczy 1969/70.

Dla każdego wykonanego cyklu transportowego w przewozach poszczególnych grup towarowych np. trzody bekonowej, zboża, węgla, itp. zarejestrowano koszty bezpośrednie, tj.: wartość zużytego paliwa i smarów oraz płace robocze — w rozbiciu na wynagrodzenie kierowców, klasyfikatorów, konwojentów, ładowaczy i wynagrodzenie administracji. Ponadto uchwycono koszty informacji związanych z wykonywaniem transportu danego towaru. Dokonano również rejestracji wpływów pieniężnych od rolników za wykonanie zleconego przewozu towarów w badanym kursie transportowym. Dane te pozwoliły na obliczanie opłacalności transportu poszczególnych grup towarowych.

Dane liczbowe zamieszczone w tabeli 7 ilustrują wielkość i strukturę kosztów całościowych działalności PUT Pępowo w roku gospodarczym 1969/70. Z przytoczonych danych wynika, że największe pozycje w strukturze kosztów działalności PUT stanowiły płace, paliwo, amortyzacja taboru i urządzeń oraz materiały i przedmioty nietrwałe. W sumie koszty robocizny i wartość zużytego paliwa stanowiły 57,9% kosztów całościowych działalności PUT. Średni koszt transportu jednej tony ładunków w odniesieniu do ogólnej działalności transportowej PUT kształtował się w badanym roku na poziomie 77,44 zł.

Udział pracy przewozowej wykonanej dla rolników indywidualnych w ogólnej pracy przewozowej PUT obrazują dane liczbowe zamieszczone w tabeli 8. Z przytoczonych danych wynika, że w porównaniu z pozostałymi wskaźnikami wielkości pracy przewozowej na rzecz indywidualnych rolników najniższy jest wskaźnik udziału masy transportowej (28,9%), a najwyższy jest wskaźnik udziału przebiegu taboru (49,7%). Stan taki jest zrozumiały, ponieważ masa transportowa w usługach dla rolników jest rozproszona w przestrzeni i w małych partiach, stąd skompletowanie pełnego ładunku zgodnie z ładownością pojazdów wymaga wielu dojazdów do gospodarstw chłopskich. Nic więc dziwnego, że średni koszt transportu jednej tony ładunków w transporcie usługowym kształtował się na wyższym poziomie niż ładunków w całym PUT i wynosił 115,90 zł.

Średni koszt przejazdu samochodem ciężarowym na odległość 1 km w usługach transportowych dla rolników wynosił w tym czasie 6,38 zł, a koszt 1 godziny pracy pojazdu samochodowego 116 zł.

Przy obliczaniu jednostkowych kosztów transportu usługowego dla

Tabela 7

Struktura kosztów całościowych działalności PUT przy GS Pępowo
w roku gospodarczym 1969/70

Wyszczególnienie składników kosztów	Koszty w zł	Struktura procentowa kosztów działalności PUT	Struktura średniego kosztu tran- sportu 1 to- ny w zł
Materiały trwałe (głównie ogumienie)	53 860	2,1	1,65
Materiały i przedmioty nietrwale	298 525	11,8	9,13
Paliwo i energia na cele produkcyjne	586 199	23,1	17,93
Płace	881 424	34,8	26,95
Ubezpieczenia społeczne	124 895	4,9	3,81
Amortyzacja	346 889	13,7	10,60
Usługi transportowo-spe- dycyjne własne i obce	2 024	0,1	0,007
Usługi remontowo-konser- wacyjne własne i obce	90 342	3,6	2,76
Podróże służbowe	24 724	1,0	0,75
Koszty zarządzania i ad- ministracji ogólnej	35 918	1,4	1,10
Pozostałe koszty	88 003	3,5	2,69
Razem	2 532 803	100,0	77,44

rolników w poszczególnych grupach towarowych, ważną kwestią jest prawidłowe rozliczenie kosztów pośrednich — kosztów ogólnych — rejestrowanych łącznie dla całego PUT. Doliczenie kosztów ogólnych do kosztów bezpośrednich dokonano przy pomocy trzech kluczy podziałowych. Tymi kluczami podziałowymi były następujące wskaźniki: wielkość pracy transportowej, liczba godzin pracy taboru, liczba przewiezionych ton ładunków oraz liczba przejechanych kilometrów w pracy przewozowej. Posiadając zatem czas pracy taboru, liczbę przewiezionych ton ładunków i liczbę przejechanych km podczas przewozu poszczególnych grup towarowych, można było wg wyżej wymienionych kluczy podziałowych, rozdzielić proporcjonalnie koszty pośrednie na poszczególne grupy towarowe. Dodając koszty pośrednie do faktycznych kosztów bezpośrednich otrzymano koszty ogółem poniesione w transporcie w poszczególnych grupach towarowych.

W zależności od przyjętego klucza podziałowego kosztów pośrednich otrzymuje się różną wysokość średniego kosztu jednostkowego w transporcie dla rolników ogółem i w poszczególnych grupach towarowych.

Tabela 8

Wielkość pracy przewozowej w PUT Pępowo ogółem i z tego w usługach transportowych dla rolników w roku gospodarczym 1969/70

Wyszczególnienie wskaźników	Ogółem	Z tego w usługach transporto- wych dla rolników	Udział pro- centowy usług tran- sportowych dla rolników w całości prac PUT
Liczba godzin pracy taboru	23 437	9 488	40,4
Przebieg z ładunkiem i bez ładunku w km	345 969	172 097	49,7
Przebieg z ładunkiem w km	207 673	97 757	47,0
Przewóz ton	32 701	9 470	28,9
Praca w tonokilometrach	646 195	244 907	37,9
Koszty usług w zł	2 532 803	1 097 920	43,3
Wpływy za usługi w zł	2 631 631	1 270 758	48,5
Średni koszt transportu 1 tony ładunków w zł	77,44	115,90	—

Średni koszt jednostkowy transportu jednej tony ładunków w usługach transportowych dla rolników, kiedy za klucz podziałowy przyjęto liczbę przewiezionych ton ładunków — wynosił 103,20 zł, gdy przyjęto liczbę godzin pracy taboru — 112,72 zł, a przy kluczu podziałowym wg liczby przejechanych kilometrów — 126,49 zł.

Przytoczone pośrednie koszty jednostkowe wskazują zatem na znaczne różnice kosztów transportu usługowego w skupie i zaopatrzeniu gospodarstw indywidualnych w zależności od przyjętego klucza podziałowego kosztów pośrednich.

Koszty jednostkowe transportu 1 tony ładunków poszczególnych grup towarowych obliczano dla PUT w Pępowie trzykrotnie, stosując w każdym obliczeniu inny klucz podziałowych kosztów pośrednich. Następnie w celu eliminacji błędu w obliczeniach związanego z przyjętym kluczem podziałowym, określono średnie koszty jednostkowe z trzech wykonanych obliczeń. W tabeli 9 zamieszczone zostały średnie koszty jednostkowe transportu jednej tony ładunków poszczególnych grup towarowych występujących w usługach transportowych dla rolnictwa. Również w tabeli 9 uwidocznione są średnie wpływy pieniężne od rolników za przewóz 1 tony poszczególnych ładunków. Z porównania kosztów transportu 1 tony z wpływami pieniężnymi za ten transport wynika, że najbardziej opłacalny jest transport trzody bekonowej i trzody mięsno-słoninowej, natomiast najmniej opłacalny jest transport pasz treściwych. Na każdej przewiezionej tonie pasz treściwych strata PUT wynosiła

Tabela 9

Średnie koszty transportu jednej tony ładunków w poszczególnych grupach towarowych w transporcie usługowym dla rolników oraz wpływy pieniężne za transport usługowy 1 tony w zł — w PUT Pępowo w roku gospodarczym 1969/70

Grupy towarowe	Średnia odległość transportu w km	Koszty transportu jednej tony w zł	Wpływy pieniężne za przewóz 1 tony w zł	Zysk w transporcie 1 tony w zł
Trzoda mięsno-słoninowa	115,2	530,40	599,10	68,70
Trzoda bekonowa	101,0	378,90	489,20	110,30
Pozostały żywiec	93,0	444,90	459,20	14,30
Zboża	7,4	45,80	53,40	7,60
Ziemniaki	15,1	45,00	51,20	6,20
Buraki cukrowe	17,6	41,50	48,40	6,90
Pozostałe towary	6,2	146,40	165,90	19,50
Razem w skupie	69,0	231,60	266,20	34,60
Węgiel	7,0	44,30	53,50	9,20
Nawozy sztuczne	9,0	41,10	51,80	10,70
Materiały budowlane	14,0	44,20	55,20	11,10
Pasze treściwe	7,8	78,20	68,20	—18,00
Pozostałe towary	4,0	77,50	87,40	9,90
Razem w zaopatrzeniu	17,5	51,60	62,00	10,40
Ogółem	40,9	115,90	134,20	18,30

18 zł. W sumie zysk PUT za każdą przewiezioną tonę ładunku w usługach transportowych dla rolników wynosił średnio 18,30 zł, a więc transport usługowy dla rolników z punktu widzenia PUT był opłacalny.

WNIOSKI

Na podstawie przeprowadzonych badań efektywności transportu usługowego dla rolników świadczonych przez PUT przy GS Pępowo, pow. Gostyń oraz wcześniejszych badań funkcjonowania usług transportowych na terenie powiatów: Gostyń i Leszno, w woj. poznańskim [4], można wyciągnąć następujące wnioski:

1. Istnieją w naszym kraju warunki techniczne i ekonomiczne do umiarkowanego rozwoju usług transportowych dla rolników. Dotychczasowa działalność usługowa jednostek organizacyjnych CRS w zakresie usług transportowych zdaje praktyczny egzamin — nie tylko w skali jednego GS, ale również w skali powiatu i województwa.

Wydaje się celowe, objęcie w każdym województwie przynajmniej jednego powiatu wysokotowarowego i o lepszych drogach dojazdowych, usługami transportowymi CRS. Będzie to praktyczna szkoła zdobywania

nauki w zakresie świadczenia usług transportowych. Nie należy natomiast organizować usług transportowych „na siłę” tam gdzie nie ma ku temu warunków, nie bowiem tak nie odstrasza rolników od korzystania z usług, jak źle funkcjonujące przedsiębiorstwo usług transportowych.

2. Pozostaje kwestią otwartą nie tylko zdobywanie nowych środków transportowych dla rolnictwa, ale również integracji i usprawnienia zarządzania środkami transportowymi, które znajdują się w rękach wielu wykonawców. Nakreślenie i realizacja odpowiedniego planu rozwoju usług transportowych dla rolnictwa przyczyni się do usprawnienia rolniczego obrotu towarowego w rolnictwie i gospodarczego rozwoju wsi.

3. Z usług transportowych w rejonie działalności GS w Pępowie korzystają gospodarstwa należące do wszystkich grup obszarowych i to właśnie zjawisko powszechności korzystania z usług transportowych — z punktu widzenia społecznego — zasługuje na szczególne podkreślenie.

4. W badanym rejonie w ramach usług transportowych przewieziono 35,5% masy transportowej w zewnętrznym transporcie gospodarstw indywidualnych. Gdyby więc rolnicy pragnęli w skali kraju przekazać około 30% przewozów w transporcie zewnętrznym do wykonania spółdzielczym przedsiębiorstwom usług transportowych, w sumie byłaby to masa transportowa rzędu 36 mln ton. Do przewiezienia takiej masy towarowej potrzeba ponad 12 tys. samochodów ciężarowych o ładowności 5 ton. Według opracowania Grzesika [5] wyżej wymienioną liczbę samochodów CRS „Samopomoc Chłopska” byłaby w stanie wykorzystać w usługach transportowych do roku 1975.

5. W transporcie usługowym poprawia się z każdym rokiem struktura czasu pracy taboru samochodowego, a to głównie z powodu zwiększania udziału transportu bezpośredniego: zagroda rolnika — końcowy odbiorca. Zwiększa się procentowy udział dojazdów, a zmniejsza się udział załadunku i wyładunku.

6. Najmniejszą sezonowością transportu charakteryzuje się transport żywca rzeźnego, stąd, z punktu widzenia wykonawcy, wzrost udziału przewozu zwierząt rzeźnych w usługach transportowych wpływa na polepszenie opłacalności tych usług.

7. W usługach transportowych dla rolników, pomimo dużego rozproszenia w przestrzeni i rozdrobnienia ładunków, średnio w ciągu roku przewieziono 824 tony ładunków w przeliczeniu na 1 tonę ładowności taboru, a zatem na jeden pojazd fizyczny w PUT przypadało 2 972 tony przewiezionych ładunków. Wynik ten świadczy o możliwości racjonalnego wykorzystania taboru samochodowego w usługach transportowych dla rolników.

8. Średni koszt transportu jednej tony ładunków w usługach transportowych świadczonych przez PUT Pępowo w roku gospodarczym 1969/70 wynosił 115,90 zł, natomiast wpływy pieniężne od rolników za wykonawstwo tych usług wynosiły 134,20 zł, a więc nadwyżka wpływów

над kosztami wynosiła 18,30 zł w przeliczeniu na 1 tonę przewiezionych ładunków. Na tej podstawie można wnioskować, że obowiązujące stawki taryfowe w transporcie usługowym dla rolników zapewniają w sumie rentowność działalności przewozowej PUT.

LITERATURA

1. Czyrek B.: Analiza strat związanych z obrotem świń rzeźnych. Roczn. Nauk rol. ser. G, t. 79, z. 1, PWN, Warszawa 1969.
2. Dane statystyczne GRN w Pępowie, pow. Gostyń, woj. poznańskie.
3. Dłuski S.: Ocena efektywności usług transportowych przedstawiona przez rolników w bezpośrednich wywiadach. Praca nr 1282 ITS, Warszawa 1965.
4. Ferenc J.: Usługi transportowe w rolnictwie. Seria Rynku Wiejskiego SIB, nr 21, Zakł. Wyd. CRS, Warszawa 1970.
5. Grzesik J.: Rola spółdzielczości zaopatrzenia z zbytu w rozwoju usług transportowych dla gospodarstw indywidualnych. Wieś współcz. 8/1971.
6. Lissowska E.: Transport samochodowy w obsłudze wsi. Zeszyt Naukowy nr 27 ITS, Warszawa 1968.
7. Manteuffel R.: Ekonomia i organizacja pracy w rolnictwie, t. II, SGGW, Warszawa 1967.
8. Monitor Polski nr 77 z 1964 r.
9. Sprawozdanie roczne Zarządu Transportu CRS „Samopomoc Chłopska”.
10. Sprawozdanie roczne PUT w Pępowie z usług transportowych świadczonych na rzecz rolnictwa. Formularz GUS nr III/44/199.
11. Zarządzenie nr 24 Ministra Przemysłu Spożywczego i Skupu z dnia 15.II.1967 r.
12. Ziemiński C., Biernacki H., Piotrowska D., Urbański K.: Dane liczbowe naniezione na arkusze badawcze z działalności PUT w Pępowie za rok gospodarczy 1969/70.
13. Ziółek A.: Zmiany w działalności 100 kółek rolniczych. Nowe Rol. 12/1971.

Я. Ференец

ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ ДЛЯ ЗЕМЛЕДЕЛЬЦЕВ НА ПРИМЕРЕ СЕЛЬСКОГО ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО КООПЕРАТИВА В ПЕМПОВЕ

Резюме

В статье рассматриваются проблемы эффективности автомобильных транспортных услуг для частных единоличных хозяйств предоставляемых отделом транспортных услуг при сельском потребительском кооперативе „Крестьянская взаимопомощь” в Пемпове, района Гостынь.

Основными информацией для разработки составляли числовые данные собираемые работниками отдела транспортных услуг ежедневно на протяжении круглого хозяйственного года 1969/1970.

На основании собранных числовых данных был исчислен общий объем транспортируемой товарной массы, структура работы автомобильного парка, производительность труда в транспортных услугах, структура себестоимости отдела транспортных услуг и единичная стоимость транспортных услуг для отдельных групп товара во внешнем транспорте единоличных хозяйств.

Проведение исследования показали, что в транспортных услугах рациональ-

но использовали автомобильный парк, реализовали все транспортные заказы земледельцев благодаря чему транспортные услуги для сектора единоличных крестьянских хозяйств, равно как и вся деятельность отдела транспортных услуг были рентабельными.

J. Fereniec

TRANSPORT SERVICES FOR FARMERS ON AN EXAMPLE
OF COMMUNAL COOPERATIVE AT PEPOWO

S u m m a r y

In the article the problems of effectiveness of automobile transport services for individual farmers rendered by the transport service unit (TSU) at the communal cooperative "Pesants' Self-Help" at Pepowo, Gostyń county, are discussed.

Basic informations in this scope constituted numerical data collected by the TSU workers everyday throughout full economic year 1969/1970.

On the basis of the above numerical data, the volume of total transported bulk of goods, structure of automobile transport work, labour productivity in transport services, structure of the TSU costs and unit costs of transport services for particular groups of goods occurring in external transport of peasant forms, were calculated.

The respective investigations have proved that in the transport services automobile stock was reasonably utilized, all the transport orders of farmers were executed and the whole TSU activities were profitable ones.