

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICZNE TRANSPORTU

Transport

2



Kolej elektryczna na trasie Gdańsk—Sopot.

Treść numeru:

K. ROJEK	— Partia mas pracujących — Partia narodu	1
JAN GRZEGDAŁA	— Planowanie przewozów na rok 1952	2
Z. UŚCIŃSKI	— O wszechstronne zastosowanie wskaźników statystycznych kolei Związku Radzieckiego	7
JERZY OSIŃSKI	— Normy ładunkowe na PKP	9
JERZY PAŃSKI	— Aktualne problemy transportu lotniczego	11
A. TACEŁ	— Szkoły morskie w Polsce wczoraj i dziś	13
ZB. CZAJKOWSKI	— Linie regularne żeglugi morskiej	17
	— Metodologia planowania maklera frachtującego	19

WYPOWIEDZI ANKIETOWE

K. MAKAROWSKI	— Sprawozdawczość kosztów własnych, a obniżka kosztów w transporcie samochodowym	21
FELIKS MARCZAK	— Walka o obniżenie kosztów własnych przewo- zów samochodowych	23
JULIAN WOJTUSIAK	— Walka o obniżkę kosztów własnych	25
J. KOWALIK	— Metody obniżania kosztów w transporcie samochodowym	27

DZIAŁ INFORMACYJNY

W. M.	— Gospodarka ogumieniem samochodowym	29
A. W.	— Rozmieszczenie ładunku w pojazdach samochodowych	30
	— Ogłaszane przez Polską Izbę Handlu Zagra- nicznego polskie zwyczaje portowe	30
A. Ł.	— Postępowanie przy wykorzystaniu kwot na współzawod- nictwo, nagrody indywidualne i za prace zlecone	30
J. M.	— Ubezpieczenie mienia w transporcie	31
J. M.	— Księgowanie wymiany pojazdów samochodowych	31
K. K.	— Określenie równowartości dniówki używania środków przewozowych w ramach świadczeń w na- turze na niektóre cele publiczne	31
A. D.	— Udział środków przewozowych w akcji p-pożarowej	32
A. D.	— Oddziały transportowe w prezydiach woje- wódzkich rad narodowych	32
	— TARYFY I ZARZĄDZENIA	32
	— INFORMACJE CZSS	34
	— ORZECZNICTWO	34

TRANSPORTOWCY PISZĄ

JAN TOMASZ	— Przeliczanie ton na tonokilometry	35
Z. LIPOWSKI	— Dalsze uwagi o planowaniu i kontroli eksploatacji samochodów	36

NOTATKI

	— Metody dyskryminacji imperialistów amerykańskich wywołują protesty portów zachodnio-europejskich	38
--	---	----

KRONIKA

J. OSIŃSKI	— Jak pracują nasi transportowcy	38
	— Poznajemy transport lotniczy (7)	
	— O czym każdy transportowiec wiedzieć powinien	

Wydawca: WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE. Przedsiębiorstwo Państwowe
Warszawa ul. Kazimierzowska 52, telefon 400-60/64.

Redaguje Komitet Redakcyjny

Adres Redakcji: Warszawa, Plac Trzech Krzyży 5, PKPG — Dep. Komunikacji i Łączności.

Sekretariat Redakcji czynny codziennie z wyjątkiem świąt w godz. 14.30—15.30 Tel. 81.481

Prenumerata i kolportaż: PPK „Ruch” — Warszawa ul. Srebrna 12, tel. 804-20. Konto PKO nr I-1887.

Cena egzemplarza 5 zł. Prenumerata półroczna 80 zł. Prenumerata roczna 60 zł.

Zamówienie PWG HTC-P/C-25/52. Podpisano do druku 15.I.52. Druk ukończono 21.I.52. Nakład 5000 + 55.
obj. 5 ark. druk. Pap. druk. sat. kl. VII, A1/60 g.

Drukarnia Akcydensowa, Warszawa, Tamka 3. Zam. 3210/XII.51. 3-B-10242.



Transport

MIESIĘCZNIK



Rok IV

Warszawa, styczeń 1952 r.

Nr 1

Partia mas pracujących – Partia narodu

W styczniu*) 1952 r. upływa 10 lat od chwili, gdy bohaterska Polska Partia Robotnicza stanęła na czele mas pracujących naszego kraju i poprowadziła je do walki na śmierć i życie o zrzucenie hitlerowskiego jarzma, do walki o wolność i niepodległość naszej ojczyzny, o Polskę bez kapitalistów i obszarników, o Polskę Ludową.

Historyczną zasługą PPR pozostanie, iż w chwili najtrudniejszej dla naszej ojczyzny, gdy topór hitlerowskiego siepacza zagroził samemu istnieniu narodu – była tą siłą, która wskazała narodowi jedynie słuszną drogę – patriotyczną drogę nieubłaganej, masowej walki zbrojnej z najeźdźcą faszystowskim u boku wielkiego, bratniego Związku Radzieckiego. I walkę tę wbrew rodzinnej reakcji i jej anglo-amerykańskim protektorom niezłomnie, ofiarnie, po bohatersku organizowała.

Nieśmiertelną zasługą Polskiej Partii Robotniczej pozostanie, iż jako czołowy oddział klasy robotniczej prowadziła masy pracujące naszego kraju do walki o wyzwolenie narodowe i społeczne, „o Polskę, niezależną od imperialistów, o Polskę bez obszarników i kapitalistów, o Polskę, w której władza będzie należała do mas pracujących, o ziemię dla pracujących chłopów, o unarodowienie wielkiego przemysłu, transportu i banków, o Polskę przodującą kultury i dobrobytu szerokich mas, o Polskę obejmującą nasze stare ziemie na Zachodzie, opartą o Odrę, Nysę i Bałtyk, o Polskę Ludową i pokojową związaną więzami wiecznej przyjaźni ze Związkiem Radzieckim i całym obozem pokoju i postępu”. W oparciu o historyczne zwycięstwa Związku Radzieckiego PPR doprowadziła do zwycięstwa w naszym kraju rządów ludu, na czele z klasą robotniczą, rozbiła reakcję kapitalistyczno-obszarniczą, za którą stali imperialiści amerykańsko-angielscy.

Odzyskanie niepodległości przez nasz kraj, ustanowienie władzy ludowej i oparcie naszych granic o Odrę, Nysę i



Bałtyk, dzięki zwycięstwu Armii Radzieckiej i walczącego ramię w ramię z nią Ludowego Wojska Polskiego potwierdziło całkowicie jak słuszna była droga, którą kroczyła Polska Partia Robotnicza.

Polska Partia Robotnicza dokonała w oparciu o masy pracujące głębokich przeobrażeń, rewolucyjnej reformy rolnej poprowadziła masy do decydującej walki o likwidację wielkiego i średniego kapitału, nacjonalizację przemysłu, transportu i banków. Pod kierownictwem PPR dokonane zostało wielkopomne dzieło budowy zrębów gospodarki socjalistycznej, realizacji Planu 6-letniego.

Pod przewodem PPR polska klasa robotnicza w sojuszu z pracującym chłopstwem prowadziła naród do wielkich zwycięstw na polu budownictwa gospodarczego i kulturalnego, do podniesienia poziomu życia materialnego i kulturalnego robotników, chłopów pracujących i inteligencji, do zlikwidowania nędzy i bezrobocia.

PPR mogła skutecznie walczyć i zwyciężać, gdyż opierała się o sojusz robotniczo-chłopski pod przewodem klasy robotniczej, gdyż broniła zawsze interesów pracujących chłopów, gdyż władza ludowa pod przewodem PPR dokonała reformy rolnej, pomagała wsi pracującej w walce z wyzyskiem kulackim, udzielając jej systematycznej pomocy gospodarczej, walczyła o podniesienie wydajności rolnictwa i dobrobytu pracujących chłopów, gdyż PPR wskazała jedynie skuteczną drogę rozkwitu rolnictwa i wzrostu zamożności i kultury wsi – drogę spółdzielczości produkcyjnej, drogę socjalizmu.

Zasługą dziejową Polskiej Partii Robotniczej pozostanie iż umacniała w narodzie naszym świadomość decydującej roli pomocy i przykładu Związku Radzieckiego dla odzyskania przez naszą ojczyznę niepodległości i dla zbudowania w naszym kraju ustroju demokracji ludowej, że wierząc w zasadom internacjonalizmu proletariackiego przez cały czas niezłomnie walczyła u boku Związku Radzieckiego u boku WKP(b).

Mgr K. ROJEK (Warszawa)

Planowanie przewozów na rok 1952

Wprowadzony Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG nr 282 z dn. 16 VII. 1951 r. obowiązek planowania przewozów towarowych w przedsiębiorstwach, których celem nie jest zawodowe wykonywanie działalności przewozowej, a dla których transport jest tylko środkiem, umożliwiającym realizowanie celu ich działalności — jest poważnym krokiem naprzód w kierunku pogłębienia i utrwalenia zasad gospodarki socjalistycznej w naszym transporcie. Wprowadzenie obowiązku planowania przewozów przez te przedsiębiorstwa umożliwia zbilansowanie w skali całego kraju zadań przewozowych ze zdolnością przewozową będących w eksploatacji środków transportu, co stąd wynika, określenie wielkości koniecznego zwiększenia posiadanego potencjału przewozowego. Zwiększenie to może nastąpić zarówno w drodze wzrostu wydajności pracy taboru (poprawy współczynników techniczno-eksploatacyjnych), jak też w wyniku wprowadzenia do eksploatacji dodatkowych ilości taboru. Planowanie przewozów przez przedsiębiorstwa nietransportowe pozwala również na dokonanie na szczeblu PKPG właściwego podziału zadań między poszczególne środki przewozowe, a przez to na realizowanie zaplanowanej polityki przewozowej w skali całego gospodarstwa krajowego. Całkowity plan przewozów daje ponadto podstawy do dokonania właściwego rozdziału środków transportu, urządzeń zaplecza technicznego transportu itp. a zatem do rozdziału kredytów inwestycyjnych.

PLAN PRZEWOZÓW MOBILIZUJE SŁUŻBY TRANSPORTOWE

Na tym nie kończą się korzyści z wprowadzenia obowiązku planowania przewozów przez przedsiębiorstwa nietransportowe. Plan, za wykonanie którego będzie odpowiedzialna służba transportowa, ma dla niej znaczenie mobilizujące. Zmusza służbę transportową do zestawienia jej zadań z jej możliwościami i do oceny dotychczasowych wyników eksploatacji taboru własnego, jak też zatrudnianego taboru obcego. Ustawiając nawet tylko na minimalnie dopuszczalnej dyrektywnej wysokości współczynniki techniczno-eksploatacyjne, powoduje wykrycie rezerw posiadanego potencjału przewozowego i popełnianych marnotrawstw, budząc równocześnie zdrową ambicję podwyższenia współczynników i uzyskania przez to lepszych wyników pracy. Plan przewozów stwarza więc warunki do rozwoju odpowiedzialności pracy służb transportowych w ramach poszczególnych resortów i może stać się bazą współzawodnictwa międzyresortowego.

Wprowadzenie obowiązku planowania przewozów winno doprowadzić do socjalistycznego, bojowego stylu pracy transportu „własnego” — a przez to winno wydatnie zwiększyć wydajność eksploatacji na transportu. Normalna dla gospodarki socjalistycznej kolej rzeczy, zwiększenie wydajności pracy transportu „własnego” musi spowodować obniżenie kosztów własnych produkcji transportowej, co jest jednym z celów Planu 6-letniego.

PLAN PRZEWOZÓW UŁATWIA WPROWADZENIE ROZRACHUNKU GOSPODARCZEGO

Zarządzenie o sporządzaniu planów przewozowych stwarza również korzystne warunki do przechodzenia służb transportowych przedsiębiorstw nieprzewozowych na rozrachunek gospodarczy. Plan przewozów, będący w gospodarce transportowej planem podstawowym, wyjściowym dla opracowania planu zdolności przewozowej taboru, planu napraw taboru, planu inwestycyjnego, planu zatrudnienia, planu zaopatrzenia materialowego, planu kosztów eksploatacji i wreszcie planu finansowego — ma dla gospodarki transportowej, opartej na rozrachunku gospodarczym, wyjątkowo poważne znaczenie. Nie może być mowy o dobrym ustawieniu służby transportowej na rozrachunku gospodarczym bez pełnego planu przewozów lub przy niewłaściwie opracowanym planie przewozów.

Plan zadań przewozowych decyduje o wynikach eksploatacyjnych, a przez to o kosztach przewozów i o rezultacie finansowym działalności służby transportowej.

Nie należy więc zapominać, że korzyści, płynące z wprowadzenia obowiązku planowania przewozów, będą funkcją prawdziwości i dokładności opracowania planów przez służby transportowe poszczególnych przedsiębiorstw. Plany źle sporządzone i niedokładnie określające zadania przewozowe oraz sposoby ich wykonania nie przyniosą oczekiwanych korzyści dla gospodarki transportowej, a nawet, co więcej, mogą jej zaszkodzić, stwarzając fałszywy obraz planowanej rzeczywistości. Dlatego jest rzeczą ważną, aby planiści transportu dokładnie rozumieli zarówno metodę, jak technikę planowania przewozów, a także swoją odpowiedzialność za dokładność sporządzenia planów.

Przygotowywanie nowo wprowadzonych planów przewozów na rok 1952 jesienią roku ubiegłego pozwoliło zebrać szereg spostrzeżeń odnośnie metody planowania, formularzy planu i techniki ich opracowania. Wydało się celowe omówić te spostrzeżenia ze względów dydaktycznych. Omówienie to niewątpliwie może przyczynić się do podniesienia poziomu planowania przy sporządzaniu planu na rok 1953. Gromadzenie doświadczeń i materiałów do planu na r. 1953 należy oczywiście rozpocząć od chwili przystąpienia do realizacji planu na rok 1952.

Ze względów technicznych omawianie metody planowania przewozów przeprowadzimy na przykładzie jednego tylko rodzaju przedsiębiorstw nietransportowych, tzn. na przykładzie przedsiębiorstw budowlanych. Planisci innych, niebudowlanych zjednoczeń i przedsiębiorstw, nie będą mieli trudności z wyciągnięciem z tego opracowania wniosków odnośnie planowania przewozów w ich własnych przedsiębiorstwach.

CZĘŚCI SKŁADOWE PLANU PRZEWOZÓW

Plan przewozów towarowych składa się — jak mówi instrukcja do Zarządzenia Przewodniczącego PKPG nr 282 — z dwóch części, a mianowicie:

- a) ogólnego planu przewozów towarowych;
- b) planu przewozów samochodowych.

Ogólny plan przewozów zawiera jeden wzór — dla budownictwa wzór Tr 3 — obrazujący wielkość przewozów towarowych z rozbićm na poszczególne środki transportowe.

Plan przewozów samochodowych składa się z dwóch wzorów: planu przewozów pojazdami samochodowymi — wzór Trs 1 — oraz obliczenia zdolności przewozowej pojazdów samochodowych własnych — wzór Trs 2.

Omawianie planowania przewozów rozpoczniemy od ustalenia kilku cech charakterystycznych planu, przewidzianego do sporządzenia na formularzu Tr 3.

CHARAKTERYSTYKA PLANU PRZEWOZÓW

Jest to więc z założenia plan pełny, tzn. obejmujący wszystkie przewozy danego przedsiębiorstwa, które można zaliczyć do transportu zewnętrznego.

Pod określeniem transportu zewnętrznego należy rozumieć w budownictwie czynności, związane z dowożeniem masy ciężarowej z zewnątrz (np. ze stacji kolejowych i przystani żegluga śródlądowej, z obcych zakładów produkcyjnych, ze składów i magazynów własnych i obcych i tp.) na miejsce przeznaczenia (np. na własne place budów, do własnych magazynów rodzicielszych i tp.) oraz czynności związane z wywozem masy ciężarowej z zakładów (np. place budów, zakłady produkcji pomocniczej i tp.) na zewnątrz (np. ziemi i gruzu na miejsce zwalki, produkcji pomocniczej na place budów lub do stacji kolejowych i tp.). W przypadku wielkich placów budów do transportu zewnętrznego zalicza się również przemieszczanie masy ciężarowej w granicach placu budowy, o ile przemieszczanie te są dokonywane przy użyciu środków transportowych, wchodzących w skład parku taboru transportu zewnętrznego.

Transport zewnętrzny jest dokonywany przy pomocy kolei normalnotorowej, dojazdowej i wąskotorowej (budowlanej), przy pomocy samochodów i ciągników, zaprzęgów zwierzęcych, taboru wodnego i innych środków przemieszczania masy ciężarowej.

Przetok wagonów kolejowych, dokonany w ramach zakładu, może umownie należeć do czynności transportu zewnętrznego.

Z tej cechy planu — jego pełności — wynika ważny obowiązek dla planisty transportu, a mianowicie obowiązek ujęcia planem rzeczywiście wszystkich zewnętrznych przewozów towarowych danego przedsiębiorstwa, bez względu na ich rodzaj i bez względu na rodzaj środka przewozowego, przy pomocy którego przewozy mają być wykonane¹⁾. Plan musi również podawać zdolność przewozową całego posiadanego taboru transportu towarowego.

Całkowite uczynienie zadość tej właściwości planu przewozów danego jest konieczne, że pominięcie, wyłączenie z planu niektórych zadań przewozowych, jak też części posiadanej zdolności przewozowej, doprowadziłoby do fałszywego ustalenia zadań i własnych możliwości przewozowych, a w rezultacie w sposób błędny określiliby zapotrzebowanie na pracę przedsiębiorstw przewozów publicznych. Inaczej mówiąc, stworzyłoby ukryte rezerwy potencjału przewozowego, warunki do marnotrawstw eksploatacyjnych i t.p.

Drugą cechą planu przewozów jest zasada, że jest to plan n a d a n i a masy ciężarowej do przewozu, tzn. że dany przewóz wchodzi w plan tego przedsiębiorstwa, które faktycznie nadaje (naładowuje) masę ciężarową na dany środek transportowy. Ustalenie tej zasady było konieczne dla uniknięcia dwu- i więcej-krotnego zamieszczenia tego samego przewozu masy ciężarowej w planach przewozów dwu- i więcej przedsiębiorstw, np. producenta, centrali handlowej (zbytu) i konsumenta. Obowiązuje np. zasada w zaopatrzeniu, że Centrala Handlowa²⁾ dostarcza odbiorcy masę towarową loco stacja rozładowcza, przy tym dowóz tej masy do naładowczej stacji kolejowej zapewnia producent, zaś odwóz ze stacji rozładowczej obciąża odbiorcę. W tym przypadku dana masa towarowa wchodzi:

- 1) do planu przewozów producenta — dowóz do st. kolejowej;
- 2) do planu centrali handlowej (zbytu) — przewóz koleją;
- 3) do planu odbiorcy — odwóz ze stacji kolejowej.

Nie jest przy tym istotne, kto doraźnie ponosi koszty poszczególnych przewozów, a jedynie, kto rzeczywiście dokonuje przewozu na danym odcinku drogi. W ostatecznym rezultacie za każdy przewóz, bez względu na to, na czyje zlecenie i przez kogo jest dokonywany, płacić musi odbiorca (konsument) masy ciężarowej. Błędem więc w danym przypadku byłoby np. zamieszczenie dowozu do stacji kolejowej w planie przewozu centrali handlowej (zbytu) lub przewozu koleją w planie odbiorcy masy towarowej.

¹⁾ Przewozy załóg robotniczych, wykonywane przy pomocy taboru towarowego (samochodu, kolejki, barki), należy traktować, jako przewozy towarowe.

Plan przewozów jest dalej planem zbilansowanym, tzn. doprowadza do zbilansowania zadań przewozowych z potrzebnym do wykonania tych zadań potencjałem przewozowym własnym i obcym (wg zarządzenia Przewodniczącego PKPG nr 282 — tylko w tonach), w myśl formuły

$$ZP = ZPW + ZPO, \text{ czyli}$$

$$ZPO = ZP - ZPW, \text{ gdzie}$$

ZP = zadania przewozowe;

ZPW = zdolność przewozowa własnych środków transportu;

ZPO = zapotrzebowanie na obce środki transportu.

Z formuły tej wynika oczywiście, że niewłaściwe zaplanowanie zadań przewozowych, a również zdolności przewozowej własnych środków transportu musi doprowadzić do błędnej oceny zapotrzebowania na pracę obcych środków przewozowych, a więc przede wszystkim na pracę PKP, PZS i PKS. Nie trzeba wyjaśniać, jakie znaczenie ma tego rodzaju błąd dla planów tych przedsiębiorstw przewozów publicznych.

Związek między planami przewozów przedsiębiorstw nietransportowych i planami pracy przewoźników publicznych dalby się przedstawić w sposób następujący, przyjmując, że: 1) kolejne cyfry 1.. 2.. n.. oznaczają poszczególne przedsiębiorstwa w całym kraju, 2) symbol ZPPa — zadania przewozowe poszczególnych przedsiębiorstw przewozów publicznych, wynikające z obsługi przedsiębiorstw nietransportowych, 3) ZPPb — jak wyżej, wynikające z obsługi osób fizycznych i innych klientów, nie objętych obowiązkiem planowania przewozów, a dalej 4) ZPWP — oznacza zdolność przewozową poszczególnych przewoźników publicznych, zaś 5) znak Σ — pojęcie sumy:

$$\Sigma ZP (1 + 2... + n) = \Sigma ZPW (1 + 2... + n) + \Sigma ZPO (1 + 2... + n)$$

$$\Sigma ZPO (1 + 2... + n) = \Sigma ZPPa (1 + 2... + n)$$

$$\Sigma (ZPPa + ZPPb) = \Sigma ZPWP (1 + 2... + n)$$

Ta ostatnia formuła mówi, że suma zadań przewozowych przedsiębiorstw przewozów publicznych, tzn. zadań, wynikających z konieczności obsługi przedsiębiorstw nieprzewozowych oraz z konieczności obsługi osób fizycznych i tych osób prawnych, które nie są objęte obowiązkiem planowania przewozów — równa się sumie zdolności przewozowej taboru, będącego w posiadaniu przewoźników publicznych.

Oczywiście, zadanie przewozowe można obliczać w tonach i tonokilometrach. Zarządzenie Przewodniczącego PKPG nr 282 przewiduje podawanie na formularzu Tr 3 zadań przewozowych PKP i PZS oraz tzw. „innych środków transportowych” w rubr. 10 i 12 w tonach, zaś PKS i własnego taboru samochodowego — w tonach i tonokilometrach. Planowanie tylko w tonach przewozów dokonywanych przez PKP i PZS (są to środki przewozów podstawowych) mogłoby wynikać stąd, że na obecnym etapie planowania przewozów nie jesteśmy dotąd w stanie wyliczyć odległości przewozowych w przewozie koleją i żegluga śródlądową, co jest konsekwencją metody

*Komisja Programowa i Komitet Redakcyjny miesięcznika „Transport”
przesyłają wszystkim Czytelnikom i Sympatykom czasopisma serdeczne
życzenia*

*POWODZENIA W PRACY W NOJNYM 1952 ROKU,
trzecim roku Planu 6-letniego, roku wzmożonej walki o pokój.*

opracowywania ogólnokrajowych planów zaopatrzenia materiałowego, nie przewidujących jeszcze ścisłego powiązania planów produkcji poszczególnych zakładów przemysłowych z planem zaopatrzenia konsumentów tej produkcji. Odległości przewozowe w transporcie samochodowym, obciążonym głównie zadaniami transportu pomocniczego (dowozy i odwozy) dadzą się stosunkowo łatwiej wyliczyć; pozwala to na określenie zadań przewozowych transportu samochodowego bardziej wszechstronnie, bo również w tonokilometrach.

Nie jest jednak wobec tego jasne, dlaczego we wzorze Tr 3 w poz. 10 (transport konny i samochodowy obcy) nie przewiduje się planowania zadań przewozowych w tonokilometrach, jakkolwiek częściowe dane tej pozycji muszą być zarówno w tonach, jak tonokilometrach podane w formularzu Trs 1 — „plan przewozów samochodami”. Ten brak, jak również to, że poz. 10 nie wydziela w osobne pozycje przewozów samochodami „obcymi” (tzn. nie własnymi i nie PKS, kołmi własnymi i kołmi obcymi — utrudnia bilansowanie tak danych z poszczególnych rubryk wzoru Tr 3, jak liczb tego wzoru z liczbami wzoru Trs 1. Jest to oczywiście spowodowane niedopatrzeniem przy konstruowaniu formularza Tr 3.

Nie jest również jasne, dlaczego przewozy żegluga śródlądową we wzorze Tr 3 poz. 9 mają być podane tylko w tonach, jeżeli we wzorze K 1 — „Zapotrzebowanie na przewozy towarowe dla PZS” — również w tonokilometrach.

Ponieważ do omawianej budowy formularza Tr 3 w pozycjach powyżej 6 i do omawiania związków pomiędzy liczbami wzorów Tr 3, Trs 1 i Trs 2 powrócimy w dalszej części tego opracowania — w tym miejscu porzucimy chwilowo na tych tylko uwagach krytycznych.

Nie trudno, rozumując dalej kategoriami bilansów w skali całego kraju, ustalić dalsze ogólne zależności między różnymi planami, jak np., że:

— suma planów krajowej produkcji środków przewozowych i planów importu tych środków musi równać się sumie planowanych zapotrzebowań na te środki przez przedsiębiorstwa przewozów publicznych, przez przedsiębiorstwa nietransportowe i przez osoby prawne i fi-

zyczne, które nie są zobowiązane do sporządzania planów przewozowych;

— suma tych planowanych zapotrzebowań wynika z różnicy między potencjałem przewozowym środków, potrzebnych dla wykonania planów zadań przewozowych, a zdolnością przewozową taboru własnego przedsiębiorstw przewozów publicznych, przedsiębiorstw nieprzewozowych i taboru osób prawnych i fizycznych, nie sporządzających planów przewozowych, przy czym różnicę tę należy zwiększyć o zdolność przewozową taboru, przewidzianego do wykruszenia się w trakcie okresu objętego planem — itd.

Nie mając intencji omawiania problemu koordynacji planów różnych gałęzi gospodarki w skali ogólnokrajowej, powyższe przykłady przytaczamy dla podkreślenia, że błędy, popełniane w najniższych nawet szczeblach planowania, o ile nie zostaną wychwyteane przez szczeble wyższe, analizujące i przyjmujące plany, odbijają się w planach ogólnopństwowych. Niech to stwierdzenie będzie zarówno ostrzeżeniem, jak i zachętą dla wszystkich planistów transportu do jaknajbardziej starannego wykonywania ich pracy.

Wreszcie plan przewozów jest jednolity, tzn., że jest sporządzony na jednakowych formularzach dla wszystkich przedsiębiorstw nieprzewozowych w całym kraju²⁾ i na tych samych formularzach, niezależnie od szczebla organizacyjnego przedsiębiorstwa (np. w budownictwie zarząd budowlano-montażowy, zjednoczenie, centralny zarząd budownictwa i ministerstwo planują na tych samych formularzach). Takie podejście do opracowywania planu przewozów daje łatwość sporządzania planu zbiorczego na każdym wyższym szczeblu w stosunku do planów podległych jednostek organizacyjnych. Jest oczywiście sprawą do dyskusji czy jest metodologicznie uzasadnione zachowanie tej samej szczegółowości planu na najniższym, na pośrednich i na najwyższym szczeblu organizacyjnym. Z drugiej jednak strony stwierdzić należy, że ta metoda sporządzania planu pozwala wyższym szczeblom organizacyjnym na dogłębną analizę planów szczebli niższych, co byłoby utrudnione w razie stopniowego generalizowania liczb planu na kolejnych szczeblach planowania.

Ministerstwo

Centralny Zarząd

Zjednoczenie (przedsiębiorstwo)

Tabl. nr 1.

WZÓR Nr Tr 3

Plan przewozów towarowych na rok

Lp.	NAZWA TOWARU	Wielkość masy ciężarowej w obrocie	Zmniejszenie wysyłki	Zwiększenie wysyłki	Globalna ilość do przewozu	Przewóz wg. . . . itd.			
		ton	ton	ton		PKP normalno-torowe	PKP dojazdowe	PZS	Inne . . . itd
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

FORMULARZ TR 3 PLANU PRZEWÓZÓW —
ZADANIA PRZEWÓZOWE

Po tych wstępnych uwagach przejść możemy do omawiania sposobu opracowywania planu przewozów wg formularza Tr 3. Rozpocznijmy od rubryk, doprowadzających do wyliczenia zadań przewozowych, tzn. „globalnej ilości masy ciężarowej do przewozu” (rubr. nr 6).

Plan przewozów, sporządzony na formularzu Tr 3, przewiduje ujęcie masy ciężarowej wg jej asortymentu rodzajowego (rubr. 2) — istnieje bowiem dość ścisły

związek między rodzajem masy ciężarowej, a rodzajem taboru transportowego, który winien być użyty do przewozu tej masy. Np. żwir, piasek — przewozi się koleją na platformach lub w wózkach, ale dłuższe drewniane i żelazne tylko na platformach, zaś drobne materiały instalacyjne najlepiej w wagonach krytych. Podobne rozróżnienia istnieją w transporcie samochodowym, gdzie ziemię i gruz najlepiej przewozić wywrotkami, płynny

²⁾ Drobne różnice układu między formularzami dla przedsiębiorstw przemysłowych (Tr 1), handlowych (Tr 2), budowlanych (Tr 3) itd nie mają istotnego znaczenia

beton — w specjalnych samochodach betoniarkach, a słupy drewniane i belki żelazne — przy pomocy zespołów: ciągnik — przyczepa dłuźcowa itp.

Przeladunek różnych rodzajów masy ciężarowej, szczególnie przeladunek zmechanizowany, wymaga różnych urządzeń — specjalnych ramp, dźwigów, transporterów itp. Zarówno więc ze względu na rodzaj taboru przewozowego, jak i na rodzaj urządzeń przeladunkowych celowe jest opracowanie planu przewozów wg asortymentów masy ciężarowej. Tego rodzaju plan, sporządzony zbiorczo na szczeblu Ministerstwa lub PKPG, daje bogaty materiał, którego analiza pozwala na wyciągnięcie szeregu wniosków z zakresu koordynacji przewozów i z zakresu przeladunków w skali ogólnokrajowej.

Nie jest jednak technicznie możliwe zbyt wielkie rozszerzenie asortymentowego wykazu masy ciężarowej. Zbyt wielka szczegółowość takiego wykazu powodowałaby zaciemnienie planu przewozowego. Dlatego w wykazie należy wyszczególnić tylko charakterystyczne rodzaje masy ciężarowej, biorąc pod uwagę wielkość jej obrotu i jej cechy wyróżniające z punktu widzenia wymagań odnośnie rodzaju taboru przewozowego i odnośnie przeladunku. Wydaje się, że dla budownictwa można byłoby ustalić następujący wykaz asortymentowy mas ciężarowych w rubr. 2 formularza Tr 3: kruszywo, cegła, cement, drzewo, żelazo, kamień, prefabrykaty, ziemia i gruz, materiały elektrotechniczne, materiały instalacyjne, konstrukcje stalowe, przewóz załóg robotniczych, przewozy maszyn i sprzętu budowlanego i inne.

Formularz Tr 3 rozróżnia w rubryce nr 2 masę ciężarową w obrocie: A — z dostaw materiałowych; B — w procesie produkcji; C — z produkcji pomocniczej. Niektóre asortymenty masy ciężarowej, wyliczone wyżej, jako charakterystyczne dla budownictwa, mogą się powtarzać w cz. A, B i C, np. „kruszywo” — w cz. A będzie oznaczać dowóz kruszywa na plac budowy lub do zakładu prefabrykacji, zaś w cz. B wywóz kruszywa, wyprodukowanego we własnej żwirowni.

Podział masy ciężarowej na A, B i C ułatwia zaplanowanie przewozów, gdyż:

1) w części A będziemy podawali dane z planów zaopatrzenia materiałowego (produkcji budowlanej, produkcji pomocniczej, zaopatrzenia gospodarczego itp.);

2) w części B zamieścimy masę ciężarową w obrocie, wyliczoną z planów produkcji budowlanej (ziemia z wykopów, gruz, beton i zaprawa murarska, wyrabiana na placu budowy, maszyny i urządzenia budowlane, przewozy załóg robotniczych itp.);

3) w części C ujmijemy masę ciężarową w obrocie, wyliczoną z planów produkcji zakładów produkcji pomocniczej, tzn. własnych żwirowni, stołarni, zakładów produkcji elementów prefabrykowanych itp.

MASA CIĘŻAROWA W OBROCIE

W rubryce nr 3 formularza Tr 3 najniższy planujący szczebel organizacyjny — zgodnie z Instrukcją PKPG — musi wpisać dane wyjściowe w postaci planowanych ilości masy ciężarowej w obrocie. Odnośne liczby winny być wyprowadzone z planów zaopatrzenia materiałowego i planów produkcji budowlanej i pomocniczej. Masa ciężarowa w obrocie, zmniejszona o ilości, nie wymagające przewozu (rubr. 4) i zwiększona o ilości, które z różnych względów będą musiały ulec dwu- i więcej-krotnemu przewozowi (rubr. 5), da globalną ilość do przewozu (rubr. 6).

Zatrzymajmy się chwilę nad tą częścią formularza Tr 3 — spróbujmy odpowiedzieć na pytanie, w jakich warunkach najniższy szczebel planowania w budownictwie i w jaki sposób może odpowiedzieć na pytania, zawarte w rubrykach 3 do 6 formularza Tr 3.

WĄTPLIWOSCI METODOLOGICZNE

Technika planowania produkcji przez zjednoczenia budowlane — w olbrzymim skrócie — wygląda następująco.

W odpowiednim czasie zjednoczenie otrzymuje od ministerstwa drogą przez centralny zarząd wskaźniki dyrektywne, w oparciu o które zostaje zaplanowana moc produkcyjna zjednoczenia, wyrażająca się w końcowym

rezultacie kwotą planowanego przerobu w okresie objętym planowaniem. W kwotę tę muszą wejść tzw. roboty „poślizgowe” — tzn. przewidziane do kontynuowania z okresu poprzedniego oraz zlecenia na nowe roboty. Na tej podstawie są opracowywane plany produkcji budowlanej i wynikające z nich plany zaopatrzenia oraz wszystkie inne plany pochodne i uzupełniające.

Przy sporządzaniu planów rocznych w pierwszym etapie planowania plany produkcji budowlanej są ściśle co do kwot planowanego przerobu, ale nie mogą być bardzo ścisłe, przynajmniej w stosunku do nowych zleceń, co do lokalizacji budów, ich charakterystyki itp. Wynika to, jak wykazuje praktyka, z odwiekających się terminów zamknięcia portfeli zleceń, z braków dokumentacji technicznej dostarczanej przez inwestorów itp. W rezultacie plany zaopatrzenia materiałowego również nie mogą być bardzo ścisłe i zwykle są sporządzane, przynajmniej w stosunku do nowych zleceń, metodą wskaźnikową — a więc znów bez dokładnej lokalizacji. Jak wykazało doświadczenie z prac nad planem 1952 r., w pierwszym etapie planowania plan zaopatrzenia może być opracowany nawet na szczeblu CZ Zaopatrzenia, z pominięciem zjednoczeń.

Plany przewozów, jak to wyżej omówiliśmy, wynikają z planów produkcji i zaopatrzenia. Plany przewozów mogą być sporządzane dopiero w chwili wykończenia planów produkcji i zaopatrzenia; muszą one jednak być składane w tych samych terminach, razem z innymi planami. Szczegółowość i dokładność planów przewozów zależy od szczegółowości i dokładności planów wyjściowych. Jeśli te ostatnie są przybliżone — np. opracowane wskaźnikowo, bez ścisłej lokalizacji — plany przewozów też nie mogą operować ścisłą lokalizacją, a więc muszą opierać się na wskaźnikach i danych statystycznych wykonawstwa z okresów ubiegłych.

Znaczy to, że roczne plany przewozów w budownictwie, w warunkach wyżej określonych, muszą być w poważnej proporcji opracowywane metodą wskaźnikowo-statystyczną.

Sprawie tej dlatego poświęciliśmy chwilę uwagi, że szczegółowość metody planowania przewozów, wprowadzonej Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG nr 282, sprawiała planistom transportu w budownictwie przy opracowaniu planu przewozów na r. 1952 wiele trudności. Szczegółowość metody opracowywania planu przewozów nie była podparta taką samą szczegółowością planów produkcji budowlanej i zaopatrzenia materiałowego. Nie trudno stąd o wniosek, że metody planowania produkcji, zaopatrzenia i przewozów nie zostały jeszcze dla budownictwa dostatecznie skoordynowane. Pomijając sprawę koordynacji terminów opracowywania planów, chodzi głównie o ważny dla planów przewozów czynnik lokalizacji. Przy braku tego czynnika opracowanie danych do rubryk 4 i 5 wzoru Tr 3 — tzn. danych odnośnie zmniejszenia i zwiększenia wysyłki, o których to rubrykach szerzej mówimy poniżej — jest bardzo trudne. Dotyczy to również odległości przewozowych, potrzebnych do wyliczeń we wzorach Trs 1 i Trs 2.

Należy sądzić, że poruszona tu metodologiczna wątpliwość zostanie wyjaśniona przy instrukcji o planowaniu przewozów na rok 1953.

W tym stanie rzeczy przy ustalaniu danych wyjściowych do planu przewozów na r. 1952, tzn. masy ciężarowej w obrocie (rubr. 3 formularza Tr 3) i masy ciężarowej w przewozie (rubr. 4, 5 i 6 tegoż formularza) — posługiwano się w dużej mierze metodą wskaźnikową, zaś przy ustalaniu odległości przewozowych — metodą statystyczną.

Trudno już w tej chwili odpowiedzieć, czy i o ile na tym ucierpiała jakość, a więc i praktyczna wartość planu. Odpowiedź na to pytanie da dopiero sprawozdanie z wykonania tego pierwszego pełnego i jednolitego planu przewozów w historii gospodarki transportowej budownictwa, a również całego kraju. Dopóki jednak wszystkie konieczne warunki nie będą mogły być spełnione — dotąd częściowe stosowanie metody statystyczno-wskaźnikowej, pomimo jej oczywistych braków, będzie jedyną drogą umożliwiającą opracowywanie na czas rocznych planów przewozowych. Należy jednak sądzić, że w miarę usprawniania techniki i pogłębiania metod planowania w skali ogólnokrajowej roczne plany

przewozów będą również mogły być coraz właściwiej i dokładniej opracowywane. Odnosnie planów przewozów na r. 1952 błędy i nieścisłości, popełnione przy opracowaniu planów rocznych, będą mogły i musiały być usunięte w planach operatywnych kwartalnych i miesięcznych. W odniesieniu do planów operatywnych brak czynnika lokalizacji nie zaistnieje ani w planach produkcji budowlanej, ani też w planach zaopatrzenia.

Wróćmy jednak od tych uwag ogólnych do początkowych rubryk formularza Tr 3.

CO TO JEST MASA CIĘŻAROWA W OBROcie

Plan przewozów ma za punkt wyjścia masę ciężarową w obrocie danego zakładu pracy (rubr. nr 3). Masa ciężarowa w obrocie — to te wszystkie materiały, którymi w okresie planowanym zakład musi dysponować (surowce, półfabrykаты, materiały pomocnicze — narzędzia, maszyny itp.), aby móc produkować, dalej wszystko to, co zakład wyprodukował, jako rezultat swojej działalności gospodarczej oraz to, co otrzymuje lub czego wyzbywa się z różnych powodów — jak np. materiały inwestycyjne, gospodarcze itp. Inaczej mówiąc masę ciężarową w obrocie po stronie przywozu daje plan zaopatrzenia materialowego produkcji, inwestycji własnych i zaopatrzenia gospodarczego (opał, produkty żywnościowe dla stołówki itp.), a ponadto — np. w budownictwie — plan produkcji w postaci przewozu maszyn budowlanych i narzędzi, rusztowań itp.

Po stronie wywozu masę ciężarową w obrocie daje plan produkcji (artykuły gotowe, odpadki, inne materiały do wywieżenia — w budownictwie ziemia z wykopów, gruz, wywóz niezużytych materiałów pomocniczych, jak np. rusztowania, wywóz maszyn, narzędzi itp.).

W budownictwie „zakładem produkcyjnym” jest plac budowy ew. zakład produkcji pomocniczej. Toteż ustalenie masy ciężarowej w obrocie winno opierać się na planach zaopatrzenia i produkcji tych właśnie najniższych jednostek produkcyjnych. Jest to szczególnie ważne dla ustalania właściwych odległości przy przewozach poszczególnych partii masy ciężarowej, o czym, jako o czynniku lokalizacji w planie zaopatrzenia, mówiliśmy już wyżej.

Masę ciężarową w obrocie, sporządzając plan na I szczebli planowania, wpisujemy według jej asortymentu w kolejnych pozycjach rubr. nr 3 formularza Tr 3. Odnosne wielkości planista transportu otrzymuje z komórki planowania zaopatrzenia i z komórki planowania produkcji. Nie od rzeczy jednak będzie, jeśli planista transportu sprawdzi je, przynajmniej wskaźnikowo, ustalając obrót poszczególnych asortymentów tonażowych np. na 100 tys. zł przerobu i porównując uzyskane tak wskaźniki planu z identycznie wyliczonymi wskaźnikami dla takich samych lub podobnych robót, już wykonywanych w przeszłości. Po ważniejszych różnicach między wskaźnikami będą oczywiście wymagały wyjaśnienia.

ZMNIEJSZENIE WYSYŁKI

Nie wszystkie materiały w obrocie wymagają przewozu w okresie objętym planowaniem. W rubryce nr 4 formularza Tr 3 należy wpisać, jako zmniejszenie wysyłki, te ilości materiałów, których dostarczenie na plac budowy (do zakładu produkcyjnego) nie jest związane z własnym transportem zewnętrznym. Oto najbardziej typowe przypadki, wpływające na zmniejszenie wysyłki, które powinny być ujęte w rubryce nr 4:

1) Materiały zaopatrzenia produkcyjnego, inwestycyjnego i gospodarczego, które przed początkiem okresu, objętego planem, zostały dowiezione i zmagazynowane w miejscu, gdzie będą zużyte.

2) Artykuły wyprodukowane w okresie objętym planem, które zostaną w miejscu wytworzenia zmagazynowane i wywiezione poza zakład dopiero po ukończeniu okresu objętego planem.

3) Materiały, które budowa (zakład) otrzymuje na warunkach loco plac budowy, np. w przypadku posiadania bocznicy kolejowej, o ile z niej nie ma potrzeby otrzymanych materiałów odwozić np. samochodem do miejsca zużycia, ew. w przypadku, gdy przywóz materiałów do miejsca ich zużycia jest dokonywany taborom dostawcy.

4) Materiały wyprodukowane np. w zakładzie produkcji pomocniczej, które odbiorca zabierze z miejsca ich

wytwarzania przy pomocy własnego taboru przewozowego.

5) Materiały wyprodukowane, które zostaną zużyte na miejscu ich wytworzenia. Typowym przykładem tego rodzaju dla budownictwa będzie ziemia z wykopów lub gruz, zużyte do splantowania placu budowy.

Istnieje, oczywiście, wiele innych przypadków zmniejszenia wysyłki, o których, z braku miejsca, nie będziemy wspominać.

ZWIĘKSZENIE WYSYŁKI

Część masy ciężarowej w obrocie, podanej w rubryce nr 3 wzoru Tr 3, zanim zostanie dostarczona na miejsce zużycia, wymaga dwu, trzy, a nawet wielokrotnego przewozu (ilość przewozów określamy ilością naładunków na środek transportu). Dla wyjaśnienia tej sprawy zanalizujemy prosty przykład.

Przykład. Zarząd budowlano-montażowy planuje otrzymanie kolejną 220 ton materiałów instalacyjnych, z czego 30 ton przewiezie bezpośrednio na budowę A (8 km), 40 ton na budowę B (6 km), posiadającą bocznice kolejową, resztę — ze względu na konieczność szybkiego rozładunku wagonów i ze względu na asortyment masy zaopatrzeniowej — do magazynu centralnego (2 km). Ta reszta posłuży do zaopatrzenia budowy A (10 km od magazynu) w ilości 30 ton, budowy B (8 km) w ilości 50 ton i budowy C (20 km) w ilości 70 ton.

W planie przewozów zamieścimy:

- | | |
|--|---------|
| a) w obrocie | 220 ton |
| b) zmniejszenie przewozów | 40 ton |
| c) zwiększenie przewozów (tzn. wtórne przewozy — w przypadku przejścia towaru przez magazyn) | 150 ton |
| d) globalna ilość do przewozów | 330 ton |

(Uwaga: podane w przykładzie odległości przewozowe wykorzystamy w dalszym ciągu tego opracowania).

Zwiększenie przewozów powodują:

1) przerzuty masy ciężarowej przez magazyny centralne. Tego rodzaju magazyny, jako zwiększające nadania przewozowe, powinny być tolerowane tylko w przypadkach rzeczywiście uzasadnionej konieczności.

2) Przewozy „lamane” przy pomocy kilku środków przewozu (np. gdy przemieszczania masy ciężarowej dokonujemy z własnego nadania kolejną, a ze stacji docelowej — dalej samochodem).

3) Wywóz materiałów, wytworzonych w okresie poprzedzającym okres objęty planem przewozów.

4) Przywóz, w okresie objętym planem przewozów, materiałów na zapas, dla zużycia w okresie następnym. Dla budownictwa charakterystycznym przykładem takiego przywozu jest gromadzenie jesienią zapasów kruszywa na cały okres zimowy.

5) Wielokrotne przewozy maszyn i sprzętu budowlanego z powodu zmiany stanowisk pracy w okresie objętym planem przewozów.

Przykłady powyższe nie wyczerpują wszystkich możliwych przypadków zwiększenia wysyłki masy ciężarowej w obrocie.

Dane, odnoszące się do zwiększenia przewozów, zamieszcza się w rubryce nr 5 formularza Tr 3.

W rubryce nr 6 tegoż formularza zatytułowanej „globalna ilość do przewozu” — podajemy sumę arytmetyczną rubryk 3, 4 i 5. Z podsumowania liczb rubryki nr 6 otrzymujemy pełną ilość masy ciężarowej w planie przewozu.

Wszystkie dane rubryk 3, 4, 5, i 6 są podawane w tonach.

PLANY ZBIORCZE NA WYŻSZYCH SZCZEBLACH PLANOWANIA

Omawialiśmy powyżej sposób wypełniania pierwszych 6 rubryk formularza Tr 3 na najniższym szczeblu planowania przewozów, którym w budownictwie jest zarząd budowlano-montażowy, rzadziej zjednoczenie budowlane. Na wszystkich wyższych szczeblach następuje sumowanie danych z planów, sporządzonych przez jednostki podległe, oczywiście, po uprzednim przeanalizowaniu tych danych, a w razie potrzeby — po ich skorygowaniu.

Sposobowi opracowywania dalszych rubryk formularza Tr 3 i dalszych formularzy planu przewozów będzie poświęcony następny artykuł.

Inż. JAN GRZEGDAŁA (Warszawa)

O wszechstronne zastosowanie wskaźników statystycznych kolei Związku Radzieckiego

Pogłębianie metodologii planowania w transporcie kolejowym jest możliwe przy równoczesnym podnoszeniu na wyższy poziom badań statystycznych i wprowadzeniu nowych wskaźników statystycznych.

Szereg wskaźników statystycznych, określonych jako niezbędne do badania zagadnień gospodarczych rozpracowanych i upowszechnionych przez fachowców radzieckich, znalazło i u nas już szerokie zastosowanie. Są jednak jeszcze nie mniej ważne wskaźniki, które w kolejnictwie polskim nie są jeszcze dość znane — nie osiągnęły jeszcze właściwego zastosowania w praktycznej działalności.

Jednym z podstawowych wskaźników statystycznych, który nie znalazł jeszcze powszechnego i właściwego umiejscowienia określania, to średnia odległość przewozu jednej tony przesyłek.

Określanie średniej odległości przewozu jednej tony przesyłek ogranicza się w badaniach statystycznych naszego transportu kolejowego jedynie do globalnej ilości przesyłek wszelkich i handlowych.

Brak właściwej obserwacji statystycznej, wpływów różnorodnych czynników na kształtowanie się wymienionego wskaźnika w okresach, poprzedzających okres planowania, nastroża szereg trudności co do właściwego zaplanowania go.

Wskazana w zbiorowej pracy „Planowanie w transporcie kolejowym” radzieckich autorów Bielunowa, Rajchera, Dmitriewa, Umbli i Czudowa, metoda statystycznego określania wymienionego wskaźnika, nie znalazła dotychczas w kolejnictwie polskim właściwego rozwiązania.

Wskaźnik ten, po pierwsze, ujmowany jest u nas wyłącznie tylko w skali ogólnosiłkowej.

Rejestracja wskaźnika średniej odległości przewozu jednej tony opiera się na danych, zaczerpniętych z grzbietów listów przewozowych oraz wykazów przewiezionych przesyłek gospodarczych, służbowych i innych.

W grzbietach listów przewozowych wykazana jest jednak pełna odległość taryfowa, tj. od stacji nadania do stacji przeznaczenia bez rozbięcia udziałów na poszczególne DOKP.

Nierozbijanie pełnej drogi przewozu przesyłek wg udziałów na poszczególne DOKP postawiło PKP przed faktem, że przedsiębiorstwa, będące prawnie na pełnym rozrachunku gospodarczym DOKP, nie potrafią określić wskaźnika średniej odległości przewozu jednej tony dla własnego rejonu.

Niemożliwość zaplanowania i skontrolowania wykonania przez DOKP omawianego wskaźnika, podstawowego elementu do ustalenia realizacji finansowej oraz opracowania planu pracy taboru, jest zagadnieniem, które winno znaleźć jak najszybciej właściwe rozwiązanie, szczególnie, jeśli DOKP mają rzeczywiście pracować jako przedsiębiorstwa na pełnym rozrachunku gospodarczym.

DOKP winna posiadać rozpracowany wskaźnik średniej odległości przewozu jednej tony na zasadnicze elementy, a mianowicie:

1) na średnią odległość przewozu jednej tony zarówno w komunikacji wewnętrznej (komunikacja wewnątrzdyrekcyjna), jak też tranzytowej, przewozowej i wywozowej,

2) zarówno DOKP, jak i sieć, winna posiadać określenie tej wielkości nie tylko, jako wielkości globalnej dla wszystkich przesyłek, ale również uwzględniać wielkości dla zasadniczych grup towarowych, jak węgiel, materiałów budowlanych, produktów rolnych, rud i piritów, metali i wyrobów itd.

Określenie udziałów poszczególnych DOKP w przewozie przesyłki nie powinno być jednak zagadnieniem dla siebie, tj. ograniczać się tylko do ustalenia średniej odległości przewozu jednej tony dla rejonu.

Zagadnienie to winno być powiązane z ustalaniem realizacji dla poszczególnych DOKP.

Aby cel ten został osiągnięty, należy jeszcze, niezależnie od obliczenia udziałów poszczególnych DOKP w prze-

biegu przesyłki ustalić wartość za czynności, związane z zadaniami przy przewozie towaru zarówno na stacji nadania jak i na stacji przeznaczenia. Ustalone stawki za wymienione czynności oraz, udziały poszczególnych DOKP w przewozie przesyłki od stacji nadania do stacji przeznaczenia dają możliwość bez trudności ustalić realizację.

W tym jednak wypadku całkowity obrachunek przewoźnego i inkaso winno być dokonane na stacji nadania przesyłki. Kasjer stacyjny winien rozbić pobrane przewoźne za przewóz przesyłki na następujące sumy:

a) dla DOKP nadania za czynności stacji załadunkowej,

b) „ „ „ przeznaczenia za czynności stacji wyładunkowej,

c) dla poszczególnych DOKP stosownie wg, udziałów w przebiegu przesyłki.

Przykład: Przesyłka przebiega od stacji nadania do stacji przeznaczenia ogółem 300 km. Całkowite przewoźne wg taryfy za przewóz przesyłki wynosi 275 zł, w tym za czynności:

a) na stacji nadania — stała stawka 20 zł

b) na stacji przeznaczenia — stała stawka 15 zł.

Przesyłka przebiega przez I DOKP nadania — 20 km, przez II, III, i IV DOKP tranzytem, w tym przez II DOKP 100 km, przez III 60 km, przez IV 70 km i przez DOKP V przeznaczenia 50 km — ogółem 300 km.

Stąd jednostkowa stawka za przewóz przesyłki na odległość 1 km wynosi:

$$\frac{275-35}{300} = 0,8 \text{ zł}$$

Realizacja w tym przypadku dla poszczególnych DOKP wynosi:

dla I DOKP za czynności związane z nadaniem			
20 zł +	20,0,8	za przebieg ogółem	36 zł
„ II „	100,0,8	„ „	80 zł
„ III „	60,0,8	„ „	48 zł
„ IV „	70,0,8	„ „	56 zł
„ V „	za czynności, związane z wyładunkiem		
15 zł +	50,0,8	„ „	55 zł
ogółem			275 zł

Przechodząc z kolei do drugiego wskaźnika — załadunku dynamicznego wagonu, który nie jest na PKP powszechnie znany, należy nieco wspomnieć o załadunku statycznym, który bezpośrednio jest z nim związany.

Wskaźnik załadunku statycznego wagonu towarowego znany jest powszechnie i metoda ustalania jego nie nastroża obecnie większych trudności. Wskaźnik ten oparty jest z jednej strony na technicznych normach ładunkowych, z drugiej zaś strony na zdolności ładunkowej poszczególnych rodzajów wagonów. Jednak jest jeszcze szereg wad w dotychczasowym systemie jego obliczania, co z kolei stwarza niejednokrotnie błędne ustalenie następnych, wynikających z tego wskaźnika elementów planu kolejowego.

Przed wszystkim należałoby poddać ścisłej rewizji dotychczas stosowane techniczne normy ładunkowe.

Techniczne normy ładunkowe nie mogą ograniczać się tylko do rodzajów towarów i przeciętnej ładowności wagonu, do którego w myśl przepisów taryfowych, przesyłka winna być ładowana.

Widome jest, że w przypadkach braku właściwego (typowego) rodzaju czy serii wagonu, dla danej przesyłki podstawiane są wagony zastępcze, które gwarantują przewóz przesyłki do celu bez jakichkolwiek jej zmian chemicznych czy też fizycznych. Brak w tym wypadku normy technicznej dla ww. wypadków, (często zdarzających się) uniemożliwia zarówno kolei kontrolę klienta, jak również klientowi właściwe rozpracowanie swoich planów załadunku.

Opracowane szczegółowo techniczne normy ładunkowe, uwzględniające wszelkie możliwe wskazane przypadki, nie wystarczają dla określenia ładunku statycznego wagonu towarowego. Dopiero obserwacja statystyczna, opracowanie dla danej grupy towarów właściwego wskaźnika ładunku statycznego, w zależności od tego, w jakim stopniu przebiega wykorzystanie ładowności wagonów według podyktowanych życiem możliwości taborowych, wskaże jak właściwie kształtuje się wskaźnik ładunku statycznego zarówno dla poszczególnych grup towarowych, jak również średni dla całej masy towarowej.

Poprzez właściwą obserwację statystyczną, wskaźnik ładunku statycznego wskaże, dlaczego są rozbieżności między normami technicznymi, a statystycznymi i jakimi drogami należy dążyć, aby normy techniczne były przestrzegane.

Drugim ważnym zagadnieniem, jest brak ścisłej ewidencji, która by umożliwiała na szczeblu wyższym kontrolę czy techniczne normy ładunkowe są przestrzegane przez klienta.

Brak takiej statystyki, to nie tylko niemożność skontrolowania klienta, to również brak materiału do wyrobienia sobie właściwego obrazu, w jakim kierunku należy na przyszłość dążyć, aby stosowane normy wniosły jak największy efekt ekonomiczny.

Poprzez analizę statystyczną okazać się może, że w związku ze zmienioną charakterystyką przewozową normy techniczne bądź są za wysokie, bądź też za małe. Np. wytrzymałość danej serii wagonów na podstawie statystyki wypadków wskaże, że normę można bezwzględnie podwyższyć bez jakichkolwiek zaburzeń natury technicznej.

Wskaźnik ładunku dynamicznego wagonu, opracowany i upowszechniony przez fachowców radzieckich, znalazł w kolejniectwie polskim dotychczas jedynie zastosowanie przy planowaniu pracy taboru na poszczególne okregi.

Wskaźnik ładunku dynamicznego wagonu towarowego, który w skali ogólnosiłkowej liczony jest obecnie na jeden wagon, nie odzwierciedla właściwie zasadniczych elementów, które mają b. wielki wpływ na kształtowanie się jego wielkości.

Wskaźnik przeciętnego ładunku dynamicznego zależy od trzech zasadniczych czynników:

- a) struktury przewożonych ładunków (w tonokm),
- b) „ posiadanej ilości wagonów,
- c) stopnia wykorzystania technicznych norm ładunkowych.

Wskaźnik ten nie jest jeszcze jednak należycie podbudowany materiałem statystycznym, co w konsekwencji nie daje możliwości właściwego przeanalizowania go.

Istotny, jeśli chodzi o średni ładunek dynamiczny wagonu, jest udział wagonów o większej ładowności w przewozie na większe odległości.

Niżej podana tabelka wyraźnie charakteryzuje wpływ wymienionych wyżej czynników na kształtowanie się tego czynnika.

I wariant

Ilość załadowanych wagonów	Ładunek statyczny wagonu	Ilość załadowanych ton ładunku	Średnia odległość przewozu 1 t	Wagono-km	Tonokm
1	2	3	4	5	6
4	20	80	100	400	8000
10	10	100	200	2000	20000
14	—	180	—	2400	28000

Z wyliczenia wielkości w tabelce I wariantu otrzymujemy średni ładunek statyczny:

$$\frac{\text{Rubr. 3}}{\text{Rubr. 1}} = \frac{180}{14} \approx 12,8 \text{ ton}$$

Ładunek natomiast dynamiczny:

$$\frac{\text{Rubr. 6}}{\text{Rubr. 5}} = \frac{28000}{2400} \approx 11,7 \text{ ton}$$

Zmieniamy teraz założenia odnośnie zwiększenia odległości przewozu 1 tony dla wagonów o dużej ładowności jak niżej:

II wariant

Ilość załadowanych wagonów	Ładunek statyczny wagonu	Ilość załadowanych ton ładunku	Średnia odległość przewozu 1 tony	Wagono-km	Tonokm
1	2	3	4	5	6
4	20	80	500	2000	40000
10	10	100	50	500	5000
14	—	180	—	2500	45000

Z wyliczenia wielkości w tabelce wg II wariantu otrzymujemy średni ładunek statyczny bez zmiany 12,8 ton.

Natomiast ładunek dynamiczny przybiera całkiem odmienną postać:

$$\frac{\text{Rubr. 6}}{\text{Rubr. 5}} = \frac{45000}{2500} = 18 \text{ ton}$$

Z powyższego przykładu jasno wynika, że do przewozu towarów o dużym ciężarze gatunkowym na duże odległości ekonomicznie uzasadnione jest używanie wagonów wyłącznie o dużej ładowności, co znajdzie swój wyraz w stale wzrastającym ładunku dynamicznym.

Obok wymienionych wyżej wskaźników statystycznych, które nie znalazły jeszcze na gruncie PKP właściwego ich ujęcia jest jeszcze jeden b. ważny, kluczowy wskaźnik, a mianowicie współczynnik obrotu wagonu.

W niniejszym artykule niesposób omówić szczegółowo wszystkich jego elementów, gdyż jest to zagadnienie b. skomplikowane, wymagające dłuższego naświetlenia.

Trzeba jednak stwierdzić, że jeśli chodzi o literaturę radziecką, to w każdym niemal periodyku kolejowym poruszane jest to zagadnienie. Podręcznik Sergiewa poświęca temu zagadnieniu kilkadziesiąt stron. W literaturze fachowej naszych kolei na ogół głucho — niewiele się pisze na ten zasadniczy temat.

Opracowany przez radzieckich naukowców wzór na obliczanie współczynnika obrotu wagonu nie znalazł jeszcze u nas powszechności zastosowania.

Wzór ten wyraża się w jednej ze swoich postaci w następującym układzie:

$$W = \frac{1}{24} \left[\frac{(1+L) Kt}{V_h} + W_m \cdot t_o + \frac{(1+L) Kt}{L} \cdot t_e \right]$$

Symbole literowe oznaczają:

- W — szybkość handlowa pociągu
 Wm — przeciętna ilość operacji ładunkowych, przypadająca na jeden wagon
 to — przeciętny czas postoju wagonu pod operacjami ładunkowymi
 Lt — przeciętna długość między stacjami technicznymi
 te — przeciętny czas postoju wagonu na stacji technicznej.

Wzór ten nie może znaleźć w PKP powszechnego zastosowania ze względu na brak danych z obserwacji statystycznej poszczególnych składników.

Zasadniczo PKP prowadzą dane statystyczne tylko odnośnie pierwszego elementu, tj. czasu, jaki zużywa przeciętnie wagon w swym obrocie na pobyt w pociągu.

Odnośnie drugiego i trzeciego składnika, tj. czasu pozostawiania przeciętnego wagonu w swym obrocie na stacjach na- i wyładunku oraz stacjach technicznych, brak jest jeszcze należycie zorganizowanej statystyki w PKP.

Niewątpliwie są w PKP fachowcy, którzy zagadnienie współczynnika obrotu wagonu rozwiązują w sposób mniej czy więcej dokładny, lecz czynią to w sposób intuicyjny w oparciu o długoletnią wprawę i doświadczenie. Nie jest to jednak metoda ścisła i dlatego zagadnienie to winno znaleźć w najbliższym czasie właściwe rozwiązanie.

Poruszone w niniejszym artykule wskaźniki statystyczne nie wyczerpują całokształtu zagadnienia; ujęte zostały tylko wybrane wskaźniki kluczowe, które opracowane i wypróbowane na terenie Związku Radzieckiego winny jak najszybciej znaleźć na polskich kolejach szerokie zastosowanie.

Z. UŚCIŃSKI (Warszawa)

Normy ładunkowe na PKP

Coraz większe zadania, stawiane transportowi kolejowemu w okresie Planu 6-letniego oraz walka o obniżenie kosztu własnego usług, zmusiła PKP do zwrócenia szczególnej uwagi na sprawę wykorzystania wagonów towarowych, podstawianych pod załadunek.

Ponad 95% masy towarowej, przewożonej przez kolej w przesyłkach wagonowych zwyczajnych, pospiesznych i pospiesznych przyspieszonych, ładowane jest przez samych nadawców. Obserwacja wykorzystania wagonów wykazuje, że klienci Polskich Kolei Państwowych w zbyt licznych przypadkach ładują wagony źle, nieekonomicznie, wykorzystując ładowność, względnie nośność lub pojemność wagonu często poniżej 50% jego możliwości załadunkowych.

Jeżeli przy niektórych towarach deficytowych, ze względu na konieczności natury gospodarczej, tak niski załadunek ma pewne usprawiedliwienie, to przy przewożeniu towarów masowych, jak: zboże wszelkie, mąka, drewno, nawozy, szkło budowlane, wyroby ceramiczne itp., ładowanie wagonów poniżej ich granicy ładowności, względnie nośności, uznać należy w gospodarce socjalistycznej za marnotrawstwo, godzące w nasze wspólne dobro.

Nasi klienci muszą zrozumieć, że w gospodarce socjalistycznej walka o wykorzystanie taboru jest wspólnym obowiązkiem kolei i nadawców i nie wystarczy tylko płacić przewoźne, a wszystko już będzie w porządku, tak jak to było w gospodarce kapitalistycznej.

Wiele błędów w tym zakresie centrala gospodarcza popełniała już w momencie planowania, tj. w chwili zgłaszania zapotrzebowań na wagony towarowe na okresy planowe.

Przedstawiane plany w częstych przypadkach zakładały wykorzystanie wagonów w rażąco niskim stopniu, co mogło być wynikiem albo braku odpowiedniego materiału statystycznego odnośnie przeciętnego załadunku wagonu lub też robiono to na wszelki przypadek dla zabezpieczenia sobie rezerwy wagonów.

Jest rzeczą zrozumiałą, że w takiej sytuacji plany przewożowe zarówno roczne, jak i operatywne, nie mogły być przez kolej prawidłowo sporządzane.

Aby zmienić ten stan, oraz aby plany przewożowe możliwie dokładnie określać mogły ilości potrzebnego taboru, w roku 1949 ówczesna Dyrekcja Generalna Kolei Państwowych dla użytku centrali gospodarczych i dla kolejowego personelu planistycznego opracowała po raz pierwszy tak zwane „przeliczeniowe normy załadunkowe”.

Normy te stosowano przy sporządzaniu planu na rok 1950 i przy sporządzaniu planów operatywnych. Opracowane one były w oparciu o wyniki, osiągnięte w załadunku ważniejszych towarów w r. 1949, odpowiednio zaokrąglone, zgodnie z nakazanim zadaniem odnośnie osiągnięcia w r. 1950 wskaźnika średniego statycznego załadunku wagonu.

Mogły one jednak oddać właściwe usługi tylko przy sporządzaniu planów, a nie ułatwiały codziennej walki o wykorzystanie wagonu.

Normy te określały załadunek ograniczonej ilości towarów i to tylko do przeciętnego wagonu krytego, przeciętnej węglarki, platformy, cysterny i wagonu specjalnego, bez uwzględnienia ładowności względnie nośności wagonu oraz sposobu przewożenia towaru (luźem, w workach, beczkach, skrzyniach itp.).

Określały one raczej jaki powinien być w r. 1950 średni załadunek wymienionego w normach towaru, na całej sieci PKP, ładowanego do wagonów krytych, węglarek itd.

Musiały być też na każdy rok na nowo aktualizowane w ślad za zmieniającą się średnią nośnością poszczególnych kategorii wagonów, a proces taki zachodził stale w związku z dopływem nowych wagonów, z planu zakupu i na skutek skreślenia z inwentarza starych wagonów.

Opracowanie norm przeliczeniowych było tylko częściowym uregulowaniem sprawy wykorzystania wagonów i to, jak już wyżej wspomniano, ułatwiała jedynie pracę planowania.

Wymagania, jakie kolej stawia swoim klientom, w zakresie właściwego wykorzystania wagonów, streścić się dadzą następująco: wagony kryte i cysterny, w których towar nie ulega wpływom atmosferycznym, powinny być ładowane do granicy ich nośności.

Wagony otwarte, tj. węglarki i platformy, powinny być ładowane do granicy nośności, jeżeli tym wpływom nie ulega.

Brakowało w dalszym ciągu instrumentu do codziennej walki o wykorzystanie wagonu, brakowało norm, określających maksymalne możliwości załadunku poszczególnych towarów do wszystkich rodzajów wagonów o różnych granicach ładowności i nośności.

Łukę tę wypełnić miały techniczne normy załadunkowe, opracowane przez służbę handlową byłej DGKP na początku roku 1950.

Uzyskały one zatwierdzenie byłego Ministerstwa Komunikacji oraz Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego i podane były do stosowania nadawcom towarów. Zarządzeniem PKPG Nr KL-213-O3130-795 z dnia 8 maja 1950 r., a stacją kolejowym Zarządzeniem DGKP Nr P1/2/02/1/50. Zarządzenie o stosowaniu norm, chociaż nie spełniło oczekiwanych rezultatów, jednak w znacznym stopniu ułatwiło personelowi kolejowemu walkę o wykorzystanie wagonów, dając mu w ręce instrument pewnego rodzaju nacisku na nadawców w kierunku właściwego wykorzystania wagonów. W oparciu o te normy Wydziały Handlowe DOKP i wykonawczy personel handlowy, czynili stale interwencje u najbardziej opornych nadawców, u ich bezpośrednich władz oraz w organizacjach partyjnych i radach zakładowych klientów kolei.

Wydaje się, że w znacznej mierze normom tym i czynionym interwencjom Polskie Koleje Państwowe zawdzięczały nieomal stuprocentowe wykonanie wskaźnika średniego załadunku wagonu, przewidzianego planem na rok 1950, pomimo niespodziewanie wielkiego wzrostu przesyłek drobnicowych, pospiesznych i pospiesznych przyspieszonych, które, jak wiadomo, w sposób hamujący wpływają na wzrost średniego załadunku wagonu.

Wadą norm było, że wprowadzono je bez opatrzenia sankcjami pieniężnymi za niedoładunek, a stosowanie ich zależało przeważnie od dobrej woli i zrozumienia nadawców. Obejmowały one stosunkowo niewielki wachlarz towarów i nie uwzględniały rodzaju opakowania przewożonych towarów oraz przewidywały normy załadunkowe tylko przy wagonach o czterech głównych granicach ładowności. Opracowano je bez współpracy nadawców i wreszcie obowiązywały tylko czasowo w okresie od 8 maja do 31 grudnia 1950 r. tytułem próby.

Pomimo wyszczególnionych wyżej wad, spełniły one niewątpliwie zadanie, zmuszając klientów i personel kolejowy do większego zainteresowania się zagadnieniem racjonalności załadunku wagonów.

Po takiej próbie można było i należało przejść do taryfowego uregulowania sprawy wykorzystania wagonów towarowych.

Krokiem tym było wydanie nowych technicznych norm załadunkowych, obowiązujących od 16 października rb.

Wprowadzono je do taryfy towarowej PKP część I B Zarządzeniem Ministra Kolei, z dnia 1 października 1951 r., ogłoszonym w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr 18 poz. 171 z roku 1951.

Zarządzeniem tym, stanowiącym nowość w polskim systemie taryfowym, wprowadzono do § 22 Taryfy część I B przepis o obowiązku nadawcy ładowania wagonów towarami wyszczególnionymi do normy technicznej, a przy towarach, niewyszczególnionych w normach, obowiązek wykorzystania nośności, ładowności, względnie pojemności wagonu.

GRUPA A
Techniczne normy ładunkowe w tonach dla przesyłek wagonowych przewożonych w wagonach krytych, węglarkach, platformach i specjalnych

Nazwa towaru lub grupy towarów	Pozycja K. t.	Norma ładunkowa w tonach dla wagonów o nośności (ładowności)					
		12,5	15,75	17,5	21,0	24,0	31,5
		12,0	15,0	15,0	20,0	23,0	30,0
Pszenvca, żyto, jęczmień — luzem lub w workach w wagonach krytych	z poz. 1 a) b)	12,5	15,75	17,5	21,0	24,0	31,5
Owies luzem w wagonach krytych	z poz.	10,0	11,5	13,0	15,5	—	26,0
Owies w workach w wagonach krytych	1 b)	11,0	13,5	14,0	17,0	—	—
Płatki i krajanki ziemniaczane, suszone w opakowaniu	29	8,0	10,0	11,0	13,0	—	19,0
Ziemniaki świeże wczesne	z poz. 28	7,0	9,0	9,0	11,0	—	—
Siano suszone nieprasowane w wagonach krytych	z poz. 62	1,5	2,0	2,0	3,0	—	4,0
Siano suszone prasowane w wagonach krytych	z poz. 62	3,0	4,0	4,0	5,5	—	8,0
Mięso w opakowaniu hermetycznym	424	10,0	12,0	13,0	—	—	—
Masło	122	12,5	15,75	17,5	21,0	—	31,5
Tłuszczeń, szuter, grysik itp. w węglarkach i na platformach	202 a)	12,0	15,0	—	20,0	23,0	30,0
Kostka kamienna	202 c)	12,5	15,75	—	21,0	24,0	31,5
Żużle i szlaki w węglarkach	z poz.	11,0	14,0	—	19,0	22,0	28,0
Żużle i szlaki na platformach	243	11,0	14,0	—	17,0	18,0	24,0
Węgiel kamienny, brykiety z węgla	z poz.	—	—	—	—	—	—
Węgiel brunatny	250	12,5	15,75	—	21,0	24,0	31,0
Koks węglowy gruby	z poz. 252	10,5	13,5	—	18,0	20,5	27,0
Koks węglowy drobny	253	12,0	15,0	—	20,0	23,0	30,0
Benzyna uszelka w beczkach w wagonach krytych	277	10,0	12,0	12,0	14,0	—	24,8
Smoła naftowa i mazie w beczkach w wagonach krytych	283 a)	12,5	15,75	17,5	21,0	—	31,5
Otręby zbożowe	z poz. 482	8,0	10,0	10,0	12,0	—	15,0
Nawozy fosforowe luzem i w workach oraz superfosfat	„ 644 a)	12,5	15,75	17,5	21,0	—	31,5
Bawełna prasowana	z poz. 711 a)	11,0	14,0	14,0	17,0	—	25,0
Wetna prasowana	„ 718 a)	7,5	9,0	9,0	12,0	—	15,0
Tarcica (drewno tarte) na platformach	z poz. 910	11,0	14,0	—	19,0	21,5	28,0
Tarcica (drewno tarte) w węglarkach	z poz. 910	11,0	14,0	—	19,0	21,5	28,0
Makulatura	1004	7,0	8,0	8,0	11,0	—	15,0
Papa dachowa w wagonach krytych i węglarkach	z poz. 1025a) b)	12,5	15,75	17,5	21,0	24,0	31,5
Cegła, cegła cementowa, pustaki w węglarkach	z poz. 1116a) b) i 1142	12,0	15,0	—	20,0	23,0	30,0
Cynk i stopy w blokach, sztabach, odpadki, blacha cynkowa w wiązkach, odlewki	z poz. 1231a) b) c) d)	12,5	15,75	17,5	21,0	—	31,5

Normy ujęte są w wprowadzonym równocześnie do taryfy załączniku II w dwóch grupach A i B, według następującego układu, w którym podano przykładowo wysokość załadunku dla charakterystycznych towarów.*)

Grupa B. Normy ładunkowe dla przesyłek wagonowych nie objętych grupą A.

Dla przesyłek wagonowych towarów nie objętych grupą A przyjmuje się, jako normy ładunkowe:

- a) przy ładowaniu do wagonów krytych — nośność wagonu,
- b) przy ładowaniu do wagonów niekrytych — ładowność wagonu.

Nie dotyczy to towarów, przy ładowaniu których nadawca wykorzystał pojemność wagonu, lecz nie mógł wykorzystać jego ładowności lub nośności. W odniesieniu do tych towarów przyjmuje się jako normę ładunkową wagę rzeczywistą osiągalną przy wykorzystaniu pojemności wagonu, przy czym nadawca lub w jego zastępstwie kolej powinna zamieścić w liście przewozowym oświadczenie: „Pojemność wagonu wykorzystana“.

Również w przypadku niemożności pomieszczenia w wagonie więcej przedmiotów tego samego rodzaju, co przewożone, przyjmuje się jako normę ładunkową dla takich przesyłek ich wagę rzeczywistą; w tym przypadku nadawca lub w jego zastępstwie kolej powinna zamieścić w liście przewozowym oświadczenie: „Powierzchnia podłogi wykorzystana“. Jeżeli np. przez załadunek na wagon niekryty maszyny samochodu itp. nie wykorzystano całkowicie powierzchni podłogi wagonu, ze względu jednak na szczupłość wolnego miejsca nie można do tego wagonu załadować drugiej takiej samej maszyny lub samochodu, przyjmuje się jako normę ładunkową rzeczywistą wagę przesyłki.

Przy przewozie płynu w cysternie pojemność cysterny uważa się za wykorzystaną w razie napełnienia jej w 95%.

Grupa A obejmuje techniczne normy ładunkowe dla ważniejszych towarów przewożonych koleją. Grupa B normy dla towarów nie objętych grupą A. W obydwu przypadkach normy dotyczą przewozu na kolejach normalnotorowych.

Towary przestrzenne, nie wykorzystujące ładowności, względnie nośności wagonu, posiadają normy odpowiadające wadze rzeczywistej przesyłki, przy wykorzystaniu pojemności wagonu. Taką najniższą normę techniczną w wysokości 1,5 tony przewidziano dla siana nieprasowanego, ładowanego do wagonu krytego o nośność 12,5 ton.

Pewnego rodzaju wyjątkiem w opracowanych normach są warzywa i owoce, dla których ustalono podwójne normy, zależnie od pory roku, w jakiej są przewożone, tj. oddzielnie dla I i IV kwartału normy wyższe i oddzielnie dla II i III kwartału normy niższe. Zróżnicowanie to jest uzasadnione ze względu na inną wytrzymałość tych artykułów w porze letniej i zimowej, przez co uniknie się niszczeniu towaru przez zbyt wysoki załadunek w porze letniej.

*) Patrz tabela str. 10.

Ponieważ na PKP kursuje pewna ilość wagonów pochodzenia obcego, o innych granicach ładowności i nośności, jak również pewna ilość wagonów PKP z nietypową granicą ładowności, w zarządzeniu ustalono generalną zasadę, że w przypadku ładowania towarów do wagonów o innej ładowności, niż przewidziano w grupie A, przyjmuje się jako techniczną normę ładunkową, normę, ustaloną w tej grupie dla wagonów o bezpośrednio niższej ładowności lub nośności.

Płyny, przewożone w cysternach, objęte zostały normami grupy B, z tym odchyleniem, że za niewykorzystaną pojemność cysterny uważa się nie tylko całkowite jej napełnienie, lecz również napełnienie w granicach nie niższych, niż 95%. Tolerancja ta konieczna jest z uwagi na właściwości fizyczne płynów.

Wspomniałbym więc zarządzeniem zmieniono dotychczasową zasadę obliczania przewoźnego; § 14 Taryfy towarowej część I B, wprowadzając obliczanie przewoźnego za normę ładunkową, przewidzianą dla poszczególnych towarów.

Wprowadzenie tej zasady zmusi niewątpliwie nadawców do maksymalnego wykorzystania wagonów.

Zarządzenie przewiduje również szereg wyjątków od powyższej zasady, dotyczy to np. przesyłek tranzytowych, przybyłych z zagranicy i przypadku, gdy kolej podstawia wagon zastępczy o innej ładowności niż żądał nadawca; wtedy przewoźne oblicza się nie za normę ładunkową, lecz za wagę rzeczywistą (§ 9 ust. 2).

Opracowaniu obowiązujących obecnie norm technicznych poświęcono dużo uwagi, co było konieczne ze względu na to, że objęto nimi znacznie szerszy wachlarz towarów i więcej kategorii wagonów.

Do współpracy przy ustalaniu maksymalnych załadunków przyciągnięto tym razem bezpośrednich nadawców, tak że w każdym przypadku możliwości załadunkowe towarów do różnych wagonów były w terenie badane komisyjnie, a osiągnięte wyniki ujmowano w protokołach.

Dla uniknięcia omyłek i przypadkowości w ustalaniu wysokości norm, każdy towar poddawany był badaniu przynajmniej w trzech różnych DOKP. Niezależnie od tego, otrzymany materiał przeanalizowany został w Ministerstwie Kolei i skontrolowany z normami technicznymi, stosowanymi na kolejach radzieckich.

Obecne normy, w przeciwieństwie do poprzednich, mają charakter stały, a przez wprowadzenie do taryfy obliczania przewoźnego za normę techniczną, skłonią niewątpliwie nadawców do pełnego wykorzystania możliwości załadunkowych wagonów.

Stalość ich nie wyklucza tego, że w miarę potrzeby będą one poprawiane, uzupełniane i ewentualnie rozszerzane na dalsze towary.

Pełne stosowanie przez nadawców technicznych norm załadunkowych może dać gospodarce narodowej duże oszczędności, które według pobieżnych obliczeń pozwolą kolei, przy użyciu tej samej ilości wagonów, załadować około 4% więcej towarów.

JERZY OSIŃSKI (Warszawa)

Aktualne problemy transportu lotniczego

Samolot transportowy osiągnął już wysoki poziom doskonałości technicznej. Przewozy lotnicze rosną nieprzerwanie, z roku na rok i obejmują coraz szerszy zakres. Jednak ciągle jeszcze samolot daleki jest od tego, aby stać się środkiem popularnym, by służyć przewozom masowym. Głównym tego powodem są wysokie koszty lotu.

Toteż dążenie do obniżenia kosztów eksploatacyjnych jest bojowym zadaniem transportu lotniczego w dobie obecnej. Zmierzają do tego celu z jednej strony przez udoskonalenia techniczne sprzętu, z drugiej zaś przez stosowanie coraz lepszych metod eksploatacyjnych.

W niniejszym artykule omówimy niektóre problemy o skali światowej. Najbardziej istotnym spośród nich jest zastosowanie samolotów transportowych silników o na-

pędzie odrzutowym, stosowanych już dziś dość powszechnie w lotnictwie wojskowym, przede wszystkim na samolotach pościgowych.

NAPĘD ODRZUTOWY

Silniki odrzutowe pozwalają na snucie daleko idących nadziei co do zmniejszenia kosztów lotu. Już w obecnej fazie rozwoju, niektóre samoloty transportowe, wyposażone w silniki o napędzie turbinowo-odrzutowym lub czysto odrzutowym, pozwalają na obniżenie kosztów eksploatacyjnych w granicach do 20%. Dodajmy, że — jeśli chodzi o samoloty dzisiejsze, z silnikami tłokowymi — to nawet tak poważne osiągnięcia, jak zmniejszenie ceny samolotu o jedną piątą, czy też o tyleż samo zmniejszenie kosztu

obsługi technicznej lub też podniesienie o 20% rocznej ilości godzin lotu na samolot — przynoszą w efekcie zaledwie po 1—2% obniżki kosztów eksploatacyjnych.

Znajdujące się obecnie w próbach, pierwsze transportowe samoloty odrzutowe są zaopatrzone głównie w silniki turbinowo-śmigłowe. Nie brak jednak również samolotów z silnikami o napędzie czysto odrzutowym, bez śmigieł*).

Głównymi zaletami silników odrzutowych, obok zdolności osiągania znacznie większych szybkości, są:

- 1) wielka prostota budowy, a przez to również tanieść i łatwość obsługi (około jednej piątej kosztu obsługi silnika tłokowego),
- 2) mały ciężar,
- 3) tanieść i zwykła jakość paliwa,
- 4) bardziej rytmiczna, spokojniejsza praca, co zmniejsza wstrząsy i podnosi wygodę podróży.

Najpoważniejszą natomiast wadą jest bardzo duże — na obecnym etapie rozwoju — zużycie paliwa. W stosunku do silnika tłokowego tej samej mocy, silnik turbinowo-śmigłowy zużywa więcej paliwa o około 50%, zaś czysto odrzutowy o około 200—300%. Okoliczność ta stwarza paradoksalną sytuację. Samolot o silniku odrzutowym, zdolny do osiągania parokrotnie większych szybkości od samolotu o silniku tłokowym i pracujący najsprawniej na wielkich wysokościach, powinien się kwalifikować przede wszystkim do lotów na dystansach bardzo długich. A tymczasem wielkie ilości paliwa, jakie musi on ze sobą zabierać, czynią z niego — w chwili obecnej — sprzęt do tego celu mało przydatny. Obecnie najkorzystniejsze dla samolotu odrzutowego z punktu widzenia ekonomicznego są etapy średnie.

Drugim mankamentem silników odrzutowych są istniejące dziś jeszcze trudności technologiczne, wobec wielkich wymagań termicznych, stawianych materiałom używanym do budowy.

Już dzisiaj osiąga się bardzo ładne wyniki techniczno-eksploatacyjne silników odrzutowych, stosowanych na samolotach wojskowych. Jeden z silników pracował na hamowni: ponad 700 godzin bez większego remontu, inny 600 godzin do kapitalnego remontu. Jedna z wytwórni ogłosiła, że czas pracy obsługi technicznej przy silniku odrzutowym, który wykonał 500 godzin, wyniosła zaledwie 15 roboczogodzin, co jest osiągnięciem wprost niewiarygodnym.

AUTOMATYZACJA KONTROLI I REGULACJI RUCHU LOTNICZEGO

Drugim z kolei, bardzo poważnym problemem, który interesuje zarówno techników, jak i eksploatorów lotnictwa jest usprawnienie kontroli i regulacji ruchu lotniczego. Obecne metody tej kontroli nie odpowiadają już zupełnie dzisiejszemu stadium rozwoju ruchu lotniczego i szybkości dzisiejszych samolotów. Ruch powietrzny na niektórych obszarach globu już teraz znacznie prześcignął kontrolę. W rezultacie powstają duże straty czasu i zbędne koszty.

Wskutek niedoskonałych środków, a przede wszystkim wobec oparcia się kontroli na czynniku ludzkim, na kierowniku ruchu, mamy bardzo często zatory w powietrzu, powodujące wyczekiwanie na lądowanie. Samolot w locie nie może wyłączyć silników, a więc oczekiwanie połączone jest zawsze nie tylko z opóźnieniem przylotu, ale i z dużymi kosztami. Poza zbędnym oczekiwaniem istnieją jeszcze inne objawy, hamujące ruch w powietrzu. Nie mogąc kontrolować i regulować ruchu precyzyjnie, przeznaczają się dziś lecącym samolotom zbyt duże przestrzenie w stosunku do tej, jaką istotnie potrzebowałyby, gdyby nie zachodziła konieczność stosowania dużej rezerwy na skutek niedoskonałych środków kontroli. Stan ten oczywiście zmniejsza w poważnym stopniu przepustowość poszczególnych dróg powietrznych. Poza tym kontrola ruchu jest już dziś przeciążona i zaczyna gubić się przy dużym i nagłym natężeniu ruchu.

Tej krytycznej sytuacji może zaradzić tylko znaczniejsze odciążenie aparatu kontroli przez wprowadzenie w jak

najszerszym zakresie automatyzacji ruchu, przeniesienia wielu czynności, które dziś są jeszcze nieskoordynowane i pozostawione członkowi — na odpowiednie urządzenia działające samoczynnie.

Zadania, jakie stawia się dzisiaj urządzeniom, służącym kontroli ruchu lotniczego, są następujące:

- 1) samolot musi mieć zapewnione bezpieczeństwo absolutne przed zderzeniem się w powietrzu i na ziemi,
- 2) ruch lotniczy musi odbywać się w sposób ciągły i szybki, bez strat wynikających z oczekiwania lub stosowania drogi okrężnej,
- 3) wyposażenie samolotu musi być uniwersalne, proste i lekkie; winno ono w jak najmniejszym stopniu absorbować załogę.

Wyposażenie pokładowe samolotu winno zwłaszcza:

- a) dostarczyć dokładnych i ciągłych informacji dotyczących pozycji samolotu w stosunku do idealnej trasy lotu,
- b) dostarczyć dokładnej i ciągłej oraz przedstawionej optycznie odległości samolotu od miejsca lądowania (powierzchni lotniska),
- c) dostarczyć w sposób ciągły informacji o pozycji samolotu w odniesieniu do idealnej krzywej schodzenia do lądowania,
- d) służyć tak do lotu automatycznego, jak i kierowanego przez załogę.

Urządzenia naziemne kontroli ruchu winny zezwalać na:

- a) stwierdzenie tożsamości samolotów znajdujących się w ruchu oraz określenie ich pozycji geograficznej,
- b) przekazywanie automatyczne tych informacji do naziemnego urządzenia kontroli ruchu oraz obrazowe ich przedstawienie w aparaturze naziemnej.

Wiele już na tej drodze zrobiono, stosując w szerokim zakresie urządzenia radarowe. Już w okresie drugiej wojny światowej przeprowadzono z powodzeniem loty sterowane całkowicie z ziemi, a po wojnie (w r. 1947) został wykonany lot przez Atlantyk Płn. na trasie ponad 14 tys. km całkowicie automatycznie, z wyjątkiem lądowania na jednym z lotnisk, nieposiadających odpowiedniego urządzenia do lądowania instrumentalnego. Do pełnej automatyzacji ruchu lotniczego jest jednak jeszcze daleko i problem ten nastrocza jeszcze wiele trudności.

ZAOPATRYWANIE W PALIWO W LOCIE

Bardzo ciekawym zagadnieniem, które ostatnio stało się szczególnie aktualne w związku z budową pierwszych samolotów transportowych o napędzie odrzutowym, jest sprawa zaopatrywania samolotu w paliwo w locie. Problem ten starano się już rozwiązać od dawna. W latach 30-ych przeprowadzono cały szereg prób w tym kierunku z pozytywnym wynikiem. Dokonany w roku 1949 lot dookoła świata bez lądowania (37.000 km w 94 godz.) odbywał się przy czterokrotnym tankowaniu paliwa w powietrzu. Jednak problem ten nie został dotychczas opanowany na tyle pewnie i ekonomicznie, by mógł być już obecnie zastosowany w transporcie cywilnym.

Należy zaznaczyć, że chodzi tu nie tylko o uzupełnienie zużytego paliwa w czasie lotu, lecz także o doładowywanie paliwa po starcie (w czasie którego samolot nie może być przeciążony ponad pewną granicę, zależną m. in. od długości drogi startowej) do pełnej nośności samolotu w locie.

Aby zaopatrywanie w locie przyjęło się, trzeba, aby system zasilania był pewny i szybki, aby wykluczał powstanie pożaru, mógł być zastosowany do każdej szybkości samolotu i aby urządzenie zasilające było proste w konstrukcji i w eksploatacji.

Jednym z najpoważniejszych osiągnięć zanotowanych ostatnio na tej drodze jest znaczne zwiększenie szybkości zaopatrzenia przez zastosowanie napełniania pod dużym ciśnieniem. Już obecnie stosuje się zasilanie w ilości 1100 litrów na minutę. W przeprowadzonych ostatnio próbach osiągnięto 2.200 litrów na minutę, przy czym daleko posunęty jest system, pozwalający na wtłaczanie 4.500 litrów na minutę. Oznacza to, że zastosowany do napełniania zbiorników na ziemi, system ten pozwoliłby zaopatrywać w paliwo wielkie samoloty transoceaniczne

* Patrz bieżący (7) odcinek „Poznajemy transport lotniczy“ w niniejszym numerze.

zaledwie w kilka minut, gdy obecnie zużywa się na ten cel czasem i parę godzin.

Jeśli chodzi o ekonomiczną stronę zagadnienia, to rzeczywiście tej sprawy twierdzą, że dodatkowy koszt lotu samolotu-cysterny będzie kompensowany nie tylko znacznie większym ciężarem handlowym, jaki samolot będzie mógł ze sobą zabierać, lecz także skróceniem podróży (a więc lepsze wykorzystanie samolotu, większy obrót taboru itp.), odpadnięciem kosztów międzylądowania, zmniejszeniem zużycia samolotu (głównie niszczy się przy starcie i lądowaniu), ba, nawet bezpieczeństwo zwiększy się jeszcze bardziej, bo 70% wypadków zdarza się podczas startu, lądowania i kołowania samolotu na ziemi. W sumie więc spowoduje obniżkę kosztów eksploatacyjnych.

WYKORZYSTANIE TABORU

Jednym z podstawowych zagadnień dla każdego przedsiębiorstwa jest należyte, intensywne eksploatowanie środków wytwórczych. Dla przedsiębiorstwa transportu lotniczego szybka amortyzacja taboru jest zagadnieniem szczególnej wagi z powodu szybkiej demodernizacji samolotów.

Sprawa ta jest coraz trudniejsza do rozwiązania, bo z jednej strony okres życia samolotów, dzięki stosowaniu coraz lepszych materiałów i metod produkcyjnych, przedłuża się, z drugiej zaś osiąganie przez samolot coraz większych szybkości i coraz większej ładowności pozwala na wykonywanie pracy przewozowej przy krótszym czasie wykonywania taboru. Przeciętna roczna ilość godzin lotu na samolot waha się dziś od 1,5 do 3 tys. godzin. Przy tego rodzaju wykorzystaniu, dzisiejszy samolot mógłby być w pełni zamortyzowany dopiero w ciągu 6—10 lat, już biorąc pod uwagę starzenie się materiałów, niezależnie od użycia. Jest to okres bardzo długi z punktu widzenia postępu technicznego.

Intensywność eksploatacji samolotu wiąże się ściśle z charakterem sieci linii oraz z rozkładem lotów. Mając sieć linii mocno rozgałęzioną i złożoną z krótkich odcinków oraz małą częstotliwość ruchu na poszczególnych liniach, przedsiębiorstwo nie jest w stanie wykorzystywać swój tabor tak intensywnie, jak przy małej ilości długich linii, eksploatowanych często, po kilka razy dziennie. Częstotliwość połączeń ma bardzo istotne znaczenie, pozwalając na intensywne wykorzystanie taboru nawet przy eksploataowaniu linii krótkich.

Problem racjonalnego wykorzystywania taboru jest szczególnym zagadnieniem dla PLL „LOT”. Nasza sieć linii wewnętrznych posiada z punktu widzenia intensywności wykorzystywania taboru wszelkie cechy ujemne. Sieć jest mocno rozczłonkowana, linie są krótkie a częstotliwość minimalna — przeważnie 1 raz dziennie i co najgorsze cała sieć musi być obsłużona w godzinach rannych i wieczornych tak, aby podróżnemu pozostawić jak najwięcej czasu na załatwienie sprawy w ciągu jednego dnia podróży. Ten postulat jest zasadniczy i trudno jest nagiąć rozkład do wymagań większej intensywności eksploatacji taboru.

JERZY PAŃSKI (Warszawa)

Szkoły morskie w Polsce wczoraj i dziś

Zagadnienie szkolenia kierowniczych kadr dla jednostek pływających marynarki handlowej przedstawia szereg trudności, wynikających z dość złożonych wymagań, jakie życie stawia marynarzom.

Oficer marynarki handlowej winien być przede wszystkim dobrym kierownikiem zespołu ludzkiego, pracującego w specyficznych ciężkich warunkach pracy na morzu. Winien on być dobrym technikiem nawigacyjnym czy mechanicznym, pracującym samodzielnie i bezbłędnie, błędy bowiem popełniane przez nawigatorów czy mechaników morskich manifestują się zwykle w postaci katastrof. Winien on wreszcie być dobrym obrońcą interesów Polskiej Marynarki Handlowej w portach zagranicznych, w obcych krajach z trudną nieraz do przeniknięcia specyfiką prawną-handlową.

MODERNIZACJA SPRZĘTU

Następnym co do ważności problemem ekonomicznym przedsiębiorstwa, związanym z dążeniem do poprawy rentowności, jest zagadnienie modernizacji taboru. Otóż wobec dużego kosztu samolotu i stale przedłużającego się okresu jego życia, modernizacja się opłaca, jeśli powoduje obniżkę kosztów w znacznym stopniu. Niewielka, kilkuprocentowa obniżka kosztów eksploatacyjnych nie usprawiedliwia jeszcze wymiany taboru przed zamortyzowaniem go. Dlatego to proces modernizacji taboru linii lotniczych był po wojnie powolny. Dziś jeszcze większość samolotów używanych na liniach tak europejskich, jak i amerykańskich, składa się z samolotów produkcji sprzed okresu zakończenia wojny. Jedyne Związek Radziecki posiada w większości tabor zmodernizowany, wyprodukowany już po wojnie (11—12). Należy się jednak spodziewać, że z chwilą, gdy silniki turbinowo-odrzurowe zdadzą swój egzamin w służbie transportu cywilnego, proces wymiany nastąpi bardzo szybko. Wtedy bowiem różnica zarówno osiągnięć technicznych jak i kosztów, będzie zdecydowanie przemawiała za modernizacją.

AKTUALNE PROBLEMY TRANSPORTU LOTNICZEGO

Bardzo ważnym zagadnieniem ekonomicznym w eksploatacji linii lotniczych jest mała ilość używanych typów samolotów i silników. Pod tym względem okres powojenny przyniósł wielkie zmiany. Nawet większe przedsiębiorstwa nie eksploatują więcej, jak kilka typów samolotów, gdy przed wojną tabor linii lotniczej składał się nierzadko z kilkunastu różnorodnych typów. Ma to bardzo istotne znaczenie dla kosztów obsługi, bo mała ilość typów — to nie tylko bardziej ujednolicona praca obsługi technicznej, rozsianej na wielu lotniskach lecz przede wszystkim znaczne zmniejszenie zapasów części wymienionych i lepszy nimi obrót.

RACJONALIZACJA METOD OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Na koniec należy jeszcze wspomnieć o racjonalizacji metod kontroli i obsługi technicznej samolotów. W tej dziedzinie bowiem jest jeszcze wiele do zrobienia z punktu widzenia kosztów. Od ciągłego grzebania się w samolocie i sprawdzania na oko, czy nie ma czegoś do wymiany, przeszliśmy stopniowo do planowanych przeglądów okresowych na podstawie instrukcji fabrycznej, stosując przy tym różnego rodzaju ułatwienia i uproszczenia. W dalszym etapie chodzi o coraz bardziej planowy system prac z jednej strony, a z drugiej o dokładne badanie laboratoryjne poszczególnych części i zespołów przez wytwórnice przed zamontowaniem — co do czasu ich pracy oraz do prowadzenie do tego aby wymiana poszczególnych części zespołów przypadała możliwie równocześnie. Dążeniem jest również, aby połączyć kontrolę techniczną, wykonywaną przez organy władzy nadzorczej, z kontrolą, przeprowadzoną przez przedsiębiorstwo i związać ją nie z okresem kalendarzowym lecz z czasem pracy samolotu (ilością wylatanych godzin).

Ciężar gatunkowy każdego z tych trzech aspektów pracy zawodowej marynarza zmieniał się w historii żeglugł, w zależności od rozwoju techniki i stosunków handlowych na świecie; całość zespołu pozostała aktualna do dziś dnia.

Przez szereg wieków, aż do powstania żeglugi kapitalistycznej, szkolenie kadr odbywało się najbardziej naturalną i niezawodną drogą poprzez praktykę służbową. Młodzież szła do terminu na chłopców okrętowych, awansowała z czasem na wyszkolonych czeladników — marynarzy. Zdolniejsi, szczęśliwsi czy też tylko umiejący zdobywać zaufanie gospodarzy — amatorów zostawali majstrami, kierownikami zespołów i statków. Ta metoda szkolenia wyrastała z ustroju feudalnego, odznaczającego się w żegludze prymitywnością techniki zawodowej

i powolnym wzrostem tonażu morskiego. Bazą rekrutacyjną takiego systemu, była na ogół ludność rybacka, obyta z morzem i nie obawiająca się katorgi ciężkich i niebezpiecznych rejsów żeglowych.

Przyswajanie podstaw matematyki nautycznej, jedynej istniejącej w tym czasie dyscypliny „teoretycznej”, odbywało się w czasie pracy metodą poglądową.

Feudalny system szkoleniowy pewny i niekosztowny, przystosowany dobrze do konserwatywnego i praktycznego zawodu, jakim była przez długi czas żegluga, przeżył wiele innych pozostałości ustroju feudalnego i istnieje jeszcze dotychczas w wielu krajach, jako system wyłączny, we wszystkich zaś krajach kapitalistycznych, jako system szkolący kierowników mniejszych jednostek, szczególnie w żegludze kabotażowej.

Najpełniej system ten zachował się w krajach skandynawskich, żegluga których ma żywe tradycje, sięgające okresu feudalnego.

Dotychczas jeszcze inżynier czy mechanik okrętowy nazywa się tam majstreem, oficer nawigacyjny — sternikiem (styrmann), kapitan statku — szyprem (skeppare).

Młody rybak czy chłop ze skandynawskiego archipelagu przybrzeżnego musztruje na statku w charakterze chłopca okrętowego i po kilkunastoletniej praktyce zawodowej jeżeli umie ułożyć sobie stosunki z przełożonymi i ma możliwość zaoszczędzenia kilku tysięcy koron, może iść na kilkumiesięczny kurs szturmański, po którego ukończeniu zdobywa uprawnienia młodszeo oficera. W dobre kilka lat później, po wypływaniu stażu służbowego i zaoszczędzeniu sumy, wystarczającej dla dalszych studiów, oficer przechodzi z kolei kurs kapitański. Oczywiście program nauczania takich kursów obejmuje raczej minimum przedmiotów teoretycznych, przystosowanych do skromnego wykształcenia kursantów siedmiolatki, a wyłączną umiejętności praktyczne, które zostały nabyte w ciągu długoletniej służby marynarzy.

W przodujących morskich krajach kapitalistycznych nowe warunki żeglugi stworzyły nowy typ szkolenia morskiego.

Floty kapitalistyczne rosły szybciej od feudalnych, kilkunastoletnia praktyka morska stawała się zbyt powolną metodą szkoleniową.

Powstawała nawigacja techniczna, wraz z szeregiem umiejętności pomocniczych, opartych na podstawach naukowych. Maszyny morskie stawały się coraz większe i kosztowniejsze, a ich obsługa oparta na wiadomościach teoretycznych. Rozwijający się handel zagraniczny wymagał teraz od kapitana statku znajomości techniki bankowej.

Wreszcie armator kapitalistyczny musiał oprzeć się na kierowniku statku oddanym klasie panującej.

Dotychczas sternik czy majster okrętowy był doświadczonym rzemieślnikiem bardziej umiejętnym od szeregowego marynarza, lecz należącym do tej samej klasy społecznej, bliski mu świadomością i psychiką. Jeszcze teraz na wielu mniejszych statkach skandynawskich szereg stanowisk od kapitana do chłopca jest obsadzonych przez członków jednej rodziny czy krewnych z jednej wioski rybackiej.

W ustroju feudalnym spoiwość załogi była znaczna pomimo różnicy interesów. Lojalność wobec armatora opierała się na silnych tradycjach zawodowych i rodzinnych.

Główna broń walki klasowej, bunt morski, wobec jawnej bezpłodności i bezyjściowości, nie była zbyt groźna dla właścicieli statków. Statki handlowe, żeglujące pojedynczo i obsadzone przez nieliczną załogę, nie łatwo mogły być objęte przez bunt o większym zasięgu.

Na statkach kapitalistycznych spółek armatorskich zagadnienie lojalności wobec armatora miało zupełnie inny aspekt. W obliczu narastającego uświadomienia klasy robotniczej oficer na statku był w interesie armatora odcięty od załogi i usposobiony antagoniście.

W rezultacie zarówno rozwoju techniki, jak i sprzeczności ustroju kapitalistycznego, powstał nowy typ szkolenia morskiego, oparty na zakładzie naukowym na poziomie licealnym lub wyższym.

Szkola morska, połączona zwykle z internatem, przyjmowała teraz młodzież kapitalistyczną drobnomieszczańską

i inteligentną — absolwentów szkół średnich, nie mających dotychczas nic wspólnego z pracą na morzu. Praca opierała się na szkoleniu teoretycznym, odbywanym zimą w szkole i praktyce morskiej zdobywanej na (wzorowanych na marynarce wojennej) statkach szkolnych. Młodzież była starannie izolowana od postępowych wpływów politycznych, umundurowana i poddana dyscyplinie wojskowej. Absolwenci, oprócz dyplomu kapitańskiego, otrzymywali zazwyczaj uprawnienia oficerów rezerwy marynarki wojennej.

Szkoły takie kształciły techników morskich, którzy po krótkiej praktyce byli zdolni do opanowania obsługi statków i nowoczesnych maszyn okrętowych.

Typ kierownika statku zmienił się teraz znacznie; z doświadczonego rzemieślnika stał się on oficerem, urzędnikiem przedsiębiorstwa armatorskiego. Zmienił się też odpowiednio styl pracy oficera okrętowego.

Szypier i majster pracowali fizycznie razem z załogą, ich autorytet kierowników był utrzymany dzięki dłuższemu doświadczeniu morskiemu. Oficerowie nowego typu kładli nacisk raczej na odpowiednią organizację pracy niż na osobiste włączenie się w pracę fizyczną. Autorytet ich zasadał się na wyższym poziomie ich wiedzy morskiej był również podtrzymywany przez umundurowanie. Oficerowie mieli na ogół wyższe uposażenie od kierowników starego typu i dalsze możliwości awansowe w administracji przedsiębiorstwa lub państwowej administracji morskiej. Odwrotnie, szeregowi marynarze przez powstanie regularnego szkolnictwa morskiego zostali w praktyce odcięci od awansu społecznego, a co najmniej możliwość awansu zmniejszała się znacznie.

Oficerskie szkoły morskie powstały w Anglii w połowie zeszłego stulecia. Licea morskie w Londynie i Liverpoolu były pomieszczone na starych okrętach wojennych, miały do dyspozycji żaglowce szkolne. Uczniowie byli umundurowani i zorganizowani po wojskowemu, mieli też pierwszeństwo przy wstępowaniu do marynarki wojennej. Kandydaci byli przyjmowani w 15 roku życia, szkolenie trwało 2 — 3 lata. Absolwenci zaczynali pracę na statkach w charakterze młodszych oficerów, na ogół na większych oceanicznych liniach okrętowych. Statki kabotażowe przedsiębiorstw były prowadzone w dalszym ciągu przez szypierów, to jest oficerów, którzy zdobyli swoje uprawnienia w rezultacie długoletniej praktyki, bez głębszego wykształcenia.

Niektóre linie okrętowe szkolily swoich oficerów systemem „praktykanckim” (apprenticeship), będącym bezpośrednio formą między systemem „szyperskim” — rzemieślniczym, a nowoczesnym „oficerskim”.

Przy tym systemie młodzi ludzie pracowali przez szereg lat na statkach danej kompanii, pełniąc bezpłatną służbę asystowania wachtowym oficerom na mostku i w maszyni, pod opieką doświadczonych żeglarzy i zdając następnie egzaminy.

W kraju niepohamowanego kapitalizmu, Stanach Zjednoczonych, kadry kierownicze w żegludze szkolono przez długi czas systemem „szyperskim”. Żegluga pozostawała tam daleko w tyle za innymi odcinkami gospodarczymi pod względem rentowności i płac zarobkowych, załogi okrętowe składały się z emigrantów europejskich głównie Skandynawów oraz „kolorowych”.

Ich uświadomienie polityczne było znacznie słabsze niż robotników przemysłowych, walka klasowa na tym odcinku pozostawała w tyle za walką w przemyśle.

Wraz z pogłębianiem się jednak polityki imperialistycznej Stanów Zjednoczonych marynarka handlowa zaczęła zyskiwać na znaczeniu. Do floty ścigały energiczniej żywy ruch przemysłu lądowego, ruch związkowy i strajkowy na flocie wzmożł się.

Zagrożone kapitalistyczne siery morskie zareagowały natychmiast przez stworzenie zmilitaryzowanego szkolnictwa, bazowanego na wysokim stosunkowo przygotowaniu wstępnym i dającego możliwości szybkiej kariery zawodowej.

Założono kilka stanowych „akademii morskich”, przyjmujących szesnastoletnich absolwentów gimnazjalnych i dających 3 — 4 letnie wykształcenie ogólne, zawodowe i wojskowe. Absolwenci tych „akademii” uzyskiwali dy-

płom młodszeo oficera z możliwością awansu do stanowiska kapitana oraz jednocześnie szlify oficerskie w korpusie rezerwowym marynarki wojennej.

Za przykładem Stanów Zjednoczonych wprowadzono podobne szkolenie w kilku krajach Ameryki Południowej.

Na wzorach zachodnich budowane było również w Polsce sanacyjnej szkolnictwo morskie, organizowane przez byłych rosyjskich, niemieckich i austriackich marynarzy zapatrzonych w prestiż największej i najstarszej marynarki kapitalistycznej — brytyjskiej.

Oficerowie nawigacyjni i maszynowi byli szkoleni w Państwowej Szkole Morskiej, uczelni typu wyższego pierwotnie, później licealnego. Do szkoły przyjmowano kandydatów z maturą lub „małą maturą”. Kurs nauk zawodowych ogólnych trwał odpowiednio 2 lub 3 lata; uczniowie nie mający matury otrzymywali ją w drugim roku szkolenia. Absolwenci otrzymywali dyplom uprawniający w miarę praktyki służbowej do awansu do stopnia kapitana statku. Szkoła była połączona z internatem. Opłaty szkolne były wysokie, zwalniano od nich zaledwie kilku lepszych uczniów, otrzymujących stypendia państwowe. Praktyki morskie odbywano w dziale nawigacyjnym na żaglowcu szkolnym, w dziale mechanicznym w warsztatach, stoczniach i na statkach morskich. Z 20 kandydatów przyjmowanych na każdy wydział rocznie szkołę kończyło w przepisany terminie 9 — 10 absolwentów, co zresztą wystarczało przy ówczesnym zastoju w rozbudowie floty.

Na ogół uczelnia spełniała pokładane w niej nadzieje, wyszkołiła w słażu stosunkowo krótkiego czasu dobrych kierowników statków i maszyny. Jednocześnie życie szkolne izolowało uczniów od życia politycznego i społecznego kraju oraz wpajało orientację anglofilską, niewątpliwie wygodną dla istótnych dyspozytorów ówczesnej żegluga — kapitału zagranicznego.

Słabo rozwijało się szkolenie szyprów i maszynistów, gdyż wobec znacznej (w stosunku do zapotrzebowania) podaży absolwentów szkoły oraz emerytowanych oficerów marynarki wojennej, dla szyprów pozostawała tylko służba na holownikach portowych i statkach żegluga przybrzeżnej.

Po kilkuletnim doświadczeniu tzw. „sfery żeglugowej” wywarli nacisk na administrację morską po linii obniżenia poziomu nauczania w Państwowej Szkole Morskiej. Chodziło tu o umożliwienie absolwentom przechodzenia do administracji morskiej i innych działów życia gospodarczego poza żeglugą. Szkołę rzeczywiście przeorganizowano na liceum, z konieczności absolwenci (nie mający już teraz dyplomu ukończenia wyższej szkoły) zostali mocniej związani z marynarką handlową, obniżyła się ich bojowość w walce o lepsze warunki ekonomiczne.

Po wojnie marynarka handlowa stanęła przed problemem kadr, ostrzejszym niż na innych odcinkach życia gospodarczego i szczególnie trudnym politycznym.

Należało szybko dopełnić luki w obsadzie eksploatowanych statków i wymienić oficerów, którzy po nieprzerwanej kilkuletniej służbie wojennej schodzili na ląd.

Należało przygotować kadry do planowanej rozbudowy floty. Należało wreszcie zmienić klasowe i polityczne oblicze szkolenia morskiego, stworzyć ludowe, oddane politycznie kierownictwo okrętów marynarki handlowej, odwieczających często porty państw będących ośrodkami akcji skierowanych przeciwko Polsce.

Cechą dominującą szkolenia w ustroju feudalnym była długoletnia praktyka morska, system uniemożliwiający szybki rozrost kadr kierowniczych. W ustroju kapitalistycznym, okres szkoleniowy skrócono izolując jednocześnie oficerów od załóg i kładąc nacisk na szkolenie teoretyczne.

Eksploatacja żegluga w ustroju gospodarki planowej, wymagała przede wszystkim systemu szkoleniowego zdolnego do wytworzenia znacznej i rosnącej ilości oficerów, dla szybko rozwijającej się w Planie Sześcioletnim floty morskiej. Szkolenie winno było dotrzymać kroku maszej produkcji stoczniowej. Oficerowie ludowi, winni byli następnie, przewidywać swoich przedwojennych poprzedników pod względem znajomości nawigacji i mechaniki, gdyż prowadzenie nowoczesnych oceanicznych jednostek na

liniach dalekiego zasięgu wymagało znacznie głębszej niż przed wojną, znajomości zawodu.

Zupełnie inne było również ustawienie oficera na statku. Załoga statku Ludowej Marynarki Handlowej tworzy kolektyw, w którym oficerowi przypada zadanie kierownictwa i głównej odpowiedzialności za wykonanie planów przewozowych.

Przystąpiono do organizacji kursów szkoleniowych, które dawały możliwość awansowania doświadczonych marynarzy pokładowych i maszynowych, nie mających teoretycznego wykształcenia.

Przystąpiono również do reorganizacji szkół morskich. Wychodząc ze słusznych założeń skrócenia kursu nauk w szkołach do niezbędnego minimum, dla szybkiego zapełnienia luk kadrowych oraz sięgnięcia do masowej bazy rekrutacyjnej, która pozwoliłaby na udostępnienie szkoły dla młodzieży robotniczej i chłopskiej, utworzono 3-stopniową szkołę o sześcioletnim programie nauczania.

Pierwszy stopień szkoły stanowiła trzyletnia Szkoła Jungów, przyjmująca kandydatów z ukończoną siedmioletnią szkołą — do pierwszej klasy szkoły, a kandydatów z ukończoną dziewięcioletnią do 3 klasy.

Absolwenci tej szkoły odznaczający się lepszymi postępami przechodzili następnie do dwuletniej Państwowej Szkoły Morskiej, ukończenie której dawało tprawnienia oficerów marynarki handlowej do stopnia kapitana i mechanika I klasy włącznie.

Ostatnim szczeblem tej skomplikowanej drabiny byłby jednoroczny kurs kapitański i mechaniczny.

W perspektywie kilkuletniego doświadczenia można powiedzieć, że kursy oficerskie, spełniły pokładane w nich nadzieje i dały Polskiej Marynarce Handlowej wielu doświadczonych oficerów.

Natomiast trzystopniowa szkoła oficerska nie osiągnęła tak dobrych rezultatów.

Program wyższej Państwowej Szkoły Morskiej nie był kontynuacją programu niższej Szkoły Jungów, gdyż ta ostatnia przygotowywała swoich absolwentów do niższych szczebli służbowych. Stąd powtórzenia, linie uboczne w obu programach i strata czasu dla absolwentów kończących obie szkoły w trybie przygotowania do egzaminów oficerskich. Nie istniała korelacja nauczania w obu szkołach.

Również „produkt” szkolenia niższego szczebla, absolwent Szkoły Jungów, nie był typem fachowca — gotowego do zajęcia swego miejsca w życiu gospodarczym. W żegludze podoficer okrętowy (bosman, cieśla, motorzysta, steward) zdobywa swoje praktyczne umiejętności w rezultacie długiego stażu służbowego.

Na tym szczeblu umiejętności zdobyte w szkole nie były szczególnie przydatne. Funkcje podoficerskie, połączone z kierownictwem zespołów pracujących na pokładzie czy przy maszynie, wymagają pewnego stopnia dojrzałości psychicznej, dającej autorytet wśród towarzyszy pracy. Jasne jest, że siedemastoletni jungowie są dalecy od zdobycia takiego autorytetu.

Najwyższy szczebel dotychczasowego systemu szkolenia — kursy kapitanów i starszych mechaników nie był jeszcze dotychczas uruchamiany. Koncepcja przerywania pracy zawodowej dla doszkalania marynarzy była raczej obca naszym stosunkom gospodarczym. W krajach kapitalistycznych, gdzie młodzież musi zdobywać wykształcenie o własnych siłach, przerwy w szkoleniu mają uzasadnienie ekonomiczne gdyż na ogół kandydaci nie potrafiliby zaościć pieniędzy na kilkuletnie szkolenie, szczególnie tam, gdzie oficerowie rekrutują się z szeregow marynarzy.

W Polsce Ludowej, gdzie państwo daje marynarzowi wszelkie możliwości bezpłatnego szkolenia, także uzasadnienie ekonomiczne nie istnieje. Argument konieczności ponownego przeszkalanania oficerów, dla utrzymania ich wiadomości teoretycznych na nowoczesnym poziomie, nie został dotychczas potwierdzony przez doświadczenie w innych zawodach. Inżynierowie czy lekarze przyswajają sobie najnowsze zdobycze nauki i techniki przez studiowanie odpowiedniej literatury, zjazdy naukowe, szkolenie zaoczne ewentualnie krótkie kursy specjalne. Natomiast coroczne wyrwanie z produkcji całych roczników fachowców wywołałoby zaburzenia na każdym odcinku gospodar-

czym, tym bardziej w żegludze gdzie uzgodnienie terminów rozpoczęcia kursów wobec ciągłego ruchu statków byłoby nielatte.

Jakież więc powinniśmy mieć szkolnictwo morskie, aby odpowiadało ono naszym warunkom społecznym, specyfikacji geograficznej i wielkości floty? Naturalnym biegiem rzeczy nasuwa się pytanie, jak radziła sobie w podobnych okolicznościach marynarka handlowa w Związku Radzieckim?

Radzieckie szkoły morskie obejmują jednak zbyt wiele rodzajów i szczebli szkół, powiązanych ze specyfiką geograficzną i wielkością floty, aby cały ten system mógł być przeniesiony na nasz grunt. Ważną rolę gra tam uczelnia w typie naszego technikum.

Uczelnia ta bazuje na siedmioletniej szkole ogólnej, spełnia więc ważny warunek szkolenia morskiego, sięgnięcia do bazy masowej, umożliwiającej przyciągnięcie do zawodu morskiego przede wszystkim młodzieży robotniczo-chłopskiej. Na takiej uczelni oparto się w naszym szkolnictwie, przy przeprowadzonej obecnie reformie szkół morskich.

Okres szkolenia trwa około 5 lat, a więc mniej więcej tyle, ile Szkoła Jungów i Państwowa Szkoła Morska razem wzięte. Wprowadzenie szkół typu technikum nie zmieniło ilości lat szkolenia w owych uczelniach. Wprowadzenie jednolitego pięcioletniego programu nauk wyeliminowało obecnie dublowanie przedmiotów i pozwoliło na lepsze wykorzystanie czasu. Odpadnie konieczność wprowadzenia szóstego roku nauki (kurs kapitański), koncepcja którego nie była dotychczas jasno postawiona. Poziom naukowy technikum będzie na tym szczeblu rozbudowy floty wystarczający dla opanowania kierownictwa statku i maszyn okrętowych. Można już teraz przewidzieć, że z biegiem czasu oprócz technikum uwidoczni się potrzeba założenia wyższej szkoły technicznej typu szkoły inżynierskiej — Instytutu, gdyż wraz z rozwojem marynarki handlowej niewątpliwie nasunie się potrzeba przyswojenia kadrom kierowniczym naukowych metod pracy.

Szczególnie ważne jest zaplanowanie praktyk wakacyjnych uczniów technikum; praktyki te, jak dotychczas, będą odbywane głównie na szkolnych jednostkach pływających.

Służba na żaglowych statkach szkolnych daje navigatorom dobrą zaprawę wstępną, jednakże statki te nie dają podstawowych wiadomości zawodowych, jak wiedzy ładunkowej, pracy windami okrętowymi itd. Dotychczas absolwenci szkół morskich, nie mający jeszcze wypływanego dyplomu oficera (24 miesiące praktyki morskiej), po ukończeniu szkoły odbywali praktykę na statkach pracujących w normalnej eksploatacji, zaznajamiali się więc z eksploatacją przed otrzymaniem dyplomu oficerskiego.

W technikum, wobec dłuższego jednolitego kursu uczniowie „zbiorą” prawdopodobnie wymagane 24 miesiące w ciągu praktyk letnich.

Będą więc oni już w szkole kierowani na staż na statki PMH, aby świeżo awansowany porucznik małej żegluzi nie musiał zaznajamiać się z pracą statku w biegu eksploatacji.

Przyjmując 6 pływali letnich w pięcioletnim technikum, można 4 pierwsze kolejne okresy letnie poświęcić zaprawie na statkach szkolnych, a 2 następne praktyce na statkach PMH.

Absolwent pięcioletniego technikum będzie miał około 20 lat, będzie więc dorosłym obywatelem, zdolnym do ponoszenia odpowiedzialności, połączonej ze sprawowaniem funkcji oficera PMH.

Oprócz głównej linii szkoleniowej morskiego technikum pozostaną ubocza, kursy oficerskie, które będą rozszerzane w miarę potrzeb, zgodnie z przebiegiem rozbudowy floty.

Kursy te dadzą możliwości awansu marynarzom, którzy mimo istnienia bezpłatnego szkolnictwa nie zdołali w odpowiednim wieku zdobyć wykształcenia, a mogą wykazać się dobrym doświadczeniem morskim, zebrany w ciągu długiej nienagannej służby. Dopływ do PMH takich oficerów, mających za sobą długoletnią praktykę marynarską, będzie korzystny szczególnie na mniejszych jednostkach morskich, gdzie oficer pełni jednocześnie funkcje podoficera, tj. bezpośredniego kierownika robót.

W dalszym ciągu technikum w Szczecinie będzie szkolić oficerów nawigacyjnych, technikum zaś gdyńskie oficerów mechaników okrętowych.

Na poziomie technikum zorganizowano również szkołę dla oficerów dalekomorskich statków rybackich w Gdyni, Technikum Rybołówstwa Morskiego oraz uczelnię szkolącą kadry eksploatacyjne i administracyjne — Technikum Eksploatacji Żeglugi i Portów w Szczecinie.

Tak więc, podczas gdy przed wojną istniała w Polsce jedna elitarna uczelnia o niewielkiej liczbie studiujących, obecnie szkolnictwo morskie obejmuje cały wachlarz zagadnień gospodarki morskiej i przygotowuje liczne kadry dla kierownictwa floty handlowej, rybackiej administracji portów i żeglugi.

Ale nowe szkoły morskie różnią się od dawnych nie tylko ilością wchodzących corocznie w życie gospodarze absolwentów. Inna jest obecnie atmosfera szkół morskich i ich stosunek do otoczenia.

Środkiem wychowawczym przedwojennej szkoły było odizolowanie ucznia od społecznego i politycznego życia. Interesowanie się problemami społecznymi, które dojrzewały i zaostrzały się w kraju walką klasową, było uważane za karygodne.

Absolwent winien był ukształtować się w postaci dobrego fachowca, wiernie służącego armatorowi, nie rozumiejącego innych zagadnień oprócz zawodowych i odgradzonego od szeregowych marynarzy murem uprzedzeń i nieporozumienia. Żegluga polska była wówczas w ręku kapitału zachodnio-europejskiego, wpajano więc uczniom cześć i poważanie przed shipping'em anglosaskim, pracującym rzekomo najbardziej przodującymi metodami. W życiu produkcyjnym absolwenci szkół morskich byli zespoleni w osobne nieklasowe związki zawodowe, podtrzymujące korporacyjne odosobnienie warstwy kierowniczej w służbie obcego kapitału.

Szkolnictwo ludowe opiera się na wychowawczej sile organizacji społecznych, przede wszystkim Związku Młodzieży Polskiej.

Uczeń żyje, pracuje i rozwija się w żywej łączności ze społeczeństwem; raduje się on codziennymi osiągnięciami naszego budującego się socjalizmu, naszej rozwijającej się marynarki handlowej. Wzorem dla uczniów stają się nasi bohaterowie i przodownicy pracy. Dobry uczeń jest jednocześnie aktywistą społecznym, powiązanym duchowo i organizacyjnie z życiem klasy pracujących. Życie szkolne daje młodzieży nie tylko wiadomości morskie, zawodowe — rozwija ono również społecznie, włącza młodzież we wszystkie przodujące prądy kraju.

Na statku młody absolwent szkoły jest członkiem związku zawodowego i organizacji zetempowskiej, prawdziwym towarzyszem pracy marynarzy.

Nowy typ uczelni morskiej, opiera się na wartościowych elementach organizacji dotychczasowej, uwzględniła jednocześnie zebrane doświadczenia szkolnicowe.

Do Technikum przychodzi młodzież robotnicza i chłopska, w dość wczesnym wieku, pozwalając na kształtowanie charakterów do trudnego zawodu marynarza.

Długi okres szkoleniowy, przerywany corocznymi praktykami na statkach szkolnych, tworzy wysoko kwalifikowanych kierowników statków i maszyn okrętowych.

Absolwent Technikum wchodzi w życie produkcyjne, dokładnie przygotowany do pełnienia powierzonych sobie funkcji, zarówno podstawy teoretyczne szkolnienia jak i nawigacja praktyczna zostaną utrwalone przez wieloletnie ćwiczenia.

Nowe okręty polskie, budowane na własnych stoczniach, będą napędzane przez coraz to potężniejsze i nowoczesniejsze maszyny, będą zaopatrzone w coraz to czulsze przyrządy dla nawigacji technicznej.

Maszyny te i przyrządy, będą wymagały coraz dokładniejszej znajomości nawigacji, radiotechniki i mechaniki.

Nowe szkoły morskie zapewniają naszej Marynarce Handlowej kadry kapitanów i mechaników zrosniętych z morzem, obeznanych ze swoimi jednostkami i pracującymi ofiarne dla rozbudowy żeglugi polskiej w Planie Śześcioletnim, dla budowy podstaw socjalizmu w naszym kraju.

A. TACEL (Gdańsk)

Linie regularne żeglugi morskiej

Linia regularną nazywamy stałe połączenie między dwoma portami, czy dwoma grupami portów utrzymywane za pomocą statków odchodzących i zawijających według ściśle z góry określonych rozkładów jazdy.

Z powyższej definicji linii regularnej rzuca się od razu w oczy zasadnicza różnica między tym systemem eksploatacji żeglugi a trampingiem. O ile tramp jest niezależny od dat i portów, o tyle statek liniowy jest ściśle związany datami i portami.

To związanie terminami odjazdów i portami bociąga za sobą w konsekwencji ryzyko odejścia statku z niekompletnym ładunkiem, a więc ryzyko niepełnego wykorzystania zdolności przewozowej statku (w gospodarce kapitalistycznej moment ten często wykorzystywany jest dla uzasadnienia wysokości liniowej stawki frachtowej). Z ryzykiem tym należy liczyć się i dlatego linia regularna może powstać i ma rację bytu tylko między portami czy krajami stojącymi na odpowiednio wysokim stopniu rozwoju gospodarczego, których obroty zamorskie mogą zaalimentować linie, a tym samym usprawiedliwić jej istnienie. Tym się też tłumaczy fakt, że w miarę rozwoju gospodarczego świata sieć linii regularnych zagęszcza się coraz bardziej.

Jak wiemy, ruch towarów masowych wyznacza tylko pewne z grubsza zarysowane szlaki żeglugi przy jednoczesnej dużej różnorodności i dowolności portów przeznaczenia czy załadowania. Tym samym towary masowe, chociaż niejednokrotnie stanowią dopełnienie ładunku statku liniowego, nie mogą zapewnić stałych ładunków dla tego typu żeglugi.

Linie regularne muszą więc opierać się na drobnicy. Ponieważ towar decyduje o rodzaju eksploatacji i o statku, dla lepszego zapoznania się z tym rodzajem żeglugi należy przede wszystkim rozpatrzyć, czym jest drobica i jakie wymagania stawia żegludze.

Mówiąc o towarach masowych możemy łatwo wymienić pewne ładunki typowe, które doskonale charakteryzują całość tych towarów. W drobicy takich przykładów typowych nie mamy.

Pod pojęciem drobicy rozumiemy cały szereg różnorodnych towarów, od bloków stali do precyzyjnych maszyn, od surowców włókienniczych do kosztownych tkanin, od drobnych wyrobów przemysłowych do arcydzieł rzemiosła. Drobnicą będą jarzyny, ubrania, nasiona, owoce, chemikalia, aparaty fotograficzne, artykuły spożywcze i cały szereg innych towarów, których wymienić tu niesposób. W skrócie można powiedzieć, że są to produkty rolne, półfabrykaty czy fabrykaty, czy wytwory rzemiosła, które w zasadzie stanowią artykuły bezpośredniego zużycia i nie służą do uzupełniania zapasów. Wszystkie te towary mają jednak dwie cechy wspólne: mała wielkość jednorazowych partii i wysoka, w porównaniu z towarami masowymi wartość.

Pamiętać tu należy, że pojęcie małej partii jest pojęciem względnym, zależnym od trasy i zatrudnionego dla niej statku i że wartość towarów ma w zaklasyfikowaniu ich do drobicy czy też do klasy towarów przewożonych na liniach, znaczenie decydujące; tak np. wełna czy bawełna stanowią nieraz ładunki całookrętowe, a mimo to ze względu na ich wartość traktowane są jako drobica i stanowią niemal, że wyłączną domenę linii regularnych. Reasumując możemy powiedzieć, że drobnicę charakteryzują:

1. różnorodność partii, jeśli chodzi o ich skład jakościowy,
2. mała wielkość poszczególnych partii,
3. względnie wysoka wartość jednostkowa.

Wyżej podane cechy charakterystyczne drobicy, jak również fakt, że towary zaliczane do tej grupy w znacznej większości stanowią towary bezpośredniego zużycia, wpłynęły na system eksploatacji statków w sposób skomplikowany; odwrotnie, powstanie linii regularnych oddziaływało z kolei na zmiany w systemach handlu.

Jak już zaznaczyłem, rozwój gospodarczy poszczególnych krajów umożliwił powstanie linii regularnych; w momencie, kiedy linie już istniały i zapewniały regularność transportów, powoli zaniknął system dużych, hurtowych zakupów, wiążących na dłuższy czas kapitały, a zjawiał się system handlu, polegający na zakupie partii małych, prze-

znaczonych niemal że bezpośrednio na rynek. Ten system handlu oparty na zaufaniu do terminowości linii regularnych, z kolei żądał od linii skrupulatnego przestrzegania ułożonych rozkładów.

Widzimy więc, że terminowość odjazdów i przyjazdów stała się nie tylko cechą charakterystyczną żeglugi liniowej, ale i zasadniczym warunkiem jej istnienia i rozwoju.

Konsekwencją terminowości rejsów jest bądź pewna rezerwa szybkości statku liniowego, bądź też taka szybkość zasadnicza, która niezależnie od sytuacji atmosferycznych. Mamy tutaj pierwszy moment, który wskazuje na to, że statek kursujący na linii regularnej musi być szybszy, niż tramp. Kwestia szybkości ma w tym momencie nie wyczerpuje się jednak.

Trzecią cechą charakterystyczną drobicy jest jej wysoka wartość. W zamorskiej transakcji handlowej okres przewozu morzem jest okresem martwym — okresem uwięzienia zaінwestowanych kapitałów. W interesie towaru leży zatem możliwe skrócenie tego okresu czyli zwiększenie szybkości transportu, choćby nawet połączone to było ze zwiększeniem kosztów transportu.

W skład drobicy wchodzi towary takie, jak: świeże owoce, artykuły spożywcze, jarzyny itp. Towary te z natury rzeczy wymagają szybkiego transportu, gdyż tylko szybki transport może zapewnić, że przyjdą one do portu przeznaczenia w stanie zdatnym do użytku.

Jak widzimy, trzy czynniki składają się na to, że statek liniowy musi być statkiem szybkim. O ile maksymalna szybkość trampa w zasadzie odpowiadała osiągalnej technicznie ekonomicznej szybkości dla danego statku, o tyle w liniach regularnych o zagadnieniu szybkości decyduje nie tyle sama technika, ile względy ogólnogospodarcze. I stąd szybkości statków na liniach regularnych są z reguły wyższe, niż uzasadniają to względy techniczne. Inaczej mówiąc, o ile przy określeniu szybkości optymalnej trampa przewagę mają względy techniczne, to przy określeniu szybkości optymalnej statku liniowego przewaga jest po stronie względów gospodarczych. Oczywiście i tu, jak przy trampach, postęp techniczny ma znaczenie zasadnicze i dlatego również i w liniach w miarę tego postępu obserwujemy stałe zwiększanie się szybkości.

Powyższe uwagi nie wyczerpują zresztą zagadnienia szybkości w liniach regularnych; jest ono znacznie bardziej skomplikowane niż w trampingu i poza wymienionymi wyżej czynnikami zależy jeszcze od trasy, cyklu rejsów, odległości między portami, warunkami nawigacyjnymi (przypływy oraz odpływy), warunków i zwyczajów handlowych itd.

Widzieliśmy, że drobnicę cechuje różnorodność poszczególnych partii i ich małe wielkości. Tym samym na pełny ładunek statku liniowego składa się niewielka ilość jednolitego ładunku, lecz cały szereg drobnych partii, różnych co do składu i co do wielkości i nieraz (w wypadku, gdy linia obsługuje szereg portów) przeznaczonych do różnych portów i dla różnych odbiorców. Z powyższego wynika konieczność separowania poszczególnych partii. Ta separacja musi iść po trzech liniach: separacja ładunków, które wzajemnie nie na siebie oddziałują (np. skóry solone i wyroby metalowe, towary cuchnące i towary wrażliwe na zapachy itd.) separacja ładunków według ich portów przeznaczenia i separacja według poszczególnych partii: konosamentowych. Dla uzyskania tego celu wskazane jest, aby statek drobnicowy posiadał dużą ilość oddzielnych pomieszczeń, przy czym często poszczególne pomieszczenia muszą być od siebie oddzielone grodziami, czy pokładami absolutnie szczelnymi.

Mamy więc drugą cechę statku liniowego — dużą ilość niezależnych od siebie pomieszczeń ładunkowych, a tym samym dużą ilość grodzi i pokładów. Będą to zarówno normalne grodzie i pokłady wodoszczelne, jak i lekkie grodzie i ażurowe pokłady (tak zw. wiszące); celem tych ostatnich nie jest już bezpieczeństwo statku, lecz tylko umożliwienie lepszej separacji ładunku czy bezpieczniejszego załadowania (np. wiszące pokłady zmniejszają wysokość ładowni, a tym samym umożliwiają ładowanie mniejszej ilości warstw).

Drobnica przedstawia sobą nie tylko towary różnorodne i w drobnych partiach; towary objęte ogólnym mianem drobnicy są z reguły przestrzenne. Tym samym statek załadowany drobnicą, mimo, że ładownie jego są całkowicie wypełnione, nie ma w pełni wykorzystanej nośności. Stąd wynika stała dążność do możliwie jak najprzestrzenniejszej rozbudowy statku — do uzyskania możliwie jak największego stosunku pojemności do nośności, czyli do największej ilości stóp sześciennych na tonę nośności. O ile na trampach stosunek ten nie przekracza 50, o tyle na statkach liniowych osiąga się niejednokrotnie po 80 stóp sześciennych na jedną tonę nośności. Mamy więc trzecią cechę statku liniowego, jego rozbudowę w kierunku uzyskania możliwie jak największej kubatury. Dlatego też znaczna część statków drobnicowych są to statki ochronno-pokładowe.

Spomiędzy masy towarów, jakie składają się na drobnicę nie wszystkie mogą być przewożone w jednakowych warunkach. Układ ładunków na poszczególnych liniach jest różny; każda niemal linia ma pewien ładunek czy pewien typ ładunków, które na danej linii dominują i które tym samym w pewnym sensie narzucają, jaki statek ma tę linię obsługiwać. W ten sposób następuje specjalizacja statków liniowych, w której niezaprzeczalnie najbardziej udoskonalony jest statek przeznaczony do przewozu towarów chłodzonych. Z konieczności specjalizacji wynika, że nie każdy statek drobnicowy jednakowo nadaje się na każdą linię. Biorąc skrajne przykłady byłoby nonsensem eksploatowanie statku chłodni na linii, na której nie wozi się towarów chłodzonych i odwrotnie, statku nie wyposażonego w chłodnię na linii, gdzie podstawowymi ładunkami są właśnie towary chłodzone.

Reasumując widzimy, że statek liniowy jest to statek szybki, budowany tak, aby posiadał możliwie dużą kubaturę i dużo niezależnych pomieszczeń oraz wyposażony w urządzenia specjalne celem przystosowania go do przewozu niektórych ładunków. Krótko mówiąc jest to statek zdecydowanie kosztowny, ale też można śmiało powiedzieć, że na liniach właśnie kursują najdoskonalsze statki, jakie produkują obecnie stocznie.

Poza tym, że wysoka wartość statku podnosi koszt eksploatacji, koszt ten jest jeszcze podwyższony przez konieczność obsadzenia statku lepiej kwalifikowaną załogą i przez wyższy, na skutek większej szybkości, koszt paliwa. Oczywiście ten zwiększony koszt eksploatacji statku musi znaleźć swe odbicie na stawce frachtowej.

Stawki frachtowe liniowe, w porównaniu ze stawkami trampów są zdecydowanie wysokie, jednak procentowo do wartości przewożonych towarów są one znacznie niższe, niż w trampingu. Procent ten waha się mniej więcej około 5. Tego procentu nie można jednak przyjmować za regułę. Są tu duże odchylenia, zależnie od rodzaju towaru, a zwłaszcza od rodzaju transportu, jakiego ten towar wymaga. Tak np. konieczność budowania specjalnie przystosowanych, szybkich statków dla transportu bananów i specjalne warunki tego transportu, powodują, że udział stawki frachtowej w cenie banana w Europie wynosi około 75%.

Stawki frachtowe na liniach regularnych ujęte są w taryfy frachtowe. Taryfy obejmują praktycznie wszystkie towary przewożone na danej linii i na ogół są silnie zróżnicowane. O ile w trampingu możemy drogą prostej kalkulacji dojść do minimalnej stawki frachtowej, o tyle w liniach regularnych tego rodzaju kalkulacja zupełnie zawodzi. Na ukształtowanie się stawki wpływa tu zbyt wiele czynników wynikających z samego systemu eksploatacji.

W trampingu każda podróż stanowi zamkniętą całość — zarówno operacyjnie, jak i kalkulacyjnie. W liniach regularnych poszczególne podróże jest tylko wycinkiem z pewnego ciągu eksploatacyjnego, przy czym za podróż trzeba tu uważać nie okres od załadowania do wyładowania, lecz okres od załadowania w porcie wyjściowym linii do ostatecznego wyładowania w tym samym porcie, czyli pełną podróż okrężną. Rezultaty nawet tak przyjętej podróży jeszcze nie dają pełnego obrazu. Na każdej linii istnieją mniej lub więcej silne wahania sezonowe, czy okresowe, przejawiające się bądź to ogólnym większym natężeniem ruchu w danym okresie, bądź okresowym zanikaniem ładunków dla danej linii podstawowych i przewozem ładunków zastępczych, np. przy bawelnie okres letni dla linii zachodzących do portów bawelnianych Pakistanu czy Północnej Ameryki. Dopiero podsumowanie rezultatów eksploatacji z całego roku może nam dać całkowity obraz przewozów, a tym samym i kosztów na danej linii.

Gdybyśmy chcieli obliczyć minimalną stawkę frachtową dla danej linii, podobnie jak robi to się w trampingu, to musielibyśmy znaleźć jakiś średni koszt przewozu jednej tony towaru, biorąc pod uwagę koszty z całego roku i dzieląc je przez ilość towarów przewiezionych w ciągu całego roku.

Zauważyliśmy wtedy dwa ciekawe momenty. Po pierwsze stwierdzimy, że koszt na linii będzie znacznie wyższy, niż w trampingu; tłumaczy się to przyczynami wynikającymi z rodzaju statków eksploatowanych na liniach, niepełnym wykorzystaniem nośności statków na skutek przestrzenności drobnicy i niepełnym wykorzystaniem zdolności przewozowych statku na skutek sezonowych wahań w podaży, czy w rodzaju przewożonych ładunków.

Po drugie zauważyliśmy, że uzyskana średnia minimalna stawka frachtowa jest niższa od szeregu stawek taryfowych. W kompozycji ładunku statku liniowego spotykamy obok typowych ładunków liniowych szereg towarów, które można zakwalifikować do drobnicy wyłącznie ze względu na małe partie, w jakich są wysyłane. Towary te nie zniosłyby wysokiego kosztu transportu liniami regularnymi, z drugiej zaś strony ze względu na małą wielkość partii właśnie linie stanowią dla nich jedyną możliwość eksportu. Towary te są przyjmowane na statki liniowe bądź to jako dopełnienie wagi do przestrzennej drobnicy, np. ciężkie chemikalia czy surowka, bądź dla wypełnienia statku w okresach sezonowej mniejszej podaży drobnicy zasadniczej. Oczywiście stawki dla takich towarów muszą być niskie, często na poziomie stawek trampowych. Niemniej jednak średnia stawka minimalna musi być zachowana, czyli drobnica więcej wartościowa musi w stawce pochłoniąć część kosztu transportu towarów niskowartościowych. Zjawisko to ujmuje się w lapidarne określenie, że na liniach regularnych towar drogi płaci za towar tani. Im wyższa jest wartość towaru, tym udział jego w kosztach przewozu towarów niskowartościowych jest większy.

Na ukształtowanie się taryfy frachtowej na danej linii wpływa więc cały skomplikowany szereg czynników, ściśle związanych z warunkami panującymi na danej linii. To też porównanie ze sobą taryf dwóch linii, opierając się tylko na odległościach między krańcowymi, portami, praktycznie nie daje żadnych rezultatów. Porównując takie taryfy zobaczymy, że nieraz na trasach krótkich np. europejskich, stawki są nie tylko proporcjonalnie, ale nawet w liczbach bezwzględnych wyższe, niż na liniach oceanicznych, a mimo to linie krótkie wykazują daleko gorsze rezultaty kalkulacyjne, niż linie dalekobieżne.

Sama technika eksploatacji linii jest również zupełnie inna, niż w trampingu. O ile w trampingu statek „idzie za ładunkiem”, o tyle w liniach sytuacja jest odwrotna — statek, mający określone daty i miejsca odjazdu, ściąga do siebie ładunek — ładunek szuka statku. Jest to zrozumiałe, jeśli wziąć pod uwagę, że drobne, niezależne od siebie partie drobnicy nie są w stanie angażować do przewozu całego statku. Oczywiście sytuacja przedstawia się inaczej w gospodarce planowej. Chociaż założenia są tu inne, to jednak zachowanie zasady działania linii daje zbyt wiele korzyści, aby je odrzucić. Gospodarka planowa ułatwia jednak eksploatację linii, niwelując wahania okresowe i tym samym umożliwiając ekonomiczniejszą eksploatację.

Jak powiedziałem, drobnica składa się z najprzeróżniejszych towarów, a więc i z towarów o różnej przestrzenności. Zasadą racjonalnej eksploatacji statku liniowego jest takie komponowanie ładunków na podróż, aby statek wykorzystał możliwie w całości i pod względem nośności i pojemności. Ideał ten jest trudny do osiągnięcia, niemniej jednak dążyć do niego trzeba stale. Obniżenie kosztów eksploatacji linii jest osiągalne przede wszystkim przez jak najracjonalniejsze wykorzystanie zdolności przewozowych statku, a z drugiej strony przez staranną organizację prac przeładunkowych tak, aby okresy rozkładowych postojów statków w portach zredukować do minimum. Mylne jest mniemanie, że czas w liniach regularnych gra mniejszą rolę, niż w trampingu. Element czasu jest tu tylko mniej uchwytne, ale biorąc pod uwagę nieproporcjonalnie większą wartość statku liniowego i jego większą, a zatem kosztowniejszą szybkość, znaczenie racjonalnej gospodarki czasem jest ogromne.

Jeszcze jednym ciekawym rysem w eksploatacji liniowej jest brak formalnej umowy o przewóz takiej, jak Charter Party w trampingu. Ładunki na liniach zgłaszane są telefonicznie lub w najlepszym razie listownie. Takie zgłoszenie łącznie z zaakceptowaniem ładunku stanowi tutaj

umowę o przewóz. Konosament liniowy, zaopatrzony w cały szereg klauzul omawiających warunki przewozu, jest tylko dokumentem stwierdzającym przyjęcie towaru i precyzującym warunki zawartej uprzednio umowy.

Ponieważ statek ładuje w ściśle określonych terminach, tym samym ładunek musi być podstawiony ściśle na czas oznaczony przez armatora, a załadunek czy wyładunek odbywa się nie według ustalonych w umowie norm, jak przy Charter Party, lecz tak szybko, jak statek zdolny jest

go przyjmować lub wydawać. Ten sposób przyjmowania i ładowania towarów jest w zarysie tym, co rozumie się przez określenie „warunki liniowe”.

Jak widzimy, cały system eksploatacji linii regularnych jest z gruntu inny, niż w trampingu — jest on, można powiedzieć, doskonalszy, ale też bardziej skomplikowany, wymaga znacznie więcej personelu lądowego (dodatkowy powód wyższych kosztów), przy czym kwalifikacje wymagane od ludzi, zwłaszcza od załóg, muszą być wyższe.

Mgr ZB. CZAJKOWSKI (Gdańsk)

Metodologia planowania maklera frachtującego

Ogólne zadania, postawione przed polskim maklerem frachtującym są następujące, a mianowicie: 1) zapewnienie środków transportu morskiego dla ładunków polskich i dla tranzytu z państw demokracji ludowej, 2) zabezpieczenie planowanego zatrudnienia dla polskiej floty — wyznaczają odpowiednią metodologię planowania na odcinku frachtowania morskiego.

Planowanie, wiążąc się ściśle z zadaniami pracy maklera, z jej formą, jak również z jej specyfiką, musi dostosować się do dwutorowości. Z tego więc względu nie można mówić o planowaniu frachtowania, lecz należy rozbić to zagadnienie na:

- a) plan frachtowania dla ładunków, znajdujących się we własnej gestii,
- b) plan frachtowania polskiej floty handlowej.

Należy dodać, że segregacja ta nie jest jeszcze wystarczająca, gdyż odróżniać należy żeglugę trampingową od regularnej. Precyzując więc systematykę metodologii planowania frachtów morskich, należy przede wszystkim rozgraniczyć tramping od linii regularnych, a następnie omawiać zagadnienie gestii towarowych.

Planowanie frachtowania w żegludze regularnej jest bardziej skomplikowane, z tego więc względu, nie chcąc zaciemniać samej istoty metodologicznej, artykuł niniejszy omawia jedynie zagadnienie trampingu.

Plan frachtowania ładunków w gestii własnej: Podstawą do sporządzenia planu frachtowania tonażu dla ładunków w gestii własnej jest masa towarowa, wyrażona w tonach. Z punktu widzenia metodologicznego do grupy ładunków w gestii własnej kwalifikują się również ładunki tranzytowe, których gestia frachtowania znajduje się w ręku polskim.

Opracowanie rocznego planu frachtowania opiera się na masie ładunkowej handlu zagranicznego. Ze wszystkich planowanych elementów — masa towarowa handlu zagranicznego jest najmniej precyzyjna, ulegając nieustannym zmianom i korektom; jest ona płynna zarówno w ilości, jak i w warunkach transakcji. Przyjęcie jednakże przez maklera frachtującego wielkości handlu zagranicznego z zastrzeżeniami i dokonywanie ciągłych poprawek i uzupełnień w trakcie opracowania planu rocznego doprowadziłoby do absurdu, gdyż plan roczny byłby realny dopiero pod koniec roku planowanego.

Unikając zmian liczbowych, a mimo to nie rezygnując z konieczności urealnienia planu, makler frachtujący wychodzi z założenia przyjęcia handlu zagranicznego, które zostały podane, jako wytyczne do planu. Wszelkie natomiast zmiany, wynikające z bieżących kontraktów handlu zagranicznego, znajdują swe odbicie w miesięcznych planach operatywnych, które korygują pod względem merytorycznym plan roczny państwowy.

Praktycznie dane handlu zagranicznego do planu rocznego są bardzo ogólnikowe. Podają zazwyczaj następujące elementy:

- a) ładunek (np. cement),
- b) przypuszczalną ilość w eksporcie, wzgl. w imporcie — np. w eksporcie 100.000 ton,
- c) przypuszczalną relację geograficzną, tzn. przeznaczenie ładunku — dane w tym przypadku mogą być pewne, opierają się bowiem na zawartych umowach gospodarczych, wzgl. szacunkowe — przyjmujące możliwość zawarcia takich umów,
- d) ewentualne warunki transakcji (cif. wzgl. fob.).

Materiał podany w powyższej formie maklerowi frachtującemu posiada wiele niedomówień i luk, jednak sprecyzo-

wanie liczb, czy też warunków transakcji miałyby się z celem z uwagi na wspomnianą płynność transakcji handlu zagranicznego. Dalsze informacje o prawdopodobnym kształtowaniu się ruchu masy towarowej w planowanym roku dostarczają ogólne wytyczne handlu zagranicznego.

Wytyczne handlu zagranicznego do planu są analizowane przez maklera pod aspektem:

- a) warunków transakcji, tzn. eliminowanie ładunków w gestii obcej,
- b) porównywania wykonania roku bieżącego z wytycznymi na rok następny.

Analiza, pojęta w ten sposób, stanowi wstępne opracowanie materiałów handlu zagranicznego oraz przygotowanie do sporządzenia projektu planu frachtowania.

Jako najslusniejsza metoda opracowania tego planu przyjęta jest metoda bilansowa.

Zastosowanie metody bilansowej do planowania frachtów morskich pozwala na zestawienie zadań z możliwościami ich realizacji przy udziale floty polskiej, czyli stanowi najwłaściwsze podejście do realizowania pierwszego, przytoczonego na wstępie zadania maklera frachtującego.

Metoda bilansowa umożliwia porównanie zadania zafrachtowania określonego tonażu do przewożenia ładunku w gestii polskiej z możliwością przewozu tego ładunku flotą polską. Różnica wynikająca z niepokrycia masy towarowej polskim tonażem okrętowym stanowi dla maklera podstawę do przeanalizowania następnego zadania, polegającego na konieczności wyjścia na rynek światowy, w celu poszukiwania tonażu obcego. Przede wszystkim jednak zanim polski makler zdecyduje się korzystać z usług tonażu państw kapitalistycznych, winien skoordynować swe możliwości i potrzeby z Sovfrachtem, reprezentującym radziecką flotę pełnomorską. Po ostatecznym zbilansowaniu faktycznych ilości ładunku, nie pokrytych tonażem, makler układa plan uzupełnienia braków tonażowych flotą państw kapitalistycznych. Zachodzą w tym przypadku dwie możliwości: a) wzięcie w dzierżawę czasową statku obcego, b) frachtowanie tonażu obcego z wolnego rynku.

- a) Dzierżawa czasowa statku obcego:

Dzięki niej makler zabezpiecza na dłuższy okres czasu pokrycie tonażowe dla ładunku, zwiększa zdolność przewozową, znajdującą się w jego dyspozycji floty.

Wzięcie statku w dzierżawę jest możliwe i słuszne wtedy, gdy makler posiada ściśle określone zlecenia, np. na zafrachtowanie większego kontraktu drzewa, jagód, materiałów płynnych, nie posiada zaś w swej dyspozycji odpowiedniego dla realizacji tych zadań tonażu polskiego.

Warunkiem jest analiza rynku kapitalistycznego, zapowiadająca trudności frachtowe. Dzierżawa statku może wówczas zapobiec ewentualnym przeszkodom ze strony kapitalistów w wykonaniu polskiego planu gospodarczego. O ile jednak, według oceny maklera, sytuacja na rynku kapitalistycznym nie zagraża bezpośrednio wykonaniu planu (istnieje duża podaż tonażu obcego), zauważyć się daje natomiast spadkowa tendencja stawek frachtowych, należałoby wstrzymać się z czasową dzierżawą obcych statków.

Problem ten ma jednak dwa aspekty: jeden to nakaz wykonania planu, drugi — wysokość płaconej stawki frachtowej. Drugi aspekt wynika z dużej zmienności sytuacji na światowym rynku frachtowym.

Wystarczy zapoznać się tylko z wynikiem indeksu stawek frachtowych, publikowanym przez Daily Freight Register. Wskaźnik stawek frachtowych w latach 1948, 49, 50 kształtował się dla stycznia i lipca następująco (przeciętna 1948 r. = 100).

	1948	1949	1950
styczeń	111,3	87,1	72,8
lipiec	99,4	73,3	78,8

W grudniu 1950 r. wskaźnik skoczył gwałtownie na 115,7. Należy założyć, że indeks stawek na statki dzierżawne zachowywał się w tych samych okresach podobnie. Wynika z tego wniosek, że w latach 1948-49 nie należało brać statków w dzierżawę, natomiast zabezpieczenie tonażu było koniecznością w r. 1950.

Tęgo rodzaju tendencja zwykła lub zniżkowa jest również możliwa w każdym innym roku.

Makler więc, a specjalnie makler w ustroju socjalistycznym wychodząc na rynek kapitalistyczny musi się doskonale orientować w ewentualnej i przewidywanej sytuacji frachtowej. Wnikliwość jego ma na celu zapobieżenie wpływowi zaburzeń rynku kapitalistycznego na plan narodowy oraz przeciwdziałanie kapitalistycznym tendencjom sztucznego śrubowania stawek. Do tego celu może być użyta flota polska w roli tzw. interwenta frachtowego, którą można przeciwstawić grze i spekulacji kapitalistycznej.

b) frachtowanie tonażu obcego z wolnego rynku: Nastąpić to może w formie zarówno pojedynczych podróży jak i większych kontraktów z obcymi armatorami.

Przy frachtowaniu tonażu makler poza bezwzględną wysokością frachtu, kieruje się jeszcze innymi korzyściami, jakie przedstawia dany kontrakt oraz opiera się na wytycznych Narodowego Banku Polskiego. W jakiej kolejności powinna być stosowana polityka „wybierania” z ofert zagranicznych najkorzystniejszej pod względem płatniczym dla gospodarki narodowej.

Praktyczne opracowanie planu pokrycia tonażowego dla ładunków w gestii własnej rozpada się na dwa etapy:

1. Analiza wytycznych handlu zagranicznego: Przykład (wszystkie dane fikcyjne):

a) eksport:

Lp.	Centrala	Ładunek	Warunki transakcji	Ilość ton	Relacja
1	Minex	Cement	cif	50.000	Państwa Pld. Ameryki
2	Minex	Cement	fob	50.000	Bliski Wschód
3	Las	Jagody	cif	2.000	Anglia

itd.

Analogiczne zestawienie planowanej masy towarowej sporządza się dla importu.

Makler eliminuje z powyższej tabeli ładunki w gestii obcej, zostawiając jedynie pozostające w gestii własnej. W przytoczonym przykładzie są to pozycje 1 i 3.

2. Bilansowanie zadań i możliwości ich realizacji: Bilansowanie to nie odbywa się dla liczb globalnych reprezentujących sumy ogólne zadań, lecz dla poszczególnych ładunków.

Suma zadania (rubr. 3) wyraża ilościowo masę towarową w gestii własnej, strona prawa — plan realizacji — podaje sumarycznie pokrycie tonażem polskim, dzierżawionym i obcym. Suma kolumny 5 (pokrycie tonażem polskim) musi znajdować swe uzasadnienie w zdolności przewozowej polskiego tonażu.

Planowanie przewozów dla polskiej floty: Drugie zadanie maklera frachtującego polega na zabezpieczeniu odpowiedniej masy towarowej do przewozu polską flotą.

Teoretyczne porównanie dwóch liczb, mianowicie masy towarowej w polskiej gestii, wyrażonej w tonach z ujętą w ten sam sposób zdolnością przewozową floty polskiej, wykazuje silną przewagę ilości masy towarowej. Wychodząc jedynie z zależności liczbowej doszłoby się do błędnego stwierdzenia, że flota polska ma pełne pokrycie w ładunkach polskich i nie może już być zatrudniona w przewozie obcych ładunków.

Analiza matematyczna jednakże zawodzi, ustępując przed analizą praktyczną. Oto przykład (dane fikcyjne):

Lp.	Zadanie			Plan realizacji		
	ładunek	ilość ton	relacja	flota polska	dzierż.	obca
1	2	3	4	5	6	7
1	Cement	50.000	Ameryka Pld.	30.000	—	20.000
2	Jagody	2.000	Anglia	—	2.000	—

itd.

Polska importuje ze Szwecji rudę, kupując ją na warunkach fob. Zaangażowany tonaż polski do przewozu rudy wykonuje podróże z rudą ze Szwecji do Polski. Ładunkiem powrotnym (w relacji Polska-Szwecja) może być tylko węgiel, który sprzedany jest przez Polskę Szwecji fob. Celem uniknięcia nieekonomicznych przelotów balastowych z Polski do Szwecji, makler polski będzie usiłował zaangażować statki polskie do przewozu węgla, czyli będzie zabiegał o zafrachtowanie statku do przewozu ładunku w gestii obcej. Charterujący szwedzcy zgodzą się na częściowe pokrycie zwózki węgla polskiego tonażem polskim pod warunkiem proporcjonalnego wykorzystania dla obu stron tonażu szwedzkiego w podróży z rudą. Niewątpliwie zamiana ta jest korzystna dla strony polskiej, gdyż eliminuje przeloty balastowe, a tym samym zwiększa stopień wykorzystania ładowności polskiej floty.

Przykład powyższy ilustruje możliwość i konieczność wykorzystania floty polskiej w przewozie ładunków obcych — szczególnie w takich podróżach dwukierunkowych (tam i z powrotem), gdy pokrycie ładunkiem w gestii polskiej możliwe jest tylko w jedną stronę.

Zagadnienie przewozu ładunków w gestii obcej należy rozpatrywać również z punktu widzenia dewizowego.

Za statki polskie, przewożące obcy ładunek w relacjach oceanicznych, np. zboże w relacji Argentyna — Kontynent, drzewo Kontynent — Ameryka Pld. itd. armator polski inkasuje fracht płatny przeważnie w wolnych dewizach. W ten sposób umożliwia on realizowanie zakupu na rynku kapitalistycznym niezbędnych maszyn i urządzeń, potrzebnych do rozwoju innych dziedzin produkcji.

Wynikałoby z tego konkluzja, że w pewnych przypadkach opłaciłoby się dla gospodarki narodowej przerzucenie części floty do przewozu ładunków w gestii obcej i zaangażowanie na jej miejsce obcej floty, rozliczanej w clearingu. Flota polska mogłaby wówczas przynajmniej w pewnym stosunku procentowym do swej zdolności przewozowej być użyta do przewozu ładunków obcych, wzmacniając w ten sposób portfel dewizowy kraju.

Problem ten ma jednak zarówno dobre, jak i złe strony. Stronę pozytywną scharakteryzowaliśmy powyżej, natomiast analiza strony negatywnej sugerowałaby wstrzymanie się od używania floty jako środka „do zarobków” dewiz, a to z powodów następujących:

1) ograniczania zakupów w państwach kapitalistycznych z uwagi na embargo na pewne ładunki i towary (przykład z polskimi tankowcami „Tatry” i „Beskidy”);

2) flota krajowa mimo ogromnego rozwoju w ciągu ostatnich lat, nie nadąża jeszcze za potrzebami handlu zagranicznego; przerzucenie więc nawet części floty do innych przewozów mogłoby naruszyć planowy transport polskich ładunków;

3) flota polska pracuje według planu; plan floty opiera się na wyliczeniu przebytej drogi z ładunkiem (tono-mile); wiązanie floty polskiej z polskim ładunkiem daje gwarancję flocie, że ładunek będzie podstawiony do przewozu planowo i plan floty zostanie wykonany; w relacjach przewozowych między obcymi portami i dla obcych ładunków plan floty uzależniony jest w znacznym stopniu od obcych zleceńodawców. Wypływa z tego obawa niewykonania planu.

W konkluzji można by stwierdzić, że polski makler przy konstruowaniu planu frachtowania polskiej floty powinien obok ładunku polskiego i krajów demokracji ludowej uwzględnić również ładunki pozostające w gestii kapitalistycznej. Stopień jednakże użycia floty polskiej w takich przewozach uzależniony jest od sytuacji polityczno-gospodarczej i aktualnych potrzeb gospodarczych kraju.

WYPOWIEDZI ANKIETOWE

MAKAROWSKI KAZIMIERZ (Warszawa)

Sprawozdawczość kosztów własnych, a obniżka kosztów w transporcie samochodowym

Ustawa o planie 6 letnim wysunęła jako jedno z głównych zagadnień i podstawowych warunków wykonania planu — zagadnienie obniżki kosztów własnych w gospodarce narodowej.

Bez uzyskania poważnych wyników w tej dziedzinie, nie możliwe jest osiągnięcie założonej w planie akumulacji, a tym samym zrealizowanie planu.

Transport samochodowy, aby spełnił swoje zadania w planie 6-letnim i aby mógł obniżyć koszty własne, musi być odpowiednio i należyście zorganizowany.

Organizacja transportu samochodowego, która umożliwia obniżkę kosztów własnych, to organizacja oparta o rozrachunek gospodarczy.

Objęcie tzw. „własnego transportu samochodowego” rozrachunkiem gospodarczym jest podstawowym warunkiem spełnienia zadań transportu samochodowego w ramach planu 6-letniego. Twierdząc, że najlepsze wyniki w walce o obniżenie kosztów własnych są możliwe do osiągnięcia tylko w tych komórkach transportu samochodowego, które pracują na zasadach pełnego rozrachunku gospodarczego. Jedynie one są zdolne do prawdziwie socjalistycznej akumulacji środków obrotowych i ujawnienia rezerw dotychczas niezrealizowanych.

Tabor samochodowy, pracujący luzem w poszczególnych przedsiębiorstwach jednego zjednoczenia czy centrali, nie należy zorganizowany pod względem zaplecza technicznego oraz pod względem administracyjnym winien być scentralizowany w przedsiębiorstwie transportowym, opartym w swej organizacji o zasady, na jakich pracują przedsiębiorstwa pozostające na pełnym rozrachunku gospodarczym.

Prowadzenie walki o obniżkę kosztów własnych zależy między innymi od dokładnej ewidencji kosztów i dobrze zorganizowanej sprawozdawczości kosztów własnych przedsiębiorstwa transportowego.

Jeżeli kierownictwo przedsiębiorstwa transportowego nie będzie miało należyście zorganizowanej i aktualnej sprawozdawczości kosztów własnych, nie będzie miało właściwego, aktualnego obrazu kosztów własnych, to nie będzie mogło znaleźć źródeł, z których by mogło czerpać wiadomości o stanie kosztów własnych przedsiębiorstwa.

Należyście zorganizowana księgowość przedsiębiorstwa musi więc posiadać odpowiednią komórkę sprawozdawczości kosztów, która będzie śledzić i rejestrować okresowo te koszty. System sprawozdawczości kosztów własnych

musi być głęboko przemyślany, a zarazem prosty i łatwy do wykonania. System ten winien dawać wyczerpujący materiał do analizy kosztów za dany okres. System ten musi być ujęty we wzorach stałych i zmiennych tak, by dawał możliwość okresowego porównania i sporządzania wykresów.

Doświadczalnie przyjęte jest, że wystarczającym okresem do analizy wyników są miesięczne sprawozdania z kosztów własnych przedsiębiorstwa.

Sprawozdanie takie winno dawać materiał do obserwacji stałego rozwoju oszczędzania, podnoszenia wydajności pracy, dążności do usuwania przeszkód produkcyjnych (ruchowych) i niedociągnięć organizacyjnych.

Zasadniczym celem miesięcznych sprawozdań z kosztów własnych jest:

- usystematyzowanie sprawozdawczości kosztów własnych przedsiębiorstwa transportowego i ujęcie jej w ścisłe formy, umożliwiające porównywalność zarówno kosztów całkowitych, jak i wskaźników kosztów, według poszczególnych grup nakładów;
- pogłębienie analizy kosztów własnych w przedsiębiorstwie transportowym, a specjalnie w jego działach, których funkcja wpływa zasadniczo na kształtowanie się kosztów;
- ustalenie sposobu obniżenia kosztów przedsiębiorstwa celem uzyskania jak największej akumulacji finansowej;
- zestawienie materiałów potrzebnych do analizy kosztów i wskaźników ekonomiczno-technicznych na naradę w sprawie kosztów własnych przedsiębiorstwa;
- zbieranie materiałów i wskaźników ekonomiczno-technicznych do opracowania planu finansowego na rok następny;
- umożliwienie kierownictwu przedsiębiorstwa opanowania ruchu kosztów własnych i wpływania na ich obniżkę.

Miesięczne sprawozdanie z kosztów własnych opracowuje księgowość przedsiębiorstwa transportowego na podstawie:

- planu techniczno-przemysłowo-finansowego,
- okresowego zamknięcia kont (nakłady),
- sprawozdawczości z eksploatacji pojazdów samochodowych.

Wzór A — KOSZT OGÓLNY UTRZYMANIA TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO ZA M-C CZERWIEC 1951 R.

Grupa 4 klasy	Rodzaj kosztu	Plan roczny	Nakłady		Stosunek %		Nakłady z ubiegłego miesiąca						Nakłady od pocz. roku	% w stos. do planu roczn. 14 — 3
			Ogół- em (kl. 4)	W tym eks- ploa- tacja	Rubryka		Ogół- em (kl. 4)	Różnica 4 — 8	% 4 — 8	W tym eks- ploa- tacja	Różnica 5 — 11	% 5 — 11		
1	2	3	4	5	4 — 3	5 — 4	8	9	10	11	12	13	14	15
4020	Mat. pomoc.	319,260	10254	6063	3,21	59,13	13437	— 3183	76,31	98,94	— 3831	61,28	60219	18,86
4121-5	Mat. pełne	1212,570	95024	94902	7,84	99,87	123156	— 28132	77,15	123,15	— 28224	77,08	582265	48,02
410-15	Robocizna	883756	147705	981,36	7,84	66,44	63413	— 15708	90,39	117829	— 19663	83,29	812554	44,72
416-19	Świadczenia	479153	55105	366,11	11,50	66,44	52538	— 2567	104,88	37883	— 1271	96,64	271221	56,60
440	Konserw. i napr. obce	192405	70938	509,88	26,50	100,00	21401	— 29587	238,25	21401	— 29587	238,25	96740	50,28
	Razem ¹⁾	6389093	1531159	383503	8,30	72,34	548389	18230	96,67	406725	23222	94,29	3069186	40,04

1) Liczby przykładowe. Z uwagi na oszczędność miejsca opuszczono niektóre pozycje (grupy) klasy 4 i dlatego cyfry poszczególnych rubryk pozycji „Razem” nie są równe sumie pozycji danej rubryki.

Wzór B — SPRAWOZDANIE W UKŁADZIE RODZAJOWYM ZA M-C CZERWIEC 1951 R.
(arkusz rozliczeniowy)

L.p.	Grupa	Materiały	Nakład ogółem	Oddziały pomocnicze				Admin. zakładu	Koszty zaopatrze- nia	Nakł. poza oper.	Kap. re- mont	Inwe- stycje	Usługi odpłatne
				Produkcja podsta- wowa 601 do 607	War- sztaty	Stacja obsłu- gi	Inne						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	40	Materiały	132196	125.181	825	157	—	423	—	—	5610	—	—
2	41	Rob. ze świad.	202810	134.748	34973	22304	—	8205	2172	—	—	—	408
3	42	Pensje „	37341	—	3574	—	1392	31505	870	—	—	—	—
4	43	Energia	— 5860	— 8.824	1856	744	—	364	—	—	—	—	—
5	44	Usługi obce	59079	56.220	258	—	—	1939	662	—	—	—	—
6	45	Podatki i daniny	4283	3.788	—	—	—	495	—	—	—	—	—
7	46	Różne zakłady	14286	11.955	—	—	23	1994	—	—	306	—	8
8	47	Amortyzacja	69558	60.435	9.115	—	—	—	—	—	—	—	—
9	48	Kalk. nakł. wtórn.	16474	—	—	—	—	14944	1.530	—	—	—	—
10	Razem kl. 4		530.159	383.503	50.601	23.205	1.415	59.869	5.234	—	5.916	—	416
11		A Warsztaty		37.362							13.145		95
12		B Stacja obsługi		23.205							—		—
13		C Garaże		—							—		—
14		D Sprzężaj		—							—		1.415
15		E Admin. B. T.		57.168							2.454		247
16		F Dyspozyt. teren.		—							—		—
17		Ogółem koszty	530.159	501.238	—	—	—	—	5.254	—	24.515	—	2.172

WZÓR C — KOSZTY UTRZYMANIA TRANSPORTU W ROZBICIU NA GRUPY POJAZDÓW

Rodzaj kosztów	Jedn. miary km	Ciężarowe		Ciężnili		Osobowe		Inne		Razem	
		nakła- dy	koszt zł/100	nakła- dy	koszt zł/100	nakła- dy	koszt zł/100	nakła- dy	koszt zł/100	nakła- dy	koszt zł/100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
A Koszty zależne ¹⁾											
B Koszty niezależne ¹⁾											

¹⁾ Oczywiście należy pozycje A i B rozbić na poszczególne składniki, czego z braku miejsca nie robimy.

WZÓR D — ZUŻYCIE I KOSZTY MATERIAŁÓW PĘDNYCH I SMARÓW W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM ZA MIESIĄC

Rodzaj pojazdów mechanicznych	Benzyna li ry			Olej gazowy			Inne paliwa			Olej i smary			Koszt razem	Przeciętny koszt na 100 km
	Ilość	Wartość	Zużyto na 100 km	Ilość	Wartość	Zużyto na 100 km	Ilość	Wartość	Zużyto na 100 km	Ilość	Wartość	Zużyto na 100 km		

WZÓR E — ZESTAWIENIE STATYSTYCZNE OSZCZĘDNOŚCI PALIW PŁYNNYCH W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM ZA MIESIĄC

Rodzaj pojazdów mechanicznych	Z u ż y c i e i l o ś c i o w e								Zużycie wartościowe			Przeciętny miesięczny % oszczędności od początku roku
	Wykonano km w in-cu sprawozd.	B e n z y n a			O l e j g a z o w y			Planowane wg normy	Faktyczne	% oszczędności		
		Planowane wg normy	Faktyczne	% oszczędności	Planowane wg normy	Faktyczne	% oszczędności					

Zaznaczyć należy, że układ klasy 4 jednolitego planu kont winien być dostosowany do branży transportu samochodowego, gdyż we wzorze A ta klasa jpk jest przede wszystkim przedmiotem analizy nakładów.

W ten sposób opracowane sprawozdanie miesięczne daje materiał do analizy kosztów własnych przez porównanie z kosztami planowanymi i z uwzględnieniem analizy technicznej. Przedmiotem analizy są nakłady kosztów w układzie funkcjonalnym (klasa 4), przy czym specjalną uwagę należy zwrócić na grupę kosztów materiałów i robocizny oraz naprawy. Danym wartościowym należy przedstawić odpowiadające im dane ilościowe w tych wszystkich przypadkach, w których ich uchwycenie jest możliwe. Chodzi przede wszystkim o materiały takie, jak: paliwo, ogumienie, remonty, robocizna.

Celem ustalenia przyczyn odchylenia od planu, względnie od wyniku z poprzedniego miesiąca, należy wykorzystać materiały sprawozdawcze uwzględniające przy tym wynik pracy działu. Przy omawianiu każdego zagadnienia na naradach należy wyciągać wnioski dyspozycyjne, mające na uwadze obniżkę kosztów w przyszłych miesiącach.

Przedstawię teraz czytelnikom wzory sprawozdawczości kosztów własnych, które po wprowadzeniu do niektórych jednostek transportowych, pracujących na pełnym rozrachunku gospodarczym, zdały egzamin.

W z ó r A — „Koszt ogólny utrzymania transportu za miesiąc sprawozdawczy“ obejmuje koszty całkowite transportu w układzie grupowym, przyjętym w klasie 4 jednolitego planu kont w branży transportu samochodowego. Daje on wgląd w:

- a) roczny plan finansowy,
- b) nakład miesięczny całkowity wg grup nakładów, z wyodrębnieniem kosztów samej eksploatacji oraz stosunków procentowych tak charakterystycznych w transporcie samochodowym,
- c) porównanie cyfrowe nakładów w stosunku do poprzedniego miesiąca,
- d) wreszcie nakłady całkowite i procentowe od początku roku w stosunku do rocznego planu finansowego.

W z ó r B — „Sprawozdawczość kosztów w układzie rodzajowym“ obrazuje koszty całkowite wg ograniczonej

(skondensowanej) ilości grup powstawania, z rozbićm na stanowiska powstawania.

W z ó r C — „Koszty utrzymania transportu w rozbićm na grupy pojazdów“ daje materiał do analizy kształtowania się kosztów zależnych i niezależnych od przebiegu (pracy) pojazdów samochodowych, z rozbićm na poszczególne rodzaje pojazdów. Wzór ten jest niezmierzenie ważny, gdyż wskazuje czy przedsiębiorstwo jest opłacalne (samowystarczalne), czy też poniosło straty i z jakich powodów (porównanie wskaźników jednostkowych ze stosowaną w danym przedsiębiorstwie taryfą opłat). Poza tym wzór ten daje nam porównywalne wskaźniki kosztu na 100 km.

W z ó r D — „Zużycie i koszt materiałów pędnych i smarów“ obrazuje gospodarkę tymi materiałami w przedsiębiorstwie. Jest szczególnie cenny dlatego, że w poszczególnych rodzajach pojazdów podaje średnie wskaźniki kosztu na 100 km, a zatem i koszt paliwa na 1 km.

W z ó r E — „Zestawienie statystyczne oszczędności paliw płynnych“ jest niezmierzenie ważne z punktu widzenia wykonywania zarządzeń ogólnych o oszczędności paliw płynnych; wykazuje czy przedsiębiorstwo zaoszczędziło w okresie sprawozdawczym paliwa płynne, czy nie — oraz jeśli tak, to ile i jaki procent. Wskaźnik procentowy wskazuje od razu czy przedsiębiorstwo czyni w tym kierunku postępy i jakie.

Wszystkie wzory sprawozdawcze są tak ułożone, że niewypełnienie którejkolwiek z rubryk zmienia zupełnie sens i cel wzoru. Dlatego należy zwrócić uwagę na dokładność w wykonywaniu sprawozdawczości. Wzory są ze sobą tematycznie i cyfrowo tak powiązane, że sprzeczności i błędy muszą być podczas analizy od razu zauważone.

Dobra i systematycznie wykonywana sprawozdawczość kosztów własnych jest nieodzowną pomocą w kierowaniu przedsiębiorstwem transportowym i podstawą do rozliczeń z bankiem nadzorującym. Bez sprawozdawczości kosztów własnych, żadne przedsiębiorstwo transportowe pracujące na pełnym rozrachunku gospodarczym, nie będzie pracowało należyście i nie jest zdolne do włączenia się w nurt walki mas pracujących o obniżkę kosztów własnych, a tym samym osiągnięcia założeń planu 6-letniego.

Mgr FELIKS MARCZAK (Warszawa)

Walka o obniżenie kosztów własnych przewozów samochodowych

Koniecznym warunkiem dla właściwego analizowania kosztów własnych przewozów samochodowych jest znajomość i śledzenie ustalonych dla transportu samochodowego wskaźników techniczno-ekonomicznych, w których znajdują swoje odbicie poszczególne elementy kosztu własnego przewozów i od których poprawy jest uzależniony stopień obniżenia kosztów własnych. Wskaźnikami tymi w transporcie samochodowym są:

- a) normy techniczne zużycia materiałów ruchu, potrzebnych dla wykonywania przewozów samochodowych, oraz
- b) wskaźniki wzrostu wydajności pracy przewozowej, ilustrujące stosunek wzrostu ilości przewozów do zwykłej zatrudnienia i płac.

Blizsza analiza kosztów własnych przewozów samochodowych prowadzi do rozbićm strukturalnego tych kosztów stosowanego w niektórych przedsiębiorstwach transportu samochodowego w układzie, uwzględniającym dwie zasadnicze grupy składników rodzajowych. Grupa pierwsza — to tak zwane koszty zmienne, do których zaliczane są nakłady związane z ruchem taboru. Suma tych kosztów jest funkcją przebiegu samochodów. Oznacza to, że ze wzrostem przebiegu suma kosztów zmiennych zwiększa się w tym samym stosunku i — odwrotnie. Na jednostkę przebiegu (1 kilometr) koszty te w tych samych warunkach eksploatacyjnych i technicznych są jednakowe.

Ze względu na to, że koszty, należące do grupy zależnych od przebiegu są powiązane ściśle z ruchem samochodów, odnosi się je na ogół do jednostek obrazujących pracę taboru samochodowego, to jest do wozokilometrów tak w przewozach osobowych, jak i w przewozach towarowych.

Można je odnosić także do osobokilometrów w przewozach osobowych i tonokilometrów w przewozach towarowych.

Druga grupa kosztów własnych obejmuje koszty niezależne od ilości wykonywanych przewozów, tzn. koszty stałe. Koszty te ponoszone są w czasie, niezależnie od tego czy i jak samochody pracują, to jest bez względu na to czy wykonują mniejsze lub większe zadania przewozowe. Suma kosztów stałych, jako niezależnych od pracy przewozowej i od przebiegu samochodów, jest więc jednakowa w każdej jednostce czasu. Zwiększenie ilości przewozów samochodowych w jednostce czasu daje zatem obniżenie kosztów stałych na jednostkę przewozu.

Wykorzystując rozbićm strukturalne kosztów własnych przewozów samochodowych na składniki rodzajowe według układu, stosowanego w praktyce niektórych przedsiębiorstw transportowo-samochodowych (patrz „Analiza kosztów własnych przewozów samochodowych“, „Motoryzacja“ z września 1951 r.), postaramy się na przykładzie tego rozbićm, podanego poniżej w osobnej tabeli, wyprowadzić wnioski analityczne, ilustrujące zagadnienie walki o obniżenie kosztów własnych w przewozach samochodowych.

Zestawienie składników rodzajowych kosztów własnych przewozów samochodowych w układzie strukturalnym, według tej tabeli, z podziałem na grupę kosztów zależnych od ilości przewozów (koszty zmienne) i niezależnych (koszty stałe) traktujemy oczywiście jako umowne, przyjmując takie warunki pracy taboru samochodowego, według których poszczególne składniki kosztu własnego w ten sposób się układają. Nie ulega wątpliwości, że podział

składników kosztowych w innych warunkach pracy taboru mógłby być zastosowany inaczej, np. przez zaliczenie kosztów robocizny bezpośrednio do grupy kosztów stałych itp.

Analizując poszczególne składniki kosztów przewozowych w rozbięciu podanym w tej tabeli, w grupie kosztów materiałowych, zależnych od ilości przewozów (koszty zmienne) przyjmujemy tę słuszną zasadę, że poprawa każdej z norm, czy wskaźników zużycia materiałowego powoduje takie samo procentowe obniżenie kosztu zużycia danego materiału. Zależność między zmianą normy (wskaźnika) i kosztu zużycia materiałowego przy pewnych materiałach, np. przy materiałach pędnych i smarach, jest wprost proporcjonalna, to znaczy, że wzrost normy powoduje wzrost kosztu i odwrotnie — obniżenie normy wpływa na obniżenie kosztu, gdy przy innych składnikach materiałowych kosztu przewozów — zależność ta jest odwrotnie proporcjonalna, jak np. wzrost wskaźnika przebiegu ogumienia i wskaźnika przebiegów międzynaprawczych powoduje obniżenie kosztów ogumienia i kosztów napraw taboru.

Na tle powyższych wywodów można już dojść do wniosku, iż realizacja konkretnych zadań, stawianych w zakresie obniżenia kosztu niektórych składników kosztów własnych przewozów samochodowych, w grupie kosztów zmiennych, sprowadza się zasadniczo do odpowiedniego poprawienia normy zużycia czy wskaźnika, w którym dany składnik kosztów własnych znajduje swe odbicie.

Zalóżmy przykładowo, że w zakresie obniżenia kosztów własnych przewozów samochodowych przedsiębiorstwu transportowo-samochodowemu postawione zostały konkretne zadania obniżenia kosztów na jeden wozokilometr:

a) materiałów pędnych i smarów eksploatacyjnych w przewozach osobowych o 15%, a w przewozach towarowych o 10%,

b) ogumienia — o 15% w przewozach osobowych i towarowych,

c) napraw bieżących taboru — o 10% w przewozach osobowych i towarowych,

z tym, że ceny materiałów, jak i ceny ewentualnej robocizny przy naprawach taboru nie ulegają żadnej zmianie.

Celem właściwego wykonania tych zadań konieczne jest zbadanie dotychczasowych norm czy wskaźników, w których odpowiednie koszty własne przewozów samochodowych mają swoje odbicie, oraz wyliczenie, jakie powinny być te wskaźniki, aby zadania wyznaczone w punktach a) b) i c) zostały spełnione. Jeżeli przyjęlibyśmy np., że przed wyznaczoną obniżką poszczególnych składników kosztów własnych, o której mowa: wyżej w punktach a), b) i c):

— wskaźnik zużycia materiałów pędnych i smarów wynosił w przewozach osobowych 28, a w przewozach towarowych 30 litrów na 100 km,

— wskaźnik przebiegu ogumienia w przewozach osobowych i towarowych wynosił 40.000 km,

— wskaźnik przebiegów międzynaprawczych w przewozach osobowych i towarowych wynosił 50.000 km,

to dla zrealizowania wyżej podanych zadań obniżki kosztu należałoby uzyskać nowe wskaźniki, a mianowicie:

1) wskaźnik zużycia materiałów pędnych i smarów eksploatacyjnych, jako zmieniających się wprost proporcjonalnie do zmiany kosztu tych materiałów, trzeba by zmniejszyć w przewozach osobowych o 15%, to jest z 28 na 23,8 litra na 100 km, a w przewozach towarowych o 10%, to jest na 27 litrów na 100 km,

2) wskaźnik przebiegu ogumienia, jako zmieniający się odwrotnie proporcjonalnie do zmiany kosztu ogumienia — zwiększyć w przewozach osobowych i towarowych o 15%, to jest z 40.000 km, na 46.000 km,

3) wskaźnik przebiegów międzynaprawczych, jako zmieniający się odwrotnie proporcjonalnie do zmiany kosztu napraw — zwiększyć w przewozach osobowych i towarowych o 10%, to jest z 50.000 km na 55.000 kilometrów,

W ten bardziej prosty i zrozumiały dla załogi sposób sformułowania zadania obniżenia kosztu poszczególnych składników przewozów samochodowych powinny być następnie przedyskutowane na naradach produkcyjnych aktywność pracowniczego i postawione przed całą załogą, celem znalezienia właściwych środków i powzięcia zobowiązań współzawodnictwa dla ich wykonania.

W wyniku uzyskania poprawy powyższych trzech wskaźników, obniżenie kosztów własnych przewozów samochodowych można zilustrować według następującej tabeli:

Rodzaj kosztu	Udział w koszcie całkowitym przewozów		Obniżenie kosztu w przewozach		daje obniżenie kosztu całkowitego w przewozach	
	osobowych	towarowych	osobowych	towarowych	osobowych (rubr. 2 x rubr. 4)	towarowych (rubr. 3 x rubr. 5)
1	2	3	4	5	6	7
Materiałów pędnych i smarów eksploatacyjnych	11%	10%	15%	10%	1,65%	1%
Ogumienia	5%	5%	15%	15%	0,75%	0,75%
Napraw bieżących	6%	5%	10%	10%	0,6%	0,5%
Razem					3,—%	2,25%

W podobny sposób można by przeprowadzić analizę obniżenia pozostałych składników kosztów w grupie nakładów materiałowych, zależnych od ilości przewozów. Obniżenie kosztu wszystkich tych składników, uzyskuje się analogicznie, drogą poprawy wskaźników, w których składniki te mają swoje odbicie kosztu. Poprawę tych wskaźników osiąga się w wyniku właściwej gospodarki i zespołowego wysiłku całej załogi.

Jeśli chodzi o koszty robocizny bezpośredniej oraz o składniki kosztowe w grupie kosztów stałych, to — jak już wyżej wspomniano — obniżenie tych kosztów zależne jest od wzrostu wskaźnika wydajności pracy, czyli od wzrostu ilości przewozów. Zależność ta nie jest jednak proporcjonalna, gdyż ze wzrostem wydajności pracy następuje częściowy wzrost zarobków pracowniczych, co znowu w pewnym stopniu podwyższa koszty własne.

Zgodnie z rozumowaniem, przeprowadzonym we wzmiankowanym już wyżej artykule pt. „Analiza kosztów własnych przewozów samochodowych”, zależność między wzrostem ilości przewozów samochodowych a obniżeniem kosztów własnych tych przewozów może być ujęta następującym wzorem matematycznym:

We wzorze tym:

$$Ok = \frac{(y - x) \cdot a + y \cdot b}{100 + y} \cdot 100 \quad (1)$$

Ok = obniżenie kosztu jednostkowego przewozów

Y = procent wzrostu ilości przewozów

x = procent wzrostu płac i świadczeń w związku ze wzrostem wydajności pracy

a = procent, jaki stanowią w koszcie całkowitym płace i świadczenia,

b = procent, jaki stanowią w koszcie całkowitym koszty stałe.

Ze względu na to, że na ilość wykonanych przewozów mają wpływ szczególnie takie wskaźniki eksploatacyjne, jak: współczynnik wykorzystania ładowności (frekwencja w przewozach osobowych), współczynnik wykorzystania przebiegu, szybkość techniczna pojazdu, promień pracy itp. zadanie obniżenia kosztów robocizny bezpośredniej oraz wszystkich kosztów niezależnych od ilości przewozów sprowadza się więc znowu właściwie do uzyskania poprawy wyżej wymienionych wskaźników eksploatacyjnych w tym kierunku, by zwiększyć ilość przewozów. Ustalenie wpływu któregośkolwiek z powyższych wskaźników eksploatacyjnych na obniżenie kosztów własnych przewozów, wymaga zatem zbadania, jaką zmianę procentową w ilości wykonywanych przewozów powoduje taka lub inna zmiana danego wskaźnika eksploatacyjnego. Mając ustalony procent wzrostu ilości przewozów, na skutek zmiany takiego czy innego wskaźnika eksploatacyjnego, oraz znając wzrost płac i świadczeń, zachodzący ze wzrostem ilo-

ści przewozów, wystarczy dane te podstawić do podanego wzoru (1) i wykonać zaznaczone we wzorze działania arytmetyczne, aby określić procent obniżenia kosztów własnych na skutek wzrostu ilości przewozów.

Wykonanie zadań zaplanowanych w zakresie obniżki kosztów własnych zależy oczywiście w dużej mierze od właściwego podejścia kierownictwa przedsiębiorstwa do zagadnienia obniżenia kosztów własnych, odpowiedniego postawienia tej sprawy przed całą załogą pracowniczą i od zmobilizowania tej załogi do jak największego wysiłku zespołowego dla zrealizowania zadań poprawienia odnosnych wskaźników techniczno-eksploatacyjnych dla osiągnięcia obniżenia kosztów własnych.

Aktywne współdziałanie z kierownictwem przedsiębiorstwa ze strony całej załogi; oszczędzanie wydatków admi-

nistracyjnych, stałe usprawnianie organizacji pracy, wykorzystanie racjonalizatorstwa i nowatorstwa, mechanizacja poszczególnych czynności itp. to czynniki niezbędne i ułatwiające walkę o obniżenie kosztów własnych w przewozach samochodowych. Wdzięczne pole do działania znajdują tutaj także organizacje związkowe (rady miejskie na zakładach pracy) oraz komórki podstawowej organizacji partyjnej, które przez stałe uświadamianie swych członków i wpływanie na ogół pracowniczy w duchu właściwego nastawienia się do zadań obniżania kosztów własnych, mogą przyczynić się w dużej mierze do pobudzenia tego ogółu i skierowania go na właściwą drogę uzyskiwania oszczędności w zużyciu materiałów, zwiększania ilości przewozów, drogą poprawy wskaźników techniczno-eksploatacyjnych.

JULIAN WOJTUSIAK (Katowice)

Walka o obniżkę kosztów własnych

Ustawa o Planie 6-letnim wysunęła, jako jedno z czołowych zagadnień, stanowiące podstawowy warunek wypełnienia planu — zagadnienie obniżki kosztów własnych w gospodarce narodowej.

Jeżeli dzisiaj jesteśmy świadkami zdecydowanej walki o obniżenie kosztów własnych produkcji w każdej dziedzinie życia gospodarczego i na każdym zakładzie — to również i w gospodarce transportowej musi być podjęty właściwy i planowy wysiłek zmierzający do obniżenia kosztów własnych transportu.

Wynik będzie pozytywny, jeżeli wysiłek ten będzie miał charakter powszechny i codzienny, tzn. że walkę będą prowadzili wszyscy transportowcy, świadomi, że prace ich muszą cechować stałe codzienne zwalczanie wszelkich marnotrawstw i nadużyć natury eksploatacyjnej lub technicznej.

Walkę o obniżkę kosztów własnych moglibyśmy podzielić na dwa etapy: pierwszy — to uporządkowanie i postawienie gospodarki transportowej na właściwym poziomie, to usunięcie z obecnej gospodarki stanów anormalnych — różnych przerostów i dziwolągów organizacyjnych i eksploatacyjnych; drugi etap — to podjęcie właściwej i planowej walki o obniżenie kosztów własnych w danych warunkach organizacyjnych.

Koszt własny, jako wielkość zmienna, jest wynikiem: a) organizacji jednostki, b) warunków eksploatacji, c) organizacji obsługi i napraw, d) zużycia materiałów, e) stanu zatrudnienia i systemu płacy.

Obniżkę kosztów własnych możemy osiągnąć na drodze organizacyjnej, eksploatacyjnej i technicznej transportu.

MARNOTRAWSTWA ORGANIZACYJNE

Organizacja jest ściśle związana z ekonomią. Ten związek nie jest należycie doceniany w poszczególnych komórkach transportowych. W wielu przypadkach organizacja służby transportowej nie stoi dzisiaj na należytych poziomach. Wiemy również, że nie jest należycie rozpowszechniony w transporcie rozrachunek gospodarczy, który jest warunkiem dobrego prowadzenia przedsiębiorstwa.

Wszystkie komórki transportu winny pracować na rozrachunku gospodarczym. Musimy pamiętać, że przy rozrachunku gospodarczym istnieje pełne zainteresowanie pracą podstawowego ogniwa gospodarki transportowej, jakim jest kierowca — gospodarz pojedynczego pojazdu samochodowego. Dla lepszego usprawnienia transportu należy stosować rozrachunek gospodarczy wewnątrzzakładowy.

Rozrachunek gospodarczy działu, brygady czy nawet robotnika, to równocześnie doprowadzenie rozrachunku gospodarczego, jako metody gospodarzenia, do najniższego szczebla przedsiębiorstwa.

Ten odcinek pracy w gospodarce transportowej jest jeszcze wstanie martwym. Jeżeli wspominać o wewnątrzzakładowym rozrachunku gospodarczym, obejmującym nawet pojedynczych kierowców, to dlatego, że w wyniku stopniowego wprowadzenia go w gospodarce transportowej należy oczekiwać dużych oszczędności przy pełnej zmobilizacji rezerw wydajności.

Uchwała Prezydium Rządu z dnia 2.VI.1951 r. daje podstawę do ostatecznego i ekonomicznego ustawienia służby transportowej w poszczególnych resortach.

Centralizacja służby transportowej pozwala na wykonanie mniejszym taborom większych zadań, przy pełnym wykorzystaniu środków transportowych i przy lepszych możliwościach stworzenia odpowiedniego zaplecza technicznego.

Powstanie w miastach lub rejonach przedsiębiorstw transportu drogowego, obsługujących geograficznie wszystkie zakłady tego samego przemysłu, jest koniecznością. Koncentracja środków i zadań jest metodą, która umożliwia osiąganie poważnych oszczędności czasu i środków.

Metoda koncentracji zmusza:

- a) do zbilansowania zadań ze zdolnością produkcyjną, a przez to do stwierdzenia braków lub nadwyżek;
- b) do ustawienia zadań według hierarchii ważności, a następnie do sprecyzowania zadań i wyznaczenia terminów;
- c) pozwala ona również na ustalenie i skierowanie odpowiedniej ilości środków transportowych na decydujący odcinek pracy;
- d) pozwala wreszcie na pokonywanie wąskich gardeł przewozowych.

Metoda koncentracji transportu drogowego, która winna być wprowadzona szczególnie w budownictwie, polega na grupowaniu odpowiednich środków przewozowych, stosownie do potrzeb w określonych rejonach pracy oraz w ściśle określonych okresach czasu.

Przy reorganizacji transportu należy się liczyć z pewnym oporem, konserwatyzmem i wygodnictwem użytkowników. Ten konserwatyzm można zwalczyć tylko przez wydajną pracę gospodarki transportowej, przez wysiłek służby transportowej, przez zwiększenie wydajności taboru oraz przez wykazanie obniżki kosztów własnych transportu. Wieloletnie doświadczenie radzieckie daje nam odpowiednie wzory, z których obowiązani jesteśmy korzystać.

Gospodarka zakładowego transportu kolejowego również nie jest jeszcze u nas usprawniona i uregulowana właściwie. Organizacja transportu PKP nie jest zharmonizowana z organizacją transportu kolejowego, przemysłowego. Ładunki, przewożone koleją, podstawiane są na bocznicę zakładową, z której przedstawia się je do odpowiednich magazynów z pomocą własnych urządzeń i środków transportowych, jak parowozy, elektrowozy i samochody.

Brak odpowiednich urządzeń mechanicznych załadunkowych i rozładunkowych lub ich niewystarczająca ilość stwarza wiele trudności przy przewozach. Bardzo często trudności te pogłębia zła sieć dróg na terenie zakładu, co w konsekwencji powoduje skomplikowaną pracę manewrowania wagonami, podraża przewóz, powoduje przerwy w obsłudze magazynów i wywiera ujemny wpływ na ciągłość pracy oraz powoduje opłaty przestojowe. Należy pamiętać, że każde postojowe zmniejsza współczynnik wykorzystania taboru PKP, podnosi koszty własne i tym samym powoduje straty w ogólnej gospodarce narodowej.

Plan obniżenia kosztów własnych transportu winien objąć:

1. Obniżkę kosztów własnych na skutek wzrostu wydajności pracy.
2. Zmniejszenie zużycia surowców i materiałów (materiały pędne, ogumienie i inne).
3. Ustalenie niezbędnej ilości zatrudnionych pracowników przy danym taborze (usuwanie przerostów zatrudnienia).

4. Ustalenie niezbędnej ilości etatów samochodowych.
5. Ustalenie obniżki kosztów własnych na odcinku kapitałnych remontów przez zastosowanie długofalowego współzawodnictwa oraz przez oszczędną gospodarkę materiałową, zmniejszenie normatywów i regenerację części zamiennych.

Komórka transportu, opracowująca plan obniżki kosztów własnych, winna dla rozpowszechnienia idei i metody obniżki tych kosztów zapoznać wszystkich pracowników transportu z następującymi zagadnieniami: 1) co to jest koszt własny i z czego się tworzy; 2) na czym polega analiza kosztów jednostkowych (tonokm, osobokm i wozokm); 3) jak kształtują się koszty przy złej gospodarce; 4) kto jest odpowiedzialny za przekroczenie wydatków; 5) jakie są możliwości obniżenia kosztów własnych.

Planowanie i czuwanie nad realizacją planu kosztów własnych winny być obowiązkiem wszystkich komórek transportowych.

MARNOTRAWSTWA EKSPLOATACYJNE

A. Braki planowania

Do podstawowych przyczyn marnotrawstwa należy brak planu. Te komórki transportowe, które posiadają plan, muszą zwrócić uwagę na następujące momenty, które nieuporządkowane i błędnie rozumiane, dają poważne straty.

1. *Złe rozumienie mierniki pracy taboru.* Planuje się pracę taboru, a pracy tej nie rozumie jeszcze wielu transportowców. Jeżeli pracę górnika mierzymy ilością ton wydobytgo węgla, to w transporcie pracę wyraża się tonokm, osobokm i wozokm. Ilość tej pracy mierzy się także ilością przewiezionych ton i ilością przewiezionych pasażerów.

2. *Falszywe planowanie masy towarowej.* Podstawowym elementem do planowania transportu jest masa przewożona i średnia odległość przewozu. Wiele zakładów produkcyjnych nie umie planować masy towarowej, podając do komórki transportowej najczęściej fałszywe dane. Świadczy to szczególnie o wadliwej pracy planowania komórek zaopatrzenia i zbytu tych zakładów. Transportowcy muszą pamiętać, że tylko właściwa i zdecydowana postawa transportu może nauczyć zakłady produkcyjne dokładnego planowania masy towarowej przy opracowaniu rocznego planu przewozów. Falszywe planowanie masy przewożonej prowadzi do niewłaściwego planowania potrzeb samochodowych, a w szczególności ilościanu taboru.

3. *Brak operatywnych planów.* Są komórki, które zadowalają się tylko planem rocznym, nie uznając albo nie doceniając natomiast ważności planów operatywnych miesięcznych, dziennych. Plan bez wprowadzenia operatywności mijają się z celem. Nikt wtedy planem nie żyje, pozostaje on tylko znany małej grupce. Transportowcy muszą stosować codzienne, operatywne planowanie. Tylko w ten sposób likwiduje się marnotrawstwa, tą drogą osiąga się oszczędności. Codzienny plan i wykonanie planu musi się stać powszechnym chlebem transportowca.

4. *Nieznajomość wskaźników.* Wskaźniki techniczno-eksploatacyjne jeszcze dziś są dla wielu transportowców zagadnieniem mało znanym. A przecież wskaźniki są podstawą opracowania planu i miernikami wykonania planu. Wprowadzona ostatnio miesięczna karta eksploatacyjna tylko częściowo poprawia ten stan.

B. Złe wykonanie przewozów

1. *Zła praca dyspozytora.* Nie mając miesięcznego planowania przewozów, nie prowadząc dziennego, operatywnego planowania oraz dziennej analizy wykonania planu, nie można mówić o właściwej dyspozycji taboru. Rola dyspozytora jest częstokroć źle pojmowana. Ześrodkowanie u dyspozytora całego kierownictwa ruchem transportu, udzielenie mu pełnomocnictw do zawierania umów z odbiorcami i dostawcami może w wielu przypadkach ułatwić utworzenie właściwej organizacji transportu i dyspozycji.

Do zrationalizowania pracy transportu jest niezbędne:

- a) ustalenie jednolitego systemu zamówień i dyscypliny zamówień. Obecny chaos w zamówieniach świadczy o tym, że wiele z nich nie ma uzasadnienia ekonomicznego użycia samochodu. Normalne zamówienie opiewa zazwyczaj na ilość samochodów, co jest błędem, gdyż zamówienie winno opiewać na przewóz takiej czy innej masy towarowej. Dyscyplinę zamówień może podnieść wydatnie sama komórka transportowa, przez właściwą dyspozycję i wykonanie przewozów;

- b) ustalenie, w granicach możliwości, ścisłego rozkładu jazdy samochodów, co da wybitne skrócenie przestojów martwych;
- c) uzgodnienie z użytkownikami, które odcinki dojazdu na miejsce pracy nadają się dla transportu samochodowego, dzięki czemu użytkownik doprowadzi te odcinki do stanu nadającego się do przejazdu pojazdem samochodowym;
- d) układanie drobnych przewozów obwodowo;
- e) wykonywanie przewozów tylko pod warunkiem, że użytkownicy złożą miesięczny plan przewozów i operatywne zamówienia w terminach nakazanych;
- f) na trasach o dużych i regularnych obrotach ładunków stosowanie dwuosiośrowych przyczep, co wybitnie zwiększa ładowność samochodu, pozwala zmniejszyć ilość taboru samochodowego, obniża koszty własne i zmniejsza ilość przejazdów.

Prawidłowa organizacja transportu i dyspozycji powinna zapewnić przewóz maksymalnej ilości ładunków najkrótszymi drogami, przy najmniejszym zużyciu środków i czasu.

Przy centralizacji dyspozycji nie musi być zachowana zasada centralizacji garaży.

2. *Zła polityka przewozów.* Odpowiednia, ekonomiczna koordynacja przewozów da w wyniku poważne oszczędności. Kolej, jako najtańszy środek komunikacji, musi być wykorzystany z całą bezwzględnością. Znamy przypadki niewłaściwego wykorzystania samochodów dla celów służbowych. Ciągłe jeszcze, wbrew okólnikowi Prezesa Rady Ministrów, samochody są używane do przejazdów między-miastowych, pomimo, że istnieje sprawnie funkcjonująca komunikacja publiczna. Wszyscy użytkownicy samochodów służbowych powinni przejąć się zasadą oszczędności, pamiętając o tym, że każdy kilometr drogi, nieuzasadniony ekonomicznie, powiększa straty.

Często użytkownicy żądają pracy transportu na dwie zmiany, ale bardzo często użytkownicy nie gwarantują i nie dają masy towarowej na 16 godzin pracy. Z tą sprawą wiąże się zagadnienie pracy w godzinach nadliczbowych. Tu szczególnie wiele jest do zrobienia.

C. Złe wykorzystanie taboru

1. *Przyczepy.* Wiele komórek transportowych, zwłaszcza w jednostkach przemysłowych, nie rozwiązało dotychczas nawet tak nieskomplikowanych pod względem technicznym zagadnień, jak praca samochodów i ciągników z przyczepami, wskutek czego transport samochodowy bywa bardzo źle wykorzystany.

2. *Brak zainteresowania kierowców i pomocników w przewozie jak największej ilości ładunku.* Należałoby poddać rewizji niektóre układy zbiorowe w celu wprowadzenia takiego systemu premiowania, według którego kierowca otrzymywałby premię za przewieziony tonaż.

3. *Duże przestoje.* Szkodliwe przestoje samochodów są głównym źródłem marnotrawstwa. Każdy przestój nieuzasadniony z winy użytkownika czy jednostki transportowej, winien być karany. Przestoje występują z następujących przyczyn: a) nieprzygotowania na czas masy przewozowej, b) braku organizacji brygad na- i wyładowniczych.

Walka z przestojami winna być prowadzona zdecydowanie na wszystkich szczeblach transportu i u samego użytkownika. Przestoje szkodliwe muszą być codziennie wykrywane, a przyczyny ich zwalczane w zarodku.

4. *Brak organizacji brygad ładowniczych.* Zagadnienie czasu na- i wyładunku — to sprawa dotychczas najczęściej zapomniana. Kwestia mechanizacji czynności na- i wyładowniczych, która do minimum musi skrócić czas na- i wyładunku, winna się stać przedmiotem szczególnej troski.

5. *Brak usprawnienia pracy transportu na budowie.* Ten rodzaj marnotrawstwa jest zwykle wynikiem fałszywego zadowolenia, że zamówienie zostało zrealizowane, że samochody są na budowie. Nie wnika się przy tym czy te samochody są maksymalnie wykorzystane.

6. *Niejednolita i niecałkowita dokumentacja gospodarki transportowej.* Dotychczasowy system sprawozdawczości nie jest odpowiedni. Nie ujmuje on całości zagadnienia eksploatacji transportu. Ostatnio wprowadzona karta miesięczna eksploatacji jest zwiastunem, że należy oczekiwać postępu w tej dziedzinie. Gospodarka techniczna, nieuregulowana prowadzona jest niejednolicie i niekompletnie.

7. *Karty drogowe źle wypełniane.* Karty drogowe w wielu przypadkach są prowadzone fałszywie, zarówno z winy kierowcy jak i użytkownika.

Użytkownik, stwierdzając wykonanie jazdy, winien sprawdzić zgodność zapisów ze stanem faktycznym i czuć się za to odpowiedzialnym. Z drugiej strony dokładnej kontrole winny zmniejszyć ilość nadużyć. Kary porządkowe i zwrot kosztów, wymierzane nieuczciwym użytkownikom i kierowcom za jazdy nielegalne, winny w szybkim stopniu podnieść dyscyplinę jazd i prowadzenie kart drogowych.

8. *Nieznajomość zagadnienia kosztów własnych.* Znajomość rodzajów kosztów i metody ich obliczania jest obowiązkiem każdego pracownika transportu, bo tylko wtedy możemy mówić o obniżce kosztów własnych, gdy pracownicy znają wszystkie miejsca powstawania kosztów oraz sposób ich ustalania.

MARNOTRAWSTWA TECHNICZNE

A. Za niski współczynnik gotowości technicznej i za duże przestoje techniczne. Wysiłek techniczny kierowców, warsztatowców, stacji obsługi i techników winien dać jak najwyższy współczynnik gotowości technicznej taboru.

Planowany, mobilizujący współczynnik gotowości technicznej jest jednym z głównych celów gospodarki technicznej. Wykonanie współczynnika gotowości technicznej winno być śledzone i analizowane codziennie. Współczynnik gotowości technicznej winien być obliczany dla poszczególnych rodzajów pojazdów samochodowych, a w poszczególnych rodzajach — według typów. Tak samo codziennie winny być rejestrowane i analizowane przestoje techniczne, podważające wykonanie współczynnika gotowości technicznej.

Przestoje te winny być dzielone na przestoje z powodów: a) braku zaopatrzenia, b) naprawy głównej, c) naprawy bieżącej, d) przeglądów technicznych OT-I, OT-II i innych.

Przestoje poza tym winny być dzielone, w wyniku codziennej analizy, na uzasadnione i nieuzasadnione.

Nieosiągnięcie właściwego współczynnika gotowości technicznej może być powodowane następującymi przyczynami:

- a) Złą organizacją i złym opracowaniem planu kapitalnych remontów. Plan kapitalnych remontów winien objąć — jeśli chodzi o wykonanie — własne możliwości naprawy oraz możliwości Centralnego Zarządu Sprzętu Samochodowego. Niestety, mamy jeszcze dzisiaj przestoje samochodów sięgające do trzech, a nawet dziesięciu i więcej miesięcy. Kluczowe przemysły, jak węgiel i hutnictwo, winny stworzyć odpowiednie własne zaplecze techniczne.
- b) Złą organizacją przeglądów technicznych i napraw bieżących. Instrukcja SM 173 dotycząca obsługi technicznej, nie jest jeszcze wykonywana prawidłowo przez komórki transportowe. Wykonanie przeglądów technicznych OT-I i OT-II gwarantuje utrzymanie taboru w pełnej gotowości technicznej. Poszczególne bazy transportowe, dysponujące najmniej 50 wozami, muszą mieć własną stację obsługi i warsztat podręczny.

J. KOWALIK (Warszawa)

Metody obniżania kosztów w transporcie samochodowym

Zagadnienie kosztów własnych omawiane jest przeważnie zbyt jednostronnie. Przedmiotem rozważań jest ilość kosztów, ich składniki, rodzaje, sposób rejestrowania i klasyfikowania oraz metody planowania kosztów i ich analiza. Analiza jest niewątpliwie pierwszym i najważniejszym krokiem na drodze do obniżenia kosztów. Praktyka wykazuje jednak, że obecnie dokonywana analiza kosztów w przedsiębiorstwach transportowych ma charakter badań „historycznych” i nie spełnia swej podstawowej roli organu precyzyjnego i pomyślnego kierowania placówką. Przyczyną tego stanu rzeczy jest zbyt późna sprawozdawczość księgowa oraz odwracanie obrachunku i analizy kosztów od miejsc ich powstawania.

Wydaje się, że źródła obniżenia kosztów szukać należy także w metodzie prowadzenia obrachunku kosztów i

c) Złą organizacją zaopatrzenia. Jest jeszcze wiele komórek transportowych posiadających w magazynach nadmierne zapasy materiałowe. Organizacja przedsiębiorstw na rozrachunku gospodarczym umożliwia scentralizowanie, uporządkowanie i usprawnienie spraw zaopatrzenia.

d) Złą opieką nad nowymi samochodami. Musimy stwierdzić, że częstokroć nie ma zorganizowanej opieki nad nowymi samochodami. Zależy ona w pierwszym rzędzie od kierowcy, ale musi istnieć również w komórce transportowej odpowiedni klimat, sprzyjający trosce o nowe wozy.

B. Zła gospodarka materiałami pędnymi. Uchwały Rady Ministrów wprowadziły do naszej gospodarki planowy system oszczędzania na odcinku materiałów pędnych. Instrukcja SM-178 podała wytyczne odnośnie sposobów uzyskania oszczędności w gospodarowaniu płynnymi materiałami pędnymi. W wielu przypadkach zagadnienie to nie stoi jeszcze na właściwym poziomie wykonawstwa. Obowiązkiem kierownika transportu jest przeszkolenie wszystkich pracowników w myśl instrukcji SM-178 oraz stosowanie się ściśle do wytycznych, dotyczących oszczędnej i racjonalnej gospodarki paliwami płynnymi.

C. Zła gospodarka ogumieniem. Podobnie, jak gospodarka materiałami pędnymi, winna być prowadzona gospodarka ogumieniem. Podczas narad wytwórczych winien być omawiany koszt ogumienia i gospodarka oponami nowymi i protektorowanymi.

D. Niewłaściwa i niejednolita dokumentacja techniczna i warsztatowa — oto jeszcze jeden powód marnotrawstwa.

Transport przedstawia mozaikę zagadnień technicznych, eksploatacyjnych i administracyjnych. Poruszane w niniejszym artykule marnotrawstwa dotyczą całości zagadnień transportu. Każda komórka transportowa winna spojrzeć w stan prowadzonej przez siebie gospodarki i stwierdzić ilość i jakość popełnionych marnotrawstw, aby móc przedsięwziąć kroki zaradcze; równocześnie kierownictwo transportu winno zorganizować planową walkę o obniżkę kosztów własnych.

Kierownictwo transportu winno nie zapominać o właściwym doborze ludzi do transportu, o szkoleniu i doskonaleniu pracowników oraz o przygotowaniu nowych kadr.

Ważnym zagadnieniem jest współzawodnictwo transportowców. Nie we wszystkich komórkach transportowych zagadnienie to jest doceniane. Współzawodnictwo w walce o obniżkę kosztów własnych jest ruchem zasadniczym i zmieniającym oblicze gospodarki transportowej.

Ruch setysięczników ma z punktu widzenia gospodarczego olbrzymie znaczenie i winien być źródłem obserwacji i doświadczeń techniczno-eksploatacyjnych. Współzawodnictwo winno stać się codzienną, życiową potrzebą każdego pracującego w transportie, a wtedy przy zbiorowych zobowiązaniach i zbiorowym wysiłku transportowców będzie można oczekiwać pięknych wyników w walce o wykonanie i przekroczenie planów, w walce o obniżkę kosztów własnych, w walce o rozkwit gospodarki narodowej.

w całym systemie gospodarki kosztowej w transporcie. Na system ten składają się następujące zasadnicze trzy zagadnienia:

- I — opracowanie realnego, mobilizującego planu kosztów;
- II — doprowadzenie planu kosztów do najniższych komórek pracy;
- III — pogłębienie i umocnienie rozrachunku gospodarczego i całego systemu finansowego.

I. Przy opracowywaniu planu kosztów należy odróżniać dwa zupełnie różniące się rodzaje prac: 1) planowanie kosztów, 2) wypełnianie arkuszy planu kosztów; myli się bowiem ten, kto utożsamia planowanie kosztów z wypełnieniem kilku czy kilkunastu tablic cyframi, przeniesionymi zresztą z innych planów odcinkowych jak np. z planu za-

opatrzenia materiałowego czy z planu zatrudnienia; tak samo zestawienie arkusza „Plan obniżenia kosztów” nie można nazwać planowaniem obniżenia, gdyż cała praca ogranicza się do kilku działań arytmetycznych.

Plan kosztów opracowywany jest na podstawie szeregu planów odcinkowych, które są równocześnie dokumentami uzasadniającymi wysokość kosztów.

Dokumenty te to plan eksploatacji, plan zaopatrzenia materiałowego, plan zatrudnienia i płac, plan remontów średnich i bieżących, plan amortyzacji itd.

Stąd też wynika, że plan kosztów powstaje już wówczas, gdy opracowywane są wszystkie części planu techniczno-eksploatacyjnego. Konsekwencją tego jest konieczność ścisłej współpracy i czynnego udziału planistów kosztów w pracach nad planami techniczno-eksploatacyjnymi. Byłoby może zupełnie słuszne zlecić planiście kosztów obowiązek koordynowania prac zespołów planowania odcinkowego. Podstawę koordynacji stanowić powinna sprawozdawczość z obrotu kosztów za ubiegłe okresy. „Kosztowiec” wykryje w planach wszelkie rezerwy i dysproporcje oraz zmusi do bezwzględного przestrzegania obowiązujących norm zużycia materiałów czy wydajności pracy a szukając dróg obniżania kosztów, z całą pewnością przyczyni się do przyjmowania norm średnio-progresywnych. Wpływ planisty kosztów na jakość planów odcinkowych może być bardzo duży. Z drugiej strony wskazane jest, aby pracownicy sporządzający poszczególne części planu techniczno-eksploatacyjnego znali zagadnienie kosztów, aby wiedzieli jaki wpływ na koszty wywiera ich odcinek planu. Sporządzenie wszystkich części planu techniczno-eksploatacyjnego powinno być nacechowane głęboką i wszechstronną znajomością struktury kosztów własnych w przedsiębiorstwie. W tym celu przed przystąpieniem do prac nad planem należy zorganizować przynajmniej parogodzinne kursy szkoleniowe w zakresie kosztów dla wszystkich pracowników planowania odcinkowego i centralnego. Na tych kursach -naradach powinno się omówić wielkość i strukturę kosztów w transporcie. Ułatwi to pracę planistom kosztów, przyczyni się do podnoszenia poziomu planów, szczególnie w zakresie jedności i zgodności wewnętrznej planu techniczno-eksploatacyjno-finansowego, a w ostatecznym rezultacie przyniesie obniżenie kosztów własnych.

II. Plany kosztów składają się z szeregu rozdziałów, w których zestawia się koszty według miejsc ich powstawania, koszty w układzie rodzajowym i kalkulacyjnym. Układ planu kosztów jest jednak dość trudny i nie zawsze przystępny. Dlatego też w wielu przypadkach pracownicy nie znają swoich kosztów i to ani planowanych ani wynikowych.

Przyjęło się także obecnie błędne mniemanie, że komórki operatywne powinny znać tylko plan eksploatacyjny. Zauważa się niebezpieczną tendencję do faworyzowania planu eksploatacyjnego a pozostawiania na uboczu innych planów, a szczególnie planów kosztów i planu finansowego. Obserwowana niechęć do zajmowania się tymi planami musi być szybko zwalczona i wszyscy wykonawcy planów, wszystkie oddziały, sekcje, służby, zespoły, i pracownicy muszą znać koszty. Koszty muszą być nie tylko sumą wydatków poniesionych na eksploatację, ale muszą być granicą, do której wolno ponosić wydatki przy wykonywaniu planu eksploatacyjnego. Aby założenia te zrealizować należy równoległe z planem eksploatacyjnym doprowadzić do najniższych komórek pracy także plan kosztów a równocześnie pogłębić w przedsiębiorstwie rozrachunek gospodarczy. Plan kosztów dla poszczególnych miejsc ich powstawania nie może pozostać na papierze, a powinien rzeczywiście normować koszty poszczególnych komórek przedsiębiorstwa.

W przedsiębiorstwie transportowym istnieje szereg miejsc powstawania kosztów, wśród których głównymi są: transport osobowy, transport towarowy, spedycja, biura, stacje napraw, magazyny.

Każda z tych komórek bez względu na szczebel organizacyjny (bezpośrednio produkcyjna czy administracyjna) powinna znać wysokość planowanych kosztów i prowadzić obrachunek kosztów wynikowych.

Plan kosztów w transporcie powinien być zdetalizowany także na poszczególne grupy taboru (aby kierowcy znali granicę wydatków związanych z eksploatacją taboru), na poszczególne biura i wydziały usługowe czy ogólnoadministracyjne. Środkiem doprowadzenia planu

kosztów do miejsca pracy mogą być specjalne wykazy rozdziałowe, które ustalają wysokość planu i na których równocześnie kontroluje się wykonanie planu.

Przy detalizacji planów najmniej trudności sprawiać będą koszty bezpośrednie usług przewozowych i spedycyjnych, natomiast koszty pośrednie i tzw. koszty trudno-zmienne, które muszą być planowane i detalizowane bardzo ostrożnie, przynoszą dość dużo trudności i niespodzianek.

Koszty trudno-zmienne, nazywane także stałymi, są często stosunkowo wysokie, gdyż kryją błędy i niedomagania wewnątrz-organizacyjne przedsiębiorstwa.

Wysokość tych kosztów powinna w zasadzie odpowiadać:

1. kosztom utrzymania zakładu w stanie nieczynnym. Są to koszty dozoru urządzeń technicznych, utrzymania porządku i minimalnego personelu biurowego, amortyzacji urządzeń i nieruchomości itd.,

2. kosztom dodatkowym utrzymaniu zakładu w stanie nieczynnym, lecz gotowym do rozpoczęcia eksploatacji, jak np. koszty utrzymania administracji (personelu i kierownictwa ogólnego), magazynów technicznych itp. Wszystkie inne koszty stale uważać można za przekroczenie kosztów niezbędnych dla prowadzenia eksploatacji, a przyczyn ich istnienia szukać należy w organizacji pracy (np. konieczność likwidowania powstałych zaległości w pracy czy zły dobór kadry).

Dokładne zdetalizowanie kosztów pozwoli ustalić rzeczywiste potrzeby wydatków i przyczyni się do zaprowadzenia oszczędnej gospodarki.

III. Doprowadzenie planu kosztów do najniższych komórek pracy może dać wówczas pozytywne rezultaty, gdy osiągnęte wyniki będą natychmiast bieżąco kontrolowane z planem.

Można stwierdzić, że kontrola wykonania planu kosztów w transporcie nie stoi jeszcze na właściwym poziomie. Koszty analizowane są po sporządzeniu sprawozdań księgowych, a te zestawia się po blisko 50 dniach od chwili zakończenia okresu sprawozdawczego. Właściwa analiza kosztów dokonywana jest na wyższych szczeblach organizacyjnych, a nie bezpośrednio w miejscach powstawania kosztów.

W placówkach operatywnych bezpośrednio produkcyjnych zestawia się niejednokrotnie koszty w sposób mechaniczny, przy czym obrachunek kosztów nabiera cech zadania arytmetycznego. Alarm o ewentualnym przekroczeniu kosztów winien być natychmiastowy, aby złu można było szybko zaradzić i zapobiec.

Niedomagania te mogą być usunięte przez umocnienie rozrachunku gospodarczego, w którym poważną rolę odgrywa rachunkowość. Księgowość bowiem przy pomocy odpowiednio zorganizowanego systemu rejestracji i kalkulacji kontroluje i ocenia oszczędne wykonanie każdej operacji gospodarczej w zakresie eksploatacji, zaopatrzenia, zatrudnienia itp.

W referacie na XVIII Zjeździe WKP(b) W.M. Mołotow podkreślając znaczenie bilansu i jego analizy powiedział: „...u nas i teraz znajdują się tacy kierownicy gospodarczy, którzy uważają zagłębienie do bilansu, studiowanie rachunkowości, troszczenie się o rozrachunek gospodarczy za coś poniżej ich własnej godności. Z tą niesprawiedliwością i ekonomicznym nieumiejętnością, jako antypaństwowa i antyhołszewicka praktyką trzeba bezwzględnie skończyć. Wtedy znikną u nas liczne fakty niegospodarności”.

Stwierdzenie to jest tak aktualne dla przedsiębiorstw transportowych, że nie wymaga żadnego komentarza.

Wydatki poszczególnych miejsc pracy przedsiębiorstwa powinny być kontrolowane bieżąco, codziennie. Podstawą kontroli mogą być poprzednio omówione wykazy rozdziałowe, którym należałoby wówczas nadać formę i cechy dokumentu rachunkowego.

Jedną z zasad rozrachunku gospodarczego jest stwarzanie zainteresowania materialnego pracowników przedsiębiorstwa wynikami pracy i materialne popieranie wysiłku robotników w walce o obniżenie kosztów własnych. Znajduje to swój wyraz w funduszu zakładowym w premiach i nagrodach. Należałoby ścisłe powiązać plan kosztów z regulaminem płac i to nie tylko dla dużych grup pracowników (np. całej placówki czy przedsiębiorstwa), ale także dla poszczególnych służb czy zawodów. Wynagradzanie kierowcy za dobre utrzymanie taboru oraz za zmniejszenie wydatków eksploatacyjnych i innych

jak np. napraw bieżących czy średnich, będzie silnym bodźcem w walce o obniżenie kosztów.

Podstawą do wynagradzania robotników za obniżanie kosztów mogą być także wykazy rozdzielcze. Tym samym jeden dokument, który może mieć formę kartoteki, książki czy zeszytu ewidencyjnego, jest dokumentem dla obrachunku kosztów i podkładką do listy pracy.

Rozrachunek gospodarczy przedsiębiorstwa daje najpomyślniejsze wyniki dopiero wtedy, kiedy jest oparty na wewnątrzzakładowym oddziałowym rozrachunku gospodarczym. Dla rozrachunku gospodarczego przedsiębiorstwa niezbędnymi warunkami są:

- a) posiadanie przydzielonych własnych środków obrotowych,
- b) posiadanie własnego planu techniczno-eksploatacyjno-financeowego,
- c) prowadzenie samodzielnej buchalterii i sprawozdawczości oraz zestawianie samodzielnego bilansu,
- d) ustalanie kosztów własnych eksploatacji,
- e) materialne zainteresowanie pracowników wynikami wykonania planu,
- f) samodzielność rozporządzania wydzielonymi środkami w granicach planu i zgodnie z ustalonymi wytycznymi.

Dla rozrachunku gospodarczego oddziału cechą charakterystyczną jest brak pierwszych trzech z powyższych warunków, a działają w nim tylko trzy pozostałe.

Oddział prowadzony na zasadach rozrachunku gospodarczego nie posiada ani własnych środków obrotowych, ani planu finansowego, ani też bilansu. Dla oddziału

ustala się planowe koszty własne usług transportowych, daje się mu samodzielność operowania jego środkami w granicach planu i dla jego wykonania oraz wprowadza się system premiowania za osiągnięte oszczędności.

Przy przenoszeniu poszczególnych komórek na wewnętrzny rozrachunek gospodarczy opierać się należy na następujących przesłankach, warunkujących wprowadzenie rozrachunku:

- a) jednoosobowe kierownictwo odpowiedzialne za działalność (pracę) danej komórki, za wykonanie przez nią zadań planowych oraz za wysokość wywołanych przez tę komórkę kosztów,
- b) jednorodność wykonywanych przez tę komórkę funkcji produkcyjnych, administracyjnych itp.,
- c) określone terytorium lub zasięg działalności.

Doprowadzenie planu kosztów do miejsc pracy jest tylko jednym z warunków obniżenia kosztów własnych usług, dałszym warunkiem jest kontrola wykonania planu. Formą kontroli planu kosztów jest sprawozdawczość księgową i obrachunek kosztów własnych. Księgowość i obrachunek kosztów muszą ujawniać bieżąco, codziennie wszystkie transakcje mające wpływ na koszty, najpóźniej w ciągu 6 dni od ostatniego dnia okresu sprawozdawczego. Obrachunek i analiza kosztów powinny być przedkładane kierownictwu komórki organizacyjnej do krytycznej oceny i wykorzystania w kierowaniu pracą w okresie następnym.

Należy jednak pamiętać, że kierownictwo to nie tylko dyrektor, szef, naczelnik, ale także brygadziści, magazynier, dyspozytor, kierowca — to ludzie odpowiedzialni za swój odcinek pracy.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

GOSPODARKA OGUMIENIEM SAMOCHODOWYM

Prezydium Rządu wydało w dniu 17. XI. 1951 r. Uchwałę nr 775 w sprawie gospodarki ogumieniem samochodowym. Tekst uchwały opublikowany został w Nr A-97, Monitora Polskiego pod poz. 1375. Uchwała ma na celu wyeliminowanie marnotrawstwa, które daje się zauważyć w gospodarce ogumieniem samochodowym, a którego usunięcie nie było dostatecznie możliwe w świetle obowiązujących do niedawna przepisów.

Z dotychczasowych obserwacji jasno wynika, że zagadnienia regeneracji ogumienia samochodowego nie jest należyście doceniane. O powyższym świadczy najlepiej fakt, że ogumienie przeznaczone do regeneracji jest dostarczane do Zakładów Przemysłu Gumowego w Bolechowie w bardzo małych ilościach. Tego rodzaju stan był uzasadniony wtedy, gdy zakłady regenerujące ogumienie nie dysponowały dostateczną ilością form o wymiarach mających zastosowanie u nas w kraju. Obecnie jednak zakłady te zaінwestowały brakujące zespoły, co daje możliwość regenerowania wszystkich opon o wymiarach typowych. Należy również stwierdzić, że obowiązujące przepisy o premiowaniu kierowców za oszczędność ogumienia nie są należyście rozumiane, skutkiem czego:

- a) ogumienie zużywane jest do takiego stanu, że nie nadaje się już do regeneracji,
- b) kierowcy premiowani są za uzyskanie na eksploataowanym ogumieniu przebiegi, bez względu na ostatni stan tego ogumienia.

Dotychczasowy system przekazywania opon do regeneracji za pośrednictwem Centrali Odpadków Użytkowych okazał się z wielu względów niekorzystny. Pośrednictwo COU powodowało, że ogumienie przekazywane przez daną komórkę transportową było dostarczane do zakładów regeneracyjnych z pewnym opóźnieniem.

Jasne jest, że przekazywanie ogumienia do regeneracji o wymiarach deficytowych jest rzeczą trudną. Natomiast nie znajdującym żadnego uzasadnienia jest fakt, że poszczególni użytkownicy pojazdów mechanicznych przekazują do regeneracji w b. małych ilościach, względnie w ogóle nie przekazują opon, które nie stanowią artykułu deficytowego. Ołóż użytkownicy ci, nie napotykając na trudności przy zakupie opon nowych, dopuszczają do zupełnego zużycia opon eksploataowanych.

*) Informacje zamieszczone w tym dziale nie mają charakteru urzędowego.

Skutki tego są bardzo niekorzystne dla naszej gospodarki narodowej, gdyż zmuszeni jesteśmy importować bardzo drogie czasem ogumienie, względnie dostarczać do naszego przemysłu gumowego bardzo cenny surowiec, w ilościach większych, niż to by było konieczne w przypadku normalnego przebiegu akcji regeneracji ogumienia.

Należy przyznać, że zły wpływ na normalny przebieg akcji regeneracji ogumienia miało m.in. i to, że cena ogumienia regenerowanego niewiele różniła się od ceny ogumienia nowego, jak również, że cennik na ogumienie skupowane przez COU nie posiadał pożądanych dysproporcji w cenach za poszczególne kategorie ogumienia. Cennik ten został już poddany analizie i zostanie znolizowany.

Wszystkie przytoczone momenty spowodowały wydanie omawianej Uchwały Prezydium Rządu, której postanowienia niewątpliwie przyczynią się do usunięcia istniejącego na tym odcinku marnotrawstwa.

Zgodnie z postanowieniem uchwały ogumienie może być eksploatowane jedynie do granicy, po której przekroczeniu nie może być regenerowane.

Uchwała nakłada na wszystkie urzędy oraz jednostki gospodarki uspołecznionej obowiązki prowadzenia racjonalnej gospodarki ogumieniem samochodowym, a w szczególności właściwej eksploatacji ogumienia nowego, a to przez:

- a) przestrzeganie norm przebiegu ogumienia
- b) kontrolowanie prawidłowego użycia i magazynowania ogumienia.

W myśl uchwały Ministerstwo Przemysłu Chemicznego polecił Fabryce Regeneratu w Bolechowie zaopatrywanie opon protektorowanych przez tę fabrykę w symbole określające kolejne protektorowanie opony i dopuszczalne obciążenie opony protektorowanej oraz numer fabryczny serii protektorowanych opon. Centrala Sprzętu Samochodowego „Motozbyt” w dalszym ciągu będzie zajmowała się odbiorem ogumienia z Fabryki Regeneratu oraz dalszym rozprawdaniem. Uchwała zobowiązuje z kolei wszystkich użytkowników pojazdów mechanicznych do zakupu jednej opony protektorowanej przy zakupie każdych czterech opon nowych (tego samego wymiaru). Jednym z bardzo ważnych postanowień uchwały jest wyeliminowanie pośrednictwa Centrali Odpadków Użytkowych przy przekazywaniu opon do regeneracji. A więc, od tej chwili opony wycofane z eksploatacji i zakwalifikowane przez daną

komórkę transportową będą przekazywane przez nią bezpośrednio do Fabryki Regeneratu w Bolesławowie.

Jedynie opony, które z przyczyn od nikogo niezależnych uległy takiemu zniszczeniu, że nie mogą być poddane procesowi regeneracji, będą przekazywane przez użytkowników do właściwej wojewódzkiej zbiornicy Centrali Odpadków Użytkowych. Jest rzeczą zrozumiałą, że pracownicy komórek transportowych nie mogliby klasyfikować wycofanego z eksploatacji ogumienia, nie znając warunków, jakim musi odpowiadać opona. Dlatego też, zgodnie z postanowieniami omawianej uchwały, Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego wyda w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu Chemicznego instrukcję, która m.in. poda wytyczne, pozwalające transportowcom na właściwie pod względem zużycia klasyfikowanie opon. Ponadto instrukcja ta bardzo szczegółowo poda cechy właściwego użytkowania oraz magazynowania ogumienia.

W. M.

ROZMIESZCZENIE ŁADUNKU W POJAZDACH SAMOCHODOWYCH

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego zarządzeniem z dnia 8 listopada 1951 r. zatwierdził „Przepisy o rozmieszczeniu ładunku w pojazdach samochodowych” (Monitor Polski Nr A-97 poz. 1384.).

W samochodach ciężarowych ładunek powinien być umieszczony w skrzyni nadwozia w sposób zapewniający normalną pracę samochodu i bezpieczeństwo jazdy. Właściwe rozmieszczenie ładunku w skrzyni nadwozia samochodu ciężarowego zapewni prawidłowe obciążenie osi, co ma duże znaczenie dla zapewnienia normalnych warunków pracy mechanizmów samochodu i jego ogumienia. Na odwrót, niewłaściwe rozmieszczenie ładunku może nie tylko utrudnić prowadzenie samochodu, szczególnie na mokrej i śliskiej drodze, ale przyczynić się do uszkodzenia mechanizmów podwozia, skrzyni nadwozia, przedwczesnego zużycia ogumienia i nadmiernego zużycia paliwa. Aby uniknąć tych ujemnych skutków, zarządzenie Ministra poleca wszystkim zainteresowanym pracownikom transportu zapoznanie się na kursach, odprawach i pokazach z zasadami prawidłowego ładowania samochodów, zgodnie z wydanymi przepisami.

Przepisy ujednolicią pewne pojęcia związane z ładowaniem pojazdów, w celu uniknięcia dowolnej interpretacji, a mianowicie:

- 1) ładownością pojazdu samochodowego, wyrażoną w kilogramach, nazywamy największy ciężar ładunku, który może być umieszczony na pojeździe;
- 2) powierzchnią ładunkową pojazdu samochodowego jest to powierzchnia dna skrzyni ładunkowej oznaczona w metrach kwadratowych (przemnożenie wymiarów wewnętrznych szerokości i długości skrzyni ładunkowej);
- 3) przestrzeń ładunkową pojazdu samochodowego, wyrażoną w metrach sześciennych, otrzymujemy z iloczynu powierzchni ładunkowej i wysokości skrzyni ładunkowej pojazdu o zamkniętym nadwoziu (np. furgon, skrzynia z pałakami i plandeką). W nadwoziu o skrzyni ładunkowej otwartej dopuszczalna wysokość ładunku nie powinna być większa aniżeli szerokość skrzyni ładunkowej. W żadnym jednak przypadku całkowita wysokość, mierzona od ziemi, nie może przekraczać 4 m;
- 4) obciążenie na oś wyrażone w kilogramach, oznacza sumę obciążeń wszystkich kół tej samej osi, na jezdnię o płaszczyźnie poziomej, pojazdu z pełnym obciążeniem i ładunkiem równomiernie rozłożonym;
- 5) ładunkiem ciężarowego pojazdu samochodowego nazywamy wszelkie przedmioty załadowane na pojazd z wyjątkiem jego wyposażenia i obsługi.

Rozdział drugi przepisów podaje zasady ogólne rozmieszczania ładunku w ciężarowych pojazdach samochodowych. Ładunek powinien być rozmieszczony równomiernie, a przy pojedynczych przedmiotach o większym ciężarze powinien być tak umieszczony na powierzchni ładunkowej, aby nie obciążać zbyt wiele jednej osi samochodu kosztem drugiej. Ładunki podłużne, jak deski, rury, pręty itp. wystające poza skrzynię ładunkową nie powinny wystawać więcej, niż $\frac{1}{4}$ do $\frac{1}{3}$ długości skrzyni ładunkowej. Ładunki o większej długości powinny być przewożone na samochodach specjalnych, ew. z przyczepą.

Rozdział trzeci mówi o umocowaniu ładunku. Chodzi tu o takie umocowanie przedmiotów ładunku, aby uniemożli-

wić ich przesunięcia się w czasie jazdy, wypadnięcie z samochodu lub przyczepy, uszkodzenia ładunku i zapewnić bezpieczeństwo jazdy.

Rozdział czwarty wymienia ładunki z podziałem na bezpieczne i niebezpieczne w zależności od stopnia bezpieczeństwa dla obsługi pojazdu i otoczenia.

Rozdział piąty omawia szczegółowo sposoby rozmieszczenia ładunku w pojazdach samochodowych ciężarowych. W zasadzie powinno się stosować pojazdy samochodowe przystosowane do rodzaju przewożonego ładunku, np. artykuły żywnościowe, ulegające szybkiemu zepsuciu, powinny być przewożone w lecie pojazdami zaopatrzonymi w urządzenia chłodnicze. Materiały kurzące, jak np. wapno, powinny być przykryte plandeką lub plecionką itd. Przepisy zwracają specjalną uwagę na przewóz ładunków niebezpiecznych. Naladunek, wyładunek i przewóz materiałów szczególnie niebezpiecznych, jak środki wybuchowe, gazy trujące itp. powinien być wykonywany przez obsługę specjalnie wyszkoloną w tym kierunku.

Przewóz ładunku, którego wymiary przekraczają dopuszczalne obrysy samochodu (szerokość 2,5 m, wysokość od ziemi 4 m) może się odbyć tylko za zezwoleniem wydziału komunikacyjnego właściwej wojewódzkiej rady narodowej. Nie dotyczy to ładunku, który tylko swoją długością przekracza długość skrzyni ładunkowej, pod warunkiem, że jego przewóz odbędzie się w sposób podany w rozdziale II.

Szczegółowo omówione zostały przepisy odnoszące się do przewozu zwierząt (ptactwo domowe, trzoda chlewna, bydło, konie itp.) w samochodach specjalnych lub zwykłych, przystosowanych do tego rodzaju przewozów.

Rozdział szósty podaje, jak powinien być rozmieszczony bagaż pasażerów w autobusach. Są to na ogół znane przepisy, że bagaż ręczny umieszcza się na półkach (siatkach) wewnątrz autobusu, natomiast bagaż cięższy i większy powinien być umieszczony w oddzielnej przegródzie bagażowej lub na dachu specjalnie do tego przystosowanym. Ponadto przepisy polecają iż należy przewidzieć urządzenie specjalnego miejsca na przewóz poczty. Miejsce to powinno być pod stałą obserwacją obsługi. Nie dotyczy to naturalnie autobusów używanych w obrębie jednej gminy.

Rozdział siódmy ustala odpowiedzialność za rozmieszczenie ładunku w pojazdach samochodowych. Za stosowanie się do wymiarów obrysu pojazdu z ładunkiem, równomiernego obciążenia, właściwego rozmieszczenia i umocowania ładunku na pojeździe odpowiedzialny jest kierowca samochodu. Za niestosowanie się do innych przepisów tej instrukcji poza wymienionymi, za które odpowiada kierowca — odpowiedzialność ponosi osoba kierująca na — lub wyładunkiem. W autobusie za rozmieszczenie ładunku na dachu wzgl. w przedziale bagażowym odpowiedzialność ponosi konduktor autobusu.

Rozdział ósmy zawiera postanowienia końcowe, że w samochodach ciężarowych i przyczepach mogą być przewożeni wraz z ładunkiem tylko ładowacze i konwojenci, którym kierowca wyznacza miejsce w pojeździe.

A. W.

OGŁASZANE PRZEZ POLSKĄ IZBĘ HANDLU ZAGRANICZNEGO POLSKIE ZWYCZAJE PORTOWE

Na podstawie art. 5 pkt. 8 dekretu z dnia 28 września 1949 roku o utworzeniu Polskiej Izby Handlu Zagranicznego (Dz.U.R.P. Nr 53 poz. 403) Polska Izba Handlu Zagranicznego stwierdza i ogłasza następujący polski zwyczaj portowy:

Czas świąteczny w portach polskich liczy się od godz. 23.00 dnia przedświątecznego do godz. 23.00 dnia świątecznego.

Zasada ta nie przesądza jej zastosowania w konkretnych przypadkach, gdy strony umowy się w charter-party o inny sposób liczenia czasu świątecznego i albo zastrzegły, że ów czas umówiony obowiązuje niezależnie od odmiennych zwyczajów portowych, albo też zastrzeżenia tego nie dodały, lecz określiły czas świąteczny.

POSTĘPOWANIE PRZY WYKORZYSTANIU KWOT NA WSPÓŁZAWODNICTWO, NAGRODY INDYWIDUALNE I ZA PRACĘ ZLECONE

W oparciu o uchwałę Prezydium Rządu z dnia 17 marca 1951 roku Przewodniczący PKPG wydał Instrukcję z dnia 17 lipca br. ustalającą tryb postępowania przy wy-

korzystaniu kwot przeznaczonych na współzawodnictwo, nagrody indywidualne oraz wynagrodzenia za prace zlecone i udział w komisjach w przedsiębiorstwach nie objętych działaniem ustawy o funduszu zakładowym (Monitor Polski nr A-67/51).

Na 1951 rok ustalone zostały limity nakładów w przedsiębiorstwach od planowanego funduszu plac w procentach w następującej wysokości:

- 0,4% na współzawodnictwo w zakładzie pracy;
- 0,3% na nagrody indywidualne za szczególne osiągnięcia;
- 0,1% na wynagrodzenie pracowników obcych i własnych z tytułu prac zleconych i udziału w komisjach.

1. Kwotami na współzawodnictwo dysponuje dyrektor przedsiębiorstwa po uzgodnieniu z radą zakładową.

Dla wyróżnionych we współzawodnictwie pracy może być wydatkowane na nagrody:

- a) 50% jeżeli we współzawodnictwie brało udział nie więcej, niż 30% pracowników z ogółu zatrudnionych;
- b) 75% jeżeli we współzawodnictwie brało udział od 30% do 60% pracowników;
- c) 100% — jeżeli we współzawodnictwie brało udział ponad 60% pracowników.

O ile nie została wykorzystana cała kwota na nagrody, reszta może być wydatkowana na propagandę i organizację współzawodnictwa.

Wnioski o przyznanie nagród przedstawia rada zakładowa raz na kwartał. Wysokość nagrody powinna wynosić od 100 do 300 zł. Wyjątkowo wysokość nagród może być wyższa od 300 zł, jednak suma tych wyższych nagród nie powinna przekroczyć 20% kwot na współzawodnictwo w danym okresie.

Bezpośrednio po ustaleniu i ogłoszeniu wyników współzawodnictwa pracy — powinno odbyć się w sposób uroczysty wręczenie nagród pieniężnych, dyplomów i listów pochwalnych.

2. Kwotami na nagrody indywidualne dysponuje dyrektor przedsiębiorstwa. Nagrody takie mogą być przyznawane pracownikom za określone zadania i osiągnięcia, przekraczające zakres ich obowiązków służbowych.

Bierze się przy tym w szczególności pod uwagę:

- prace przyczyniające się do podniesienia wydajności pracy, jakości produkcji lub obniżenia kosztów własnych;
- prace wpływające na usprawnienie działalności przedsiębiorstwa;
- prace przyczyniające się do przedterminowego wykonania planu;
- osiągnięcia w zakresie poprawy warunków bezpieczeństwa pracy;
- wprowadzenie i skrócenie czasu przyswojenia nowych metod produkcji;
- osiągnięcia w zakresie racjonalnej organizacji systemu oszczędnościowego;
- inne prace, które dyrektor uzna za godne nagrodzenia.

Ilość i wysokość nagród indywidualnych ustala dyrektor przedsiębiorstwa. Instrukcja wysuwa zastrzeżenie, aby wysokość jednorazowej nagrody nie przekraczała 150% podstawowego miesięcznego wynagrodzenia pobieranego przez danego pracownika.

Podkreślono w instrukcji, że wnioski o nagradzanie pracowników składają dyrektorowi — kierownicy poszczególnych komórek, ale może je również przedstawiać rada zakładowa.

3. Kwotami na wynagrodzenie pracowników obcych i własnych za prace zlecone i udział w pracach komisji — dysponuje dyrektor przedsiębiorstwa.

Podstawą do wypłaty wynagrodzenia za pracę zleconą powinno być pisemne zlecenie jej wykonania przez dyrektora, pracownikowi, własnemu lub umowa o wykonanie pracy, zawarta między pracownikiem obcym i przedsiębiorstwem.

Jako praca zlecona pracownikowi własnemu za odrębnym wynagrodzeniem może być powierzona tylko taka praca, która nie należy do normalnych obowiązków pracowników w przedsiębiorstwie lub jeśli pracownicy danego działu nie posiadają dostatecznych kwalifikacji do wykonania danej pracy.

Pracownikom obcym mogą być zlecane prace za zgodą jednostki nadrzędnej na wykonanie tej pracy.

Wynagrodzenie za pracę zleconą powinno być ustalone na podstawie ogólnie obowiązujących norm dla różnych rodzajów prac, a w przypadku ich braku — na podstawie ilości godzin potrzebnych do jej wykonania. Praca zlecona nie może być wykonywana w godzinach służbowych.

W dalszej części Instrukcji określone są prace, które mogą być przedmiotem umów o prace zlecone i kiedy jest wypłacane wynagrodzenie za udział w komisjach.

A. Ł.

UBEZPIECZENIE MIENIA W TRANSPORCIE

W uzupełnieniu Zarządzenia Przewodniczącego PKPG w sprawie zasad ubezpieczenia mienia jednostek gospodarki u społecznej od ognia i innych zdarzeń losowych (omówione w nr. 8 z roku bieżącego „Transportu”) ukazało się pismo okólnie nr 9 Departamentu Kosztów i Polityki Cen PKPG wyjaśniające sposób wykonania tego zarządzenia.

Pismo okólnie wyjaśnia, że ministerstwa powinny niezwłocznie podać zainteresowanym jednostkom wykaz mienia wyłączającego spod ubezpieczeń oraz ustalony zakres ryzyk losowych, które mają być objęte ubezpieczeniem.

Zainteresowane jednostki niezwłocznie, po otrzymaniu danych z ministerstw, powinny zgłosić do ubezpieczenia mienie podlegające obowiązkowi ubezpieczenia, na które Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych udzieli pokrycia z chwilą otrzymania zgłoszenia. Obliczenie i regulacja składek nastąpi po ustaleniu przez PZUW w porozumieniu z zainteresowanymi ministerstwami wysokości stopy składek.

W celu ustalenia wysokości stóp składek, ministerstwa powinny zebrać z zainteresowanych jednostek dane dotyczące globalnej wartości mienia przewozonego w transporcie krajowym w czasie od początku 1947 do 1 października 1951 r. dla każdego roku oddzielnie, wysokości rzeczywistych strat poniesionych w tym okresie w poszczególnych latach oraz rodzaju środków lokomocji, jakimi transport był dokonywany.

Wszystkie umowy ubezpieczeniowe ważne w dniu ogłoszenia Zarządzenia tj. 7 czerwca br. należy zastąpić zgłoszeniem dokonanyemu zgodnie z zarządzeniem.

Szkody losowe, jakie wynikną po dokonaniu zgłoszenia do ubezpieczenia należy niezwłocznie zgłaszać w PZUW, który likwidować je będzie zgodnie z postanowieniami zarządzenia.

J. M.

KSIEGOWANIE WYMIANY POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

W numerze A-93 Monitora Polskiego z dnia 10 listopada 1951 r. pod poz. 1293 ukazał się Okólnik Ministra Finansów z 27.X.br. w sprawie księgowania wymiany pojazdów mechanicznych. Jest on uzupełnieniem zarządzenia Ministra Finansów z dnia 2 kwietnia br. w sprawie finansowania wydatków na zakup pojazdów samochodowych i przeznaczenia środków uzyskanych ze sprzedaży pojazdów w gospodarce społecznej (omówione przez nas w nr. 11 z br. „Transportu”).

Omawiany okólnik wyjaśnia szczegółowo, jak powinno się księgować:

1. oddanie samochodu do remontu,
2. transakcje związane z otrzymaniem (zakupem) samochodu wyremontowanego,
3. w jaki sposób należy ustalać wartość początkową (inwentarzową) zakupionego samochodu wyremontowanego.

Poza tym okólnik podaje w jaki sposób, za pomocą wzorów, obliczać należy wartość początkową oraz wysokość umorzenia wartości samochodów wyremontowanych.

J. M.

OKREŚLENIE RÓWNOWARTOŚCI DNIÓWKI UŻYWANIA ŚRODKÓW PRZEWOZOWYCH W RAMACH ŚWIADCZEŃ W NATURZE NA NIEKTÓRE CELE PUBLICZNE

Na podstawie art. 11 ust. 3 dekretu z dnia 30 czerwca 1951 r. o obowiązkach świadczeń w naturze na niektóre cele publiczne wydane zostało Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 listopada br. w sprawie określenia równowarto-

ści dniówki przy pracy niewykwalifikowanej i dniówki używania środków przewozowych w ramach świadczeń w naturze na niektóre cele publiczne (opublikowane w Nr. 58 Dziennika Ustaw z dnia 13.XI. br. pod poz. 403).

W cytowanym wyżej dekrete z 30.VI. br., na podstawie którego wydane zostało omawiane Rozporządzenie Rady Ministrów, mówi się, iż osoby posiadające środki przewozowe, mogą być zobowiązane w ramach świadczeń w naturze, do dostarczenia na określony czas środków przewozowych konnych lub zmechanizowanych wraz z obsługą. Świadczenia w naturze mogą być stosowane m.in. do budowy, konserwacji i ochrony sieci komunikacyjnej, urządzeń wodno-melioracyjnych, wodociągowo-kanalizacyjnych, przeprowadzania masowych akcji zwalczania szkodników, zalesiania nieużytków itd.

W przypadkach przewidzianych ww. dekretem świadczenia w naturze mogą być zastąpione świadczeniami pieniężnymi w wysokości odpowiadającej równowartości tych świadczeń.

Dla określenia równowartości pieniężnej 1 dniówki używania środków przewozowych ustalone zostały normy wyrażone w gotówce dla poszczególnego rodzaju środka przewozowego, ze zróżnicowaniem terenowym.

Rozporządzenie przewiduje użycie w ramach świadczeń społecznych trakcji konnej (zaprzęgi jednokonne i dwukonne) oraz trakcji motorowej.

Normy przewidziane dla zaprzęgu jednokonnego i zmechanizowanego środka przewozowego (za każdą tonę nośności) są jednakowe dla poszczególnych województw, zaprzęgi dwukonne mają stawki inne.

Normy gotówkowe za dniówkę pracy środka przewozowego kształtują się w różnych województwach odmiennie wg 6 stawek (3 stawki dla środków transportu zmechanizowanego i wozów jednokonnych oraz 3 stawki dla zaprzęgów dwukonnych).

Dniówka najwyższa 42 zł dla zaprzęgu jednokonnego i za każdą tonę nośności środka przewozowego zmechanizowanego oraz 56 zł dla zaprzęgu dwukonnego obejmuje 8 województw — warszawskie, poznańskie, łódzkie, gdańskie, zielonogórskie, wrocławskie, opolskie i katowickie. Dniówka 39 zł dla zaprzęgu jednokonnego i za każdą tonę nośności środka przewozowego zmechanizowanego oraz 52 zł dla zaprzęgu dwukonnego obejmuje tylko województwo bydgoskie. Dniówka 36 zł dla zaprzęgu jednokonnego i za każdą tonę nośności zmechanizowanego środka przewozowego oraz 48 zł dla zaprzęgu dwukonnego obejmuje pozostałe 8 województw: — kieleckie, lubelskie, białostockie, olsztyńskie, koszalińskie, szczecińskie, krakowskie i rzeszowskie.

Omówione wyżej Rozporządzenie Rady Ministrów weszło w życie z dniem ogłoszenia, tj. 13.XI.1951 r.

K. K.

UDZIAŁ ŚRODKÓW PRZEWOSOWYCH W AKCJI PRZECIW POŻAROWEJ

W Dzienniku Ustaw Nr 58 z dn. 13 listopada 1951 r. ogłoszono pod poz. 401 ustawę, zmieniającą ustawę o ochronie przeciwpożarowej i jej organizacji.

Nowa ustawa wprowadza poza zmianami organizacyjnymi również pewne obowiązki dla osób prawnych i fizycznych.

Nowe brzmienie art. 13 ustawy przewiduje w ust. 1 obowiązek współdziałania wszystkich osób fizycznych i prawnych na terenie miasta lub gminy ze strażami pożarnymi w akcji ratowniczej.

Ust. 2 tegoż artykułu określa uprawnienia kierownika akcji ratowniczej, którego ustne zarządzenia uzasadnione potrzebami akcji podlegają natychmiastowemu wykonaniu i mogą być wykonane przymusowo.

W artykule tym czytamy dalej w ust. 3 o uprawnieniu straży pożarnych do zajmowania dla celów akcji ratowniczej, w przypadku, gdyby zwłoka groziła niebezpieczeństwem, środków przewozowych publicznych i prywatnych. Przepis ten nie ma zastosowania do środków przewozowych będących w użyciu wojska i władz bezpieczeństwa publicznego. Wykorzystanie tych środków przewozowych jest możliwe po uzyskaniu decyzji dowódcy jednostki wojskowej (przełożonego tej jednostki), której te środki przewozowe podlegają.

Zwracamy uwagę Czytelników, że w sprawie obowiązku współdziałania w akcji ratowniczej straży pożarnych Mi-

nister Gospodarki Komunalnej wydał zarządzenie, które było omówione w Nr. 4 z roku 1951.

A. D.

ODDZIAŁY TRANSPORTOWE W PREZYDIACH WOJEWÓDZKICH RAD NARODOWYCH

W Monitorze Polskim Nr A-93 z dn. 10 listopada 1951 r. ogłoszono pod poz. 1281 uchwałę Nr 733 Rady Ministrów z dnia 22 października 1951. Uchwała ta wprowadza zmianę w Instrukcji Nr 8 w sprawie organizacji wewnętrznej i etatów wydziałów prezydiów rad narodowych (ogłosz. w Monitorze Polskim Nr A-70 poz. 814).

Nowa uchwała zmienia brzmienie § 1 ust. 1. wymienionej Instrukcji Nr 8 ustanawiając w miejsce wydziału ogólnego — wydział ogólnogospodarczy, który dzieli się na 3 oddziały: ogólny, budżetowo-gospodarczy i transportowy oraz Biuro Wojewódzkiej Komisji Lokalowej.

Zwracamy uwagę naszych Czytelników na tę uchwałę ze względu na to, iż wprowadza ona nową strukturę organizacyjną w prezydiach wojewódzkich rad narodowych również w dziedzinie transportu.

A. D.

TARYFY I ZARZĄDZENIA

W KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ:

W związku z wprowadzeniem od dnia 16.X.1951 r. norm ładunkowych na PKP uległy, z tym dniem odpowiednim zmianom postanowienia § 26 Taryfy towarowej PKP dla linii normalnotorowych część I B, które dotyczą zastępczego podstawienia wagonu. Nowe brzmienie tego paragrafu ustala zasadę, że w razie zastępczego podstawienia przez kolej wagonu o większej ładowności niż żądał nadawca, przewoźne oblicza się za wagę rzeczywistą przesyłki, najmniej jednak za normę ładunkową przewidzianą dla wagonu żadanego, a gdyby norma taka była niższa od 5000 kg — za wagę 5000 kg.

W razie podstawienia przez kolej wagonu o mniejszej ładowności niż żądał nadawca, za podstawę do obliczenia przewoźnego przyjmuje się normę ładunkową przewidzianą dla wagonu podstawionego najmniej jednak wagę 5000 kg. W przypadku podstawienia przez kolej innego rodzaju wagonu niż żądał nadawca (np. platformy zamiast węglarki), przewoźne oblicza się za wagę rzeczywistą przesyłki najmniej za 5000 kg, pod warunkiem jednak, że nadawca wykorzystał pojemność wagonu i zaznaczył to w liście przewozowym.

W Dz. T. i Z. K. Nr 19 z 1951 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z dnia 15.X.1951 r., które z dniem 1.XI.1951 r. wprowadza zmianę polsko-czechosłowackiej taryfy towarowej dla komunikacji między stacjami PKP a stacjami Czechosłowackich Kolei Państwowych.

Przy przewozie towarów między stacjami PKP a stacjami Czechosłowackich Kolei Państwowych obowiązują od dnia 1.XI.1951 r.:

- umowa o przewozie towarów kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej (MGS) obowiązująca od 1.XI.1951 r.,
- postanowienia i opłaty omawianej Taryfy tj. część I zawierająca postanowienia taryfowe, opłaty dodatkowe i wykaz odległości taryfowych oraz część II zawierająca taryfy artykułowe,
- postanowienia wewnętrznych taryf towarowych kolei uczestniczących w przewozie, jeżeli powołuje się na nie MGS albo wspomniana Taryfa.

Dz. T. i Z. K. Nr 19 z 1951 r. zawiera zarządzenia Ministra Kolei z 11.X. i 15.X.1951 r., które z dniem 1.XI.1951 r. uchylają:

- międzynarodową taryfę związkową na przewóz towarów między stacjami portowymi PKP w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie a stacjami Węgierskich Kolei Żelaznych,
- międzynarodową taryfę na przewóz towarów między stacjami portowymi PKP na Odrze a stacjami Czechosłowackich Kolei Żelaznych.

W Dz. T. i Z. K. Nr 20 z 1951 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 20.X.1951 r., które w komunikacjach to-

warowych Polska — Bułgaria, Polska — Rumunia i Polska — Węgry na podstawie umowy o przewozie towarów kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej (MGS) oraz jednolitej taryfy tranzytowej przewiduje odchylenie od postanowień tej Umowy, a mianowicie do art. 16 § 1 MGS (Opłacanie kosztów przewozu). Zgodnie z tym koszty przewozu (przewoźne, opłaty dodatkowe oraz inne koszty powstałe podczas przewozu) do wyjściowego punktu granicznego kraju nadania powinny opłacić nadawca, a od tego punktu granicznego do stacji przeznaczenia — odbiorca.

Wyjątek od tej zasady stanowią przesyłki przewożone przez porty, w których to przypadkach koszty przewozu powinny być opłacane w sposób ustalony w jednolitej taryfie tranzytowej.

O. K.

OBWIESZCZENIE O TARYFIE MORSKICH OPŁAT PORTOWYCH

Obwieszczenie Ministra Żeglugi (Monitor Polski Nr A—71, poz. 925) uchyla obwieszczenie w tym samym przedmiocie z dnia 3 czerwca 1948 r.

Nowa taryfa zbudowana została na podstawie oddzielnych, dotychczas obowiązujących taryf i opłat: opłaty tonażowej, pilotowej i przystaniowej. Na ich miejsce wprowadzono skumulowaną opłatę tonażowo-pilotową. Zniesiono refakcję, z której dotychczas korzystał Szczecin. Wprowadzono nowe przepisy o regularnych liniach okrętowych, dotąd właściwie nie istniejące. Włączono do taryfy oddzielnie dotąd występujące opłaty: holowniczą i cumowniczą. Wprowadzono jednolitą stawkę opłaty na Dom Marynarza od pojedynczej NRF. Uproszczono strukturę opłat za drobne usługi portowe, usunięto szereg występujących w starej taryfie przepisów, które w obecnych warunkach stały się przestarzałe; wreszcie podwyższono nieznacznie poziom obowiązujących dotąd opłat taryfowych.

Według nowej taryfy opłata tonażowo-pilotowa obejmuje wejście i wyjście, wprowadzenie i wyprowadzenie przez pilota, zajęcie nabrzeża w czasie pobytu w porcie. Opłatę pobiera się od każdej NRF według stawek sklasyfikowanych według portów i rodzajów statków. Stawki pasażerskie sklasyfikowane zostały, jako puste.

Zgodnie z obwieszczeniem porty Gdańsk/Gdynia traktowane są jako jeden port w przypadku, gdy statek w tej samej podróży operuje w obydwu rejonach i przechodzi z rejonu do rejonu w okresie 6 godzin. Podobnie statki operujące w tej samej podróży w Szczecinie i w Świnoujściu uiszczają opłatę w jednym porcie.

Od nowoustalonych stawek stosowane są ulgi, sklasyfikowane według grup portów.

Od nowoustalonych stawek przewidziane są ulgi w granicach 5—30% dla trampów.

Dużą zniżkę, bo 60%, otrzymują statki zatrzymujące się na redzie i tam wykonujące przeładunek lub odprawę pasażerów.

Ulgę w bardzo dużej wysokości, bo aż 90% w Gdańsku Gdyni i małych portach, a 80% w Szczecinie przysługują one pod warunkiem uprzedniego zgłoszenia i niewykonania żadnych czynności handlowych wszystkim statkom, które wchodzą do portu celem otrzymania dyspozycji i zasięgnięcia informacji i opuszczają port w ciągu 48 godzin; ponadto statkom, które wchodzą do portu celem dokonania remontu, uzupełnienia zapasów paliwa, żywności i materiałów wyposażenia i które ograniczają swój pobyt w porcie do okresu czasu niezbędnego dla dokonania tych czynności.

Z ulg przewidzianych nową taryfą korzystają poza tym statki szukające schronienia przed nieogodą, statki turystyczne i wycieczkowe w żegludze zagranicznej, wykonujące jedynie odprawę pasażerów oraz statki wychodzące z portu w celach remontowych i wracające po dokonanych remontach.

Oprócz zniżki od ustalonych stawek nowa taryfa przewiduje również podwyższanie opłat w przypadkach: a) przy pierwszym przeprowadzeniu statku przez pilota wewnątrz rejonu portowego oraz b) przy przenośzeniu statku przez pilota z rejonu portowego Gdańsk (lub odwrotnie) w czasie 6 godzin od wejścia statku do portu, przy czym wejście na redę uważane jest za wejście do portu.

Część II nowej taryfy morskich opłat portowych obejmuje przepisy o regularnych liniach okrętowych.

Nowa taryfa morskich opłat portowych określa również częstotliwość rejsów, która wynosi: dla linii europejskich z wyjątkiem Morza Śródziemnego — co najmniej 1 rejs w ciągu miesiąca, a dla linii oceanicznych, jak również Morza Śródziemnego — co najmniej 1 rejs w ciągu 2 miesięcy. Jednocześnie taryfa ustala dopuszczalność odchylenia od rozkładu rejsów. Odchylenia te wynoszą — dla linii europejskich — 2 doby przy opóźnionym wyjściu lub 1 dobę przy wcześniejszym wyjściu; dla linii oceanicznych — 5 dni przy opóźnionym wyjściu lub 1 dobę przy wcześniejszym wyjściu. Na wcześniejsze wejście linia żeglugowa powinna uzyskać zgodę władzy portowej.

Zarząd portu zgodnie z interesem gospodarki narodowej został upoważniony do decydowania w sprawach nie objętych przepisami.

Część III nowej taryfy morskich opłat portowych obejmuje opłaty pasażerskie. Przepisy przewidują, że za przyjęcie na statek lub wyładowanie pasażera pobierane są opłaty w wysokości: w żegludze zagranicznej 30 jednostek¹⁾, a w żegludze przybrzeżnej — 1 jedn. Zwolnienia od powyższych opłat udzielane są wycieczkom urządzanym przez władze szkolne oraz organizacje kulturalno-oświatowe, sportowe i dobroczynne.

Następny rozdział taryfy obejmuje przepisy o opłatach za wyładowanie lub załadowanie towaru. Towary, które podlegają opłacie, zostały zaszeregowane do 8 grup. Opłata za 1 kg wynosi od 0,40 jedn. do 9,90 jedn.

Od towaru przeładowanego bezpośrednio ze statku morskiego żeglugi przybrzeżnej na taki sam statek, pobiera się za wyładowanie i załadowanie opłatę przewidzianą taryfą zmniejszoną o 50%, a ze statku morskiego żeglugi przybrzeżnej na statek żeglugi przybrzeżnej i rzecznej lub odwrotnie, pobiera się za wyładowanie i załadowanie łącznie tylko od statku morskiego żeglugi poabrzeżnej opłatę przewidzianą taryfą, zmniejszoną o 50%.

Opłaty tonażowo-pilotowe mogą być uiszczane ryczałtem przez statki stale używane w obrębie portów, statki i holowniki polskie, statki rybackie, które mają stałe zatrudnienie w portach macierzystych. Opłaty ryczałtowe podzielone zostały na roczne i jednorazowe.

Statki, które uiszczają opłatę ryczałtową roczną w jednym z polskich portów, a zawijające do portów, dla których uiszczona opłata roczna nie ma ważności, korzystają z ulgi 50% przy uiszczaniu jednorazowej opłaty ryczałtowej.

Od traw pobierane są opłaty ryczałtowe w wysokości: — od traw pojedynczych 160 jednostek, od zespołu traw — 120 jednostek.

Oprócz wyżej wymienionych opłat pobierane są opłaty na Dom Marynarza, wynoszące od każdej NRF 0,45 jednostek z tym, że opłata maksymalna wynosi 2.200 jednostek.

Pobierane są wreszcie opłaty manipulacyjne za wystawienie kopii na życzenie klienta.

Od przewidzianych taryfą opłat wolne są okręty wojenne, statki szkolne, statki będące własnością Państwa, a nie używane do celów zarobkowych, statki sportowe, statki zatrudnione przy budowie i konserwacji portu, wszelkie inne statki nie dłuższe niż 6 m oraz wiosłowe łodzie rybackie.

Od opłat za wyładowanie i załadowanie towaru wolne są ładunki przeznaczone do budowy i remontów portów i wybrzeża, przedmioty przeznaczone do własnych potrzeb statków, bunkier okrętowy stały i płynny, poczta, bagaż pasażerski oraz towary przeładowywane pomiędzy nadbrzeżami portowymi, a statkami żeglugi śródlądowej.

Nowa, obowiązująca od 1 lipca 1951 r. taryfa morskich opłat portowych w sposób logiczny i prosty wiąże zagadnienie towaru w jedną całość i stanowi ułatwienie dla klienta portowego oraz fakturzysty. Pozwala na łatwą orientację, eliminuje potrzebę ciągłych nowel, zmniejsza do minimum pomyłki interpretacyjne i przyczynia się do szybkości fakturowania, powodując tym samym przyspieszenie obiegu środków obrotowych.

E. P.

¹⁾ Jednostkę, według której opracowana jest taryfa, stanowi równowartość kwoty zł 0,041, co równa się 0,0088867 grama czystego złota.

INFORMACJE CZSS

GDZIE ODSYLAĆ SAMOCHODY I SILNIKI WYMAGAJĄCE NAPRAWY GŁÓWNEJ

Na skutek zmian organizacyjnych przedsiębiorstw nadzorowanych przez Centralny Zarząd Sprzętu Samochodowego, typizacja Zakładów dokonujących napraw głównych samochodów uległa w związku z tym pewnym zmianom.

Według ustalonej przez CZSS typizacji Zakładów na 1952 r. kierowanie pojazdów wymagających naprawy głównej winno być dokonywane w zależności od marki pojazdu, do następujących Zakładów Naprawczych:

1. Poznańskie Zakłady Naprawy Samochodów w Poznaniu, ul. Gen. Sikorskiego Nr 12/13, telefon 50367.
 - a) samochody ciężarowe m-ki Ford V8 — 1,5 t i 3 t
 - b) " " " " Ford 6 — 1,5 t
 - c) " " " " osobowe m-ki Willys
2. Kujawskie Zakłady Naprawy Samochodów w Sołcu Kujawskim, ul. Powstańców Nr 6, telefon 292.
 - a) samochody ciężarowe m-ki GMC
 - b) " " " " " " Gaz AA
3. Kaliskie Zakłady Naprawy Samochodów w Kaliszu, ul. Częstochowska Nr 140, telefon 2151.
 - a) samochody ciężarowe m-ki Chevrolet Can. — $\frac{3}{4}$ t, 1,5 t i 3 t
 - b) samochody ciężarowe m-ki Chevrolet USA — 1,5 t
 - c) " " " " Bedford — $\frac{3}{4}$ t, 1,5 t, 3 t i 5 t
 - d) samochody ciężarowe m-ki Star-20
 - e) " " " " Zis-150, Zis-585,
 - f) " " " " osobowe m-ki Chevrolet Fleetmaster, De Lux.

4. Oświęcimskie Zakłady Naprawy Samochodów w Oświęcimiu, tel. 93.

- a) samochody ciężarowe m-ki Zis-5,
- b) gazyfikacja samochodów.

5. Poznańskie Zakłady Naprawy Samochodów Zakład w Antoninku, ul. Warszawska Nr 349, telefon 2562.

- a) samochody ciężarowe m-ki Renault 1 t i 2 t,
- b) " " " " osobowe m-ki Citroen
- c) " " " " osobowe m-ki Pobjeda.

6. Elbląskie Zakłady Naprawy Samochodów w Elblągu, ul. Dojazdowa Nr 14, telefon 121.

- a) samochody ciężarowe m-ki Dodge — 1,5 t i 3 t.

Wszystkie ww. Zakłady Naprawcze przyjmują pojazdy wymagające naprawy głównej bieżąco, po uprzednim telefonicznym ustaleniu terminu dostawy samochodów z danym zakładem. Zakłady w Poznaniu, w Sołcu Kujawskim i w Kaliszu przeprowadzają naprawy bieżąco i dokonują wymiany wg dotychczasowych zasad — w akcji wymiennej.

Zakłady w Oświęcimiu, Antoninku i Elblągu przyjmują wszystkie zgłoszone pojazdy do naprawy, jednakże nie dokonują wymiany bieżąco, ponieważ produkcja napraw w tych zakładach dopiero jest uruchamiana.

Doceniając potrzeby użytkowników w zakresie jak najszybszego otrzymania pojazdu zdolnego do eksploatacji, CZSS w miarę posiadanych możliwości dokonuje zamiany samochodów ciężarowych zdanych w Oświęcimiu, Antoninku lub Elblągu na samochody innych marek.

W tym celu po zdaniu pojazdu, użytkownik winien wystąpić do CZSS z wnioskiem o dokonanie zamiany, podając nr aktu zdawczo-odbiorczego pojazdu zdanego, oraz nr asygnaty uprawniającej do otrzymania pojazdu po naprawie.

W przypadku posiadania przez CZSS samochodu wolnego, użytkownik otrzyma zlecenie na odbiór samochodu naprawionego innej marki.

Z braku lokalizacji dla samochodów osobowych, samochody m-ki Skoda naprawiane będą w roku 1952 przez:

1. Stację Obsługi Nr 3 w Toruniu, ul. Dąbrowskiego 26,
2. Stację Obsługi Nr 4 we Wrocławiu, ul. Powstańców Śl. 211,
3. Stację Obsługi Nr 7 w Szczecinie, ul. Skorupki 17.

Naprawy główne samochodów Skoda przez ww. 3 stacje obsługi dokonywane będą w akcji indywidualnej, na konkretne zlecenie użytkownika, przyjęte i potwierdzone przez daną stację.

Ponieważ przepustowość stacji obsługi w dokonywaniu kapitalnych napraw jest ograniczona, stacje te w pierw-

szym rzędzie będą obsługiwały tereny własne, a dopiero w miarę możliwości przyjmować będą pojazdy od użytkowników z terenów innych.

Do czasu rozwiązania trudności zlokalizowania napraw samochodów osobowych, CZSS wydaje zezwolenia na dokonywanie napraw głównych podwozi i nadwozi samochodów Skoda we własnym zakresie przez użytkownika lub w warsztatach uspołecznionych, z tym że silniki tych samochodów wraz ze skrzyniami biegów winny być odesłane do Poznańskich Zakładów Naprawy Samochodów, które zostały nastawione specjalnie na dokonywanie napraw głównych i zespołów.

Posiadając pewną pulę silników wolnych, Poznańskie Zakłady Naprawy Samochodów wymieniają silniki w krótkim czasie, co znacznie przyspieszy naprawę całego samochodu.

Na dokonanie naprawy głównej samochodów osobowych marki Fiat CZSS wydaje zezwolenia na dokonanie całego remontu wraz z silnikiem i skrzynią biegów, bądź we własnym zakresie, bądź w jednostkach uspołecznionych.

Celem uzyskania zgody na dokonanie naprawy we własnym zakresie, użytkownik winien wystąpić do CZSS podając nr podwozia i silnika pojazdu wymagającego naprawy oraz w którym kwartale pojazd ten został przewidziany do naprawy w planie napraw złożonym w CZSS.

W pilnych i uzasadnionych przypadkach CZSS może udzielić zezwolenia na dokonanie naprawy samochodów Citroen oraz samochodów ciężarowych marki Dodge 1,5 i 3 t i Zis-5. Wydawanie zezwoleń na dokonywanie napraw we własnym zakresie lub w warsztatach uspołecznionych traktowane może być tylko doraźnie, do czasu zlokalizowania napraw w przedsiębiorstwach nadzorowanych przez CZSS.

W. K.

ORZECZNICTWO

POCZĄTEK BIEGU PRZEDAWNIENIA ROSZCZEŃ KOLEI Z TYTUŁU PRZEWÓZNEGO ZA PRZESYŁ- KĘ SPRZEDAŃ Z LICYTACJI WSKUTEK NIE- ODEBRANIA JEJ PRZEZ ADRESATA

Roszczenie kolei z tytułu przewoźnego za przesyłkę sprzedaną z licytacji wskutek nieodebrania jej przez adresata przedawnia się po upływie roku, liczonego od dnia następnego po dacie sprzedaży.

Prezes Główniej Komisji Arbitrażowej zarządzeniem z dnia 21 czerwca 1951 r. uchylił w trybie nadzoru orzeczenie Okręgowej Komisji Arbitrażowej w Poznaniu oddalające wniosek Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w A przeciwko Rejonowi Lasów Państwowych w B o zasądzenie kwoty X.

Z uzasadnienia

Strona powodowa dokonała we wrześniu 1949 roku przewozu partii drewna na zlecenie strony pozwanej. Na skutek nieodebrania przesyłki przez adresata, strona powodowa sprzedała drewno na licytacji w dniu 18 listopada 1949 roku i kwotę uzyskaną ze sprzedaży zaliczyła na koszty przewozu. Ponieważ kwota ta nie wystarczała na pokrycie w całości należności za przewóz, strona powodowa dochodzi w postępowaniu arbitrażowym reszty należności za przewóz w kwocie Zł X.

Okręgowa Komisja Arbitrażowa w Poznaniu uznała, że roszczenie strony powodowej uległo przedawnieniu i na tej podstawie wniosek strony powodowej oddaliła.

Orzeczenie to jest nie trafne.

Przedawnienie roszczenia nastąpiłoby w danym przypadku w myśl § 45 ust. RPT w terminie jednego roku od dnia sprzedaży przesyłki przy czym dzień sprzedaży nie uległby wliczeniu do tego terminu. Sprzedaż drewna nastąpiła 18 listopada 1949 roku, zatem dla zachowania terminu wystarczające było zgłoszenie roszczenia w dniu 19 listopada 1950 roku.

Strona powodowa zaś nadała pismo zawierające wniosek w urzędzie pocztowym w dniu 18 listopada 1950 roku, co wykazuje odpisem z księgi doręczeń listów poleconych. Termin więc dla dochodzenia należności został zachowany i przedawnienie nie nastąpiło.

s. 2

TRANSPORTOWCY PISZĄ:

JAN TOMASZ (Gdańsk)

Przeliczanie ton na tonokilometry

Ciekawy artykuł T. Kern Jędrzychowskiego pt. „Czy tonokilometr jest właściwym miernikiem pracy taboru samochodowego“, zamieszczony w „Transportie“ nr 6/1951 (str. 278/9), nareszcie postawił na wokandę w naszym piśmiennictwie problem tonokilometra jako miernika w transporcie. Problem ten był unikany, obchodzony, a nawet w tym wypadku redakcja miesięcznika „Transport“ „zabezpieczyła się“ przez zakwalifikowanie wymienionego artykułu jako „dyskusyjnego“. Tymczasem zagadnienie to nawarstwia się, a ma znaczenie nie tylko w transporcie samochodowym, ale we wszystkich innych transportach w mniejszym (np. zdaje się na kolejach) czy w większym stopniu, ze szczególnym nasileniem w żegludze morskiej.

Autor nie neguje wartości tonokilometra jako miernika pracy w transporcie. Słusznie: jest to najprostsza, wygodna w praktyce jednostka pracy transportu. Lecz dla uzyskania precyzyjnych wyników pracy transportu samochodowego (uwagi te odnoszą się na równi do innych rodzajów transportu) autor proponuje przy przeliczaniu ton na tonokilometry wprowadzenie specjalnego współczynnika, uwzględniającego element różnej długości przewozów.

Weźmy przykład morski: mamy dwa statki siostrzane A i B po 3000 ton nośności czystej, wożące taki sam ładunek; współczynnik wykorzystania wynosi dla obu 0,5; szybkość mają taką samą 250 mil na dobę; oba potrzebują na załadunek 2 dni i na wyładunek także 2 dni. Okres badawczy ma 30 dni. A więc oba statki pracują równo; tymczasem, pracując na szlakach różnej długości, uzyskują różne (licząc w tonomilach) wyniki pracy:

Statek	A	B
Średnia odległość rejsu mil	500	1500
W okresie 30 dni przewóz w tonach (Q)	7500	4500
= tonomil (U)	3750000	6750000

Czym wytłumaczyć fakt, że statek B wykonał o 3 mln. tonomil więcej? Oczywiście tym, że wozil ładunki na dłuższych szlakach. Autor więc wprowadza swój współczynnik (m), wynikający ze wzoru.

$$m = \frac{U_B - U_A}{Q_A - Q_B}$$

W naszym przykładzie

$$m = \frac{6.750.000 - 3.750.000}{7.500 - 4.500} = \frac{3.000.000}{3.000} = 1.000$$

Pracę poszczególnych jednostek transportowych (statków) obliczamy według wzoru: $U + Qm$. Przy statku A mamy więc $3.750.000 + (7.500 \times 1000 = 3.750.000 + 7.500.000 = 11.250.000$; przy statku B: $6.750.000 + (4.500 \times 1000) = 6.750.000 + 4.500.000 = 11.250.000$.

Rzeczywiście tą prostą metodą otrzymujemy potwierdzenie, że oba statki pracowały równie dobrze. Ma to znaczenie dla planowania, dla kontroli wykonawstwa, dla współzawodnictwa pracy i wielu innych.

Powyższe rozumowanie warto poprowadzić dalej. Gdybyśmy mieli statki o różnej wielkości i znaną, niezmienną normę załadunku i wyładunku (brutto), a resztę założeń (por. wyżej) niezmiennych, moglibyśmy zbudować całą tabelę współczynników w dla różnych statków; każdy statek ma bowiem swój sobie właściwy współczynnik zależny właśnie między innymi od wielkości. Przeliczając wtedy wyniki poszczególnych statków na 1 tonę nośności (tzn. wyniki w tonach i w tonomilach) i stosując odpowiedni dla danego statku współczynnik, moglibyśmy porównywać wyniki pracy statków różnej wielkości.

Na przykład: statek A ma 3000 ton nośności czystej, statek C 6000 ton dw; wobec tego statek A potrzebuje na załadunek i wyładunek po 2 dni, lecz statek C już po

4 dni na obu końcach podróży. Współczynnik wykorzystania (0,5) i szybkość (250 mil na dobę) przyjmijmy takie same dla obu statków. Okres badawczy wynosi 30 dni.

Statek	A	C	C	C
Średnia odległość rejsu w milach:	500	500	1.000	1.500
W okresie 30 dni przewóz w tonach (Q)	7.500	9.000	7.500	6.428
= tonomil w tys. (U)	3.750	4.500	7.500	9.642,7
w przeliczeniu na 1 tdw:				
Ton/tdw (2)	2,5	1,5	1,25	1,0713
Tonomil/tdw (u)	1.250	750	1.250	1607,1
Współczynnik m	1000*	2000*	1.000	2.000
Obliczamy więc analogicznie według wzoru $(u + qm)$:				
u	1250	750	1250	1607,1
+ qm	2500	3000	2500	1142,6
=	3750	3750	3750	3749,7

Mozemy więc powiedzieć na podstawie powyższego, że oba statki, różne w swej wielkości, jeżdżąc w rejsach różnych długości, pracowały równie dobrze. Nie znaczy to, by statki były eksploatowane na właściwych długościach przewozu, bo to jest inne zagadnienie. W ten sposób można jednak porównywać wyniki pracy statków różnej wielkości w rejsach różnej długości.

Jednakże: na tych elementach zmiennych (tzn. zmianach długości rejsu i zmianach wielkości statków) nie wyczerpuje się lista wielkości zmiennych wpływających na pracę statków. Przy samochodach mógł ob. Jędrzychowski pominąć te elementy, jak np. szybkość za- i wyładunku, przestrzenność towarów, pory roku, teren przewozów, bo nie mają one, zdaje się, wyraźnego wpływu na przewozy samochodowe. W żegludze morskiej ma się rzecz trochę inaczej i chcąc precyzyjnie określić pracę różnych statków, przy przewozie różnych towarów, na różnych szlakach („różnych“ nie tylko pod względem ich długości) — nie wystarczyłoby zastosowanie jednego współczynnika. Zaprezentowany przez ob. Jędrzychowskiego współczynnik jest krokiem naprzód przez wyeliminowanie oddziaływania elementu długości rejsu (być może, że nawet najważniejszego z wszystkich elementów) przy obliczaniu pracy poszczególnych jednostek transportowej; lecz współczynnik ten (nie miał zresztą takich pretensji, tym bardziej, że dotyczył działu transportu, który może tego nie wymagał) nie uwzględniał innych elementów wpływających nieraz dość poważnie na pracę jednostki transportowej. Trzeba by, chyba uwzględnić wpływ tych elementów przez obliczanie i stosowanie znowu jakichś specjalnych współczynni-

* Współczynnik m statku A = 1000 (por. obliczenie wyżej). Współczynnik m statku C trzeba dopiero wyliczyć, np. na podstawie rejsu 500 i 1000-milowego (choć można by także na podstawie innych dwu, np. 500 i 1500-milowego czy też 1000 i 1500-milowego):

$$m_c = \frac{7.500.000 - 4.500.000}{9.000 - 7.500} = \frac{3.000.000}{1.500} = 2.000$$

ków, co by było już trochę trudniejsze. Jedne współczynniki odnosiłyby się bowiem jedynie do okresu ruchu pojazdu (np. szybkość statku, przeciętna pogoda), inne tylko do okresów postoju statków w portach (np. szybkość przeladunku, rodzaj towaru).

Wydaje się, że oddziaływanie tej wielkości elementów można by wyrazić w kosztach pracy transportowej, chociaż nie byłoby to zapewne łatwiejsze, niż stosowanie różnych współczynników. Koszty bowiem odzwierciedlają nakłady i wysiłek, a więc pracę, potrzebną na wykonanie danego przewozu w danych warunkach. Oczywiście, że nie

koszty najgorszego statku mogą być wskaźnikiem pracy, lecz muszą to być koszty najlepszej, przodującej jednostki, która mobilizowałaby inne załogi. Nie mogą to też być koszty obliczane na podstawie bieżących, zmiennych cen czynników produkcji; musiałby być obliczane na podstawie niezmiennych, sztywnych cen planowych.

Jest to jednak już szerokie i odrębne zagadnienie, przekraczające ramy artykułu*).

* Patrz artykuł pt.: „O miernikach i wskaźnikach eksploatacji transportu morskiego” — H. T. Müllera — „Tr. i Sp.” nr XII/51.

Z. LIPOWSKI (Warszawa)

Dalsze uwagi o planowaniu i kontroli eksploatacji samochodów

Składając^{a)} artykuł wymieniony na wstępie pod a) do druku autor jego był uprzedzony przez Redakcję o konieczności streszczenia się w pewnej określonej ilości szpalt. Dlatego artykuł ten musiał być ograniczony do przedstawienia samej tylko zasady planowania i kontroli eksploatacji taboru opartej na systemie „Kartoteki norm pracy” oraz do podania najprostszych przykładów i wzorów druków.

Te okoliczności mogły dać autorowi drugiego wymienionego na wstępie artykułu powód do wysunięcia zastrzeżeń odnośnie projektu dziennego planowania i kontroli eksploatacji taboru, które chcemy omówić i wyjaśnić.

Zastrzeżenie pierwsze, że codzienny plan pracy musi obejmować również pracę wynajmowanego taboru obcego, jest o tyle nieistotne, że nie stoi na przeszkodzie, żeby po wpisaniu do arkusza planowania i kontroli pracy jednostek własnego taboru wpisać pracę jednostek taboru wynajętego i badać wykorzystanie tego ostatniego w taki sam sposób, jak tabor własnego.

Jeżeliby nawet ze względów technicznych konieczne było wpisywanie jednostek własnych i obcych w sposób „przeplatany”, to mamy rubrykę „uwagi”, w której tabor obcy możemy w odpowiedni sposób oznaczyć. Nie też nie stoi na przeszkodzie wprowadzeniu do arkusza nowej rubryki, np. „tabor własny czy obcy” lub nawet kilku innych rubryk, które kierownictwo transportu, pragnąc zastosować omawiany system, uzna za konieczne. Wzór arkusza bowiem jest projektem — nie jest on ani drukiem już ujednoliconym, ani już obowiązującym lub z góry narzuconym.

Również nieistotne jest drugie zastrzeżenie, że w arkuszu codziennego planowania i kontroli nie uwzględnione są pojazdy konne. Okoliczność tę autor artykułu nazywa nawet „poważną niewygodą” tego arkusza.

Przed wszystkim projekt dotyczy eksploatacji taboru samochodowego i nie obierał sobie za cel rozpatrywanie zagadnienia w odniesieniu do taboru konnego. Absolutnie nie jednak nie stoi na przeszkodzie, żeby do tego samego arkusza, po wpisaniu doń zaplanowanej pracy taboru samochodowego (własnego i ewent. wynajętego), wpisać zaplanowaną pracę taboru konnego (również własnego lub wynajętego). Do tego wystarczy w rubryce arkusza „rodzaj pojazdu”, zamiast „samochód” wzgl. „ciągnik” napisać po prostu „konny” lub „platforma” itp., a do ewent. dalszych potrzebnych szczegółów wykorzystać rubrykę „uwagi” lub też uzupełnić arkusz nową lub nowymi rubrykami.

Nie też nie stoi na przeszkodzie, ażeby komórki transportowe, posługujące się także taborom konnym, arkusze „kartoteki norm pracy taboru towarowego” po trzech grupach pojazdów samochodowych uzupełniły jedną lub dwoma grupami pojazdów konnych. Do wyliczenia norm pracy dla tych ostatnich wystarczy ustalić z praktyki ich szybkość techniczną — inne składniki norm będą te same, co przy samochodach.

Rzekoma więc trudność, że planowanie przewozów musiałoby się odbywać nie na jednym arkuszu, odpada. Natomiast w żadnym wypadku nie można uznać za słuszne zdania autora powyższych zastrzeżeń, że sporządzeniem

codziennych planów dla całego transportu powinien zajmować się dyspozytor, który musi mieć tylko jeden arkusz roboczy. Zdanie to jest słuszne tylko w odniesieniu do komórek transportowych eksploatujących kilka lub kilkanaście jednostek taboru. W komórkach o dużej ilości pojazdów, gdzie pracuje kilku lub kilkunastu dyspozytorów, wskazane właśnie jest prowadzenie oddzielnych arkuszy roboczych dla taboru własnego, obcego, konnego itd., a nawet arkuszy dla poszczególnych grup taboru, gdyż stwarza to możliwość podziału pracy na kilka osób i terminowego wykonania całości. Takie zwiększenie ilości papierów w biurze komórki transportowej nie tylko nie jest metodą niewskazaną, jak to twierdzi autor „uwag” — ale jest metodą często konieczną i niezastąpioną.

Jeszcze mniej istotne jest trzecie zastrzeżenie tegoż autora, że w zaprojektowanym wzorze arkusza planowania nie ma rubryk: „zamówienie pojazdu na dzień”... „godziny”.

Przed wszystkim nie stoi na przeszkodzie, żeby kierownik transportu takie rubryki sobie do arkusza wprowadził, jeżeli przekonany będzie o ich konieczności. Podnoszona przez autora okoliczność, że zamówienie przewozu masy towarowej może wpłynąć do komórki transportowej kilka dni wcześniej, niż ma się odbyć przewóz, z potrzebą takich rubryk w „arkuszu” wcale się nie wiąże. Arkusz ma bowiem służyć wyłącznie do planowania i kontroli pracy przewozowej definitywnie ustalonej na jeden dany dzień. Nie można sobie zresztą wyobrazić, aby komórka transportowa nie prowadziła specjalnego rejestru zamówień na przewozy z terminami ich wykonania, placówkami zleceniodawczymi, zgłoszoną do przewozu masą towarową itd. Łączenie jednak takiego rejestru z arkuszem planowania nie miałoby celu i możliwe byłoby tylko w komórkach transportowych zupełnie małych.

Dałaj autor „uwag” mówi, że w praktyce nie jest rzeczą obojętną, o której godzinie pojazd zgłosi się po ładunek przybędzie z ładunkiem itd.

W „arkuszu planowania i kontroli” zaprojektowana jest ściśle ilość godzin pracy pojazdu (rubr. 9e). Czas zaś rozpoczęcia pracy i jej ukończenia nie należy „do arkusza” — jest on ściśle planowany w karcie drogowej.

Sprawa zaś zlikwidowania marnotrawstwa czasu magazyniera i robotników, oczekujących przybycia samochodu (którą autor „uwag” uzależnia od prawidłowego i dokładnego planowania całości przewozów) jest sprawą inną, zupełnie oddzielną. Kwestia ewent. harmonogramów pracy w magazynach w żadnym wypadku nie może już być „włączona” lub „ujęta” w tym arkuszu. Poza tym w imię prawdy trzeba dodać, że znacznie częściej ma miejsce nie marnotrawstwo czasu magazyniera i robotników, oczekujących przybycia samochodu, lecz właśnie marnotrawstwo czasu samochodu, oczekującego na przygotowanie ładunku przez magazyniera i robotników lub czekającego w kolejce innych pojazdów na wydanie ładunku.

Dla uniknięcia takiego marnotrawstwa należy (i praca ta wysoce się opłaca) sporządzać zawsze w razie potrzeby, w uzgodnieniu z magazynem, harmonogram ruchu pojazdu lub pojazdów zaplanowanych na dany dzień do obsługi danego magazynu — zupełnie niezależnie od arkusza codziennego planowania i kontroli taboru.

W dalszym ciągu autor „uwag” jest zdania, że arkusz codziennego planowania winien być tak opracowany, aby bez żadnych dodatkowych przeliczeń można było jego kolunmy przenieść na karty drogowe pojazdów. Autorowi „uwag” chodził mianowicie o część A karty drogowej —

^{a)} Do artykułów: a) „Codzienne planowanie i kontrola eksploatacji towarowych pojazdów samochodowych” — „Transp. i Sped.” Nr 5, maj 1951 r. str. 205.

b) „Uwagi o planowaniu i kontroli eksploatacji samochodów” — „Transport i Spedycja” Nr 8, sierpień 1951 r. str. 303.

„zadanie kierowcy“, która nie pokrywa się z arkuszem, gdyż w tym ostatnim brak rubryki: *ilość jзд z ładunkiem, czas za i wyładunku* oraz brak oznaczenia, czy pojazd użyty będzie z przyczepą.

Ta ostatnia uwaga jest słuszną z tym jednak, że do „arkusza“, żeby nie tworzyć z niego „tasiemca“, wystarczy wprowadzić tylko do rubryki 9 dodatkową podrubrykę (między podrubrykami d i e) o nazwie „ilość jзд z ładunkiem“.

Ponieważ jako *ilość godzin pracy* do arkusza planowania musi być wyliczany czas, równający się pewnej ilości *całych jзд z ładunkiem*, a zatem i *ilość tych jзд*, wprowadzenie do tego celu dodatkowej rubryki do „arkusza“ będzie bardzo wskazane, gdyż odpadnie potrzeba ponownego wyliczania ilości jзд do karty drogowej.

Natomiast *czas na i rozładunku* w arkuszu planowania do stwierdzenia procentu wykonania normy nie jest potrzebny, a do karty drogowej może być wpisany, bez potrzeby specjalnego wyliczania go, z *tabelki podręcznej*.*) Dlatego nie jest potrzebne zwiększenie w tym celu ilości rubryk „arkusza“ o dalszą rubrykę „*czas na i rozładunku*“.

Co do oznaczenia, że pojazd ewent. zaplanowany jest z przyczepą, to w rubryce „arkusza“ — 9 c — „nośność“, można oznaczać tę okoliczność umownym znakiem. Np. jeżeli mamy samochód 7-tonowy z 4-tonową przyczepą, możemy do tej rubryki wpisać: „7/4“. Tak samo, jeżeli pojazdem będzie ciągnik z więcej niż jedną przyczepą, możemy pisać pierwszą przyczepę, łamane przez drugą itd.

Dalej autor „uwag“ mówi (str. 365 ustęp 4), że część arkusza, zaprojektowana jako „kontrola wykorzystania wydajności przewozowej taboru“ posiada za mało rubryk; że rubryki tej części arkusza winny być dostosowane do części F karty drogowej — „wykonanie zadania“, gdyż część F jest dokładną fotografią dniówki każdego samochodu.

I tu znów nie ma ze strony autora projektu systemu planowania i kontroli zastrzeżeń co do ewent. wstawienia dodatkowych rubryk do części arkusza „kontrola“. Sama zasada systemu nie ulegnie przy tym zmianie i to stanowi właśnie cechę systemu, którą można by nazwać „przystosowalnością“. Kto uzupełni sobie kartę kartoteki norm pracy pojazdów i arkusz planowania i kontroli eksploatacji taboru dodatkowymi rubrykami, będzie miał większe arkusze, wymagające większego nakładu pracy. Kto poprzestanie na wzorach podanych w omawianym projekcie, może całą pracę wykonać na zwykłych, wygodnych w manipulacji arkuszach papieru znormalizowanego i będzie miał mniejszy nakład pracy przy ich opracowaniu.

Przy wprowadzeniu uzupełnień do arkusza planowania i kontroli należy jednak pamiętać, że celem jego jest: *wiedzieć po ukończeniu dnia pracy, jaki procent normy wykonał każdy zatrudniony pojazd*. Włączenie do arkusza cyfr analizy części F karty drogowej każdego pojazdu wymagałoby bardzo dużo pracy i bez ewent. rozszerzenia etatów mogłoby osiągnięcie powyższego celu w terminie przekreślić. Celem systemu jest właśnie — stwierdzić stopień wykorzystania taboru bez przeprowadzania tej analizy: aby każdy kierowca (i ewent. pracujący pojazdem brygadysta), przyszedłszy rano do pracy, mógł na wywieszonych liście zobaczyć, jaki procent normy wykonał on swoim pojazdem wczoraj. Jeżeli wprowadzone byłoby przy tym jeszcze wynagradzanie kierowców zależne w znacznym stopniu od wykonania procentu normy pracy, to oczywiście jest, że system taki byłby dla nich bodźcem do podciągania pracy wzwyż, do meldowania o wszelkich przeszkodach ze strony korzystającego z pojazdu itd.

Wracając do sprawy ewent. rozszerzenia arkusza planowania i kontroli trzeba dodać, że jego rozszerzenie wskazane mogłoby być jedynie w zupełnie małych komórkach transportowych. W dużych komórkach praca i tak wymaga podziału na kilka lub kilkanaście rąk i korzystne będzie właśnie dwie sprawy, stwierdzenie procentu wykonania normy pracy przez pojazd oraz analizy części F karty drogowej (które autor „uwag“ chciałby mieć połączone w części arkusza „kontrola“) — prowadzić oddzielnie, tym bardziej, że wyniki pracy pojazdu ujęte w części F wpisuje się do statystyki eksploatacyjnej i wpisywanie ich do arkusza byłoby powtarzaniem tej samej czynności. Ta statystyka eksploatacyjna daje (powinna dawać) pełny obraz wykorzystania wydajności taboru we wszystkich poszczególnych składnikach jego pracy. Jest ona jednak skomplikowana i wiemy z praktyki, że następcza duże trudności w bieżącym prowadzeniu, tymczasem wypadki niedocią-

gnięć w wykorzystaniu taboru trzeba badać natychmiast, „na gorąco“. Dlatego też i niedociągnięcia w postaci niewykonania normy muszą być stwierdzane zaraz po pracy — do czego właśnie służy część arkusza „kontrola wykorzystania wydajności taboru“ (rubr. 10—13).

Jeżeli np. na arkuszu planowania i kontroli mamy 50 pojazdów, z których 40 wykonało 100% normy pracy lub ją przekroczyło, a 20 pojazdów normy nie wykonało, to ograniczamy się do natychmiastowego przeanalizowania kilku wypadków najmniejszego wykonania procentu normy i kilku — największego. Analiza pierwszych wypadków rzuci nam światło na ewent. braki organizacji pracy na i rozładunkowej lub na wady pracy kierowcy, o usunięcie których na przyszłość możemy zaraz interweniować. Analiza drugich wypadków wskaże nam na środki, jakie należy stosować dla osiągnięcia większej wydajności taboru. Sama zaś analiza pracy wszystkich jednostek taboru będzie odbywać się normalnie, na drodze statystyki eksploatacyjnej.

W dalszym ciągu (str. 365 ust. 6) autor „uwag“ podnosi, że kartoteka norm pracy taboru może być pomocna tylko przy przewozach całosamochodowych jednolitej kategorii towarów, natomiast dla przewozów towarów różnych kategorii na jednym samochodzie kartoteki norm nie można będzie wyliczyć.

Z kartoteki norm można wyliczyć czas przewozu każdego mieszanego ładunku. Do tego celu należy dla każdego rodzaju przewożonego towaru wyliczyć potrzebną ilość czasu przewozu oddzielnie i czasy przewozu wszystkich rodzajów towaru dodać. Potrzebny teoretyczny czas przewozu na podstawie kartoteki norm może być wyliczony tak: norma na wozogodzinę podzielona przez ładowność wozu w kilogramach, pomnożona przez wagę towaru w kg. Np.: norma dla danego towaru (na wozogodzinę) przy danej odległości, dla pojazdu 2,5 tony wynosi 1,15 tony. Mamy do przewozu 20 kg tego towaru. Teoretyczny czas przewozu wyniesie: $1,15 : 2500 \times 20 = 0,01$ godzin (z dokładnością do 0,01). Wylczywszy tak teoretyczne czasy przewozu wszystkich partii towaru składających się na ładunek mieszany, otrzymamy rzeczywisty czas przewozu całego ładunku mieszanego wg norm. Do wyliczenia można używać arytmometru lub odpowiednio zestawionej tabeli cyfr.

Również można używać do tych przewozów tego samego arkusza planowania i kontroli, lecz każdy kurs samochodu i każda partia towaru muszą być wówczas pisane oddzielnie. Tu oczywiście będzie wskazane do przewozów mieszanych używać arkusza oddzielnego.

Gdyby zaniechać takiego dokładnego planowania przy ładunkach mieszanych, to najmniejszym błędem przy planowaniu ich wg kartoteki norm będzie przyjęcie normy „średniej ważonej“ dla wszystkich składających się na ładunek partii towaru. Np.: jeżeli mamy ładunek z 4 partii towaru:

towar a	norma 1,15— 500 kg
b	1,50— 1000 „
c	0,95— 200 „
d	1,40— 30 „

to można przyjąć dla całego ładunku normę średnią: $(1,15 \times 500 + 1,50 \times 1000 + 0,95 \times 200 + 1,40 \times 30) : (500 + 1000 + 200 + 30) = 1,33$ tony.

Każdy z kierowników transportu u siebie ma możliwość zorientowania się, jaki z tych dwóch sposobów będzie w jego komórce pracy dogodniejszy — biorąc pod uwagę charakter przewozów. Na szersze wyjaśnienie tej sprawy i na przytaczanie większej ilości przykładów nie można sobie, niestety, tutaj pozwolić z braku miejsca.

Dalsza uwaga, że autor projektu systemu planowania według norm nie uwzględnił klasy dróg, też nie godzi w omawiany system. Autor podał tylko zasady systemu, a normę szybkości technicznej jako przykład wziął jedną, uważając za oczywiste, że tam gdzie klasa drogi jest inna, będą inne i normy, względnie — że na każdą klasę drogi może być sporządzona inna kartoteka, lub że w jednej kartotece pod każdą odległością będą rubryki na wszystkie klasy drogi, względnie — że na klasy drogi mogą być w kartotece podane poprawki procentowe do normy.

Zupełnie słuszne jest końcowe zdanie autora „uwag“, że sprawę należy przedyskutować, tak aby znaleziona została podstawa do opracowania tak niezbędnej u nas książki dyspozytora do codziennego planowania przewozów, uwzględniającej wszystkie charakterystyki przewozów i mogącej służyć wszystkim komórkom transportowym.

*) Artykuł o tego rodzaju tabelkach jest już w opracowaniu i ukaże się w „Transportie“

NOTATKI

Metody dyskryminacji imperialistów amerykańskich wywołują protesty portów zachodnio-europejskich

W ogłoszonym w końcu listopada ub. r. przez Rząd Węgierskiej Republiki Ludowej oświadczeniu o wroguj działalności rządu USA wobec Węgier zagrażającej pokojowi i bezpieczeństwu narodów — jako jeden z dowodów tej działalności wymienione są dyskryminacje stosowane przez USA w stosunku do firm utrzymujących stosunki handlowe z Węgrami.

Nota węgierska wspomina między innymi o wciągnięciu na amerykańską „czarną listę” dwóch firm: holenderskiej i szwajcarskiej, które pośredniczyły w zakupie i transporcie pewnych maszyn (włókienniczych) dla Węgier.

Sprawa poruszona w nocie węgierskiej wywołała duży odzew na całym świecie, stanowi bowiem ona nowy, jaskrawy dowód presji, jaką rząd amerykański wbrew międzynarodowemu prawu wywiera na inne państwa dla ograniczenia ich handlu z krajami Demokratycznymi. Czytelników „Transportu” zainteresuje ona jeszcze dodatkowo ze względu na fakt, że porusza ona dyskryminacje stosowane przez Amerykanów na odcinku transportu międzynarodowego.

Oddajmy głos szwajcarskiemu piśmie „Finanz und Wirtschaft”, które jest nieoficjalnym organem giełdy w Zurychu i które trudno jest podejrzewać o jakiegokolwiek sympatie dla Krajów Demokratycznych.

Pismo to Nr 86 w artykule zatytułowanym „Handel tranzytowy w Rotterdamie w niebezpieczeństwie. Amerykańska ingerencja w holenderski ruch portowy” opisuje, jak to na odbudowujący się ze zniszczeń wojennych port rotterdami „spadł grom z jasnego nieba” w postaci ogłoszenia przez amerykański rząd wciągnięcia na swoją czarną listę jednej z holenderskich firm spedycyjnych. Firma ta w roku 1949 otrzymała od holenderskiego banku konosament na towar, który został wyladowany w Rotterdamie. Konosament opiewał na „order” i właścicielem jego była węgierska firma, która udzieliła dalszych zleceń spedycyjnych. Zarówno bank jak i spedytor i armator, postępując zgodnie z międzynarodowym prawem i zwyczajami, wykonali polecenia zleceńodawców.

W międzyczasie konsulat amerykański w Rotterdamie (który notabene zatrudnia kilkadziesiąt „obserwatorów” w portach holenderskich) wbrew przyjętej dyplomatycznej procedurze usiłował się skomunikować z jednym z urzędników firmy spedycyjnej, aby dowiedzieć się szczegółów transakcji. Urzędnik, zastaniając się tajemnicą handlową, nie znając zresztą danej sprawy, odesłał pytających się do holenderskiego ministerstwa spraw zagranicznych, zawiadamiając jednocześnie dyrekcję firmy. Dyrektor przedsiębiorstwa, przebywający za granicą, wrócił natychmiast do Holandii, gdzie porozumiał się z Ministerstwem Handlu, które doradziło mu porozumieć się z Poselstwem Amerykańskim. „Porozumienie” to jednak nic nie pomogło. Tak samo dyrektorowi temu nie udzielono wizy wjazdowej do Ameryki, gdzie chciał na miejscu wyjaśnić sprawę. Firmę amerykański departament Stanu wciągnął na „czarną listę”.

Pismo szwajcarskie dalej dosłownie pisze: „amerykański rząd usurpuje sobie prawo karaniania holenderskiej firmy, która w najdrobniejszym nawet stopniu nie prze-

kroczyła holenderskich przepisów...” „Oficjalne czynniki holenderskie wskazują na fakt, że strona amerykańska od dłuższego czasu usiłuje wywrzeć presję na rząd holenderski w kierunku zastosowania kontroli i przeszkodzenia w wykonywaniu transportów czysto tranzytowych. Istniejące jednak prawa holenderskie nie pozwalają na tego rodzaju kroki i rząd przepisów tych nie może zmienić. Rząd holenderski stoi na stanowisku, że obca ingerencja na tym odcinku może przynieść poważne konsekwencje dla działalności portów holenderskich...” „Całe zagadnienie jest traktowane bardzo poważnie w rotterdamskich kołach portowych. Wskazuje się na to, że transport został wykonany całkowicie w ramach istniejącej umowy handlowej węgiersko-holenderskiej. Istnieje obawa, że amerykańskie kroki mają znacznie głębsze powody, a mianowicie spowodowanie przerzucenia transportów, które są przecież wykonywane legalnie, do innych portów. Dalej wyraża się zdanie, że amerykańskie czynniki mają na celu ingerencję w wewnętrzne stosunki holenderskie. Taka ingerencja nie jest jednak do przyjęcia przez Holandię...” W Rotterdamie wyraża się zdanie, że rząd holenderski ma obowiązek dalej zajmować się tą sprawą, której znaczenie sięga znacznie dalej niż ramy interesów jednej firmy holenderskiej”.

Czynnikiem, który wzbudził dodatkowe oburzenie, jest oficjalne oświadczenie amerykańskie, że jeżeli wymieniony dyrektor firmy spedycyjnej zostanie zwolniony ze swojej stanowiska, to po roku firma ta będzie mogła wnieść podanie o skreślenie jej z czarnej listy.

„Finanz und Wirtschaft” pisze:

„Jest to oburzające, aby amerykańska instancja rządowa w ten sposób wtrącała się w wewnętrzne sprawy firmy holenderskiej. Nie wypada nic innego, jak oczekiwać na następny krok władz amerykańskich, który będzie zagranicznym firmom zezwalał na handel z Ameryką tylko pod tym warunkiem, że przed mianowaniem swoich dyrektorów będą one musiały otrzymywać zgodę władz amerykańskich na ich zatrudnienie”.

Tyle mówi giełdowe pismo szwajcarskie, które broni interesów kapitalistów holenderskich zagrożonych przez jeszcze większych kapitalistów.

A co mówią robotnik w porcie rotterdamskim, dla którego wprowadzenie ograniczeń tranzytowych to bezrobocie? Co mówią marynarze na statku, który nie będzie miał czego wozić? Co mówią dziesiątki i setki tysięcy ludzi, dla których amerykańska dyskryminacyjna polityka handlowa, polityka Kema, Achesona, Trumana — to widno bezrobocie i głód? O tym, że mówią i że dużo mówią, świadczy fakt, że nie tylko szwajcarskie pisma giełdowe, nie tylko pisma fachowe transportowe i handlowe, ale również prawie cała prasa holenderska bez względu na odcień polityczny została zmuszona do zajęcia stanowiska — od „ubolewania” do oburzenia na postępowanie amerykańskie. Rząd amerykański jeszcze raz się dowiedział, że nie można lekceważyć głosu mas, które nie chcą amerykańskiej polityki presji i wojny, mas które chcą w pokoju pracować i wytwożyć swojej produkcji z innymi narodami wymieniać.

P. T.

KRONIKA

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

825 KM NA DOBĘ OSIĄGŃELI ZETEMPOWCY STOSUJĄCY „JAZDĘ PIERŚCIENIOWĄ”

(O) 8 Zetempowskich drużyn parowozowych ze stacji Wrocław Główny zainicjowało przed kilku miesiącami —

wzorem kolejarzy radzieckich — tzw. jazdę pierścieniową, która w ciągu 4 miesięcy jej stosowania przyniosła poważne osiągnięcia.

Obsługiwane przez Zetempowców parowozy Pt 47-73 i Pt 47-79, kursujące na linii Wrocław — Kraków — Łódź — Wrocław i odwrotnie, przebiegły od czerwca rb. do czasu wprowadzenia zimowego rozkładu jazdy — po 100 tys. km, uzyskując przeciętny dobowy przebieg po 825 km

każdy. Walcząc o ekonomiczne zużycie paliwa, młodzi kolejarze zaoszczędzili w czasie realizacji swego zobowiązania około 250 ton węgla, ponadto zwiększyli zużycie mialu do 20%. Oba parowozy dzięki socjalistycznej orientacji, jaką otoczyli Zetempowcy swoje maszyny, znajdują się w doskonałym stanie. Ogółem oszczędności młodzieżowych brygad „pięścienników” przekraczają 300 tys. zł.

REKORD POLSKI W SZYBKOSCIOWEJ NAPRAWIE PAROWOZÓW

(O) Załoga parowozowni Toruń—Kłuczyki pobiła rekord Polski w szybkościowej naprawie parowozów. Wzdłuż opracowanego harmonogramu naprawa rewizyjna miała trwać 6 i pół godziny, tymczasem pracę wykonano w ciągu 5 godzin i 28 minut, co jest osiągnięciem rekordowym w skali ogólnokrajowej.

Największe oszczędności czasu osiągnięto przez skrócenie czasu rozbiórki, badania montażu i regulacji mechanizmu parorozdzielczego.

120.000 WAGONÓW BEZ AWARII O 70 DNI WCZEŚNIEJ

(O) Zespół manewrowy ustawiacza Józefa Helińskiego ze stacji Jarocin zobowiązał się w okresie od 1 stycznia 1951 r. do 31 grudnia 1951 r. przetoczyć bezawaryjnie 120.000 wagonów.

Drużyna manewrowa wykonała to zobowiązanie o 2 miesiące i 9 dni wcześniej, wykonując plan pracy w 103,3%.

OSIĄGNIĘCIA RACJONALIZATORÓW PKP W OKRĘGU GDAŃSKIM

(O) Na terenie DOKP w Gdańsku czynnych jest 11 klubów racjonalizatorskich. W okresie 2 ostatnich lat kolejarze-racjonalizatorzy okręgu gdańskiego opracowali łącznie z górą 600 wniosków racjonalizatorskich, z których 247 zostało już zastosowanych w praktyce. Uzyskane dzięki temu oszczędności wynoszą w skali rocznej ponad 7 milionów złotych.

O ROK WCZEŚNIEJ WYKONALI KOLEJARZE ELEKTRYFIKACJĘ STACJI

(O) Załoga odcinka silnopiętowego w Szczecinku zobowiązała się dla uczczenia Rewolucji Październikowej ukończyć w listopadzie 1951 r. budowę sieci zasilającej i rozdzielczej oraz całkowite oświetlenie wewnętrzne i zewnętrzne stacji. Płytnica na terenie DOKP Szczecin.

Załoga wykonała swoje zobowiązanie uzyskując przy jego realizacji 157% przeciętnej wydajności pracy. Dzięki temu zobowiązaniu elektryfikacja stacji została wykonana o rok wcześniej, niż było to przewidziane w planach inwestycyjnych.

NOWA METODA NAPRAWY PODKŁADÓW KOLEJOWYCH

(O) W oddziale drogowym PKP w Wągrowcu przeprowadza się obecnie naprawę pękniętych podkładów kolejowych według metody opracowanej przez racjonalizatora-kontrolera Zyburtowicza.

Po wyjęciu z toru w czasie wymiany, pęknięty podkład przechodzi trzy kolejne fazy naprawy. Po oczyszczeniu z piasku i brudu zalewa się oczyszczone szczeliny gorącym krezotem, zabezpieczającym drewno przed gniciem; następnie uszczelnia się szpary gorącą pastą bitumiczną (20% smoły bitumicznej, 40% suchej gliny i 40% bitumu), co zapobiega gromadzeniu się wody w szczelinach, która w czasie mrozu zamienia się w lód i rozsada drewno; w trzeciej wreszcie fazie — ścisną się pęknięty podkład przyrządem ob. Zyburtowicza i wiąże drutem.

O TYTUŁ NAJLEPSZEJ PRACOWNICY PKP

(O) Przędownica pracy, robotnica kwalifikowana Michalina Tracz, obsługująca gryzarkę w zakładach naprawczych PKP w Nowym Sączu podjęła ostatnio zobowiązanie współzawodnictwa o tytuł najlepszej pracownicy PKP.

W zobowiązaniu tym Ob. Tracz podjęła się m. in.: 1) podwyższyć wydajność pracy do 154% wobec obecnej średniej wykonywanej przez zespół gryzarkę w wysokości 144%, 2) wykonywać zawory bez usterek, 3) przez należytą konserwację i obsługę obrabiarki uzyskać 100% jej zdolności produkcyjnej i pracować przez 3 miesiące bez bieżącej naprawy, 4) utrzymać wzorową czystość obrabiarki i miejsca pracy, aby uniknąć wypadku, 5) pomagać radą i doświadczeniem innym pracownikom zatrudnionym przy obrabiarkach.

Tracz wezwwała do podejmowania podobnych zobowiązań pracownice warsztatów naprawczych z Bydgoszczy, Poznania, Wrocławia, Gliwic, Oleśnicy, Katowic, Stargardu, Pruszkowa, Gdańska i in.

KOLEJARZE-WARSZTATOWCY Z NOWEGO SĄCZA POMAGAJĄ INNYM ZAKŁADOM PRACY W REALIZACJI PLANÓW GOSPODARCZYCH

(O) Zakłady Naprawcze PKP w Nowym Sączu, oprócz napraw parowozów i wagonów wytwarzają również na zamówienie różnorodny asortyment wyrobów dla potrzeb przemysłu, budownictwa itp.

Olbrzymie tempo rozbudowy kraju, budowa nowych obiektów przemysłowych, regulacja rzek itp. wymagają przede wszystkim wielkiej ilości środków transportowych m. in. wózków-wywrotek do przewozu ziemi i materiałów budowlanych. Dział montażowy warsztatów nowosądeckich przystąpił ostatnio do seryjnej produkcji takich wózków. Dzięki pomysłom racjonalizatorskim pracowników tych warsztatów wykonano szablon montażowy wózka własnej konstrukcji; przy produkcji poszczególnych części wózków wykorzystywane są duże ilości odpadków złomu.

Oprócz produkcji wózków, dział montażowy zakładów pomaga miejscowym zakładom drobnej wytwórczości w realizowaniu ich planów. Ostatnio wykonano sprzęt kotła dla tartaku w Nawojowej, serię resorów samochodowych dla PKS, serię maszynek do obierania jabłek dla CZPÓW, noże do welniarek dla Rejonu Przemysłu Leśnego, remonty lokomobil, komplety pras dla „Lasu“, kilofy i młoty dla MHD oraz może chirurgiczne dla miejscowego szpitala.

WPROWADZANIE RADZIECKICH METOD PRACY

(O) Rewidenci wagonów, smarownicy i rzemieślnicy stacji kolejowej w Nowym Sączu zastosowali ostatnio metodę radzieckiego majstra kolejowego Ryżkowskiego z Karagandy — wybitnego stachanowca i racjonalizatora pracy. Metoda ta polega na usuwaniu drobnych usterek w wagonach bezpośrednio po przybyciu pociągu na stację. Poważniejsze usterek usuwać będą brygady naprawcze również wprost na torach.

Wprowadzając metodę Ryżkowskiego, kolejarze nowosądeccy zobowiązali się równocześnie zmniejszyć dzięki temu liczbę wyłączonych z ruchu wagonów o 30%.

Wagony przeznaczone do poważniejszej naprawy postanowili rewidenci Nowego Sącza zaopatrzyć w dokładny opis braków, co umożliwi szybszą i dokładną naprawę.

Smarownicy z Nowego Sącza zobowiązali się przez szczegółowe kontrolowanie urządzeń smarnych natychmiast po przybyciu wagonów nie dopuścić do grzania się osi i wyeliminować w ten sposób mogące powstać awarie.

Za przykładem kolejarzy z Nowego Sącza metodę Ryżkowskiego zastosowali również rewidenci wagonów w Jaśle.

P K S

CORAZ WIĘCEJ PASAŻERÓW PRZEWOŻA AUTOBUSY PKS

Dyrekcja Państwowej Komunikacji Samochodowej w Olsztynie wykonała ostatnio roczny plan przewozów osobowych. W roku bieżącym z usług PKS skorzystało w tym województwie ogółem ponad 7 milionów osób, tj. o 2 miliony więcej niż w roku ubiegłym.

WOJEW. PRZEDS. KOMUNIKACYJNE

MPK WARSZAWA STOSUJE PODKLADY STRUNOBETONOWE

Ekipy MPK pracują już przy budowie nowej linii tramwajowej, prowadzącej wzdłuż projektowanej trasy głównej praskiej arterii komunikacyjnej Północ — Południe.

Nowością przy budowie tej linii jest stosowanie po raz pierwszy w stolicy podkładów struno-betonowych, zamiast stosowanych dotychczas podkładów drewnianych.

Do tej pory ułożono już prawie 2 km torów.

Należy się spodziewać, że w początkach 1952 roku linia zostanie oddana do użytku.

WOJEWÓDZKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACYJNE GDAŃSK — GDYNIA NAJLEPSZYM PRZEDSIĘBIORSTWEM KOMUNIKACYJNYM W KRAJU

Pierwsze miejsce we współzawodnictwie oraz sztandar przechodni przyznano załodze Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk/Gdynia, a 351 przodownikom pracy i racjonalizatorom wręczono nagrody pieniężne.

91% pracowników Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk/Gdynia bierze udział we współzawodnictwie pracy. W ostatnim okresie załoga o 6% obniżyła koszty własne w stosunku do roku ubiegłego, podniosła współczynnik sprawności taboru z 64 czynnych wozów (na 100 posiadanych) w roku ubiegłym do 82 w roku bieżącym. Załoga znacznie zwiększyła ilość przebytych kilometrów i liczbę przewiezionych pasażerów oraz zaoszczędziła ponad 370 tysięcy zł.

ZASTOSOWANIE METODY INŻ. KOWALOWA W KOMUNIKACJI LOKALNEJ ZWIEKSZY PRZELOTNOŚĆ TABORU KOMUNIKACYJNEGO

Z inicjatywy Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej odbyła się w ub. m-cu w Warszawie narada branżowa przedstawicieli załóg komunikacyjnych całego kraju. Celem tej narady była wzajemna wymiana doświadczeń w zakresie pełniejszego wykorzystania taboru komunikacyjnego, a w szczególności skrócenia czasu tzw. „średnich napraw” wozów tramwajowych.

Przedstawiciele Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach podzielili się na naradzie swymi osiągnięciami: w skróceniu czasu „średnich napraw” wozów tramwajowych, które dokonywa się przeciętnie po przejeździe 60.000 km. W oparciu o doświadczenia radzieckie i o założenia metody inż. Kowalowa brygady montażowo-remontowe WPK w Katowicach zastosowały w swoich warsztatach szybkościową naprawę średnich wozów tramwajowych, skracając ich postój w remoncie z 12 do 4 dni. Osiągnięcie to uzyskano dzięki ściślejszej współpracy brygad remontowych z kierowniczym zespołem technicznym oraz dzięki pełnemu wykorzystaniu sposobów pracy przodujących robotników.

Upowszechnienie szybkościowej metody naprawy wozów tramwajowych we wszystkich przedsiębiorstwach komunikacyjnych w kraju przyniosłoby gospodarce narodowej olbrzymie oszczędności, a przy tym w dużym stopniu zwiększyłoby przełotność lokalnego taboru komunikacyjnego.

Próby szybkościowej naprawy wozów tramwajowych zastosowali w oparciu o te same zasady, co robotnicy warszawskich WPK w Katowicach, pracownicy warsztatów naprawczych Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Warszawie. Dwie brygady remontowe tramwajarzy warszawskich w ramach Czynu 1-Majowego podjęły zobowiązanie wyremontowania w przyspieszonym terminie dwóch wozów tramwajowych. Próba przyniosła doskonałe rezultaty. Czas naprawy jednego z wozów skrócono do 6 dni, drugiego zaś, dzięki dalszemu usprawnieniu czynności transportowych przy remoncie, do 34,5 godziny.

Uczestnicy narady, po dokładnym przeanalizowaniu dotychczasowych wyników prac załóg warszawskiego

MPK i katowickiego WPK postanowili w jak najszybszym czasie przenieść te osiągnięcia na teren swoich przedsiębiorstw drogą specjalnych narad wytwórczych oraz bezpośrednich wyjazdów i wymiany doświadczeń z robotnikami przodujących przedsiębiorstw.

PORTY I ŻEGLUGA

ECHA CZYNU PAŹDZIERNIKOWEGO

Zobowiązania podjęte przez załogi Polskiej Marynarki Handlowej w ramach Czynu Październikowego przyniosły gospodarce polskiej oszczędności, przekraczające wartość 200 tysięcy zł. Oszczędności te uzyskano przede wszystkim przez przekraczanie planów i przez ich przedterminowe wykonywanie. Na podkreślenie zasługuje czyn załogi Przedsiębiorstwa Ratownictwa Okrętowego, która na 10 dni przed terminem zakończyła prace przy wraku „Gneisenau”. Oszczędności Remontowej Obsługi Statków wyniosły również ponad 200 tysięcy złotych.

W zespole portowym Gdańsk-Gdynia zobowiązania październikowe dały oszczędności w kwocie ponad 789 tys. zł. Zobowiązania zostały w rejonie gdyńskim wykonane przedterminowo w 110%. Zaoszczędzono przy tym 57389 roboczogodzin wartości 273 562 zł. Na odcinku I wysunęły się w akcji wykonywania zobowiązań brygady Nr 17 i 10. Indywidualnie zasługują na wyróżnienie Gołaszewski, Cejrowski i Piorkowski. Na odcinku II czołowe miejsce zajęły brygady Nr 48 i 6. Na odcinku III — brygady Nr 96 i 101. Indywidualnie wyróżnili się Miot, Kulczyk i Rzepka. Wreszcie na odcinku IV wymienić należy Cyrka i Marciniaka.

W agitacji na rzecz zobowiązań październikowych czołowe miejsce zajęli Sztukiert i Kędziarski.

W rejonie gdańskim zobowiązania zostały wykonane w 102%, dając oszczędności na kwotę zł 360.697. Wyróżniły się brygady Nr 4 i 9. Spośród dźwigowych wymienić należy Jasińskiego, Martuszeńskiego, Zdrojewskiego i Bartoszeńskiego.

SOCJALISTYCZNA OPIEKA NAD MECHANIZMAMI

Za wzorem portowców radzieckich coraz szersze kręgi zaczęła akcją otaczania mechanizmów socjalistyczną opieką. W wyniku tej akcji zanotować można systematyczny spadek awaryjnych przestojów dźwigów, a co za tym idzie, systematyczny wzrost wydajności pracy. I tak na przykład w Szczecinie w rejonie Parnica przestoje awaryjne wynosiły w styczniu 3,5% w stosunku do godzin efektywnej pracy. W sierpniu natomiast udział przestojów w ilości godzin efektywnie przepracowanych spadł do 0,2%. Równocześnie rozwija się ruch racjonalizatorski, który przynosi szereg poważnych sukcesów. I tak grupa robotników opracowała projekt przerzucenia z nabraża do luków statków odcinków kołowej wąskotorowej, przez co znacznie ułatwiona została tryzera statków.

W Gdańsku socjalistyczna opieka nad mechanizmami przyniosła zmniejszenie o 20% nakładów na konserwację dźwigów i urządzeń mechanicznych, obniżono o 22% koszt napraw awaryjnych, uzyskując równocześnie 18-procentowy wzrost wydajności, eksploatacyjnej dźwigów. W socjalistycznej opiece nad mechanizmami wyróżniła się brygada dźwigowych Józefa Marciniaka, która dokonała naprawy ochrony silnika, wymieniła smarownice i kliny silnikowe, nie powodując przestoju dźwigu.

PRZELADUNKI SZYBKOŚCIOWE

W zakresie przeładunków szybkościowych mamy do zanotowania cały szereg sukcesów. Na odcinku III, masowym portu gdańskiego uzyskano przy załadunku ss „Tinnum”, płynącego pod banderą aliancką oszczędność w postaci 80% czasu dozwolonego na przeładunek. Wyróżnili się szczególnie usilną pracą Cherbarz, Zbytek i Janowski. W Gdyni przy załadunku węgla na ss „Aret-husa” brygada Nr 103 Teofila Pałucha zaoszczędziła 87% czasu dozwolonego na przeładunek, wyrabiając 203% normy. Brygada Nr. 96 Franciszka Lewnała dokonała załadunku ss „Cyryl” w czasie o 83% krótszym od dozwolonego. Socjalistycznym podejściem do pracy wyróżnili się trymerzy Beger, Miotek, Kulczyk, Hinsz, Wołn i Waskowski.

Poznajemy transport lotniczy (7)

SAMOŁOT TRANSPORTOWY BLISKIEJ PRZYSZŁOŚCI



Będzie to niewątpliwie samolot z silnikiem odrzutowym. Obecnie są w próbach na samolotach transportowych dwa rodzaje tych silników: turbinowo-śmigłowe i czysto odrzutowe (przelotowe). Pierwszy rodzaj silnika — to właściwie turbina gazowa; siła odrzutowa występuje tu w małym tylko stopniu, dodatkowo, przy wylocie spalonych gazów turbiny. Silnik ten posiada śmigło i różni się zewnętrznym od łokowego bardziej wysmukłą linią. Silnik przelotowy jest czysto odrzutowy i nie posiada śmigła (patrz rysunek).

Silniki przelotowe, stosowane dziś głównie na wojskowych samolotach pościgowych, mają na ogół więcej zalet, bo pozbawione są ciężkich i skomplikowanych urządzeń napędu śmigłowego. Pozwalają one również na osiąganie znacznie większych i bardzo wysokich szybkości. Śmigło daje za to lepszą sprawność startową silnika, łatwiejsze wznoszenie się, mniejsze zużycie paliwa na małej wysokości, przy zredukowanej mocy oraz lepsze przystosowanie się do prędkości średnich. Ogólnie biorąc, silnik turbinowo-śmigłowy bardziej nadaje się na obecnym etapie rozwoju — do samolotu transportowego i zdecydowanie większa część nowych samolotów transportowych zaopatrzona jest w ten właśnie rodzaj silnika odrzutowego. Sądzi się, że turbina gazowa będzie najodpowiedniejszym silnikiem dla średniodystansowców, gdy silnik czysto odrzutowy, po pokonaniu zasadniczych trudności wynikających ze zbyt wielkiej ilości zużywanego paliwa, stanie się najbardziej właściwy dla samolotów długodystansowych *).

Przez zastosowanie silników lotniczych o napędzie odrzutowym stanęliśmy wobec perspektywy wprost fantastycznych możliwości, jeśli chodzi o dalszy rozwój szybkości, zasięgu, wygody i ekonomii samolotu. Samolot przekroczył już dziś szybkość dźwięku, a pociski rakietowe osiągają zawrotną szybkość kilku tys. kilometrów na godzinę. W związku z tym zmienia się również kształt i budowa samolotu. Płatowiec musi teraz znieść większy opór i temperaturę powstającą w locie na skutek tarcia.

Aby zmniejszyć te przeszkody, samolot o wielkich szybkościach musi latać na dużych wysokościach, w rejonach stratosfery, gdzie powietrze jest rzadsze, a temperatura niższa. Te warunki z kolei dyktują samolotowi nowe kształty i profile skrzydeł.

Jesteśmy obecnie świadkami bardzo ciekawych dyskusji, jaki jest najważniejszy kierunek dalszego rozwoju samolotu. W szczególności, jaki jest najodpowiedniejszy kształt skrzydeł: duża czy mała strzała; strzała do tyłu, czy do przodu; jaki profil; czy bezogonowiec góruje nad kadłubowcem itp.

Ale są to wszystko zagadnienia lotnictwa wyczynowego, służącego obecnie w pierwszym rzędzie wojsku. Samolot transportowy idzie w ogonie postępu, choć przoduje on w dziedzinie praktycznego, ekonomicznego zastosowania. Samolot transportowy przejmie z techniki lotniczej tylko to, co już jest dostatecznie zbadane i wy-

próbowane, co jest pewne w użyciu i ekonomiczne. Nie należy więc spodziewać się daleko idących przeobrażeń samolotu transportowego w ciągu najbliższych lat dzieśnięcia. Można śmiało twierdzić, że w tym okresie nie będziemy podróżowali na liniach lotniczych z szybkością dźwięku, chociaż samoloty wojskowe i dzisiaj przekraczają 1000 km/godz. Niewątpliwie jednak zastosowanie silników odrzutowych do samolotów transportowych przyniesie w najbliższych latach znaczne zwiększenie szybkości — do 600 — 700 km/godz., a w ostatnich latach 50-tych szybkość tę jeszcze bardziej zwiększy, utrwalając jednocześnie nową sylwetkę samolotu, przystosowaną do warunków dużych szybkości i wysokości lotu.

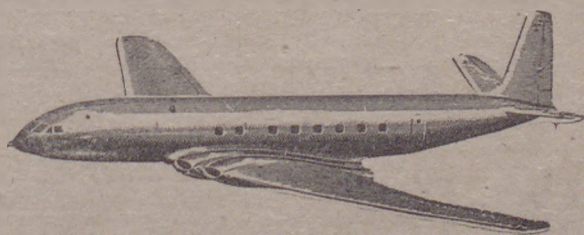
Samolot transportowy przyszłości będzie miał przód kadłuba cienki i wysunięty, skrzydła o małej rozpiętości i cieńszym profilu, w kształcie strzały. Jednocześnie ulegną dalszemu zwiększeniu wymiary i ciężar samolotu. Nie zanosi się na to, aby samolot bliskiej przyszłości wymagał większej długości dróg startowych, niż obecnie budowane (3 km). W związku z przeniesieniem się lotów na wysokość stratosfery regułą stanie się kabina hermetycznie zamykana, z zasilanym powietrzem.

Obecnie prawie wszystkie wytwórnie samolotów transportowych podejmują próby dostosowania istniejących płatowców do silników turbinowych.

Co się tyczy nowych typów (prototypów) samolotów odrzutowych, to mamy ich obecnie kilkanaście. Kilka ma już za sobą próby mocno zaawansowane. Dwa — Vickers „Viscount“ i De Havilland „Comet“ są zamówione w seriach i mają wejść do eksploatacji w roku 1953. „Viscount“ jest to samolot średniodystansowy o ciężarze 23 ton i udźwigu handlowym około 5 ton przy zasięgu 740 km i 1,3 tony przy 3000 km. Z 4 silnikami turbinowo-śmigłowymi o łącznej mocy 6.000 KM ma on osiągać 525 km/godz. na wysokości 7600 m. „Comet“ jest z kategorii mniejszych długodystansowców (samolotów transkontynentalnych), z 4 silnikami przelotowymi. Waży przeszło 47 ton, ma zabierać 4 tony ładunku handlowego na odległość 3400 km i osiągać szybkość 790 km na 12 tys. metrów. „Comet“ ma za sobą szereg bardzo ładnych przelotów, w których osiągnął czas lotu prawie o połowę mniejszy od długodystansowców dziś używanych.

Zagadnieniu lotów z szybkością ponaddźwiękową i napędowi odrzutowemu poświęca szczególną uwagę Związek Radziecki. Wiadome jest, że uczeni radzieccy oba te kierunki wiedzy posunęli bardzo daleko, aczkolwiek lotnicze fabryki radzieckie, nie współzawodnicząc w reklamie swych samolotów, nie publikują danych. Prasa lotnicza zachodnia, podając charakterystykę najnowszych odrzutowców radzieckich, nie może ukryć ich wielkich walorów technicznych i wyraża lęk przed postępem, jaki w dziedzinie napędu odrzutowego dokonany został w Związku Radzieckim po wojnie.

(d. c. n.).



*) Porównaj artykuł „Aktualne problemy transportu lotniczego” zamieszczony w niniejszym numerze.

O czym każdy transportowiec wiedzieć powinien? (1)

TRANSPORT W PRZEDKAPITALISTYCZNYCH FORMACJACH GOSPODARCZYCH

Transport w gromadzie pierwotnej.



Prymitywny transport jest podstawą egzystencji pierwotnej gromady koczowniczej. Nie posiadając sprawnych narzędzi produkcji, gromada pierwotna zmuszona była do poszukiwania gotowych do konsumpcji produktów natury — do zbierania pożywnych ziarn i owoców, do rybołówstwa i polowania na zwierzęta, dostarczające mięsa do jedzenia i skór na odzienie. Ten sposób zdobywania środków egzystencji zmuszał gromadę do częstej zmiany miejsca pobytu, do koczowniczego trybu życia.

Prymitywne narzędzia i broń, zbierana lub upolowana żywność, zapasy odzienia, wreszcie dzieci — to pierwsze ładunki i pierwsi pasażerowie w transporcie gromady pierwotnej. Wydeptane przez zwierzęta i ludzi ścieżki stały się praworem dróg lądowych. Pierwszym wehikułem, pierwszą siłą pociągową — był człowiek, w trudzie i znoju dźwigający w jukach swój mizerny dobytek. W szczęśliwym przypadku, gdy szlak podróży wiodł w dół rzeki — tratwa i prąd wody wyręczały człowieka w przenoszeniu ciężarów.

Nie wiemy, kiedy człowiek pierwotny ujarzmił zwierzę — konia, bawoła, renifera, łamę, wielbłąda, a nawet słonia — i zmusił je do wyręczania siebie w przenoszeniu juków. Nie wiemy, kto i kiedy zbudował pierwszy pojazd drogowy — sanie, kto i kiedy wynalazł koło obracające się na osi i zbudował wóz, kto i kiedy odkrył tajemnicę wydrążonego pnia — łodzi, sporządził wiosła i wprzągł do pracy wiatr przy pomocy żagla.

Gdy człowiek pierwotny doszedł do przekonania, że mniej trudu wymaga hodowla zwierząt, niż polowanie na nie, że łatwiej dojść do posiadania żywności, uprawiając rolę, niż przez poszukiwanie dziko rosnących bulw warzywnych, owoców i zbóż — powstały wciąż jeszcze koczownicze, lecz mniej już ruchliwe gromady pasterzy i rybaków oraz osiadłe gromady rolników. Specjalizacja produkcji tych gromad musiała wywołać wymianę towarową, która z kolei była uwarunkowana bardziej sprawnym, niż dotąd, transportem. Wyrównywano więc i rozszerzano ścieżki, z których tworzyły się drogi, udoskonalono wehikule — wozy i łodzie. Zaczęły się wykształcać formy zorganizowanego transportu.

Woda okazała się najwygodniejszym szlakiem komunikacyjnym. Wzdłuż rzek i wybrzeży morskich powstały osady największe i najbardziej ruchliwe pod względem handlowym.

Inna forma i stosunkowa łatwość uzyskiwania żywności doprowadziły do tego, że niewolnicy, zdobywani przy okazji walk między sąsiednimi gromadami, stali się cenni, jako siła robocza przy uprawie roli, przy rzemiośle i w innych formach zorganizowanej produkcji. Stali się też cenni dla transportu — bądź to dla przenoszenia towarów, bądź też, jako wioślarze. Ludzkość wkroczyła w ustrój niewolniczy.

Transport w ustroju niewolniczym.

Trakcja ludzka i żagiel w żegludze, a trakcja zwierzęca na lądzie — rozszerzyły zakres możliwości transportowych i stały się podstawą rozwoju wymiany towarowej. Udoskonalenie narzędzi przy niewolniczej sile ro-

boczej spowodowało rozwój rękodzielnictwa i produkcję na zbyt. Zaistniała konieczność szukania dalekich rynków zbytu i źródeł rzadkich surowców. Rozwijał się transport lądowy, rzeczny i morski.

Powstają zorganizowane państwa. Dochodzą do potęgi w basenie Morza Śródziemnego kraje nadmorskie — Egipt, Fenicja, Grecja. Żeglarze docierają ze wschodniej części Morza Śródziemnego do obecnej Francji, Hiszpanii — wypływają na Atlantyk, bywają u wybrzeży wysp brytyjskich. Na wschodzie wyrastają zdobycze kraje lądowe — Asyria, Babilonia, Persja. Tam też, ze względu na konieczność szybkich przemarszów wojsk, są kosztem życia tysięcy niewolników budowane trwałe drogi bite. Powstaje sieć drogowa, a również pierwsza poczta, oparta na systemie gońców państwowych.

Drogi mają nie tylko znaczenie strategiczne i służą nie tylko dla przemarszów wojsk i przewożenia zaopatrzenia wojskowego, czy też maszyn wojennych. Korzystają z nich karawany kupców, rozwija się transport handlowy na drogach śródlądowych.

Imperium Rzymskie opasało zawojowane kraje siecią znakomitych dróg bitych. „Wszystkie drogi prowadzą do Rzymu” — mówiło się wtedy. Posterunki wojskowe zwiększały bezpieczeństwo ruchu na drogach. Wielkość imperium spowodowała ożywienie wymiany handlowej, morskiej i lądowej. W transporcie morskim pojawiają się wielkie galery, pędzone siłą mięśni dziesiątków skutych łańcuchami wioślarzy-niewolników, zaopatrzone również w żagle. Na lądzie transport juczny jest wypierany przez transport kołowy, w którym siłą pociągową są woły i konie. Wykształcone w tym okresie formy transportu przetrwały bez większych zmian aż do czasów nowożytnych.

Transport w ustroju feudalnym.

W wyniku rozbiecia Imperium Rzymskiego nastąpiło cofnięcie się rozwoju gospodarczego krajów europejskich i Bliskiego Wschodu. Zaniedbanie konserwacji i budowy dróg przez zwalczające się drobniejsze organizmy państwowe, raubritterstwo i zmniejszenie się bezpieczeństwa ruchu doprowadziły do uwstęchnienia rozwoju transportu lądowego. Państwowe i prywatne korsarstwo morskie utrudniało i hamowało rozwój żeglugi. Utrata łączności lądowej i morskiej doprowadziła do partykularyzmu politycznego.

Z czasem jednak drogą normalnego rozwoju dochodzą do potęgi miasta i państwa nadmorskie. Rozwój transportu morskiego opiera się wciąż jeszcze w znacznej mierze na niewolniczej trakcji ludzkiej. Rozwija się żeglarstwo, szczególnie po zastosowaniu w XIV wieku n.e. kompasu, wynalazku Włocha Flavio Giojo. Rozpoczyna się okres wielkich odkryć geograficznych i związane z tym ożywieniem handlowego, co z kolei doprowadza do rozkwitu rękodzielnictwa w miastach nadmorskich.

Konieczność wprowadzenia nadmiaru towarów z tych miast w głąb lądu doprowadza do uporządkowania i rozbudowy sieci dróg lądowych. Tworzą się wielkie śródlądowe ośrodki produkcyjne. Powstają przyszłe bazy rozwojowe kapitalizmu. Transport śródlądowy wciąż jeszcze opiera się na trakcji zwierzęcej. Ze względów wojskowych rozwija się potężnie hodowla koni. Transport konny nabiera znaczenia politycznego.

Ilościowy rozwój transportu musiał doprowadzić do zmian jakościowych. Powstają warunki do zastosowania w transporcie maszyn parowej. Świat zbliża się do kapitalistycznej formacji gospodarczej.

