

K DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ V ZEMĚDĚLSTVÍ

A. Věžník

Přírodovědecká fakulta Masarykovy univerzity, Brno

Článek řeší problematiku dojížděky do zaměstnání v zemědělství. Pozornost je věnována ekonomickým a sociálním aspektům urbanizace ve vztahu k zemědělství. Jedním z výrazných socioekonomických jevů, který se formoval především pod vlivem koncentrace zemědělských podniků, je právě mimořádná mobilita zemědělského obyvatelstva v prostoru. Hlavním cílem práce je pak detailní studium dojížděky do zaměstnání v zemědělství na vybraném modelovém území okresu Uherské Hradiště.

slučování JZD; koncentrace výroby; dojížděka do zaměstnání v zemědělství; dojížděka ve vztahu ke struktuře osídlení; intenzita dojížděky; doprava pracovníků

Jedním z charakteristických rysů rozvoje československého zemědělství v období po roce 1970 byla výrazná koncentrace výrobních sil cestou slučování JZD, prohlubování specializace a využívání kooperace zemědělské výroby. Především po roce 1974 došlo k prudké koncentraci JZD, takže jejich celkový počet se výrazně snížil (v bývalé ČSSR z 12 560 v roce 1959 na 1 657 v roce 1988). Průměrná výměra zemědělské půdy jednoho JZD tak vzrostla z 353 na 2 598 ha.

Koncentrace zemědělské výroby spojená se soustředěním velkých územních celků do jedné ekonomicko-organizační jednotky přinášela řadu změn v osobním životě zemědělských pracovníků. Docházelo ke zvyšování vzdálenosti mezi jejich bydlištěm a pracovištěm. Tato okolnost kladla i nové nároky na dopravu do práce a z práce (K r ů č e k 1986).

Dojížděka do zaměstnání patří k významným stránkám života pracujících. V zemědělství počet pracovníků dojíždějících za prací do jiné obce byl až do 70. let malý. Avšak vlivem koncentrace výroby výrazně vzrostl do nedávné doby ještě zcela neobvyklý jev v zemědělské výrobě - každodenní dojížděka na místo pracoviště. B. T i c h o t a (1979) ve výsledcích z roku 1976 uvádí, že ze sledovaného souboru JZD docházelo do práce a zpět pěšky 60 % pracovníků a u dalších 33 % byl čas strávený dopravou do práce a zpět včetně čekání na spoje menší než 30 minut, čas strávený dopravou do práce vyšší než hodina se téměř nevyskytoval. Již v roce 1980 v celém zemědělství SSR však dojíždělo z místa bydliště do místa pracoviště 30,7 % pracovníků a u JZD to bylo plných 25,4 % (B u c h t a 1985).

Podle urbanistických koncepcí ze 70. let bylo jedním z nástrojů určených k odstraňování nežádoucích rozdílů mezi venkovem a městem uplatňování principů tzv. střediskové soustavy osídlení. Centrem přeměn venkovského osídlení se tak postupně měla stávat střediska osídlení místního významu

a ostatní rozvojová sídla. Ostatní nestředisková sídla pak byla z hlediska urbanistů chápána jako relativně nerozvojová, tj. nepočítalo se zde s většími zásahy do rozšíření bytového fondu, občanské a technické vybavenosti, sociální infrastruktury, výrobních sil apod.

Jestliže v těchto tzv. nerozvojových lokalitách byla omezena možnost bytové výstavby, měnila se zde rovněž věková, profesní a demografická struktura obyvatel nepříznivým způsobem. Tyto lokality se postupně stávaly pro mladší pracovníky v zemědělství neatraktivní a nezajímavé, takže tito pracovníci stále více odcházeli do sídel s lepší občanskou vybaveností. Ovšem z hlediska zemědělské prvovýroby byl a je význam těchto obcí stále důležitý a naznačené tendence „vyliďňování“ se tak jeví jako nežádoucí, poněvadž výrobní kapacity v zemědělské prvovýrobě, zejména v živočišné výrobě, jsou prostorově rozptýlené. Této prostorové rozptýlenosti výrobních kapacit by však měla odpovídat i lokalizace bytového fondu. Je totiž pochopitelné, že pracovník v živočišné výrobě nemůže bydlet 20 km od svého pracoviště. Vzhledem k charakteru práce v živočišné výrobě to není možné.

Z uvedeného plyne, že se tak postupně dostávaly do učitěho střetu urbanistické koncepce osídlení s koncepcemi koncentrace zemědělské výroby. Vznikající disproporce tak stále více ovlivňovaly vlastní dojízdku na pracoviště především pracovníků rostlinné a živočišné výroby. Na druhé straně však někdy přehnaná koncentrace zemědělských podniků, ev. neuvážené umístění centra JZD mimo střediskovou obec vedly k prudkému nárůstu dojízdky do zaměstnání u pracovníků kategorie THP. Mohutný nárůst dojízdky do zaměstnání tak v převodu do absolutních hodnot znamená provoz a údržbu velkého počtu dopravních prostředků, značné energetické vstupy, nadbytečné imisní zatížení zemědělské krajiny a nehorázné plýtvání časem. Jedná se tedy o nezanedbatelnou prostorovou aktivitu člověka v krajině se všemi z toho plynoucími důsledky ekonomickými, ekologickými i sociálními.

DOJÍZDKA DO ZAMĚSTNÁNÍ V ZEMĚDĚLSTVÍ NA OKRESE UHERSKÉ HRADIŠTĚ

Konkrétní údaje o dojízdce do zaměstnání v zemědělství byly studovány na modelovém území okresu Uherské Hradiště, a to podle již ověřené metodiky, použité dříve na okrese Brno-venkov (Věžík 1987).

Rovněž na okrese Uherské Hradiště došlo k výrazné koncentraci JZD, jejichž počet se snížil z 80 v roce 1961 a 32 ještě v roce 1975 na 16 v roce 1979. Průměrná výměra z.p. na jedno JZD se tak postupně zvýšila z 517 na 2 609 ha v roce 1988. Hlavním cílem této části práce pak bylo především studium dojízdky na pracoviště na příkladu tehdejších JZD okresu Uherské Hradiště. Veškeré podkladové údaje byly získány anketním šetřením a výpisem dostupných materiálů z personálních útvarů jednotlivých JZD během šetření, které bylo provedeno k 31.12.1989.

Za dojíždějící byly považovány osoby v produktivním věku, trvale zaměstnané na katastru jiného sídla než je sídlo jejich bydliště, i když dojížděly za prací z území ležícího mimo hranice okresu Uherské Hradiště. Do zjišťování nebyli pojeti pracující důchodci, sezónní pracovníci, ženy na mateřské dovolené, vojáci prezenční služby a také pracující, u nichž se krylo místo trvalého bydliště a pracoviště, přestože používali při cestě do práce jakéhokoliv dopravního prostředku.

V souladu s organizační strukturou družstev byli dojíždějící rozděleni celkem do pěti skupin:

- I. úsek rostlinné výroby - RV
- II. úsek živočišné výroby - ŽV
- III. úsek mechanizace - M
- IV. úsek nezemědělské výroby - NV
- V. úsek správy a řízení - S

Jedná se o rozdělení na základě zainteresovanosti v určitém odvětví, nikoli o profesní strukturu (např. do II. skupiny patří veterináři, dojičky, stájníci i hlídači příslušné farmy).

Vzhledem ke stavu dostupných materiálů byla sledována jen denní dojíždka. Vícedenní dojíždka se vyskytovala jen zřídka, v takovém případě bylo za bydliště uvažováno místo přechodného bydliště.

HODNOCENÍ DOJÍŽDKY NA PRACOVIŠTĚ V JZD NA OKRESE UHERSKÉ HRADIŠTĚ

Jednotlivá JZD na okrese Uherské Hradiště se velmi lišila jak velikostí obhospodařovaného území, tak i počtem členů (tab. I). V první fázi hodnocení získaných údajů se zdálo, že velikost družstev bude mít výrazný vliv na dojíždku do zaměstnání, ale jak se nakonec ukázalo, byla tato domněnka nesprávná a nelze obecně tvrdit, že čím více mělo družstvo trvale činných pracovníků, tím byla i dojíždka do zaměstnání větší.

Na velikost dojíždky do zemědělských podniků měla vliv především struktura družstva, tzn. jak účelně byla na jeho území rozmístěna hlavní střediska, a také to, jak byla vybavena pro různé typy zemědělské výroby, tedy kolik a jakých pracovních příležitostí skýtala. Proto pro tuto dojíždku neplatí tak zcela vztah, že čím větší je středisko, tím větší je i dojíždka do zaměstnání. Toto pravidlo se potvrdilo jen v případě, že struktura družstva z hlediska zemědělské výroby zcela odpovídala sídelní struktuře. Pokud však sídelní struktura nebyla při vytváření družstva respektována, mohlo se stát, jako např. ve Zlechově, že do obce bylo umístěno středisko zemědělské výroby, jehož velký význam neodpovídá postavení sídla ve struktuře osídlení, a proto dojíždka bez ohledu na velikost a vybavenost sídla prudce vzrostla. Při hodnocení dojíždky z hlediska celých družstev bylo tedy nutné zahrnout faktory jako specializovaná zemědělská výroba, vzdálenost od významných sídel, velikost jednotlivých obcí apod.

I. Vybrané ukazatele studovaných zemědělských podniků - Some indicators of investigated agricultural enterprises

Zemědělské družstvo	1	2	3	4	5	6
Babice	1 860	308	189	61,2	DA1,SLŽV	13,8
Bánov	3 132	598	274	45,8	Da1,SLŽV	13,1
Bílovice	2 755	417	214	51,3	Ne	6,2
Boršice	3 418	616	237	38,5	DA2	4,7
Dolní Němčí	2 415	418	265	63,4	DA2	12,1
Havříce	2 874	453	268	59,2	NE	11,4
Hluk	2 349	289	63	21,8	DA1	3,4
Kunovice	5 971	1 059	438	41,7	Da1	-
Nedachlebice	1 431	154	59	38,3	NE	4,4
Nivnice	1 860	233	19	8,2	NE	1,2
Polešovice	2 786	354	130	36,7	NE	5,3
Staré Město	2 185	443	254	57,3	DA1	6,6
Uherský Brod	2 774	286	131	45,8	DA1	1,8
Vlčnov	1 876	253	25	9,9	NE	2,2
Záhorovice	2 223	354	198	55,9	DA1	11,3
Zlechov	1 834	313	174	55,6	NE	8,1

- 1 - výměra z.p. v ha k 31.12.1988 (farm land acreage in ha of 31st Dec. 1988)
- 2 - počet trvale činných členů ZD k 31.12.1989 (number of permanently active members of Cooperative Farms of 31st Dec. 1989)
- 3 - celkový počet dojíždějících pracovníků (total number of commuters)
- 4 - podíl dojíždějících z celkového počtu ekonomicky aktivních /v %/ (proportion of commuters in the total number of economically active persons /%/)
- 5 - doprava pracovníků zajišťována podnikem (the agricultural enterprise provides for worker transport):
NE - neexistuje (not provided)
DA - družstevní autobus + počet linek (co-operative bus + number of lines)
SLŽV - speciální linka pro živočišnou výrobu (special bus line for the sector of animal production)
- 6 - intenzita dojížděky do ZD /v % z počtu trvale bydlících ekonomicky činných v obci/ (rate of commuters to co-operative farms /% of the number of residents which are economically active in the village)

Dojížděka do zaměstnání v zemědělství v jednotlivých družstvech značně kolísala (tab. I), zhruba od 8,2 do 63,4 %. Nejnížší hodnoty dosahovalo ZD Nivnice (8,2 %) a ZD Vlčnov (9,9 %), obě družstva jsou tvořena vždy jen jednou obcí a tak většina zaměstnanců je místních, družstva podle velikosti patří k menším. Poměrně nižší hodnoty dojížděky vykazovalo také ZD Hluk (21,8 %). Skupinu družstev, ve kterých se dojížděka do zaměstnání pohybovala v rozmezí

30 - 50 %, tvoří ZD Bánov, Boršice, Kunovice, Nedachlebice, Polešovice a Uherský Brod. U zbývajících družstev byla dojíždka vyšší než 50 %, přičemž nejvyšších hodnot (nad 60 %) dosahovala ZD Babice (61,2 %) a ZD Dolní Němčí (63,4 %). U ZD Staré Město, Kunovice, ale i Uherský Brod a Havříce měla velký vliv na dojíždku do zaměstnání i dojíždka vnitroměstská v rámci velkých sídelních útvarů Uherské Hradiště a Uherský Brod.

Podíl jednotlivých profesních skupin na dojíždce závisel nejen na specializaci zemědělské výroby družstva, ale také na velikosti celkové dojíždky. Pokud byla dojíždka do zaměstnání malá, měli na ní značný podíl THP pracovníci. Podíl THP na dojíždce se pohyboval od 15 do 30 %. Jen v ZD s malou celkovou dojíždkou byla tato hodnota vyšší (ZD Vlčnov 56,0 %, Hluk 32,3 %, Nedachlebice 32,2 %). Pracovníci RV a ŽV měli, až na výjimky, menší podíl na dojíždce, zhruba v rozmezí 0 - 20 %, přičemž vyšších hodnot dosahovala většinou ŽV (velkokapacitní objekty ŽV). Výjimku tvořilo ZD Kunovice, které se výrazně specializuje na zahradnictví a zelinářství a kde tedy byla dojíždka pracovníků RV poněkud vyšší (24,0 %). Největší podíl na dojíždce do zaměstnání měla skupina ostatních pracovníků (M, NV a S). Ve většině případů se tato skupina podílela na dojíždce zhruba 40 až 80 %. Je možné, že tento vysoký podíl byl způsoben tím, že do skupiny byli zařazeni i řidiči a traktoristé, kteří během roku střídavě pracovali v ŽV a RV i jako ostatní pracovníci. Kromě toho sem byli zahrnuti i pracovníci přidružené výroby, která byla v některých družstvech značně rozsáhlá.

Naprostá většina pracujících, kteří dojížděli do uvedených družstev, měla trvalé bydliště v okrese Uherské Hradiště, jen některá družstva hospodařící při hranicích okresu vykazovala nepatrnou dojíždku ze sousedních okresů Zlín, Hodonín a Trenčín.

Dále byla stanovena intenzita dojíždky do zaměstnání v zemědělství na okrese Uherské Hradiště jak pro jednotlivé obce, tak i z hlediska celého ZD. Intenzita dojíždky do zaměstnání je vyjádřena v % (počet do obce dojíždějících pracovníků k počtu trvale bydlících ekonomicky aktivních v obci). Jelikož je tato hodnota přímo úměrná počtu dojíždějících pracovníků a nepřímo úměrná počtu ekonomicky aktivních obyvatel obce, je možné předpokládat, že vyšší intenzity dojíždky do zaměstnání v zemědělství budou dosahovat menší obce, hlavně pak ty, které jsou hlavními středisky zemědělských družstev. Z hlediska ZD měla nejvyšší intenzitu dojíždky ZD Babice a Bánov (13,8 a 13,1 %), dále pak Dolní Němčí (12,1 %), Havříce (11,4 %) a Záhorovice (11,3 %). Nejnižší intenzitu dojíždky měla ZD Nivnice (1,2 %), Vlčnov (2,2 %), ale i Uherský Brod (1,8 %), protože počet ekonomicky aktivních obyvatel na území, kde ZD hospodaří, je velký a dojíždka do zaměstnání v zemědělství je minimální.

Podle vztahu mezi výrobní strukturou družstva, sídelní strukturou a dojíždkou do zaměstnání v zemědělství bylo možné rozdělit družstva okresu Uherské Hradiště do dvou diametrálně odlišných skupin:

1. ZD, která z procesu koncentrace vyšla jako zemědělský podnik zahrnující pouze jedno sídlo, tj. struktura družstva odpovídá sídelní struktuře. U těchto

družstev je možné sledovaný jev (dojížděku do zaměstnání) označit jako slabě vyvinutý a náhodilý (relativní hodnoty max. 10 %). Do této skupiny náleží dvě ZD okresu (Nivnice a Vlčnov).

2. ZD, jejichž hospodářský obvod je tvořen několika sídly, přičemž pouze některá byla vybrána jako „perspektivní“ z hlediska zemědělské výroby a v nich se pak koncentrovala většina provozů a pracovních příležitostí pro zemědělské družstevníky daného areálu ZD. V tomto momentě vystupuje mezisídelní dojížděka v rámci družstva, často protisměrná, umocněná výrazným nepoměrem mezi počtem pracovních příležitostí a místními zdroji pracovních sil. V těchto družstvech je pak možné sledovat zřetelné vazby sídel prostřednictvím dojížděkových proudů a silnou polarizaci dojížděky. Relativní hodnoty přesahují 40 %. Skupina zahrnuje 11 ZD okresu (Babice, Bánov, Bílovice, Boršice u Buchlovic, Dolní Němčí, Havčice, Kunovice, Staré Město, Uherský Brod, Záhorovice a Zlechov.

Mezistupeň s výraznými specifiky ovlivňujícími celkový stav dojížděky tvoří ZD Polešovice, Nedachlebice a Hluk. ZD Hluk zahrnuje pouze dvě sídla, dojížděka je nižší (21,8 %) a vykažuje ji pouze jedno sídlo. U ZD Polešovice a Nedachlebice je nižší hodnota dojížděky přímým důsledkem snahy o efektivnější rozložení jednotlivých provozů.

Obecně je možné říci, že čím větší byly rozpory mezi sídelní strukturou a strukturou družstva a pokud byla větší část zemědělské výroby (např. živočišná nebo přidružená výroba) soustředěna do malých sídel, tím více pracovníků dojíždělo do zaměstnání. Většina ZD se snažila sama řešit otázku dojížděky do zaměstnání družstevními dopravními prostředky (tab. I), přesto však byla dojížděka do zaměstnání v některých odvětvích zemědělské výroby velmi namáhavá a z časového hlediska zcela neúnosná. Jednalo se především o živočišnou výrobu a sezónní práce v rostlinné výrobě. Proto družstva usilovně hledala do těchto výrobních pracovníky s trvalým bydlištěm v místě pracoviště a často byla tato místa obsazována důchodci. Někde se snažili tento problém řešit výstavbou bytových jednotek ve střediscích s rozsáhlou živočišnou výrobou. Toto řešení bylo však mnohem složitější a komplikovanější, než se mohlo na první pohled zdát. V tomto případě se totiž často zemědělská výroba dostávala do rozporu s platnou koncepcí rozvoje sídelní struktury.

ZÁVĚR

Vytvářením velkých hospodářských obvodů se začal rozvíjet nesoulad mezi rozmístěním pracovních příležitostí a volných pracovních sil. Jakoby se vytratil zřetel rozhodovatelů k povaze základního výrobního prostředku zemědělské výroby - půdě. K této integraci se připojilo hrubé nerespektování struktury a hierarchie venkovských sídel, vytvářené mnoho století. Plošnou organizací zemědělských podniků se nepodařilo zharmonizovat dokonce ani se stře-

diskovou soustavou osídlení. Tak se podařilo vytvořit velké napětí, ba i chaos v gravitační struktuře venkovského prostoru, i když původním záměrem prvo- počátečních inspirátorů podobných zásahů byl patrně pravý opak. Tedy vyloučit zbytečnou řevnivost, ale zachovat základní motivační předpoklady rozvoje.

Duplicitou vesměs protisměrnou hierarchii venkovského prostoru došlo ke komplikovanému a stále hůře odhadnutelnému nejen sčítání a odčítání sil a vazeb tvořících skutečnou strukturu venkova. Administrativní hledisko zapůsobilo jako inhibitor zásady přirozeného výběru mezi sídly. Koncentrace pracovních příležitostí neodpovídala koncentraci pracovních sil. To by zdánlivě mělo vyvolávat pohyb obyvatelstva za prací uvnitř jednotlivých hospodářských obvodů. Avšak právě v důsledku znásobení strukturálních vazeb venkova, neschopnosti některých sídel ZD nebo sídel s největší koncentrací pracovních příležitostí (právě tyto se velmi často nekryjí) uspokojovat zájmy a potřeby pracujících docházelo i k tak velkému a namnoze zbytečnému přelévání sil nejen uvnitř areálu hospodářských obvodů, ale i mezi nimi. Zemědělství tak rozvinulo dojížďku mezi sídly a navzdory správní organizaci a třeba i dopravní síti, což mimo jiné vedlo i k neustálému růstu nákladovosti zemědělské výroby.

Jestliže stabilitu venkovského prostoru, jehož je zemědělství sice dominantní, ale pouze jednou složkou, spatřujeme ve vyváženosti působení jednotlivých složek, pak na základě provedené analýzy lze konstatovat, že na venkově docházelo k velkému stupni nestability právě v důsledku vyloučení či omezení vlivu všech složek nezemědělské povahy. Do územní struktury přitom bolestivě zasáhla mnohá subjektivní rozhodnutí zemědělců.

Člověk, ponechán v nastálém zmatku na pospas působení mnoha protikladných sil, hledal pak uspokojení svých potřeb na několika místech zároveň a ztrácel tak vztah k sídlu, z něhož vycházel. Naopak pracující, který vytváří hodnotu své práce v „cizím sídle“, může sice být schopen kvalitně a intenzivně pracovat, nedokáže však své pracovní úsilí nasměrovat zcela harmonicky k povaze tohoto sídla. Tím docházelo k narušení základních principů, které po věky vytvářely venkovský prostor a odlišovaly jej od města, tak jako odlišovaly pro její specifika práci v zemědělství od práce v ostatních oborech lidské činnosti.

Literatura

- BUCHTA, P.: Ekonomické a sociální aspekty urbanizácie SSR a poľnohospodárstvo. Zeměd. Ekon., 31, 1985, č. 9, s. 795-802.
 KRŮČEK, Z.: Vliv integračních procesů na sociálně společenské změny v zemědělství. Zeměd. Ekon., 32, 1986, č. 1, s. 63-78.
 TICHOTA, B.: Vývoj životní úrovně pracovníků v zemědělství. Praha Horizont 1979, 153 s.
 VĚŽNÍK, A.: Vliv koncentrace zemědělské výroby na dojížďku do zemědělství (na příkladu okresu Brno-venkov). In: Sborník referátů k XVII. sjezdu ČSGS v Ostravě. Brno, GGU ČSAV 1987, s. 445-452.

Došlo 16.3.1992

A. VĚŽNÍK (Masaryk University, Brno): Commuting to Agriculture in the district of Uherské Hradiště

One of the characteristic features of the development of the organization of Czechoslovak agriculture in the period after 1970 was a conspicuous concentration of production assets in agriculture by means of amalgamation of co-operative farms, deepening of specialization and utilizing of co-operation in agricultural production. Especially, after 1974 there was a rapid amalgamation of co-operative farms, so that their total number was markedly reduced. The concentration of agricultural production, connected with the concentration of large territorial areas into one economic and organizational unit brought about a number of changes also in personal lives of agricultural workers. The distances between their home and workplace increased. This circumstance put new claims on transport to and from work. Due to concentration changes in agriculture everyday commuting to the workplace grew markedly, which until recently was an unusual phenomenon in agriculture.

The main objective of this paper was above all the study of commuting to agriculture on the example of co-operative farms in the district of Uherské Hradiště. All necessary data were obtained by questionnaire research and by extracting accessible materials from personnel departments of the individual co-operative farms in the course of inquiry carried out to 31 Dec., 1989. Under persons commuting to agriculture were considered persons of the productive age permanently employed at the cadaster of another community than that of their permanent address, even if they commuted to work from a territory outside the limits of the district of Uherské Hradiště. The size of commuting to agriculture varies considerably in the individual co-operatives (see Table 1), roughly between 8.2% and 63.4%. Generally it is possible to say that the greater were the contradictions between the settlement structure and the structure of the co-operative (and as far as the greater part of agricultural production - e.g. livestock or associated production - was concentrated in small seats), the more workers commuted to agriculture. Most co-operative farms tried to solve the problem of commuting to work by their own means of transport (see table I), but, despite that, commuting to some branches of agricultural production was very tiresome and from viewpoint of time quite unjustifiable. Agriculture thus developed commuting between seats despite the administrative organization and, perhaps, despite the transport network which, besides others, caused the constant growth of the costs of agricultural production.

amalgamation of co-operative farms; concentration of agriculture; commuting to agriculture; evaluation of commuting; settlement structure and commuting; intensity of commuting; transport of workers

Adresa autora:

RNDr. Antonín Věžík, CSc., přírodovědecká fakulta Masarykovy univerzity, Kotlářská 2, 611 37 Brno
