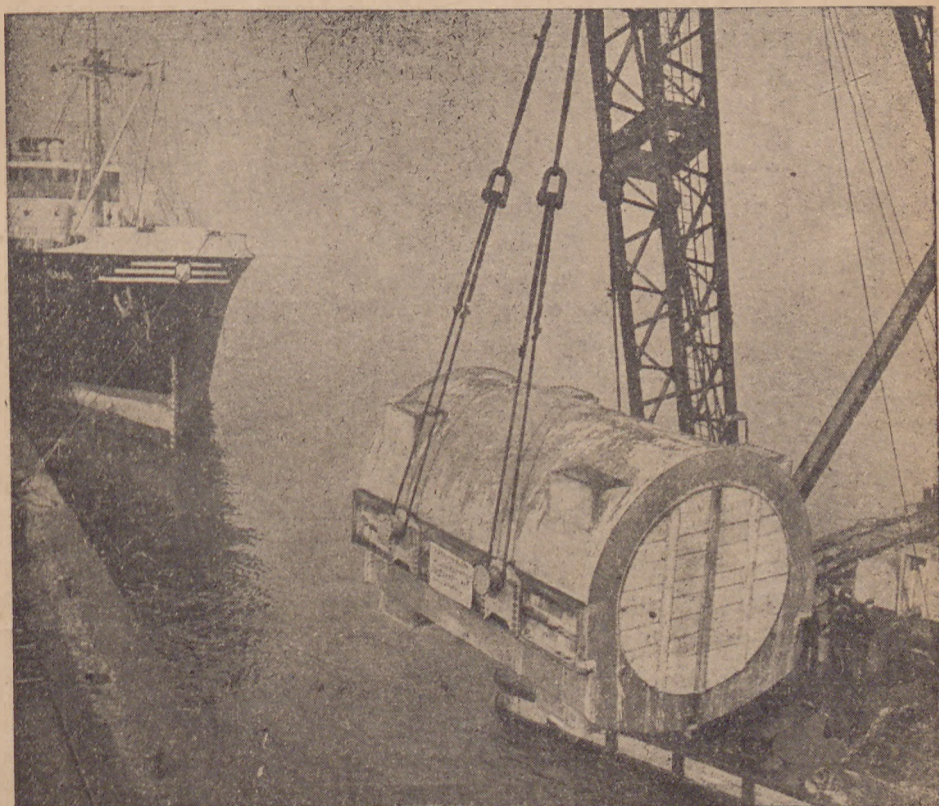


MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICE TRANSPORTU

Transport



Treść numeru:

— Transportowcy dyskutują nad projektem Konstytucji	81
K. ROJEK — Planowanie przewozów na rok 1952 (część III)	82
CZ. PIELAS — Organizacja pracy stacji kolejowej	85
T. LEŚNIAK — Przewozy jesienne w 1951 r.	86
W. JUSZCZYK I J. MARKOWSKI — Badanie wydajności w transporcie samochodowym na odcinku zatrudnienia	88
T. SOKOŁOWSKI — O wykorzystanie ładowności pojazdów samochodowych.	91
J. NOWAKOWSKI — Wykorzystanie pustych przebiegów	94
J. ZIELENIEWSKI — Opakowanie i transport	95
ST. DOBROWOLSKI — Zagadnienie pojemności w przewozie lotniczym	97
J. TOMASZ — Radziecki charter „Sowflot 1951“	100
E. SZABŁOWSKI — Transport morski, a arbitraż państwowy	101

DZIAŁ INFORMACYJNY

F. M. — Nowa taryfa towarowa transportu samochodowego i obniżka opłat o 26,6%	102
A. R. — Jednolita sprawozdawczość w zakresie transportu samochodowego	104
J. M. — Sposób udzielania zezwoleń na publiczny transport drogowy	108
J. M. — Powołanie Centrali Spółdzielni Transportu	109
J. M. — Zmiana stawek amortyzacyjnych od pojazdów samochodowych na rok 1952 r.	109
J. M. — Instrukcja PKPG w sprawie ubezpieczenia mienia w transporcie krajowym	109
A. W. — Nowa instrukcja i zakres działania Wydawnictw Komunikacyjnych	110
TARYFY I ZARZĄDZENIA	110
ORZECZNICTWO	110
KOMUNIKAT PKPG W SPRAWIE MIESIĘCZNIKA „TRANSPORT“	111
SZKOLENIE TRANSPORTOWCÓW	111

NOTATKI

W. B. — Wody śródlądowe ZSRR	115
J. B. — Kobiety czeskie na kolejach	115

KRONIKA

Komunikat PKPG o wykonaniu Narodowego Planu Gospodarczego na r. 1951	115
Uchwała Prezydium Rządu o Narodowym Planie Gospodarczym na r. 1952	116
Jak pracują nasi transportowcy	116
J. OSIŃSKI — Poznajemy transport lotniczy (9) III str. okł.	
O czym każdy transportowiec wiedzieć powinien (3). Transport w ustroju socjalistycznym IV str. okł.	

Zdjęcie na I str. okładki: Wyładunek statku w porcie Gdyńskim przy pomocy potężnych dźwigów
 Zdjęcia na str. 81 u góry: z lewej strony — przodownica pracy ob. Janina Wolna ze Zjedn. Zakł.
 Rowerowych w Bydgoszczy przy montażu koła, wyrabia 204% normy, z prawej strony — ob.
 Eugenia Michalik, szofer taksówki, przed wyjazdem bada stan motoru.

Wydawca: „WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE“, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

Redaguje Komitet Redakcyjny.

Adres Redakcji: Warszawa, Pl. 3 Krzyży 5, PKPG, Depart. Komunikacji i Łączności.

Sekretariat Redakcji czynny codziennie z wyjątkiem świąt. Tel. 8-14-81

Adres Administracji: „Wydawnictwa Komunikacyjne“, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

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

Cena egzemplarza 5 zł. Prenumerata półroczna 30 zł, roczna 50 zł.

Drukarnia RSW „PRASA“, Al. Jerozolimskie 125. Zam. 401. 5.II. 52 r. 3-B-14201



Transport

MIESIĘCZNIK



ROK IV

Warszawa, marzec 1952r.

Nr 3

Transportowcy dyskutują nad projektem Konstytucji

W związku z toczącą się ogólnonarodową dyskusją nad projektem Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Redakcja „Transport” zebrała szereg wypowiedzi na ten temat:

Oto głosy wybijających się w transporcie przodowników i racjonalizatorów:

TEODOR KLIPPERT

st. ustawiacz st. k. Praga, przodownik pracy:

Jeżeli chodzi o poglądy moje co do nowej Konstytucji, przyznam, że podoba mi się całość, a w szczególności art. 14 p. 1, który mówi o tym, że praca jest prawem i sprawą honoru każdego obywatela, o przestrzeganiu współzawodnictwa pracy i dyscypliny, co wzmocni potęgę naszej Ojczyzny. W p. 2 Konstytucja nie zapomina o przodownikach pracy, których otacza powszechnym szacunkiem, ceniąc każdego według jego zdolności i pracy.

HENRYK RAWSKI

przodownik rzemieślników Parowozowni Głównej Warszawa Wschodnia:

Zabierając głos w dyskusji nad projektem Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, pragnę podkreślić, że każdy artykuł ma swoje wielkie znaczenie, gdyż niemal w każdym artykule jest powiedziane, że władza Polski Rzeczypospolitej Ludowej należy do ludu pracującego. Ja jednak pragnę zabrać głos w sprawie artykułu 14, który mówi: „Praca jest prawem, obowiązkiem i sprawą honoru każdego obywatela”. Jasno widzimy, jak Polska Ludowa zaopiekowała się ludźmi pracy i Konstytucja, która ma wejść w życie, jest dalszym zapewnieniem ludzi pracy, że ich wysiłek będzie należycie oceniony. Ja i żona zobowiązujemy się nie tylko dobrze pracować, lecz również dzieci swoje tak wychować, aby Polska Ludowa miała z nich dobrych obywateli, rozumiejąc jasno, że nie tylko pracą, lecz i wychowaniem młodego obywatela, świadomego swych celów, przyspieszymy Socjalizm Polsce Ludowej.

ALEKSANDER KOBYLIŃSKI

przodownik pracy PKS Okręgu Warszawskiego:

Urodziłem się w r. 1902 w Warszawie, ojciec mój był robotnikiem. Rodzina nasza składała się z 5-ciu osób. Zarobki ojca były bardzo małe i z tego powodu żyliśmy w ciągłej nędzy. Ja jestem z zawodu kierowcą samochodowym. Przed wojną w 1921 r. rozpocząłem pracę w „Polskim Lloydzie”, a następnie pracowałem w innych instytucjach, jednak nigdy człowiek nie był pozbawiony zmartwień materialnych i ciągłego lęku przed redukcją.

Po odzyskaniu niepodległości zgłosiłem się do pracy w PKS w charakterze kierowcy autobusowego, gdzie pracuję do chwili obecnej.

Rzucone hasła współzawodnictwa przyjąłem z tow. Skoczyłem o zwiększenie przebiegu do głównej naprawy. Zobowiązanie podjęliśmy na samochodzie marki Fiat 175.000 km., następnie postanowiliśmy na 200.000, podwyższając jeszcze dwukrotnie do 250.000 km. Zobowiązanie wykonaliśmy. Za powyższe osiągnięcia prócz innych nagród otrzymaliśmy odznaki „przodownika pracy”.

Tak Państwo Demokracji Ludowej ocenia wkład pracy swego obywatela. Obecny projekt Konstytucji

we wszystkich elementach przewyższa konstytucję sanacyjną i wszystkie konstytucje kapitalistyczne. Zabezpieczenie pracy, likwiduje zmorę bezrobocia i nędzy klasy robotniczej.

Oświata dostępna dla każdego — pozwoli stworzyć nam kadry własnej inteligencji.

Człowiekowi pracy i jego rodzinie pozwala czuć się bezpiecznymi w państwie, w którym robotnik i chłop trzyma władzę w swym ręku.

KAZIMIERZ TOKARSKI

racjonalizator PKS Okręgu Warszawskiego:

W r. 1935 byłem chłopcem lat 18-tu. Nie zdawałem sobie sprawy w ogóle, co to jest konstytucja, miałem jednak możliwość odczuć jej „dobrodziejstwa” na własnej skórze. Prawdziwą tragedię przeżyłem dopiero wtedy, gdy miałem już fach i chciałem samodzielnie pracować. Wtedy rozpoczyna się moja wędrówka po różnych zakładach pracy, w których albo proponowano mi groszowe wynagrodzenie za ciężką pracę albo wręcz odmawiano. Mieszkalem kątem u dozorczy domu w cuchnącej piwnicy. W podobnych zresztą warunkach żyło tysiące takich jak ja. Oto były te t. zw. „równe prawa”, które gwarantowała konstytucja sanacyjna z roku 1935. A jak jest dzisiaj?

Po odzyskaniu niepodległości w roku 1935 przyszedłem do pracy w PKS, jako monter samochodowy. Już w r. 1947 zostałem brygadzystą. Starałem się zarówno swoim nakładem pracy, jak i doświadczeniem pokonywać trudności i usprawnieniami w pracy przyczynić się do szybkiej odbudowy zniszczonej ojczyzny. Ta właśnie Polska Ludowa oceniła mój wkład pracy, wyróżniając mnie nadaniem odznaczenia zasłużonego racjonalizatora.

W moim mniemaniu projekt nowej Konstytucji wszystkimi swoimi paragrafami dowodzi tej prawdziwej gwarancji równouprawnienia oraz opieki nad człowiekiem pracy i jego rodziną, dowodząc o wyższości ustroju socjalistycznego nad kapitalistycznym.

WŁADYSŁAW GALICKI

III oficer statku s/s „Olsztyn”:

Po powrocie do kraju z wielką radością zapoznałem się z projektem nowej Konstytucji, tej Wielkiej Karty naszego narodu.

Jak bardzo różni się ona od konstytucji państw kapitalistycznych, które zapewniają wolność, ale.. wyzysku.

Jakże inaczej jest u nas, w Polsce Ludowej. Nie ma u nas bezrobocia, praca jest dla wszystkich, każdy obywatel naszego kraju ma do niej prawo. Nie ma u nas obszarników, a ich ziemia przeszła w ręce polskiego chłopca. Młodzież jest otoczona troskliwą opieką państwa, każdy ma prawo do nauki. To, o czym marzyć jedynie może młodzież robotnicza i chłopska w krajach kapitalistycznych, jest u nas codzienną rzeczywistością.

Oto na przykład ja, syn kolejarza — jestem oficerem Polskiej Marynarki Handlowej. Gdzież by przed wojną stać było ojca na postanie mnie do Szkoły Morskiej. Ja ją ukończyłem, a wkrótce ukończył mój młodszy brat. Każdy zawód stoi dziś otworem przed młodzieżą — aby tylko chęci i zdolności starczyło.

Mgr K. ROJEK (Warszawa)

Planowanie przewozów na rok 1952

(część III)

W styczniowym i lutowym numerze „Transport“ (1) omówiliśmy sposób opracowywania planu przewozów na formularzu Tr3, podstawowym dla metody planowania, wprowadzonej, jako obowiązująca w 1952 r., zarządzeniem Przewodniczącego PKPG nr 29 z dn. 16.VII. 1951 r. Wspomnieliśmy też o formularzach uzupełniających, tzn. Trs 1 i K1.

W w zarządzenie nakazuje również opracowanie formularza Trs 2 — „Obliczanie zdolności przewozowej własnych pojazdów samochodowych“. Formularz ten

ma istotne znaczenie dla ustalonej na rok 1952 metody planowania przewozów, określa bowiem udział w wykonaniu planu przewozów własnego taboru samochodowego zarówno przedsiębiorstw nieprzewozowych, jak branżowych (resortowych), przedsiębiorstw transportowych. Określa też wskaźniki, przy jakich mają być wykonane planowe zadania własnego parku samochodowego, a ponadto intensywność wykorzystania tego parku. Poniżej omówimy sposób opracowania formularza Trs/2 przez zjednoczenia (przedsiębiorstwa) budowlane.

Ministerstwo

Centralny Zarząd

Zjednoczenie (przedsiębiorstwo)

Obliczania zdolności przewozowej

własnych pojazdów samochodowych

WZÓR Nr Trs/2

Lic. ba porządkowa	Grupa jednokopojazdowych samochodowych	Ładow. i pojazdów w grup. (g)	Ilość pojazdów w grupie							Współczynniki			Wydatność taboru w toku w okresie planu (Ur)	Średni promień jazdy (P)	Zdolność przewozowa w tonach (Qr)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
			Na początku okresu planu (Ip)	Wycof. w okresie planu (Iw)	Nowych wpr. do eksp. w okresie planu (In)	Na końcu okresu planu (Ik)	Wozodni w posiadaniu (Dj)	Długość dnia roboczego (T)	Szybkość eksploatacyjna (Ve)	Wykorzystanie taboru (A)	Wykorzystanie przebiegu (B)	Wykorzystanie łączowości (C)			
Razem	x							x	x	x	x	x		x	

(podpis Kierownika Oddz. Transportowego)

(podpis Dyrektora)

UWAGA: rubryki, oznaczonych „x” nie sumuje się.

Instrukcja, będąca załącznikiem do zarządzenia nr 282 podaje, że w rubryce 2 formularza należy wpisać grupy jednakowych pojazdów samochodowych, przeznaczonych do przewożenia ładunków²⁾. Podaje również, że za grupę jednakowych pojazdów należy uważać pojazdy samochodowe o jednakowej ładowności i jednakowych właściwościach technicznych. Ciągniki siodłowe stanowią wraz z naczepą ciężarowy samochód członowy, posiadający właściwości techniczne b. zbliżone do właściwości samochodu ciężarowego. Ciągnik siodłowy z naczepą należy zatem uważać za samochód ciężarowy o ładowności używanej naczepy (naczep).

Podane wyżej wyjaśnienie instrukcji budzi szereg wątpliwości.

Czy słuszne jest traktowanie, np. ciągnika siodłowego z dwoma lub trzema naczepami, który czasem pracuje z jedną naczepą, jako zwykły samochód ciężarowy, a czasem metodą przewozów wahadłowych, za samochód o ładowności równej nominalnej ładowności obu lub trzech naczep? Wtedy fakt, że dodatkowo naczepy nie zawsze pracują, powinien być uwidoczniiony drogą zaplanowania w odpowiedniej wysokości wskaźników techniczno-eksploatacyjnych.

Wydaje się, że precyzyjność planu byłaby bardziej zapewniona, gdyby dodatkowe naczepy zostały ujęte w osobnej grupie pojazdów jednakowych; wtedy właś-

ciwe zaplanowanie ich wskaźników techniczno-eksploatacyjnych byłoby znacznie łatwiejsze i dokładniejsze.

Instrukcja pomija milczeniem sposób klasyfikowania ciągników wolnobieżnych — które pracują czasem z jedną, a czasem dwoma lub przy ruchu wahadlowym — z wielu przyczepami (3, 6 lub 9 przyczep, zależnie od ładowności przyczep i mocy ciągnika). Instrukcja nie podaje również sposobu klasyfikowania zespołów: samochód ciężarowy plus przyczepa, szczególnie w przypadku, gdy przyczepy są doraźnie tylko zatrudnione w zespole z samochodami.

Najwłaściwsze wydawałyby się takie ustalenia:

1. ciągniki wolnobieżne klasyfikować w kilku osobnych grupach pojazdów jednakowych, przyjmując, jako kryterium, **najmniejszą ilość przyczep, stale pracujących w zespole z ciągnikiem**; np. grupy: ciągnik plus jedna przyczepa, ciągnik plus 2 przyczepy, ciągnik plus 3 przyczepy itd. Oczywiście, każda grupa powinna obejmować pojazdy „o jednakowej ładowności i jednakowych właściwościach technicznych”, tzn. że osobną grupę będą stanowił np. ciągniki Steyer z trzema przyczepami 3-tonowymi (ruch wahadłowy), a inną — ciągniki URSUS z trzema takimi samymi przyczepami, inną znów — ciągniki Ursus z trzema przyczepami 5-tonowymi itd.

2. W osobnych grupach klasyfikować samochody ciężarowe stale pracujące w zespołach z przyczepami.

3. Wszystkie przyczepy wolne, to znaczy te, które nie są przeznaczone do stałej, ciągłej współpracy z ciągnikami lub samochodami ciężarowymi, klasyfikować w osobne grupy, zależnie od ich nośności.

4. Ciągniki z przyczepami obciążonymi, służące do przewozu konstrukcji, przyczep i urządzeń budowlanych wykazać w osobnych grupach, wg nośności przyczep

1) Partz nr 1/52 i 2,52 artykuły p. t. jak wyżej.

2) W poprzednich częściach tego opracowania ustaliliśmy, że przewóz załóg robotniczych, wykonywany przy pomocy samochodów ciężarowych, należy traktować również, jako przewóz ładunku. Przewozy załóg robotniczych, wykonywane taborem PKS lub PKP przy pomocy publicznych linii regularnych, nawet uruchomionych specjalnie dla obsługi danego przedsiębiorstwa, czy rejonu budowlanego, nie wchodzi do planu przewozów przedsiębiorstw budowlanych.

Przy tego rodzaju klasyfikacji grup pojazdów jednakowych nie napotkamy poważniejszych trudności w precyzyjnym określaniu wskaźników techniczno-eksploatacyjnych.

Jest oczywiście jasne, że ujęciu w formularzu Trs/2 nie podlegają pojazdy nie przeznaczone do przewozu ładunków, tzn. samochody specjalne (warsztatowe, dźwigi i inne z zamontowanymi na stałe maszynami i urządzeniami), samochody osobowe, motocykle itp. Natomiast powinny być wykazane w formularzu w osobnych grupach tego rodzaju pojazdy przystosowane, służące do przewozu mas ciężarowych, jak cysterny, samochody do przewozu płynnego betonu itp.

W rubryce 3 formularza Trs/2 należy wpisać dla każdej grupy ładowność jednego pojazdu w grupie (oznaczamy ją symbolem „g”), ustaloną w dokumencie rejestracyjnym.

Rubryki 4 do 7 podają ilość pojazdów w grupie, w różnych przekrojach. Rubryka 4 — ilość pojazdów w grupie na początku okresu planowania (symbol Ip), figurującą w inwentarzu, przy czym należy uwzględnić tylko te pojazdy, które w okresie planowanym będą przynajmniej jeden dzień w ruchu. Oznacza to, że w tej rubryce nie należy podawać pojazdów jeszcze nie skreślonych z inwentarza, ale już niezdolnych do pracy np. pojazdów, oczekujących przekazania do „Spółnoty pracy” lub likwidacji.

W rubryce 5 należy wpisać ilość pojazdów wycofanych w okresie objętym planem (Iw). Należy uwzględnić tylko te pojazdy, które w planującej jednostce organizacyjnej zostaną całkowicie wycofane z eksploatacji, a nie czasowo. Nie należy więc wykazywać pojazdów, które zostaną oddane do remontu, nawet, gdyby remont miał się przeciągnąć poza okres objęty planem. Należy natomiast wykazać pojazdy, które zostaną wycofane z eksploatacji ze względów nietechnicznych — np. przeznaczone do przekazania innym jednostkom organizacyjnym.

Instrukcja wymaga pisemnego stwierdzenia czynnika, odpowiedzialnego za stan techniczny taboru, jaka ilość pojazdów zostanie wycofana z eksploatacji — oczywiście, ze względów technicznych. Wymóg ten, wydaje się nie mieć praktycznego znaczenia.

W rubryce 6 podaje się ilość pojazdów nowych, wprowadzonych do eksploatacji w okresie objętym planem (In). Ilość tę należy wpisać na podstawie danych, otrzymanych od zwierzchniej jednostki organizacyjnej, planującej przydziały pojazdów.

W wynikowej rubryce 7 wylicza się ilość pojazdów na koniec okresu planowanego (Ik). Ilość tę określa się wg wzoru:

$$Ik = Ip - Iw + In$$

Rubryka 8 podaje „wozodni w posiadaniu (Di)”. Wyliczenie wozodni w posiadaniu jest dość uciążliwe i powinno być wykonane następująco.

1) Dane rubryki 4 należy przemnożyć przez ilość dni okresu planowania (rok — 365 lub 366 w roku przestępnym; kwartał — z wyliczenia itp.).

2. Na podstawie danych rubryki 5 wylicza się dla każdej grupy pojazdów ilości wozodni, podczas których pojazdy, przeznaczone do wycofania, nie będą mogły być, z powodu wycofania ich na stałe z eksploatacji, zatrudnione w okresie planowania. Aby móc przeprowadzić takie wyliczenie, trzeba sporządzić harmonogram wycofywania pojazdów z eksploatacji. Nawet przy bardzo skrupulatnym wykonywaniu obsługi konserwacyjnej i przestrzeganiu norm przebiegów międzyprzeglądowych i międzynaprawczych trudno dla rocznego, a nawet kwartalnego okresu planowania przewidzieć ściśle terminy wycofywania pojazdów z eksploatacji. Dlatego w harmonogramie ustala się tylko comiesięczne lub nawet cokwartalne terminy wycofywania na stałe pojazdów z pracy.

W ujęciu najbardziej prymitywnym można przemnożyć ilość pojazdów, przeznaczonych do wycofania z eksploatacji, przez ilość dni, stanowiącą zaokrągloną do

jedności połowę ilości dni okresu planowania, należy jednak unikać tak prymitywnego rozwiązania i pokusić się o bardziej precyzyjną metodę harmonogramu. W zjednoczeniach budowlanych, z których każde dysponuje zaledwie kilkudziesięciu pojazdami, w okresie roku zaledwie kilka pojazdów może być przeznaczonych do wycofania z eksploatacji, toteż opracowanie wg harmonogramu nie nastreczy wielkich trudności.

3. Podobne trudności powstają przy opracowywaniu ilości wozodni pracy taboru nowego, wprowadzanego do eksploatacji w okresie planowanym. Praktycznie biorąc, ponieważ żadna jednostka organizacyjna, nawet PKPG, nie jest w stanie ściśle ustalić terminarza dostaw taboru, szczególnie importowanego, na rok, ani na kwartał z góry — dla uzyskania potrzebnych liczb należy przemnażyć dane rubryki 6 przez ilość dni, stanowiącą zaokrągloną do jedności połowę dni okresu planowanego.

4. Wyliczone w wyżej omówiony sposób dla każdej grupy pojazdów ilości wozodni, odnoszą się do rubryk 4 i 6, dodajemy, a od uzyskanej sumy odejmujemy ilości wozodni, odnoszące się do rubryki 5, — rezultaty wpisujemy w rubryce 8.

Jak z powyższego wynika, rubryka 7 nie ma znaczenia dla obliczenia danych rubryki 8.

Średnią długość dnia roboczego w godzinach (T) należy wpisać w rubryce 9 na podstawie danych sprawozdawczych z poprzedniego okresu oraz przewidywanej (założonej) długości dnia roboczego w okresie planowym. Ministerstwo Budownictwa Przemysłowego ustaliło dyrektywę, że długość dnia roboczego pojazdów samochodowych w jednostkach organizacyjnych budownictwa przemysłowego powinna w zasadzie wynosić nie mniej, niż 10 godzin. Uzyskane to być może drogą przedłużenia dnia pracy załogi pracującej na jedną zmianę, bądź też zatrudnieniem części załogi na drugą zmianę. Obniżenie w planie reżimu dnia pracy należy uzasadnić.

W rubryce 10 szybkość eksploatacyjną³⁾ (Ve) należy dla każdej grupy pojazdów wpisać na podstawie danych sprawozdawczych z poprzedniego okresu, — jak mówi Instrukcja. W przypadku nie posiadania takich danych, lub zmiany charakteru pracy przewozowej danej grupy pojazdów, szybkość eksploatacyjną można wyliczyć, jako stosunek ilości kilometrów przebytych w ciągu dnia pracy do długości dnia pracy w godzinach (Instrukcja podaje ściśle sposób dokonania tego wyliczenia).

W 1951 r. w niektórych tylko jednostkach organizacyjnych resortów budownictwa prowadzono tak do kładną sprawozdawczość, aby pozwalała ona na wyliczenie szybkości eksploatacyjnej metodą statystyczną bądź też przy pomocy wzorów, podanych w Instrukcji; te bowiem wymagają również szeregu danych statystycznych, którymi jednostki planujące nie dysponowały. W tym stanie rzeczy określano Ve przy planowaniu przewozów na 1952 r. bądź to „na wycucie”, bądź też, co jest właściwsze, przeprowadzając szereg prób („sond”) dla najbardziej typowych pojazdów i najbardziej typowych rodzajów przewozów. Sprawę komplikuje fakt, że w zjednoczeniach budowlanych pojazdy danej grupy służą do wykonywania różnych robót — dziś rozładują wagony kolejowe, jutro wożą żwir, pojutrze będą użyte do przewozu załóg robotniczych itp.; daje to bardzo różne średnie Ve, jest więc pewne, że przy braku danych statystycznych — sprawozdawczych określenie Ve „na wycucie” lub drogą „sondy”, musiało doprowadzić do błędnych ocen. Należy przypuszczać, że zapowiadana nowa sprawozdawczość transportowa przewidzi wyliczenie Ve — ułatwi to planowanie przewozów na 1953 r.

W rubryce 11 wpisuje się planowany współczynnik wykorzystania taboru (A), określony stosunkiem wozodni w pracy do wozodni w posiadaniu. Współczyn-

³⁾ Szybkość eksploatacyjną uzyskujemy, dzieląc ilość kilometrów, przebytych przez pojazd od chwili podstawienia go do naładunku do chwili następnego podstawienia go do naładunku — przez czas w godzinach, który upłynął między tymi dwoma momentami.

nik ten należy w planie ustalać mobilizująco, tzn. na poziomie wyższym, niż w ubiegłym okresie sprawozdawczym. Dla resortu budownictwa przemysłowego ustalono, że przyjęcie w planie współczynnika niższego, niż 0,67, wymaga szczegółowego uzasadnienia.

Wydaje się, że Instrukcja powinna bliżej określać, co należy uważać za wozodzień w pracy: fakt wyjazdu pojazdu poza bramę zajezdni, ew. część i jaką, czy też tylko cały dzień pracy⁴⁾.

Poważną trudność przy planowaniu współczynnika wykorzystania taboru stanowi określenie czasu przebywania pojazdów w remoncie kapitalnym w Zakładach Naprawy Samochodów (CZSS). W założeniu istnieje akcja wymienna — i wtedy przestój remontowy nie powinien przekraczać kilku dni. W praktyce znane są przypadki, że pojazdy przebywały w ZNS w oczekiwaniu na remont ponad 12 miesięcy. Instrukcja nie daje w tym zakresie żadnych wskazówek, niewątpliwie więc przy planowaniu współczynnika wykorzystania taboru przyjmowano różne kryteria i popełniano poważne błędy. Wydaje się najwłaściwsze przyjmowanie 3-miesięcznego okresu przestoju remontowego.

Rubryka 12 jest przeznaczona na zaplanowanie współczynnika wykorzystania przebiegu (B), tzn. **stosunku ilości kilometrów przebytych z ładunkiem do ogólnej ilości przebytych kilometrów**. Wysokość tego współczynnika zależy od charakteru pracy planowanej dla poszczególnych grup pojazdów i możliwości wykorzystania przebiegów powrotnych. Dla budownictwa przemysłowego ustalono wskaźnik dyrektywny 0,52. Zaplanowanie współczynnika niższego wymaga szczegółowego uzasadnienia.

Współczynnik wykorzystania ładowności (C) planuje się w rubryce 13. W ujęciu statystycznym jest to **stosunek tonokilometrów wykonanych do tonokilometrów możliwych do wykonania przy przebiegu z ładunkiem**. Należy ustalić go sprawozdawczo za okres ubiegły i zaplanować mobilizująco. Dyrektywna wysokość tego współczynnika dla budownictwa przemysłowego wynosi — 0,96.

W rubryce 14 określa się wydajność roboczą taboru (Ur), wyliczając ją wynikowo wg wzoru:

$$Ur = g \times Ve \times T \times Di \times A \times B \times C$$

Wydajność robocza taboru, jak widzimy, jest to **ta ilość tonokilometrów, które przez dany pojazd (grupę pojazdów) ma być wg planu (lub sprawozdawczo: była) wykonana w danym okresie czasu**. Obliczmy ją przykładowo dla resortu budownictwa przemysłowego dla samochodu Star 20, opierając się na wskaźnikach dyrektywnych, za okres pełnego roku 1952 przy $Ve = 12 \text{ km/godz.}$

$$Ur = 3,5 \times 12 \times 10 \times 366 \times 0,67 \times 0,52 \times 0,96 = 51,413 \text{ tonokm.}$$

Warto zwrócić uwagę na fakt, że **własnemu transportowi samochodowemu zjednoczeń budownictwa przemysłowego postawiono wysokie zadania wykonawcze na rok 1952**. Przy planowaniu przewozów na rok 1951 przyjmowano średnią roczną wydajność roboczą samochodu Star 20 w ilości 24500 tonokm⁵⁾, planowany wzrost wydajności wynosi więc w r. 1952 około 110%. Nie trzeba wyjaśniać, jak wielkiej mobilizacji wymaga od transportu resortu budownictwa przemysłowego taki wzrost zadań planowych. Wzrost planowych zadań transportu budowy miast i osiedli kształtuje się podobnie.

Zadania te będą tym trudniejsze do wykonania, im na mniejszych średnich promieniach jazdy będzie zatrudniony tabor samochodowy budownictwa⁶⁾. Ten średni promień jazdy (R) planuje się w rubryce 15. Wyli-

czenie średniego promienia jazdy dla planu na rok 1952 napotyka podobne trudności, jak wyliczenie Ve (patrz wyżej).

Ostatnia, 16 rubryka formularza Trs/2 przeznaczona jest na podanie zdolności przewozowej w tonach (Q), którą oblicza się wynikowo za pomocą wzoru:

$$Qr = \frac{Ur}{R}$$

Dane rubryki 15 i 16 formularza Trs/2 służą do wypełnienia tych rubryk formularza Tr3, które określają udział taboru własnego zjednoczenia (centralnego zarządu całego resortu) w wykonaniu planowanych zadań przewozowych.

Formularz Trs/2 może być z powodzeniem używany, jako podstawowy (wyjściowy) przy opracowywaniu planów techniczno - finansowo - gospodarczych branżowych przedsiębiorstw transportu samochodowego resortów budownictwa, np. dla Zakładów Transportowych Budowy Miasta Warszawy lub dla Przedsiębiorstw Transportowych Budownictwa Przemysłowego.

Kończąc cykl opracowań nt. planowanie przewozów na rok 1952, stwierdzić musimy, że, **jakkolwiek wprowadzona Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG nr 282 metoda tego planowania stanowi olbrzymi krok naprzód w ugruntowywaniu w naszym transporcie zasad gospodarki socjalistycznej, to jednak plany przewozów na rok 1952, sporządzone wg tej metody, będą miały względną wartość, gdyż nie będą jeszcze dość precyzyjne**. Tym niemniej opracowywanie planów wg tej metody stało się ważnym czynnikiem szkoleniowym, a ich wykonywanie będzie czynnikiem wychowawczym o wielkim znaczeniu dla masy transportowców, zatrudnionych w zjednoczeniach i przedsiębiorstwach nieprzewozowych.

Przy wprowadzeniu nowej metody planowania przewozów nie ustrzeżono się przed popełnieniem szeregu niedociągnięć, które powyżej pobieżnie omówiliśmy. Do najważniejszych należą niewątpliwie w odniesieniu do budownictwa:

a) brak koordynacji między metodą planowania przewozów, a metodami planowania zaopatrzenia i produkcji;

b) brak koordynacji między terminami opracowywania planów przewozów i planów zaopatrzenia oraz produkcji;

c) brak formularzy równoległych do Trs/2, które ułatwiłyby zjednoczeniom (przedsiębiorstwom) budowlanym zaplanowanie zdolności przewozowej własnych pojazdów konnych, kolejek budowlanych i środków transportu wodnego;

d) niedomówienia w Instrukcji, będącej załącznikiem do Zarządzenia nr 282;

e) brak w r. 1951 sprawozdawczości techniczno - eksploatacyjnej, która umożliwiłaby statystyczne uzyskanie szeregu danych, niezbędnych dla opracowania planów przewozowych⁷⁾.

Nie ulega wątpliwości, że przy opracowywaniu instrukcji o planowaniu przewozów na rok 1953 wszystkie wyżej wymienione niedociągnięcia zostaną całkowicie usunięte.

Zalety wyżej omawianej metody planowania przewozów i korzyści, wynikające z jej wprowadzenia dla ogólnokrajowej gospodarki transportowej omówiliśmy w poprzednich opracowaniach tego cyklu.

⁴⁾ Patrz Z. Zanicki — „Współczynnik wykorzystania taboru” — Transport i Spedycja nr 7/51 str. 302.

⁵⁾ Patrz „Wskaźniki pomocnicze do planów produkcyjnych przedsiębiorstw budowlano-montażowych na rok 1951 — cz. II” — str. 96.

⁶⁾ Patrz: „Czy tonokilometr jest właściwym miernikiem pracy taboru samochodowego?” — T. Kern-Jędrzychowski, Transport i Spedycja nr 6/51 str. 278.

⁷⁾ Sprawozdawczość tego rodzaju została wprowadzona Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG nr 20 z dnia 15.I.52 i obowiązuje od dnia 1.I.52 r.

CZESŁAW PIELAS (Warszawa)

Organizacja pracy stacji kolejowej

Organizowanie pracy stacji kolejowej jest zagadnieniem niełatwym i skomplikowanym. Jeżeli przyjąć że stacja jest komórką produkcyjną, a jest nią niewątpliwie — produkując usługi przewozu ładunków i pasażerów, to jednak charakter tej produkcji jest bardziej zawiły, skomplikowany, nie tak jednnorodny, jak w innych typowych komórkach produkcyjnych i dlatego tu trudniej jest, niż gdzie indziej, ująć w planowe formy proces technologiczny pracy.

Usługa przewozu nie może być produkowana na zapas, nie może być dozowana w sposób równomierny z wielu względów. Przede wszystkim usługę przewozu świadczy się wtedy, gdy klient tego żąda (nada przesyłkę do przewozu). Ruch pasażerski, a szczególnie podmiejski, musi również dostosować swój rozkład jazdy do potrzeb podróży (dojazd do pracy). Stąd wynikają spiętrzenia i szczyty przewozowe, wywierające niekorzystny wpływ na racjonalne wykorzystanie urządzeń stacyjnych i jej personelu. Szczyty przewozowe w ruchu lokalnym przy większych ośrodkach stwarzają przeszkody dla ruchu dalekobieżnego zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, powodując dozowanie ruchu dalekiego w przerwach pomiędzy szczytami przewozowymi lokalnymi, co potęguje nierównomierność ruchu, wywołując naprzemian zagęszczenia i przerwy. Ta arytmiczność ruchu na linii odbija się na pracy stacji. Inną niewygodną cechą pracy stacji jest słaba koncentracja jednakowych lub podobnych czynności. Niemal każdy pracownik służby stacyjnej wykonuje inne czynności i zadania, co utrudnia, a często uniemożliwia koncentrację podobnych czynności i ekonomiczne wykorzystanie personelu. Personel eksploatacyjny, normowany dla przekroju szczytowego nasilenia pracy, jest nierównomiernie wykorzystany. Powstaje zagadnienie pełnowartościowej pracy i pogotowia, w czasie którego oczekuje się pełnowartościowej pracy i przygotowuje się do niej. Czasem okres pogotowia można wykorzystać dla spełniania innych czynności, nie zawsze jednak daje to pożądane efekty. Weźmy dla przykładu małe stacje, położone na liniach o średnim nasileniu ruchu. Dyżurny ruchu, który nie jest w pełni wykorzystany dla czynności, związanych z ruchem pociągów, obsługuje ponadto kasę biletową i bagażową w ciągu całej lub części doby. Ten sposób rozwiązania poprawia sprawność ogólny współczynnik pracy, lecz nie powoduje równomiernego wykorzystania pracownika, a raczej wpływa ujemnie, gdyż obsługa kasy wypada przeważnie w czasie największego nasilenia ruchu. W ten sposób pogarsza się równocześnie warunki bezpieczeństwa ruchu i należyte obsługi podróży. Przy innych czynnościach, zarówno związanych bezpośrednio, jak i pośrednio z ruchem pociągów — nasilenie, tempo, rytm pracy związany jest zwykle z ruchem pociągów i to powoduje nieekonomiczne wykorzystanie personelu eksploatacyjnego.

Stosowanie różnych, znacznie różniących się współczynników pracy, nie rozwiązuje zagadnienia ani w interesie gospodarki przedsiębiorstwa, ani w interesie pracownika.

W dobie planowej gospodarki socjalistycznej kwestia odpowiedniego wykorzystania pracownika jest bardzo ważna, szczególnie, gdy chodzi o tak znaczną liczbę tych pracowników, jaką zatrudnia PKP i to przeważnie pracowników wykwalifikowanych. Wyszukiwanie ubocznych zajęć dla pracownika chwilowo niewykorzystanego nie rozwiązuje zagadnienia. Sedno zagadnienia leży w zniwelowaniu szczytów przewozowych (okresowych) i wahań w ciągu doby. Zagadnienie to ma znacznie szerszy zasięg, lecz między innymi stworzyć odpowiednie warunki dla ułatwienia organizacji pracy stacji. Z drugiej strony realizacja szeroko zakrojonej akcji usprawniającej pracę kolei — modernizacja techniczna i usprawnienia organizacyjne wiążą się ściśle z pracą stacji i wymagają poważnych zmian w procesie technologicznym.

Żywiłowe tempo wzrostu produkcji, realizacja zadań planu 6-letniego spowodowały, że dotychczasowe metody pracy nie tylko nie wystarczają, lecz często stanowią przeszkodę, hamulec, wąskie gardło. Prawa zespołowej, kolektywnej pracy konsekwentnie muszą być zastosowane w transporcie. Zespołowo muszą pracować nie tylko poszczególne grupy, drużyny — zespołowo muszą pracować stacje, odcinki linii. Cały aparat przewozowy musi stanowić zharmonizowaną, nastawioną na wspólny rytm — wspólny cel — całość. Oczywiście jest, że do tego rytmu musi dostosować się podaż przewozu — klient zarówno w kolei, jak i swoim interesie. Uchwała Prezydium Rządu, wprowadzająca pewną dyscyplinę przewozu w stosunku do użytkownika kolei, jest słuszną, logiczną i konieczną. Realizacja jednak tej uchwały dokona się nie gdzie indziej tylko właśnie w terenie na stacji. Stacja musi wziąć czynny udział w planowaniu operatywnym i perspektywicznym. Kto zna lepiej charakter, możliwości bieżące i rozwojowe zapieczęta niż stacja, kto potrafi skłonić klienta do dostosowania się do potrzeb kolei — stacja. Stacja musi zrosnąć się ze swoim zapleczem, żyć wspólnymi troskami w dziedzinie przewozu. Klient musi poznać charakter pracy przewozowej, jej możliwości i trudności, wtedy dyscyplina przewozowa nie będzie dlań uciążliwym obowiązkiem, a będzie realizowana ze zrozumieniem i chęcią.

Dla dostosowania szczególnie wielkich stacji do zwiększonych zadań dla unowocześnienia ich organizacji, należy często grubo opracowywać technologiczne procesy pracy. Trzeba więc przede wszystkim ustalić możliwości techniczne w zakresie zdolności przepustowej stacji i zdolności przetwórczej poszczególnych jej elementów. Wyszukać należy wąskie gardła, hamujące pracę i usunąć ich wpływ, dążąc do zapewnienia równowagi w obciążeniu poszczególnych elementów stacji (poszczególne grupy, górki rozrządowe, wyciągi itp.). Wstępnym i podstawowym zadaniem jest opracowanie norm na poszczególne czynności, pamiętając o tym, że trudno tu ustalić jakieś ogólnie obowiązujące wielkości, wobec bardzo różnorodnych warunków lokalnych, znacznych różnic w wyposażeniu technicznym i układzie poszczególnych stacji.

Pamiętać należy, że ustalenie norm często musi się odbywać z drobiazgową dokładnością, na stacjach bowiem o dużym natężeniu ruchu, skrócenie operacji z pociągiem o pół minuty (nabór wody, załadunek przesyłek itp.) jest często znaczącym osiągnięciem, gdyż czas ten, pomnożony przez ilość pociągów, w czasie szczytowego nasilenia pozwala zaoszczędzić czas pozwalający na wprowadzenie nowych tras, nowych pociągów — a więc na zwiększenie zdolności przepustowej — efekt, który na drodze rozwiązań inwestycyjnych wymaga poważnych nakładów.

Ustaliwszy odpowiednie mobilizujące normy, zestawień należy harmonogramy poszczególnych operacji, uwzględniając w jak najszerszym zakresie równocześnie poszczególnych czynności. Podsumowaniem wyników pracy organizacyjnej jest dobowy plan pracy stacji — dobowy bowiem jest rytm pracy kolei. Plan pracy, oparty na dobrych, dokładnych, mobilizujących normach, pozwala ustalić realne możliwości, wykryć niewykorzystane rezerwy, stwierdzić, czy wyznaczone planem zadania są wykonalne, możliwe do zrealizowania oraz jakie trudności mogą wyniknąć przy realizacji planowanych zadań. Plan pracy stacji musi być całkowicie dostosowany do rozkładu jazdy i planu formowania pociągów i nie powinno się pod żadnym pozorem dopuścić do łamania tej zasady. Poszczególne operacje muszą być tak zaplanowane, by dały w efekcie najekonomiczniejsze rozwiązanie eksploatacyjne. Nie jest to jednak sprawa prosta i łatwa, a dobór odpowiedniego rozwiązania wymaga najczęściej żmudnych i długotrwałych dociekań i doświadczeń. Oczywiście dążymy do jasno określonych celów — do skrócenia obrotu wagonu, wygospodarowania najlepszego współczynnika pracy stacji i współczyn-

nika pracy manewrowej, ale drogi do osiągnięcia tego celu są liczne i różnorodne — a dobór najodpowiedniejszego optymalnego wariantu niełatwy. Oczywiście chcielibyśmy zredukować do minimum czas akumulacji wagonów, lecz można tego dokonać tylko kosztem powiększenia ilości wykonanych pociągogodzin i pogorszenia relacyjności pociągów. W dotychczasowej praktyce żmudne dociekania nad doбором odpowiedniego wariantu nie mogły być realizowane na stacji, pochłoniętej całkowicie poważnymi zadaniami operatywnej pracy, nie mogły być realizowane właściwie w wyższych jednostkach organizacyjnych, zbyt oderwanych od terenu.

Unowocześnienie metod organizacyjnych pracy stacji wymaga dokładnego przeanalizowania procesów technologicznych i na podstawie tego materiału, opracowania właściwych metod organizacyjnych. Do rozwiązania tego zagadnienia niezbędne jest dysponowanie przede wszystkim odpowiednią ilością przygotowanych fachowo pracowników i na obecnym etapie wiele stacji nie jest jeszcze odpowiednio przygotowane do wykonania tych zadań. Utworzone ostatnio stanowiska inżynierów i techników węzłów są właśnie krokiem na drodze naukowego organizowania pracy stacji. Jak te placówki spełnią pokładane w nich nadzieje, wykaże niedaleka przyszłość. Na kilku dużych stacjach rozrządowych proces technologiczny — wzorcowy — opracowywany jest przy współpracy Departamentu ruchu MK. Poczynania te, to praca pionierska, prowadzona w trudnych warunkach przez ludzi, obarczonych ciężkimi zadaniami operacyjnymi, nie oparta o żadne własne doświadczenia, bazująca za to na bogatych doświadczeniach kolei radzieckich. Niezbędny materiał do analizy pracy stacji czerpie się z ewidencji i sprawozdań z pracy stacji i materiał ten, zestawiany według przestarzałych często wzorów i schematów, nie przedstawia już pożądanej wartości. Dlatego też dalszym krokiem do unowocześnienia systemów pracy musi być zmiana dotychczasowego syste-

mu ewidencjonowania pracy stacji. Statystyka musi dostarczyć materiału, pozwalającego na dokonanie twórczej analizy. Jeśli statystyka stwierdza, że na pewnym odcinku następuje obniżenie się wskaźników eksploatacyjnych, to jednocześnie musi dostarczyć wskaźników pozwalających ustalić przyczyny, umożliwić je i ustalić środki zaradcze. I w tej dziedzinie PKP wchodzi na nowe drogi, zrywające z przestarzałymi zasadami. Główne linie przewozowe, większe stacje węzłowe i rozrządowe pracują obecnie na pełnym obciążeniu. Potok ładunków i pasażerów płynie całym przekrojem i trzeba umożliwić mu jak najszybszy, najłatwiejszy przepływ, usuwając wszelkie przeszkody. Do tego potrzebne jest ściśle skoordynowanie pracy wszystkich różnorodnych komórek fachowych, a do tego z kolei potrzebna jest centralizacja ośrodków operatywnej dyspozycji. W tym kierunku idzie organizacja pracy stacji na kolejach radzieckich, gdzie kierownictwo pracą stacji spoczywa w ręku dystryktów, którym podporządkowani są pod względem operacyjnym wszyscy pracownicy stacji lub odcinka. Sprężystą i sprawną pracę osiąga się tam przez utrzymanie stałej obsady w zmianach oraz na poszczególnych stanowiskach i miejscach pracy, co pozwala osiągnąć doskonałe zgranie się zespołu, wysoką fachowość i specjalizację.

Plan techniczny, rozkład jazdy stwarzają sztywne — zbyt może sztywne ramy — dopływ ładunków i pasażerów jest zbyt znów dowolny w czasie, trzeba więc ująć go w ramy planu, a uelastycznić technikę pracy przewozu. Podstawowym warunkiem opanowania sytuacji w zakresie stacji, to zerwanie z improwizowaniem dorywczym, z fragmentarycznym sposobem pracy, a oparciem się na wcześniej przygotowanym na podstawie analiz planie pracy. Plan musi być w zakresie podstawowych czynności przewozowych — plan musi być i w mniej ważnych pomocniczych operacjach, wtedy praca będzie przebiegać sprawnie i da największe efekty.

T. LEŚNIAK (Warszawa)

Przewozy jesienne w 1951 r.

W 1951 r. Prezydium Rządu swymi uchwałami zobowiązało kolej oraz użytkowników transportu kolejowego do sprawnego wykonania przewozów towarowych.

W uchwale nr 247 z dnia 31 marca 1951 r. ustalono limity przewozowe dla poszczególnych resortów gospodarczych na II, III i IV kwartał 1951 r. oraz zobowiązano nadawców do równomiernego naładunku wagonów towarowych. Uchwała Prezydium Rządu nr 524 z dnia 1 sierpnia 1951 r. stwierdza, że kolej w okresie maja i czerwca 1951 r. nie podstała żądanej ilości wagonów, a użytkownicy transportu kolejowego nie przestrzegali w dostatecznym stopniu dyscypliny przewozowej. Z uwagi na to, że trudności te mogłyby wystąpić z jeszcze większą ostrością w okresie przewozów jesiennych i spowodować niewykonanie niezbędnych dla gospodarki narodowej przewozów, uchwała zobowiązała kolej do powiększenia ilości wagonów zdrowych, polepszenia obrotu wagonów oraz nakładała na użytkowników transportu kolejowego szereg obowiązków, zmierzających do usprawnienia przewozów jesiennych i wzmocnienia dyscypliny przewozowej. Zarządzeniem Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego nr 153 z dnia 3 maja 1951 r. oraz zarządzeniami poszczególnych ministerstw, wprowadzono nowy system operatywnego planowania przewozów towarowych na kolejach normalnotorowych. Między innymi wprowadzono plany pięciodniowe, które nadawcy składają na stacjach kolejowych. W prasie ukazał się szereg artykułów na temat przygotowania się kolei i jej klientów do wykonania przewozów jesiennych. Należy stwierdzić, że komórki transportowe w ministerstwach i poszczególnych Centralnych Zarządach, Centralach i Zjednoczeniach żyły tym zagadnieniem. W wytycznych

dla terenu jak i w projektach planów dotyczących przewozu towarów przejawiano wiele troski o zniwelowanie szczytów przewozowych w październiku i listopadzie. We wrześniu położono duży nacisk na opracowywanie planów 5-dniowych. Ministerstwa Przemysłów: Ciężkiego, Chemicznego i Lekkiego przeprowadziły dość szeroką akcję instruktażową w terenie i zapoznały podległy aparat transportowy z trybem planowania operatywnego. Podczas kontroli w terenie stwierdzono, że nie wszystkie jeszcze jednostki opracowywały pięciodniówki oraz, że niektóre stacje kolejowe wykazywały obojętność, a nawet odmawiały przyjęcia tych planów. W celu usunięcia niedomagań na tym odcinku wydano szereg zarządzeń i okólników.

W połowie września został opracowany plan naładunku towarów na PKP na IV kwartał. Plan ten jednostki gospodarcze opracowywały w zasadzie w powiązaniu z planami produkcji i obrotu towarowego. Prawie wszystkie jednostki dołączyły do planów zestawienia pomocnicze obrazujące przejście z wielkości produkcji na wielkość przewozów kolejowych. Tylko nieznaczna ilość planów zawierała część opisową oraz wyjaśnienia dotyczące podziału masy towarowej na poszczególne środki transportu. Brak również było objaśnień charakteryzujących odległości przewozu poszczególnych grup towarowych. Żadna prawie z komórek transportowych nie wspominała o trudnościach na jakie na pewno natrafiała przy opracowywaniu planu na IV kwartał. Jedynie Centrala Zbytu Węgla nadmieniła o swych trudnościach przy opracowywaniu planu przewozów w myśl instrukcji do zarządzenia nr 153. Chcąc rozwiązać ten problem Departament Zbytu i Transportu Ministerstwa Górnictwa wykazał ceną inicjatywę opracowując pro-

projekt nowego systemu dystrybucji paliwa stałego. Projekt ten został wprowadzony w życie na 1952 r. i niewątpliwie ułatwia planowanie przewozów, a w każdym razie daje podstawę do realnego planowania kierunkowego w przyszłości, gdyż ustala odpowiednio wcześniej ilości węgla do rozprowadzenia między odbiorców.

Dużą trudność sprawiało w planie sprawdzenie stopnia wykorzystania wagonów, gdyż stosowano dużą dowolność w określaniu nomenklatury towarów. Zwłaszcza brak materiału statystycznego - sprawozdawczego utrudniał ocenę współczynnika załadunku wagonów tzw. grupy „pozostałe” lub „inne towary”.

Po przeprowadzeniu korekty planu na IV kwartał został on wprowadzony w teren do wykonania z kilkudniowym opóźnieniem. W porównaniu z wielkością wykonanych przewozów w październiku 1950 r. przewidywał on wzrost przewozów o 1,9 mln ton i zwiększenie załadunku o 95,8 tys. wagonów.

W celu wykonania planu przewozów zmobilizowano odpowiednio wcześniej aparat kolejowy. Uzupełniono personelem potrzebne ilości drużyn parowozowych i konduktorskich, zorganizowano brygady wagonowo-remontowe dla przeprowadzenia cięższych napraw wagonów bez wyłączania z pociągu. Powzięto szereg zobowiązań w zakresie bezawaryjnego przetwarzania wagonów i zwiększenia dobowego przebiegu parowozów. W szerszym zakresie wprowadzono jazdy pierścieniowe. Odbyto odprawy i narady z pracownikami kolei i użytkownikami transportu kolejowego na szczeblu DOKP.

Zalecone zaś narady, jakie przeprowadzić miały stacje kolejowe z bezpośrednimi nadawcami i odbiorcami przesyłek towarowych prawie wcale nie odbyły się bądź z winy kierownictwa stacji, które nie znalazły czasu na ich zorganizowanie, bądź z winy klientów kolei, którzy nie raczyli przybyć na omawiane narady. Świadczy to o tym, że niektórzy nadawcy, jak i zawiadowcy stacji nie doceniają tej formy współpracy mającej na celu bezpośrednie omówienie spraw związanych z polepszeniem obsługi stacji i bocznic zakładowych. Należy wspomnieć, że odbyte narady w DOKP, w których uczestniczyli przedstawiciele komórek transportowych w większości przypadków sprowadzały się do obustronnych zarzutów dotyczących niewywiązywania się kolei i jej klientów z nałożonych obowiązków. Rzadko dyskutowano plany załadunku i omawiano konkretne ilości i terminy podstawiania, zabierania i rozładunku wagonów. Nie omawiano spodziewanego przybycia ładunków do danej stacji dla poszczególnego odbiorcy. Często pomijano zagadnienie awizowania przesyłek znajdujących się na pobliskich węzłach. Żaden z zakładów nie był inicjatorem skrócenia operacji naładunkowych i rozładunkowych. Wręcz przeciwnie padały wnioski i zastrzeżenia, że obowiązujące terminy na dokonanie czynności ładunkowych są za krótkie. Tymczasem, jak stwierdzono wiele zakładów ma możliwość ładowania lub rozładowywania wagonów przy niektórych towarach na swych bocznicach w ciągu 3 — 4 godzin, zamiast obowiązujących według taryfy 6 godzin.

Pomimo wyżej przytoczonych faktów na odcinku współpracy kolei z klientami można zanotować szereg pozytywnych osiągnięć. Głównie wzrosła świadomość potrzeby planowego ujęcia zadań przewozowych, co wyraziło się w większym niż dotychczas składaniu stacjom planów miesięcznych i pięciodniowych.

Jeżeli chodzi o ogólne wyniki, to w stosunku do operatywnych planów przewozowych, załadunek w październiku wykonano w 96,7%, a w listopadzie w 95,7%. W stosunku do analogicznych miesięcy 1950 r. załadowano w październiku o 7,5% wagonów więcej, a w listopadzie o 3,7% wagonów więcej. Towary sezonowe w porównaniu ze zgłoszeniami resortów przedstawiały się następująco:

Przewozy	ziemniaki	buraki	wysłodki	zboże
	w p r o c e n t a c h			
październik	112,6	75,8	90,7	141,1
listopad	82,1	79,9	97,5	147,6
R a z e m	103,3	78,0	95,0	144,3

Niewykonanie planu przewozu buraków powstało wskutek nieurodządu spowodowanego długotrwałą suszą.

Pomimo, że nie osiągnięto 100% wykonania planu operatywnego w październiku i listopadzie występowały braki w podstawianiu wagonów. Niepokrycie zamówień miało miejsce przeważnie w drugiej połowie miesiąca i wynosiło w październiku 3,2% przeciętnego dobowego zamówienia wagonów, a w listopadzie 4,5%. Wskutek nierównomierności załadunku na PKP występowały rezerwy wagonowe niewykorzystane w pierwszych dniach miesiąca. W porównaniu ze średniodziennym załadunkiem szczyty przedstawiały się następująco:

Okres	dobowy załadunek (przeciętny)	s z c z y t y	
		październik	listopad
	w p r o c e n t a c h		
I dekada	100	16	22
II dekada	100	12	19
III dekada	100	17	13
w miesiącu	100	17	20

Jak widać w październiku nasilenie załadunku wzrasta, jest najwyższe w końcu miesiąca. Tak więc rezerwa niewykorzystana na początku miesiąca stopniowo malała, aż w końcu w III dekadzie nastąpił ostry brak wagonów. Spowodowało to szereg ograniczeń przewozowych, a nawet pociągnęło za sobą między innymi zrzućenie na hałdy węgla oraz czasowe wstrzymanie załadunku niektórych materiałów budowlanych, jak cegła, kamienie, żwir i piasek.

Dzięki wymienionym uchwałom Prezydium Rządu szczyt przewozowy w roku 1951 został znacznie złagodzony. W porównaniu ze szczytem 1950 r. przedstawia się on następująco:

Rok	szczyt w %
1950	21,0
1951	18,3
zmniejszenie	2,7

Gdyby jednak w październiku i listopadzie 1951 roku załadowano zaplanowane ilości wagonów szczyt wyniosłby 22,3%. Pomimo, że resorty dążą do zrealizowania swoich planów operatywnych notowane są odchylenia między planem, a wykonaniem bądź na plus lub na minus. Według wstępnych danych Ministerstwo Górnictwa nie załadowało w październiku około 4,1% masy towarowej. Zważywszy, że przewozy tego resortu stanowią około 41% ogólnych przewozów, staje się jasne, że kolej nie mogła osiągnąć wykonania planu operatywnego w 100%. Sytuacja byłaby korzystniejsza, gdyby inne resorty ładowały w pierwszych dniach października towary do wagonów węglarek. W ten sposób zdolność kolei byłaby w większym stopniu wykorzystana.

Uchwała nr 524 znacznie przyczyniła się do wzmocnienia dyscypliny przewozowej. Kolej uzyskała poprawę współczynnika obrotu wagonu towarowego o 0,6 doby w porównaniu z III kwartałem 1951 r. Pomimo wyraźnego zalecenia Uchwały niedzielny i świąteczny załadunek

nek wagonów towarowych był nieco gorszy od naładunku 1950 r. Przedstawiał się on następująco:

Przeciętny dobowy załadunek 1951 i 1952 rok	przeciętny załadunek w niedziele i święta			
	październik		listopad	
	1950	1951	1950	1951
100%	41,46%	38,28%	39,66%	36,30%

Według prowizorycznych obliczeń następujące ilości wagonów zostały przetrzymane pod operacjami przeładunkowymi:

Lp.	Resorty	Okres od 25.IX do 24.X.51 r.	Okres od 25.IX. do 24.XI.51 r.
1.	Górnictwo	1709	684
2.	Przemysł Chemiczny	1301	855
3.	Przemysł Ciężki	7705	6532
4.	Przemysł Lekki	1466	909
5.	Budownictwo M. i O.	3065	1675
6.	Handel wewnętrzny	1050	569
7.	CUS i K	1141	347

W tabeli powyższej nie wykazano nieco mniejszych ilości przetrzymanych wagonów przez inne resorty.

Jak widać z zestawienia nastąpiła poprawa w miesiącu listopadzie dzięki energicznemu zwalczaniu przestoju wagonów. W sumie jednak przetrzymano od 25. IX. do 24. IX. 1951 r. około 19.733 wagonów i od 25. X. do 24. XI. 1951 r. około 13.231 wagonów. Ogólnie spadek przetrzymanych wagonów nastąpił jak zaznaczono w miesiącu listopadzie i wyniósł 32,3% w porównaniu do poprzedniego miesiąca.

Poważniejszych niedociągnięć na odcinku nieuzasadnionego niewykorzystania ładowności wagonów nie zanotowano.

Pomimo znacznego zainteresowania się przewozami jesiennymi komórki transportowe na szczeblu Zjednoczeń, Centralnych Zarządów — Central Handlowych nie potrafiły usuwać operatywnie wszelkich zahamowań na odcinku załadunku, odwozu i dowozu oraz wyładunku przesyłek.

Nieliczne tylko komórki orientowały się dobrze w przebiegu przewozów jesiennych oraz utrzymywały systematyczny kontakt z jednostkami podległymi.

Kolej nie wykorzystwała ogromnych możliwości, jakie daje operatywne planowanie przewozów. Przepisy o gospodarce wagonowej nie zostały zmodyfikowane i nie uwzględniono w nich planowana 5-dniowego.

Komórki transportowe Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego dopiero w końcowej fazie przewozów opracowały wykaz zakładów, które w pierwszej kolejności powinny otrzymywać wagony w okresach szczytowych braku wagonów pod załadunek kamienia.

Transportowcy w resorcie Górnictwa nie kontrolowali czy zasobniki na kopalniach były wykorzystane w momencie ostrego braku węglarek w końcu każdego miesiąca.

Komórki transportowe bardzo mało zrobiły na odcinku analizowania dyspozycji aparatu zbytu i zaopatrzenia. Nie starano się w dostatecznej mierze wpływać na właściwe ustalenie terminów dostaw. W dalszym ciągu komórki transportowe nie analizują jak należy podziału masy towarowej na poszczególne środki transportu. W związku z tym nie orientowały się, który odcinek był zagrożony. Jedynie w Budownictwie Przemysłowym, w Handlu Wewnętrznym były próby organizowania przerzutu masy towarowej wg z góry ustalonego planu.

Przewozy jesienne 1951 r. wskazują na słaby jeszcze stopień organizacji pracy transportu. Wskazują na brak dyscypliny przewozowej. Dlatego należy w roku 1952 zmobilizować aparat transportowy do walki o planowe i racjonalne wykonanie przewozów. Szczyty przewozowe powinny stać się przedmiotem wnikliwej analizy, bowiem walka o równomierność przewozu jest naczelnym zadaniem na rok 1952 i lata następne.

Planowanie przewozów powinno być rozwijane i podnoszone na wyższy poziom. Z planów załadunku powinniśmy przejść w szybkim tempie na plany kierunkowe wskazujące miejsce nadania i przeznaczenia przesyłek. Należy się również liczyć z możliwością wprowadzenia do planów przewozowych przeciętnego dobowego załadunku, uprawniającego tylko do niewielkich odchyień w celu zapewnienia równomierności przewozów. Prace te powinniśmy już zacząć realizować, aby zapewnić sprawne wykonanie przewozów w 1952 r. oraz jak najbardziej wpłynąć na ekonomiczne wykorzystanie taboru.

Niedomagania, jakie miały miejsce podczas ubiegłych przewozów jesiennych nie powinny powtórzyć się w roku bieżącym.

Inż. W. JUSZCZYK i J. MARKOWSKI (Warszawa)

Badanie wydajności w transporcie samochodowym na odcinku zatrudnienia

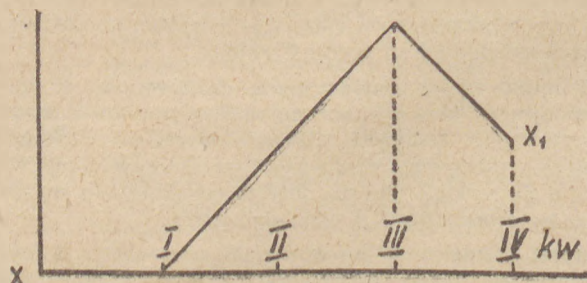
Analiza wykonania planowanych wskaźników pracy stanowi jeden z najbardziej istotnych czynników nie tylko odnośnie planowania zatrudnienia i płac na przyszłe okresy, lecz również odnośnie kierowania działalnością przedsiębiorstwa na tym odcinku.

Drogą analizy wskaźników pracy przedsiębiorstwa, administracja, organizacje partyjne oraz związki mają możność bezpośredniego obserwowania wyników pracy.

Badanie sposobów pracy w okresach, w których wskaźniki kształtowały się dodatnio i porównywanie ich z okresami, w których wskaźniki kształtowały się ujemnie, wytycza kierunki i system pracy na najbliższą przyszłość. Dlatego też analiza wskaźników pracy powinna być jedną z podstawowych czynności kierownictwa przedsiębiorstwa, a w wyniku tej analizy powinny być wyciągane odpowiednie wnioski, które zanalizowane przyczynią się do poprawienia wydajności pracy.

W publicznym uspołecznionym transporcie samochodowym można zaobserwować niewłaściwy wzrost wskaźników wydajności pracy, pomimo tego, że transport ten cechuje stały wzrost produkcji usług.

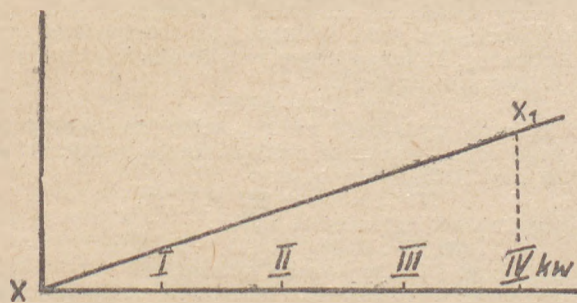
Wydajność pracy kształtuje się w publicznym transporcie samochodowym w sposób przedstawiony na poniższym wykresie:



Kształtowanie się wydajności pracy w przewoźnictwie i spedycji

Jak więc widzimy w I kwartale wskaźnik wydajności pracy utrzymuje się na poziomie końca roku

ubiegłego, następnie daje się zaobserwować gwałtowny wzrost w II i III kwartale i spadek wydajności w IV kwartale. Gdy tymczasem prawidłowy wzrost wydajności powinien być stały i równomierny i powinien wyglądać następująco:



Prawidłowy wzrost wydajności

Przyczyną tak niewłaściwego kształtowania się wskaźników wydajności pracy w publicznym transporcie samochodowym jest przede wszystkim sezonowość pracy, spowodowana zmniejszonym zapotrzebowaniem na transport samochodowy w pierwszym i czwartym kwartale.

Gdyby udało się usunąć sezonowość w transporcie samochodowym, można by wykorzystać wielkie rezerwy kadr niewykorzystywanych właściwie w okresach spadku zapotrzebowania na transport.

Okresy martwych sezonów powodują to, że administracja w okresach I i IV kwartału traci możliwość wpływania na kształtowanie się wskaźników i jest skazana na bierne ich obserwowanie. Co gorsza, okres bierności przesuwają się niejednokrotnie i na okresy nasilenia pracy, powodując dalsze ujemne kształtowanie się wskaźników.

Należy na marginesie zauważyć, że zwalnianie personelu w okresie martwego sezonu odbija się niejednokrotnie ujemnie na całej gospodarce rocznej przedsiębiorstwa, a nawet i dłuższej, gdyż przedsiębiorstwo pozbywa się kadr wykwalifikowanych, a w okresie nasilenia pracy uzupełnia kadr przeważnie pracownikami mniej wykwalifikowanymi, powodując trudności uzyskania planowej wydajności.

W nowym roku planu powstaje więc trudność osiągnięcia wydajności roku ubiegłego, nie mówiąc już o przekroczeniu tak wydajności roku ubiegłego, jak i planowanej na rok następny.

Wysiłek załogi musi stale iść w kierunku podwyższania wydajności. Droga ta prowadzi przez lepszą organizację pracy, wzrost kwalifikacji ogółu pracowników, racjonalizację, współzawodnictwo oraz przez zacieśnienie współpracy z klientami i ustalenia nasilenia prac przewozowych i spedycyjnych w ten sposób, aby całkowicie zlikwidować martwe sezony.

Prawidłową ocenę kształtowania się wydajności może zapewnić analiza oparta na porównywalnych wynikach pracy.

Analizę z zasady przeprowadza się na podstawie porównania wskaźników okresu badanego z kształtowaniem się ich w okresie porównawczym i wielkościami ustalonymi planem.

Jedną z naczelnych zasad statystyki jest porównywalność danych, co w wyniku jest podstawowym warunkiem, zapewniającym możliwość wyciągnięcia przy analizie właściwych wniosków. W zrozumieniu tej zasady — mającej zapewnić możliwość dania najbardziej realnego obrazu kształtowania się wydajności pracy, należy zastanowić się nad jednostką czasu pracy, stosowaną przy mierzeniu wydajności pracy, gdyż od jej wyboru zależeć będzie zapewnienie porównywalności danych i w dalszej konsekwencji wyciągnięcia właściwych wniosków i oceny.

Wydajność pracy, wyraża się ilością lub wartością usług, przypadających przeciętnie na jedną rob. godzinę, jeden roboczodzień, jednego robotniko-miesiąca, jednego robotniko-roku.

Podane wyżej jednostki czasu zostały uszeregowane od najbardziej dokładnej (roboczo-godzina) do naj-

mniej dokładnej (roboczo-rok) — dającej wyłącznie pewien średni obraz, nie uwzględniający takich czynników, jak:

a) zmian długości dnia i tygodnia pracy,
b) intensyfikacji wykorzystania dnia pracy,
c) pracy wykonanej w godzinach nadliczbowych, tj. czynników, które określają pracochłonność wykonywanego zadania i których wpływ ma niejednokrotnie b. poważne znaczenie dla analizy, a nie uwzględnienie których może powodować zupełne zniekształcenie wskaźnika wydajności.

To też oparcie się wyłącznie o jednostkę w praktyce b. często stosowaną, tj. wydajność na 1 robotnika średnio zatrudnionego w roku, czyli 1 roboczo-rok, prowadzi do poważnych niejednokrotnie błędów, a mianowicie:

a) tendencji do utrzymywania dużej ilości godzin nadliczbowych na 1 pracownika. Motywuje się to tym, że zmniejszenie ilości godzin nadliczbowych prowadzi do powiększenia stanu zatrudnienia, a przez to do pozornego obniżenia wskaźnika na 1 pracownika;
b) unikania pracy dwu i więcej zmianowej — z analogicznych jw. przyczyn;
c) niewłaściwego stosunku do zagadnienia intensyfikacji (wykorzystania) dnia pracy, a w rezultacie do wzrostu kosztów własnych na odcinku robocizny.

Ten oportunistyczny stosunek do omawianego zagadnienia jest również przyczyną unikania przez wielu zatrudnionych dokładnej analizy bilansu czasu roboczego.

W literaturze radzieckiej, zwłaszcza dotyczącej zatrudnienia w przemyśle, przy omawianiu zagadnienia analizy wskaźników wydajności pracy, najczęściej spotykamy się z badaniem wydajności na 1 rob. godz. — a w wypadkach analizy wydajności na 1 robotnika, jest ona uzupełniana analizą nakładu ilości rob. godz. na jednostkę produkcji i analizą pracochłonności.

Określenie wydajności na 1 rob. godz. jest w zasadzie najdokładniejsze i dlatego jednostka ta powinna być stosowana, jako podstawowa dla celów analitycznych.

W celu wykazania poważnych różnic przy stosowaniu różnych jednostek czasu w analizie wydajności — weźmy właśnie dwie krańcowe jednostki czasu, tj. 1 roboczo-rok i 1 roboczo-godz., w tej samej jednostce, za ten sam okres w odniesieniu do wykonanej pracy:

Przykład.

Ekspozytura „A” mieszana wykonała swój plan produkcji usług, jak niżej:

Rodzaj usług	Rok 1950 m-c styczeń		
	Plan	Wykonanie	% wykonania
1 tonokm	224018	295895	132
2 osobokm	1222175	1796550	147
3 tony przeł. dun.	52000	65516	126
4 wartość usług w cenach niezmienionych	215577	295962	137

Planowany stan zatrudnienia oraz wydajności na m-c Planowane zatrudnienie 360 pracowników.
Planowana wydajność na 1 prac. 600 zł wg cen niezmien.

Osiągnięte dane wg wykonania przedstawiają się: Stan zatrudnienia wg wykonania 360 proc.
Wydajność na 1 pracownika — 822 zł wg cen niezmien. a więc uzyskano wzrost wydajności na 1 pracownika (822 : 600) × 100 = 137%, czyli wzrost o 37%.

W tym momencie analizy nie jeden kierownik ekspozytury, czy też zatrudnieniowiec, uważając, że wynik ten jest b. zadowalający, przechodzi do dalszej analizy plac itd.

W oparciu o te wnioski, zostają korygowane niejednokrotnie plany na następne miesiące. Przeanalizujemy jednak dalej ten pozornie wielki wzrost wydajności i czy naprawdę jest on realny.

Przed wszystkim należy tu sięgnąć do planu zatrudnienia na dany okres i do sprawozdania, a na podstawie tej dokumentacji przeanalizować czas pracy.

Wg planu efektywny czas pracy w roku wynosi 2 150 rob. godz., średnio na 1 pracownika. Jednocześnie planowano średnio 5% godzin nadliczbowych, czyli na planowaną pracę 1 pracownik miał przyjęte do planu 2 258 rob. godz., z czego na miesiąc styczeń wypadało 189 rob. godz., a zatem planowana wydajność na 1 rob. godz. wynosiła:

$$600 : 189 = 3 \text{ zł } 17 \text{ gr.}$$

Na podstawie sprawozdania zatrudnienia stwierdzono, że ilość godzin nadliczbowych wyniosła 25%, a średni czas pracy 1 pracownika wyniósł 224 godz. (łącznie z godz. nadliczb.), a więc uzyskana wydajność na 1 rob. godzinę wynosiła:

$$822 : 225 = 3 \text{ zł } 65 \text{ gr.}$$

a zatem rzeczywista wydajność osiągnięta była:

$$(3,65 : 3,17) \times 100 = 115,1\%,$$

czyli wzrost o 15,1%, a nie o 37%, jak wypada z obliczenia na 1 pracownika.

Wyżej podany przykład jaskrawo podkreśla różnicę w obliczaniu wydajności zależnie od obranej jednostki czasu. Z tego rodzaju jaskrawymi wypadkami często się nie spotykamy i dlatego właśnie problem omawianego zagadnienia wyolbrzymia się, gdyż najczęściej spotykamy się ze stosunkowo niewielkim wzrostem wydajności na 1 pracownika (w ramach od 5 — 10%), co usypia czujność odnośnie konieczności analizy na tym odcinku, robiąc wrażenie normalnych wzrostów wydajności, a ukrywając jej spadek.

Przyczyny tego tkwią najczęściej w spotykanym błędzie, który postaramy się omówić na liczbach podanego przykładu.

Prowadzący analizę ograniczył się do stwierdzenia, że w m-cu styczniu uzyskał wzrost wydajności o 37%, następnie stwierdził, że ma ogólne przekroczenie godzin nadliczbowych, tj. zamiast planowanych 5% — wynikowe 25%, co wpływa na podwyższenie się jednostkowych kosztów własnych — w związku z czym postanowiono zmniejszyć ilość godzin nadliczbowych od m-ca marca na 10%.

Dla uproszczenia przyjmijmy, że plan na marzec był równy planowi na styczeń oraz, że na 1 robotnika w marcu ta sama ilość rob. godz. efektywnej pracy, jak w styczniu. Przyjmijmy, że podanych w przykładzie 360 pracowników pracowało z tą samą wydajnością, tj. 3 zł 65 gr wg cen niezmiennych na 1 rob. godz.

W wyniku tych założeń jaką otrzymamy wydajność na 1 pracownika i jak będzie się ona kształtowała w stosunku do wyników osiągniętych w styczniu?

Ponieważ na 1 robotnika przyjęto 10% godz. nadliczbowych, planowany czas pracy w marcu wyniesie 198 rob. godz., co przy uzyskanej (wynikowej) wydajności w styczniu 3 zł 65 gr na 1 rob. godz. daje:

$$198 \times 3 \text{ zł } 65 \text{ gr} = 722 \text{ zł } 70 \text{ gr}$$

w zaokrągleniu przyjmijmy 723 zł, a więc w stosunku do stycznia spadek wydajności na 1 pracownika będzie:

$$(723 : 822) \times 100 = 88\%,$$

tj. spadek o 12% w stosunku do wyników ze stycznia, mimo, że pracowano z tą samą wydajnością.

Rozpatrzmy jeszcze jeden przypadek, a mianowicie, że w wyniku rozwijającego się oddolnie współzawodnictwa robotnicy pracowali w marcu o 5% wydajniej (tj. na 1 roboczo-godzinę), czyli wydajność ich wynosiła:

$$3,65 \times 105 = 3 \text{ zł } 83 \text{ gr.}$$

w wyniku czego otrzymujemy wartość usług na 1 pracownika:

$$198 \times 3 \text{ zł } 83 \text{ gr} = 758 \text{ zł } 34 \text{ gr}$$

mimo to wydajność na 1 pracownika wykazywać będzie w dalszym ciągu spadek w stosunku do stycznia, a mianowicie:

$$(75834 : 82200) \times 100 = 92,2\%, \text{ czyli spadek o } 7,8\%.$$

Wyżej podany błąd nabiera szczególnego znaczenia, gdy przeprowadzamy analizę wydajności w skali rocznej wg powszechnie stosowanego wskaźnika na 1 pracownika, gdzie skutki tego błędu odbijają się tak na obliczeniu ilości robotników, ich płacy, jak i w konsekwencji na kosztach własnych.

W celu usunięcia tego błędu istnieją dwie zasadnicze metody:

a) metoda obliczania wydajności na 1 rob. godz.,

b) metoda obliczania wydajności na 1 pracownika przy uwzględnieniu wskaźnika nakładu czasu pracy.

Pierwsza metoda nie wymaga objaśnień. Odnośnie drugiej — jest to właściwie tylko inny sposób obliczania wydajności na 1 rob. godz., polegający na korekcie nakładu czasu pracy, gdzie za wskaźnik nakładu czasu pracy uważa się stosunek planowanej ilości rob. godz. (łącznie z godz. nadliczb.) do rzeczywiście przepracowanej. W omawianym przykładzie wynosiłby on w pierwszym przypadku:

$$189 : 224 = 0,844$$

Uzyskaną wydajność na 1 pracownika należy pomnożyć przez wskaźnik nakładu czasu pracy: w naszym przykładzie mielibyśmy:

$$822 \times 0,844 = 693 \text{ zł } 77 \text{ gr.}$$

a więc wzrost wydajności byłby:

$$(69377 : 60000) \times 100 = 115,6\%,$$

co daje błąd o 5% w wyniku zaokrągleń.

Jak widać wprowadzenie korekty w omawiany sposób całkowicie prawie koryguje omawiany błąd, zapewniając porównywalność wyników.

Zagadnienie porównywalności w omawianym przypadku polega na porównywalności pracy wykonanej przez 1 robotnika w okresie podstawowym i porównawczym, gdzie ilość lub wartość wykonanej pracy przez robotnika jest uzależniona od czasu, w jakim została ona wykonana, tzn., że nakład pracy jednego robotnika okresu porównawczego nie równa się nakładowi pracy 1 robotnika okresu podstawowego, o ile nie uwzględni się ilości przepracowanych godzin.

Badania kształtowania się wydajności poszczególnych grup pracowników dają możliwość bardziej szczegółowego wnikania w przyczyny, wpływające na ich kształtowanie się i są poza tym wskaźnikiem właściwego kształtowania się płac.

Dla poszczególnych grup pracowników oblicza się wydajność we wskaźnikach naturalnych, odpowiednich dla danej grupy pracowników. Np. jako wskaźnik naturalny wydajność pracy kierowców ciężarowych, stosuje się tono-kilometr, dla konduktorów autobusowych — osobo-km, dla robotników — tony przeładowane itp.

Przykładowo przeanalizujmy kształtowanie się wskaźników wydajności kierowców ciężarowych w dwóch okresach sprawozdawczych:

Wyszczególnienie	I okres			II okres		
	plan	wykonanie	%	plan	wykonanie	%
Wydajność w tono-km na 1 pracownika	21 000	22 680	108	20 000	20 800	104

Wydajność powyższa została obliczona prawidłowo, tzn. przy uwspółmiernieniu czasu pracy. Wyniki wskazują, że w okresie pierwszym wydajność była wyższa, niż w okresie drugim; wskazuje to, że w okresie drugim nastąpiły w warunkach pracy lub wydajności pracy, bądź też w obu tych elementach łącznie niekorzystne zmiany.

Ponieważ między I i II okresem sprawozdawczym nastąpił spadek wydajności, należy natychmiast wspólnie z eksploatacją przeanalizować przyczyny spadku, dzieląc grupę kierowców na podgrupy wg rodzajów pojazdów samochodowych i każdą grupę należy przeanalizować oddzielnie. Mogą zdarzyć się wypadki, że określenie pracy kierowców tylko jednym wskaźnikiem naturalnym, tj. w naszym przykładzie tonokm, może okazać się błędne, gdyż kierowcy pracowali w II okresie na krótszych odległościach, charakteryzujących się spadkiem tonokm i wozokm, a wzrostem przewiezionych ton.

Jak powyższe wskazuje, szczegółowa analiza wskaźników wydajności sprawdzana w koniecznych przypadkach do zespołu wykonyującego jednakową pracę lub nawet jednego pracownika, doprowadzi do wykrycia zmiany warunków pracy w stosunku do planowanych.

Kontrola właściwego wzrostu płac na podstawie wzrostu wydajności oraz właściwego planowania wskaźników wydajności zapewnią pozytywne kształtowanie się wskaźników pracy.

Inż. T. SOKOŁOWSKI (Warszawa)

O wykorzystanie ładowności pojazdów samochodowych

O wydajności transportu decyduje, obok szybkości eksploatacyjnej i wykorzystaniu przebiegów powrotnych, ładowność pojazdu i jej właściwe wykorzystanie.

Znaczenie szybkości eksploatacyjnej i jej wpływ na wydajność transportu było omówione w artykule pt. „Skrócenie czasu przeładunku w transporcie samochodowym”, zamieszczonym w numerze lipcowym („Transport i Spedycja” nr 7 z 1951 r.).

Zważywszy, że wydajność transportu, mierzona w ton/km na jedną godzinę pracy pojazdu, wyraża się iloczynem szybkości eksploatacyjnej przez współczynnik, świadczący o stopniu wykorzystania przebiegów powrotnych i przez rzeczywiście przewożony ładunek, jasne się staje, że zwiększenie wydajności transportu w pierwszym rzędzie daje się uzyskać przez powiększenie ładunku przewożonego. Powiększenie takie jest zawsze pożądane, jednak wykonalne w tym przypadku, gdy istnieje tak duża masa ładunków, która mogłaby uzasadnić zastosowanie pojazdu dużej ładowności. Ponadto przy stosowaniu pojazdów samochodowych dużej ładowności muszą być brane pod uwagę warunki pracy, określone możliwościami manewrowania pojazdu na miejscach rozładunku i wyładunku, wskaźnikami technicznymi drogi, warunkami ruchu drogowego i wreszcie warunkami klimatycznymi.

Zastosowanie pojazdów o dużej ładowności musi iść w parze z całkowitym wykorzystaniem ich ładowności.

Dla bliższego wyjaśnienia wpływu ładowności i jej wykorzystania na wydajność transportu, rozpatrzmy sposoby prowadzące do powiększenia przewożonego ładunku.

Ładowność może być powiększona przez:

- a) użycie pojazdu o zwiększonej ładowności,
- b) przez zastosowanie przyczepy.

Wykorzystanie ładowności może być powiększone przez:

- c) staranne naładowanie pojazdu,
- d) dobór pojazdu odpowiedniej wielkości.

W tych przypadkach, gdy zadanie transportowe wymaga przewożenia wielkich jednorazowych ładunków, jak to się zdarza np. w budownictwie lub sezonowo przy zwózce płodów rolnych, następuje możliwość powiększenia ładowności przez zastosowanie odpowiednio wielkich pojazdów, w celu osiągnięcia znacznego powiększenia wydajności transportu i obniżenia kosztu pracy przewoźowej. Wielkie jednorazowe ładunki stanowią w transporcie samochodowym raczej wyjątek i dlatego dużych i bardzo dużych samochodów ciężarowych jest stosunkowo niewiele w porównaniu z samochodami średnimi. Podobnie ładunki małe, przewożone jednorazowo, występują stosunkowo rzadko. Są to przeważnie ładunki zupełnie małe i przewożone dorywczo, dlatego samochody ciężarowe małe i najmniejsze są bardzo rozmaite pod względem ładowności i stanowią niewielką część w składzie całego taboru. Samochód ciężarowy 2,5 t należy zaliczyć do samochodów średnich tak pod względem konstrukcji, jak i pod względem przeznaczenia. Samochody ciężarowe tej ładowności są najbliższym typem samochodu średniego i odpowiadają trudnym warunkom drogowym.

Wyjątkowe zadania transportowe, jak np. przewóz niepodzielnych, wielkich ładunków, które niejednokrotnie, ze względu na swe wymiary skrajne (gabaryt), nie mogą być przewożone koleją, są wykonywane za pomocą największych pojazdów samochodowych, o wyjątkowych wymiarach i wyjątkowych cechach konstrukcyjnych. Z reguły są to przyczepy wieloosiowe, posiadające taką ilość kół, jaka pozwala na utrzymanie obciążenia jednej opony w dozwolonych granicach (około 2500 kg). Jako siła pociągowa używany jest bardzo często silny ciągnik drogowy typu balastowe-

go z silnikiem o mocy najmniej 200 KM lub para ciągników. Szybkość maksymalna nie przekracza 20 km/godz. Za pomocą wielkich pojazdów samochodowych mogą być przewożone największe niepodzielne maszyny lub ich części; elementy konstrukcji żelaznych, wielkie bryły kamienne, nie znoszące przeładunku (transport kolumny Zygmunta ze Słaskiego kamieniołomu do Warszawy), jak również całe wagony kolejowe. Przewóz wagonów kolejowych na specjalnych przyczepach transportem samochodowym umożliwia uniknięcie kosztów budowy i utrzymania niewystarczająco obciążonych bocznic kolejowych.

Do rozwózki paczek i opróżniania skrzynek pocztowych służą najmniejsze samochody ciężarowe, które pod względem konstrukcji są przeważnie pochodnymi produkcji małych samochodów osobowych, a nawet motocykli (trójkołowe). Ze względu na ich przeznaczenie zalicza się je do samochodów ciężarowych.

Obniżenie kosztu pracy przewoźowej i zastosowanie pojazdu odpowiedniego co do wielkości do każdorazowego zadania transportowego jest jednym z najważniejszych warunków do spełnienia w dążeniu do osiągnięcia najlepszego efektu ekonomicznego. Zmienność zadań transportowych, charakterystyczna w transporcie samochodowym, nie zawsze pozwala na przystosowanie ładowności pojazdu do zadania, które ma wykonać.

Powiększenie ładowności jednostki taborowej przez zastosowanie przyczepy umożliwia przystosowanie się do zwiększonego chwilowo zadania transportowego, stosunkowo tanim kosztem. Przyczepa może dwukrotnie, a nawet bardziej zwiększyć ładowność jednostki taborowej, powodując tylko niewielkie zwiększenie kosztów zależnych od przebiegu i prawie żadnego zwiększenia kosztów niezależnych od przebiegu. Zespół samochodów - przyczepa, zwany również pociągiem drogowym, przedstawia jednak pewne niedogodności natury technicznej. Zastosowanie przyczepy, powiększającej ładowność jednostki taborowej, powoduje zmniejszenie szybkości technicznej, wskutek ograniczenia zdolności manewrowania pojazdu i pewnego pogorszenia jego właściwości technicznych w ogólności. Również i właściwości ekonomiczne samochodu, ciągnącego przyczepę, ulegają pewnego rodzaju pogorszeniu. W szczególności znacznie wzrasta zużycie paliwa. Wobec tego, że jazda z przyczepą wymaga dużej umiejętności jazdy, powierzenie zespołu samochodów - przyczepa niedostatecznie w tym celu przeszkolonym kierowcy może spowodować przyspieszenie zużycia pojazdu, co może wyrażać się rozluźnieniem wszelkich połączeń w podwoziu (nawet nitowanych) i szybkim powstawianiu luzów w całym mechanizmie napędu, jak również przedwczesnym zużyciem sprzęgła i hamulców. Stosowanie przyczep w trudnych warunkach drogowych może spowodować bardzo znaczną utratę szybkości i zmniejszenie bezpieczeństwa jazdy. Stosować je zatem należy na drogach o wysokich wskaźnikach technicznych, tak pod względem profilu podłużnego (małe pochyłości), jak i planu (zakręty o dość dużym promieniu). Jazda z przyczepą po wąskich i krętych ulicach staje się bardzo trudna, a jazda po drogach oblodzonych może być bardzo niebezpieczna. Przyczepy do samochodów ciężarowych stosować zatem należy w sprzyjających warunkach jazdy i powierzać pojazdy z przyczepami odpowiednio przeszkolonym kierowcom. Jeśli warunki te będą spełnione, to zastosowanie przyczepy daje bardzo duży efekt ekonomiczny. Do samochodów ciężarowych mogą być przyczepiane nawet dwie przyczepy jednorazowo. W tym przypadku siła pociągowa samochodu ciągnącego powinna być wystarczająca tak, aby uciągnąć przyczepę wraz z ładunkiem, zachowując szybkość techniczną przynajmniej w granicach norm minimalnych. („Tymczasowe normy i instrukcje dla przewoźów towarowych samochodowych” — Wydawnictwa

Komunikacyjne, Warszawa SM-168). Długość zespołu (pociągu) zasadniczo nie powinna przekraczać 20 m. Zastosowanie dwóch przyczep do bardzo dużych samochodów, używanych w transportach dalekobieżnych, przyczynia się do wybitnego zmniejszenia kosztów pracy przewozowej. Oczywiście, że długie „pociągi” mogą być stosowane tylko na szerokich drogach najwyższej jakości. Również i do samochodów ciężarowych (ciągnik siodłowy z naczepą) mogą być stosowane przyczepy powiększające ładowność, podobnie, jak do zwykłych (sztywnych) samochodów ciężarowych.

Przyczepy używane z ciągnikami służą do utworzenia ładowności pojazdu samochodowego, którym nie jest sam ciągnik, lecz ciągnik razem z przyczepą (przyczepami). Jeśli ciężar przyczep naładowanych wykorzystuje się pociągową (uciąg) ciągnika, jadącego z największą szybkością, przy użyciu najwyższego biegu, po poziomej drodze przeciętnej jakości, to przyczepy nazywamy tworzącymi ładowność jednostki taborowej. Dalsze przyczepy doczepione, wybijają więc przyczepami powiększającymi ładowność. Speniałyby one takie samo zadanie, jak przyczepy doczepione do samochodu. Ze względu na odmienne właściwości techniczne ciągników — w szczególności ciągników drogowych, typu rolniczego — anżeli właściwości techniczne samochodów, skutki dodania dalszych przyczep do przyczep zwykle ciągniętych przez ciągnik, są również nieco inne. Wskutek powiększenia ciężaru ciągniętego następuje znaczne zmniejszenie szybkości technicznej, gdyż ciągnik zmienia przekładnię, jednak wpływ na zdolności manewrowania pociągiem jest znikomy. Ze względu na małą szybkość ciągników tego typu, powiększanie ładowności pociągu, który w tym przypadku odgrywa rolę pojazdu samochodowego, jest wskazane dla zmniejszenia kosztu pracy przewozowej. Tworzenie długich „pociągów”, poruszających się z małą szybkością, jest ekonomicznie korzystne, jednak technicznie możliwe tylko tam, gdzie przepisy drogowe na to pozwalają i warunki drogowe umożliwiają poruszanie się długiego pociągu po drodze bezzwłajowej. Chociaż korzyści ekonomiczne wskutek pełnego wykorzystania siły pociągowej ciągnika są niezaprzeczalne, to jednak używanie na zwykłych drogach długich pociągów jest bardzo utrudnione, a w szczególności uciążliwe się staje zestawianie tych pociągów. Z tej przyczyny takie pociągi drogowe są rzadkim wyjątkiem w transporcie samochodowym.

Stopień wykorzystania ładowności mierzy się przez porównanie ciężaru ładunku przewożonego na samochodzie z ładownością pojazdu określoną przez wytwórnictwo. Miernikiem jest współczynnik wykorzystania ładowności.

Ładunki o dużym ciężarze właściwym (t/m^3) z łatwością wykorzystują ładowność pojazdu. Przy ładowaniu ich często następuje przeładowanie pojazdu, czyli przekroczenie współczynnika wykorzystania ładowności ponad 1. Staranność przy ładowaniu takich ładunków polega na właściwym umieszczeniu ich na powierzchni ładunkowej tak, aby nie dopuścić do jednostronnego przeciążenia pojazdu. Przy układaniu ładunków należy dbać o równomierne obciążenie pojazdu. Umieszczenie ciężkiego ładunku pośrodku powierzchni ładunkowej może spowodować wygięcie się podłużnic. Ciężar nad tylną osią może zakłócać równowagę pojazdu i źle wpływać na właściwości jezdne. Ciężar powinien spoczywać na możliwie dużej powierzchni. Jednostronnie ułożony ładunek obciąża reszty z jednej strony, gdy powinien obciążać je równomiernie. Skrzynie należy ładować tak, aby najcięższe znajdowały się pod spodem i w takim porządku, aby wyladunek, jeśli następuje częściowo (rozwózka), mógł następować we właściwej kolejności, nie powodując przedłużenia czasu wyladunku.

Układanie ładunków o wielkim ciężarze właściwym, jak piasek, ziemia lub żelazo, wymaga czujności raczej w kierunku nie przekroczenia ładowności pojazdu. Niewielka ilość sztab żelaznych, ułożonych na platformie samochodu ciężarowego, wykorzystuje już w pełni jego ładowność.

Układanie na samochodzie ładunków opakowanych w skrzyniach, beczkach, workach lub belach, wymaga staranności i umiejętności. Skrzynie powinny być ułożone szczerbnie jedna przy drugiej, co jest możliwe tylko przez odpowiedni ich dobór, w ten sposób, aby sobie wzajemnie nie przeszkadzały.

Trudniejsze jest ładowanie samochodu, który zabiera towary w różnych opakowaniach. Np. równoczesny ładunek beczek, skrzyń i rur luzem wymaga bardzo umiejętnego ułożenia i umocowania, gdyż rury, aby nie ulec uszkodzeniu, muszą być ułożone na wierzchni. Przy ładowaniu mieszanych ładunków wykorzystanie ładowności zależy już nie tylko od ilości ładunku do jednorazowego przewiezienia, ale głównie od starannego naładowania.

Do polepszenia współczynnika wykorzystania ładowności przyczyniają się zbiorowe opakowania znormalizowane, czyli pojemniki (kontenery). Wymiary ich powinny umożliwiać szczelne wypełnienie całej powierzchni ładunkowej pojazdu, przy wykorzystaniu dozwolonej wysokości ładunkowej, jeśli zawierają towary o małym ciężarze właściwym.

Najtrudniejszym zadaniem jest wykorzystanie ładowności przy przewożeniu ładunków objętościowych, które zajmują dużo miejsca.

Poza koniecznością starannego wykorzystania powierzchni ładunkowej zachodzi konieczność wykorzystywania dozwolonej wysokości ładowania, która nie może przekraczać 4 m od nawierzchni drogi. Wykorzystanie wysokości ładowania wymaga bardzo starannego i umiejętnego przymocowania ładunku do pojazdu. O ile układanie lekkich skrzynek lub kostek prasowanych słomy i siana nie przedstawia specjalnych trudności, to upakowanie mebli na samochodzie w takich sposób, aby wykorzystać możliwie najlepiej jego ładowność, staje się zadaniem trudnym i powinno być powierzane doświadczonym specjalistom. Ładowanie dużych drewnianych lub rur, wymaga stosowania przyczepy jednoosiowej, która służy do przedłużania powierzchni ładunkowej.

Wykorzystanie ładowności pojazdu, przeznaczonego do częstego przewożenia ładunków objętościowych, daje się osiągnąć przez przystosowanie pojazdu do rodzaju ładunku. Przystosowanie to polega na doborze samochodów określonej ładowności, posiadających wyjątkowo duży rozstaw osi (lub trzy osie), z których druga tylna jest zazwyczaj tylko niosąca, albo też przez zastosowanie samochodu członowego (ciągnika siodłowego), z wyjątkowo długą naczepą. Np. do przewożenia żywego bydła muszą być stosowane pojazdy o wyjątkowo dużej powierzchni ładunkowej, lecz stosunkowo niewielkiej ładowności, w tym celu, aby zapewnić bydłu humanitarny transport, nie wpływający ujemnie na jego stan. Nierogaczna lub owce mogą być przewożone na samochodach posiadających nadwozia dwupokładowe.

Przystosowanie wielkości powierzchni ładunkowej pojazdu do rodzaju przewożonego ładunku można łatwo obliczyć, znając wysokość ładunku i jego ciężar właściwy oraz ładowność pojazdu. Do obliczania należy przyjąć współczynnik wykorzystania ładowności równy 1, który wskazuje na pełne wykorzystanie ładowności pojazdu. Wielkość powierzchni ładunkowej, przy której uzyskać można pełne wykorzystanie ładowności, określają następujący wzór:

$$a \cdot b = \frac{q \cdot 1}{h \cdot q'} \text{ m}^2$$

gdzie a oznacza długość platformy ładunkowej
b „ szerokość platformy ładunkowej
h „ wysokość ładunku
q' „ ciężar właściwy ładunku (t/m^3)

(cyfra 1 w liczniku jest współczynnikiem wykorzystania ładowności).

Przykład:

Zamkniętym furgonem, którego wysokość ładunkowa wynosi np. 2,7 m, a ładowność 3 t, przewozi się bardzo objętościowe ładunki, których ciężar właściwy określa stosunek $0,1 t/m^3$. Aby uzyskać pełne wy-

korzystanie ładowności, długość powierzchni ładunkowej przy normalnej szerokości platformy 2,2 m, powinny wynosić:

$$a = \frac{3 \cdot 1}{2,7 \cdot 0,1 \cdot 22} = 5 \text{ m}$$

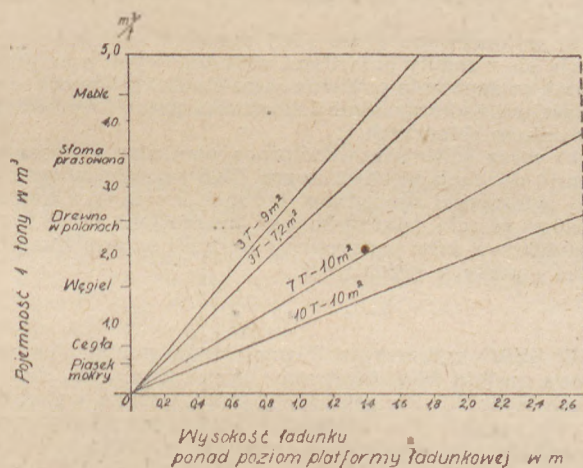
Taka długość powierzchni ładunkowej wymaga zastosowania podwozia o przedłużonym rozstawie osi (samochód trzyosiowy) lub ciągnika siodłowego z odpowiednio długą naczepą. Przy stosowaniu zwykłych podwozi o normalnym rozstawie osi osiągnięcie pełnego wykorzystania ładowności w tym przypadku byłoby nieosiągalne.

Wykres przedstawia związek pomiędzy objętością jednej tony różnych ładunków, a dopuszczalną wysokością ładunku dla samochodów różnych ładowności, posiadających różne powierzchnie ładunkowe. Na wykresie uwzględnione są: — samochód ciężarowy o bardzo dużej ładowności 10 t i o powierzchni ładunkowej 10 m²,

— samochód ciężarowy o ładowności 7 t i powierzchni ładunkowej również 10 m².

— samochód ciężarowy o ładowności 3 t i normalnej powierzchni ładunkowej 7,2 m².

— samochód ciężarowy o ładowności również 3 t, lecz o dużym rozstawie osi i powierzchni ładunkowej 9 m².



Na osi poziomej odniesione są wysokości ładunku ponad powierzchnię platformy ładunkowej, a na osi pionowej objętości jednej tony różnych ładunków, określone stosunkiem m³/t.

Z wykresu widoczne jest, że na samochód 3 t o wyjątkowo dużej powierzchni ładunkowej (9 m²) 3 tony mebli można naładować na wysokość około 1,55 i w pełni wykorzystać ładowność tego samochodu. Natomiast na samochód o ładowności 7 t, który posiada większą powierzchnię ładunkową (10 m²), nie można naładować siedmiu ton mebli, nawet na wysokość 2,7 m, która przyjmując wysokość platformy ładunkowej ponad powierzchnię drogi 1,3 m, osiąga już największą dopuszczalną wysokość ładowania tj. 4 m.

Wykorzystanie ładowności pojazdu ma bezpośredni i istotny wpływ na koszt pracy przewozowej.

Tabela podaje porównanie pracy przewozowej przy pełnym wykorzystaniu ładowności i przy wykorzystaniu jej w 60% (współczynnik wykorzystania ładowności 0,6). Dla porównania obliczono koszty zależne od przebiegu (paliwo i oleje, naprawy i obsługa zapobiegawcza, amortyzacja ogumienia i amortyzacja pojazdu) samochodu benzynowego 3,5 t w wysokości 1,71 zł/km oraz koszty niezależne od przebiegu gospodarstwa samochodowego, do którego samochód ten należy w wysokości 13 zł/godz. pracy samochodu. Średnią szybkość techniczną przyjęto jako 20 km/godz. łączny czas czynności ładunkowych, w obydwu porównywanych przypadkach, w wysokości 70 minut, wreszcie założono, że jazdy powrotne odbywają się bez

ładunku. Jednakowy czas czynności ładunkowych uzasadnia się tym, że przy niepełnym wykorzystaniu ładowności ładuje się objętościowy (przestrzenny) ładunek, wymagający dłuższego ładowania. Koszty pracy przewozowej obliczone są dla różnych warunków pracy, określonych różnymi długościami jednej jazdy ładownej (odcinek pracy).

Koszt pracy przewozowej	Odcinki pracy km					
	3	5	10	15	30	50
Przy pełnym wykorzystaniu ładowności zł/km	2,8	2,2	1,77	1,61	1,49	1,44
Przy wykorzystaniu ładowności w 60% zł/t-km	4,65	3,7	2,97	2,74	2,5	2,4

Ładowność samochodów ciężarowych dużych i bardzo dużych, najdroższych w zakupie, których koszty zależne od przebiegu są wysokie, musi być wykorzystywana jak najbardziej starannie. Samochody te nie powinny być używane do przewozu takich ładunków objętościowych, które uniemożliwiają pełne wykorzystanie ładowności pojazdu. Niedoładowanie tych pojazdów powoduje bardzo znaczne zwiększenie kosztu pracy przewozowej.

Praktyka transportu samochodowego w ZSRR świadczy o tym, że wykorzystanie ładowności samochodów, jako wartość przeciętna dla taboru, wykonywującego plany przewozów towarowych, określa się współczynnikiem wykorzystania ładowności nie niższej, niż 0,9.

„Tymczasowa instrukcja i normy dla towarowych transportów samochodowych“, wydana w 1950 r. przez Ministerstwo Komunikacji, ustala m. in. klasy różnych ładunków tam wymienionych w zależności od stosunku t/m³ i od wielkości samochodu użytego do przewozu. Ładunki dzielą się na pięć klas. Klasa pierwsza obejmuje ładunki o najwyższym ciężarze właściwym, czyli w stosunku t/m³. Ładunki te ładowane na wszelkie samochody zawsze wykorzystują ładowność w 90 do 100% (współczynnik wykorzystania ładowności 0,9 do 1,0). Do klasy tej należy najwięcej ładunków. Do klasy drugiej należą ładunki, które mogą wykorzystywać ładowność wymienionych w instrukcji samochodów 71 do 90%, do klasy trzeciej te, które wykorzystują ładowność w 51 do 70%, do klasy czwartej ładunki wykorzystujące ładowność 31 do 50% i wreszcie do klasy piątej ładunki wyjątkowo objętościowe, dające możliwość wykorzystania ładowności do 30%. Ładunki klas 3, 4 i 5 występują stosunkowo rzadko, jak np. bawełna nieprasowana przewożona luzem lub duże pudła kartonowe. Ze względu na to, że mniejsze samochody wykazują bardziej korzystny stosunek powierzchni ładunkowej do ładowności od samochodów dużej ładowności, niektóre z ładunków objętościowych mogą znaleźć się w korzystniejszej klasie jeśli są ładowane na mniejszy samochód. Przez stosowanie wyjątkowych pojazdów o bardzo dużej powierzchni ładunkowej, lecz małej ładowności, ładunki należące do niekorzystnej klasy mogą być przesunięte do klas bardziej korzystnych, jak wyjaśniono wyżej.

Jak więc z tych rozważań widzimy, wykorzystanie ładowności pojazdów samochodowych uzależnione jest od szeregu czynników.

Przed wszystkim jednak, najważniejszym zagadnieniem, związanym z wykorzystaniem ładowności pojazdu, jest zastosowanie odpowiedniego pojazdu do danych ładunków.

Powinni o tym dobrze pamiętać wszyscy transportowcy i przed dokonaniem wyboru właściwego pojazdu, do określonej pracy przewozowej dokonać dokładnej analizy z punktu widzenia wykorzystania ładowności.

Inż. JERZY NOWAKOWSKI (Warszawa)

Wykorzystanie pustych przebiegów

Na podstawie codziennych obserwacji stwierdzamy wszyscy wysoce niepożądany objaw, występujący w naszym transporcie drogowym, a mianowicie bardzo liczne przebiegi samochodów pustych lub częściowo tylko załadowanych. Zjawisko to stanowi jedno z najpoważniejszych marnotrawstw transportowych, które, pomimo szeregu publikacji i konferencji na ten temat, nie wykazuje tendencji malejących. Odwrotnie, w miarę zasilania taboru samochodowym jednostek gospodarki społecznej, ilość przebiegów pustych nabiera charakteru masowego.

Spśród możliwych usprawnień, omawianych na naradach produkcyjnych i w prasie fachowej, proponuję rozpatrzenie dwóch środków zaradczych, z których pierwszy wydaje się możliwy do wprowadzenia w krótkim przeciągu czasu i efektywny w poważnym zakresie, drugi wymaga przeprowadzenia prób i mógłby przynieść realne korzyści w miarę uzyskiwania doświadczeń i po przełamaniu szeregu nasuwających się trudności.

I. Zasadniczą poprawę sytuacji powinno przynieść ściśle przestrzeganie rozporządzenia Rady Ministrów (Dziennik Ustaw Nr 4 z dn. 19.I. 1951 r.), które poważnie ogranicza zasięg taboru samochodowego, poza taborem przewoźnika publicznego, przy wysyłaniu wozów na odległość ponad 50 km. Rozporządzenie powyższe zostało złagodzone zarządzeniem uzupełniającym Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego (Monitor Polski A-29 z dnia 29.III. 1951), lecz praktyka stosowania wymienionych zarządzeń w życiu wskazuje, że intencje ich zostały wypaczone, a ruch drogowy na znaczne odległości odbywa się nadal w sposób żywiołowy i niedostatecznie kontrolowany. Podstawowym celem ograniczenia zasięgu samochodów, poza taborem przewoźnika publicznego, były oszczędności paliwa. Dlatego też dalekie przebiegi samochodów powinny odbywać się w sposób możliwie przemyślny i planowy, przy jednoczesnym zapewnieniu ładunku powrotnego dla pojazdów. Przy znacznych odległościach przejazdów pusty przebieg powrotny stanowi kardynalne marnotrawstwo gospodarcze, występujące nadal nagminnie.

W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 8.I. 1951 w sprawie zakazu lub ograniczenia używania niektórych pojazdów mechanicznych między innymi czytamy:

„§ 1. Zakazuje się niezarobkowego transportu towarów samochodami ciężarowymi i ciągnikami (przyczepami ciężarowymi) na odległość ponad 50 km od granic miejscowości, w której właściciel lub inna osoba, dysponująca samochodem, ma swe miejsce zamieszkania lub siedzibę. Przepisu tego nie stosuje się do transportu materiałów wybuchowych, żrących, łatwopalnych i łatwopsujących się, jak również towarów, których przeładunek wymaga specjalnych urządzeń przeładunkowych ze względu na ich duży ciężar i niepodzielność.

2. Minister Komunikacji może określić przypadki, w których nie stosuje się ograniczeń, przewidzianych w ustępie poprzedzającym.“

Zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 29.III.51 r. w sprawie stosowania ulg w ograniczeniach niezarobkowego transportu towarów samochodami ciężarowymi i ciągnikami wprowadza następujące złagodzenie powyższych przepisów:

„§ 3. Transport towarów, połączony ze skupem produktów gospodarstw rolnych albo dystrybucją artykułów przemysłowych, o ile miałyby przekraczać odległość, określoną w § 9 ust. 1, zdanie pierwsze rozporządzenia — może odbywać się stale lub okresowo w granicach, określonych przez prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej (wydział komunikacyjny w porozumieniu z branżowo właściwym wydziałem) dla poszczególnych jednostek organizacyjnych, przeprowadzającej skup lub dystrybucję.

§ 4. Poza przypadkami, przewidzianymi w § 3, można w poszczególnych przypadkach zarządzić niezarobkowy transport towarów samochodem ciężarowym na odległość ponad 50 km. określoną w § 9 ust.... zdanie

pierwsze rozporządzenia, o ile zachodzi nagle, gospodarczo uzasadniona konieczność wykonania takiego transportu.“

Słuszność powyższych postanowień jest oczywista. Niemniej zbyt liberalne traktowanie wyjazdów dalekich przez organy Woj. Rad Narodowych sprawia, że ilość wysyłanych na dalekie kursy wozów, zwłaszcza w niektórych kierunkach, wydaje się nadmierna i nie zawsze umotywowana rzeczywistą pilną potrzebą gospodarczą. To samo dotyczy skupu, dokonywanego w szeregu sprawdzonych przypadkach, w odległościach ponad 100 km od bazy pojazdu. Przeprowadzone przez organy Min. Transp. Drog. i Lotniczego kontrole z pewnością potwierdzą nasze wątpliwości. Pojazdy, nie posiadające zezwoleń okresowych, a wysłane dorywczo, legitymują się, zgodnie z zarządzeniem Min. Transp. Drog. i Lotniczego z dnia 29.III.1951 r., jedynie odpisem podania skierowanym do WRN i są wysłane na trasę jeszcze przed otrzymaniem formalnej zgody, gdyż dyspozytorzy ich z góry są przeświadczeni, że akceptację uzyskają.

Wydaje się, że nakaz powierzenia przez usługobiorców większości przesyłek dalekich ekspozyturom PKS (z wyjątkiem przypadków rzeczywiście nagłych i pilnych) nosiłaby całkowite uzasadnienie gospodarcze, gdyż:

a) wykonywane przez PKS przebiegi dalekie odbywają się z reguły pojazdami wielotonowymi z przyczepami, co zapewnia poważne oszczędności paliwowe oraz właściwe wykorzystanie ładowności przez formowanie ładunków zbiorczych,

b) coraz ściślejsza współpraca pomiędzy ekspozyturami i dyrekcjami okręgowymi PKS zapewni w ogromnej większości wypadków ładunek zwrotny. Okoliczność ta została ostatnio mocno podkreślona przez prof. Czudakowa, jako podstawowy czynnik poprawy zagadnienia pustych przebiegów.

* * *

W ZSRR wykorzystanie przebiegów pustych powierzono zostało Ministerstwu Transportu Samochodowego Republiki Związkowych, które, celem wykorzystania samochodów niezaladowanych, przebiegających w pożądanym kierunku oraz celem wyładunku i rozładunku wagonów kolejowych na krótkich odległościach, obowiązane są:

1) organizować przy swych okręgowych, krajowych i republikańskich zarządach — biura transportowo-spedycyjne, działające na zasadach rozrachunku gospodarczego;

2) stworzyć w miastach, na stacjach kolejowych, w przystankach rzecznych, jak również przy magistralnych szosach specjalne agencje;

3) organizować wzdłuż dróg magistralnych magazyny dla krótkoterminowego składowania ładunków;

4) organizować wzdłuż dróg magistralnych punkty kontrolno - dyspozytorskie, które posiadają uprawnienia do zatrzymywania i zawracania pojazdów do punktów załadunku, położonych nie dalej, jak 10 km od posterunku. Kierownicy przedsiębiorstw, organizacji gospodarczych i instytucji obowiązani są zgłaszać poprzedniego dnia, a nie później, niż na 4 godziny przed wyjazdem wozu, kierunek przebiegu niezaladowanego pojazdu. 50% wpływu za przewóz otrzymują posiadacze pojazdów, pozostałe kwoty zaliczone zostają na przychód biur transportowo - spedycyjnych. Kierowcy za wykorzystanie pustych przebiegów otrzymują 20 kop od tonokm w ruchu miejskim, a 10 kop w ruchu międzymiastowym.

Wykorzystanie pustych przebiegów powierzono organom Ministerstwa Transportu Samochodowego poprzez okręgowe i krajowe biura transportowo - spedycyjne (Awtołeki), agencje i punkty kontrolne.

Wykorzystanie odbywa się, niezależnie od przynależności taboru, na magistralach samochodowych, sta-

cjach kolejowych, przystaniach rzecznych, portach i innych punktach, odznaczających się znacznymi potokami ciężarowymi i przebiegiem pustych wozów.

Wykorzystanie wozów odbywa się zgodnie z kierunkiem, wykazanym w karcie drogowej pojazdu.

Dyspozytorzy — kontrolerzy i inspektorzy liniowi przy przebiegu wozu poniżej 50 km mogą go skierować do punktów odległych od trasy o 5 km, powyżej 50 km — o 10 km.

W przypadku braku ładunku biura odpowiednio stemplują kartę drogową pojazdu: „W kierunku nie zgłoszono zapotrzebowania na przewóz”.

Wszyscy posiadacze pojazdów, przybywających systematycznie na stację, do portu itp. zawierają z Ministerstwem umowę planową.

Ładunki cenne oraz ładunki wymagające ostrożności, przesyłane są pod opieką konwojentów z ramienia właścicieli ładunków i na ich odpowiedzialność.

O ile na wozie znajdują się robotnicy przeładunkowi — wykonują oni przeładunki na podstawie ustalonej taryfy.

Naładunek w punktach naładunku i wyładunku dokonywany bywa zależnie od zawartej między stronami umowy.

Ładunki masowe i mało cenne powierzone są opiece i odpowiedzialności kierowcy.

Jako dowód wykorzystania pustego przebiegu otrzymuje kierowca od dyspozytora list przewozowy.

Od naładunku zwolnione są: samochody pożarnicze, pogotowie techniczne, sanitarki, wozy specjalne, szkolne, pocztowe, taksówki oraz tabor organów bezpieczeństwa.

Naładunek nie przewieziony w przeciągu 72 godzin jest dostarczony taborom i staraniem spedytora.

* * *

Zastosowanie przepisów powyższych na szeroką skalę w naszych warunkach nie byłoby szybko możliwe, ze względu na powszechny brak choćby przewoźnych magazynów przejściowych, które należy dopiero zorganizować, a w większości wypadków wybudować oraz konieczność przeszkolenia i znacznego powiększenia personelu.

Niemniej należałoby w pierwszej fazie tytułem próby uruchomić kilka agencji spedycyjnych wzdłuż dróg najbardziej uczęszczających np. Warszawa — Łódź lub Katowice — Kraków.

Przewidywanymi trudnościami obiektywnymi, poza wspomnianym brakiem magazynów, bez stworzenia których praca nie miałaby podstaw realnych, są kwestie:

- a) organizacji na- i wyładunku towarów,
- b) odpowiedzialności za ładunek.

JERZY ZIELENIEWSKI (Warszawa)

Opakowanie i transport

Opakowanie i transport są nierozłącznymi czynnikami w obrocie towarowym. Z wyjątkiem niektórych tylko towarów masowych, przewożonych luzem, jak np. drzewo, węgiel, kamień, żwir, ziemniaki, buraki cukrowe, niekiedy zboże, większość towarów, szczególnie tzw. drobnica, przewożonych różnymi środkami transportu, wymaga odpowiedniego opakowania.

W wielu jeszcze przypadkach problem najbardziej racjonalnego i właściwego opakowania towarów traktowany jest raczej ubocznie, niejako drugoplanowo, a niekiedy nawet lekkomyślnie. Następstwa takiego postępowania nie dają na siebie długo czekać. Niewłaściwe opakowanie może łatwo spowodować szkody na zdrowiu i życiu ludzkim, jak również ubytek, zepsucie lub kradzież towarów w czasie składowania w magazynach i podczas przewozu. Szkody takie są źródłem często nieuzasadnionych roszczeń o odszkodowanie do przewoźników lub o wypłatę premii ase-

Utrzymywanie stałych robotników przy agencjach spowodowałoby ich złe wykorzystanie, gdyż przeważnie musieliby oczekiwać na przybycie wozów. Brak robotników i dorywcze ich poszukiwanie powodowałoby nadmierne przestoje wozów. Organizowanie naładunków w magazynie lub bliskim jego promieniu należy rozwiązać przez zainteresowanie ludności miejscowej, np. rodzin pracowników kolejowych, wolnych od służby członków straży przemysłowej, przeciwpożarowej itp., natomiast wyładunek towarów powinien być zorganizowany przez odbiorcę ładunku, a zatem nie zawsze przebiegać będzie szybko i sprawnie.

Odpowiedzialność za ładunek jest o tyle istotna, że większość kursującego taboru stanowią wozy otwarte, ładunek łatwo więc może ulec uszkodzeniu lub zamoknięciu. Dlatego do przewozu ładunków cennych i terminowych wykorzystanie obcego taboru nie będzie rozwiązaniem właściwym, pozostałoby zatem do przetrzymania ładunki mało cenne lub starannie i szczerze opakowane.

Ładunki te powinny być ubezpieczone na zasadzie generalnej umowy PKS z PZUW od ognia, wypadków losowych i drogowych.

Pozostałoby do ustalenia kwestia odległości, powyżej której tabor, przebiegający pusto, byłby obowiązany do świadczeń przewozowych. Zdaniem naszym, wozy kursujące na małe odległości, nie powinny być odrywane od powierzonych zadań, gdyż utrudniałoby to prawidłową dyspozycję właściwych posiadaczy.

Za odpowiedni promień pracy uważamy odległość ponad 30 km., poniżej której przewozy kolejowe, zwłaszcza drażnicy, są nieopłacalne.

Celem przeprowadzenia prób i uzyskania pewnych doświadczeń, należałoby polecić PKS:

- a) opracowanie regulaminu, opartego na cytowanych przepisach radzieckich,
- b) uruchomienie tytułem próby agencji spedycyjnych wzdłuż co najmniej paru tras, uzależniając obranie kierunku od możliwości zorganizowania magazynów przejściowych i lokalizacji odbiorców na przewóz dorywczy,
- c) oprzeć przewozy na pustych przebiegach taboru, wysyłanego na odległość 30 — 50 km,
- d) opracować listę towarów, przyjmowanych do przetrzymania na zasadzie wykorzystania pustych przebiegów.

Doświadczenia, przeprowadzone na paru kierunkach o znacznej frekwencji ruchu, pozwoliłyby nam napotkane w praktyce trudności zwalczyć i opanować, dostarczyłyby cennych obserwacji i wniosków, wreszcie doprowadziły do opracowania potrzebnej organizacji i metod pracy oraz zdefiniowania właściwości takich przewozów i korzyści możliwych do osiągnięcia w skali krajowej dla pewnych kategorii ładunków, pojazdów i usługobiorców.

kuracyjnych przez towarzystwa ubezpieczeń, a poza tym mogą bardzo ujemnie wpływać na terminowe wykonanie planów w różnych gałęziach gospodarki narodowej.

Przedsiębiorstwa przewozowe, działając w obronie własnych interesów, stawiają specjalne wymagania co do opakowania przyjmowanych do przewozu przesyłek towarowych. Wymagania te są ujmowane najszerszej przez regulaminy i taryfy kolejowe, następnie przez umowy o przewóz i przez zwyczaje, stosowane w transporcie morskim oraz przez układy przewoźników powietrznych. Natomiast zbyt małą uwagę dotychczas jeszcze zwraca się u nas na jakość i stan opakowania w transporcie wodnym śródlądowym i drogowym.

W ogólności należy stwierdzić, że nie można doszukiwać się właściwie żadnego uzasadnienia lub usprawiedliwienia dla niestarannego, niesolidnego i niewłaści-

wego opakowania tych towarów, które z natury swej wymagają odpowiedniego opakowania, aby bez szkody dla otoczenia, taboru przewożącego, własnej istoty i prawidłowego wykonania planów gospodarczych mogły być dostarczane z miejsca produkcji do miejsca konsumpcji.

Opakowanie towaru uzależnione jest od wielu czynników, do których między innymi można zaliczyć:

- 1) rodzaj towaru (ciała stałe, ciekłe i lotne),
- 2) właściwości towaru (obojętne dla otoczenia, żrące, trujące, wybuchowe, samozapalne, cuchnące, trwałe, łatwo psujące się),
- 3) wagę, miarę i format towarów (ciężkie, lekkie, o wielkiej lub małej objętości, o kształcie geometrycznym nieregularnym),
- 4) sposób składowania (skład fabryczny, magazyn przewoźnika, place i rampy kryte lub otwarte, chłodnie),
- 5) czynności ładunkowe (ręczne, zmechanizowane),
- 6) rodzaj przewozu (lądowy, wodny, powietrzny),
- 7) sposób przewozu (tabor kryty, otwarty, specjalny),
- 8) warunki klimatyczne na drodze przewozu i w kraju przeznaczenia (klimat umiarkowany, tropikalny, arktyczny),
- 9) przeznaczenie towaru (na użytek rynku wewnętrznego, na eksport, na zapasy planowe),
- 10) wartość towaru (drogie, tanie, łatwe i trudne do nabycia lub wytworzenia).

Opakowanie i transport stanowią więc nierozłączne ogniwa w obrocie towarowym. Niepoślednią rolę, obok wymienionych wyżej czynników w opakowaniu towarów, odgrywają też tradycje przemysłowe, handlowe, wymogi zwyczajowe klientów krajowej i zagranicznej. Zagadnienie to wiąże się w bardzo poważnym stopniu ze źródłami niezbędnych surowców dla wyrobu opakowań oraz istnieniem dostatecznie rozwiniętego przemysłu, mogącego wytwarzać dostateczne ilości opakowań wszelkiego rodzaju.

W tym miejscu nasuwa się potrzeba wskazania na rodzaje materiałów (tworzyw), używanych do wyrobu opakowań, rodzaje samych opakowań oraz części pomocniczych lub uzupełniających używanych przy opakowaniu towarów.

S. W. Sierebriakow w pracy p. t. „Organizacja i technika handlu radzieckiego” — Polgos — 1951 r. str. 575 — wskazuje, że:

„Wybór konstrukcji opakowania i materiałów do jego wyrobu posiada istotne znaczenie w dążeniu do likwidacji strat przy przechowywaniu i przewożeniu towarów. Straty, związane z brakami w konstrukcji opakowania i z jego używaniem się, są następujące:

a) psucie się, stłuczenie, łamanie, zabrudzenie towarów skutkiem niewłaściwego opakowania;

b) wylewanie się, wysuszanie, wysypywanie towarów, przewyższające ustalone normy ubytku naturalnego — skutkiem złej jakości materiałów i konstrukcji opakowania (nieszczelna tkanina, nieszczelne skrzynki, beczki, niedostatecznie mocne opakowanie);

c) straty towarów na skutek chłonności opakowania, gdy część produktu jest pochłaniana przez jego ścianki albo gdy część produktu pozostaje na ściankach i dnie beczek lub też tkaninie worków itp.;

d) gdy zewnętrzne kształty opakowania nie odpowiadają kształtem środków transportowych — wagonów, samochodów, co prowadzi do niewykorzystania pojemności środków transportu;

e) znaczny ciężar stosunkowy opakowania (w stosunku do ładunku), co powoduje zbyt nieprzeładowanie transportu“.

Materiały opakunkowe i materiały pomocnicze, stosowane przy opakowaniu towarów, można ująć w następujące grupy podstawowe:

Materiał	Nazwa opakowania	Uzupełnienie lub zabezpieczenie wewn.
Drewno	Skrzynki, skrzynie, klatki, kadzie, beczki, łubianki, szpule, wałki	welna drzewna, trociny, zatyczki
Papier	Papier opakunkowy, torby, worki tkane, papierowo - wiskozowe	Welna papierowa, sznurek
Tektura	Pudła, pudełka, puszki, bębny, wkładki jajczarskie	Wielka
Włókna roślinne	Worki bawełniane, lńniane, konopne, jutowe, płótno bawełne, opony (plan-deki)	Sznurki, sznury, pakuły
Włókna	Kosze	
Sitowle i tyko	Rogoże	
Słoma		Słomianki do butelek, wewnętrzna wyściółka lub inny sposób zabezpieczenia towaru (chochoły przy przewozie krzewów itp.)
Szkło	Fiaszki, flakony stojące, balony szklane (gąsiorzy)	
Ceramika	Naczynia gliniane, kamionkowe, porcelana, fajans	
Metale (żelazo, stal, cyna, cynk, aluminium, ołów	Władra, beczki, kadzie, bębny, kosze, metalowe, butle stalowe, puszki do konserw, pudełka, pudła blaszane, konwie, rurki	Plomby, nakrętki, uchwyty, taśmy, narzędzia wzmacniające, gwóźdź, łoża, tuby
Korek		Mielony do wewnętrznego zabezpieczenia towaru, izolacja, zatyczki
Guma	Sztuczne masy (plastyczne)	Uszczelniacze

Powyższe zestawienie daje ogólne pojęcie o wielorakich rodzajach materiałów, służących do wyrobu opakowań. Obok różnorodności materiałów, należy mieć na uwadze wielkie ilości tychże, zużywanych na wyrób opakowań. Pierwsze miejsce w zużyciu materiałów na wyrób opakowań zajmuje bezsprzecznie drzewo i jego pochodne, drugie miejsce zajmuje włókno naturalne i sztuczne. Nasuwa się więc z natury rzeczy konieczność oszczędności, realizowana przez rygorystyczną dbałość o zwrot do producenta opakowań trwałych, które można użyć wielokrotnie, stosowanie przy wyrobie opakowań materiałów zastępczych i staranne obchodzenie się z opakowaniami podczas przeładunku i przewozu.

W nowoczesnym transporcie coraz szersze zastosowanie znajduje przewóz towarów w kontenerach. Są to skrzynie (zbiorniki) z drzewa lub metalu, na kółkach lub bez, posiadające silne uchwyty, ułatwiające przenoszenie ich przy pomocy dźwigów. Główną zaletą kontenerów jest: „ciągłość transportu oraz szybkość w przeładunkach: możliwość uroszczenia opakowania towaru, a tym samym obniżenie jego ceny: zwiększenie bezpieczeństwa transportu przez obniżenie ryzyka zniszczenia towaru, jego straty lub kradzieży (z tego powodu towarzystwa ubezpieczeniowe przewidują w wypadku transportu w kontenerach niższe stawki ubezpieczeniowe); możliwość zastosowania kontenerów specjalnych, dostosowanych do przewozu specjalnych towarów (np. zbiorniki na kwasy), względnie w specjalnych warunkach (np. kontenery izotermiczne): zmniejszenie ilości manipulacji towarem na przestrzeni od nadawcy do odbiorcy, a tym samym

obniżenie ogólnych kosztów transportu: przyspieszenie obrotu: uproszczenie w ew. formalnościach celnych itp.¹⁾.

W celu ustalenia korzyści gospodarczych, które można uzyskać przez zastosowanie pojemników (kontenerów) w transporcie w myśl zarządzenia Przew. Pansw. Kom. Pian. Gosp. z dnia 31 lipca 1951 roku poz. 228 Nr 209 mają być przeprowadzone wszechstronne próby z pojemnikami do przewozu cementu, węgla niegazzonego, drewna papierówki, jaj oraz z pojemnikami uniwersalnymi. Próby i budowa prototypów będą zakończone w terminie do 30 kwietnia 1952 r.

Specjalne wymogi co do opakowania przesyłek należy stosować w transporcie powietrznym. Wysokie opłaty przewozowe i stosunkowo małe pomieszczenie w samolocie nakazuje stosowanie opakowań z możliwie najniższych materiałów, ale jednocześnie stanowiących należyte zabezpieczenie przewożonych towarów. W transporcie powietrznym stosuje się też najsurowsze zakazy przewozu tzw. „towarów niebezpiecznych”. W drodze wyjątku i po uprzednim uzgodnieniu z linią lotniczą można przewozić samolotami materiały samozapalne, wybuchowe, kwasy, gazy, których punkt zapłonu znajduje się poniżej 23°C.

Z uwagi na rosnącą potrzebę wprowadzania oszczędnej i racjonalnej gospodarki trwałszymi rodzajami opakowań towarów i artykułów przemysłowych oraz zastosowania jednolitych zasad zwrotu tych opakowań w stanie nadającym się do ponownego użytku, uchwalą KERMZ z dnia 12 maja 1950 r. (Biuletyn PKPG Nr 10, poz. 128) zobowiązuje poszczególne resorty do wydania zarządzeń, ustalających między innymi:

a) sposób postępowania z opakowaniem w celu użytkowania jak największej ilości zwrotów nieuszkodzonych opakowań;

b) jednostki obowiązane do odbioru zwrotów (warsztaty naprawcze, ośrodki zbiorcze, zakłady produkcyjne);

c) sposób zabezpieczenia, przechowania i transportu.

Wyrazem dalszej troski o oszczędne i celowe zużycie niektórych materiałów na wyrob opakowań jest zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dn. 26 czerwca 1950 r. (Biuletyn PKPG, Nr 14, poz. 168) w sprawie zmiany typu opakowań z blachy stalowej ocynkowanej (białej). W myśl tego zarządzenia opakowania z blachy białej należy zastępować opakowaniem z blachy nieocynkowanej, ze szkła, porcelany, fajansu, mas

plastycznych lub opakowaniami kombinowanymi z tektury i blachy. Nowe rodzaje opakowań zastępczych mają być stosowane do artykułów spożywczych, farmaceutycznych i gospodarskich. Zarządzenie to nie obejmuje towarów eksportowych.

Zarządzenie Przewodniczącego PKPG z 12 lipca 1950 r. (Biuletyn PKPG Nr 15, poz. 178) wskazuje, że:

1) opakowaniami zwrotnymi są opakowania, nazywane w JPK opakowaniami wysyłkowymi zwrotnymi, które służą do wielokrotnego użytku i pozostają własnością dostawcy towaru;

2) natomiast opakowaniami wysyłkowymi są opakowania, nazywane w JPK opakowaniami wysyłkowymi bezzwrotnymi, nadającymi się do kilkakrotnego użytku, które są sprzedawane łącznie z towarem, lecz cena ich nie mieści się w cenie towaru.

Zarządzenia te są jednym z objawów walki z marnotrawstwem materiałów, zużywanych na wyrób różnego rodzaju opakowań. W wykonaniu tych zarządzeń następuje w transporcie wewnątrzno-krajowym stały wzrost przewozów zwrotnego opakowania. Zjawisko to może spowodować poważne trudności przewozowe, ponieważ opakowania zwrotne w większości są przesyłkami przestrzennymi i zajmują wiele miejsca w przewożącym taborze. Trudności te jednak nie są trudne do pokonania, o ile wśród ogółu zainteresowanych tymi przewozami dojrzeje pełne zrozumienie istotnych potrzeb gospodarki narodowej w tej dziedzinie.

Miedzy socjalistyczną i kapitalistyczną gospodarką opakowaniami istnieje wielka rozbieżność. W ustroju kapitalistycznym opakowanie towarów ujmuję się pod kątem interesów reklamowych i walki konkurencyjnej prywatnych przedsiębiorców, zupełnie ignorując wymogi gospodarki narodowej. W ustroju socjalistycznym zadanie racjonalnego opakowania obejmuje należyte zabezpieczenie towaru, przyspieszenie cyklu obrotu towarowego, potrzeby konsumenta i ułatwienie transportu.

W Związku Radzieckim przyznaje się premie w wysokości 5 do 10 proc. wartości cennikowej za staranne obchodzenie się z opakowaniami zwrotnymi i za oszczędność w stosowaniu materiałów przy wyrobie opakowań. Z drugiej strony za niedbalstwo i złe obchodzenie się z opakowaniem pracownicy, którym powierzono nadzór albo bezpośrednie czynności przy robotach ładunkowych i przewoźne opakowanych towarów, są materialnie odpowiedzialni do wysokości wartości cennikowej zniszczonego opakowania.

Mgr. STANISŁAW DCBROWOLSKI (Warszawa)

Zagadnienie pojemności w przewozie lotniczym

Zagadnienie pojemności w transporcie lotniczym występuje jako jeden z elementów wyznaczających zdolność przewozową samolotu i przedsiębiorstwa przewozu lotniczego. Ma ono podstawowe znaczenie dla ekonomiki przewozu lotniczego, wpływając zarówno na koszty własne, jak i na wysokość wpływów. Układ tych zagadnień jest w przewozie lotniczym całkowicie odrębny od właściwości innych środków transportu.

Przed wszystkim musimy przedstawić parę pojęć z zakresu pojemności.

Jednostkami, w których mierzymy pojemność, są dla przewozu pasażerów: ilość miejsc pasażerskich oraz ilość kilogramów ciężaru handlowego. Ten drugi miernik występuje ze względu na przeważający obecnie system przewozów mieszanych (pasażerowie, bagaż, poczta i towar — zasadniczo drobnica) w jednym samolocie. Samolot po zabranii ilości pasażerów, odpowiadającej miejscom pasażerskim i ich bagażu bezpłatnego, pozostałą część ciężaru handlowego ma do dyspozycji celem przewozu poczty, bagażu dodatkowego i towaru. Przeważnie, dla uproszczenia, ciężar pasażera wraz

z bagażem bezpłatnym przyjmuje się na 100 kg. W ten sposób dochodzimy do ilości dysponowanych miejsc pasażerskich w samolocie.

Przy przewozie towaru bierzemy pod uwagę ciężar handlowy samolotu oraz objętość kabiny (pomieszczeń ładunkowych) w metrach sześciennych. Te dwa czynniki łącznie pozwolą dopiero określić zdolność ładowniczą samolotu.

Ciężar samolotu dzielimy na kilka elementów. Po dział ten ma zasadnicze znaczenie dla analizy ekonomiczności sprzętu, jak również dla praktyki eksploatacyjnej.

1. *Maksymalny ciężar samolotu do startu.* — Jest to maksymalny ciężar startującego samolotu, dozwolony ze względów bezpieczeństwa.

2. *Maksymalny ciężar do lądowania.* — Jest to maksymalny ciężar samolotu, który nie może być przekroczony przy lądowaniu z tych samych, jak wyżej powodów.

3. *Ciężar strukturalny (płatowca)* — jest to ciężar samego płatowca bez silnika, przewodów benzynowych i oliwnych, bez urządzeń klimatyzacyjnych, foteli i innego umeblowania, ekwipunku itp.

1) „Transport i Spedycja” Nr 1, str. 12 — 1950 r. — Kontenery w transporcie towarów — inż. Z. Majewski.

4. Ciężar próżnego samolotu — obejmuje ciężar płatowca, silników, umocowanego na stałe ekwipunku i przyrządów, resztki pozostałego w zbiornikach paliwa, których nie mogą chwycić pompy doprowadzające, resztki oleju, których nie można usunąć, całkowitą ilość płynu chłodzącego silniki, całkowitą ilość płynu hydraulicznego.

5. Ciężar operacyjny próżnego samolotu — jest to ciężar samolotu przygotowanego do lotu, z wyjątkiem materiałów pędnych i ciężaru handlowego. Obejmuje on między innymi ciężar załogi z ekwipunkiem i zapasem żywności dla załogi i podróźnych oraz wyposażenie ruchome do umocowania ładunku.

6. Ciężar użyteczny — ciężar załogi, jej bagażu i środków żywnościowych, wyposażenia do umocowania ładunku oraz ciężar paliwa, oleju i ciężar handlowy.

7. Ciężar handlowy — ta część ciężaru maksymalnego do startu, która jest przeznaczona na ładunek płatny (pasażerowie, bagaż, poczta, towar).

8. Ciężar maksymalny przy zerowej ilości paliwa — jest to maksymalny ciężar, który może obciążyć pomieszczenie ładowocze kadłuba samolotu oraz ciężar próżnego samolotu; reszta ciężaru, aż do wysokości maksymalnego ciężaru do startu, może być tylko paliwem umieszczonym w zbiornikach. Ciężar operacyjny próżnego samolotu wraz z ciężarem handlowym nie mogą przekroczyć maksymalnego ciężaru przy zerowej ilości paliwa.

Wszystkie wyżej wymienione pojęcia są ściśle ze sobą związane. Ich wzajemny stosunek charakteryzuje wartość eksploatacyjną samolotu.

Cechą charakterystyczną dla samolotu jest zmienność wielkości różnych rodzajów ciężaru i ich wzajemnego stosunku w zależności od konkretnych warunków eksploatacyjnych. Zmienność następuje aż do granic maksymalnych, ustalonych dla danego sprzętu. Z wymienionych wyżej pojęć tylko ciężar strukturalny, ciężar próżnego samolotu i ciężar maksymalny przy zerowej ilości paliwa nie ulegają nigdy zmianie. Powyższe zjawisko jest specyficzne dla przewozu lotniczego i posiada zasadnicze znaczenie.

Przykładem układu poszczególnych rodzajów ciężaru mogą być dane dla samolotu towarowego Bréguet 761, dla trasy o długości 1000 km. Jest to samolot o bardzo dobrych własnościach ekonomiczno - technicznych.

D a n e	Kilo-gramów	% ciężaru całkow.
Ciężar całkowity (maks. do startu)	38.000	100
„ strukturalny	12.610	33,1
„ samolotu próżnego	19.073	50,19
„ operac. sam. próżnego	20.724	54,5
„ użyteczny	18.927	49,8
„ handlowy	14.324	37,6
„ załogi i ekwip. ruchom.	1.651	4,4
„ materiałów pędnych	2.950	7,8

Ciężar całkowity samolotu do startu będzie różny, w zależności od warunków geograficznych i od rodzaju lotniska. W krajach tropikalnych oraz na lotniskach położonych na dużej wysokości ciężar ten będzie zmniejszony, gdyż rozrzedzone powietrze posiada gorsze właściwości nośne. Rodzaj nawierzchni lotniska i długość dróg startowych również mogą wpłynąć ograniczająco na ciężar całkowity samolotów startujących. Dla każdego lotniska są opracowane odpowiednie tabele i podana górna granica ciężaru całkowitego startujących samolotów.

W okresie zimowym, z powodu lepszej charakterystyki nośnej zimnego powietrza, powiększa się nieraz limity ciężaru całkowitego do startu.

Analogicznie przedstawia się sprawa z maksymalnym ciężarem do lądowania, który też, ze względu na bezpieczeństwo samolotu w związku z warunkami danego lotniska, jest odpowiednio ograniczany. Ciężar całkowity do lądowania jest to ciężar całkowity samolotu przy starcie, pomniejszony o zużyte w czasie lotu materiały pędne.

Różnica między maksymalnym ciężarem do startu i maksymalnym ciężarem do lądowania jest dość

znaczna i może sięgać dwudziestu kilku procent. Np. samolot „Super - Constellation“ posiada ciężar maksymalny do startu 58.970 kg, maksymalny do lądowania — 47.630 kg. Oczywiście, ze względu na zużycie materiałów pędnych, w tym samym locie nie może nastąpić wykorzystanie obydwu górnych limitów.

Ciężar całkowity do startu i lądowania, obliczany dla danego lotniska (drogi startowej) i ewentualnie pory roku, nigdy nie może przekroczyć maksymalnej granicy ustalonej dla danego samolotu.

Zagadnieniem, na którym skupia się uwaga eksploatającego sprzęt lotniczy, jest ciężar handlowy. Wartość ekonomiczna sprzętu jest uzależniona w bardzo znacznej mierze od stosunku ciężaru handlowego do maksymalnego ciężaru do startu. Koszt budowy samolotu uzależniony jest od jego ciężaru całkowitego. Dla przedsiębiorstwa przewozu lotniczego decydującym będzie koszt samolotu w przeliczeniu na ciężar handlowy, gdyż oznaczać będzie wysokość kosztu amortyzacji samolotu w stosunku do jego zdolności zarobkowej.

Biorąc dane przeciętne dla różnych typów samolotów, ciężar handlowy w lotach transatlantycznych stanowi 7% ciężaru całkowitego, dla lotów na dystansach ok. 3200 km — 18%, dla odcinków ok. 1600 km — 29%.

Jak widzimy, istnieje ścisła zależność między długością lotu i ciężarem handlowym samolotu. Jest to jeden z podstawowych problemów ekonomiki przewozów lotniczych. Samolot w miarę wydłużania odcinka lotu bez lądowania, aż do maksymalnego zasięgu wyznaczonego pojemnością zbiorników, musi poświęcać coraz większą część ciężaru użytecznego (całkowitego) na materiały pędne, zapasy żywności dla pasażerów i załogi oraz na samą załogę. (W lotach średnio i dalekodystansowych wzrasta ilość załogi: piloci, mechanicy, stewardessy). Dzieje się to kosztem ciężaru handlowego samolotu i odwrotnie — im lot jest krótszy — tym większy ciężar handlowy samolotu. Dolną, teoretyczną granicą jest ciężar maksymalny samolotu przy zerowej ilości paliwa.

Obok ciężaru handlowego wystąpi szybkość samolotu. Te dwa elementy łącznie wyznaczają zdolność przewozową samolotu, od której zależy zdolność przynoszenia wpływów.

Należy podkreślić pewną właściwość samolotów do przewozów mieszanych. W miarę wydłużania odcinka ilość pasażerów pozostaje w zasadzie niezmienną. Natomiast zmniejszenie ciężaru handlowego odbija się na ładunku dodatkowego bagażu, poczty i towaru. W ten sposób przy samolotach pasażerskich wahaniom ulega ciężar handlowy, przeznaczony na przewóz ładunku nie będącego pasażerami. Przedsiębiorstwa przewozu lotniczego oceniają to zjawisko negatywnie i dążą do jego usunięcia. Przejawem jest zrywanie ze sztywną ilością miejsc pasażerskich. Ponieważ przy lotach krótkodystansowych czy średniodystansowych powstaje więcej ciężaru handlowego na towar, pocztę i bagaż, a z drugiej strony wymagania komfortu pasażera z racji krótszego trwania podróży są mniejsze, stosuje się większą ilość miejsc pasażerskich. Zagęszczenie foteli i zwiększenie pojemności samolotu, liczonej w miejscach pasażerskich, pozwala na obniżenie taryfy, a zatem zwiększenie ilości przewożonych osób. Na tej zasadzie wiele przedsiębiorstw buduje swoje przewozy II-ej klasy. Natomiast w lotach dalekodystansowych pozostaje w samolocie dużo wolnego miejsca z powodu ograniczonego ciężaru handlowego. Wykorzystywane jest ono na powiększenie komfortu podróży: większe i luźniej rozstawione fotele, fotele - łóżka, większa przestrzeń do poruszania się, urządzenie baru itp.

Ilustracją zależności między ciężarem handlowym a ciężarem materiałów pędnych, w miarę wydłużania odcinka lotu, może być teoretyczny przykład czteromotorowego samolotu o ciężarze operacyjnym wynoszącym 14 ton.

Na odległość 800 km ciężar mat. pędnych wyniesie 2 t; ciężar handlowy — 12 t.

Na odległość 2400 km ciężar mat. pędnych wyniesie 6 t; ciężar handlowy — 8 t.

Na odległość 5000 km ciężar mat. pędnych wyniesie 12 t; ciężar handlowy — 2 t.

Ciężar materiałów pędnych w stosunku do ciężaru handlowego jest w lotnictwie znacznie wyższy niż w innych środkach komunikacji. Przyczyną jest mała ilość ciężaru handlowego, przypadająca na 1 K.M. Innymi słowami, duża moc silników w stosunku do ciężaru całkowitego samolotu i jego ciężaru handlowego.

Drugą przyczyną jest konieczność zabierania przez samolot dużej ilości rezerwowej materiałów pędnych. Dyktowane to jest względami bezpieczeństwa — umożliwienia samolotowi: 1) wykonania lotu przy silnym przeciwnym wietrze, 2) oczekiwania na lądowanie nad lotniskiem docelowym, 3) lądowania na pobliskim lotnisku rezerwowym, a nawet 4) powrót na lotnisko wyjściowe. Im dłuższy odcinek lotu, tym procent rezerwowych materiałów pędnych ulega zmniejszeniu. Dla lotów krótkodystansowych wynosi on nieraz 100%. Dla lotów średniodystansowych rezerwa materiałów pędnych wyznaczana jest w minutach lotu, np. 60 minut, 45 minut itp.; tu procent osiąga wielkość od 60% do 30%. Przy lotach dalekodystansowych procent ten jeszcze się zmniejsza. Wyjątek stanowią trasy transoceaniczne, gdzie ze względu na brak możliwości lądowania musi być utrzymana znaczna rezerwa. Należy podkreślić, że obowiązek zabierania rezerwy materiałów pędnych jest najbardziej dotkliwy dla dłuższych tras. Przez zabranie bowiem dodatkowej ilości paliwa jest jeszcze bardziej zmniejszany ciężar handlowy. Natomiast przy odcinkach krótkich ciężar handlowy samolotu może być wykorzystany łącznie z ciężarem operacyjnym próżnego samolotu, aż do granicy maksymalnego ciężaru całkowitego przy rezerwowej ilości paliwa. Ilość pobranych materiałów pędnych łącznie z rezerwą nie osiąga wtedy lub tylko lekko przekracza granicę, przy której zabranie paliwa odbywa się kosztem ciężaru handlowego. Optimum wykorzystania ładowności samolotu następuje przy zbliżaniu się ciężaru handlowego samolotu do maksymalnego ciężaru przy zerowej ilości paliwa.

Istnieje również zależność między szybkością samolotu, a ciężarem handlowym. Zależność ta wynika z faktu że przy zwiększeniu szybkości rośnie zużycie materiałów pędnych. Ilość KM potrzebnych do nadania samolotowi szybkości rośnie prawie, jak kwadrat szybkości. Należy dodać, że samoloty w locie poziomym nie wykorzystują w pełni mocy silników (prze-

ważnie 60%), z wyjątkiem chwili startu. Praktyka ta daje również korzyści eksploatacyjne w postaci zmniejszenia zapasu paliwa, a zatem zwiększenia ciężaru handlowego.

Zależność ciężaru i szybkości występuje również przy konstrukcji samolotów. Zwiększenie ciężaru całkowitego samolotu — jeśli wszystkie inne dane pozostaną te same — zmniejszy jego szybkość. Jeśli przy tym jednak powiększy się ciężar handlowy, zmiana będzie korzystna z punktu widzenia ekonomicznego. Np. powiększenie ciężaru całkowitego o 50 kg przy czterosiłnikowym samolocie, jeśli utrzyma się tę samą szybkość podróżną wywoła zwiększenie kosztów lotu jednego kilometra o 0,7%. Jednak, gdy wzrośnie przy tym ciężar handlowy o 50 kg, to zdolność dochodowa samolotu wzrośnie prawie o 1%.

Również wysokość przyjęta dla lotu i warunki atmosferyczne (siła i kierunek wiatru) odbijają się na wielkości ciężaru handlowego, poprzez zmniejszenie lub zwiększenie zapotrzebowania na paliwo i zmniejszenie charakterystyki nożnej powietrza (gorsza na dużych wysokościach — zmniejszenie ciężaru handlowego). Warunki organizacyjne, panujące na lotniskach, szybkość i sprawność kontroli ruchu, możliwość lądowania bez oczekiwania — również mogą się odbić na ciężarze handlowym. Tak więc, przy założeniu stałego występowania wyżej wymienionych okoliczności na danej trasie, może być ustalone zużycie paliwa i rezerwa materiałów pędnych określonego typu samolotu — co z kolei wywrze wpływ na wielkość dozwolonego dla danej trasy ciężaru handlowego.

Nawiasem należy dodać, że sprawa komplikuje się, gdyż mogą zaistnieć warunki, w których opłaca się zwiększyć szybkość samolotu ponad optimum ekonomiczne kosztu materiałów pędnych i wynikające stąd wielkości ciężaru handlowego. Nastąpi to w razie, gdy inne koszty (amortyzacja sprzętu, koszt załogi, koszty ogólne itp.) będą wymagały wzrostu wykorzystania sprzętu, a ilość pasażerów i wymagania częstotliwości będą również zmuszały do zwiększenia wykorzystania samolotu.*)

Parę słów warto poświęcić układowi tego zagadnienia dla samolotów odrzutowych. Porównajmy dane odnośnie średniodystansowych samolotów:

	Samolot klasyczny	Samolot turbinowo-smigłowy	Samolot turbinowo-odrzutowy
Ciężar całkowity	19.500 kg	22.700 kg	27.200 kg
Ciężar handlowy	4900 kg na 600 km	5300 kg na 670 km	5800 kg na 700 km
" "	3800 kg na 1400 km	3900 kg na 1200 km	3800 kg na 1100 km
" "	3700 kg na 1600 km	3400 kg na 1600 km	—

Widać wyraźnie, że w samolotach odrzutowych ciężar handlowy szybko maleje wraz z wydłużeniem odcinka lotu. Przyczyną zjawiska jest bardzo duże zużycie materiałów pędnych. Tak więc wyłania się problem komunikacyjny samolotów odrzutowych: większa szybkość — mniejszy ciężar handlowy lub mniejszy zasięg. Wysiłki konstruktorów samolotów odrzutowych idą w kierunku zmniejszenia zużycia paliwa.*)

Celem uniknięcia poświęcania ciężaru handlowego na zabranie materiałów pędnych przy lotach na większe odległości oraz dla zwiększenia zasięgu samolotu badana jest obecnie możliwość zaopatrywania samolotu w paliwo w czasie lotu.*)

Udoskonalenie metod pobierania paliwa w powietrzu i wprowadzenie ich, jako praktyki eksploatacyjnej przedsiębiorstw przewozu lotniczego, może mieć ogromne znaczenie dla powiększenia ciężaru handlowego samolotu, zmniejszenia kosztów i zwiększenia bezpieczeństwa. Być może nawet odbije się to w przyszłości na samej konstrukcji samolotów dalekodystansowych przez zmniejszenie zbiorników i zmniejszenie maksymalnego ciężaru całkowitego aparatów, a zwiększenie ich ciężaru handlowego.

W samolotach towarowych występuje jeszcze jedno ograniczenie ciężaru handlowego. Wynika ono z objętości pomieszczeń przeznaczonych dla umieszczenia ładunku. Ciężar handlowy łącznie z objętością ładunku wyznaczy pojemność samolotu. Porównajmy kilka typów samolotów towarowych.

Ciężar handlowy (maksym.)	Objętość ładowni	Pojemność samolotu
25 ton	300,0 m ³	83 kg m ³
15 "	184,0 m ³	82 kg m ³
10 "	104,5 m ³	99 kg m ³
7,5 "	81,3 m ³	91 kg m ³
4,5 "	67,0 m ³	65 kg m ³

Oczywiście ładowność samolotu towarowego nie będzie nigdy wykorzystana w 100 proc. Towar będzie miał przeważnie ciężar niższy w stosunku do objętości — pozostanie niewykorzystany ciężar handlowy, lub większy — a wtedy niewykorzystana będzie objętość. Ten drugi przypadek będzie daleko częstszy. Stosunek ciężaru do objętości wynosi przeciętnie dla

*) Por. art. J. Osłińskiego „Aktualne problemy transportu lotniczego” w Nr 1 „Transportu” z br.

*) Art. Miszewskiego „Wpływ szybkości przetokowej na koszty lotu”, Nr 2,52 „Transportu”.

towarów 300 kg/m³. Dzięki takiemu układowi samolot towarowy posiada szerokie możliwości załadunku zarówno towarów wagowych, jak i objętościowych. Dążeniem powinno być takie załadowanie samolotu, aby cały ciężar handlowy został wykorzystany — naturalnie w ramach objętości ładowni.

Należy podkreślić, że w miarę wydłużania się odzinka lotu stosunek ciężaru handlowego do objętości będzie zmieniał się na korzyść objętości. W ten sposób w dłuższych lotach można przewozić towary bardziej objętościowe przy pełnym wykorzystaniu ciężaru handlowego.

W chwili obecnej realizowana jest zasada dostosowania typu samolotu do trasy, którą ma obsługiwać. Zależnie od rodzaju i długości trasy, układają się wymagania odnośnie ładowności samolotu, jego zasięgu i szybkości.

Właściwy wybór wielkości samolotu — jego ciężaru handlowego — w pierwszym rzędzie zależy od potencjonalnej ilości pasażerów, chcących korzystać z każdego lotu. Inaczej sytuacja kształtuje się dla linii dalekodystansowych, gdzie częstotliwość lotów może być mniejsza i stąd w jednym locie można przewozić dużą ilość pasażerów — a inaczej dla linii krótszych, wymagających dużej częstotliwości. Aby

umożliwić najpełniejsze wykorzystanie oferowanych osobo-kilometrów i tono-kilometrów. Rozmiary samolotów dla linii krótszych muszą być mniejsze niż dla linii dalekodystansowych.

Techniczne względy również nakazują stosowanie na dalekich trasach samolotów większych. Będą to względy na szybkość osiąganą przez silniejsze, a więc cięższe zespoły napędowe, zużywające większe ilości materiałów pędnych oraz względy bezpieczeństwa i wygody lotu: wysokość, unikanie obszarów złej pogody, większa ilość silników, wzmagająca bezpieczeństwo.

Jak widać, ograniczenie wielkości samolotu wynika nie tylko z racji rozmiarów portów lotniczych i kosztu budowy i eksploatacji samolotu, lecz również i konieczności dostosowania go do wymagań eksploatacyjnych i technicznych.

Decyzja w sprawie wyboru sprzętu odpowiedniej wielkości musi wypośredkować między wymaganiami handlowymi (ilość pasażerów, częstotliwość) a kosztem eksploatacji samolotu.

Biorąc pod uwagę również momenty eksploatacyjne, przyjmuje się, że najdogodniejszymi samolotami dla tras średniodystansowych są 32—40 miejscowe, zaś dla dalekodystansowych 50—80 miejscowe.

JAN TOMASZ (Gdańsk)

Radziecki charter „Sowflot 1951“

W ostatnim czasie ukazał się nowo - zaprojektowany przez radziecką centralę frachtową „Sowfracht“ formularz charterowy pod nazwą „Sowflot 1951“. Jest to formularz umowy o przewóz morzem, zalecony przez Wszechzwiązkową Izbę Handlową w Moskwie i opiera się na zasadach radzieckiego kodeksu żeglugi handlowej. Ma on charakter uniwersalny, tzn. może dotyczyć wszystkich tych towarów i szlaków morskich, dla których nie ma specjalnych formularzy.

Wielką jego nowością, nie spotykaną w kapitalistycznych formularzach charterowych, jest treść klauzul o karach konwencyonalnych za niedotrzymanie zobowiązań przez obie strony kontraktujące. Postanowienia te mają na celu wzmoczenie socjalistycznej dyscypliny w zakresie realizacji planów przewozów morskich, co przebiega się przez cały tekst umowy.

Tak np. statek, który nie przyjdzie w umówionym czasieokresie po ładunek, płaci charterującemu za pierwszych 5 dni opóźnienia karę w wysokości połowy przestojowego. Po upływie zaś tych 5 dni, charterujący może albo zrezygnować z wykonania przez statek przewozu i otrzymuje od przewoźnika pełną kwotę frachtu, albo też może zaproponować statkowi niższą stawkę frachtową. Tym sposobem zmusza się armatorów do ścisłego przestrzegania terminów planowych.

Postanowienia takie wnoszą zdrowy element wychowawczy, zmuszają przedsiębiorstwa żeglugowe do precyzyjnego planowania operatywnego. Dają one pole do zobowiązań i współzawodnictwa między poszczególnymi komórkami eksploatacyjnymi i statkami i pobudzają do walki o coraz lepsze wyniki eksploatacyjne.

Pod tym samym punktem widzenia sformułowane są postanowienia o karach umownych, jakie winien opłacić załadowca, o ile nie dostarczy na czas ładunku lub też gdy dostarczy do przewozu niepełną uzgodnioną ilość towaru.

Na szczególne podkreślenie zasługuje także klauzula o odpowiedzialności przewoźnika za całość przewożonych towarów. W formularzach charterowych, układanych i wydawanych przez kapitalistyczne zrzeszenia armatorów lub inne organizacje, punkt ten stanowi przeważnie długą listę przyczyn, za skutki których przewoźnik morski nie bierze żadnej odpowiedzialności. Wlicza się tam wszelkie możliwe przyczyny, tak, że w końcu nic nie pozostaje, za co by armator mógł odpowiadać w normalnych warunkach przeprowadzania transportu.

Często się już podnosiły głosy przeciw takiemu stanowi rzeczy. Nie załatwiła tej sprawy Konwencja Brukselska z r. 1924, odnosząca się jedynie do konosamentów, a nie do charterów.

Radziecki formularz charterowy „Sowflot 1951“, jako pierwszy zrywa z dotychczasową praktyką i konsekwentnie obciąża przewoźnika odpowiedzialnością za całość przewożonych przesyłek. Wyjątkami, których zaistnienie musi morski przewoźnik należycie udowodnić, są jedynie te, które wymienia radziecki kodeks żeglugi handlowej w art. 116, np. siła wyższa, zarządzenia władz, naturalne właściwości przewożonego towaru itp. Do czasu przedłożenia przez przewoźnika konkretnego dowodu o zaistnieniu przyczyn, wyliczających jego odpowiedzialność, domniemywa się i przyjmuje, że szkoda powstała z winy przewoźnika, jego personelu lub innych jego zleceńbiorców i za stratę odpowiada przewoźnik.

W ten sposób zostaje zapewnione właściwe wykonanie przewozów morskich także pod względem jakościowym, co dla gospodarki planowej ma zupełnie zasadnicze znaczenie. Wzmocnia to wśród załóg pływających i personelu lądowego żeglugi troskę o towar i każe obchodzić się z nim z należytą pieczą i uwagą.

Na załadowcy zaś ciąży obowiązek właściwego opakowania towarów i znakowania towarów.

Charakterystycznym jest też, że „Sowflot 1951“ zawiera postanowienie o premii za przyspieszenie załadunku lub wyładunku, którą ma płacić przewoźnik morski, gdy statek jego zostanie załadowany lub wyładowany szybciej, niż przewiduje uzgodniona norma przeładunkowa. Zagadnienie to było szeroko dyskutowane w polskich portach i w publicystyce fachowej (zob. np. „Transport i Spedycja“ nr 11/1950, artykuł Hilarego Grossa, „Frachtowanie tonażu pod przewozy węgla do krajów pozaeuropejskich“), gdzie wskazywano, że zastrzeżenie premii za przyspieszenie przeładunku podraża frachty morskie i per saldo — gospodarka narodowa traci więcej w postaci frachtów, niż zyskuje w postaci premii za pośpiech.

W końcu warto zauważyć, że omawiany charter zawiera klauzulę, w myśl której wszelkie spory, wynikłe na tle tej umowy o przewóz morzem, mają być rozstrzygane przez Morską Komisję Arbitrażową przy Wszechzwiązkowej Izbie Handlowej w Moskwie, znanej już ze swych docieklwych i obiektywnych orzeczeń, na które powołują się obecnie inni arbitrowie, a nawet sądy państwowe.

EDMUND SZABŁOWSKI (Warszawa)

Transport morski, a arbitraż państwowy

Właściwość rzeczowa spraw, podlegających rozpoznaniu w drodze państwowego arbitrażu gospodarczego w Polsce, obowiązującego od dnia 1 października 1949 r. (Dz. U. R. P. Nr 46 z r. 1949, poz. 340) obejmuje również wszelkie spory o prawa majątkowe z zakresu handlu morskiego, czyli tzw. sprawy morskie i dotyczy uczestników sporów, jacy są szczegółowo wymienieni w art. 2 dekretu o państwowym arbitrażu gospodarczym oraz w rozp. Rady Ministrów z dnia 1 kwietnia 1950 r. (Dz. U. R. P. Nr 22) między innymi przedsiębiorstw państwowych i przedsiębiorstw znajdujących się pod zarządem państwowym, spółdzielni, oraz spółek handlowych, w których Skarb Państwa, przedsiębiorstwa państwowe, samorządowe lub osoby prawa publicznego posiadają udział wynoszący ponad 50% kapitału zakładowego.

Arbitraż państwowy jest obligatoryjny i wyłącza spod orzecznictwa sądów powszechnych spory, podlegające rozpoznaniu w trybie arbitrażu państwowego, przy czym umowa o poddanie tych sporów pod rozstrzygnięcie sądu polubownego (arbitrażu zwykłego) jest niedopuszczalna, a w wypadku jej zawarcia nieważna.

W tych ustawowych warunkach rozpoznanie arbitrażu państwowego podlegają m. in. następujące sprawy morskie, o ile ich uczestnikami (stronami) są wspomniane wyżej osoby prawne: spory o roszczenia majątkowe z umowy o przewóz morski (tzw. claim'y), stwierdzone m. in. czarterem albo konosamentem, spory ze stosunku prawnego łączącego maklera morskiego i armatora, spory o roszczenia majątkowe, wynikające z przeładunku towarów w portach, spory o roszczenia z awarii wspólnej, dyspasze, spory o roszczenia majątkowe z umów ubezpieczeń morskich, spory majątkowe wynikające z zaopatrywania statków (shipchandlerka), spory wynikające z wykonania rzeczoznawstwa portowego (kontroli przeładunku), spory wynikające z działalności spedytora morskiego itp.

Instytucja polskiego państwowego arbitrażu gospodarczego niewątpliwie zacierpnięta została i jest wzorowana na podobnej instytucji w Związku Radzieckim. Jest to słuszne i zrozumiałe nie tylko przez wzgląd na wieloletnie doświadczenie radzieckie w tej dziedzinie, lecz również i przez wzgląd na cel, któremu ta instytucja ma służyć. Jak w Polsce tak w Związku Radzieckim, arbitraż państwowy ma służyć jednemu i temu samemu celowi, który nasz dekret określa w sposób następujący: zapewnienie dyscypliny wykonania narodowych planów gospodarczych, przestrzeganie i ugruntowanie zasad rozrachunku gospodarczego oraz zabezpieczenie wykonania umów.

Jak — w związku z tą analogią celu, zadań samej instytucji — jest uregulowane rozpoznanie spraw morskich według ustawodawstwa obowiązującego w Związku Radzieckim.

Państwowy arbitraż radziecki działa od roku 1931 na podstawie postanowienia Centr. Kom. Wyk. i Rady Kom. Lud. ZSRR z dnia 3.V.1931 (Zbr. Pr. Nr 26, poz. 203), które w dalszym rozwoju tej instytucji uległo pewnym zmianom i uzasadnieniom, Art. 2 cytowanego postanowienia przewiduje w y ł ą c z e n i e z p o d a r b i t r a ż u p a ń s t w o w e g o s z e r e g u s p o r ó w, a m i ę d z y i n n y m i s p o r ó w w y n i k a j ą c y c h z u m ó w k o l e j o w y c h i p r z e w o z ó w w o d n y c h, p o z o s t a w i a j ą c t e s p o r y o r z e c z n i c t w u s ą d ó w p o w s z e c h n y c h.¹⁾ Użycie określenia „przewozy wodne“ oznacza przewozy w żegludze śródlądowej i w żegludze morskiej.

Z powyższego wynika, że wszelkie roszczenia majątkowe, jakie mogą wynikać nie tylko z umowy o przewóz morski, ale w ogóle z przewozu morskiego, są wyłączone spod działania radzieckiego obligatoryjnego arbitrażu państwowego i pozostawione orzecznictwu sądów powszechnych.

To samo dotyczy przewozów w żegludze śródlądowej. Zwraca uwagę odmienne ujęcie redakcyjne wyłączenia sporów z umów kolejowych i przewozów wodnych, a nie umów o przewóz wodny.

Wyłączenie powyższe, dotyczące spraw morskich, najwidoczniej podyktowane było znaną powszechnie i wymagającą uwzględnienia specyfiką spraw morskich w szczególny sposób występującą przy umowie o przewóz towarów morzem, w której z reguły uczestniczą trzy osoby, jako strony (załadowca, przewoźnik morski, odbiorca) najczęściej reprezentujące interesy sprzeczne. Zwykle jedna z tych osób jest cudzoziemcem albo cudzoziemską osobą prawną, mającą siedzibę za granicą, której przepisy o obowiązkowym arbitrażu państwowym dotyczyć nie mogą.

Jaskrawość specyficznej strony handlu morskiego i wynikających z niego stosunków prawnych, w obliczu przepisów polskich o obowiązkowym arbitrażu państwowym, może być widoczna z następującego autentycznego przykładu. Przewożone na statku polskim przedmioty podczas wyładunku w obcym porcie uległy zniszczeniu. Przedmioty były ubezpieczone w polskiej państwowej instytucji ubezpieczeniowej, która wypłaciła z tego tytułu odszkodowanie i zamierza, oczywiście w trybie arbitrażu państwowego, wystąpić przeciwko polskiemu przewoźnikowi morskiemu o odszkodowanie z tego tytułu, że jej zdaniem szkoda nastąpiła z winy statku.

Przewoźnik morski twierdzi, że szkoda powstała z winy firmy przeładunkowej (cudzoziemskiej), która w tym obcym porcie dokonywała wyładunku z polecenia statku i wobec tego, w celu zachowania swego regresu do tej firmy oraz udzielenia jej możliwości wzięcia udziału w procesie, musiałby tę firmę przypoznać do sprawy, lecz jest tego pozbawiony, gdyż z jednej strony cudzoziemiec nie może brać udziału w postępowaniu przed właściwą polską komisją arbitrażową, a z drugiej strony nie może być do tego zmuszony.

Przytoczone wyżej względy, wynikające ze specyficznej strony stosunków prawnych w handlu morskim, spowodowały w Związku Radzieckim — obok wyłączenia spraw morskich spod działania przymusowego arbitrażu państwowego — powołanie do życia Morskiej Komisji Arbitrażowej przy Wszechzwiązkowej Izbie Handlowej.²⁾

Morska Komisja Arbitrażowa w Moskwie istnieje od r. 1930 i pierwotnie rozpoznawała wyłącznie spory o roszczenia z tytułu wynagrodzenia za ratownictwo i okazanie pomocy na morzu (salvage). Jednakże stały wzrost jej autorytetu oraz dążenie do zasczczędzenia poważnych kosztów, związanych z rozpoznawaniem spraw arbitrażowych morskich w Londynie, jak również zauważony objaw braku bezstronności arbitrażu londyńskiego w odniesieniu do radzieckich kontrahentów — spowodowały roszczenia jej kompetencji.

W obecnym stanie ustawodawstwa radzieckiego (po stanowieniu Centralnego Komitetu Wykonawczego i Rady Komisarzy Ludowych ZSRR z dat 15 grudnia 1930, 8 stycznia 1933 i 7 maja 1933 — Zbiór Praw Nr 60, poz. 367 z r. 1930, Nr 2, poz. 12 z 1933 i Nr 56, poz. 814 z r. 1936) — Morskiej Komisji Arbitrażowej mogą być oddane pod rozpoznanie następujące sprawy:

1) spory o wynagrodzenie za okazanie pomocy przez jeden statek handlowy morski innemu lub przez morski statek handlowy statkowi żeglugi śródlądowej i odwrotnie; 2) spory o roszczenia wynikające ze zderzenia morskich statków handlowych lub statków żeglugi śródlądowej, jak również spory o szkody wy-

1) Patrz „Państwo i Prawo“ zesz. 7 za r. 1948, artykuł W. Stankiewicz pt. „Arbitraż w ustroju radzieckim“.

2) Prof. L. A. Lunc. Międzynarodowe czastkowe prawo (Międzynarodowe prawo prywatne), str. 361 i nast. Moskwa, 1949. „Гражданский Процесс“ str. 156 i nast. Wydawnictwo Min. Sprawiedliwości ZSRR, 1948 Moskwa.

urządzone przez morskie statki handlowe urządzeniom portowym; 3) spory wynikające z umów o zafraktowanie morskich statków handlowych (na zasadzie czarterów) i z umów o przewóz morski (na zasadzie konosamentów), oraz spory o roszczenia wynikające ze stosunku agenta (maklera morskiego) do armatora; 4) spory o roszczenia wynikające z umów ubezpieczeń morskich.

Morska Komisja Arbitrażowa przyjmuje do rozpoznania sprawy na podstawie zgody stron, przy czym rozpoznawanie odbywa się na zasadach sądu polubownego (Tretiejskij sud). Zgoda stron na poddanie sporów orzecznictwu Morskiej Komisji Arbitrażowej zwykle przewidziana jest w klauzulach arbitrażowych, zawartych w umowach ratowniczych, czarterach, konosamentach, polisach ubezpieczeniowych i innych dokumentach, z których wynikają zobowiązania w handlu morskim.

Autorytet tego stałego sądu polubownego w sprawach morskich działającego w Związku Radzieckim wzrasta z roku na rok. W niemalym stopniu ma to miejsce z powodu wysokich kwalifikacji składu osobowego Morskiej Komisji Arbitrażowej oraz na skutek tego, że jej orzeczenia są z reguły gruntownie uzasadnione.

Widzimy więc, że w Związku Radzieckim spory o roszczenia cywilne w sprawach morskich podlegają orzecznictwu sądów powszechnych, z wyłączeniem przymusowemu arbitrażu państwowego, przy czym niektóre z nich, a właściwie mówiąc znakomita ich

większość, mogą być na zasadzie zgody stron rozpoznawane, przez Morską Komisję Arbitrażową, jak sąd polubowny.

W tych warunkach powstaje pytanie, czy odmienne uregulowanie rozpoznawania spraw morskich w Polsce w tej liczbie spraw transportu morskiego, jako podlegających rozpoznaniu wyłącznie w trybie przymusowego arbitrażu państwowego, jest słuszne i uzasadnione. Przecież te same względy, jakimi kierowano się w Związku Radzieckim przy wyłączeniu tych spraw spod działania przymusowego arbitrażu państwowego, mają miejsce również u nas, gdyż tak w Polsce, jak w Związku Radzieckim nie ma żadnych istotnych różnic co do specyficznego charakteru handlu morskiego. Stąd sam przez się nasuwa się wniosek, że i u nas wszystko przemawia za takim samym uregulowaniem rozpoznawania tych spraw, jaki jest przewidziany w ustawodawstwie Związku Radzieckiego.

Wypada dodać, że o ile chodzi o orzecznictwo sądowe w sprawach morskich, sądy nasze mają już nie małe doświadczenie w rozpoznawaniu tych spraw. Szczególnie dawny Wydział Handlowy Sądu Okręgowego w Gdyni, orzekający w składzie jednego sędziego państwowego i dwóch ławników fachowców, ma za sobą pokaźną ilość spraw morskich należycie osądzonych. Dorobek ten, w postaci dotychczasowego doświadczenia na tym polu, nie jest pozbawiony swego znaczenia dla naszej gospodarki narodowej na odcinku morskim.

DZIAŁ INFORMACYJNY *)

NOWA TARYFA TOWAROWA TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I OBNIŻKA OPŁAT O 26,6%.

Z ważnością od 1 lutego 1952 r. weszła w życie nowa Taryfa towarowa transportu samochodowego i spedycji (Dz. T. i Z. K. z r. 1952 Nr 1), która oprócz pewnego uporządkowania przepisów ustala zupełnie nowe zasady obliczania należności za przewóz towarów samochodami przy jednocześnie niższej opłacie przewozowych, wyrażającej się w przeciętnym obniżeniu tych opłat o 26,6%.

Opłaty starej taryfy samochodowej oparte były na opłacie wynajmu kilometrowego i odznaczały się dużą różnicą opłaty za tonokilometr w zależności od wielkości użytego do przewozu pojazdu lub wielkości przesyłki. Opłata ta np. przy wynajmie kilometrowym wyrażała się rozpiętością od 2,40 zł (za tonokilometr samochodu — zespołu o ładowności 25 ton), przyjmując współczynnik wykorzystania przebiegu 0,5 i była jednakowa na wszystkich odległościach tak bliskich, jak i dalekich.

Ustalenie wysokości opłaty za tonokilometr w zależności od użytego pojazdu lub wielkości przesyłki nie sprzyjało uporządkowaniu stosunków między klientem a przedsiębiorstwem przewozowym. Nie pozwalało ono właścicielowi towaru przy układaniu planów i kosztorysów na dokładne ustalenie wysokości kosztów transportu mimo ustalenia jego średniej odległości.

Ponadto jednakowa opłata za tonokilometr na wszystkich odległościach nie odpowiadała kosztowi własnemu przewozu, który wprawdzie jest zależny od wielkości użytego do przewozu pojazdu, ale też jest zależny i od odległości przewozu, co ma wielkie znaczenie przy odległościach krótkich, gdzie koszt własny jest odwrotnie proporcjonalny do odległości.

Niezależnie od opłat za wszelkie przewozy samochodowe istniała taryfa na przewóz materiałów budowlanych, obowiązująca od 1 lipca 1950 r., której geneza wywodzi się od taryfy za przewozy konne, gdzie opłata przewozowa była nierozdzielnie połączona z opłatą za czynności ładunkowe, co w praktycznym wykonaniu powodowało stałe nieporozumienia. Ponieważ czasami zachodziła potrzeba oddzielenia opłat przewozowych od opłat za czynności ładunkowe, ustalono to w formie stosunku procentowego, przyjmując 60% opłaty całkowitej jako należności za przewóz, a 40% jako należność za czynności załadunkowe i wyładunkowe. Podział

taki nie zawsze jest słuszny, bo trudności przewozowe i w związku z tym uzasadnione wyższe opłaty nie koniecznie muszą się pokrywać z trudnościami ładunkowymi: np. towary wybitnie przestrzenne, opakowane w worki, zajmują dużą przestrzeń i w małym stopniu wyzyskują ładowność pojazdu — muszą mieć opłaty za przewóz znacznie wyższe, lecz wymagają małego zachodu przy czynnościach ładunkowych i nie ma uzasadnienia do podwyższania tych opłat.

Przy rewizji opłat za przewozy samochodowe zwrócono się do wzorów radzieckich i całą strukturę opłat oparto na jednolitej taryfie samochodowej Związku Radzieckiego.

Jednocześnie ze zmianą systemu obliczania opłat należało zmienić przepisy o ich stosowaniu oraz niektóre przepisy przewozowe, odnoszące się do opłat, co wywołało konieczność zmiany całej taryfy transportu samochodowego.

Ponieważ opłaty za usługi spedycyjne, chociaż związane z przewozami, były ustalone oddzielnie, włączono je do taryfy samochodowej, precyzując pojęcia: usług spedycyjnych, czynności ładunkowych i składowania towarów.

Nowa taryfa towarowa transportu samochodowego i spedycji, poza wydzielonymi w osobnym zarządzeniu opłatami za przewozy konne, łączy w sobie dwie taryfy obowiązujące do tej pory, a mianowicie: Tymczasową taryfę towarową przedsiębiorstw uprawiających zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznymi i Taryfę opłat za usługi spedycyjne w obrocie krajowym, składowanie towarów oraz za przewozy mebli i konne.

Przepisy i opłaty nowej taryfy ujęte są w dziesięciu następujących działach:

Dział I zawiera postanowienia ogólne,

Dział II zawiera przepisy przewozowe,

Dział III zawiera postanowienia taryfowe, odnoszące się do przewozu towarów,

Dział IV zawiera klasyfikację towarów,

Dział V zawiera tabelę opłat przewozowych,

Dział VI zawiera postanowienia o dokonywaniu usług spedycyjnych wraz z opłatami za te usługi,

Dział VII zawiera postanowienia o dokonywaniu czynności ładunkowych wraz z opłatami za te czynności,

Dział VIII zawiera postanowienia i opłaty za składowanie towarów w składach stałych,

Dział IX zawiera opłaty dodatkowe.

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

W przepisach ogólnych i przewozowych poczyniono nieznaczne tylko zmiany w stosunku do stanu dotychczasowego, a mianowicie:

- 1) uporządkowano postanowienia o przesyłkach i wynajmie w ten sposób, że zebrano w oddzielnym rozdziale przepisy przewozowe, odnoszące się do przesyłek i w oddzielnym rozdziale przepisy, odnoszące się do wynajmu. Dotychczasowe przepisy przewozowe były ułożone nie według rodzaju usług przewozowych, lecz według kolejności dokonywanych czynności przewozowych i w ten sposób przepisy o przesyłkach i wynajmie wzajemnie się przeplatały.
- 2) Ustalono, że taryfa obowiązuje:
 - a) przedsiębiorstwa PKS,
 - b) przedsiębiorstwa spółdzielcze i prywatne, jeżeli otrzymają zezwolenie na transport drogowy w myśl art. 6 ustawy o transporcie drogowym,
 - c) branżowe przedsiębiorstwa przewozowe,
 - d) przedsiębiorstwa spedycyjne.
- 3) Określono bliżej poszczególne rodzaje usług.
- 4) Wprowadzono dalsze ograniczenia w wynajmie pojazdów, zezwalając na odmówienie wynajęcia pojazdu, jeżeli najemca wykazuje ustawicznie nienależyte i nieracjonalne wykorzystanie wymienionych pojazdów.
- 5) Ustalono przymus opłacania należności z góry w chwili zawarcia umowy na wykonanie zamówionych usług.

Wyjątek stanowią przypadki przewidziane w osobnych umowach lub takie, kiedy wystawienie rachunku nie jest możliwe w chwili zawarcia umowy ze względu na niemożność podania przez usługobiorcę dokładnych danych, potrzebnych do obliczenia.

Jeżeli usługobiorca zamówił usługi w nadmiernej ilości, opłat obliczonych zgodnie z zamówieniem nie zwraca się, chyba że odwołanie zamówienia nastąpiło przed rozpoczęciem wykonania usług.

- 6) Ujęto ściślej sposób i termin wnoszenia oraz załatwiania reklamacji, wynikłych z tytułu umowy o wykonanie usług, przewidzianych w taryfie. Termin wnoszenia reklamacji ustalono na 6 miesięcy od daty wykonania usługi, a termin załatwienia reklamacji przez przedsiębiorstwo przewozowe na 3 miesiące od wniesienia reklamacji.
- 7) Wprowadzono do taryfy normy czasu postoju dla czynności ładunkowych.

W zależności od czasu potrzebnego dla naładunku i wyładunku, wzorem taryfy radzieckiej, wszystkie towary w klasyfikacji towarów podzielono na pięć kategorii.

- 8) Wprowadzono termin dostawy przesyłek.

W postanowieniach taryfowych wprowadzono rozróżnienie przesyłek ze względu na wagę: na przesyłki drobnicowe i całopojazdowe oraz ze względu na zasięg: na przesyłki miejscowe i zamiejscowe.

Jako rzecz zupełnie nową, również wzorem taryfy radzieckiej, wprowadzono klasyfikację towarów, w której przy każdym towarze podano:

- a) kategorię ładunku, do jakiej ten towar jest zaliczony ze względu na normy czasu postoju pojazdu przy naładunku i wyładunku tego towaru;
- b) klasę taryfową, do jakiej dany towar jest zaliczony ze względu na współczynnik wykorzystania przez ten towar ładowności pojazdu. W ten sposób towary, które wykorzystują ładowność pojazdu:

od 100 proc. do 91 proc. zaliczono do klasy taryfowej	1
" 90 " " 71 " " " " "	2
" 70 " " 51 " " " " "	3
" 50 " " 31 " " " " "	4
" 30 " " i mniej " " " "	5

W zależności od tego ustalono wysokość opłat dla wszystkich klas, przyjmując za podstawę następujący stosunek opłat między sobą: opłaty klas 1:2:3:4:5 = 1:1, 2:1, 6:2, 4:4.

Jako zupełnie rzeczy nowe wprowadzono do taryfy przepisy o spedycji, czynnościach ładunkowych i składaniu towarów, wzorując się na analogicznych przepisach radzieckich.

W przepisach o spedycji ustalono, że usługą spedycyjną jest wykonanie przez przedsiębiorstwo spedycyjne w zastępstwie nadawcy lub odbiorcy i na ich zlecenie takich czynności, związanych z nadaniem lub odbiorem przesyłek przy przewozie w transporcie kolejowym, wodnym, lotniczym lub samochodowym, jak:

- a) sporządzanie dokumentów przewozowych, zamawianie wagonów, zaopatrzenie poszczególnych sztuk w cechy itp.,

- b) zawiadamianie zleceniodawcy o przybyciu przesyłki,
- c) wykupywanie przesyłek,
- d) sprzedawanie odpowiednich dokumentów w razie braku lub uszkodzenia przesyłki,
- e) dozorowanie przesyłek w drodze itp.

Opłaty za czynności spedycyjne zróżniczkowano w zależności od czynności związanych z nadaniem lub odbiorem przesyłek oraz od wagi ich i stałych umów, zawieranych za dokonywanie tych czynności.

W postanowieniach o czynnościach ładunkowych ustalono, że przez te czynności rozumie się pracę fizyczną, wykonywaną przy naładunku, wyładunku lub przeładunku towarów przez przedsiębiorstwo.

Opłaty za czynności ładunkowe uzależniono od wagi przesyłki i rodzaju towaru.

Ze względu na wagę rozróżniono opłaty za czynności ładunkowe przy przesyłkach drobnicowych i wagonowych.

Rodzaj przesyłek wpływa na czas czynności ładunkowych, a ponieważ ze względu na ten czynnik wszystkie towary w klasyfikacji towarów zaliczono do pięciu kategorii ładunków, więc i opłaty za czynności ładunkowe zróżniczkowano w zależności od czasu wymaganego dla dokonania tych czynności, ustalając mniejsze opłaty dla towarów, wymagających krótszego czasu (zaliczonych do niższych kategorii ładunków).

Przeznaczeniem składów jest przechowywanie towarów na żądanie zleceniodawcy.

Obok tego zasadniczego przeznaczenia w składach mogą być dokonywane czynności dodatkowe jak: łączenie drobnych partii w partie większe, sortowanie, oczyszczanie, standaryzacja, przepakowywanie.

Opłaty za przechowywanie towarów w składach stałych zależne są od przestrzenności towaru. Ponieważ czynnik ten uwzględniony jest przy zaliczaniu towarów do poszczególnych klas taryfowych, więc i wysokość opłat za przechowywanie towarów w składach stałych zależna jest od klasy taryfowej, do której zaliczony jest towar.

Opłaty za przewóz w nowej taryfie transportu samochodowego oparto na koszcie własnym przy zastosowaniu naturalnego systemu opłat taryfowych, który polega na tym, że opłata przewozowa jest wprost proporcjonalna do objętości przewożonego towaru.

Z analizy kosztów własnych przewozów samochodowych wynika, że na wysokość kosztu własnego mają wpływ między innymi następujące zasadnicze czynniki:

- a) ładowność użytego do przewozu pojazdu,
- b) współczynnik wykorzystania przez towar ładowności pojazdu,
- c) współczynnik wykorzystania przebiegu,
- d) czas na- i wyładunku,
- e) odległość przewozu,
- f) droga, po której dokonuje się przewóz,
- g) rodzaj materiału napędowego.

Do a) Celem uniknięcia przypadkowości w opłatach za przewóz, zależnej od użytego do przewozu pojazdu, zaniechano ustalenia różnych opłat w zależności od wielkości (ładowności) pojazdu i ustalono jedną opłatę, opartą na koszcie pojazdu o średniej teoretycznej ładowności 5,5 ton, jaką przyjęto na PKS na rok 1952.

Do b) Współczynniki wykorzystania przez towar ładowności pojazdu ustalono na podstawie średniego procentu wykorzystania ładowności pojazdu przez poszczególne towary w każdej klasie taryfowej, przy założeniu, że współczynnik dla klasy 1 wynosi 1, dla klasy 2 — 1,2, dla klasy 3 — 1,6, dla klasy 4 — 2,4 i dla klasy 5 — 4.

Do c) Do obliczenia kosztu własnego przyjęto współczynnik wykorzystania przebiegu w wysokości 0,5.

Do d) Czas na- i wyładunku przyjęto z instrukcji ustalającej normy czasu dla tych czynności.

Do e) Uwzględniając koszty za 1 km zależne od przebiegu i koszty niezależne od przebiegu oraz szybkość techniczną i eksploatacyjną ustalono wysokość opłaty za tonokilometr na różnych odległościach przewozu.

Do f) Za podstawę przyjęto drogę bitą 2 klasy.

Do g) Do kalkulacji kosztu przyjęto tabor o mieszanym napędzie.

Dla wyróżnienia strat z tytułu postoju pojazdu przy czynnościach ładunkowych do opłat przewozowych dodano stałą opłatę, która dla towarów zaliczonych do:

kategorii II wynosi 40 gr za 1 tonę

kategorii III wynosi 80 gr za 1 tonę
kategorii IV wynosi 200 gr za 1 tonę
kategorii V wynosi 300 gr za 1 tonę

Celem ułatwienia obliczania należności przewozowej dopłaty te wliczono do stawek każdej klasy, tworząc w każdej klasie 5 opłat dla pięciu kategorii ładunków.

Ponieważ na stałych liniach towarowych przewozi się przesyłki mniejsze, które nie wykorzystują pojemności pojazdów, opłaty za te drobne przesyłki ustalono w wysokości opłat całopojazdowych podwyższonych o 50 proc.

Celem zachęcenia do wykorzystywania próżnych przebiegów powrotnych przyznano w taryfie dla takich przewozów 50 proc. zniżkę.

Podstawowym obliczaniem należności jest obliczanie za wagę przewożonego towaru.

Stawki za tonę przewożonego towaru są na tym samym poziomie dla przesyłek liniowych, obszarowych, jak i przy wynajmie od tony.

Stawki za wynajem godzinowy będą stosowane tylko w nielicznych wypadkach, gdzie byłaby trudność ustalenia wagi przewożonego towaru.

W tabeli opłat przewozowych ustalone są stawki za 1 tonę dla poszczególnych odległości. Opłata za tonokilometr dla tego samego towaru zmienia się w zależności od odległości przewozu, malejąc w miarę wzrostu odległości, co wynika z następującego obliczenia:

Odległość	Opłata rub. b za 1 tonokilometr w złotych									
	Klasy taryfowe									
	1		2		3		4		5	
	Kategorie ładunków									
	I	V	I	V	I	V	I	V	I	V
1	4,90	7,9	5,88	8,88	7,83	10,83	11,76	14,76	19,59	22,50
5	1,46	2,06	1,76	2,36	2,34	2,94	3,52	4,10	5,66	6,46
10	1,14	1,44	1,36	1,66	1,82	2,12	2,73	3,03	4,55	4,85
15		1,24	1,24	1,24	1,66	1,86	2,48	2,68	4,14	4,34
20		1,13	1,18	1,33	1,58	1,73	2,36	2,51	3,94	4,09
50	0,89	0,95	1,07	1,13	1,43	1,49	2,15	2,21	3,53	3,63
100	0,85	0,88	1,02	1,05	1,36	1,39	2,03	2,06	3,39	3,42
200	0,84	0,86	1	1,02	1,35	1,36	2,00	2,03	3,38	3,38

Opłaty za czynności ładunkowe (za pracę fizyczną przy na- i wyladunku) oparto również na normach czasu ustalonych dla poszczególnych kategorii ładunków i zaliczenia towaru do jednej z kategorii ładunku.

W ten sposób otrzymano za 1 czynność (1 rzut) pięć opłat.

Nową taryfę z uwagi na zmianę struktury opłat trudno jest porównywać z taryfą starą, można to uczynić jedynie dla poszczególnych towarów i za poszczególne odległości przewozu, a więc:

Nazwa towaru	Opłata za 1 tonokilometr w złotych						
	5 km						
	Obecna			Projektowana			
	Prze-wóz	Robo-cizna	Razem	Prze-wóz	Robo-cizna	Razem	
Zboże w work.	990	660	1650	772	740	1512	- 8,4
Węgiel	990	705	1695	812	840	1652	- 5,5
Cegła zwykła	1050	600	1650	812	840	1652	+ 0
Cement w work.	1050	600	1650	772	740	1512	- 8
Piasek	735	420	1155	732	640	1372	+ 18,8
Wapno palone	1680	960	2640	1032	1260	2292	- 13,2

Nazwa towaru	Opłata za tonę w groszach za odległość						
	17 km						
Zboże w work.	2592	660	3252	1760	740	2500	- 23,1
Węgiel	2592	705	3297	1800	840	2985	- 9,5
Cegła zwykła	2850	600	3450	1800	840	2640	- 23,5
Cement w work.	2850	600	3450	1760	740	2500	- 27,5
Piasek	1995	420	2415	1720	640	2360	- 2,3
Wapno palone	4560	960	5520	2020	1260	3280	- 40,6

Jak wynika z powyższego zestawienia nowe opłaty przewozowe są wszędzie niższe od opłat starych, lecz różnice te na odległości 5 km są mniejsze niż na odległości 17 km (średnia odległość przewozów PKS).

Natomiast opłaty za czynności ładunkowe (robocizną) z uwagi na to, że przy materiałach budowlanych są obliczone procentowo od całości opłaty, są nieznacznie wyższe od opłat starych. W sumie dają dość poważne zniżki dochodzące np. przy wapnie palonym do 40 proc.

Przyjmując przeciętną średnią odległość 17 km opłaty przewozowe nowej taryfy są o 26,6 proc. niższe od przeciętnej opłaty przewozowej liczonej według starej taryfy. Różnica ta zmniejsza się na odległościach krótszych, ponieważ w opłatach starej taryfy nie uwzględniono szybkiego zwiększenia się kosztu własnego na odległościach krótkich, natomiast na odległościach dalszych różnica w opłatach przewozowych między starą i nową taryfą zwiększa się dosyć znacznie.

Ponieważ transport samochodowy w ustroju socjalistycznym ma być dopełnieniem transportu kolejowego, powinien być na krótszych odległościach tańszy, a na dalszych odległościach droższy od transportu kolejowego.

O ile temu postulatowi odpowiadały nowe opłaty taryfy samochodowej ilustruje następujące zestawienie, w którym do opłaty za przewóz kolejowy doliczono opłatę za dowiezienie do stacji nadania 3 km i za odwiezienie od stacji odbioru 3 km oraz koszty przeładunku na stacji nadania i stacji przeznaczenia.

Na odległość km	Stosunek procentowy opłat samochodowych			
	klasy 1 kateg. ład. I	klasy 5 kateg. ład. V	klasy 1 kateg. ład. I	klasy 5 kateg. ład. V
	do opłat kolej. klasy 1		do opłat kolej. klasy 26	
5	- 84,3	- 65,4	- 62,7	- 52,1
10	- 77	- 49,3	- 42,7	- 26,9
20	63,6	+ 18,6	- 2,1	+ 22,9
50	35,1	+ 57,7	+ 112,7	+ 169,7
100	- 9,2	+ 144,7	+ 276,3	+ 396,1
200	+ 18,2	+ 258,1	+ 558,9	+ 839,1

Jak z powyższego zestawienia wynika na krótkich odległościach opłaty taryfy samochodowej są znacznie niższe.

Ponieważ budowę taryfy kolejowej oparto na innych kryteriach niż budowę taryfy samochodowej, trudno mówić o suprocentowym dostosowaniu jednych opłat do drugich, lecz przy towarach cennych, zaliczonych w taryfie kolejowej do klasy I jeszcze przy odległości 100 km opłaty taryfy samochodowej są tańsze od opłat taryfy kolejowej. Nawet przy opłatach klasy 26, do której w taryfie kolejowej zaliczone są towary tanie o charakterze masowym i dla których transport samochodowy jest mniej właściwy, opłaty taryfy samochodowej są tańsze od odległości do 20 km.

F. M.

JEDNOLITA SPRAWCZAWCZOŚĆ W ZAKRESIE TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

Zarządzeniem Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 15 stycznia 1952 r. została zatwierdzona instrukcja i formularze jednolitej sprawozdawczości w zakresie transportu samochodowego.

Zarządzenie to niewątpliwie przyczyni się w dużym stopniu do uporządkowania naszej gospodarki samochodowej. Brak jednolitej sprawozdawczości uniemożliwiał dotychczas planowanie transportu samochodowego i porównywalność gospodarki samochodowej w dwóch instytucjach.

Dotychczasowe formy sprawozdawczości nie spełniały właściwej roli, gdyż: po pierwsze — nie były jednolite dla wszystkich jednostek gospodarki społecznej; po drugie — dawały niewystarczające minimum wskaźników, co uniemożliwiało analizę pracy taboru samochodowego i po trzecie — nie były analizowane poprzez wszystkie szczeble administracji państwowej, lecz przeważnie dochodziły do centralnego zarządu, a ministerstwo nie orientowało się w sposobie wykorzystania samochodów przez podległe mu przedsiębiorstwa, a zatem nie miało możliwości zarządzania transportem resortowym.

Na łamach „Transportu i Spedycji” parokrotnie omawialiśmy niedoskonałość najbardziej rozpowszechnionego systemu sprawozdawczości, t. zw. „systemu Dorganowskiego” (w/g nomenklatury b. Ministerstwa Komunikacji wzór TS 90) i konieczność jego nowelizacji (patrz „Transport i Spedycja” rok 1950, nr 6, str. 227 „Sprawozdanie z eksploatacji pojazdów mechanicznych” i nr 10, str. 364 Z. Oleniński „Jeszcze o TS 90”). System ten, który został wprowadzony zarządzeniami Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 29 listopada 1947 r. i z dnia 20 marca 1948 r., był w swoim czasie dużym postępem na odcinku uporządkowania gospodarki samochodowej, jednakże od czasu jego wprowadzenia nauczyliśmy się wiele i nasz transport samochodowy wymagał bardziej dokładnej i głębszej sprawozdawczości. Jednocześnie wprowadzone w międzyczasie nowe karty drogowe zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 5 grudnia 1949 r. (patrz „T i S” 1950 r. nr 2, str. 81) i karty eksploatacyjne — zarządzeniem z dnia 19 października 1950 r., (patrz „T i S” 1951 r. nr 2, str. 71) umożliwiły pogłębienie sprawozdawczości samochodowej.

Prace nad metodą sprawozdawczości trwały dość długo i dlatego też wprowadzony obecnie system sprawozdawczy można uważać za przemysłowy. Projektodawcy, opierając się na wzorach radzieckich, korzystali jednocześnie z dyskusji, prowadzonej na łamach polskiego czasopiśmiennictwa fachowego i dlatego też można uważać wprowadzony system za oparty na mocnych założeniach teoretycznych, wypróbowanych w praktyce i przystosowanych do naszych warunków administrowania transportem samochodowym.

Jednolita sprawozdawczość dotyczy wszystkich jednostek uspołecznionych za wyjątkiem przedsiębiorstw przewozów publicznych, a więc PKS, MPK i WPK oraz spółdzielczości przewozowej i jednostek wojskowych. Innymi mówiąc słowy, jednolita sprawozdawczość obejmuje swoim zakresem wszystkie pojazdy zgrupowane w t. zw. taborach własnych, niezależnie od tego, w jakich formach organizacyjnych dane taboru się znajdują. To znaczy obejmuje i przedsiębiorstwa transportowe „branżowe”, i wydzielone działy transportowe, i samochody eksploatowane systemem gospodarczym.

Zarządzenie Przewodniczącego PKPG o jednolitej sprawozdawczości unieważnia sprawozdawczość b. Ministerstwa Przemysłu i Handlu o której wspomnieliśmy na początku (TS 90 i TS 95) oraz sprawozdawczość statystyczną przedsiębiorstw handlu wewnętrznego w zakresie sprawozdawczości transportowej (wzory SH 28 i SH 29). Jednocześnie, włączając pod uwagę niezwykle różnorodne formy organizacyjne eksploatacji samochodów, zarządzenie dopuszcza uzupełnienie obowiązujących formularzy dodatkowymi rubrykami przez poszczególne ministerstwa, jednakże tego typu rozszerzenie sprawozdawczości wymaga uzyskania zgody Departamentu Komunikacji i Łączności PKPG. Formularze sprawozdawcze są dwóch rodzajów, a mianowicie:

1. Sprawozdanie z ilości posiadanych pojazdów samochodowych i ich wykorzystania (formularz STS 1 — patrz wzór). Jest to sprawozdanie, dotyczące eksploatacji własnego taboru samochodowego.

2. Sprawozdanie z rodzajów przewozów (formularz STS 2 — patrz wzór). Jest to sprawozdanie, określające, ile ładunków zostało przewiezionych, przez jaką organizację przewozową i jakiego charakteru przewozy były dokonane.

Sprawozdania na formularzu STS 1 sporządzają wszystkie urzędy, instytucje państwowe i jednostki gospodarki uspołecznionej, posiadające w swym użytkowaniu pojazdy samochodowe. Natomiast sprawozdania na formularzu STS 2 spo-

ządzają jedynie jednostki gospodarcze, które opracowywały plan przewozów, zgodnie z zarządzeniem Przewodniczącego PKPG nr 232 z dnia 16 lipca 1951 r. w sprawie planu przewozów na rok 1952 (patrz „T i S” 1951 r. nr 9, str. 395). Cała sprawozdawczość jest oparta na dokumentach pierwotnych, o których mówiliśmy wyżej, to znaczy na karcie drogowej i na karcie eksploatacyjnej. Sprawozdanie STS 1 jest tak pomyślane, że każdy zapis w nim dokonany, jeśli nie wynika z karty eksploatacyjnej bezpośrednio, to stanowi wynik przeliczenia danych z kart eksploatacyjnych.

Sprawozdanie STS 1 jest podzielone na cztery części (A, B, C i D). Część A obejmuje dane sprawozdawcze z wykorzystania samochodów ciężarowych i ciągników, część B z wykorzystania przyczep, część C z wykorzystania samochodów osobowych, autobusów i samochodów specjalnych, zaś część D jest poświęcona analizie sprawozdania.

Graficznie formularz jest tak rozwiązany, że część A stanowi pierwszą stronę sprawozdania, a części B, C. i D stronę drugą.

Omówmy pokrótce poszczególne części.

Część A, czyli sprawozdanie z wykorzystania samochodów ciężarowych, zawiera dane dotyczące ilości stanu pojazdów w ostatnim dniu miesiąca (rubryki 3 i 4), dane dotyczące ich pracy (rubryki 5 — 15) oraz współczynniki, wynikające z poprzednich danych (rubryki 16 — 22). Wszystkie dane odnoszą się do grup pojazdów, które są określone w rubryce 2. Grupy wymienione w tej rubryce wynikają z klasyfikacji użytkowej pojazdów mechanicznych i przyczep (SM—155), zatwierdzonej Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG nr 175 z 16 maja 1951 r. (patrz „T i S” 1951 r. nr 9, str. 395) i są podzielone w zależności od ładowności pojazdu. W poszczególnych grupach są wydzielone niektóre typy pojazdów, na analizie pracy których specjalnie powinno nam zależeć. Są to pojazdy typowe dla naszego transportu samochodowego. Wydzielone więc są: Lublin FSC 51 (GAZ 51), Star 20, ZIS 150, ZIS 585, Skoda 706 R, Star C 60 i Ursus 45. Poza tym są pozostawione wolne miejsca na wpisanie dodatkowych typów pojazdów charakterystycznych nie dla całej naszej gospodarki samochodowej, lecz dla niektórych resortów, (powinny zostać tu wpisane np. Horychy, Pragi RND lub inne pojazdy, których pracę dany resort chce specjalnie szczegółowo przeanalizować).

Bezpośredni użytkownik pojazdów samochodowych, sporządzający sprawozdanie, powinien, przystępując do tej pracy, przede wszystkim posegregować karty eksploatacyjne poszczególnych pojazdów w/g grup wymienionych wyżej, gdyż, jak wspomnieliśmy, wszystkie dane zawarte w sprawozdaniu wynikają właśnie z kart eksploatacyjnych. I tak rubryki: 4 — suma ładowności, 5 — wozodni w posiadaniu, 6 — wozodni pracy, 7 — godzin pracy, 8 — godzin postoju, 9 — ilość jзд z ładunkiem, 10 — przebieg km ogółem, 11 — przebieg ładowny, 12 — przewóz ton ogółem, 13 — przewóz na przyczepach, 14 — praca przewozowa ogółem i 15 — praca przewozowa przyczep — powinny zawierać dane, stanowiące sumę zapisów w odpowiednich rubrykach zgrupowanych kart eksploatacyjnych.

Natomiast rubryki pozostałe stanowią wskaźniki, wynikające z odpowiedniego przeliczenia danych z poprzednich rubryk.

Omówimy pokrótce sposób obliczania tych wskaźników.

Srednia ładowność (rubryka 16) poszczególnych grup taboru oblicza się w sposób następujący:

a) ilość wozodni każdego pojazdu samochodowego należy pomnożyć przez ładowność tego pojazdu. W ten sposób otrzymuje się tonodni pracy pojazdu;

b) należy zsumować tonodni pracy wszystkich pojazdów, wchodzących w skład grupy pojazdów;

c) otrzymaną sumę należy podzielić przez sumę wozodni pracy — wynikiem będzie średnia ładowność grupy.

Średniej ładowności nie wylicza się dla całego taboru, dla ciągników i dla przyczep, poza tym średnia ładowność obliczona i wpisana do rubryki 16 dotyczy wyłącznie pojazdów silnikowych.

Średni odcinek pracy (rubryka 17) jest to ilość kilometrów przejechanych przez pojazdy z ładunkiem, podzielona przez ilość jзд wykonanych przez te pojazdy z ładunkiem.

Szybkość eksploatacyjna (rubryka 19) jest to stosunek ogólnego przebiegu taboru, względnie pojedynczego pojazdu, wyrażony w kilometrach, do godzin pracy taboru, względnie określonego pojazdu.

1) Patrz „T i S” r. 1950 nr 1, str. 9 J. Ender — „Analiza sprawności taboru samochodowego”. R. 1951 nr 8, str. 365 Wł. Kaczorowski — „Uwagi o planowaniu i kontroli eksploatacji samochodów”. R. 1951 nr 6, str. 245 T. Kwiatkowski — „Sprawozdawczość i statystyka w transporcie samochodowym”. R. 1951 nr 3, str. 205 Z. Lipowski — „Codzienne planowanie i kontrola eksploatacji towarowych pojazdów samochodowych”. R. 1951 nr 12, str. 496 A. Rostocki — „Podstawowe zasady sprawozdawczości w transporcie samochodowym”. R. 1951 nr 4, str. 155 Z. Zanieski — „Analizujemy wyniki gospodarki samochodowej”.

„Przegląd Komunikacyjny” R. 1950 nr 10, str. 352 dr Wł. Patlikowski — „Statystyka transportu”. R. 1950 nr 12, str. 432 dr Wł. Patlikowski — „Statystyka ilości i pracy taboru”. R. 1951 nr 3, str. 95 Inż. T. Sokółowski — „Cele i zadania sprawozdawczości statystycznej w transporcie samochodowym”. R. 1951 nr 4, str. 139 St. Mroczek — „Sprawozdawczość statystyczna, a kontrola wykonania planów eksploatacyjnych w państwowych przedsiębiorstwach komunikacyjnych”.

Sprawozdanie										STS1		Rok									
z ilości posiadanych pojazdów samochod. i ich wykorzystania										Miesiąc											
Nazwa i adres jednostki																					
A	Grupa ciężarowych L pojazdów samochodowych	Ilość pojazdów w posiadaniu na mies. w ostatnim dn. mies.	Suma ładown. (ton) w ostatnim dn. mies.	Wozodni		Godzin		Ilość jazd z ład.	Przebieg (km)		Przewóz (ton)		Praca prze- wozowa (t-km)		Średnia ładowność (ton)	Średni odcinek pracy (km)	Szybkość eksploa- tacji (km/godz.)	Wydatność trans- portu (t-km/godz.)	Współczynnik wy- korzystania		
				w posiadaniu	pracy	pracy	postoju		Ogółem	Ładowny	Ogółem	Na przyczepach	Ogółem	W przyczepach					taboru	przebiegu	pracy przewo- zowej (tadow.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	Razem wszystkie poj. cięż./samoch.ciągn.																				
2	Razem samoch.cież.i ciągn.siodłowe																				
3	Od 0 do 0,5t. włącznie																				
4	Ponad 0,5 do 1,0t. " "																				
5	Ponad 1,0 do 2,5t. " "																				
6	w tym GAZ 51 (Lublin-FSC 51)																				
7	Ponad 2,5 do 5,0t. włącznie z ciągn.siodł.																				
8	w tym Star 20																				
9	" " Zis 150																				
10	" " Zis 585																				
11																					
12																					
13	powyżej 5,0t. (łącznie z ciągn.siodł.)																				
14	w tym Skoda 706 R																				
15	" " Star C-60 (ciągn.siodłowy)																				
16																					
17	Razem ciągn. typu roln. (bez siodł.)																				
18	w tym Ursus 45																				
19																					

Pierwsza strona sprawozdania STS 1

Wydatność roboczą charakteryzuje stosunek wykonanych tonokm do godzin pracy pojazdów samochodowych i oblicza się ją przez podzielenie ilości wykonanej pracy przewozowej przez ilość godzin pracy.

Współczynnik wykorzystania taboru (rubryka 20) jest to stosunek wozodni pracy do wozodni w posiadaniu.

Współczynnik wykorzystania przebiegu (rubryka 21) jest to stosunek kilometrów przejechanych z ładunkiem do ilości kilometrów przejechanych w ogóle.

Współczynnik wykorzystania pracy przewozowej (ładowności — rubryka 22) oblicza się wyłącznie dla samochodów ciężarowych. Nie oblicza się go natomiast dla przyczep i dla ciągników. Współczynnik ten jest to stosunek tonokilometrów, wykonanych przez samochody ciężarowe faktycznie, do możliwych do wykonania przy przebiegu z ładunkiem.

Współczynnik wykorzystania pracy przewozowej (ładowności) należy obliczyć następująco:

a) Od ilości tonokilometrów ogółem (rubryka 14) należy odjąć ilość tonokilometrów wykonanych na przyczepach (rubryka 15),

b) ilość kilometrów przejechanych z ładunkiem (rubryka 11) należy przemnożyć przez średnią ładowność (rubryka 16),

c) różnicę, obliczoną w punkcie a), należy podzielić przez iloczyn obliczony w punkcie b) — wynikiem będzie współczynnik wykorzystania ładowności.

Jak więc z powyższego wynika, posiadając wypełnione karty eksploatacyjne, możemy bez trudności wypełnić formularz sprawozdawczy, dokonując arytmetycznych przeliczeń.

W bardzo podobny sposób jest również ułożona część C sprawozdania, obejmująca sprawozdanie z pracy pojazdów osobowych i specjalnych. Część C zawiera oczywiście o wiele mniej rubryk, gdyż nieistotne jest tu analizowanie pracy przewozowej i dlatego też część ta obejmuje dane, wynikające z kart eksploatacyjnych, a dotyczące wyłącznie czasu pracy i ilości kilometrów przebiegu.

Część B sprawozdania odnosi się do wykorzystania przyczep i powinna być opracowana na podstawie zestawienia miesięcznego wozodni pracy przewozowej przyczep. Wpro-

wadzony do tej części współczynnik wykorzystania taboru przyczep, jest to stosunek wozodni przyczep w pracy do wozodni przyczep w posiadaniu.

Część B sprawozdania, jak również rubryki 13 i 15 części A, umożliwiają dokładną kontrolę wykorzystania przyczep, co jest niezwykle istotne, wzięwszy pod uwagę dużą ilość przyczep wprowadzoną obecnie do naszego parku i możliwość osłabnięcia, dzięki przyczepom, poważnego zwiększenia wydajności samochodów ciężarowych.

B		Ilość przyczep w posiadaniu na ostatnim dniu m-ca	Suma ładowności (ton) przyczep w ostatnim dniu m-ca	Wozodni		Współczynnik wykorzystania taboru przyczep
L p.	Grupy przyczep			w posiadaniu	w pracy	
1	Razem wszystkie przyczepy					
2	Powyżej 6t.					
3	6t i powyżej					

C		Ilość pojazdów w ostatnim dniu miesiąca	Wozodni		Godzin pracy	Przebieg km ogółem	Szybkość eksploatacyjna (km/godz.)	Współczynnik wykorzystania taboru
L p.	Grupy samochodów osobowych i specjalnych		w posiadaniu	w pracy				
1	Razem samochody osobowe							
2	w tym Skoda 1101/1102							
3	" " GAZ 130 (Pawłada, Woloskaja)							
4								
5								
6	" " wszystkie inne							
7	w tym specjalne							
8	w tym pożarnicze							
9	" " sanitarne							
10	" " inne specjalne							
11	Razem autobusy							
12	w tym Star A-50							

Druga strona sprawozdania STS 1

		Sprawozdanie z rodzajów przewozów				STS2		Rok _____ Miesiąc _____					
(nazwa i adres jednostki)													
L. p.	Rodzaje przewozów	Tabor własny		PKS		Przewoźnicy inni		Ogółem					
		ton		t-km		ton		t-km		ton		t-km	
		plan	wyk.	plan	wyk.	plan	wyk.	plan	wyk.	plan	wyk.	plan	wyk.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10				
1	Dowóz względnie odwóz ładunków z innego rodzaju środków transportowych												
2	Przewozy w procesie produkcyjnym lub dystrybucyjnym												
3	Przewozy samistne (od dostawcy do odbiorcy)												
4	Przewoźnik												
Razem													

Pierwsza strona sprawozdania STS 2

Część D sprawozdania stanowią wyjaśnienia i omówienia danych, zawartych w częściach wyżej omówionych. W części tej postawiono sprawozdawcy sześć zasadniczych pytań, a mianowicie:

- 1. Co zrobiono dla powiększenia szybkości technicznej?
- 2. Co zrobiono dla skrócenia czasu czynności ładunkowych?
- 3. Co zrobiono dla przedłużenia dobowego czasu pracy?
- 4. Co zrobiono dla zwiększenia współczynnika wykorzystania taboru?
- 5. Co zrobiono dla zwiększenia gotowości technicznej taboru?
- 6. Co zrobiono dla zwiększenia współczynnika wykorzystania przebiegu?

Fakt postawienia tych pytań ma bardzo duże znaczenie, gdyż każdy sprawozdawca będzie musiał na nie odpowiedzieć, a zatem będzie musiał zastanowić się nad tym, jak jest wykorzystywany jego tabor.

Sprawozdanie STS 2 opracowuje się na o wiele prostszym formularzu. Nie będziemy tutaj wyjaśniać sposobu wypełniania poszczególnych rubryk tego formularza. Wyjaśnimy tylko skąd należy brać do tego sprawozdania odpowiednie dane.

Sprawozdanie STS 2 wypełnia się również na podstawie kart drogowych oraz na podstawie faktur przewoźników publicznych dokonujących przewozów dla jednostki opracowującej sprawozdanie.

Ponieważ jednak w kartach drogowych nie jest uwidoczniiony rodzaj przewozów, jednostka użytkująca własne pojazdy powinna postępować następująco:

- a) o ile przewozy różnych rodzajów (w/g podziału uwidocznionego w formularzu sprawozdawczym) są wykonywane tymi samymi pojazdami samochodowymi, jednostka sprawozdawcza powinna prowadzić dzienne sprawozdanie z rodzajów przewozów i na podstawie dziennych sprawozdań -- zestawiać sprawozdanie miesięczne;
- b) o ile przewozy poszczególnych rodzajów są wykonywane zawsze tymi samymi pojazdami, wówczas sprawozdanie miesięczne można opracować na podstawie wyników, otrzymanych z podsumowania kart eksploatacyjnych danych pojazdów.
- c) o ile jednostka sprawozdawcza oddeleguje swój pojazd samochodowy do innej jednostki, stawiając go do dyspozycji na określony czas, a nie do określonego zadania, wówczas jednostka użytkująca powinna złożyć sprawozdanie z rodzajów przewozów wykonanych pojazdem za okres jego użytkowania.

Druga strona sprawozdania STS 2 jest przeznaczona na wyjaśnienia, analizę i uwagi w formie opisowej.

Jednolita sprawozdawczość przebiega poprzez wszystkie szczeble, aż do władz najwyższych, jednakże nie istnieją osobne formy sprawozdań zbiorczych, gdyż sprawozdanie zbiorcze opracowuje się na tych samych formularzach.

Terminarz przesyłania sprawozdań jest ustalony następująco:

a) bezpośredni użytkownicy pojazdów przesyłają sprawozdania do jednostek nadrzędnych do dnia 10 następnego miesiąca po miesiącu sprawozdawczym,

b) jednostka nadrzędna przesyła do ministerstwa, któremu podlega, sprawozdanie zbiorcze do dnia 20 nast. mies. po mies. sprawoz., o ile istnieje czterostopniowa struktura organizacyjna, jednostka, bezpośrednio podległa ministerstwu, jest obowiązana przesać do ministerstwa sprawozdanie w tym samym terminie i wówczas musi terminy dla szczebli niższych odpowiednio zmodyfikować;

c) ministerstwo przesyła sprawozdanie zbiorcze z całego resortu do dnia 30 nast. mies. po mies. sprawoz. do PKPG, Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego i Głównego Urzędu Statystycznego;

d) MTDIL do dnia 15 drugiego miesiąca po miesiącu sprawozdawczym sporządza sprawozdanie ogólne z pracy całego taboru smochodowego w kraju i przesyła je do PKPG.

Jak więc z powyższego wynika, terminarz przesyłania sprawozdań jest tak ułożony, że bez trudności można terminów dotrzymać.

Na specjalną uwagę zasługuje fakt, że osobno powinny być opracowywane sprawozdania dla jednostek finansowanych z budżetu, a osobno dla jednostek pracujących na zasadzie rozrachunku gospodarczego.

W instrukcji jest specjalnie mocno podkreślone zagadnienie analizowania sprawozdawczości. W instrukcji czytamy: „Na każdym szczeblu organizacyjnym, przez który przechodzą sprawozdania STS 1 i STS 2, powinna być przeprowadzona szczegółowa analiza pracy pojazdów samochodowych w podległych jednostkach oraz prawidłowość wykorzystania transportu przewoźników publicznych.

Analiza sprawozdań powinna uwzględniać:

- 1) zgodność sprawozdania z niniejszą instrukcją,
- 2) wydajność pracy pojazdów samochodowych (ustaloną w drodze analizy wskaźników podanych w sprawozdaniu),
- 3) stopień wykorzystania przyczep,
- 4) właściwość zastosowania transportu samochodowego do danego rodzaju przewozów.
- 5) prawidłowość zastosowania odpowiednich typów pojazdów do charakteru pracy jaką wykonują,
- 6) nadmiar lub niedobór pojazdów w jednostce składającej sprawozdanie,

W wyniku analizy sprawozdań, powinny być wydane przez jednostkę, analizującą sprawozdanie, jednostce podległej odpowiednio zarządzenia, mające na celu:

- 1) podniesienie wydajności eksploatowanych posiadanych pojazdów samochodowych,
- 2) podniesienie stopnia wykorzystania przyczep,
- 3) polecenie dokonywania niektórych przewozów innymi środkami transportowymi,

- 4) uzupełnienie lub zmniejszenie ilości posiadanych pojazdów samochodowych,
- 5) zmniejszenie lub zwiększenie ilości ładunków zleconych do przewozu przewoźnikom publicznym,
- 6) przesunięcie pomiędzy podległymi jednostkami pojazdów samochodowych w taki sposób, ażeby właściwe pojazdy wykonywały właściwą pracę przewozową.

Zacytowaliśmy powyższy ustęp, ażeby specjalnie mocno podkreślić konieczność jak najbardziej dogłębnej analizy sprawozdawczości i wyciąganie z niej wniosków, gdyż musimy pamiętać, że sprawozdawczość nie analizowana, przestaje być sprawozdawczością, przestaje być narzędziem gospodarki planowej, a staje się niepotrzebnym obciążeniem biurokratycznym.

Zarządzenia, instrukcje i formularze zostały opublikowane w Biuletynie PKPG Nr 6 z 1952 r. pod poz. 40. Niezależnie od tego ukażą się w formie broszury, wydanej przez Wydawnictwa Komunikacyjne, wraz z przykładem wypełnionych formularzy. Same formularze będą centralnie drukowane i rozprowadzane na zamówienie. W następnym numerze podamy czytelnikom dokładne dane co do zamawiania druków. Nie ulega wątpliwości, że jednolita sprawozdawczość, mimo prostej formy, będzie w początkowym okresie narażać na pewne trudności, dlatego też prosimy zwracać się drogą listową do naszej redakcji z wszelkimi wątpliwościami, dotyczącymi omawianej sprawozdawczości, a redakcja zobowiązuje się do stałego zamieszczania odpowiednich wyjaśnień.

(A. R.)

SPOSÓB UDZIELANIA ZEZWOLEŃ NA PUBLICZNY TRANSPORT DROGOWY

W ramach zarządzeń wykonawczych do ustawy z dnia 8 stycznia 1951 r. o transporcie drogowym („Transport nr 3 str. 125 z 1951 r.”) ukazało się Zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 27 listopada 1951 r. w sprawie udzielania zezwoleń na publiczny transport drogowy (Monitor Polski nr A-2 z dnia 15 stycznia 1952 r.).

W myśl omawianego Zarządzenia zezwolenia na wykonywanie publicznego transportu drogowego można udzielać w zakresie potrzeb transportowych ustalonych przez komitet koordynacji transportu (ustawa o transporcie drogowym) na wykonywanie:

- 1) regularnej komunikacji autobusowej między osiedłami oraz w miastach stanowiących powiaty, lub osiedlach będących uzdrowiskami,
- 2) nieregularnego transportu osób autobusami, taksówkami oraz dorożkami samochodowymi i konnymi,
- 3) nieregularnego transportu rzeczy ciężarowymi pojazdami samochodowymi, jak również bagażowymi taksówkami oraz dorożkami samochodowymi i konnymi.

Do taksówek Zarządzenie zalicza osobowe i bagażowe (z nadwoziem ciężarowym o ładowności do 750 kg) pojazdy samochodowe i konne oraz motocykle z przyczepami bagażowymi, zaopatrzone w taksometry; do dorożek te same pojazdy bez taksometrów.

Na obszarze miast liczących ponad 100.000 mieszkańców nieregularny transport poza autobusami może być wykonywany tylko taksówkami samochodowymi lub konnymi.

Obszar wykonywania nieregularnego transportu, na który wydano zezwolenie, nie może w zasadzie przekraczać granic administracyjnych obszaru podległego władzy, która udzieliła zezwolenia. Jednakże zezwolenie obejmujące obszar powiatu dotyczy również obszaru miasta leżącego wewnątrz tego powiatu, a stanowiącego odrębny powiat, w razie potrzeby wjazdu do tego miasta lub przejazdu przez nie. Poza tym na podstawie zezwolenia obejmującego obszar miasta stanowiącego powiat lub osiedla będącego uzdrowiskiem, transport może być wykonywany również na obszar lub z obszaru graniczącego z nim innego miasta lub uzdrowiska jak również na obszary podmiejskie danego miasta lub obszary przyuzdrowskowe określone przez właściwą komisję koordynacji transportu.

To samo stosuje się do obszaru m. st. Warszawy i m. Łodzi w odniesieniu do transportu wykonywanego na podstawie zezwolenia obejmującego obszar powiatu lub województwa warszawskiego i łódzkiego.

Zezwolenie na wykonywanie transportu publicznego może uzyskać:

- 1) osoba fizyczna posiadająca znajomość języka polskiego w mowie i piśmie, nie karana za przestępstwa przeciw

bezpieczeństwu Państwa i przestępstwa popełniane z chęci zysku, której kwalifikacje do prowadzenia przedsiębiorstwa transportowego danego rodzaju potwierdzi właściwa wojewódzka organizacja branżowa,

- 2) spółdzielnia i spółka, której zadaniem jest wykonywanie danego rodzaju transportu. Podstawą do stwierdzenia tego faktu jest dla spółdzielni rejestr spółdzielni pracy transportowej, natomiast dla spółek zawarty na zasadzie kodeksu zobowiązań — umowa spółki z podpisami poświadczonymi przez notariusza, a dla spółek handlowych — rejestr handlowy.

Zezwoleń udzielają:

- 1) na nieregularny transport osób i rzeczy taksówkami i dorożkami samochodowymi i konnymi oraz taksówkami samochodowymi i konnymi na obszar uzdrowiska nie będącego miastem stanowiącym powiat w razie odpowiedniej decyzji Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego — prezydja powiatowych rad narodowych.
- 2) na nieregularny transport osób (z wyjątkiem transportu wykonywanego autobusami) i rzeczy na obszarze miast stanowiących powiaty właściwe prezydja miejskich rad narodowych,
- 3) na transport nie przekazany właściwości władz państwowych i miejskich oraz na nieregularny transport, którego zasięg przekracza obszar właściwości tych władz — prezydja wojewódzkich rad narodowych,
- 4) na wykonywanie komunikacji autobusowej w mieście stanowiącym powiat lub osiedlu będącym uzdrowiskiem — prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej po porozumieniu z prezydium właściwej miejskiej lub powiatowej rady narodowej,
- 5) na wykonywanie komunikacji autobusowej, która ma przebiegać przez obszar więcej niż jednego województwa — prezydium wojewódzkiej rady narodowej właściwej ze względu na siedzibę przedsiębiorcy, po porozumieniu z prezydium wojewódzkich rad narodowych tych województw, przez które ma przebiegać linia autobusowa.

Ubiegający się o zezwolenie powinien złożyć podanie wraz z wymaganymi załącznikami do właściwej władzy za pośrednictwem właściwego zrzeszenia branżowego, a jeżeli takie nie istnieje w powiecie (mieście stanowiącym powiat) za pośrednictwem właściwej wojewódzkiej organizacji branżowej.

Przedsiębiorca obowiązany jest do rozpoczęcia wykonywania transportu pojazdami, na które opełnia zezwolenie, zgodnie ze szczegółowymi warunkami zawartymi w zezwoleniu i zgodnie z obowiązującymi przepisami, w ciągu jednego miesiąca od daty otrzymania zezwolenia, jak również składać władzy, która wydała zezwolenie, sprawozdanie z wykonywania pracy przewozowej oraz udzielać wszelkich żądanych informacji, zawiadamiać o każdorazowej zmianie swego zamieszkania i siedziby przedsiębiorstwa oraz miejsca stałego garażowania, bądź pomieszczenia pojazdów objętych zezwoleniem.

Przedsiębiorca, który uzyskał zezwolenie na wykonywanie nieregularnego transportu rzeczy ciężarowymi pojazdami samochodowymi i konnymi (za wyjątkiem spółdzielni pracy transportowej) może go wykonywać wyłącznie na rzecz podmiotów gospodarki społecznej wskazanych przez władzę, która udzieliła zezwolenia. Nie stosowanie się do tych obowiązków może spowodować cofnięcie zezwolenia.

Zezwolenia udzielane są na czas nieograniczony z tym, że mogą być cofnięte za miesięcznym pisemnym uprzedzeniem, a jeżeli chodzi o zezwolenie udzielone przedsiębiorstwu spółdzielczemu, za 3 miesięcznym pisemnym uprzedzeniem. Minister Transportu Drogowego i Lotniczego może jednak w przypadkach szczególnie uzasadnionych zarządzić cofnięcie zezwolenia bez obowiązku zachowania tych terminów.

Do czasu wydania ogólnych przepisów o obowiązkowym ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej i następstw nieszczęśliwych wypadków w komunikacji, przedsiębiorca wykonujący publiczny transport osób autobusami lub samochodami osobowymi obowiązany jest ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej w Powszechnym Zakładzie Ubezpieczeń Wzajemnych na sumy gwarancyjne ustalone przez Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego w porozumieniu z Ministrem Finansów.

Omawiane zarządzenie wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia.

J. M.

POWOŁANIE CENTRALI SPÓŁDZIELNI TRANSPORTU

Zagadnienia motoryzacyjne powierzane spółdzielczości, były dotychczas rozbite na dwie organizacje spółdzielcze. Pierwsza, Krajowy Związek Branżowy Spółdzielni Transportowo-Warsztatowych grupował spółdzielnie transportu publicznego oraz spółdzielce warsztaty i stacje obsługi, druga. Dział Handlu Sprzętem Motoryzacyjnym Spółdzielczej Organizacji Zbytu Drobnej Wytwórczości „Spółnota Pracy” zajmowała się handlem używanymi samochodami tzw. „nietypowymi” oraz częściami do nich w ramach akcji upłyniania remanentów motoryzacyjnych.

Tego rodzaju ustawienie zagadnień pokrewnych i ściśle z sobą powiązanych w dwóch odrębnych pionach uniemożliwiało właściwą koordynację działalności wymienionych organizacji.

W związku z tym Centralny Związek Spółdzielczy na posiedzeniu Naczelnej Rady Spółdzielczej w dniu 30.12. 52 r. postanowił powołać z dniem 1 stycznia 1952 r. „Centralę Spółdzielni Transportu”, która by zapewniała:

- koordynację działania spółdzielni transportu i obrotu sprzętem samochodowym w zakresie uzupełniającym działalność jednostek państwowych,
- pełną i racjonalną współpracę w dziedzinie wykorzystania środków przewozowych między spółdzielczymi organizacjami transportowymi, działającymi jako uzupełnienie transportu państwowego, a oddzielnymi jednostkami państwowymi.

Z powyższego wynikają zadania Centrali Spółdzielni Transportu, które są ujęte w Statucie Centrali zatwierdzonym wymienioną wyżej uchwałą Naczelnej Rady Spółdzielczej.

Zadania te to przede wszystkim.

1. Uzupełnienie działalności państwowego transportu drogowego i obrotu sprzętem samochodowym oraz uspołecznienie na zasadach spółdzielczych indywidualnych przedsiębiorstw transportu.
2. Organizowanie publicznych przewozów drogowych i prac przeładunkowych, wykonywanych przez zrzeszone spółdzielnie pracy,
3. Organizowanie i prowadzenie handlu sprzętem samochodowym,
4. Organizowanie produkcji części zamiennych i akcesoriów pojazdów samochodowych oraz przyrządów i narzędzi do ich technicznej obsługi i naprawy, wykonywanej przez zrzeszone spółdzielnie pracy.
5. Organizowanie publicznej obsługi technicznej i napraw samochodowych, dokonywanych w warsztatach zrzeszonych spółdzielni.
6. Zapewnienie spółdzielniom pomocy i prawidłowego kierownictwa oraz czuwanie nad ich działalnością w drodze rewizji.
7. Podnoszenie poziomu gospodarczego i organizacyjnego zrzeszonych spółdzielni oraz powiązanie ich działalności z planową gospodarką Polski Ludowej.
8. Współdziałanie z władzami w organizowaniu publicznego transportu drogowego.

W celu zrealizowania omówionych wyżej zadań Centrala Spółdzielni Transportu będzie organizowała spółdzielnie pracy w dziedzinie transportu drogowego, przeładunku i spedycji, obsługi technicznej i napraw pojazdów samochodowych oraz produkcji sprzętu samochodowego jak również zorganizuje odpowiedni aparat dystrybucyjny artykułów samochodowych.

Organami Centrali tak jak i wszystkich Centrali Spółdzielni są: a) Zjazd Delegatów, b) Rada Nadzorcza i c) Zarząd. Członkami Centrali mogą być Spółdzielnie o zakresie działania omówionym wyżej oraz inne osoby prawne, za zgodą właściwych władz na podstawie złożonej deklaracji przystąpienia, po przyjęciu przez Zarząd Centrali.

Centrala będzie posiadała również organa samorządu terenowego. Organami tymi będą Okręgowe Zgromadzenia Spółdzielni oraz Rady Okręgowe. Poza tym będą stworzone Okręgowe Oddziały Centrali.

Powołanie Centrali Spółdzielni Transportu jest dalszym krokiem do uporządkowania organizacji transportu samochodowego w Polsce i przyczyni się niewątpliwie do usprawnienia tego odcinka naszej gospodarki.

(a)

ZMIANA STAWEK AMORTYZACYJNYCH OD POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH NA ROK 1952.

W Monitorze Polskim nr A-2 ukazało się Zarządzenie Przewodniczącego PKPG i Ministra Finansów z dnia 6 grudnia 1951 r. w sprawie zmiany stawek amortyzacyjnych od pojazdów samochodowych.

Zarządzenie to utrzymuje dotychczas obowiązującą zasadę obliczania odpisów amortyzacyjnych od przebiegu (Transport nr 7, str. 315 z 1951 r.).

Suma odpisu amortyzacyjnego dzieli się na część przeznaczoną na sfinansowanie inwestycji i na część przeznaczoną na kapitalne remonty. Wysokość odpisów amortyzacyjnych, jak również stosunek procentowy części, przeznaczonych na inwestycje i kapitalne remonty w przedsiębiorstwach transportowych oraz działających według zasad wewnętrznego pełnego rozrachunku gospodarczego w zakładach (bazach) transportowych innych przedsiębiorstw, określa załącznik nr 1 omawianego zarządzenia.

W pozostałych przedsiębiorstwach podziału dokonuje się według stosunku procentowego, określonego w Zarządzeniu Przewodniczącego PKPG i Ministra Finansów z dnia 17 lipca 1951 r. w sprawie podziału amortyzacji w przedsiębiorstwach działających według zasad rozrachunku gospodarczego na 1952 r.

Przedsiębiorstwa transportowe oraz zakłady transportowe innych przedsiębiorstw, działających według zasad wewnętrznego pełnego rozrachunku gospodarczego, ustala na podstawie ilości posiadanych pojazdów samochodowych i planowanego ich przebiegu łączną wysokość amortyzacji rocznej, łączną wysokość odpisów na część przeznaczoną na sfinansowanie inwestycji i na część przeznaczoną na kapitalne remonty oraz stosunek tych części do łącznej wysokości amortyzacji rocznej (wg. załącznika nr 2).

Omawiane zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia tj. 15 stycznia 1952 r., a zasady w nim ustalone obowiązujące są przy opracowywaniu szczegółowych planów na rok 1952.

J. M.

INSTRUKCJA PKPG W SPRAWIE UBEZPIECZENIA MIENIA W TRANSPORCIE KRAJOWYM

Departament Kosztów i Polityki Cen PKPG wydał Instrukcję Nr 2 z dnia 28 grudnia 1951 r. do zarządzenia Przewodniczącego PKPG i Ministra Finansów z dnia 19 września 1951 r. w sprawie zasad ubezpieczenia mienia w transporcie krajowym przez jednostki gospodarki uspołecznionej („Transport” nr 12, str. 512 z 1951 r.).

W instrukcji omówione jest szczegółowo:

- 1) jakie jednostki mają obowiązek ubezpieczenia mienia w transporcie,
- 2) jakie mienie spod tego obowiązku jest wyłączone,
- 3) zakres ryzyk objętych ubezpieczeniem,
- 4) formy umów ubezpieczeniowych jakie przewidziane są dla ubezpieczeń mienia w transporcie,
- 5) sposób ustalania sumy ubezpieczenia,
- 6) wysokość stóp składek i sposób ich obliczania,
- 7) podział kosztów ubezpieczenia,
- 8) sposób ubezpieczenia towaru w transporcie zagranicznym oraz
- 9) sposób zawiadamiania o powstałych szkodach, terminy ich likwidacji i wypłaty odszkodowań.

Ponieważ w omówieniu Zarządzenia z dnia 19 września zamieszczonym w numerze 12 Transportu na str. 512 pominięliśmy zagadnienie ubezpieczenia towarów w obrocie z zagranicą, na życzenie Departamentu Finansów i Rozliczeń Ministerstwa Handlu Zagranicznego podajemy, że towary eksportowe i importowe są w obrocie krajowym ubezpieczane przez Centralę Handlu Zagranicznego na ich koszt przy eksporcie — od stacji nadania, a przy imporcie — do miejsca odbioru.

Instrukcja Departamentu Kosztów i Polityki Cen wyjaśnia dodatkowo, że przy eksporcie na sprzedawcy spoczywa obowiązek ubezpieczenia towaru do stacji nadania bez względu na warunki sprzedaży, a przy imporcie — na nabywcy od miejsca odbioru bez względu na warunki nabycia.

J. M.

NOWA STRUKTURA I ZAKRES DZIAŁANIA WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH

Na mocy zarządzenia Prezesa Rady Ministrów nr 190, państwowe przedsiębiorstwo „Wydawnictwa Komunikacyjne” zostało zreorganizowane. Zadaniem nowego przedsiębiorstwa wydawniczego jest redagowanie, opracowywanie do druku i wydawanie czasopism, książek, instrukcji i broszur, wydawanie druków (formularzy) i afiszów oraz wykonywanie innych prac wydawniczych z dziedziny kolejnictwa, transportu drogowego i lotniczego, żeglugi oraz poczty i telegrafów. Równocześnie „Wydawnictwa Komunikacyjne”, podległe dotychczas Ministerstwu Kolei, zostały podporządkowane Prezesowi Rady Ministrów przez Centralny Urząd Wydawnictw, Przemysłu Graficznego i Księgarstwa.

Zmiany organizacyjne i nowe znacznie powiększone zadania wydawnicze, obejmujące wszystkie dziedziny komunikacji, scentralizowały w tym przedsiębiorstwie wydawnictwa ministrów: kolei, transportu drogowego i lotniczego, żeglugi, poczty i telegrafów. W związku z tym przejęto dotychczasowe przedsiębiorstwo wydawnicze „Wydawnictwa Morskie” i włączono go do „Wydawnictw Komunikacyjnych”. Następnie wcielono do „Wydawnictw Komunikacyjnych” szereg czasopism z dziedziny komunikacji i łączności, które były wydawane przez inne przedsiębiorstwa wydawnicze.

Struktura organizacyjna „Wydawnictw Komunikacyjnych” przewiduje 4 pionów produkcji książek i czasopism według ich przynależności resortowej. Każdym z tych pionów kieruje resortowy redaktor naczelny.

Redakcja prac zleconych, redakcja ogólna i redakcja techniczna z zespołem redaktorów technicznych, korektorów, grafików, kreślarzy i fotografów, sekcją własnej produkcji i sekcją zaopatrzenia są wspólne dla wszystkich pionów.

Całością prac wydawniczych kieruje naczelny redaktor „Wydawnictw Komunikacyjnych”, który wchodzi w skład dyrekcji przedsiębiorstwa i jest zastępcą dyrektora naczelnego.

Zainteresowane ministerstwa mają wpływ na plany wydawnicze i ich realizację przez Komitety Wydawnicze, powołane do życia w każdym ministerstwie, jako organy opiniotwórcze i przez międzyresortową Radę Programową przy „Wydawnictwach Komunikacyjnych”, której skład, organizację oraz zadania określa szczegółowo regulamin nadany przez Prezesa Rady Ministrów.

Zbyt produkcji książek i broszur odbywa się przez księgarnie techniczne „Domu Książki”, znajdujące się we wszystkich większych miastach Polski, a kolportaż czasopism przez „Ruch”. Dotychczas produkowane druki, a specjalnie druki z dziedziny gospodarki samochodowej, przejęła obecnie i rozprowadza „Centrala Wydawnictw Druków” w Warszawie ze swymi oddziałami na prowincji.

A. W.

Taryfy i zarządzenia

A) W komunikacji kolejowej:

Z dniem 1/I 1952 r. uległa nowym zmianom dotychczasowa Taryfa towarowa Polskich Kolei Państwowych dla linii normanotorowych, część I B. W szczególności zmiany te dotyczą:

1) § 14 (dział I), który w nowym ust. 7 zawiera postanowienie, że przewoźne za przesyłki olejów mineralnych i ich pochodnych nadawane w cysternach o wszelkiej ładowności oblicza się za wagę rzeczywistą najmniej za 10 000 kg; przy przewozie natomiast innych płynów w cysternach obowiązują normy ładunkowe przewidziane w grupie B załącznika 11 do tej taryfy,

2) § 15 (dział I), który rozszerzono nowym postanowieniem, że w przypadkach, gdy przesyłka nie może osiągnąć najwyższej normy ładunkowej pomimo wykorzystania normy ładunkowej, przewoźne oblicza się za wagę rzeczywistą przesyłki najmniej za 5 000 kg, pod warunkiem jednak zamieszczenia w liście przewozowym oświadczenia, że pojemność wagonu została wykorzystana, przy czym taki sposób obliczania przewoźnego stosuje się niezależnie od tego, czy przesyłka składa się z towarów grupy A lub grupy B załącznika 11, czy też z towarów obydwóch grup,

3) § 16 (dział I), w którym nowe brzmienie ust. 2 re-

guluje sposób obliczania przewoźnego za przesyłki wagonowe złożone z towarów taryfowanych według różnych klas, jeżeli nie są razem opakowane, nadawca zaś podał w liście przewozowym oddzielnie wagę towarów każdej klasy,

4) w klasyfikacji towarów (dział II) towary z poz. 241 a), 643 a) i 643 b) otrzymały nowe klasy dla przesyłek drobnych i wagonowych (niższe), a poz. 579 otrzymała nowe brzmienie z nazwą „Wszelkie środki impregnujące, odgrzybiające, grzybobójcze, owadobójcze oraz zaprawy do zbóż”,

5) w załączniku 11 w grupie A ustalono techniczne normy ładunkowe dla nasion buraków cukrowych i pastewnych z poz. 11 k. t. oraz wprowadzono nowe normy ładunkowe dla węgla drobnego IV i V z poz. 250 k. t.,

6) w załączniku 11 w grupie A wprowadzono nowe zasady obliczania przewoźnego za wagony inne do objętych tą grupą oraz za wagony o ładowności (możności) mniejszej od 12 ton.

W jednolitej taryfie tranzytowej na przewóz towarów przez kraje, których koleje uczestniczą w Umowie o przewozie towarów kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej (MGS), obowiązującej od 1/XI 1951 r., wprowadzono z ważnością od 1/I 1952 r. postanowienie, które wymienia nazwy stacji portowych objęte jedną z nazw: Szczecin Port, Gdańsk Port i Gdynia Port, przy czym przesyłki przeznaczone do jednego z tych polskich portów morskich muszą być adresowane w listach przewozowych pełną nazwą jednej z wymienionych stacji portowych.

Z dniem 1/I 1952 r. uchylono Polsko-Czechosłowacką taryfę towarową dla komunikacji między stacjami Polskich Kolei Państwowych a stacjami Czechosłowackich Kolei Państwowych, obowiązującą od 15/VII 1951 r.

Z dniem 1/II 1952 r. uchylono Międzynarodową taryfę na przewóz węgla kamiennego, miału z węgla kamiennego i koks z węgla kamiennego polsko - szwajcarskiego związku kolejowego, obowiązującą od 1/V 1950 r.

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 24 z 1951 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 28/XI 1951 r., które od dnia 16/XII 1951 r. aż do odwołania ogranicza przyjmowanie wszelkich przesyłek drobnych i wagonowych pomiędzy niektórymi stacjami wymienionymi w tym zarządzeniu.

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 25 z 1951 r. ukazało się zarządzenie Ministra Kolei z 27/XII 1951 r., które uzależnia przewóz przesyłek skór surowych od spełnienia pewnych warunków, aby nadawcami i odbiorcami takich przesyłek byli: Centrala Skór Surowych oraz współpracujące z nią placówki C. R. S. „Samopomoc Chłopska”, tj. Powiatowe Związki Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”, jak również placówki Państwowej Centrali Leśnych Produktów Niedrzewnych „Las”.

B) W komunikacji drogowej.

Z dniem 1/II 1952 r. weszła w życie nowa Taryfa towarowa transportu samochodowego i spedycji. Zasady nowej taryfy omawiamy w osobnym artykule.

O. K.

Orzecznictwo

NIEDOPUSZCZALNOŚĆ ZMIANY PRZEPISÓW
BEZWZGLĘDNIE OBOWIĄZUJĄCYCH DROGĄ
STOSOWANIA W PRAKTYCE ZASAD SPRZECZNYCH
Z TYMI PRZEPISAMI.

PRZEDŁUŻENIE CZASU WOLNEGO OD POSTOJOWEGO
Z UWAGI NA POTRZEBĘ PRZEPROWADZENIA
FORMALNOŚCI CELNYCH.

Stosowanie w praktyce zasad, sprzecznych z przepisami bezwzględnie obowiązującymi nie stwarza precedensu przy dalszym stosowaniu tych przepisów.

Wskazany w § 15 pkt b RPT termin wolny od postojowego dla załatwienia formalności celnych na stacji przeznaczenia

jest terminem maksymalnym. Jeżeli formalności te zostaną ukończone przed upływem tego maksymalnego terminu, to 6-ciogodzinny okres wolny od postojowego zaczyna biec od chwili faktycznego ukończenia powyższych formalności.

Okręgowa Komisja Arbitrażowa w Krakowie orzeczeniem z dnia 28 września 1951 roku zasądziła od Centrali A na rzecz Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w K kwotę złotych X tytułem postojowego.

Z uzasadnienia:

Strona pozwana jest odbiorcą 4 wagonowych przesyłek kolejowych, nadeszłych na stację Kraków Tow. kolejno w dniach...

Przesyłki nadane zostały za granicą i związane z tym formalności celne zostały ukończone kolejno...

Z powyższego zestawienia terminów zakończenia formalności celnych i wyładunku wynika, że wagony przetrzymane zostały pod wyładunkiem ponad czas wolny od postojowego, a to: dwa pierwsze wagony po 3 godziny, dwa dalsze — po 18 godzin (§ 15, pkt. 16, Cz. I. A. RPT).

W związku z tym wzywała kolej odbiorcę do uiszczenia kwoty X zł pismami z 24.III. i 16.IV.1951 r.

Strona pozwana odmówiła zapłaty, interpretując przepis § 15, pkt 6, Cz. I RPT w ten sposób, że 6-godzinny termin od postojowego zaczyna biec dopiero od upływu prze-

widzianego w tymże przepisie czasu dla załatwienia formalności celnych, który odnośnie przesyłek cionych na stacji przeznaczenia wynosi 24 godzin.

Ponadto powołała się strona pozwana na to, że takie obliczenie postojowego za przesyłki podlegające ocenie, było praktykowane przez władze kolejowe.

Interpretacja przepisu § 15, pkt. 6 przez stronę pozwaną jest niesłuszna, a to zarówno z uwagi na samo brzmienie przepisu jak i ze względów gospodarczych: termin bowiem 24 godzin dla załatwienia formalności celnych jest terminem maksymalnym po upływie którego kolej ma prawo liczyć postojowe nawet gdyby formalności celne nie zostały jeszcze ukończone. Jeżeli formalności te zostały ukończone przed upływem tego maksymalnego terminu 24 godzin, to 6-ciogodzinny okres wolny od postojowego, zaczyna biec od chwili faktycznego ukończenia formalności celnych. Tego wymaga racjonalna gospodarka taboru, zmierzająca do uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych istotną potrzebą przestojów wagonów.

Co do rzekomego praktykowania błędnego obliczenia postojowego przy przesyłkach podlegających ocenie, to w żadnym przypadku błędna praktyka nie może stwarzać precedensu, skoro jest sprzeczna z przepisami o charakterze bezwzględnie obowiązującymi, a więc nie leży w dyspozycji stron.

PISMO OKÓLNE DEPARTAMENTU KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI PKPG

Nr 1 z dnia 26.I.1952 r.

w sprawie miesięcznika „Transport“

Departament Komunikacji i Łączności Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego (PKPG) niniejszym informuje, że miesięcznik „Transport“ jest przeznaczony przede wszystkim dla pracowników służb transportowych powołanych zgodnie z Uchwałą Prezydium Rządu Nr 415 z dnia 2. 6. 1951 r. w sprawie organizacji służb transportowych w urzędach i jednostkach gospodarki uspołecznionej (Biuletyn PKPG Nr 17, z dnia 5 lipca 1951 r. poz. 162).

W związku z powyższym wszystkie urzędy i jednostki gospodarki uspołecznionej, w których są powołane komórki transportowe, powinny prenumerować miesięcznik „Transport“ i umożliwiać zapoznanie się z jego treścią pracownikom, zatrudnionym w wymienionych komórkach.

Miesięcznik „Transport“ zawiera, poza artykułami o charakterze problemowo - instruktywnym, również komentarze do wszystkich uchwał, zarządzeń i innych aktów prawnych z zakresu transportu.

Od numeru marcowego miesięcznik „Transport“ będzie przeprowadzał akcję szkoleniową, mającą na celu ułatwienie przeszkolenia przez wszystkie ministerstwa (urzędy centralne) pracowników transportowych.

Prenumeratę na miesięcznik „Transport“ należy załatwiać poprzez PPK „Ruch“ — Warszawa, ul. Srebrna 12, Konto PKO Nr I-1887.

V. DYREKTOR DEPARTAMENTU

(—) Stanisław Mroczek

SKOLENIE TRANSPORTOWCÓW

OD REDAKCJI.

Stale zwiększające się zadania naszego transportu wymagają dużych kadr fachowców, posiadających odpowiednie przygotowanie teoretyczne i praktyczne.

Przedsiębiorstwa przewozowe takie, jak PKP, PKS, PZS itd. szkolą swych pracowników i odpowiednio przygotowują do zadań, jakie mają do wykonania. Jednakże sprawność transportu i właściwe zaspokojenie potrzeb transportowych jest uzależnione nie tylko od fachowości przewoźnika, ale również od fachowości korzystającego z przewozów, a ściślej, od jego umiejętności zaplanowania przewozów, znajomości organizacji i techniki transportu.

Poza tym duża część środków transportowych, głównie samochodów, znajduje się poza przedsiębiorstwami przewozowymi. Samochody, używane w ramach tzw. „taborów własnych“, pracują w różnych warunkach eksploatacyjnych i organizacyjnych i ludzie, którzy nimi dysponują, muszą posiadać w wielu przypadkach więcej wszechstronnych wiadomości fachowych, niż wyspecjalizowani w jednym kierunku pracownicy przedsiębiorstw przewozowych.

Uchwałą Prezydium Rządu Nr 415 została stworzona sieć służb transportowych we wszystkich jednostkach gospodarki uspołecznionej. Uchwała ta ma za zadanie podniesienie na wyższy poziom organizacji transportu w Polsce, a zatem usprawnienie i lepsze wykorzystanie transportu. Warunki te zostaną speł-

nione, jeśli w komórkach transportowych będą pracowali ludzie, posiadający odpowiednie fachowe kwalifikacje.

Tych parę uwag wskazuje na konieczność jak największego rozszerzenia akcji szkolenia i doszkalania pracowników transportu.

W zrozumieniu tej konieczności szereg resortów przystąpiło do organizowania kursów szkoleniowych. Jednakże organizatorzy natrafiają na szereg trudności, spowodowanych brakiem programów, skryptów, fachowej literatury i wykładowców.

Redakcja miesięcznika „Transport“ postanowiła wspomóc organizatorów kursów dla transportowców. W niniejszym numerze publikujemy ramowy program kursu szkoleniowego, obliczony na 100 godzin wykładów, opracowany na podstawie doświadczeń resortów, w których odbywały się już kursy tego typu.

Jest rzeczą oczywistą, że nie na każdym szczeblu i nie wszyscy transportowcy muszą posiadać znajomość wszystkich zagadnień, ujętych w poniższym programie. Dlatego też program ten tak został skonstruowany, że można go podzielić na szereg programów, obejmujących szereg kursów. Poza tym program nie obejmuje przedmiotów ogólnych, które na każdym kursie zawodowym są wykładane.

W poszczególnych instytucjach mogą istnieć zagadnienia specyficzne, które wymagają specjalnego naświetlenia i szerszego omówienia, niż to zostało uwzględnione w programie. Dlatego też opublikowa-

ny w niniejszym numerze program należy uważać, jako podstawowy materiał do opracowania programu w danej instytucji. Np. w niektórych centralach handlowych wiele zagadnień transportowych dotyczy wymiany towarowej z zagranicą, w programie zaś zostało to zagadnienie potraktowane w sposób marginesowy. Oczywiście, w takich przypadkach odpowiednie części programu powinny być poszerzone o te zagadnienia, których znajomość muszą posiadać szkoleni pracownicy.

W następnych numerach redakcja „Transportu” zamierza opublikować opracowania, obejmujące:

1. technikę organizowania kursów szkoleniowych dla transportowców,
2. bibliografię podstawowej, dostępnej literatury fachowej w języku polskim,
3. wskazówki metodyczne dla wykładowców.

Redakcja „Transportu” ma nadzieję, że zapoczątkowana w niniejszym numerze akcja przyczyni się do rozpoczęcia intensywnego szkolenia transportowców, co ma niezwykle istotne znaczenie dla pracy naszego transportu.

Jednocześnie redakcja prosi o nadsyłanie przez czytelników naszego czasopisma uwag, odnośnie merytorycznej strony publikowanych opracowań, ich formy oraz o nadsyłanie sprawozdań z przebiegu szkolenia transportowców w poszczególnych instytucjach.

RAMOWY PROGRAM KURSU SZKOLENIOWEGO DLA KIEROWNIKÓW I PRACOWNIKÓW WŁASNYCH KOMÓREK TRANSPORTOWYCH

1.1. TRANSPORT W ŚWIELE EKONOMII POLITYCZNEJ

- 1.1.1. Definicja transportu i jej omówienie
- 1.1.2. Transport jako forma produkcji
 - 1.1.2.1. Usługi materialne i niematerialne
 - 1.1.2.2. Usługi materialne a produkcja

1.2. ZNACZENIE TRANSPORTU DLA ROZWOJU ŻYCIA GOSPODARCZEGO

1.3. RODZAJE TRANSPORTU

- 1.3.1. Podział transportu w zależności od środków transportowych
 - 1.3.1.1. Transport kolejowy
 - 1.3.1.2. Transport samochodowy
 - 1.3.1.3. Transport morski
 - 1.3.1.4. Transport rzeczny
 - 1.3.1.5. Transport lotniczy
 - 1.3.1.6. Transport zaprzęgowy

1.3.2. Zależność środków transportowych od dróg

1.3.3. Podział transportu w zależności od form organizacyjnych

- 1.3.3.1. Transport zawodowy (wykonywany przez przedsiębiorstwo przewozowe)
 - 1.3.3.1.1. Transport publiczny
 - 1.3.3.1.2. Transport branżowy
- 1.3.3.2. Transport własny (wykonywany własnymi środkami transportowymi przez przedsiębiorstwa nie przewozowe)
 - 1.3.3.2.1. Transport na ograniczonym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym
 - 1.3.3.2.2. Transport nie wydzielony z ogólnej jednostki gospodar.

1.3.4. Podział transportu z punktu widzenia ekonomicznego

- 1.3.4.1. Transport zasadniczy
- 1.3.4.2. Transport pomocniczy
- 1.3.4.3. Transport uzupełniający
- 1.3.4.4. Transport wewnętrzny

1.3.5. Współzależność poszczególnych podziałów

1.4. ROZWÓJ TRANSPORTU

- 1.4.1. Transport w formacjach przedkapitałistycznych
- 1.4.2. Historia wynalazków poszczególnych środków transportowych
 - 1.4.2.1. Wynalazek statku morskiego i rzeczno
 - 1.4.2.2. Wynalazek parowozu
 - 1.4.2.3. Wynalazek samochodu
 - 1.4.2.4. Wynalazek samolotu

1.4.3. Rozwój transportu w ustroju kapitalistycznym

- 1.4.3.1. Zysk motorem i hamulcem rozwoju transportu
- 1.4.3.2. Konkurencja pomiędzy poszczególnymi kapitałistycznymi przedsiębiorstwami, eksploatującymi poszczególne środki transportowe
- 1.4.3.3. Własność kapitalistyczna środków produkcji transportowej (w pierwszym rzędzie środków transportowych) uniemożliwia skoordynowany i planowy rozwój transportu
- 1.4.3.4. Żywiłowość rozwoju transportu i straty wynikające stąd dla społeczeństwa

1.4.4. Rozwój transportu w gospodarce socjalistycznej

- 1.4.4.1. Środki produkcji uspołecznione
- 1.4.4.2. Planowanie podstawą prawidłowego rozwoju
- 1.4.4.3. Eliminacja żywiłowości i konkurencyjności
- 1.4.4.4. Możliwość pełnego wykorzystania środków transportowych
- 1.4.4.5. Możliwość całkowitej koordynacji
 - 1.4.4.5.1. pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu
 - 1.4.4.5.2. pomiędzy transportem a innymi działami gospodarczymi

1.4.5. Rys historyczny rozwoju transportu w ZSRR

- 1.4.5.1. Transport kolejowy
- 1.4.5.2. Transport samochodowy i produkcja motoryzacyjna
- 1.4.5.3. Transport żeglugowy

1.4.5. Rozwój transportu w Polsce

- 1.4.5.1. Rozwój transportu kolejowego przed 39 r. i po wojnie
- 1.4.5.2. Rozwój transportu samochodowego
- 1.4.5.3. Rozwój żeglugi przed 39 r. i po wojnie
- 1.4.5.4. Rozwój transportu lotniczego
- 1.4.5.5. Transport w Planie 6-letnim

1.5. PODSTAWOWE WIADOMOŚCI O BUDOWIE I DZIAŁANIU ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH

1.5.1. W transporcie kolejowym

- 1.5.1.1. Zasady działania parowozów
- 1.5.1.2. Rodzaje wagonów kolejowych

1.5.2. W transporcie samochodowym

- 1.5.2.1. Zasady budowy samochodów
 - 1.5.2.1.1. Mechanizmy samochodów
 - 1.5.2.1.2. Zasady działania silnika
 - 1.5.2.1.3. Rodzaje silników
- 1.5.2.2. Rodzaje pojazdów samochodowych

1.6. PODSTAWOWE WIADOMOŚCI O BUDOWIE I EKSPLOATACJI DRÓG TRANSPORTOWYCH

- 1.6.1. Budowa eksploatacja i konserwacja torów kolejowych
- 1.6.2. Budowa, eksploatacja, konserwacja i rodzaje dróg kołowych
- 1.6.3. Eksploatacja i utrzymanie dróg wodnych
- 1.6.4. Porty lotnicze i organizacja ruchu lotniczego

2. EKONOMIKA TRANSPORTU

2.1. WSPÓLDZIAŁANIE POSZCZEGÓLNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH

- 2.1.1. Charakterystyka ekonomiczna poszczególnych rodzajów transportu
- 2.1.2. Wykorzystanie poszczególnych cech charakterystycznych środków transportowych
 - 2.1.2.1. Koordynacja pracy środków transportowych
 - 2.1.2.2. Planowanie podstawą koordynacji i wykorzystania środków transportowych
 - 2.1.2.3. Niemożliwość planowania w ustroju kapitalistycznym.

2.2. WYKORZYSTANIE ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH

- 2.2.1. Obliczanie produkcji transportowej
 - 2.2.1.1. Miarą produkcji transportowej ilość ładunków przewieziona na określoną odległość
 - 2.2.1.2. Istotą produkcji transportowej nie ilość środków transportowych, lecz ilość produkcji wykonanej przez te środki

- 2.2.2. Zwiększenie produkcji transportowej bez zwiększenia ilości środków transportowych
 - 2.2.2.1. Eliminacja nieracjonalnych przewozów (nawiazanie do następnego rozdziału)
 - 2.2.2.2. Oszczędności w eksploatacji środków transportowych
 - 2.2.2.3. Obniżenie kosztu jednostki (tono/km) produkcji transportowej
- 2.3. MARNOTRAWSTWA W EKSPLOATACJI ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH
 - 2.3.1. W transporcie kolejowym
 - 2.3.1.1. Rodzaje nieracjonalnych przewozów
 - 2.3.1.2. Reekspedycja
 - 2.3.1.3. Niewykorzystanie ładowności
 - 2.3.1.4. Nieodpowiedni sprzęt dla danego ładunku
 - 2.3.1.5. Długotrwały obrót wagonami
 - 2.3.1.6. Przestoje pod- na i wyładunkiem oraz w oczekiwaniu na na- i wyładunek
 - 2.3.1.6. Nierównomierność załadunku
 - 2.3.2. W transporcie samochodowym
 - 2.3.2.1. Niewykorzystanie ładowności
 - 2.3.2.2. Niewykorzystanie przebiegu
 - 2.3.2.3. Niewykorzystanie czasu eksploatacji
 - 2.3.2.4. Niewykorzystanie urządzeń specjalnych
 - 2.3.2.6. Nieracjonalne przestoje
 - 2.3.2.6. Marnotrawstwa techniczne
 - 2.3.3. W żegludze i portach
 - 2.3.3.1. Niewykorzystanie ładowności
 - 2.3.3.2. Przestoje w portach i ich przyczyny
 - 2.3.3.3. Inne
- 2.4. ZWALCZANIE MARNOTRAWSTW
 - 2.4.1. Rola sprawozdawczości (ogólnie)
 - 2.4.1.1. Analiza sprawozdań i praktyczne wnioski
 - 2.4.1.2. Znaczenie bieżącej (operatywnej) sprawozdawczości
 - 2.4.1.3. Łatwość odczytywania sprawozdań
 - 2.4.1.4. Szybkie zarządzenia wynikające z analizy sprawozdawczości
 - 2.4.2. Analiza kosztów własnych transportu i praktyczne wnioski
 - 2.4.3. Uświadomiony i wyszkolony personel
 - 2.4.3.1. Specjalizacja i ogólny pogląd na zagadnienia transportowe
 - 2.4.3.2. Konieczność stałego szkolenia
 - 2.4.3.3. Kierunki szkolenia
 - 2.4.4. Współzawodnictwo wśród pracowników transportu
 - 2.4.4.1. Rodzaje współzawodnictwa
 - 2.4.4.2. Rozwój współzawodnictwa w ZSRR
 - 2.4.4.3. Rozwój współzawodnictwa w Polsce

3. ORGANIZACJA TRANSPORTU

- 3.1. ZAKRES DZIAŁANIA WŁADZ NACZELNYCH TRANSPORTU W POLSCE
 - 3.1.1. Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego
 - 3.1.2. Ministerstwo Kolei
 - 3.1.3. Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego
 - 3.1.3.1. W zakresie transportu publicznego
 - 3.1.3.2. W zakresie transportu własnego
 - 3.1.3.3. W innych zakresach
 - 3.1.4. Ministerstwo Żeglugi
- 3.2. ORGANIZACJA PRZEDSIĘBIORSTW PRZEWÓZÓW PUBLICZNYCH I SPEDYCJI
 - 3.2.1. W zakresie transportu kolejowego (PKP)
 - 3.2.2. W zakresie transportu samochodowego
 - 3.2.2.1. Państwowa Komunikacja Samochodowa
 - 3.2.2.2. Przedsiębiorstwa przewozowe spółdzielcze
 - 3.2.2.3. Prywatni przewoźnicy koncesjonowani
 - 3.2.3. W zakresie transportu rzeczynego (PZS)
 - 3.2.4. W zakresie transportu morskiego
 - 3.2.4.1. Przedsiębiorstwa żeglugowe
 - 3.2.4.2. Przedsiębiorstwa maklerskie
 - 3.2.4.3. Porty morskie
 - 3.2.4.4. Przedsiębiorstwa pomocnicze
 - 3.2.5. W zakresie transportu lotniczego
 - 3.2.6. W zakresie spedycji
 - 3.2.6.1. Krajowej (PKS)
 - 3.2.6.2. Międzynarodowej (Hartwig)

3.3. ORGANIZACJA I SPOSÓB PRACY WŁASNEJ KOMÓRKI TRANSPORTOWEJ

- 3.3.1. Rola i zadania własnej komórki transportowej
 - 3.3.1.1. Uchwała Prezydium Rządu w sprawie służb transportowych
 - 3.3.1.2. Rola i zadania służby transportowej w danym resorcie i w jednostkach podległych
- 3.3.2. Własne komórki transportowe wydzielone i własne przedsiębiorstwa pomocnicze transportu
 - 3.3.2.1. Przedsiębiorstwa transportowe branżowe, organizacja i zakres działania
 - 3.3.2.2. Działy transportowe na rozrachunku gospodarczym
 - 3.3.2.3. Przedsiębiorstwa i komórki organizacyjne własne — pomocnicze dla potrzeb transportowych
 - 3.3.2.3.1. Stacje obsługi samochodów
 - 3.3.2.3.2. Stacje zaopatrzenia
 - 3.3.2.3.3. Warsztaty remontowe

3.4. PUBLICZNE PRZEDSIĘBIORSTWA POMOCNICZE TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

- 3.4.1. Organizacja zaplecza technicznego
 - 3.4.1.1. Organizacja i zakres działania państwowych warsztatów remontowych
 - 3.4.1.2. Organizacja i zakres działania publicznych stacji obsługi
 - 3.4.1.3. Organizacja i zakres działania spółdzielczych warsztatów i stacji obsługi
- 3.4.2. Organizacja zaopatrzenia
 - 3.4.2.1. Organizacja i zakres działania „Motozbytu”
 - 3.4.2.2. Organizacja i zakres działania spółdzielczej organizacji handlu sprzętem motoryzacyjnym
 - 3.4.2.3. Organizacja i zakres działania C. P. N.
 - 3.4.2.4. Organizacja i zakres działania Centralnego Zarządu Przemysłu Motoryzacyjnego — Wydział Zbytu
 - 3.4.2.5. Organizacja i zakres działania Centralnego Zarządu Gazownictwa na odcinku zaopatrzenia samochodów w gaz wysoko sprężny
 - 3.4.2.6. Organizacja i zakres działania „Motoimportu”

4. PLANOWANIE I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TRANSPORCIE

4.1. OGÓLNE ZAGADNIENIA PLANOWANIA TRANSPORTU

- 4.1.1. Pojęcie planu transportowego
- 4.1.2. Rodzaje planów
 - 4.1.2.1. Narodowe Plany Gospodarcze i udział w nich planów transportowych
 - 4.1.2.2. Plany wieloletnie
 - 4.1.2.3. Konstrukcja Narodowego Planu Gospodarczego w zakresie transportu
- 4.1.3. Planowanie operatywne transportu

4.2. PODSTAWOWE ZASADY PLANOWANIA W PRZEDSIĘBIORSTWACH TRANSPORTU PUBLICZNEGO

- 4.2.1. Plan produkcji przewoźowej
 - 4.2.1.1. Oparcie planów o regionalne bilansy materiałowe
 - 4.2.1.2. Zgłaszanie zapotrzebowań przez klientów
 - 4.2.1.3. Inne metody
- 4.2.2. Inne plany
- 4.2.3. Wskaźniki techniczno-ekonomiczne
- 4.2.4. Tryb opracowywania planów

4.3. PLANOWANIE TRANSPORTU WE WŁASNYCH KOMÓRKACH TRANSPORTOWYCH

- 4.3.1. Plan przewoźów
 - 4.3.1.1. System opracowywania
 - 4.3.1.2. Zasady ustalania masy przewoźowej
 - 4.3.1.3. Zasady podziału masy przewoźowej pomiędzy różne rodzaje transportu
 - 4.3.1.4. Tryb opracowywania planu przewoźów
- 4.3.2. Zgłaszanie zapotrzebowań na przewóz do przedsiębiorstw przewoźów publicznych
 - 4.3.2.1. Tryb opracowywania zgłoszeń
 - 4.3.2.2. Obowiązujące formy zgłoszeń
- 4.3.3. Planowanie przewoźów dokonywanych własnymi środkami transportowymi
 - 4.3.3.1. Obliczanie zdolności przewoźowej
 - 4.3.3.2. Obliczanie zapotrzebowania na tabor

- 4.3.3.3. Planowanie zaopatrzenia
- 4.3.3.4. Planowanie inwestycji
- 4.3.3.5. Planowanie kapitałnych remontów
- 4.3.4. Planowanie operatywne
 - 4.3.4.1. Plan dyspozytora
 - 4.3.4.2. Pierwsza strona karty drogowej
 - 4.3.4.3. Graficzne metody planowania
 - 4.3.4.3.1. Harmonogram współpracy wywrotki z koparką
 - 4.3.4.3.2. Inne wykresy planowania
- 4.4. SPRAWOZDAWCZOŚĆ PRACY TRANSPORTU WŁASNEGO
 - 4.4.1. Ogólne zadania sprawozdawczości
 - 4.4.2. Obowiązujące systemy sprawozdawcze
 - 4.4.2.2. Karta eksploatacyjna
 - 4.4.2.3. Sprawozdawczość miesięczna
 - 4.4.2.4. Sprawozdawczość z zużycia paliw
 - 4.4.3. Graficzne metody sprawozdawczości
 - 4.4.4. Cechy prawidłowej sprawozdawczości
 - 4.4.4.1. Aktualność
 - 4.4.4.2. Jasność
 - 4.4.4.3. Dokładność
 - 4.4.4.4. Zupełność
 - 4.4.4.5. Zwięzłość
 - 4.4.4.6. Prostota
 - 4.4.5. Analiza sprawozdawczości
- 5. TECHNIKA ADMINISTROWANIA TRANSPORTEM WŁASNYM I KORZYSTANIA Z TRANSPORTU PRZEWOZNIKÓW PUBLICZNYCH
 - 5.1. ORGANIZACJA PRACY PRZEWOZOWEJ
 - 5.1.1. Zadania dyspozytora
 - 5.1.1.1. Codzienny i godzinowy plan zatrudnienia taboru
 - 5.1.1.2. Kontrola wykonania dziennego i godzinowego planu
 - 5.1.1.3. Wydawanie zleceń na przewóz
 - 5.1.1.4. Ekspediowanie taboru do pracy (wyjazd z zajezdni)
 - 5.1.1.5. Powrót taboru do zajezdni
 - 5.1.2. Praca taboru na linii
 - 5.1.2.1. Rodzaje pracy przewozowej na linii
 - 5.1.2.2. Praca pojedynczego pojazdu i praca grupowa, zespołowa
 - 5.1.2.3. Rodzaje zespołów taborowych i charakterystyka ich pracy
 - 5.1.2.4. Oddelegowana (detaszowana) kolumna samochodowa
 - 5.1.2.5. Kontrola pracy kolumny oddelegowanej
 - 5.1.2.6. Organizacja i technika pracy przewozowej na placu akcji przewozowej (budowa itp)
 - 5.1.3. Organizacja i technika na-, wy- i przeładunku
 - 5.1.3.1. Urządzenia przeładunkowe
 - 5.1.3.2. Technika przeładunku z wagonów kolejowych na samochody i pojazdy konne
 - 5.1.3.3. Technika na- i wyładunku bez użycia urządzeń mechanicznych
 - 5.1.3.4. Technika na- i wyładunku przy użyciu urządzeń mechanicznych
 - 5.1.3.5. Normy na- i wyładunku
 - 5.1.3.6. Koordynacja pracy mechanicznych urządzeń przeładunkowych i pojazdów
 - 5.2. GOSPODARKA MATERIAŁOWA W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM WŁASNYM
 - 5.2.1. Organizacja magazynów
 - 5.2.1.1. Magazyny materiałów pędnych
 - 5.2.1.2. Magazyny ogumienia
 - 5.2.1.3. Magazyny części zamiennych
 - 5.2.1.4. Magazyny inne
 - 5.2.2. Technika wydawania i przewożenia materiałów pędnych
 - 5.2.2.1. Urządzenia dystrybucyjne
 - 5.2.2.2. Marnotrawstwo paliw płynnych przy ich wydawaniu
 - 5.2.2.3. Przewożenie paliw płynnych
 - 5.2.3. Dokumentacja materiałowa
 - 5.2.3.1. Zlecenia na magazyn
 - 5.2.3.2. Kartoteki materiałowe
 - 5.2.3.3. Kontrola zużycia
 - 5.2.3.4. Sprawozdawczość materiałowa
 - 5.3. ORGANIZACJA PRACY BAZY TECHNICZNEJ (STACJI OBSŁUGI I WARSZTATU REMONTOWEGO)
 - 5.3.1. Rodzaje obsługi technicznej i napraw
 - 5.3.1.1. Obsługa codzienna
 - 5.3.1.2. Pierwszy przegląd i obsługa techniczna
 - 5.3.1.3. Drugi przegląd i obsługa techniczna
 - 5.3.1.4. Naprawa bieżąca
 - 5.3.1.5. Naprawa średnia
 - 5.3.1.6. Remont kapitalny (naprawa główna)
 - 5.3.2. Rodzaje baz technicznych, ich wyposażenie i zakres działania
 - 5.3.2.1. Stacje obsługi
 - 5.3.2.2. Warsztaty remontowe
 - 5.3.2.3. Prowizoryczne bazy techniczne
 - 5.3.3. Organizacja pracy w stacji obsługi technicznej i w warsztacie remontowym
 - 5.3.3.1. Stanowiska pracy
 - 5.3.3.2. Organizacja przeglądu
 - 5.3.3.3. Przyjęcie pojazdu do naprawy
 - 5.3.3.4. Przekazanie pojazdu po naprawie
 - 5.4. ZNAJOMOŚĆ OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW
 - 5.4.1. Omówienie wydawnictw publikujących przepisy z zakresu transportu
 - 5.4.1.1. Dziennik Ustaw R. P.
 - 5.4.1.2. Monitor Polski
 - 5.4.1.3. Biuletyn PKPG
 - 5.4.1.4. Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych
 - 5.4.1.5. Różne akty prawne nie publikowane
 - 5.4.1.6. Czasopismo „Transport”
 - 5.4.2. Omówienie wybranych obowiązujących przepisów
 - 5.4.2.1. Z zakresu planowania transportu
 - 5.4.2.2. Z zakresu organizacji transportu
 - 5.4.2.3. Z zakresu finansów
 - 5.4.2.4. Z zakresu zaopatrzenia
 - 5.4.2.5. Z zakresu inwestycji i budownictwa
 - 5.5. PODSTAWOWE PRAKTYCZNE WIADOMOŚCI O PRACY PRZEWOZOWYM I TARYFACH
 - 5.5.1. Budowa taryf
 - 5.5.2. Technika posługiwania się taryfami
 - 5.5.2.1. Taryfa kolejowa
 - 5.5.2.2. Taryfa samochodowa
 - 5.5.2.3. Taryfa żegluga
 - 5.5.2.4. Ogólne omówienie taryf morskich i lotniczych
 - 5.5.2.5. Taryfa wewnętrzna
 - 5.6. DOKUMENTACJA PRZEWOZOWA WŁASNA (PODSTAWOWE WIADOMOŚCI O PRAKTYCZNYM ZNACZENIU)
 - 5.6.1. Zlecenie na przewóz
 - 5.6.2. Rozliczenie się za przewóz, dokonywany własnym transportem
 - 5.7. DOKUMENTACJA PRZEWOZOWA PRZY KORZYSTANIU Z TRANSPORTU PRZEWOZNIKÓW OBCYCH
 - 5.7.1. Kolejowy list przewozowy
 - 5.7.1.1. Sposób wypełniania
 - 5.7.1.2. Formalności związane z nadaniem i odbiorem ładunku na kolei
 - 5.7.1.3. Reklamacje przewoźnego na kolei
 - 5.7.2. Dokumentacja przewozowa PKS
 - 5.7.3. Dokumentacja przewozowa lotnicza
 - 5.7.4. Formalności związane z korzystaniem z transportu prywatnych, zawodowych przewoźników koncesjonowanych
 - 5.7.5. Konosament morski
 - 5.7.6. Reklamacje i regulacja nadpłat
 - 5.8. UBEZPIECZENIA W TRANSPORCIE (OGÓLNE WIADOMOŚCI)

NOTATKI

WODY ŚRÓDLĄDOWE ZSRR

Związek Radziecki posiada największy na świecie system dróg wodnych, który w jego gospodarce narodowej odgrywa bardzo poważną rolę.

Według obliczeń prof. Achutina ilość rzek, mających basen wodny o powierzchni ponad 100 tys. km² zarejestrowanych jest z górą 100 tys. a rzek o basenie mniejszym niż 100 tys. km² znanych jest ponad 1 milion.

Łączna długość wszystkich rzek radzieckich ciągnie się na przestrzeni wielu milionów km, w tym łożyska przystosowane do żeglugi wynoszą ponad 500 tys. km. Nie są one jednak wszystkie wykorzystywane pod względem gospodarczym, gdyż normalna żegluga uprawiana jest na trasie ok. 115 tys. km. Na pozostałych zaś rzekach prowadzi się jedynie spław drewna.

Wodniakom, przyzwyczajonym do żeglugi po Odrze lub Wiśle, napewno zaimponuje wielkość trasy wodnej, na której kursują statki radzieckie, gdy uzmysłowia sobie, że:

Z Astrachania (z nad morza Kaspijskiego) do Moskwy poprzez Kanał Moskiewski droga ciągnie się na przestrzeni 5142 km, a przez Okę 5312 km. Z Astrachania do Leningradu trasa liczy sobie 3889 km, a z Astrachania do Archangielska 4599 km.

Na rzekach syberyjskich komunikacja wodna uprawiana jest na jeszcze dłuższych trasach.

Od ujścia Leny do m. Kaczug, droga wodna wynosi 4144 km. Z Nikołajewska do Sreteńska rzeką Amur płynie się 3227 km, a rzeką Irtysz z Pawłodaru do Salechardu szlak wodny wynosi 3500 km.

Transport rzeczny dla wielu rejonów kraju radzieckiego jest komunikacją podstawową.

W kraju Jakutów i na północy w rejonie rzek Jeniseja i Obi przewozi się wodą ponad 40% całej masy towarowej.

Również w okręgu leningradzkim, w Karelii, na odcińku środkowej i dolnej Wołgi, w Kraju Baszkirów i na Białorusi przewozi się wodą prawie 40% masy towarowej.

Pomimo tego, że żegluga na rzekach radzieckich trwa od 180 — 200 dni, transport wodny odgrywa tam w skali całorocznej bardzo poważną rolę.

Droga wodną transportuje się 34% ogólnej ilości przewożonego drewna, 16% paliw płynnych, 23% soli, 10% zbóż i 3% wyrobów metalowych, a ponad to 11% różnych ładunków w stosunku do wszystkich innych przewozów kolejowych i morskich łącznie.

W okresie eksploatacyjnym transport rzeczny stanowi 22% wszystkich przewozów.

Według obliczeń doc. Sojuzowa, dzienny załadunek wszystkich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej w lipcu 1940 r. wynosił ok. 27400 wagonów, gdy w tym samym czasie ogólny załadunek kolejowy sięgał liczby 97300 wagonów dziennie.

Dalszy wzrost przewozów śródlądowych nastąpi, gdy ukończone zostaną wielkie budowy epoki stalinowskiej: Kanał Wołga — Don i Kanał Turkmński.

Narodowy plan gospodarczy przewiduje stały wzrost przewozów drogami wodnymi i stawia przed marynarzami śródlądowymi nowe ambitne zadania.

W. B.

KOBIETY CZESKIE NA KOLEI

W ludowo-demokratycznym ustroju Republiki Czechosłowackiej kobiety korzystają z pełnego równouprawnienia. Dlatego też i na kolejach czechosłowackich coraz częściej spotykamy kobiety w mundurach kolejarzy. Dziś już nikogo nie dziwi pojawienie się w wagonie kolejowym konduktorki, strażniczki, czy też pełniącej służbę ekspedientki pociągów na stacjach kolejowych. Dziewczeta czechosłowackie najwięcej interesują się zawodem konduktorek pociągów, jednakże spotyka się tu i kobiety zameżne, jak świadczy przykład Marii Szopejstalowej z Rumburka, która jest matką pięciorga dzieci i w krótkim czasie okazała się wzorową pracownicą. Kobiety czechosłowackie garną się jednak i do trudniejszych prac kolejowych i wykonują z takim samym powodzeniem, jak mężczyźni. Tak np. do szeregu wzorowych pracownic należy tow. Ludmiła Mrazowa z Sokółowa, wykonująca pracę palaczki na parowozie. W roku ubiegłym z okazji Święta Pracy wśród odznaczonych Orderem Pracy była między innymi pracownica Czechosłowackich Kolei Państwowych Amalia Nykodymowa, rewizorka baterii w warsztatach Czechosłowackich Kolei Państwowych w Pradze.

Kolejarki czechosłowackie za rzetelną i dobrą pracę są wynagradzane według zasług i mają możliwość pogłębia-

nia swych kwalifikacji oraz awansu na wyższe stanowiska. Tak np. kandydatka na konduktorkę po 14-dniowej próbie przechodzi do ośrodka szkoleniowego i po sześciu tygodniach rozpoczyna już swoją normalną służbę w pociągu. W okresie służby próbnej i szkolenia otrzymuje przyszła konduktorka podstawową pracę miesięczną w wysokości 2.550 Koron. Pracownice, które odbywają przeszkolenie, aby przejść do innego działu służby, otrzymują dotychczasową płacę, mimo to, że jest ona wyższa od podstawowej płacy konduktorki. Po dwumiesięcznej służbie konduktorskiej płaca uregulowana zostaje zależnie od liczby poprzednich lat służby.

Czechosłowackie Koleje Państwowe posiadają też własne internaty szkoleniowe dla narybku kolejowego. Do internatów tych mogą być przyjmowane dziewczeta od 15 roku życia począwszy. Czas szkolenia trwa tu od jednego do dwu lat, po czym kursistki wybierają dowolną dziedzinę pracy w służbie kolejowej. Słuchaczki kolejowych internatów szkoleniowych otrzymują pełne utrzymanie oraz 400 koron miesięcznie na drobne potrzeby. Po ukończeniu szkoły internatowej dziewczeta włączają się w nurt tysięcy kobiet pracujących i z entuzjazmem uczestniczą w budowie socjalistycznej Republiki Czechosłowackiej.

KRONIKA

KOMUNIKAT PKPG O WYKONANIU NAROD. PLANU GOSP. NA R. 1951

(hm) Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego ogłosiła komunikat o wykonaniu Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1951, który w dziale Komunikacji i Łączność przynosi następujące dane:

Przewozy towarowe wszystkimi środkami transportu (kolejowego, wodnego i samochodowego) wzrosły w 1951 roku ogółem o około 14% w porównaniu z rokiem 1950.

Przewozy towarowe na kolejach normalnotorowych wzrosły ogółem o około 10% w porównaniu z r. 1950. Załadunek na kolejach normalnotorowych wzrósł w porównaniu z r. 1950 w zakresie węgla i koksu o 4%, rud i pirytów o 25%, cementu o 5%, ropy i przetworów naftowych o 28%, materiałów drzewnych i wyrobów z drzewa o 4%. Przewozy osobowe na PKP wzorły ogółem o około 17% w porównaniu z r. 1950. Organizacja przewozów kolejowych i sprawność kolei, zwłaszcza w okresie letnim nie zawsze była jednak zadowalająca.

Przewozy towarowe Państwowej Komunikacji Samochodowej wzrosły o około 66% w porównaniu

z r. 1950, zadania planu nie zostały jednak osiągnięte. Przewozy osobowe PKS wzrosły o ponad 48% przy poważnym przekroczeniu planu przewozów.

Zadania planu przewozów towarowych w żegludze śródlądowej zostały osiągnięte, a przewozy wzrosły o około 23% w porównaniu z r. 1950.

Żegluga morska przekroczyła plan przewozów towarów o 22%, co stanowi wzrost o 45% w porównaniu z r. 1950.

Przeładunki portów morskich ogółem wzrosły w porównaniu z r. 1950 o około 2%, zadania planu nie zostały jednak w pełni wykonane (ogółem 95% planu) zarówno w zespole Gdańsk/Gdynia (94% planu) jak i w zespole Szczecin/Świnoujście (97% planu).

W zakresie usług poczty i telekomunikacji plan według wartości w cenach porównywalnych został wykonany w 101 proc. przy wzroście wartości usług pocztowych i telekomunikacyjnych o około 15 proc. w porównaniu z r. 1950.

W r. 1951 podniósł się poziom techniczny transportu, co znalazło wyraz w lepszym wykorzystaniu taboru i w poprawie szeregu wskaźników techniczno-ekonomicznych. Na kolejach normalnotorowych współczynnik obrotu wagonu towarowego poprawił się o 2% w porównaniu z r. 1950. Przeciętny przebieg na dobę wagonu towarowego polepszył się o 2,5%, a przeciętny przebieg na dobę parowozu czynnego o 4,7% w porównaniu z r. 1950. Przeciętna szybkość handlowa pociągu w ruchu osobowym była 3,2% większa niż w roku 1950, pomimo nieosiągnięcia w tym zakresie planowanego poziomu. W Państwowej Komunikacji Samochodowej współczynnik wykorzystania taboru w ruchu towarowym zwiększył się o 13,7%.

W roku 1951 nastąpił również dalszy wzrost wydajności pracy. Na kolejach normalnotorowych wydajność pracy na pracownika zwiększyła się o 11% w porównaniu z r. 1950. Przeciętna szybkość handlowa pociągów

Rok 1951 stanowił więc okres znacznych osiągnięć w realizacji zadań Planu 6-letniego w dziedzinie komunikacji i łączności.

UCHWAŁA PREZYDIUM RZĄDU W SPRAWIE NAROD. PLANU GOSP. NA R. 1952

(J) Prezydium Rządu w dniu 2 lutego 1952 r. podjęło uchwałę w sprawie Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1952. Projekt ustawy o Narodowym Planie Gospodarczym na rok 1952 został przekazany pod obrady Sejmu.

Projekt Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1952, trzeci rok Planu 6-letniego, ustala zadania w dziedzinie dalszego konsekwentnego realizowania socjalistycznego uprzemysłowienia kraju, podniesienia produkcji rolniczej, wzrostu obrotów handlu wewnętrznego, znacznego zwiększenia dochodu narodowego, dalszego rozwoju urządzeń socjalnych i kulturalnych oraz gospodarki komunalnej i mieszkaniowej.

Z projektu ustawy jasno wynikają wielkie zadania planu tegorocznego. Tak np. wartość produkcji globalnej przemysłu socjalistycznego wzrośnie o 22,3% w porównaniu z 1951 r., co oznacza przekroczenie zadań Planu 6-letniego na ten rok o 16,8%. Wartość produkcji rolnictwa powinna wzrosnąć w stosunku do ub. r. o 8,1%, przewozy towarowe — o 16%, nakłady zaś na inwestycje — o 19%. Zatrudnienie w sektorze socjalistycznym podniesie się o 7,4% (poza rolnictwem), wydajność pracy w przemyśle socjalistycznym — o 13,8%. Plan na br. przewiduje obniżenie kosztów własnych produkcji w przemyśle socjalistycznym o 5,5%, i wzrost dochodu narodowego — o 17%.

W zakresie transportu projekt Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1952 ustala co następuje:

Przewozy towarowe wszystkimi środkami transportu wzrosną o 16 procent w porównaniu z r. 1951, w tym na kolejach normalnotorowych o 13,1%, na kolejach wąskotorowych o 17,9%, w Państwowej Komunikacji Samochodowej o 35,8%, w żegludze śródlądowej o 47,8%, w żegludze morskiej o 24,6%.

Średniodobowy załadunek wagonów towarowych na kolejach normalnotorowych wzrośnie o 9,4%.

Przewidywany wzrost przewozów osób wyniesie na kolejach normalnotorowych 12,2%, na kolejach wąskotorowych 13,3%, a w Państwowej Komunikacji Samochodowej 13,4%.

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

WSPÓŁZAWODNICTWO PRACOWNIKÓW MANEWROWYCH

OD REDAKCJI

Jednym z wąskich przekrojów w naszym systemie organizacji i wykonawstwa ruchu kolejowego jest praca rozrządowa, manewrowa. Od poziomu pracy zespołów manewrowych zależy sprawna praca węzłów kolejowych, a więc cała praca kolei, w jej najbardziej niewrażliwych punktach.

Duże straty dla gospodarki kolejowej, a również dla sprawnego rozwoju całej gospodarki narodowej, stanowiły częste awarie przy przetaczaniu wagonów podczas manewrowania. Awarie często powodują uszkodzenie wagonów, blokują linie kolejowe, zakłócają sprawną, rytmiczną pracę kolei.

W kwietniu 1950 roku tow. Koszykowski Jan, ustawił stacji Iława w DOKP — Gdańsk, pierwszy podjął zobowiązanie produkcyjne, inicjując współzawodnictwo pracy wokół bezawaryjnego przetaczania wagonów. Współzawodnictwo, zainicjowane przez tow. Koszykowskiego, ogarnęło szersze masy pracowników manewrowych, przyczyniając się w poważnym stopniu do podniesienia współczynnika pracy manewrowej, skrócenia czasu pracy manewrowej przez podniesienie obrotu wagonu i zmniejszenia ilości awarii. Ruch współzawodnictwa pracy o bezawaryjne przetaczanie wagonów ma kolosalne znaczenie dla kolejnictwa i gospodarki narodowej.

Poniżej zamieszczamy uwagi tow. Koszykowskiego na temat swojej pracy przy przetaczaniu wagonów kolejowych.

*

„Ambicją moją było poznać dokładnie pracę manewrową i ustawiacza. Zależnie od okoliczności, na sformowanie pociągu potrzeba dwie i pół do trzech godzin, bo przecież inaczej trzeba robić przetoki, gdy w składzie pociągu są wagony z żywcem lub materiałem płynnym względnie łatwopalnym, a inaczej, jeżeli przetacza się wagony próżne, a jeszcze inaczej, gdy w składzie znajdują się napełnione cysterny, wagony naładowane dłużycami oraz ładunkiem, mogącym ulec łatwo uszkodzeniu. Przy pracach takich zespoły pracowały ostrożnie, nieraz do przesady, trzymając się przestarzałych zasad, przepisów pracy przetokowej i instrukcji, przy czym praca ich, chociaż ostrożna, nie wyłącza możliwości powstawania awarii.

Obserwując i analizując wykonanie pracy manewrowej, doszedłem do wniosku, że praca taka, jako podrażająca koszty własne, musi być usprawniona, celem obniżenia tych kosztów, a poza tym nieplanowość tej pracy i nieumiejętne jej wykonywanie, powodują powstawanie awarii, co jeszcze bardziej zwiększa koszty własne.

Dlatego też nasunęła mi się myśl usprawnienia tej pracy i wyeliminowania awarii drogą podjęcia zobowiązań, a tym samym zwiększenia czujności drużyn manewrowych. W kwietniu 1950 r. podjąłem pierwsze zobowiązanie przetoczenia 25000 wagonów bez awarii, by udowodnić kolegom, że można pracować bezawaryjnie, co też osiągnąłem.

Rola zespołów manewrowych jest bardzo poważna

i polega na bezwzględnej subordynacji, znajomości terenu, znajomości zadania i znajomości przepisów bezpieczeństwa ruchu; od tego jest właśnie zależna dobra praca manewrowa, przy czym należy unikać zmian w składach zespołów, jako dezorganizujących pracę poszczególnych zespołów.



Ob. Jan Koszykowski

Bardzo ważnym czynnikiem w pracach manewrowej jest planowanie jej i dlatego każdy ustawicznik powinien ułożyć sobie plan pracy, zapoznać z nim dokładnie swoją drużynę, przydzielić każdemu poszczególne czynności tej pracy, przypomnieć im przepisy bezpieczeństwa pracy i bezpieczeństwa ruchu i kiedy jest przekonany, że cała drużyna należycie zrozumiała zadanie, przystąpić do jego wykonania. Ten właśnie system wprowadziłem w swojej drużynie i on właśnie pozwolił mi na wykonanie wszystkich, podjętych przeze mnie zobowiązań, które do obecnej chwili wynoszą 130 000 wagonów.

Bardzo dużą rolę odgrywają narady wytwórcze, na których załoga zapoznaje się z nowymi metodami i gdzie właśnie załoga wytyka sobie błędy i niedociągnięcia w pracy, a zarazem zmusza do analizowania jakości i systemu wykonywanej pracy.

Stosunek do kierownictwa i kolegów polegał na wzajemnym zaufaniu, pomocy w rozwiązywaniu zadań zawiłych, w udzielaniu rad i wskazówek, wykorzystywanych w pracy, które w rezultacie przyczyniły się do usprawnienia i lepszego jej wykonania. Tu nadmieniam, że spotkałem się z pełnym poparciem zawiadowcy stacji, tow. Leona Neumana oraz daleko idącej współpracy dyżurnego ruchu, tow. Ryńskiego Franciszka.

W dalszym etapie rozwoju nowych metod pracy, na naradzie wytwórczej w październiku 1951 r. zapoznano się i przedyskutowano metodę radzieckiego inżyniera, Kowalowa, którą można zastosować w kolejnictwie w rozrządzie pociągów przez skrócenie dotychczasowego czasu, wyznaczonego na rozrząd pociągu.

Sporządzono odpowiedni harmonogram czynności pracy rozrządu pociągu i wprowadzono go na okres próbny, przy czym osiągnięto w niektórych przypadkach skrócenie czasu na rozrząd pociągu do 40 procent.

(—) Koszykowski Jan
st. ustawicznik, st. IIawa. DOKP Gdańsk

NAGRODY DLA WYRÓŻNIAJĄCYCH SIĘ W PRACY KOLEJARZY SZCZECIŃSKICH

(O) W DOKP Szczecin otrzymało ostatnio liczne nagrody i odznaczenia za najlepsze osiągnięcia w pracy zawodowej około 1000 kolejarzy tego okręgu.

M. in. nagrodzono 22-osobowy zespół manewrowych stacji Szczecin-Port, który przetoczył 230 tys. wagonów bez awarii. Nagrodę pieniężną otrzymali również przodujący maszyniści z parowozowni Szczecin Główny, Pawlikowski i Lenart, którzy zaoszczędzili 67 ton węgla, przejeżdżając 105 tys. km między naprawami okresowymi.

Odznaki „Przodownika Pracy” otrzymali m. in. elektromonter z odcinka silnych prądów st. Szczecin — Paweł Wierzyńkiewicz, osiągający przeciętnie 143% normy oraz robotnice z odcinka drogowego kolei wąskotorowych z Golczewa, Krystyna Lagner i Franciszka Drynkowska, wyrabiające przeciętnie po 150% normy. Odznakę „Racjonalizatora Produkcji” uzyskał pracownik warsztatów kolei wąskotorowych w Gryficach, Walenty Kapella.

METODA KOWALOWA NA PKP

(O) CRZZ ogłosiła na jesieni ub. r. konkurs na najlepszy opis zastosowania metody Kowalowa w zakładach pracy, na budowach, w kolejnictwie itp.

Jak wynika ze zgłoszeń na konkurs, w upowszechnianiu metody Kowalowa przodują metalowcy i kolejarze. W przemyśle system Kowalowa stosowany jest przede wszystkim przy produkcji masowej, głównie przy pracach tokarskich, frezerskich i monterskich.

W kolejnictwie metoda Kowalowa stosowana jest najpowszechniej przy robotach na torach — przy wymianie i podbijaniu podkładów kolejowych. Szczególnie owocne wyniki pracy w tym zakresie (wzrost wydajności pracy, skrócenie czasu pracy, oszczędności na robociznie) uzyskali drogowcy lubelscy, zdobywając Sztandar Przechodni za najlepsze w kraju wyniki przy naprawie torów. W jednej tylko DOKP Wrocław zaoszczędzono dzięki metodzie Kowalowa 5500 dniówek roboczych w ciągu 6 miesięcy.

Coraz lepsze wyniki uzyskują również drużyny manewrowe, które metodę Kowalowa zastosowały przy formowaniu pociągów towarowych. Opierając się na doświadczeniach przodujących ustawiczników opracowano wzorowy przebieg formowania pociągów. Obecnie zespoły manewrowe stacji Bydgoszcz pracują nową, wydajniejszą metodą: dzięki temu czas formowania jednego pociągu został skrócony o 17 minut.

Poważny wzrost wydajności pracy przyniosło zastosowanie metody Kowalowa także wśród pracowników służby mechanicznej w licznych warsztatach i parowozowniach na całej sieci PKP.

29 GODZIN TRWAŁA NAPRAWA ŚREDNIA PAROWOZU

(O) Załoga parowozowni w Gnieźnie podpisała z parowozownią Poznań Towarowy umowę o współzawodnictwie na wykonanie naprawy średniej parowozu przy zastosowaniu metody inż. Kowalowa.

Zwycięstwo odnieśli inicjatorzy współzawodnictwa — kolejarze gnieźnieńscy, wykonując naprawę średnią w 29 godzin.

PODSUMOWANIE PRACY KOLEJARZY OKRĘGU WARSZAWSKIEGO

(J) Kolejarze okręgu warszawskiego dokonali podsumowania swej rocznej pracy. Wiele zespołów wykonało plany przed terminem — m. in. Warsztaty Drogowe Praga, które o miesiąc wcześniej zrealizowały roczny plan. Załoga tych warsztatów dała w ciągu grudnia dodatkową produkcję wartości 600 tys. zł. Podobnie załoga elektrowozowni wykonała również w grudniu dodatkowe prace wartości 190 tys. złotych.

Znaczny sukces odniosły także załogi stacji przeładunkowych, które nie szczędziły wysiłków, by wagony były na czas wyladowane i załadowane. Wykonały one plan w 118 procentach.

Natomiast walka, jaką swego czasu kolejarze rozpoczęli dla zapewnienia regularnego przebiegu pociągów,

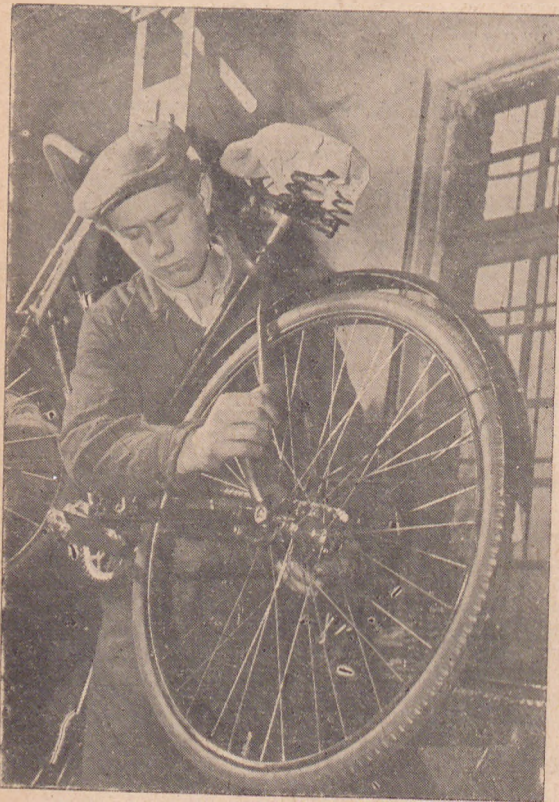
nie dała pożądaných wyników. Oto w ub. roku na 100 pociągów towarowych, 40 przechodziło do miejsc przeznaczenia z opóźnieniem. Winę za to ponosi administracja, która zbyt urzędowo traktowała te sprawy, nie dokonując analizy, nie szukając przyczyn, ani też nie stosując środków zaradczych. Załogom nie pospieszyl także z pomocą Związek Zawodowy. Zagadnienie to nie było stawiane przed zespołami. Nie zwracano im uwagi na szkody, jakie gospodarce przynosi opóźniona dostawa towarów.

Rok 1952 winien być dla kolejarzy okręgu warszawskiego rokiem walki przede wszystkim o terminowe dostarczanie do miejsca przeznaczenia powierzonych im towarów i materiałów.

TRANSPORT DROGOWY

PRZODOWNIK MŁODZIEŻOWY ZAKŁADÓW ROWEROWYCH W BYDGOSZCZY

(hm) Wydział Produkcyjny Nr 5 Zjednoczonych Zakładów Rowerowych w Bydgoszczy, przeprowadzający



Ob. Józef Dobrochowski

lakierowanie, montaż podzespołów oraz pakowanie rowerów turystycznych — męskich i damskich wykonał na tydzień przed terminem swój roczny plan na rok 1951. W Wydziale tym pracuje przodownik pracy Józef Dobrochowski (na zdjęciu) członek młodzieżowej brygady monterskiej. Dobrochowski wykonuje 160% normy przy montażu rowerów marki „Mewa”. Jest członkiem ZMP.

TRANSPORTOWCY OBRADUJĄ

(J) W dniu 12 stycznia br. odbyło się Plenum Zarządu Głównego Zw. Zaw. Transportowców. Obecny na zebraniu m.in. Transportu Drogowego i Lotniczego, Jan Rustecki, omówił szeroko plany rozbudowy komunikacji drogowej i lotniczej w roku bieżącym.

Budowa nowych dróg wymagać będzie stworzenia odpowiedniej bazy materiałowej. Dlatego też w roku bieżącym szczególna uwaga zwrócona będzie na podniesienie produkcji w kamieniołomach oraz podniesienie jakości, wydobywanych tam surowców.

Poważne zadania stoją również przed komunikacją samochodową i lotniczą. W roku bieżącym Państwowa Komunikacja Samochodowa oraz Polskie Linie Lotnicze „Lot” przewiozą znacznie większą ilość osób oraz masy towarowej, aniżeli w roku ubiegłym. Obok walki o wykonanie przez te zakłady planu usług, zwrócona będzie również baczna uwaga na podniesienie ich jakości i sprawności.

W czasie dyskusji poruszono m. in. zagadnienie współpracy między związkiem zawodowym, a administracją zakładów, dalszego rozwoju socjalistycznego współzawodnictwa pracy oraz uzyskiwania maksymalnych oszczędności surowcowych.

ZOBOWIĄZANIE

Za przykładem przodujących kierowców ZSRR i ich osiągnięć w przekraczaniu ustalonych norm międzynarodowych, podejmując się przejechać 100 tys. km samochodem m-ki „Warszawa”, wyprodukowanym w pierwszej Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu.

Zobowiązanie swoje osiągnę socjalistyczną opieką nad samochodem, przez systematyczną, codzienną konserwację, naprawy zapobiegawcze i ekonomiczną jazdę.

Jednocześnie wzywam kierowców samochodów „Warszawa”, zatrudnionych we wszystkich jednostkach organizacyjnych resortu Budownictwa Przemysłowego do współzawodnictwa w osiągnięciu jak najwyższego przekroczenia okresów międzynaprawczych samochodów „Warszawa”, z jednoczesnym zachowaniem pełnej sprawności technicznej pojazdu, zgodnie z instrukcją fabryczną, jak również uzyskania oszczędności w zużyciu materiałów pędnych i ogumienia.

(—) Zygmunt Ziolo

Kierowca Warsz. Przeds. Trans. Bud. Przem.

DALSII KIEROWCY STUTYSIĘCZNIICY

(hm) Współzawodnictwo o przedłużenie okresu międzyremontowego samochodów objęło w roku ubiegłym znaczne masy kierowców, przynosząc znaczne osiągnięcia i przedłużając znacznie okres eksploatacji wozów oraz przynosząc znaczne oszczędności na materiałach i paliwach.

Szczególnie wielkie osiągnięcia uzyskali kierowcy przemysłu energetycznego. Pierwsze miejsce wśród nich zajął kierowca Zakładów Energetycznych Okręgu Zachodniego Stanisław Baczynski, który przejechał na samochodzie „Skoda” bez kapitalnego remontu 133 tysiące km. Inny kierowca tych samych zakładów Władysław Monika przejechał na samochodzie tej samej marki 121 tysięcy km.

Dobre wyniki uzyskali również kierowcy samochodów osobowych marki Chevrolet Henryk Lekki, kierowca ZEO Dolnośląskiego, który przejechał 154 tys. km, z kolei Robert Szafiron, kierowca ZEO Południowego, który przejechał 150 tys. km, a także Jan Kowalczyk, kierowca Centralnego Zarządu Energetyki, który przejechał 110 tys. km bez kapitalnego remontu.

Jedynie tych pięciu szczególnie wyróżniających się kierowców, dzięki przedłużeniu przebiegu samochodów przysporzyło gospodarce narodowej około 290 tys. zł oszczędności.

Spośród większej liczby dalszych stutysięczników możemy wymienić również kierowcę samochodu osobowego marki Chevrolet Leona Miętkę z Zarządu Portu Gdańsk - Gdynia, który realizując podjęte zobowiązanie, przejechał 120 tys. km bez remontu. Po uznaniu przez komisję techniczną, że wóz jest zdolny do dalszej pracy kierowca zobowiązał się przejechać na nim dalszych 30 tys. km bez remontu.

Kierowca Leon Blachowski, zatrudniony w Wojewódzkiej Kolumnie Transportu Sanitarnego w Poznaniu przejechał na samochodzie marki Fiat 100 tys. km bez kapitalnego remontu silnika i bez średnich napraw. Sukces swój osiągnął on dzięki troskliwej opiece nad powierzonym mu samochodem.

Przodujący kierowca Centrali Mięskiej w Bydgoszczy Józef Ratusiński przejechał na samochodzie marki

Skoda 110 tys. km bez naprawy głównej silnika. Zaoszczędził on w tym okresie około 500 litrów benzyny. Sukces swój zawdzięcza kierowca przede wszystkim starannej konserwacji silnika.

Podobne wyniki osiągnął również kierowca Zjednoczenia Energetycznego w Bydgoszczy Alojzy Ścieszński, który na samochodzie marki Skoda przejechał ponad 100 tys. km., osiągając jednocześnie znaczne oszczędności paliwa.

Kierowca samochodowy Dolnośląskich Zakładów Przemysłu Lniarskiego „Wisła” w Kamiennej Górze Czesław Krzysko przejechał na samochodzie marki Skoda - Tudor 105 tys. km bez kapitalnego remontu.

Stutysięcznicy uzyskują swoje sukcesy dzięki systematycznej i troskliwej konserwacji powierzonych im pojazdów oraz dzięki właściwemu socjalistycznemu stosunkowi do własności społecznej. (hm)

BUDOWNICTWO PRZEMYSŁOWE SZKOLI KIEROWNICZE KADRY SWEGO TRANSPORTU

W resorcie budownictwa przemysłowego w okresie od listopada 1951 do lutego 1952 przeprowadzono intensywną akcję doszkalania kierowniczych kadr służb transportowych. Zorganizowano trzy kursy dla pracowników komórek transportowych w Centralnych Zarządach resortu, oraz dla kierowników i inspektorów służb transportowych w Zjednoczeniach.

Szkolenie było przeprowadzone wg programu bardzo zbliżonego do opublikowanego w tym numerze „Transportu” na str. 111. Program był obliczony na 72 godziny wykładowe. Przeszkolenie, które miało charakter unifikacyjny, objęło łącznie na tych 3 kursach 155 osób.

Z wynikiem bardzo dobrym ukończyli szkolenie:

na kursie nr 214

- Grzegorzewski Stanisław — Zjedn. Mont. Konstr. Urz. Przem. i Kotłowych — Zabrze
- Biegański Edward — Poznańskie Przem. Zj. Bud. — Poznań

na kursie nr 215

- Lebiecki Jerzy — Krak. Przem. Zjedn. Wodno-Inż. Kraków
- Cieplik Zbigniew — Zj. Przem. Bud. Nowa Huta Bieńczyce

na kursie nr 216

- nie przeprowadzono jeszcze egzaminów końcowych w chwili oddawania do druku niniejszego numeru „Transportu”.

Poza tym zorganizowano w resorcie budownictwa przemysłowego kurs szkolenia spedytorów i dyspozytorów wg. 42 godzinnego programu. Najlepszy wynik uzyskał na egzaminie końcowym ob. Stanisław Gawęda z Rzeszowskiego Przem. Zj. Budow.

PONAD 110 TYS. LITRÓW BENZYNY ZAOŚCZĘDZILI KIEROWCY DO PKS OLSZTYN

(hm) Poważny sukces w akcji oszczędnościowej uzyskali kierowcy Olsztyńskiej Dyrekcji PKS. W ciągu ubiegłego roku zaoszczędzili oni 113.740 litrów benzyny i olejów, wykonując swoje zobowiązania z nadwyżką.

Największą ilość benzyny i oleju zaoszczędzili kierowcy z Ekspozytur PKS w Olsztynie i Mragowie.

Ponadto 25 kierowców uczestniczących we współzawodnictwie przejechało bez napraw głównych ponad 100 tys. km. Wyróżnili się Adolf Sokół, który przejechał 154 tys. km, Edward Kieda — 151 tys. km i Czesław Sitko — 141 tys. km. Kierowcy: Mikołaj Rzejko, Wincenty Czajkowski i Jan Moczarski realizują z powodzeniem swoje zobowiązania przejechania bez napraw głównych po 200 tys. km.

PRZEDOWNICY W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

(J) Kierowcy Międzykomunalnego Przedsiębiorstwa Autokomunikacyjnego Krotoszyn — Jarocin w Pleszewie, idąc za przykładem innych przedsiębiorstw komu-

nikacyjnych, zainicjowali w r. 1950 współzawodnictwo długofalowe o przebieg największej ilości kilometrów bez kapitalnego remontu samochodu.

Pośród 9 współzawodniczących ze sobą kierowców, pierwsi wykonali swoje zobowiązania: ob. Nawrocki Feliks na autobusie m. M.A.N. 100 000 km oraz ob. Jędrzejak Edmund na autobusie m. Klockner 80 000 km.

Ten przykład sumiennej pracy znajdzie niewątpliwie dalszych naśladowców.



Ob. Nawrocki Feliks



Ob. Jędrzejak Edmund

Należy zaznaczyć, że dzięki wydajnej pracy zatrudnionych w Międzykomunalnym Przedsiębiorstwie Autokomunikacyjnym w Pleszewie, przedsiębiorstwo to posiada obecnie o 300% taboru więcej, niż w r. 1940.

(J) Kierowca samochodu osobowego marki „Skoda-Tudor” ob. Staniszewski Józef, pracujący w Dyrekcji Poznańskich Zakładów Papierniczych podjął i wykonał zobowiązanie z dn. 20. IX. 51 r., osiągnąwszy na w. w. samochodzie 110 000 km. Prócz tego ob. Staniszewski za ten czas, tj. od 20. IX. do 29. X. na zaoszczędzonym paliwie przejechał 200 km.

Jednocześnie zobowiązał się przejechać dalsze 6 000 km na w. w. samochodzie bez głównego remontu.

TRANSPORT LOTNICZY

LINIE „LOTU” W ROKU 1952

Plan eksploatacyjny Polskich Linii Lotniczych „LOT” na rok 1952 jeśli chodzi o loty regularne zasadniczo nie różni się od zeszłego.

Sieć linii, zarówno krajowych jak i zagranicznych, pozostaje bez zmiany. W dalszym ciągu samoloty P.L.L. „LOT” obsługiwać będą w ruchu krajowym 10 głównych miast Polski (Warszawa, Kraków, Katowice, Wrocław, Łódź, Poznań, Bydgoszcz, Szczecin, Gdańsk, Rzeszów), zaś w ruchu zagranicznym stolice 8 państw (Budapeszt, Budapeszt, Praga, Berlin, Bruksela, Paryż, Kopenhaga, Sztokholm).

W czasie od 1 października do 15 maja na wszystkich liniach krajowych loty odbywać się będą raz dziennie (z wyjątkiem niedziel i głównych świąt). W okresie letnim (od 16 maja do 30 września) na głównych liniach łączących miasta prowincjonalne ze stolicą — dwa razy dziennie, rano i wieczorem w obie strony. Liniami, które będą miały ruch zdublowany w lecie są: Warszawa — Gdańsk, Warszawa — Kraków, Warszawa — Katowice oraz Warszawa — Poznań — Szczecin, przy czym na tej ostatniej linii będzie zwiększona częstotliwość lotów poraz pierwszy w tym roku.

Otwarta w roku ub. linia sezonowa Szczecin — Gdańsk eksploatowana będzie tylko w okresie od maja do września.

Jeśli chodzi o ruch na liniach zagranicznych „Lotu”, to przewiduje się — tak samo jak w roku ubiegłym — 3 połączenia tygodniowo z Berlinem i Paryżem, 2 z Pragą, Brukselą i Kopenhagą oraz po jednym locie tygodniowo do pozostałych miast objętych siecią linii zagranicz-

W okresie letnim loty na liniach granicznych odbywają się tego samego dnia w obie strony. W czasie od października do kwietnia powrót samolotu z Berlina, z Brukseli, z Paryża, ze Sztokholmu, z Bukaresztu i z Budapesztu następuje nazajutrz.

ROZRACHUNEK GOSPODARCZY

W dążeniu do pogłębiania rozrachunku gospodarczego, PLL „LOT” mają w roku bieżącym wydzielić na wewnętrzny rozrachunek gospodarczy porty lotnicze, bazę remontową oraz komórkę transportu naziemnego (dział samochodowy).

PORTY I ŻEGLUGA

ZOBOWIĄZANIA DLA UCZECZENIA 10 ROCZNICY POWSTANIA PPR

Dnia 1 stycznia br. minęła 10 rocznica powstania Polskiej Partii Robotniczej. Cały polski świat pracy uczcił tę rocznicę szeregiem zobowiązań produkcyjnych, zmierzających do lepszego i szybszego wykonania zadań planowych. Niezależnie od tego podejmowane były zobowiązania, mające na celu podnoszenie kwalifikacji zawodowych i uświadamienia politycznego.

Pracownicy morscy nie pozostali w tyle za swymi towarzyszami z lądu. Niesposób przytoczyć tutaj wszystkich zobowiązań, które podjęto i wykonano. Zapoznajmy się z niektórymi.

Zobowiązania pracowników portowych gdyńskiego rejonu zespołu portowego Gdańsk - Gdynia przyniosły gospodarce polskiej 150 000 zł oszczędności. Wykonanie ich znacznie przekroczyło powyższą sumę. Przykładem podjętych zobowiązań mogą być następujące fakty. Na odcinku I rejonu gdyńskiego podjęto zobowiązanie przyspieszenia o 48 godzin przeładunku polskich statków ss „Narwik” i ss „Hugo Kollataj”. Na odcinku II robotnicy postanowili przeładowywać w ciągu 7 godzin tonaż, którego przeładunek był pierwotnie planowany na 8 godzin. Zobowiązanie to daje 17 640 godzin oszczędności w ciągu 12 dni. Pracownicy kapitanatu portu i taboru pływającego podjęli zobowiązania o ogólnej wartości 30 000 zł. Wyróżniła się tutaj załoga holownika „Dzik”. Podjęła się ona mianowicie przeprowadzenia remontu okresowego we własnym zakresie. W ten sposób przedłużony został o 7 miesięcy okres zdatności holownika do eksploatacji.

W rejonie gdańskim na odcinku drzewnym wyróżniły się w zobowiązaniach brygady KUCHARSKIEGO i CHOSZCZA. Zobowiązania swe wykonały one, osiągając 122% normy (brygada Kucharskiego) i 123% normy (brygada Choszcza). Należy w tym miejscu podkreślić, że osiągnięcie tych norm jest specjalnie trudne, ponieważ przeładunek jest niemal całkowicie wykonywany ręcznie, a nie mechanicznie. Na odcinku Wistlouszcza rejonu gdańskiego trymerzy ze zmiany ZAWADZKIEGO załadowali na ss „Rataj” w ciągu 2,5 godziny zamiast 35 — 98 ton węgla. Czesław Kwaśniewski — Feliks Renkowski — Leon Braszkievicz i Stanisław Gawron osiągnęli przy tym 2 804 normy. W strefie wolnocłowej rejonu gdańskiego wyładowano ze statku „Elbing” 95,7 ton drobnicy w ciągu 6 godzin i 25 minut. Podczas zaoszczędzonego czasu przeładowano 6 wagonów i 1 samochód o ogólnym tonażu 100,9 ton drobnicy. Brygada Jana CI-SKA osiągnęła przy tym 359% normy.

Z FRONTU WSPÓŁZAWODNICTWA PRACY I RACJONALIZATORSTWA

Jeszcze brak jest ostatecznych danych o wynikach IV etapu współzawodnictwa pracy w zespole portowym Gdańsk - Gdynia. Można jednak już podać kilka interesujących rezultatów osiągniętych przez robotników portu gdańskiego. I tak na odcinku I (drobnicowym) na czoło wysunęła się brygada Nr. 4, osiągając 144,8% normy. Na odcinku II (Wiślany) przoduje brygada Nr. 30, która przekroczyła normę o 38%. Na odcinku IV (drzewnym) wyróżnia się brygada DUNAJEWSKIEGO, wykonując normę w 154%. Wreszcie na odcinku V (Wistlouszcze) przoduje zmiana CIECHAŃSKIEGO, osiągając 168% normy.

W socjalistycznej opiece nad mechanizmami wyróżnia się obsługa wózków elektrycznych z odcinka I. Spośród niej wymienić należy W. LIEDERA. W dziale elektrycznym warsztatów przoduje DŁUGOSZYK, wyrabiając 232% normy, a w warsztatach nad Kanałem Kaszubskim Bolesław LORENZ (186% normy). W taborze pływającym przoduje załoga łodni pilotowej „Pilot 29”.

Nowa forma podejmowania zobowiązań została wprowadzona w życie w Wistlouszcju. Od 2 stycznia br. postanowiono tam mianowicie podejmować nie jak dotychczas zobowiązania kwartalne, — lecz zobowiązania zmienne. Polega to na tym — że przed pracą każda zmiana określa skrócenie czasu pracy oraz zwiększenie wydajności pracy. Pierwszym sukcesem w tej dziedzinie może poszczycić się brygada BORKOWSKIEGO Władysława ze zmiany ZAWADZKIEGO. Trymerzy, wchodzący w skład tej brygady: Stefan Wiśniewski, Jan Tocha, Leon Kowalewski, Bronisław Sobczyk, Ignacy Warusiecki, Jan Domański i Jan Tomasik zobowiązali się w dniu 3 stycznia przy załadunku fosfatów na statek „Hulda Thorden” podnieść wydajność pracy do 164%. W rzeczywistości podnieśli oni wydajność do 200%. Trymerzy ze zmiany CIECHAŃSKIEGO: Wincenty Futyma, Władysław Jaworski, Jan Formela, Józef Zakowski i Jan Kulik wykonali 267,2% normy, przekraczając swoje zobowiązanie o 36,4%. 4 stycznia trymerzy z brygady WICIŃSKIEGO podjęli zobowiązanie wykonania normy przy przeładunku szwedzkiego „Taurus” w 132%, osiągnęli zaś 206% normy.

Doniosłą przemianę w ruchu racjonalizatorskim sygnalizuje nam Zarząd Portu Gdańsk - Gdynia. Postanowiono tam mianowicie oprzeć racjonalizatorstwo o planowanie i pracę tzw. brygad racjonalizatorskich. Twórcą tych brygad jest Roman KOSZ. Zorganizował on jeszcze w zeszłym roku brygadę racjonalizatorską dla ulepszenia swego projektu wagi dźwigowej. W ubiegłym roku powstały jeszcze dwie takie brygady. Jedną JABŁOŃSKIEGO i TENOROWICZA wykonała już swoje prace, druga jeszcze ich nie zakończyła. Obecnie na terenie ZPGG istnieje 6 nowych brygad.

Brygady takie powstają podczas narad wytwórczych, na których omawiane są najtrudniejsze odcinki pracy. W czasie tych narad zgłaszają się poszczególni robotnicy do przepracowania pewnych zagadnień. Zespół taki, opracowujący jedno zagadnienie zawiera umowę z zakładem pracy, która określa termin wykonania pracy. W ten sposób osiągnięto pełne związanie ruchu racjonalizatorskiego z planowaniem.

Należy podkreślić, że między innymi na doświadczeniach brygad racjonalizatorskich pracowników Zarządu Portu Gdańsk - Gdynia oparte zostało Zarządzenie Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 15 grudnia ub. r. o brygadach racjonalizatorskich.

RÓŻNE

PIERWSZA W WARSZAWIE STACJA TANKOWANIA SAMOCHODÓW GAZEM WYSOKOPRĘŻNYM RUSZYŁA

W dniu 4 lutego b. r. została oddana do użytku pierwsza w Stolicy stacja tankowania samochodów gazem wysokoprężnym. Pierwszy poważny krok w kierunku zmniejszenia zużycia paliw płynnych na terenie Warszawy został już zrobiony. Samochody napędzane nie mniej wartościowym od benzyny, tanim i co najważniejsze krajowym paliwem zastępczym, ruszyły do pracy przy odbudowie naszej Stolicy.

Warszawa, będąca skupiskiem poważnej ilości samochodów ciężarowych, pracujących w przemyśle, handlu, a przede wszystkim w budownictwie, podejmuje walkę o realizację jednego z zasadniczych zadań w dziedzinie oszczędności w motoryzacji.

Nowo otwarta stacja jest jedną z pięciu, przewidzianych do oddania do użytku w roku bieżącym, na terenie miasta.

Osiągnięcia załogi budowniczych stacji tankowania w Warszawie pozwolą na zaopatrywanie w gaz wysokoprężny przeszło 500 samochodów, co w efekcie przyniesie oszczędności 3000 ton paliw płynnych rocznie.

Poznajemy transport lotniczy (9)

PORTY LOTNICZE (dok.)

Podstawowym urządzeniem portu lotniczego są drogi startowe, zwane również bieżniami. Jak sobie przypominamy z poprzedniego odcinka, ich długość i wytrzymałość na obciążenie są czynnikami decydującymi przy klasyfikacji portów.

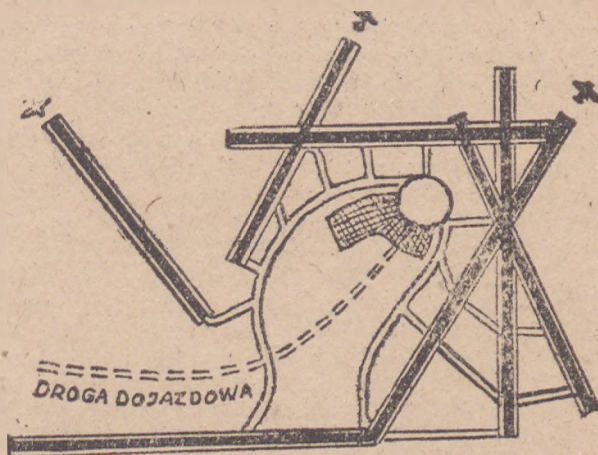
Ilość dróg startowych zależy od istniejących na danym lotnisku różnic kierunku wiatru. Poza tym czynnikiem decydującym jest intensywność ruchu. W wielkich portach lotniczych, o dużym ruchu, może jedna droga nie wystarczać, buduje się więc w danym kierunku geograficznym dwie drogi równoległe, z których jedna służy do startów, druga zaś — do lądowań. To oddzielenie startów i lądowań ma duże znaczenie praktyczne usprawniając ruch i zwiększając ogólną przepustowość dróg startowych.

Wymiary dróg startowych uzależnione są w pierwszym rzędzie od tego, dla jakiej klasy samolotów ma być dany port przeznaczony. Im samolot jest większy (cięższy) i szybszy, tym drogi muszą być dłuższe i o większej wytrzymałości na obciążenie. Poza tym długość drogi zależy od warunków klimatycznych, a przede wszystkim od gęstości otaczającego powietrza. Na lotniskach krajów wyżynnych, o klimacie gorącym (np. w Meksyku), buduje się drogi startowe odpowiednio dłuższe. Jak wielki wpływ na długość drogi startowej, a pośrednio na obciążenie samolotu przy starcie, może mieć gęstość powietrza na lotnisku świadczy następujący przykład. Przy jednakowej długości dróg startowych, samolot „Constellation”, który startuje w atmosferze wzorcowej, przy ciężarze całkowitym 42 ton, wlatując w lecie w Dakaru musi zmniejszyć ten ciężar o 3 tony, zaś startując w zimie z Le Havre może zabierać dodatkowo 2 tony ponad normalny swój ciężar.

Rozmiary dróg startowych, ustalone międzynarodowymi przepisami ICAO, podaliśmy w poprzednim numerze, przy klasyfikacji portów.

W przynadkach, gdy port lotniczy posiada kilka dróg startowych, jedna z nich jest zazwyczaj dłuższa i szersza od pozostałych służąc do lądowania instrumentalnego, w warunkach złej widoczności, oraz do lotów nocnych.

Dzisiejsze, ciężkie samoloty transportowe mogą startować i lądować bez trudności przy bocznym wietrze, którego składowa siła, skierowana prostopadle do samolotu, nie przekracza, zależnie od ciężaru i konstrukcji samolotu, 5 do 10 m na sekundę. Do uniezależnienia lądowania od kierunku wiatru w dużym stopniu przyczyniło się ostatnio stosowanie na samolotach transportowych w coraz szerszym zakresie podwo-



Plan jednego z największych istniejących portów lotniczych z 7 drogami startowymi i dworcem pośrodku. Przecięcia dróg dwupoziomowe (tunele)

zia trójkąłowego. Takie podwozie posiada np. używany na naszych liniach radziecki samolot Il-12.

Dzięki temu, najnowsze tendencje idą raczej w kierunku ograniczania ilości dróg na rzecz ich jakości (długości i wytrzymałości). W warunkach naszego klimatu i przy niewielkim ruchu, jedna droga startowa, położona w kierunku najczęściej panujących wiatrów (250° — 280°) może wystarczyć dla sytuacji panujących podczas około 90% dni w roku, zaś dwie drogi mogą praktycznie zaspokoić potrzeby ruchu lotniczego na dużych samolotach w ciągu całego roku, tj. przy wszystkich panujących w Polsce wiatrach.

Jeśli chodzi o przepustowość drogi startowej, to przyjmuje się jako maksymalną ilość startów lub lądowań przy dobrej organizacji i w warunkach widoczności — 60 na godzinę. W warunkach lotów bez widoczności przepustowość spada do maksimum 15 lądowań na godzinę.

Układ dróg startowych, zależny od warunków klimatycznych i terenowych, przybiera bardzo różnorodną postać. Kilka typowych rozwiązań widzimy na rysunkach.

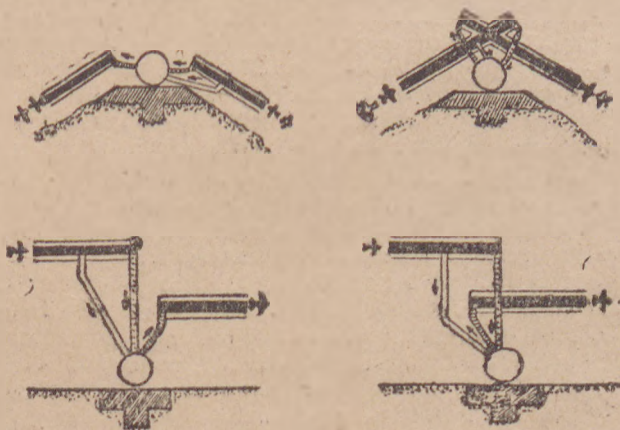
Wielką uwagę zwraca się obecnie również na odpowiednie powiązanie dróg startowych drogami obwodowymi oraz na właściwe ułożenie względem dróg startowych budynków portowych.

Do niedawna dworce lotnicze były sytuowane z reguły na linii obwodowej dróg startowych. Obecnie, celem skrócenia drogi samolotu od płyty dworcowej do miejsca startu i lądowania (tj. dróg startowych), a tym samym zmniejszenia kosztów lotu, projektuje się budowę dworca bliżej środka ciężenia ruchu lub nawet w samym środku figury geometrycznej, tworzonej przez drogi startowe.

Podane w poprzednim odcinku uwagi o trudnościach projektowania nowych portów lotniczych w związku z dalszym niewiadomym rozwojem samolotu, odnoszą się również do wszelkich założeń portowych, a zwłaszcza do hangarów. Prawie wszystkie hangary budowane 10 — 20 lat temu nie są już w stanie pomieścić dzisiejszych samolotów. Nie tylko powierzchnia ich jest za mała, lecz także (i może nawet przede wszystkim) wysokość bramy, gdyż stosowanie podwozia trójkąłowego i podniesienie w ten sposób ogona samolotu w górę podczas postoju zmieniło zupełnie proporcję wymiarów dzisiejszych hangarów. Na pociechę dodać należy, że samoloty transportowe doby obecnej są z reguły parkowane na wolnym powietrzu, a hangary używane są prawie wyłącznie do przeprowadzania przeglądów i napraw.

Co do opłat portowych, to pobiera się je osobno za start i lądowanie oraz osobno za hangarowanie, lub parkowanie (postój) samolotu. Naogół przyjmuje się za podstawę ustalania wysokości opłaty za start i lądowanie — ciężar samolotu, zaś za hangarowanie — jego wymiary.

Obowiązująca w Polsce taryfa usług portowych ustala opłaty wg. klasy samolotów. (d. c. n.)



○ - PŁYTA DEKONOWA ▤ - DWORCZEC

— LINIE CIENKIE OZNACZAJĄ DROGI DOJAZDOWE

— PRZY LĄDOWANIU NORMALNYM — PRZY LĄDOWANIU INSTRUMENTALNYM

— DROGI DO STARTU

O czym każdy transportowiec wiedzieć powinien⁽³⁾

TRANSPORT W USTROJU SOCJALISTYCZNYM

Zorganizowanie transportu socjalistycznego wymaga pewnego czasu po obaleniu władzy burżuazyjnej i dużego wysiłku, gdyż władza ludowa musi zaczynać od uporządkowania dziedzictwa kapitalistycznego.

Podstawowymi cechami charakterystycznymi transportu socjalistycznego są: uspołecznienie środków produkcji transportowej, wyeliminowanie żywiołowości i przypadkowości z eksploatacji środków transportu, zapewnienie gospodarce transportowej prawidłowego rozwoju drogą planowania długofalowego.

Zasady gospodarki socjalistycznej stwarzają możliwość pełnego wykorzystania różnych się cech i właściwości techniczno - eksploatacyjnych poszczególnych rodzajów środków transportu i możliwość całkowitej koordynacji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu (koleje — żegluga — samochody — lotnictwo itp.) oraz pomiędzy transportem, a innymi działami gospodarki narodowej.

Transport jest nieodzownym ogniwem całej gospodarki socjalistycznej i ma wspólne z nią cele. Transport w planowym powiązaniu z przemysłem, budownictwem, rolnictwem, obrotem towarowym itp. przyczynia się do podniesienia sił wytwórczych społeczeństwa i do obniżenia kosztów produkcji i dystrybucji. Praca planowo zorganizowanego i planowo eksploatowanego zespołu środków transportowych powoduje wzrost dobrobytu mas pracujących i wzmacnia tempo wzrostu ich kultury.

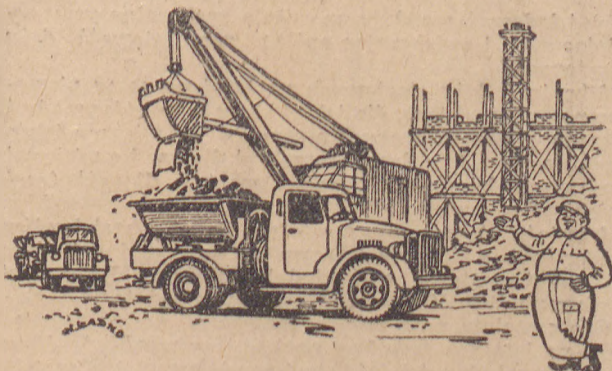
Transport socjalistyczny jest zorganizowany w logiczny system komunikacyjny, w którym podział zadań przewozowych opiera się na właściwościach poszczególnych, współdziałających z sobą środków transportowych. Pracownicy transportu drogą socjalistycznego współzawodnictwa pracy usprawniają przewozy i obniżają ich koszty. Planowe ceny przewozu, ujęte w taryfy, mają tendencję zniżkową przy wzrastającej jakości usług przewozowych. Ceny te wystarczają na utrzymanie aparatu transportowego w stanie wysokiej spraw-

system samodzielnych przedsiębiorstw przewozów publicznych o planowo ustalonych zadaniach produkcyjnych i system służb transportowych w przedsiębiorstwach nieprzewozowych oraz przez jednoosobową odpowiedzialność kierownictwa przedsiębiorstw i służb transportowych.

3. Zapewnienie rentowności transportowym jednostkom organizacyjnym, gospodarującym w oparciu o zasadę rozrachunku gospodarczego.

4. Kontrola bankowa wykonania planów produkcji.

5. Metoda eksploatacji oparta na planach perspekty-



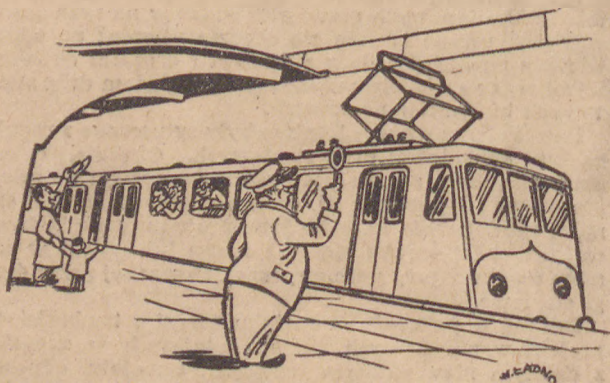
wicznych i operatywnych, których wykonanie kontrolowane jest przez bieżącą rejestrację buchalteryjną i statystyczną.

Plan przewozów jest podstawowym planem socjalistycznej gospodarki transportowej. Plan przewozów ma za punkt wyjścia plany produkcji i zaopatrzenia poszczególnych przedsiębiorstw i gałęzi gospodarki narodowej. Przez określenie wielkości i rodzaju masy ciężarowej do przewiezienia w ciągu okresu planowania i przez określenie zdolności przewozowej zespołów poszczególnych środków transportowych — plan przewozów dokonuje skoordynowanego podziału zadań przewozowych między rodzaje transportu i między przedsiębiorstwa i służby transportowe.

Plany przewozów są podstawą do opracowania planów pochodnych: inwestycji, zaopatrzenia materiałowego, remontów bieżących i kapitalnych, zatrudnienia itp. Plany finansowe sprowadzają do wyrazu pieniężnego odcinkowe plany techniczno - eksploatacyjne. W szczególności plany finansowe określają środki pieniężne, niezbędne do wykonania zadań i ustalają źródła pokrycia wydatków, ustalają szybkość obiegu środków pieniężnych, obniżki kosztów własnych produkcji itp.

Związek Radziecki przejął po Rosji carskiej transport niedostatecznie rozbudowany i zdewastowany wojną. W stalinowskich 5-latkach drogą intensywnych inwestycji usunięto zjawisko niedorozwoju transportu i niebezpieczeństwo transportowego „wąskiego gardła“ dla rozwoju całej gospodarki radzieckiej. Uzyskano również wielkie osiągnięcia w dziedzinie organizacji transportu, w zakresie koordynacji pracy między różnymi środkami transportu, w zakresie metod planowania i metod wydajnej eksploatacji transportu.

Polska Ludowa, nauczona doświadczeniem radzieckim, postawiła odbudowę transportu i inwestycje transportowe na pierwszym miejscu w 3-letnim Planie Odbudowy oraz potraktowała planowo rozwój transportu w Planie 6-letnim.



ności. Akumulacja środków na finansowanie inwestycji transportowych oparta jest na dyrektywach perspektywnego planu rozwoju gospodarki transportowej, skoordynowanego z długofalowymi planami rozwoju innych gałęzi gospodarki narodowej. Dzięki temu wykluczone są przypadki przeinwestowania albo niedoinwestowania transportu socjalistycznego.

Organizacja transportu socjalistycznego oparta jest na następujących zasadach.

1. Centralizacja w zakresie planowania, koordynacji działania i kontroli wykonawstwa.

2. Operatywność wykonawstwa, zabezpieczona przez

Cena egzemplarza 5 zł.

