

GOSPODARKA PLANOWA

Nr 12

Warszawa, Grudzień 1951 r.

Rok VI

TREŚĆ NUMERU

ROZWÓJ PLANOWYCH INWESTYCJI SOCJALIZMU — <i>prof. dr Kazimierz Secomski</i>	2
PRZED MIĘDZYNARODOWĄ KONFERENCJĄ EKONOMICZNĄ — <i>prof. dr Tadeusz Łychowski</i>	10
PLANOWANIE TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO — <i>Aleksander Rostocki</i>	18
NIEKTÓRE ZAGADNIENIA LNIARSTWA POLSKIEGO — <i>dr Jan Kordaszewski</i>	25
WOJEWÓDZTWO KOSZALIŃSKIE W PLANIE 6-LETNIM — <i>mgr Mirosława Litterer</i>	30
Z RADZIECKICH DOŚWIACZEŃ GOSPODARCZYCH:	
LENINOWSKO-STALINOWSKA NAUKA O PLANOWANIU SOCJALISTYCZNYM — <i>I. Szarynski</i>	34
PREMIOWANIE I PODZIAŁ CZĘŚCI NADWYŻKI W SPÓŁDZIELCZOŚCI PRACY ZSRR — <i>mgr Adam Fonar</i>	43
Z KRONIKI GOSPODARKI NARODOWEJ:	
KRONIKA WSPÓŁZAWODNICTWA I RACJONALIZATORSTWA	48
WYSTAWA TECHNIKI BUDOWNICTWA	54
NOTATNIK CHRONOLOGICZNY „GOSPODARKI PLANOWEJ“ (II i III str. okładki)	



ROZWÓJ PLANOWYCH INWESTYCJI SOCJALIZMU

Prof. dr Kazimierz SECOMSKI

Dyrektor Departamentu Inwestycji w PKPG

SOCJALISTYCZNE planowanie inwestycji miało swój początek i zostało rozwinięte na terenie Związku Radzieckiego. Trzeba przy tym wyraźnie stwierdzić, że w Związku Radzieckim w latach międzywojennych planowanie inwestycji pozwoliło — jako jeden z zasadniczych elementów w planach narodowych — na zbudowanie gospodarki socjalistycznej. Toteż zanalizowanie w kolejnych, wieloletnich planach Związku Radzieckiego roli i zakresu inwestycji wydaje się szczególnie celowe i pouczające dla krajów znajdujących się na drodze ku socjalizmowi, a w tej mierze i dla Polski.

Na wstępie należy nawiązać do porównawczych danych cyfrowych, odnoszących się zarówno do okresu sprzed I wojny światowej (a więc do gospodarki Rosji carskiej), jak też do okresu bezpośrednio po I wojnie światowej (a więc do punktu wyjściowego gospodarki radzieckiej).

Według danych szacunkowych¹⁾ w r. 1913, a więc w roku poprzedzającym wybuch wojny światowej, zakres inwestycji w Rosji carskiej wynosił około 500 mln. rub., przy czym połowę tej sumy stanowiły nakłady przeznaczone na rozwój przemysłu lekkiego, a więc przemysłu, nie gwarantującego stworzenia niezbędnej bazy wytwórczej, umożliwiającej ogólny rozwój kraju. Ponadto z kwoty 500 mln. rub. blisko 1/3 była przeznaczona na rzecz inwestycji nieprodukcyjnych, w szczególności na budowę budynków administracyjnych oraz reprezentacyjnych siedzib i pałaców przedsiębiorców przemysłowych, kupców i wielkich właścicieli ziemskich.

Dodać również należy, że w tym okresie zwłaszcza aparat produkcji przemysłowej był w zdecydowanej większości opanowany przez kapitał obcy. Penetracja kapitału obcego na teren Rosji była szczególnie wielka. Dane statystyczne z tego okresu podają, że na 4,2 mld. rub. wartości majątku trwałego w zakresie przemysłu kapitał obcy stanowił 2,2 mld. rub., a więc około 52%. Z danych tych wynika wyraźnie, że w okresie przed I wojną światową działalność inwestycyjna Rosji carskiej była niezwykle słabo rozwinięta oraz stała pod znakiem silnej penetracji kapitału zagranicznego.

Jako charakterystyczną cechę wstępnego okresu odbudowy gospodarczej po pierwszej wojnie światowej wymienić należy konieczność usunięcia olbrzymich zniszczeń wojennych, które poniosła Rosja zarówno w wyniku wojny światowej, jak też późniejszych wojen interwencyjnych. Cały kraj przedstawiał obraz szczególnie rozległych zniszczeń i stąd w pierwszych latach gospodarki radzieckiej — przy trwającej jeszcze wojnie — działalność inwestycyjna była stosunkowo mała.

W okresie 1918—1920 r. inwestycje przybrały niewielkie rozmiary, jednakże zdołano wybudować

już w tych trudnych warunkach m. in. pierwszych 51 małych elektrowni o mocy około 3,5 tys. KW.

W dwuleciu 1920—1921 zaznacza się na odcinku elektryfikacji wyraźna zwyżka nakładów inwestycyjnych, która wyraziła się wybudowaniem dalszych 221 elektrowni o łącznej mocy 12 tys. KW. Oczywiście są to jeszcze cyfry zupełnie znikome w porównaniu z późniejszymi osiągnięciami, jakkolwiek w tym okresie czasu na tle trudnych warunków gospodarczych zrealizowanie nawet tych niewielkich rozmiarowo inwestycji było połączone z poważnymi trudnościami i z dużym wysiłkiem społeczeństwa radzieckiego.

Momentem przełomowym zarówno w ogólnym planowaniu rozwoju gospodarki narodowej ZSRR, jak też w planowaniu na odcinku inwestycji był Leninowski Plan Elektryfikacji Rosji — w skrócie GOELRO. Plan ten, zatwierdzony w grudniu 1920 r. przez VIII Wszechrosyjski Zjazd Rad, postawił po raz pierwszy w dziejach Związku Radzieckiego problem generalnego planowania na długą metę rozwoju całokształtu gospodarki narodowej. Należy wyraźnie zdać sobie sprawę z tego, że powstanie i początek realizacji GOELRO, przypadający na lata 1920—1921, odbywał się w szczególnie trudnych warunkach zarówno politycznych, jak i gospodarczych. Wystarczy podać, że w r. 1920 produkcja rolna stanowiła niespełna połowę i tak już niezwykle niskiego poziomu produkcji rolnej z r. 1913, na odcinku przemysłu produkcja sięgała zaledwie 1/7 rozmiarów produkcji z r. 1913. W ramach globalnej produkcji przemysłu tak silnie zmniejszonej, produkcja surowki wynosiła zaledwie 3% poziomu produkcji z r. 1913. Podobnie należy podkreślić nieomal całkowite zniszczenie transportu, surowców i wszelkiego rodzaju zapasów.

W tym stanie rzeczy gospodarka radziecka, budując GOELRO, postawiła w ówczesnych warunkach szczególnie śmiałe i wielkie zadania.

Jeżeli chodzi bowiem o główne i zasadnicze problemy wysunięte w ramach GOELRO, to należy wymienić przede wszystkim następujące cztery zadania:²⁾

1. opracowanie planu elektryfikacji gospodarki narodowej i zrealizowanie programu — minimum elektryfikacji;

2. budowa podstawowych elektrowni rejonowych pierwszej kolejności i podstawowych linii przekazywania energii przy odpowiednim rozszerzeniu zasięgu działalności zakładów elektrotechnicznych;

3. urządzenie elektrowni rejonowych następnej kolejności, dalsza rozbudowa sieci elektrycznych

¹⁾ B. M. Sokołow: Rozbudowa przemysłu socjalistycznego. *Wiestnik Akademii Nauk ZSRR*, 1947, Nr 10.

²⁾ A. Kurskij: *Planowanie Gospodarki Narodowej ZSRR*, Moskwa, 1947. Nakład i tłum. Min. Gospodarki Komunalnej, Warszawa, 1950 str. 21.

i następująca po niej elektryfikacja ważniejszych procesów produkcyjnych;

4. elektryfikacja przemysłu, transportu i rolnictwa.

Z powyższych punktów widzimy wyraźnie, że GOELRO stanął na gruncie potraktowania zagadnienia elektryfikacji kraju jako punktu wyjściowego dla rozwoju całokształtu gospodarki narodowej. Na tym tle specjalnie akcentowana była zasadnicza i kluczowa rola energetyki jako bazy, której zbudowanie musi poprzedzać powstanie i rozwój zwłaszcza przemysłu ciężkiego. Stąd też na zagadnieniu elektryfikacji została skupiona główna uwaga. Znalazło to wyraz w znanym powszechnie określeniu Lenina, który stwierdził, że „Komunizm to władza radziecka plus elektryfikacja całego kraju“. GOELRO był pierwszym planem perspektywicznym ogólnego rozwoju gospodarki narodowej na okres 10 — 15 lat. Plan ten przewidywał m. in.:

a) doprowadzenie w drodze intensywnych inwestycji do przekroczenia przedwojennego poziomu produkcji przemysłowej i obrotu towarowego w skali od 80 — 100%, a więc niemal podwójnie w stosunku do r. 1913;

b) budowę 20 — 30 tys. km nowych linii kolejowych;

c) znaczny rozwój rolnictwa — w związku z zasadniczą podówczas potrzebą rozwiązania zagadnienia aprowizacyjnego (w wielu okręgach ZSRR panował wtedy głód jako następstwo wielkich zniszczeń wojennych);

d) budowę około 30 wielkich elektrowni okręgowych (w tym 20 cieplnych i 10 wodnych, m. in. Dnieprogresu) o mocy ogólnej 1.750 tys. KW oraz budowę szeregu elektrowni średnich i małych.

Zarys planu GOELRO był przedmiotem szczególnie głębokiej dyskusji i nawet ostrych ataków wewnętrznych jako plan zbyt daleko idący, którego wykonanie nie jest możliwe. W rzeczywistości GOELRO został wykonany generalnie na przełomie 1930 — 1931 r., a więc znacznie wcześniej niż pierwotnie przewidywano. W wielu gałęziach gospodarki narodowej plan ten został wykonany przedterminowo.

O szybkim rozwoju elektryfikacji kraju osiągniętym dzięki wykonaniu tego planu, a następnie stalinowskich planów pięcioletnich, mówi następująca tabela:

	Moc zainstalowana w milionach KW		Produkcja energii elektrycznej w miliardach KWh
1. Rosja carska	1913	1,1	1,9
2. ZSRR	1929	1,9	5,0
	1932	4,7	13,5
	1937	8,1	36,4
	1940	10,7	48,0
	1950 (plan)	22,4	82,0

Charakterystyczne jest, że w okresie do pierwszej wojny światowej na odcinku energetyki zaznaczał się rozwój przede wszystkim niewielkich elektrowni, których łączna produkcja przedstawiała się bardzo skromnie. Z chwilą przejścia na budowę wielkich elektrowni obserwuje się wyraźnie, jak szybko wzrasta skala produkcji energii elektrycznej w stosunku do mocy zainstalowanej.

Ogólne nakłady inwestycyjne w ramach GOELRO były określone cyfrą 17 mld. rub. w złocie. W praktyce nakłady te były znacznie wyższe.

Od r. 1928 rozpoczęła się w Związku Radzieckim realizacja stalinowskich planów pięcioletnich, stanowiących okres wielkiego budownictwa socjalistycznego. Stąd też w zakresie inwestycji rozpatrzmy najpierw okres odbudowy w ZSRR, a więc lata 1921 — 1927, a następnie kolejne plany pięcioletnie.

Jeżeli chodzi o okres odbudowy w Związku Radzieckim, to w latach 1921 — 1927 zaznaczył się już wyraźnie wzrost działalności inwestycyjnej. W szczególności zostały podjęte poważne nakłady w zakresie przemysłu, przy czym w pełni doceniono kluczowe znaczenie powstania przemysłu ciężkiego dla rozbudowy całej gospodarki narodowej. Jeżeli z tego punktu widzenia zapoznamy się z niektórymi danymi dotyczącymi nakładów inwestycyjnych, to stwierdzimy, że nakłady te dość szybko wzrastały, uwzględniając jednocześnie konieczność znaczniejszego rozwoju przemysłu grupy A, tzn. przemysłu środków wytwórczości.

W ostatnich 3 latach przed przejściem do realizacji pierwszego planu pięcioletniego — nakłady inwestycyjne³⁾ w zakresie przemysłu kształtowały się następująco (w mln. rub.):

Wyszczególnienie	1925/6	1926/7	1927/8	Razem
Inwestycje w przemysł ogółem	811	990,3	1 184	2 985,3
w tym przemysły grupy A wytwarzające środki produkcji	517,9	721,0	837,9	2 079,8
Stosunek inwestycji w przemysłach wytwarzających środki produkcji do inwestycji w przemyśle ogółem (w %)	63,1%	73,1%	70,9%	72,1%

Jak widzimy, blisko 3/4 nakładów inwestycyjnych w dziale przemysłu było przeznaczonych w tym okresie na rozwój przemysłów produkujących dobra inwestycyjne, a więc na dział przemysłu ciężkiego. Szczególną uwagę zwrócono na konieczność forsowania rozwoju energetyki. W tym czasie powstało szereg dużych elektrowni przewidzianych już uprzednio w ramach GOELRO. Na

³⁾ Por. B. M. Sokołow: Rozbudowa przemysłu socjalistycznego. *Wiestnik Akadiemii Nauk ZSRR*. 1947 r., Nr 10.

szczególne podkreślenie zasługuje wybudowanie 3 wielkich elektrowni, mianowicie:

Elektrownia Włochowska rozp. w r. 1921, zakończ. w r. 1926
 Elektrownia Szatarska „ „ 1920 „ „ 1925
 Elektrownia Kaszyrska „ „ 1920 „ „ 1922

Lata odbudowy (1921 — 1927) były poświęcone również na przywrócenie normalnego funkcjonowania transportu, zwłaszcza kolejowego. Okres odbudowy umożliwił także dokonanie na wielką skalę inwestycji rolnych i szeregu inwestycji w zakresie obrotu towarowego, podjętych pod kątem przejęcia w całości przez państwo tego działu gospodarki narodowej.

Zasadniczy jednak przełom na odcinku działalności inwestycyjnej w Związku Radzieckim datuje się od wejścia w życie pierwszego planu pięcioletniego. Cztery pięcioletnie plany rozwoju gospodarki narodowej, nazwane planami stalinowskimi, doprowadziły do zasadniczego przełomu zarówno działalności inwestycyjnej jak też w ogólnym tempie szybkiej rozbudowy gospodarki narodowej ZSRR. Stąd też nasuwa się konieczność specjalnej analizy zagadnień inwestycyjnych w ramach kolejnych planów stalinowskich.

PIERWSZY plan pięcioletni (1928 — 1932) został zatwierdzony na XVI Zjeździe WKP(b). Podstawowe zadania i wytyczne pierwszego planu pięcioletniego zostały ujęte w sposób następujący: ⁴⁾

a) przestawić nasz kraj z jego zacofaną, niekiedy średniowieczną techniką — na tory nowej techniki współczesnej;

b) przekształcić ZSRR z kraju agrarnego i słabego w kraj uprzemysłowiony i potężny, całkowicie samodzielny i niezależny od kapryśków kapitalizmu światowego;

c) wyprzeć całkowicie elementy kapitalistyczne, rozszerzyć front socjalistycznych form gospodarowania i stworzyć podstawę ekonomiczną dla zlikwidowania klas w ZSRR, dla stworzenia społeczeństwa socjalistycznego;

d) stworzyć taki przemysł, który by był w stanie przezbroid i zreorganizować nie tylko przemysł i transport, lecz również i rolnictwo na bazie socjalizmu;

e) przestawić drobne i rozdrobnione gospodarstwa rolne na tory wielkiego gospodarstwa kolektywnego, zabezpieczyć ekonomiczną podstawę socjalizmu na wsi i zlikwidować w ten sposób możliwość restytuowania kapitalizmu w ZSRR;

f) stworzyć w kraju wszelkie konieczne techniczne i ekonomiczne przesłanki dla maksymalnego podniesienia obronności ZSRR.

Na tle tych założeń jest rzeczą oczywistą, że pierwszy plan pięcioletni musiał postawić szczególnie wysokie zadania na odcinku inwestycyjnym. Wyrażały się one następującymi kwotami nakładów.

⁴⁾ A. Kurskij: *Planowanie gospodarki narodowej ZSRR*. Nakład i tłumaczenie Ministerstwo Gospodarki Komunalnej. Warszawa, 1950 r., str. 29.

Rozmiary inwestycji w latach 1923 — 1927 i 1928 — 1932

Wyszczególnienie	Pięcioletnie 1923—1927	Pięcioletnie 1928—1932 ⁵⁾	% w stosunku do całości na- kładów inwe- stycyjnych
Nakłady w mld. rub. ogółem	26,5		
w tym:			
przemysł		19,5	30,2%
rolnictwo		23,2	35,9%
transport		10,0	15,5%
pozostałe działy		11,9	18,4%

Należy tu podkreślić, że na terenie Związku Radzieckiego istnieją dwie dziedziny działalności inwestycyjnej, a mianowicie: a) inwestycje scentralizowane, wchodzące do centralnego planu państwowego oraz b) inwestycje niescentralizowane tzn. inwestycje poszczególnych republik narodowych, wchodzących do lokalnych planów inwestycyjnych.

Jak widzimy z podanego wyżej rozkładu procentowego nakładów, decydującą rolę w pierwszym planie pięcioletnim miały odegrać nakłady na inwestycje w rolnictwie, które w tym czasie przeszło przez okres niezwykle ostrej walki o pełną kolektywizację.

W praktyce, w toku wykonania planu, udział inwestycji przemysłowych znacznie wzrósł i wykonanie planu inwestycyjnego przebiegało nieco inaczej niż to przewidywał plan pierwotny.

Na odcinku przemysłu pierwszy plan pięcioletni przewidywał m. in. wybudowanie 42 wielkich elektrowni, jak też oddanie do użytku ponad 1.500 większych obiektów przemysłowych. Był to niewątpliwie na ówczesne warunki gospodarcze Związku Radzieckiego plan olbrzymi. Toteż przy ustalaniu projektu planu toczyła się ostra dyskusja, która w ostatnim etapie zakończyła się przyjęciem wariantu „optymalnego“, a więc najwyższego wariantu rozwojowego spośród kilku przedstawionych do decyzji.

Pierwszy plan pięcioletni w praktyce został wykonany przedterminowo, mianowicie w 4 lata i 1 kwartał. W zakresie inwestycji scentralizowanych, które zaprojektowano w skali 50,5 mld. rub. zostały w rzeczywistości dokonane nakłady na kwotę 52,5 mld. rub.⁷⁾ Świadczy to o znacznym przekroczeniu na odcinku inwestycyjnym (zwłaszcza w przemyśle) pierwszego planu pięcioletniego. W dziale tym nakłady planowe miały wynieść 19,5 mld. rub., z tego na rzecz przemysłu ciężkiego przewidziano 14,7 mld. rub., tj. ponad 75% całości nakładów przemysłowych.

Jednakże inwestycje wykonane w samym przemyśle ciężkim osiągnęły łączną wartość 22,6 mld.,

⁵⁾ B. Minc: *Wstęp do nauki planowania gospodarki narodowej*. Tom I, str. 119.

⁶⁾ W tym inwestycje scentralizowane 50,5 mld. rub.

⁷⁾ G. Sorokin: *Stalinowskie plany pięcioletnie*. Warszawa, r. 1950, str. 28.

co oznacza wskaźnik realizacji 154 w stosunku do nakładów planowanych. Biorąc pod uwagę, że nakłady przemysłu ciężkiego stanowiły w ramach nakładów przemysłowych ponad 75% i że zostały one zrealizowane w 154% — należy stwierdzić, że całość inwestycji przemysłowych została wykonana z poważnym przekroczeniem.

Dodać również należy, że w zakresie pierwszego planu pięcioletniego szczególnie wielka rola przypadła inwestycjom rolnym. Rolnictwo w tym okresie przechodziło szerokim frontem na formy socjalistyczne, co wymagało szczególnie wysokich nakładów inwestycyjnych.

Stąd też inwestycje przemysłowe i rolne stanowiły w pierwszym planie pięcioletnim dwa podstawowe działy nakładów.

DRUGI plan pięcioletni (1933 — 1937) został zatwierdzony na XVII Zjeździe WKP(b). Przewidywał on, jako swój cel zasadniczy, zakończenie technicznej rekonstrukcji całego gospodarstwa Związku Radzieckiego, a zwłaszcza zakończenie pierwszego okresu uprzemysłowienia kraju. Niewątpliwie zagadnienia techniki i unowocześnienia aparatu wytwórczego, zwłaszcza w dziale przemysłu i rolnictwa, były w obydwu planach pięcioletnich szczególnie silnie akcentowane. Doprowadziło to do wytworzenia na terenie ZSRR specjalnej troski o maszynę, przy czym zagadnienie to pozostawało w bezpośrednim związku z otaczaniem aparatu wytwórczego szczególną opieką i starannością, jak też z właściwym pielęgnowaniem go i terminowym remontowaniem.

Zagadnienia inwestycyjne w drugim planie pięcioletnim zostały uwzględnione w wysokiej skali przede wszystkim na odcinku inwestycji przemysłowych. Ogółem rozmiary inwestycji w drugim planie pięcioletnim wynosiły: ⁸⁾

	w mld. rub.	% w stosunku do całości na- kładów inwest. scentral.
inwestycje ogółem	133,4	
w tym inwestycje scentralizowane	114,7	
w tym scentral. inwest przem.	58,6	51,1%
w tym „ „ przem. grupy A	49,8	43,4%
„ „ przem. „ B	8,8	7,7%

Jak z powyższej tablicy widzimy, rola przemysłu ciężkiego była w drugim planie pięcioletnim zaakcentowana w sposób szczególnie silny.

Drugi plan pięcioletni w zakresie uprzemysłowienia kraju dokonał niewątpliwie zasadniczych przekształceń i zmian. W tym okresie zdołano bowiem stworzyć wiele nowych gałęzi produkcji przemysłowej, zbudowano szereg olbrzymich obiektów przemysłowych, z których wiele do dzisiejszego dnia zasługuje na miano kolosów.

W ramach drugiego planu pięcioletniego uruchomiono około 4.500 większych obiektów przemysłowych, a więc trzykrotnie więcej niż w pierwszym planie pięcioletnim, w związku z tym należy podać nazwy niektórych najważniejszych zakła-

dów przemysłowych, które w tym czasie powstały. Na przełomie bowiem pierwszego i drugiego planu pięcioletniego oraz w okresie drugiego planu pięcioletniego oddano do użytku szereg podstawowych obiektów, które w wybitny sposób przyczyniły się do wzrostu produkcji przemysłowej.

Z obiektów tych na specjalną wzmiankę zasługują następujące:

Elektrownie:

W y s z c z e g ó ł n i e n i e	Rok uruchomienia
Dnieprowska stacja wodno-elektryczna im. Lenina	1932
Elektrownia Zujewska	1931
„ Stalinogorska im. Stalina	1934
Stacja wodno-elektryczna w Swiri	1933
Elektrownia Bereznikowska	1931
„ Kuzniecka	1931
„ Dubrowska im. Kirowa	1933
„ Tułomska	1936

Dzięki uruchomieniu tych wielkich elektrowni nastąpił kolosalny rozwój produkcji energii, która na koniec drugiego planu pięcioletniego osiągnęła dwudziestokrotność produkcji z okresu przedwojennego. Dnieproges posiadał w r. 1926 produkcję prawie 2,1 mld. KWh, to znaczy około 108% ogólnej wytwórczości energii elektrycznej w Rosji z r. 1913.

P r z e m y s ł h u t n i c z y : Z wielkich hut żelaza, które powstały w rozpatrywanym okresie, trzeba specjalnie wymienić:

W y s z c z e g ó ł n i e n i e	Rok uruchomienia
Kombinat Magnitogorski im. Stalina	1932
„ Kuzniecki	1932
Krzyworoskie Zakłady Metalurgiczne	1934
Zaporożstal im. S. Ordżonikidze	1938
Azowstal	1932
Tiagilskie Zakłady Metalurgiczne	1933
Nowo-Tulskie „ „ „ „	1935

W oparciu o bazę energetyki i hutnictwa powstał szereg przemysłów inwestycyjnych, przy czym na szczególne podkreślenie zasługuje przemysł budowy maszyn. W tym czasie zostały oddane do użytku najpotężniejsze zakłady budowy maszyn, mianowicie: Uralskie Zakłady Budowy Maszyn i Kramatorskie Zakłady Budowy Maszyn Ciężkich.

Równocześnie stworzono potężne fabryki samochodów, z których największe to: Fabryka Samochodów im. Mołotowa w Gorkim oraz Fabryka Samochodów im. Stalina w Moskwie.

Przemysł Traktorowy powiększył swą bazę wytwórczą o trzy nowe olbrzymie fabryki ciągników: w Stalingradzie, Charkowie i Czelabińsku.

W zakresie chemii zostały stworzone dwa naj-

⁸⁾ A. Kurskij: *Planowanie Gospodarki Narodowej ZSRR*, str. 32.

większe kombinaty Związku Radzieckiego, a mianowicie: Kombinat Bereznikowski i Kombinat Kemerowski.

Wreszcie w dziale produkcji maszyn rolniczych powstały cztery wielkie fabryki: w Rostowie, Homlu, Saratowie (produkujące kombajny) i Taszkencie.

Wykonanie drugiego planu pięcioletniego przyniosło w rezultacie zakończenie pierwszego etapu uprzemysłowienia kraju i bezpośrednio przed wybuchem drugiej wojny światowej Związek Radziecki już stopniowo przechodził do budowy następnej fazy rozwoju społecznego, mianowicie do fazy budowy podstaw komunizmu.

TRZECI plan pięcioletni (1938—1942) został zatwierdzony przez XVIII Zjazd WKP(b). Jako czołowe zadanie trzeciego planu pięcioletniego ustalono zakończenie budowy socjalizmu i stopniowe przechodzenie od socjalizmu do komunizmu.

Popularnym hasłem trzeciego planu pięcioletniego było określenie, iż Związek Radziecki w ramach tego planu winien dogonić i wyprzedzić pod względem gospodarczym przodujące kraje kapitalistyczne. W związku z tym, również w ramach trzeciego planu pięcioletniego został położony szczególny nacisk na dalszy rozwój i rozszerzenie nakładów inwestycyjnych, zwłaszcza w dziale przemysłu. Ogólne rozmiary inwestycji i udział przemysłu charakteryzuje poniższa tablica:

Rozmiary Inwestycji Scentralizowanych

	w mld. rub.	% całości inwestycji przemysłowych
Nakłady inwestycyjne ogółem .	192	
w tym nakłady na przemysł	111,9	58,3
w tym nakłady na przemysł ciężki	93,9	48,9

Trzeci plan pięcioletni na odcinku przemysłu stał pod znakiem położenia szczególnego nacisku na rozwój wschodnich okręgów przemysłowych. Udział tych okręgów wzrasta z 12% nakładów w dziale przemysłu w drugim planie pięcioletnim, do 18% nakładów przemysłowych w trzecim planie pięcioletnim.

Ten wielki plan inwestycyjny został w toku wykonywania przerwany wybuchem drugiej wojny światowej. Dane cyfrowe z 3,5 lat realizacji planu (od r. 1938 do połowy r. 1941) wskazują jednak, że tempo wykonywania tego planu było znacznie szybsze i podobnie jak w pierwszym i drugim planie pięcioletnim, które zostały wykonane na 9 miesięcy przed terminem, również i w trzecim planie pięcioletnim wyraźnie zaznaczyła się tendencja do znacznego skrócenia okresu realizacji planu.

Inwestycje w okresie 3,5 lat wyniosły 130 mld. rub., przy czym w ramach tych sum zdołano w dziale przemysłu uruchomić 2.900 większych obiektów.

Niewątpliwie zadania nakreślone przez trzeci plan pięcioletni, zwłaszcza dotyczące rozwoju i uprzemysłowienia okręgów wschodnich, okazały się szczególnie trafne na tle doświadczeń II wojny światowej i w pełni potwierdziły również słusz-

ność socjalistycznego prawa o równomiernym rozmieszczeniu sił wytwórczych. Dotyczy to również rozwoju drobnego przemysłu lokalnego, jako przemysłu uzupełniającego w stosunku do przemysłu wielkiego i średniego. Zagadnienie to zostało specjalnie zaakcentowane w ramach czwartego planu pięcioletniego.

Przed przystąpieniem do charakterystyki czwartego planu pięcioletniego należy przynajmniej pokrótce przedstawić rozwój działalności inwestycyjnej w latach wojennych. We wstępnym okresie wojny, a mianowicie na przestrzeni pierwszego roku, działalność inwestycyjna na terenie ZSRR została wybitnie ograniczona, ze względu na potrzeby frontu i szybkie przestawianie produkcji z pokojowej na wojenną. Jednakże po tym przejściowym okresie osłabienia działalności inwestycyjnej zaznaczyła się w następnych latach wyraźna tendencja do silnego rozwinięcia nakładów inwestycyjnych. Lata inwestycji wojennych (1942 — 1945) nacechowane były następującymi zjawiskami:

1. niezwykle szybka i intensywna akcja przenoszenia zakładów produkcji do okręgów wschodnich, położonych dalej od frontu;
2. przejście na drogę realizacji wielu nowych inwestycji w okręgach wschodnich ZSRR;
3. intensywna odbudowa zniszczonych obszarów zachodnich, podejmowana w miarę przesuwania się frontu ponownie na zachód i uwalniania ziem objętych przejściowo okupacją;
4. prowadzona w ciągu całego okresu wojny niezwykle silna rozbudowa przemysłu wojennego.

Na szczególne podkreślenie zasługuje sprawność i szeroki zakres akcji przenoszenia wielkich obiektów, zwłaszcza przemysłowych, do okręgów wschodnich. Akcja ta odbywała się w sposób ofiarny, w niezwykle trudnych warunkach atmosferycznych. Ewakuację urządzeń produkcyjnych oraz rekonstrukcję przenoszonych zakładów przemysłowych we wschodnich okręgach ZSRR należy zaliczyć do jednej z najpiękniejszych kart w okresie drugiej wojny światowej. Przeprowadzenie powyższej akcji objęło ponad 1.300 wielkich przedsiębiorstw przemysłowych i doprowadziło zarazem do zasadniczej zmiany struktury gospodarczej ZSRR. Po zakończeniu bowiem drugiej wojny światowej czwarty plan pięcioletni stanął na gruncie pozostawienia przeniesionych obiektów w okręgach wschodnich i budowania od podstaw okręgów zachodnich, w oparciu o intensywny rozwój produkcji dóbr wytwórczych w rejonach wschodnich.

W okresie lat wojennych zaznaczył się przeto kolosalny rozwój gospodarczy azjatyckiej części ZSRR. Obok zrealizowania wielkiego planu ewakuacji 1.300 zakładów produkcji zdołano również wybudować szereg potężnych kombinatów przemysłowych, z których jako najważniejsze należy wymienić w dziale metalurgii olbrzymie Zakłady Metalurgiczne Czelabińskie i Zakłady Metalurgiczne Dalekiego Wschodu. W przemyśle hutniczym uruchomiono dwa kombinaty hutnicze w Azji Środkowej, mianowicie w Uzbekistanie i w Kazachstanie. Wybudowano również walcownie rur na Uralu oraz dla potrzeb lotnictwa dwa olbrzymie kombinaty aluminiowe, mianowicie Zakłady Syberyjskie i Zakłady Bogosłowskie.

Wreszcie intensywnie rozwijano istniejące już kombinaty hutnicze, budując szereg nowych wielkich pieców w Kombinacie Magnitogorskim i Niżnietagilskim. Oddano do użytku Kirgiskie Zakłady Metali Kolorowych.

Jak z tego widzimy, okres wojny przyczynił się do powstania szeregu wielkich nowych ośrodków przemysłu, które grupowały się przede wszystkim w trzech potężnych okręgach węglowych, mianowicie w okręgu Kuźnieckim, Karagandyjskim i Północno-Peczorskim.

Równocześnie rozwinięto w okresie wojny liczne przemysły pochodne oparte na produkcji hutniczej, a przede wszystkim:

a) trzy potężne fabryki budowy traktorów, mianowicie na Altaju, we Włodzimierzu i Lipiecku, b) Uralskie Zakłady Samochodowe, c) Syberyjskie Zakłady Budowy Silników Diesla i d) Syzrańskie Zakłady Budowy Locomobil.

Dla pełnego obrazu wielkich inwestycji wykonanych w okresie wojny należy również wyliczyć rozbudowę słynnego metro w Moskwie, licznych gazociągów, fabryk maszyn rolniczych, wielu elektrowni, nowych kopalń, wielkich pieców, stalowni i walcowni.

Jako specjalny rys charakterystyczny lat wojennych trzeba podkreślić niezwykle pozytywne zjawisko olbrzymiego skrócenia cyklu budowy. W tym czasie przemysł budowlany został na wielką skalę zmechanizowany i unowocześniony. Dzięki tym usprawnieniom uzyskano znaczne skrócenie okresu wykonywania inwestycji, co wywarło potężny wpływ na ustalenie czwartego planu pięcioletniego.

Jeśli chodzi o ogólne rozmiary inwestycji w latach wojennych, to charakteryzują je w porównaniu z trzecim planem pięcioletnim następujące cyfry:

Inwestycje scentralizowane, wykonane w latach	1938—1941* 130 mld. rub.
Inwestycje scentralizowane, wykonane w latach	1942—1945 79 „ „
Odbudowa zniszczonych okręgów zachodnich	75 „ „

Łącznie zatem w okresie (1938 — 1945), tj. przez osiem lat dokonano nakładów inwestycyjnych na kwotę 284 mld. rubli, mimo równocześnie podjętego wielkiego wysiłku wojennego.

CZWARTY plan pięcioletni (1946 — 1950) postawił w zakresie ogólnego rozwoju gospodarki narodowej następujące czołowe zadania:⁹⁾

a) w pierwszej kolejności odbudowa i rozwój ciężkiego przemysłu i transportu kolejowego;

b) podniesienie gospodarki rolnej i przemysłu produkującego środki spożycia w celu zapewnienia ludności odpowiedniego poziomu życiowego i stworzenia w kraju obfitości podstawowych artykułów konsumpcyjnych;

c) dalszy postęp techniczny we wszystkich gałęziach gospodarki narodowej i stały rozwój nauki radzieckiej;

d) wysokie tempo akumulacji socjalistycznej koniecznej dla odbudowy i dalszego rozwoju gospodarki narodowej;

e) przekroczenie przedwojennego poziomu dochodu narodowego i poziomu spożycia;

f) dalszy wzrost potencjału obronnego ZSRR, wyposażenie sił zbrojnych ZSRR w najnowszą technikę wojenną.

Jeżeli chodzi o zakres i kierunek inwestycji, to niewątpliwie czwarty plan pięcioletni musiał postawić w pierwszym rzędzie problem odbudowy niebywałych zniszczeń wojennych. Spośród krajów, najbardziej zniszczonych w okresie drugiej wojny światowej, należy wymienić przede wszystkim Polskę i europejską część ZSRR. Na tych terenach bowiem — obok intensywnych działań wojennych — miało również miejsce szczególnie bezwzględne i planowe niszczenie wszelkich obiektów i wartości. Niemal całkowicie zostały zburzone najważniejsze przemysłowe okręgi Związku Radzieckiego. Stąd też położenie specjalnego nacisku na odbudowę zniszczonych terenów europejskiej części ZSRR, zwłaszcza w dziedzinie przemysłu ciężkiego i transportu kolejowego, nasuwało się samo przez się jako czołowe zadanie czwartego planu.

Kompletne wyniszczenie najbardziej urodzajnych terenów Związku Radzieckiego spowodowało ogromne obniżenie produkcji rolniczej i konieczność szerokiego importu środków żywności. Na tym tle czwarty plan pięcioletni postawił zadanie przyspieszonej odbudowy produkcji podstawowych dóbr konsumpcyjnych, a w pierwszym rzędzie produkcji zbożowej i roślin okopowych oraz produkcji hodowlanej. To ostatnie zadanie zostało zabezpieczone przez odpowiedni rozwój inwestycji rolnych.

Równocześnie jako trzecie zadanie, czwarty plan pięcioletni wysunął konieczność dalszego postępu technicznego i unowocześnienia przemysłu, zwłaszcza w nowych, wschodnich okręgach przemysłowych.

Również odbudowa, a często budowa od podstaw zakładów przemysłowych w okręgach zachodnich, musiała uwzględnić najnowsze rozwiązania techniczne. Niezależnie od tego czwarty plan postawił zagadnienie dalszej intensyfikacji badań naukowych i studiów.

Wielkie rozmiary inwestycji wymagały oczywiście położenia silnego nacisku na wzrost socjalistycznej akumulacji, która w okresie czwartego planu pięcioletniego osiągnęła bardzo wysoki poziom, mianowicie średnio — dla całego okresu planu — 27% dochodu narodowego.

W wyniku takiego zakreszenia zadań w czwartym planie pięcioletnim został ustalony dalszy, bardzo poważny rozwój dochodu narodowego oraz potencjału obronnego Związku Radzieckiego. Przechodząc do szczegółowszej analizy inwestycji w czwartym planie pięcioletnim, należy w pierwszym rzędzie podkreślić ogrom pracy i nakładów związanych z wyrównaniem strat wojennych na terenie Związku Radzieckiego. Wystarczy przypomnieć, że same straty bezpośrednie wyniosły zawrotną sumę 679 mld. rub.¹⁰⁾ Dla ilustracji na-

⁹⁾ G. Sorokin: *Stalinowskie plany pięcioletnie*. Warszawa, 1950, str. 59.

^{*)} Tylko do czerwca 1941 r.

¹⁰⁾ G. Sorokin: *Stalinowskie plany pięcioletnie*. Warszawa, 1950, str. 60.

leży podać, że czwarty plan przewidział globalną kwotę nakładów inwestycyjnych scentralizowanych w wysokości 250,3 mld. rub. Już samo zestawienie powyższych cyfr wskazuje na rozmiary zniszczeń, wobec których stanął Związek Radziecki w momencie zakończenia wojny.

Na tle powyższego wyrównanie zniszczeń wojennych objęło w planie inwestycji następujące zadania specjalne:

- 1) generalną odbudowę zniszczeń z uwzględnieniem pierwszeństwa odbudowy transportu kolejowego i przemysłu ciężkiego;
- 2) szybką odbudowę pierwszej bazy węglowo-metalurgicznej ZSRR — Donbasu.

Ogólny obraz działalności inwestycyjnej w okresie czwartego planu pięcioletniego podaje następująca tablica, ujmująca problem wielkości nakładów na tle porównawczym w kolejnych planach pięcioletnich:

Rozmiary inwestycji scentralizowanych (w mld .rub.)

Wyszczególnienie	Pięcioletcie 1923— 1927	Pięcioletcie 1928— 1932	Pięcioletcie 1932— 1937	Trzy i półlec. 1938— 1941	Czterolecie 1942— 1945	Pięcioletcie 1946— 1950
Inwest. ogółem	26,5	52,5	114,7	130	79	250,3
Średni nakład roczny	5,3	10,5	23,0	37,1	19,75	50,1
Wskaźnik wzrostu	100	199	434	700	373	945

Jeżeli uprzytomnimy sobie, że nakłady inwestycyjne w Rosji Carskiej w r. 1913 wynosiły w cenach porównywalnych 0,5 mld. rub., to z tablicy powyższej wynika, iż w r. 1950 dokonano około 100 razy większych nakładów inwestycyjnych.

W najważniejszym dziale gospodarki narodowej — w przemyśle — inwestycje planowane w tych samych latach wyniosły kwoty następujące:

Wyszczególnienie	Pięcioletcie 1923—27	Stalinowskie plany pięcioletnie			
		I 1928—32	II 1932—37	III 1938—42	IV 1946—1950
Inwestycje przemysłowe	ok. 5,0	19,5	58,6	111,9	157,7
Procent w stosunku do ogółu inwestycji scentralizowan.	18,9%	33,3%	51,1%	58,3%	63%
Liczba planowanych do uruchomienia przedsięb. przemysł.	—	1 500	2 900	4 500	5 900

Jeżeli chodzi o bliższe scharakteryzowanie nakładów inwestycyjnych w ramach czwartego planu pięcioletniego, to należy podkreślić, że z olbrzymiej kwoty 250,3 mld. rub., przeznaczonej na inwestycje, kwota 115 mld. rub. została przyznana na odbudowę okręgów zniszczonych. Stanowi to około 46 % całości planu. Nakłady na przemysł wyniosły 157,7 mld. rub. tj. 63 %.

Obok nakładów scentralizowanych należy również wspomnieć o inwestycjach lokalnych, obejmujących znaczny zakres robót. Wśród inwestycji lokalnych na osobną wzmiankę zasługują:

- a) inwestycje rolne ze środków kolchozów z kwotą nakładów 38 mld. rub.;
- b) inwestycje w zakresie indywidualnego budownictwa mieszkaniowego z kwotą nakładów 3,4 mld. rub.

Udział procentowy ważniejszych działów gospodarki narodowej w nakładach scentralizowanych jest następujący:

Łącznie nakłady scentralizowane	250,3 mld. rub. tj. 100%
w tym:	
Przemysł	157,7 „ „ „ 63%
Komunikacja	40,1 „ „ „ 16%
Rolnictwo	19,9 „ „ „ 8%
Inne działy	33,0 „ „ „ 13%

Należy zaznaczyć, że oprócz nakładów na rolnictwo ze środków budżetowych, które wyniosły 19,9 mld. rub., inwestycje kolchozów osiągnęły wysokość 38 mld. rub., a więc w sumie inwestycje rolnictwa wykazywały kwotę 58 mld. rub.

Nakłady na budownictwo mieszkaniowe bez budownictwa indywidualnego osiągnęły w czwartym planie kwoty 42,3 mld. rub. wobec kwoty 15,5 mld. rub. przewidzianych w trzecim planie. Jak z tego widać, czwarty plan pięcioletni wysunął potrzebę znacznego rozwoju nakładów na budownictwo mieszkaniowe, zwiększając ich poziom niemal trzykrotnie. Z budownictwem mieszkaniowym bowiem wiąże się ściśle rozwiązanie problemu dostarczenia kadr roboczych, zwłaszcza do nowobudowanych, wielkich zakładów przemysłowych.

Realizacja czwartego planu przebiegała pomyślnie. Już w latach 1946 — 1949 zostało oddanych do użytku 5.200 wielkich zakładów na ogólną liczbę 5.900 obiektów planowanych do uruchomienia w okresie całego planu pięcioletniego. Czwarty plan pięcioletni w dziale inwestycji został wykonany przedterminowo, a nawet ze znacznym przekroczeniem na odcinku inwestycji przemysłowych. Wśród 5.900 wielkich zakładów przemysłowych, których uruchomienie przewidziano w czwartym planie, na tereny objęte akcją odbudowy przypadło 3.200 obiektów. Do największych inwestycji czwartego planu pięcioletniego należy zaliczyć:

- a) 45 wielkich pieców (z tego 30 na Ukrainie);
- b) nowe ośrodki metalurgiczne i przemysłu budowy maszyn na Uralu i Syberii, w dorzeczu Wołgi, w okręgu Leningradzkim oraz na Dalekim Wschodzie;
- c) nowe kopalnie oraz nowe elektrownie ciepłne i wodne;
- d) wielkie fabryki samochodów: w Dniepropietrowsku (produkcja roczna — 60 tys. samochodów

marki ZIS); w Mińsku, w Gruzji (Kutaiska fabryka o produkcji rocznej — 15 tys. ciężarówek);

e) szereg fabryk traktorów i maszyn rolniczych, zwłaszcza na Białorusi i na Litwie;

f) rozbudowę czarnej i kolorowej metalurgii, jak główna baza hutnictwa kolorowego w Kazachstanie, wielkie Zakaukaskie Zakłady Metalurgiczne w Gruzji o pełnym cyklu metalurgicznym (wielkie piece, piece martenowskie i walcownie), oparte o bazę kopalnictwa i wzbogacania rud żelaznych w Daszkesanie (Azerbejdżan), Uzbeckie Zakłady Metalurgiczne i Kombinat miedziany, Ka-dżarański Kombinat miedziano-molibdenowy i szereg innych zakładów;

g) szereg fabryk budowy maszyn.

Wymienione wyżej wielkie zakłady przemysłowe przyczynią się do dalszego rozwoju i przekształcenia struktury gospodarki narodowej ZSRR.

Należy również wspomnieć o znacznym wzroście majątku trwałego w wyniku realizacji kolejnych planów pięcioletnich. Mianowicie w rezultacie zakończenia pierwszego planu pięcioletniego, majątek trwały w całej gospodarce narodowej Związku Radzieckiego zwiększył się do kwoty 85,2 mld. rub. W końcowym roku drugiego planu pięcioletniego wyniósł on już 189,3 mld. rub., a w r. 1942 — 347 mld. rub. Globalna kwota środków podstawowych gospodarki narodowej ZSRR na koniec 1950 roku podniosła się do sumy 1.130 mld. rub. Oczywiście ogromna część tej kwoty przypada na inwestycje zrealizowane w okresie planów pięcioletnich.

Dane cyfrowe, dotyczące inwestycji w kolejnych planach radzieckich, obejmują również kwoty planów oddania obiektów do użytku. Mianowicie w odniesieniu do każdego planu pięcioletniego opracowano plan oddawania inwestycji do eksploatacji oraz plan wzrostu majątku trwałego.

W kolejnych okresach uzyskano w wyniku oddania obiektów do użytku następujące przyrosty majątku trwałego (w mld. rub.):

Wyszczególnienie	I Plan	II Plan	Lata 1942—1945	IV Plan
Inwestycje scentralizow.	52,5	114,7	79	250,3
Wartość obiektów oddawanych do użytku (plan przyrostu brutto majątku trwałego)	38,6	103	77	234
Stosunek przyrostu majątku trwałego do inwestycji scentralizowanych	73,5%	90,3%	97,5%	93,5%

Prace nad dalszą planową rozbudową potencjału gospodarczego ZSRR zostały oparte na ustale-

niach ogólnego planu perspektywicznego. Generalny plan rozwoju gospodarki narodowej ZSRR, przewidziany na lat 15, zakłada przejście do fazy komunizmu. Według ogólnych wytycznych generalnego planu perspektywicznego określonych przez towarzysza Stalina Związek Radziecki ma osiągnąć następujące cyfry rozwoju podstawowych działów produkcji:

50 mln. ton surówki

60 „ „ stali

500 „ „ węgla

60 „ „ ropy naftowej.

Równocześnie w oparciu o powyższy plan perspektywiczny zostały opracowane projekty realizacji wielkich inwestycji komunizmu, wiążących się przede wszystkim ze stalinowskim planem przeobrażenia przyrody.

W wyniku tak szerokiej działalności inwestycyjnej w ramach dotychczasowych planów pięcioletnich struktura społeczno-gospodarcza ZSRR uległa zasadniczym zmianom. Doznały wielkiego ożywienia zaniedbane dotychczas rozległe tereny rosyjskie, przy czym obok potężnego rozwoju okręgów już istniejących zdołano stworzyć szereg nowych okręgów przemysłowych. Wprawdzie w latach poprzedzających plany pięcioletnie problem właściwego rozmieszczenia sił wytwórczych został już postawiony, ale dopiero w wyniku planów pięcioletnich zagadnienie to zostało w szerokim zakresie zrealizowane. Toteż przemiany w zakresie rozmieszczenia sił wytwórczych w Związku Radzieckim oraz ożywienie okręgów zaniedbanych były szczególnie doniosłe. Stalinowskie plany pięcioletnie spowodowały zmianę oblicza ZSRR, dla którego tak charakterystycznym zjawiskiem jest las rusztowań, pokrywających najbardziej odległe zakątki kraju. W ramach planów pięcioletnich praktycznie został rozwiązany problem planowego rozwoju okręgów istniejących i planowego tworzenia nowych okręgów. Po raz pierwszy w historii opracowano przy tym w sposób naukowy zasady współdziałania i uzupełniania się gospodarczego poszczególnych okręgów. Na tym tle w pełni uwzględniono potrzeby komunikacyjne i niezbędne połączenia nowych i starych okręgów zwłaszcza liniami kolejowymi.

Potężny rozmach planów inwestycyjnych w Związku Radzieckim przyniósł imponujące rezultaty we wszystkich dziedzinach gospodarki narodowej. Gigantyczne budowle komunizmu stały się zarazem symbolem nieznanego dotychczas w historii świata rozwoju budownictwa. W oparciu o doświadczenia ZSRR tworzą i pomyślnie realizują swe plany inwestycyjne kraje demokracji ludowej, przy czym warunki realizacyjne są bez porównania łatwiejsze dzięki stałej pomocy technicznej oraz wielkim dostawom ze Związku Radzieckiego.

PRZED MIĘDZYNARODOWĄ KONFERENCJĄ EKONOMICZNĄ*)

Prof. dr Tadeusz ŁYCHOWSKI

W DNIACH 27 i 28 października br. odbyło się w Kopenhadze pierwsze posiedzenie Międzynarodowego Komitetu Inicjatywy, grupującego przedstawicieli z krajów zarówno obozu socjalistycznego, jak i świata kapitalistycznego, wspólnie zainteresowanych w realizacji projektu odbycia w Moskwie w r. 1952 Międzynarodowej Konferencji Ekonomicznej. Z komunikatu prasowego ogłoszonego natychmiast po zakończeniu obrad Komitetu Inicjatywy wynika, iż brało w nim udział (wraz z tymi, którzy zadeklarowali udział w dalszych pracach) 50 ekonomistów, działaczy gospodarczych, związkowych, przemysłowców itd. z 30 różnych krajów świata. Z komunikatu wynika też, iż „wobec faktu, że stopniowy upadek międzynarodowych stosunków ekonomicznych stawia w niebezpieczeństwie poziom życia w znacznej liczbie krajów” zwołana ma być w Moskwie w dniach od 3 do 10 kwietnia 1952 r. Międzynarodowa Konferencja Ekonomiczna. Konferencja ta ma mieć za cel „poszukiwanie środków rozwijania pokojowej współpracy między różnymi krajami i różnymi systemami ekonomicznymi i społecznymi”. Udział w niej ma wziąć od 400 do 450 ekonomistów, przemysłowców, rolników, kupców, techników, przedstawicieli związków zawodowych i spółdzielców „wszelkich odcieni opinii” z całego świata.

Jako jedyny punkt porządku dziennego Konferencji ustalił Międzynarodowy Komitet Inicjatywy rozważanie „możliwości poprawy warunków życiowych ludów świata w drodze pokojowej współpracy różnych krajów i różnych systemów oraz w drodze rozwoju stosunków ekonomicznych pomiędzy wszystkimi krajami”.

Konferencja pomyślana jest zatem jako zjazd nieurzędowy, grupujący zarówno teoretyków jak i praktyków życia gospodarczego z całego świata, „pragnących przyczynić się do międzynarodowej współpracy gospodarczej”. Z uwagi na to, że jest to w ogóle pierwszy tego rodzaju zjazd, mający stanowić spotkanie tych sfer z obu systemów gospodarczych i społecznych istniejących dziś równolegle obok siebie na kuli ziemskiej, wymaga on szeregu wstępnych komentarzy.

Bliższa analiza zagadnienia koegzystencji dwu różnych systemów gospodarczych i społecznych na kuli ziemskiej nasuwa ze stanowiska omawianego tematu dwa zasadnicze pytania: 1) w jakiej mierze obroty zagraniczne każdego z nich wywierają bezpośredni wpływ na poziom życia szerokich mas ludności, zamieszkujących te terytoria, 2) w jakiej mierze obecny podział świata na dwa systemy niepowiązane ze sobą szerszymi stosunkami ekonomicznymi odbija się na interesach gospodarstw narodowych, wchodzących w zakres każdego z tych systemów?

Pytania takie muszą spowodować odpowiedź, stanowiącą w gruncie rzeczy punkt wyjścia dla

każdej analizy całokształtu zagadnień ekonomicznych dzisiejszego świata. Gdyby bowiem przez chwilę przypuścić, że obecna sytuacja istniejąca w dziedzinie niezmiennie nikłych (i stale przez dyskryminacyjną politykę amerykańską obniżanych) stosunków wymiennych między obu systemami, nie posiadała istotnego wpływu na interesy każdego z nich, całe zagadnienie straciłoby znacznie na ostrości. Kilka danych ogólnych wyjaśni niewzłocznie, że jest przeciwnie.

Jeśli chodzi o wpływ obrotów zagranicznych na wewnętrzne życie krajów, to wiadomo od dawna, że w ustroju kapitalistycznym wpływ ten jest bez porównania silniejszy, niż w warunkach planowej gospodarki krajów obozu socjalistycznego. Wynika to z samej struktury międzynarodowego kapitalistycznego podziału pracy, zakładającego u podstaw funkcjonowania systemu bardzo rozwinięty obrót międzynarodowy. Trzeba mieć w tej dziedzinie zawsze na uwadze, że jeden z dwu głównych obszarów przemysłowych świata kapitalistycznego, a mianowicie ten, który określa się mianem Europy Zachodniej, koncentrował przed II wojną światową prawie 40% światowej produkcji przemysłu przetwórczego, 43% światowej produkcji węgla i 41,8% produkcji stali, uczestnicząc jednocześnie w światowych przewozach towarowych udziałem nie mniejszym niż 48 - 49%. W ten sposób obszar o 270 mln. ludności, a więc o kilkunastu zaledwie procentach ludności świata, oparł całą swą rozwiniętą strukturę gospodarczą na przewozie prawie połowy wszystkich w ogóle przewozów świata. Nic więc dziwnego, że według urzędowych źródeł zachodnich¹⁾ wartość przywozów w stosunku do dochodu narodowego poszczególnych krajów Europy Zachodniej wyniósł w r. 1938 dla Norwegii 32%, dla Danii — 30%, dla krajów Beneluksu — 29%, dla W. Brytanii — 20% itd.

Należy w tym miejscu zwrócić jeszcze uwagę, że kapitalistyczne błędy metody obliczania dochodu narodowego wyolbrzymiają jego wielkość skutkiem kilkakrotnego ujmowania niektórych jego pozycji. Faktycznie więc cytowane wyżej wielkości procentowe są w stosunku do rzeczywistego dochodu narodowego większe.

W ten sposób rozmiar obrotu zagranicznego oddziaływa w Europie Zachodniej wprost i pośrednio na działalność gospodarczą wewnątrz kraju, na rozmiary produkcji, na stopień zatrudnienia — a przez to i na poziom życiowy najszerzych mas ludności. Właśnie dlatego, że rozwój gospodarczy tego obszaru nie oparł się w dostatecznej mierze na rozwoju własnych zasobów naturalnych, nie rozwinął w dostatecznej mierze własnych zasobów surowcowych, zaniedbał roz-

*) Niniejszym artykułem otwieramy dyskusję w ramach cyklu poświęconego problematyce zbliżającej się Międzynarodowej Konferencji Gospodarczej w Moskwie.

¹⁾ O.E.C.E., Interim Report on the European Recovery Program XII/1948.

wój swego rolnictwa, jego zależność od przywozu zagranicznego jest niewątpliwie dominującym czynnikiem w przedwojennych i powojennych perypetiach jego „koniunktur“ gospodarczych.

Rozwój gospodarczy ZSRR i krajów demokracji ludowej poszedł, jak wiadomo, po zasadniczo odmiennej linii. Gospodarka planowa tych krajów opiera się w pierwszym rzędzie na wykorzystaniu w pełni własnych zasobów. Zasada ta — jak również dobrze wiadomo — nie oznacza w najmniejszej mierze, że obrót zagraniczny — zwłaszcza dla mniejszych terytorialnie i mniej zasobnych w surowce krajów obozu socjalistycznego — nie posiada dla nich znaczenia, że — innymi słowy — mają one jakieś tendencje autarkiczne. Wprost przeciwnie, kraje te, w pełnym zrozumieniu konieczności możliwie jak najdalej idącej g o s p o d a r n o ś c i w uruchomieniu i zużywaniu własnych zasobów, gotowe są zawsze do rozwoju wszystkich tego rodzaju stosunków handlowych z zagranicą, które umożliwiłyby im osiągnięcia zakreślonych przez ich plany narodowe celów, przy stosunkowo najmniejszym nakładzie środków. Dlatego też w z a j e m n e stosunki wymienne między ZSRR i krajami demokracji ludowej w o b r ę b i e obozu socjalizmu i demokracji rozwinęły się w ciągu ostatnich lat tak szeroko; one to właśnie odpowiadają i potrzebom gospodarstw narodowych krajów tego obozu i niezbędnym warunkom suwerenności, równości, wzajemnych korzyści i ustępstw, gwarancji wzajemnego dotrzymywania umów itd., słowem tym wszystkim wymaganiom, którym odpowiadać winna polityka handlowa kraju socjalistycznego lub zmierzającego do socjalizmu. O zagadnieniu stosunków wymiennych z krajami kapitalistycznymi będzie mowa poniżej.

Chwilowo jednak z przedstawionego powyżej zarysu charakteru obrotów zagranicznych krajów kapitalistycznych i krajów obozu socjalizmu wynika niezbicie, iż pierwsze są zdane na obrót ten w bez porównania silniejszym stopniu od drugich. Podczas gdy w kapitalizmie — mówiąc słowami Marksa — „produkcja... w ogóle nie istnieje bez handlu zagranicznego“²⁾, to rozmiary obrotów zagranicznych krajów w gospodarce planowej m o g ą przystosowywać się — z samego założenia ich istoty w ustroju socjalistycznym — łatwiej do przejściowych konieczności ograniczania ich z tego czy innego powodu. W żadnym razie ograniczenie takie nie może odbić się wprost i bezpośrednio na poziomie życia szerokich mas ich ludności, choć z drugiej strony nie znaczy to, że korzystne rozszerzenie obrotów handlu zagranicznego nie może nie odbijać się pomyślnie na terminach wykonywania planów produkcyjnych i że nie zmniejszy rozmiarów wysiłku potrzebnego do ich wykonywania.

Tak więc odpowiedź na pierwsze z postawionych przez nas na wstępie pytań jest stosunkowo łatwa, zwłaszcza że doświadczenia lat ubiegłych wyraźnie potwierdzają nasze uogólnienia faktami.

Niewątpliwie bardziej złożona jest odpowiedź na pytanie drugie. Burżuazyjna teoria ekonomiczna od przeszło 30 lat pomija na ogół milczeniem

skutki, jakie dla obrotów międzynarodowych (a przez to i dla całokształtu równowagi poszczególnych gospodarstw narodowych) krajów kapitalistycznych reprezentuje podział świata na dwa odmienne systemy gospodarcze i społeczne. Ślizgając się, jak zwykle, po powierzchni zjawisk, ekonomiści zachodnio-europejscy czy amerykańscy używają zazwyczaj argumentu, iż przed r. 1914 obroty między b. Rosją carską (a także — w okresie międzywojennym — między ZSRR, Chinami i dzisiejszymi krajami demokracji ludowej w Europie) b y ł y niewielkie w stosunku do obrotów w obrębie dzisiejszego świata kapitalistycznego i zatem, że całe zagadnienie odgrywa i dziś niewielką rolę. Ekonomiści ci nie chcą przyznać otwarcie, iż rozszczepienie po pierwszej wojnie imperialistycznej gospodarstwa światowego na dwa systemy utrudniło w znacznym stopniu odzyskanie przez kapitalizm niejakej równowagi, gdyż uniemożliwiło krajom Europy zachodniej p r z e r z u c e n i e dużej części ich strat wojennych na ZSRR, a co by miało miejsce, gdyby kapitalistom udało się uczynić z Rosji — jak mówił Stalin — „dodatek do systemu kapitalistycznego“³⁾, tj. źródło tanich surowców i żywności oraz wielki rynek zbytu na towary przemysłowe gospodarstw Europy Zachodniej. „Oficjalna“ ekonomia w krajach zachodnich przypisuje zazwyczaj obecną katastrofalną stan ich gospodarstw — czy to bliżej nieokreślonym „skutkom“ II wojny światowej, czy nawet konkretnie zjawiskom okresu powojennego (zwycięcenie surowców i żywności, „zniszczeniom wojennym“, ostatnio — zbrojeniom itd.). Niemniej jednak wiadomo dobrze, że wraz z zaostrzaniem się sprzeczności w okresie imperialistycznego stadium kapitalizmu, wraz z pogłębianiem się kryzysów światowego systemu gospodarki kapitalistycznej u p o d s t a w zachwiania się równowagi gospodarczej świata kapitalistycznego leżało już przed 30 laty, jako jedna z konsekwencji tych sprzeczności, s t r u k t u r a l n e zjawisko podziału świata na dwa systemy, które to zjawisko po II wojnie światowej wobec znacznego rozszerzenia się zasięgu obozu pokoju i postępu urosło do zagadnienia pierwszorzędnej wagi.

Gdyby bowiem usiłować choćby w największym uproszczeniu, przedstawić te powikłania, jakie wprowadziło do obrotu międzynarodowego w świecie kapitalistycznym rozszczepienie się świata na dwa systemy, to należałoby sprawę wyjaśnić w sposób następujący.

1. Od dziesiątków lat „siatka“ międzynarodowego obrotu stworzona przez kapitalistyczną ekspansję towarową i kapitałową w XIX w. posiadała dość dokładnie ustalony wygląd. Polegała ona na tym, iż kraje surowcowo-rolnicze (przede wszystkim — podzwrotnikowe), stanowiące bądź kolonie, bądź obszary zależne czy pół-zależne od wielkich mocarstw imperialistycznych, wywoziły swe surowce i produkty rolne w wartości w y ż s z e j od własnego przywozu produktów gotowych (dodatni bilans handlowy), natomiast saldo bilansu tego wypłycały w procentach i dywidendach od ulokowanych na ich terenach obcych kapitałów;

²⁾ K. M a r k s, *Kapitał*, t. II, str. 474, wyd. Instytutu Marksa - Engelsa - Lenina, Dietz - Verlag, Berlin. 1948.

³⁾ J. S t a l i n, *Dzieła* wyd. polskie, t. VII, str. 351/352.

ówczesny zaś ośrodek światowego imperializmu — Europa Zachodnia — posiadała odpowiednią przewagę przewozu towarowego nad wywozem oraz wybitnie dodatnie „saldo usług” i „saldo wpływów jednostronnych” (właśnie procenty i dywidendy).

2. W ten właśnie sposób układał się również obrót między tym kapitałowym ośrodkiem ówczesnego świata kapitalistycznego jakim była Europa Zachodnia, a drugim wielkim obszarem przemysłowym — wciąż rosnącymi Stanami Zjednoczonymi. Ujemność bilansu handlowego Europy Zachodniej wobec Stanów (głównie w wyniku wielkich przywozów amerykańskiej bawełny, pszenicy, mięsa, tłuszczów itd.) pokrywana była do r. 1914 wpływami z lokat europejskich w Stanach Zjednoczonych, które to lokaty jeszcze w przededniu I wojny imperialistycznej wynosiły 5-6 mld. dol. W ten sposób Stany Zjednoczone nie wyłączały się wówczas z ogólnego wzorca obrotu światowego, a w wyniku tego stanu rzeczy powszechnie panujący wówczas system waluty złotej mógł bez wstrząsów załatwiać wszystkie skomplikowane rozrachunki tego wciąż rosnącego obrotu.

3. Kryzys tego obrotu powstał właściwie już bezpośrednio po I wojnie imperialistycznej, kiedy to j e d n o c z e ś n i e nastąpiło rozszczepienie się świata na dwa różne systemy, a Stany Zjednoczone z państwa „dłużniczego” przeobraziły się nagle w głównego wierzyciela całego świata kapitalistycznego, pozostając nadal wielkim eksporterem surowców i żywności do Europy Zachodniej, tj. zachowując nadal swe dodatnie saldo bilansu handlowego. Cały „mechanizm” międzynarodowego obrotu krajów kapitalistycznych musiał ulec natychmiast głębokiemu wstrząsowi. Jeśli bowiem jedno i to samo wielkie mocarstwo (przodujące już od dziewięćdziesiątych lat zeszłego stulecia w rozwoju przemysłowym na kuli ziemskiej) staje się „z dnia na dzień” jednocześnie i wielkim wierzicielem finansowym, któremu wpływają corocznie setki miliardów dolarów procentów i dywidend i równocześnie wielkim eksporterem „zarabiającym” corocznie na sprzedaży za granicę w i ę k s z e j ilości towarów niż samo przywozi z zagranicy, „system” wyrównywania bilansów płatniczych przez płacenie długów i procentów od długów nadwyżkami wywozu towarowego musi się załamać.

I tu właśnie można z wszelką pewnością stwierdzić, iż gdyby w r. 1917 nie nastąpiła Wielka Socjalistyczna Rewolucja Październikowa, gdyby Rosja pozostała „carska” lub w każdym razie przywiązana jako „dodatek” surowcowo - rolniczy do świata kapitalistycznego, naturalną tendencją osłabionej Europy Zachodniej w obliczu wzrostu Stanów Zjednoczonych byłoby „wzmocnienie się” kosztem ekspansji i szeroko zakreślonej eksploatacji tego wciąż nieomal „dziewiczego” terenu, jakim dla imperializmu były wówczas bogactwa byłego imperium rosyjskiego. Toteż międzynarodowy kapitał w okresie międzywojennym nie chciał nawiązania istotnie szeroko zakreślonych stosunków gospodarczych z ZSRR inaczej niż na swoich w a r u n k a c h, to, że wielkie dzieło uprzemysłowienia pierwszego na kuli ziemskiej kraju socjalistycznego odbyło się w b r e w w o l i i w b r e w i n t e r e s o m światowego kapitaliz-

mu, miało jednocześnie i swą odwrotną stronę. Fizyczne rozszczepienie się świata na dwa odrębne systemy doprowadziło do tego, że świat kapitalistyczny nie mógł już rozwiązać w swoich zmniejszonych terytorialnie granicach tej „kwadratury koła”, jaką stawał się rozrost przewagi finansowej Stanów Zjednoczonych — tego największego w kapitalizmie producenta p r z e m y ś ł o w e g o, który jednocześnie produkował już przed II wojną światową powyżej 21% całego zbioru pszenicy świata kapitalistycznego, przeszło połowę jego zbioru kukurydzy i 45% jego zbioru bawełny.

O WSZYSTKIM tym burżuazyjna ekonomia wiedziała wprawdzie bardzo dobrze, ale starała się nie mówić, a w każdym razie nie informować o r o z m i a r a c h tego braku równowagi, jaki już od lat dwudziestych XX w. istniał w obrocie międzynarodowym, będącym podstawą systemu kapitalistycznego, jak to powyżej wykazano.

Znamienne jest, iż dopiero w wydanej w czasie II wojny światowej obszernej publikacji urzędowej⁴⁾ Stany Zjednoczone przyznały, że w ciągu okresu 1919—1939, czyli w ciągu 21 lat przywoziły złota (a więc tego kruszcu, którym wyrównuje się niedobory bilansów płatniczych w braku innych środków wyrównania, jak towary, sprzedaż usług itd.) za prawie 11 mld. dol. i t o m i m o f a k t u, że w tym okresie ulokowały „na czysto” (tj. po odliczeniu odwrotnego ruchu kapitałowego — ku Stanom Zjednoczonym) aż 3,5 mld. dol. za granicą. Można śmiało powiedzieć, że w ciągu owych 21 lat stały deficyt bilansu płatniczego świata kapitalistycznego wobec Stanów Zjednoczonych wyniósł (z pominięciem amerykańskiego wywozu kapitałów) do 15 mld. dol.

Ten stan rzeczy uległ, oczywiście, bardzo wydatnemu p o g o r s z e n i u w wyniku II wojny światowej. Wszystkie te rozpiętości i brak równowagi, jaki zaznaczył się już w okresie międzywojennym, zostały wielokrotnie spotęgowane przez II wojnę. Dysproporcja między potencjałem produkcyjnym przemysłu Stanów Zjednoczonych i przemysłów zachodnio-europejskich jeszcze silniej wzrosła. Już w okresie międzywojennym wywóz Stanów Zjednoczonych począł wyraźnie wypierać wywozy przemysłowe Anglii, Francji, Belgii itd. z ich rynków zamorskich, ale w czasie II wojny światowej wyparł je z nich nieomal zupełnie, tak iż po wojnie „powrót” krajów zachodnio-europejskich na rynki te odbywa się z największymi trudnościami. W okresie międzywojennym Stany Zjednoczone były, jak powiedziano, największym wierzicielem finansowym w świecie kapitalistycznym. Po II wojnie światowej stały się w ogóle j e d y n y m wierzicielem, gdyż nawet zobowiązania Anglii wobec Waszyngtonu i krajów imperium brytyjskiego przekraczają „aktywa” tego ongiś najpotężniejszego wierzyciela świata kapitalistycznego. Niesposób już było ukrywać dłużej prawdy — powstał „problem deficytu dolarowego”.

Samo „wystylizowanie” tego fundamentalnego zagadnienia równowagi świata kapitalistycznego

⁴⁾ The United States in the World Economy, U. S. Department of Commerce, Waszyngton, 1943 (tablica II).

w słowa, które jak gdyby wskazywały, że ma się tutaj do czynienia z zagadnieniem „techniczno - dewizowym“, wskazuje na tendencje pomniejszania i zaciemniania znaczenia tego zjawiska przez oficjalną politykę i naukę na zachodzie. Faktem jest, iż zamiast 15 mld. dol. deficytu w ciągu 21 lat międzywojennych Stany Zjednoczone musiały pokryć w ciągu pierwszych 5 i pół lat po II wojnie światowej deficyt w wysokości co najmniej 32 - 33 mld. dol., tyle bowiem wynosi wartość wszystkich rzekomych „zapomóg“ i kredytów udzielonych innym krajom kapitalistycznym w tym krótkim okresie przez USA. Brak tu miejsca, aby w pełni wyczerpać zagadnienie skutków takiego układu rzeczy. Można powiedzieć tylko pokrótce, że cała powojenna zagraniczna polityka Stanów Zjednoczonych ze wszystkim, co spowodowała ona celem zagrożenia i naruszenia pokoju światowego, opiera się w pierwszym rzędzie na tej przymusowej zależności finansowej innych krajów kapitalistycznych od Stanów Zjednoczonych A.P., zależności powstałej w wyniku całkowitego rozkładu obrotów międzynarodowych świata kapitalistycznego po II wojnie światowej.

O s r o d k i e m tego rozkładu jest, oczywiście, zupełnie karykaturalne położenie najważniejszego w świecie kapitalistycznym dla obrotu międzynarodowego obszaru Europy Zachodniej. Powiedziane już było powyżej, że przed II wojną światową brał on udział prawie w połowie światowych przywozów towarowych. Należy więc położenie jego zanalizować bardziej gruntownie.

To, co nazywamy dziś Europą Zachodnią albo Europą „marshallowską“, posiadało w r. 1938 łączny ujemny bilans handlowy wobec świata zewnętrznego, tj. wobec krajów nieeuropejskich i Europy Wschodniej w wysokości około 2 mld. dol. Ale ponieważ obrót tego obszaru rozkładał się pomiędzy obu częściami owego świata zewnętrznego bardzo nieproporcjonalnie, więc i ujemne saldo bilansu handlowego było — rzecz prosta — znacznie większe w stosunku do obszarów nieeuropejskich niż w stosunku do Europy Wschodniej. Na 5,2 mld. przywozu z krajów nieeuropejskich, Europa Zachodnia miała ujemne saldo z tymi krajami w wysokości 1.733 mln. dol., podczas gdy na około 1 mld. dol. przywozu z Europy Wschodniej — saldo ujemne około 311 mln. dol.

W dziesięć lat później, w r. 1948, Europa Zachodnia miała nadal ujemne saldo przeszło 2 mld. dol. ze światem zewnętrznym (liczone w cenach r. 1938, a więc porównywalnych z obliczeniem poprzednim)⁵⁾. Jednocześnie jednak, w przeciwieństwie do sytuacji, jaka istniała przed II wojną światową, nie posiadała ona już właściwie żadnych poważniejszych „wpływów niewidocznych“ (procenty, dywidendy, sprzedaż usług, mogących pokrywać te deficyty w bilansie handlowym. Oznaczało to konieczność starania się o wyrównanie kosztów przywozu wywozem t o w a r o w y m, a więc konieczność bardzo istotnego zwiększenia go. Tymczasem wywóz ten, liczony ciągle w cenach stałych r. 1938, nie tylko nie zwiększył się, ale był niższy od wywozu sprzed 10 lat (zamiast 4.191 mln.

dol. w r. 1938, tylko 4.090 mln. dol. w r. 1948). Co ważniejsze jednak, proporcja między obrotami z krajami zamorskimi a obrotami z Europą Wschodnią przesunęła się jeszcze wyraźniej na rzecz pierwszych. Zamiast stosunku przywozów z obu źródeł, jaki istniał w r. 1938, a mianowicie około 5:1, wytworzył się stosunek powyżej 14:1. obroty z Europą Wschodnią już przedtem nie były wielkie. Kapitalistyczny zachód konsekwentnie i świadomie ograniczał swe obroty z ZSRR do minimum, ze szkodą dla własnej gospodarki. Co się tyczy innych, wówczas kapitalistycznych krajów Europy Wschodniej, to w okresie międzywojennego dwudziestolecia ich ekonomiczne zacofanie, a nawet postępująca regresja nie sprzyjały rozwojowi obrotów w handlu zagranicznym. W tych warunkach obroty Zachodu ze Wschodem skurczyły się do minimum. Już wówczas Stany Zjednoczone rozpoczynały swą dyskryminacyjną politykę, zmierzającą do zniweczenia ich zupełnie.

Jest rzeczą oczywistą, że w tych warunkach cały obszar Europy Zachodniej nie mógł płacić za swe przywozy produktem swojej własnej pracy — swoim wywozem towarowym. Powiedzieliśmy wyżej, że wywóz ten — wbrew konieczności — nie zwiększył się. Jeśli chodzi jednak o wywóz do najważniejszego ówczesnego źródła dostaw dla Europy Zachodniej, a mianowicie Stanów Zjednoczonych i Kanady, to nawet miał tendencje spadkowe. Wytwarzała się karykaturalna sytuacja: jeden z dwu najbardziej uprzemysłowionych obszarów świata kapitalistycznego opiera się w swym przywozie coraz to bardziej na dostawach z obszaru, do którego notorycznie nie jest w stanie wywozić, a natomiast nie usiłuje nawiązać szerszych stosunków wymiennych z innymi obszarami, które mogłyby mu służyć jako pierwszorzędne źródło dostaw i to dostaw stosunkowo łatwych do pokrycia wywozem. Stany Zjednoczone i Kanada, a więc tzw. strefa dolarowa figurowała w przywozach Europy Zachodniej w r. 1938 w niecałych 26%. W dziesięć lat później figurowała ona w tych przywozach w 37,5%, chociaż udział wywozu do strefy tej w całokształcie wywozu zachodnio - europejskiego spadł z 15,1% na 14,5%. Czyż w tych warunkach jest rzeczą dziwną, że w Europie Zachodniej powstał „głód dolarowy“?

Tak więc w owym ośrodku międzynarodowego obrotu kapitalistycznego, jakim od prawie dwustu lat była Europa Zachodnia, wynaturzenia przedwojenne zaakcentowały się po wojnie znacznie silniej. Naturalnym wynikiem musiało być „subsydowanie“ przez Stany Zjednoczone deficytów w zachodnio - europejskich bilansach płatniczych, pociągając za sobą zależność polityczną ongiś potężnych krajów Europy Zachodniej od Stanów Zjednoczonych. Sfery rządzące tych krajów wyraźnie jak gdyby godziły się z utratą części swej suwerenności politycznej w zamian za doraźne i rzekome korzyści ekonomiczne, usiłując nawet „dorobić“ do tego stanowiska „uzasadnienie“ ideologiczne. Cała koncepcja tzw. Rady Europejskiej, „armii europejskiej“, „ponadpaństwowych wysokich zarządów“ (jak w tzw. planie Schumana) miała usprawiedliwiać tego rodzaju postępowanie.

To, co było jednak najważniejsze w całym za-

⁵⁾ „Economic Survey of Europe 1948“, wyd. Komisji Gospodarczej ONZ dla Europy, tabl. 46, str. 66-67.

gadnieniu mechanicznego pokrywania przez Stany Zjednoczone w latach 1945 - 1950 deficytu płatniczego krajów Europy Zachodniej, to absolutna niezdolność tego systemu do jakiegokolwiek trwałej zmiany w dziedzinie obrotu między krajami kapitalistycznymi, w celu likwidacji strukturalnego „zawiśnięcia w powietrzu“ wymiany zachodnio - europejskiej: w wyniku wzrostu Stanów Zjednoczonych i przede wszystkim — rozszczypienia się świata na dwa różne systemy. Dolary amerykańskie z E. C. A. (Economic Cooperation Administration — organ kierujący tzw. planem Marshalla) mogły utrzymywać we względnej równowadze bilanse płatnicze krajów Europy Zachodniej w latach 1948 - 1950, ale nie mogły, będąc używane jako jeden ze środków agresji przeciwko ZSRR i krajom demokracji ludowej, odegrać jakiegokolwiek roli konstruktywnej na dłuższą metę.

Należy zawsze pamiętać o fakcie, że zainteresowania polityki amerykańskiej Europą Zachodnią są w pierwszym rzędzie polityczne i wojskowe, a w drugim zaś — eksportowe (największy rynek zbytu dla amerykańskiego wywozu rolniczego). Dla amerykańskich monopolistów pociągające są w pierwszym rzędzie wielkie obszary mogące dawać surowce, a przede wszystkim takie surowce, na które istnieje efektywny lub potencjalny zbył w samych Stanach Zjednoczonych. Dlatego też widzimy w ciągu ostatnich 5 - 6 lat silny wzrost amerykańskich inwestycji prywatnych w naftę Wenezueli, Arabii Saudyjskiej, Kuweitu, Kanady. Jeżeli chodzi o Europę, to ruch kapitałów między nią a Stanami Zjednoczonymi wykazuje w latach 1949 i 1950 nawet odpiły w około 200 mln. dol.⁶⁾. Dlatego też amerykańskie monopole „nie mogą“ pogodzić się z faktem odpadnięcia od światowego kapitalizmu Chin Ludowych owego „wymarzonego“ terenu eksploatacji, gdzie przez kilka dziesiątków lat Stany Zjednoczone żądały tylko od innych mocarstw imperialistycznych utrzymywania zasady „otwartych drzwi“ tj. równości warunków dla wszystkich eksportatorów, a po II wojnie światowej, zwycięstwie nad Japonią i podporządkowaniu sobie polityki brytyjskiej można było spodziewać się, iż uzyskają tam całkowicie wolną rękę.

Tak więc Europa Zachodnia pozostawała do r. 1950 nadal bez jakiegokolwiek oparcia, jeśli chodzi o trwałe i gospodarczo sensowne zabezpieczenie niezbędnych dla niej w jej obecnej strukturze ekonomicznej przywozów zagranicznych. W ciągu dwóch lat 1949 i 1950 łączne ujemne saldo bilansu płatniczego ze Stanami Zjednoczonymi wyniosło około 4,4 mld. dol., a łączna suma „zasiłków“ marshallowskich oraz innych kredytów dolarowych — powyżej 8 mld., finansujących w ten sposób nie tylko dolarowy deficyt Europy Zachodniej ale i nieeuropejskich terytoriów od niej zależnych⁷⁾. W tym samym okresie jednak nastąpiła w Stanach Zjednoczonych zasadnicza zmiana kierunku polityki gospodarczej tego mocarstwa.

⁶⁾ „Etude sur la situation economique de l'Europe en 1950“, wyd. Komisji Gospodarczej ONZ dla Europy, tabl. 57, str. 136.

⁷⁾ Tamże.

NIE wchodząc w szczegóły, które musiałyby nas zaprowadzić zbyt daleko w analizę wewnętrznej gospodarki Stanów Zjednoczonych, należy powiedzieć, iż w ciągu okresu 1945 - 1948 r. tzw. wysoka koniunktura w USA utrzymywała się przy pomocy dwu zasadniczych bodźców: 1) wydatkowania olbrzymich oszczędności prywatnych nagromadzonych w latach wojny skutkiem ograniczenia konsumpcji, 2) subsydiowania wywozu. W r. 1938 stosunek wywozu amerykańskiego do dochodu narodowego USA wynosił zaledwie 4,6%, podczas gdy w r. 1947 — ponad 7,7%. Począwszy od jesieni r. 1948 — mimo nieprzerwanego potoku dolarów przeznaczanych na subsydiowanie wywozu — spada koniunktura i to zarówno skutkiem zaniku „impulsu“ wewnętrznego (zakończenie się procesu realizacji „odłożonego“ wojennego popytu) jak i w wyniku spadku wywozu. Spadek wywozu wyraża się w następujących liczbach:

w r. 1947 — 15.371 mln. dol.

w r. 1948 — 12.666 mln. dol.

w r. 1949 — 12.074 mln. dol.

w r. 1950 — 10.263 mln. dol.

Nie może ulegać najmniejszej wątpliwości, iż rozpoczęcie w Stanach Zjednoczonych polityki masowych zbrojeń jako środka stworzenia nowego impulsu koniunkturalnego jest w olbrzymiej mierze skutkiem tego właśnie obrotu rzeczy. Monopolistyczny kapitał w Stanach zdał sobie już w r. 1949 sprawę, że mimo miliardowych subsydiów finansujących wywóz Stanów Zjednoczonych, wywóz ten spada, a jednocześnie załamuje się cała powojenna „koniunktura“ amerykańska. Wniosek jaki stąd wyciągnięto poszedł po linii zarzucenia finansowania wywozu jako środka popierania koniunktury wewnętrznej, a natomiast skoncentrowania się wewnątrz kraju na finansowaniu zbrojeń. W międzynarodowym obrocie świata kapitalistycznego stworzyło to całkowicie nową sytuację.

Wejście na drogę zbrojeń Stanów Zjednoczonych, które i przedtem jako największe z przemysłowych państw kapitalistycznych świata było z natury rzeczy wielkim konsumentem surowców, zwiększyło ich zapotrzebowanie na niektóre z surowców tak silnie, iż w wyniku tego faktu powstał „brak“ tych surowców na rynkach i gwałtowna wyżka cen. Znow nie wchodząc w szczegóły, należy przypomnieć, że o ile np. w okresie 1936 - 1938 r. spożycie w Stanach pięciu metali nieżelaznych (aluminium, miedź, cyna, ołów i cynk) wynosiło okragło 32% ogólnego spożycia świata kapitalistycznego, to już w r. 1948, a więc jeszcze przed rozpoczęciem masowych zbrojeń amerykańskich, spożycie to osiągnęło około 45% spożycia świata kapitalistycznego — tylko w wyniku zwiększenia się potencjału produkcyjnego Stanów Zjednoczonych w czasie II wojny światowej i spadku tegoż potencjału w innych krajach kapitalistycznych. Z chwilą wejścia Stanów Zjednoczonych na drogę zbrojeń i tworzenia „zapasów strategicznych“, zapotrzebowanie w USA wzrosło w r. 1950 do 54,2% spożycia światowego. Spożycie wełny w Stanach Zjednoczonych przed wojną nie przekraczało 19,5% spożycia światowego, a po wojnie wzrosło ono

przejściowo nawet do 31 %, kauczuku zaś — z 53 % do 60 % itd. Krótko mówiąc, z chwilą rozpoczęcia polityki zbrojeniowej „nakręcania koniunktury” przez tak czołowego konsumenta, musiał powstać na niezorganizowanym rynku światowym surowców zamęt nie do opisania.

Początkowo wydawało się, iż jakkolwiek tendencje inflacyjne nurtujące już od dłuższego czasu wszystkie gospodarstwa narodowe krajów kapitalistycznych uzyskaly w wyniku zbrojeniowej polityki Stanów Zjednoczonych i ich nacisku na zbrojenia zachodnio-europejskie nowy i silny impuls, to przynajmniej z punktu widzenia bilansów płatniczych Europy Zachodniej następuje pewne odprężenie w przedstawionej powyżej beznadziejnej sytuacji. Mianowicie, wzrost cen surowców połączony z ich wzmocnionym zapotrzebowaniem w USA z w i e k s z y ł p r z y w ó z amerykański i przez to stworzył nowe „źródła dolarowe” dla szeregu pozostałych krajów kapitalistycznych (jak np. blok szterlingowy). Wartość przywozu amerykańskiego, wynosząca w r. 1949 niecałe 7 mld. dol., wzrosła w r. 1950 do ok. 9 mld. dol., a w pierwszym półroczu 1951 r. nawet do 6.1 mld. Ponieważ jednocześnie wywóz amerykański nie zasilany odpowiednio wysokimi subwencjami nie wzrastał (pomoc marszałkowska w trzecim roku „planu” silnie spadła w stosunku do zasiłków na r. 1949/50) zagadnienie „deficytu dolarowego” wyglądało przez pewien czas tak, jakby się znajdowało na drodze do rozwiązania.

W owym czasie każdemu bezstronnemu obserwatorowi nasuwała się uwaga, iż dezintegracja kapitalistycznego obrotu międzynarodowego doszła już do takich granic, że niejaka równowagę może on uzyskać tylko... w okresie przygotowań wojennych.

„Poprawa” ta stała się jednak bardzo krótkotrwała. Już po kilku miesiącach wywóz Stanów Zjednoczonych ponownie wzrósł, przywóz zaś — w wyniku specjalnych zabiegów administracji amerykańskiej skierowanych przeciwko zbyt wysokim cenom poszczególnych surowców — znów się zmniejszył. Jeśli weźmie się pod uwagę, że wskaźnik cen przywozowych w Stanach wzrósł od czerwca r. 1950 do czerwca r. 1951 o prawie 40 %, to powiedzieć można, że ogólny rozmiar przywozu amerykańskiego w drugiej połowie r. 1951 stawał się równy lub nawet niższy od tego rozmiaru w odpowiednim okresie r. 1950.

Natomiast wystąpiły wyraźnie w e w n ę t r z n e s k u t k i narzuconego Europie Zachodniej przez Stany Zjednoczone przymusu zbrojeń. Rzecz charakterystyczna, iż przez kilka lat powojennych burżuazja zachodnio-europejska jak gdyby łudziła się perspektywą, że za polityczne popieranie Stanów Zjednoczonych kraje Europy Zachodniej otrzymywać będą tylko „pomoc” amerykańską — i że owe poparcie polityczne nie wyrazi się nigdy w koszcie ekonomicznym. Narzucenie zbrojeń krajom Europy Zachodniej rozwiązać musiało te naiwne złudzenia. Zbrojenia poczęły wywierać coraz to bardziej zgubny wpływ na — i tak już chwiejną — równowagę gospodarczą krajów kapitalistycznych, a skutki ich — w zależności od charakteru danego gospodarstwa narodowego i jego specyficzności były i są czasami różne, w swym jednak ostatecznym działaniu zawsze — destrukcyjne.

Stosunkowo łatwy do wyjaśnienia jest skutek amerykańskiej polityki zbrojeniowej w krajach surowcowo-rolniczych, dostarczających „surowców strategicznych” dla Stanów Zjednoczonych. Np. Indonezja zwiększyła wartość swego wywozu z 228 mln. rupii miesięcznie w r. 1950 do 750 mln. rupii miesięcznie w pierwszej połowie r. 1951, podczas gdy jej przywóz miesięczny w tym okresie wzrósł zaledwie ze 127 do 157 mln. rupii. W podobny sposób układają się stosunki w szeregu krajów Ameryki Łacińskiej, na Malajach, w Indiach itp. Rzecz w tym, iż (obok innych względów jak świadoma tendencja niedopuszczania do rozwoju krajów zacofanych) programy zbrojeniowe w Stanach i krajach Europy Zachodniej nie pozwalają na wywóz do krajów gospodarczo zacofanych dostatecznej ilości s r o d k ó w p r o d u k c j i, których tym krajom potrzeba, a które — teoretycznie — mogłyby sobie obecnie, korzystając z „koniunktury” surowcowej, nabyć. Nie mogąc zaś uzyskać odpowiednio wysokiego przywozu produkcyjnego popadają one w inflację wywołaną brakiem dostaw towarowych. Obieg pieniężny w Indonezji wzrósł z 1.911 mln. rupii w końcu r. 1949 do 2.904 mln. już na początku r. 1951. W tym samym okresie w Australii obieg wzrósł z 1.052 mln. funtów australijskich, do przeszło 1,47 mld., w Chile z 19,5 mld. pesów do 22,7 mld. w czerwcu br., na San Domingo — z 46,4 mln. pesów do 60,2 mln. itd. Nic dziwnego, że sytuacja ludności tych krajów — i tak żyjącej (poza Australią) w skrajnej nędzy — pogarsza się z tygodnia na tydzień.

Inną nieco drogą osiągają te same „rezultaty” kraje kapitalistyczne w Europie. Tutaj ciężar maszynowych zbrojeń spadł na gospodarstwa narodowe, które i bez tego znajdowały się po II wojnie światowej w stałym „poszukiwaniu równowagi”. Wprowadzenie do tak nadwyrężonej gospodarki krajów zachodnio-europejskich zwiększonego zapotrzebowania na wojenne nieprodukcyjne cele wywołało katastrofalne skutki. W Anglii w ramach 4,7 mld. funtów sterlingów trzyletniego programu wydatków zbrojeniowych, wydatki te wzrosły z 830 mln. funtów w 1950/51 r. do 1.300 mln. w r. 1951/52 budżetowym, tj. o 57 %, do czego doliczyć trzeba jeszcze 130 mln. funtów na tworzenie tzw. zapasów strategicznych. W sumie, przy niewielkim wzroście dochodu narodowego, wydatki budżetowe w ciągu tych dwu lat wzrosły z 3.258 mln. funtów do 4.197 mln., tj. o 29 %. Wynikające z tego dodatkowe zapotrzebowanie władz centralnych w wysokości 820 mln. funtów musiało spowodować otwartą już i n f l a c j ę. Wzrost cen, jaki ona spowodowała, wyraził się w fakcie, iż w połowie br. koszty utrzymania wzrosły w stosunku do r. 1946 o 31,1 %, podczas gdy płace zaledwie o 21,5 %, powodując wyraźny spadek spożycia wśród szerokich mas. Podczas gdy w r. 1949/50 odpływ wkładów z kas oszczędnościowych wynosił jeszcze 66 mln. funtów, to w r. 1950/51 wzrósł on już do 90 mln. funtów. Anglicy wiążą zaledwie koniec z końcem przy pomocy wydawania rezerwy oszczędnościowych. Podniesienie się wydatków wojskowych w r. 1951/52 musi w dalszym ciągu zaważyć na poziomie życia ludności. W ciągu trzech miesięcy — od lipca do września br. — wskaźnik cen zbóż wzrósł o przeszło 8 %.

Sytuacja Anglii charakteryzuje się dodatkowo jeszcze kłopotami z zatrudnieniem. W ciągu r. 1951 zwiększenie produkcji zbrojeniowej miało odbywać się przy pomocy zwiększenia stanu zatrudnienia w przemyśle o około 100 tys. ludzi. Jeśli nawet w r. 1952 uda się wprowadzić do produkcji jeszcze dalsze 100 tys., wówczas od chwili rozpoczęcia programu zbrojeniowego zatrudnienie zwiększy się o okragłe 225 tys., podczas gdy wykonanie programu zbrojeniowego wymagałoby dodatkowo — 500 tys. ludzi. Toteż dla przeprowadzenia tego zadania wycofuje się robotników z przemysłów „cywilnych“ i przenosi do fabryk wojskowych, przez co powstają niedobory w produkcji niewojskowej. Sytuacja na rynku pracy w związku ze zbrojeniami jest w Anglii specyficzna, w szeregu innych krajów, jak np. Włochy, nie obserwujemy mimo zbrojeń spadku bezrobocia.

Jeszcze przed kilku miesiącami określano deficyt węglowy na minimum 2 mln. ton, a oficjalny „Economic Survey“ przewidywał w związku z tym ograniczenie produkcji energii elektrycznej i „ciężkie kłopoty dla produkcji przemysłowej“. Ponieważ wobec braku złomu (zmniejszenie się dostaw złomu z Niemiec Zachodnich) produkcja stali nie wzrasta, a przeciętna tygodniowa we wrześniu br. wynosiła tylko 303 tys. ton wobec 326 tys. ton we wrześniu r. 1950, zbrojenia natomiast wymagają zwiększonych dostaw tego surowca, ogranicza się spożycie cywilne w tym zakresie. Ponieważ zaś na wywóz produktów ciężkiego przemysłu surowca tego na pewno już nie wystarczy, próbuje się zastąpić ten wywóz wywozem produktów włókienniczych, co z kolei odbywa się kosztem spożycia wewnętrznego.

Podobny w ogólnych zarysach proces obserwuje się również we Francji. Przy nieprzerwanym wzroście cen (w okresie marzec—sierpień br. były one przeciętnie wyższe od poziomu z tegoż okresu 1950 r. o 25,5%) zwiększone wydatki zbrojeniowe doprowadziły zapotrzebowanie finansowe sektora publicznego z 3.040 mld. franków w r. 1949 do 3.900 mld. w r. 1951, nie licząc dodatkowo kosztów wojennych w Vietnamie. Wynikiem tego jest wyraźny spadek spożycia szerokich mas i spadek inwestycji nie-wojskowych. Według urzędowego raportu „Sur les comptes de la nation“ udział płac w dochodzie narodowym miał spaść do 37,2% tego dochodu, o ile w r. 1951 ceny nie wzrosłyby więcej niż o 5%. W rzeczywistości od grudnia r. ub. do sierpnia br. wzrosły one już o 24%. A pamiętać trzeba, iż według (bardziej prawdziwych od „urzędowych“) statystyk Generalnej Konfederacji Pracy udział płac w dochodzie narodowym Francji obniżył się już pod koniec r. 1949 do 34% (wobec 45% w r. 1938), podczas gdy w tym samym okresie udział zysków kapitalistów wzrósł z 29% do 50,5%. Zresztą spadek inwestycji „pokojowych“, których budżet w stałych cenach spadł w okresie jednego roku (1950 do 1951) o 29%, powoduje — podobnie jak w Anglii — zahamowanie działalności innych dziedzin produkcji, niedobór 2 mld. kWh energii elektrycznej oraz 1 mln. ton koksu, a także — dalsze wzmoczenie się braku artykułów konsumpcyjnych na rynku.

Co jednak w ostatnim okresie w katastrofie gospodarczej krajów zachodnio-europejskich jest szczególnie jaskrawe, to n a w r ó t k r y z y s u b i l a n s ó w p ł a t n i c z y c h.

Churchill w swej pierwszej mowie jako nowy premier angielski nie wahał się nazwać położenia Anglii pod tym względem gorszym niż w r. 1947, kiedy godziła się ona na narzucenie jej przez Stany Zjednoczone osławionego planu Marshalla. Zjawisko jest zupełnie zrozumiałe: Europa Zachodnia przywozi przede wszystkim właśnie owe surowce i żywność, które na skutek zbrojeń amerykańskich gwałtownie zwyżkowały w cenie, a zwiększenie się zapotrzebowania surowcowego na cele wojenne i konieczność ograniczenia wywozu produktów gotowych — z uwagi na zajęcie produkcji zamówieniami wojskowymi — dokonały reszty. Obecnie nie pozostaje nic innego, jak „obcinać“ przywozy dolarowe (w Anglii — o 350 mln. funtów, we Francji — do globalnej wysokości 500 mln. dol. rocznie), co nie jest oczywiście w najmniejszej nawet mierze zabiegiem konstruktywnym, a tylko wyrazem niemożności płacenia za przywóz. Widoczne jest, że Anglia po prostu nie może wykonać swych „obowiązków“ wobec USA co do wydatkowania do r. 1954 na zbrojenia owych 4,7 mld. funtów sterlingów, a nacisk amerykański na zwiększenie wojskowego budżetu francuskiego z 740 mld. franków do 1.000, a nawet do 1.300 mld. staje się wobec załamywania się w tej chwili całej ekonomiki tego kraju zupełnym absurdem.

Powiedziano już poprzednio, że w okresie 1945—1949 r. burżuazja zachodnio-europejska łudziła się, iż jej „obowiązki“ wobec USA w zamian za podtrzymywanie ich bilansów płatniczych będą raczej „moralnej“ czy „politycznej“ natury. Amerykanie byli całkowicie odmiennego zdania. Plan Marshalla w swym pierwszym roku działania (1948/49) przewidywał dostawy dla Europy Zachodniej o wartości 4.875 mln. dol., ale już na r. 1949/50 waszyngtoński kongres asygnował tylko 3.776 mln., na 1950/51 r. — 2.850 mln., a na r. 1951/52 — obok „sutej“ pomocy wojskowej (jak dotychczas ze starych zapasów po II wojnie światowej) w wysokości 5 mld. — pomocy „gospodarczej“ tylko... 1.022 mln. Nic dziwnego, że o podział owego miliarda dolarów rozpoczęły się między krajami zachodnio-europejskimi beznadziejne targi, a powszechne staje się wołanie o zwiększenie tej „pomocy“...

Tu jednak wchodzą w grę wewnętrzno-amerykańskie nastroje „propagandowe“ z uwagi na zbliżające się w listopadzie r. 1952 wybory prezydenta Stanów. W obliczu rozpętującej się demagogii wyborczej przeznaczonej na rynek wewnętrzny, jakiegokolwiek znaczne zwiększenie zasilków dolarowych na cele nie specyficznie wojskowe jest problematyczne. W tych warunkach sprzeczności między krajami zachodnio-europejskimi muszą ulegać dalszym zaostreniom.

SKRÓCILIŚMY do minimum przedstawienie obecnego stanu rzeczy istniejącego w Europie Zachodniej, pominąwszy szereg innych, nieraz bardzo zasadniczych elementów (jak np. ewentualne zwiększenie obciążeń Francji i Anglii w wy-

padku uzbrojenia Niemiec Zachodnich, w których finansowaniu oba te kraje miałyby — o ironio! — brać udział), ale już z tych kilku przykładowych danych wynika niezbicie, że c a ł a dotychczasowa polityka amerykańska wtrąca świat kapitalistyczny, a w pierwszym rzędzie Europę Zachodnią w niezmiernie trudną sytuację gospodarczą. Na tle takiej to sytuacji zbierze się w kwietniu 1952 r. Międzynarodowa Konferencja Ekonomiczna w Moskwie.

Światu kapitalistycznemu konferencja ta daje możliwość przede wszystkim nawiązania bezpośrednich kontaktów z przedstawicielami ZSRR, krajów demokracji ludowej i Chińskiej Republiki Ludowej, kontaktów, którym przeciwstawia się prowadzona od kilku lat przez Waszyngton polityka „izolowania“ obozu socjalistycznego. Karmieni propagandą wojenną i opowieściami o niemożliwości pokojowego współżycia dwu istniejących obok siebie na kuli ziemskiej systemów, będą mogli przekonać się, jak zagadnienie wygląda w rzeczywistości. I, z natury rzeczy, problem „możliwości poprawy warunków życiowych ludów świata w drodze pokojowej współpracy różnych krajów i różnych systemów oraz drogą rozwoju stosunków ekonomicznych pomiędzy wszystkimi krajami“ stanie przed nimi w pełnym świetle.

Należy przypomnieć to, co mówiliśmy na wstępie o roli obrotu międzynarodowego w gospodarce kapitalistycznej. Specyficzny rozwój gospodarczy Stanów Zjednoczonych spowodował, iż przez wiele dziesiątków lat zagadnienie obrotu zagranicznego było dla nich sprawą drugorzędną. Już jednak po I, a zwłaszcza po II wojnie światowej problem ten dla nich stał się bardziej istotny — wobec znacznego zwiększenia się potencjału przemysłowego Stanów, który w obecnej strukturze tego kraju (a sfery rządzące n i e c h c ą tej struktury zmieniać⁸⁾) i w warunkach pokojowej gospodarki „nie mieści się“ w politycznych granicach tego mocarstwa. Stany Zjednoczone usiłowały rozwiązać to zagadnienie w latach 1945—1949 w drodze zwiększenia wywozu, co w warunkach podziału świata na dwa systemy nie mogło być dokonane w drodze ekspansji i m p e r i a l i s t y c z n e j. Wobec tego, przygotowując już od dawna trzecią wojnę światową, zwrócili uwagę ponownie na swój rynek wewnętrzny, pobudziwszy go wielomiliardowym programem zbrojeniowym.

Inaczej przedstawia się sytuacja w reszcie świata kapitalistycznego. Właśnie nierównomierny rozwój kapitalizmu silnie zaostrzony przez obie, a zwłaszcza II wojnę światową sprawił, iż reszta świata kapitalistycznego ani nie jest w stanie wytrzymać skutków zbrojeń, ani — z uwagi na strukturę — nie może spraw związanych z obrotem międzynarodowym traktować jako mniej istotne. Fakt, iż właśnie na jesieni r. 1951, kiedy zbrojenia wymuszone przez USA na Europie Zachodniej zaczynają się dopiero rozwijać, już oba największe kraje tego obszaru przechodzą szczególnie ostry kryzys właśnie w dziedzinie ich bilansów płatniczych, dobitnie wskazuje, czym jest obrót zagra-

niczny dla krajów kapitalistycznych w ogóle, a dla krajów Europy Zachodniej w szczególności. Przedstawiciele świata kapitalistycznego na konferencji moskiewskiej powinni chyba zdać sobie z tego sprawę.

Powiedziano na wstępie naszych uwag, że dla krajów socjalistycznych lub zmierzających do socjalizmu a prowadzących gospodarkę planową obroty zagraniczne przedstawiają mniejsze znaczenie. Ale dodano, iż nie znaczy to, aby nie przedstawiały one całkowicie znaczenia. Odwrotnie, ożywione i ułożone na właściwej podstawie obroty zagraniczne z krajami kapitalistycznymi mogą się znakomicie przyczynić do u ł a t w i e n i a i p r z y s p i e s z e n i a wykonania planów, do szybszej likwidacji tych czy innych „wąskich gardeł“, do bardziej racjonalnego gospodarowania własnymi zasobami. Przedstawiciele świata kapitalistycznego zrozumieją w Moskwie niewątpliwie, że amerykański plan „obalenia“ planów produkcyjnych krajów obozu socjalizmu przez dyskryminacyjne blokowanie wymiany jest nonsensem. Ale zrozumieją jednocześnie, i l e k o r z y ś c i wynikłoby dla o b u s t r o n, zaś przede wszystkim dla strony kapitalistycznej, gdyby obroty między krajami obu systemów stały się żywsze i rozleglejsze.

Kraje Europy Zachodniej zastanowią się niewątpliwie ponownie nad tym kapitalnym zagadnieniem, które d l a n i c h posiada znaczenie zupełnie decydujące. Jeszcze jeden kryzys bilansów płatniczych postawić musi przed nimi w całej swej grozie te skutki, jakie wynikają z i c h c a ł k o w i c i e fałszywej polityki obrotu zagranicznego w zakresie ich źródła dostaw i rynków zbytu. Zgodnie z tym, co powiedziano powyżej, jeśli nie chcą one być „przyczółkiem mostowym“ w „atlantyckiej“ strategii Stanów Zjednoczonych, jeśli — krótko mówiąc — chcą stanąć o własnych siłach, ta polityka obrotu zagranicznego musi zostać całkowicie zrewidowana w sensie nawiązania istotnie szerokiego wachlarza stosunków z Europą Wschodnią.

Międzynarodowe stosunki w dziedzinie gospodarczej są zagadnieniem wysoce skomplikowanym, obejmującym cały szereg specjalnych ekonomicznych i technicznych gałęzi. Niewątpliwie na Międzynarodowej Konferencji w Moskwie wiele z tych aspektów szczegółowych trzeba będzie przedyskutować — po prostu dlatego, że zebranie to zajmie się niewątpliwie, obok stwierdzenia obecnego stanu faktycznego, jeszcze i zarysowaniem projektów oraz perspektyw na przyszłość. Obok zagadnień analizy wpływu zbrojeń na poziom życiowy ludności w szeregu krajów, wpływu, jaki na ten poziom wywiera chaos w obrotach międzynarodowych trwający już na świecie od dziesiątków lat, ogólnych zagadnień traktatowych, międzynarodowych organizacji gospodarczych, środków polityczno-handlowych możliwych do zastosowania w chwili obecnej itd., znajdą się tam z pewnością dyskusje bardziej „techniczne“, obejmujące — być może — stosunkowo mniejsze odcinki, ale niezmiernie cenne i pożyteczne jako wkład do p r a k t y c z n e g o przeprowadzania celów, jakie sobie konferencja wytyczyła.

⁸⁾ Mamy na myśli możliwość uprzemysłowienia zafabrykowanych Stanów Południowych.

Dominować będzie nad tym wszystkim niewątpliwie zagadnienie zasadnicze — zagadnienie pokojowego współistnienia obok siebie dwu różnych systemów gospodarczych i społecznych na kuli ziemskiej. Propaganda amerykańska w ramach swojej strategii „zimnej wojny“ twierdzi, iż tego rodzaju współzycie jest „a priori“ niemożliwe. Twierdzi ona tak dlatego, iż jak zostało wykazane powyżej, Stanom Zjednoczonym nie udało się po II wojnie światowej narzucić światu takiego obrotu międzynarodowego, który odbywałby się na podyktowanych przez USA warunkach. Rzeczą konferencji będzie wykazanie, że może istnieć

i i n n y obrót międzynarodowy, bardziej liczący się z obecnym stanem podziału świata na dwa różne systemy, a niemniej przecież korzystny dla obu. Jest to tym ważniejsze, że zwłaszcza na przełomie lat 1951 i 1952 okazuje się, że kraje kapitalistyczne poza Stanami Zjednoczonymi (a w nieco dalszej przyszłości i same Stany) bardzo takiego własnie obrotu potrzebują. Albowiem późną jesienią 1951 r. Stany Zjednoczone, które do tego momentu nie ujawniły na zewnątrz s z c z e g ó l n i e j a s k r a w y c h oznak spadku produkcji pokojowej, weszły w tej dziedzinie w stadium zdecydowanej depresji.

PLANOWANIE TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

Aleksander ROSTOCKI

PUNKTEM wyjściowym w planowaniu transportu jest ustalenie zapotrzebowania na produkcję transportową, które musi opracować konsument produkcji transportowej. Konsumentem tej produkcji może być przedsiębiorstwo przemysłowe, handlowe, rolne itp. W poszczególnych przedsiębiorstwach czy instytucjach tego typu są powoływane specjalne komórki transportowe, których zadaniem jest opracowywanie omawianych zapotrzebowań, zlecanie przewozów przedsiębiorstwom transportowym, dopilnowywanie wykonania przewozów, kontrola opłat itp. Zdarza się również, że komórkom tym jest powierzona także i administracja własnego transportu danej instytucji i wówczas spełniają one dwie funkcje; jednak nie należy tych dwu funkcji utożsamiać.

W oparciu o jakie kryteria i na jakich danych powinno opierać się zapotrzebowanie na transport?

Pierwszym, podstawowym elementem do opracowania zapotrzebowania jest ustalenie ilości ładunków, które mają być przewożone, czyli ustalenie masy przewozowej (zwanej często „masą towarową“). Masę przewozową konsument produkcji transportowej powinien ustalić na podstawie planu swej podstawowej działalności. — Co to znaczy? To znaczy, że przedsiębiorstwo, które opracowuje zapotrzebowanie na transport, musi ustalić masę przewozową, jaka zostanie przewieziona do przedsiębiorstwa, jaka zostanie wywieziona z przedsiębiorstwa i jaka będzie przewożona na terenie przedsiębiorstwa. Np. przedsiębiorstwo przemysłowe na podstawie planu produkcji i planu zaopatrzenia wie, ile surowców zostanie sprowadzonych do przedsiębiorstwa, ile potrzeba będzie sprowadzić materiałów pomocniczych, jaka ilość gotowej produkcji zostanie wywieziona z przedsiębiorstwa. Suma tych ładunków plus ładunki, które będą przewożone na terenie przedsiębiorstwa, stanowi masę przewozową. Przedstawiony sposób określania masy przewozowej jest sposobem bardzo uproszczonym; istnieją metody umożliwiające daleko dokładniejsze obliczenie masy przewozowej.

Oczywiście w zapotrzebowaniu na transport należy uwzględnić tylko te ładunki, które przedsiębiorstwo opracowujące zapotrzebowanie otrzymu-

je loco swój dostawca, względnie które dostarcza loco odbiorca, czy też jest obowiązane do załatwienia części transportu (np. od stacji kolejowej). W przypadku ustalenia całkowitej masy przewozowej, jaka będzie dostarczona lub wywieziona z określonego przedsiębiorstwa, przy sumowaniu tej masy w skali ogólnokrajowej otrzymałoby się o wiele większą ilość ładunków do przewozu, niż byłoby w rzeczywistości, gdyż poszczególne przedsiębiorstwa (dostarczające i otrzymujące ładunki) podawałyby tę samą masę przewozową.

Ustalenie jednak samej ilości masy przewozowej nie wystarczy dla opracowania zapotrzebowania na transport, gdyż w zależności od rodzaju ładunków i od warunków przewozu należy ustalić, jakimi środkami przewozowymi należy je przewieźć.

W związku z tym, ustalając masę przewozową, należy rozbić ją na rodzaje ładunków. Nie będziemy wymieniać tutaj nomenklatury ładunków, gdyż może być ona w zależności od rodzaju przedsiębiorstwa różna i różnie mogą być zgrupowane ładunki w poszczególne grupy. Jednakże musimy podkreślić, że ładunki powinny być tak rozbite, aby charakteryzowały przewóz, to znaczy powinny być łączone w odpowiednie grupy, w których poszczególne ładunki mają tę samą charakterystykę przewozową.

Poszczególne ładunki, lub część poszczególnych ładunków może być przewożona przez kilka rodzajów środków przewozowych np. do przedsiębiorstwa handlowego mogą być sprowadzane towary koleją do stacji wyładowczej, ze stacji wyładowczej do magazynu samochodami, a z magazynu do punktów zbytu transportem konnym. Dlatego też należy uwzględnić przy opracowywaniu zapotrzebowania te ilości ładunków, które przewożone są kilkakrotnie. Ustaliwszy ilość i rodzaj ładunków, należy ustalić, jakie ilości mają być przewiezione poszczególnymi rodzajami środków przewozowych. Przy wyborze środka przewozowego należy kierować się możliwościami przewozowymi, kosztami przewozu, szybkością przewozu oraz warunkami lokalnymi. Opierając się o powyższe kryteria, dzielimy masę przewozową na poszczególne środki przewozowe.

Na tym kończy się rola konsumenta produkcji transportowej przy opracowaniu zapotrzebowania na transport, jeśli chodzi o przewozy kolejowe. Jednakże wydzieliwszy rodzaj i ilość ładunków do przewiezienia samochodami, opracowujący zapotrzebowanie na przewozy nie może na tym poprzestać — musi on ustalić co zostanie przewiezione przez przewoźnika publicznego, co zaś przez tabor własny, o ile taki jest w posiadaniu danego przedsiębiorstwa.

Jako generalną linię podziału przy ustalaniu rozdziału przewozów przy przewozach masowych jednorodnych, dokonywanych tarem uniwersalnym, można przyjąć zasadę, że wszystkie te przewozy, które są stałe i które zapewniają 100% wykorzystanie sprzętu przez cały rok, mogą być wykonywane przez tabor własny, wszelkie zaś „szczyty przewozowe” powinny być powierzane przewoźnikowi publicznemu.

Oczywiście, mówiąc o transporcie samochodowym własnym, rozumiemy pod tą nazwą różne formy organizacyjne, w jakich może być on zgrupowany.

Może istnieć taki przypadek, że transport samochodowy w zespole jakichś przedsiębiorstw jest zgrupowany w tzw. „branżowe przedsiębiorstwo przewozowe”, a jednocześnie istnieją pojazdy samochodowe w poszczególnych zakładach pracy jako pomocnicze środki przewozowe. W takim przypadku należy masę przewozową, przeznaczoną do przewozu samochodami własnymi podzielić na te dwie formy organizacyjne. Jest rzeczą oczywistą, że „branżowe przedsiębiorstwo przewozowe” ma możliwość lepszego wykorzystania sprzętu i z punktu widzenia planowania w małym stopniu odbiega od przedsiębiorstwa przewozów publicznych.

Przedsiębiorstwa takie są tworzone wówczas, gdy istnieją jednorodne przewozy masowe, wynikające z działalności jednego przedsiębiorstwa, lub szeregu przedsiębiorstw jednej branży przynależnych do tego samego centralnego zarządu, lub podległych jednemu resortowi.

W tego typu przedsiębiorstwach może być również zgrupowany tabor specjalny, gdyż pracując w takim przypadku pod jednym zarządem generalnym i obsługując jednego klienta nie traci on nic ze swej elastyczności, a administrowany na zasadach pełnego rozrachunku gospodarczego, może być lepiej wykorzystany.

Podział masy przewozowej na rodzaje przewozów.

Podział masy przewozowej, przeznaczonej do przewozu samochodami musi nastąpić na podstawie znajomości rodzaju i ilości ładunków, odległości, na jaką mają być przewiezione oraz rodzaju pojazdów, które mają wykonać transport.

Rodzaj pojazdu, jakim ma być wykonany transport, wynika z czynników poprzednich, to znaczy, trzeba ustalić, ile jakiego ładunku należy przewieźć, na jaką odległość oraz w jakich warunkach będzie się ten przewóz odbywać.

Rodzaje ładunków, które zostały ustalone przez opracowującego zapotrzebowanie na transport oraz globalna ilość tych ładunków do przewozu samochodami, powinny zatem ulec dalszemu podziałowi

na rodzaje przewozów, charakteryzujące się zblizowaną odległością przewozów i dopiero wówczas można określić rozbić przewozy na poszczególnych producentów transportu samochodowego.

W celu dokonania tego należy podzielić masę przewozową w poszczególnych rodzajach ładunków na trzy zasadnicze grupy przewozów, charakterystyczne dla transportu samochodowego.

1. Przewozy o charakterze dowozowym lub odwozowym w stosunku do innego środka transportowego, a więc przewozy o charakterze pomocniczym.

Do tych przewozów należy zaliczyć przewóz surowców i półfabrykatów ze stacji wyładowniczej do zakładu produkcyjnego, względnie do magazynu zakładu wytwórczego, wywóz z zakładu wytwórczego gotowej produkcji do stacji naładowniczej; może to być przewóz na plac budowy materiałów budowlanych, dostarczonych koleją lub statkiem do stacji wyładowniczej, mogą to być wreszcie inne przewozy o podobnym charakterze.

2. Przewozy w procesie produkcji, o ile dotyczy to przedsiębiorstwa przemysłowego, przewozy na budowie, o ile dotyczy to przedsiębiorstwa budowlanego oraz przewozy dystrybucyjne, o ile dotyczy to przedsiębiorstwa handlowego. Będą to zatem przewozy dokonywane na terenie zakładu lub budowy pomiędzy poszczególnymi oddziałami lub ich częściami. W przedsiębiorstwach handlowych będzie to np. rozwójka towarów z magazynu do poszczególnych punktów zbytu detalicznego.

3. Przewozy samoistne (od dostawcy do odbiorcy bezpośrednio, czyli tzw. „od domu — do domu”). Do tych przewozów zaliczamy przewozy o charakterze zasadniczym, a będą się one charakteryzowały przeważnie dużym promieniem pracy. Mogą to być przewozy bardzo różnorodne, w zależności od tego, dla jakich celów są wykonywane.

Podzieliwszy masę przewozową na te trzy rodzaje przewozów, należy dla każdego rodzaju ładunków określić średni odcinek przewozu na podstawie lokalnych warunków pracy.

Mając ilość masy przewozowej i średni odcinek przewozu, możemy, przemnożywszy masę przewozową przez odcinek przewozu, wyliczyć pracę przewozową, jaką trzeba będzie wykonać samochodami. Ponieważ ilość masy przewozowej określamy w tonach, a odcinek przewozu w kilometrach, otrzymamy więc pracę przewozową wyliczoną w tono-kilometrach.

W ten sposób podzieliwszy masę przewozową na poszczególne rodzaje ładunków i przewozów oraz określwszy dla poszczególnych rodzajów ładunków i przewozów średni odcinek przewozu i pracę przewozową, możemy podzielić tę masę przewozową pomiędzy poszczególnych producentów transportu samochodowego.

Mając określone rodzaje możemy od razu powiedzieć, że przewozy w procesie produkcyjnym lub dystrybucyjnym powinny w zasadzie być wykonywane przez transport własny, w nielicznych tylko przypadkach powinny być powierzane przewoźnikom publicznym.

Przewozy samoistne (od dostawcy do odbiorcy) odwrotnie, powinny być wykonywane w zasadzie przez przewoźnika publicznego, a tylko w wyjątkowych przypadkach przez transport własny, z tym że przypadki te mają uzasadnienie, o ile istnieje branżowe przedsiębiorstwo przewozowe.

Przewozy dowozowe i odwozowe mogą być dokonywane tak przez transport własny, jak i przez przewoźnika publicznego, w zależności od warunków lokalnych.

Zestawiwszy na podstawie omówionego podziału oraz określonych kryteriów zapotrzebowanie na transport samochodowy, który ma być wykonany przez przewoźnika publicznego oraz przez transport własny, konsument transportu samochodowego dostarcza to zapotrzebowanie do odpowiednich producentów transportu, określając jednocześnie rozbięcie przewozów w czasie (miesięczne lub kwartalne).

Na tym kończy się rola konsumenta transportu samochodowego w zakresie opracowywania planu przewozów.

Producent transportu samochodowego, posiadając zapotrzebowanie na transport, przystępuje do planowania pracy taboru.

Planowanie pracy taboru

Pierwszą czynnością jest zestawienie zapotrzebowania na transport z możliwościami wykonania tego zapotrzebowania przy pomocy posiadanych pojazdów.

W celu dokonania tego zestawienia należy dokonać obliczenia zdolności przewozowej posiadanego taboru.

Ażeby obliczyć zdolność przewozową pojazdów, należy najpierw obliczyć zdolność przewozową poszczególnych grup pojazdów, a następnie zsumować to i w ten sposób otrzymać zdolność przewozową całego taboru.

Przez grupę pojazdów rozumiemy pojazdy o tej samej charakterystyce technicznej, a przede wszystkim o tej samej ładowności.

Ażeby obliczyć zdolność przewozową grupy pojazdów mechanicznych, należy znać następujące wskaźniki:

1. ładowność pojazdu w grupie,
2. ilość wozodni w posiadaniu,
3. długość dnia roboczego,
4. szybkość eksploatacyjną,
5. współczynnik wykorzystania taboru,
6. współczynnik wykorzystania ładowności,
7. współczynnik wykorzystania przebiegu.

OMÓWIMY teraz pokrótce, jak należy określić względnie obliczyć wymienione wskaźniki sposobem uproszczonym.

1. Ładowność jednego pojazdu w grupie (q) należy określić na podstawie dokumentów rejestracyjnych.

2. Ilość wozodni w posiadaniu (Di) oblicza się przez zsumowanie iloczynów ilości samochodów przez ilość pozostawiania ich w taborze.

3. Długość dnia roboczego (T) należy ustalić na podstawie danych sprawozdawczych z poprzedniego okresu oraz przewidywanej (założonej) długości dnia roboczego w okresie objętym planem.

4. Szybkość eksploatacyjną (Ve) należy określić na podstawie danych sprawozdawczych z poprzedniego okresu. Szybkość eksploatacyjna jest to stosunek kilometrów przejechanych przez pojazd w ciągu dnia roboczego do długości dnia roboczego.

W przypadku nieposiadania takich danych sprawozdawczych lub zmiany charakteru pracy przewozowej danej grupy pojazdów, szybkość eksploatacyjną należy obliczyć w sposób następujący:

a) należy ustalić promień pracy dla jednego pojazdu w danej grupie (R) w km;

b) należy ustalić szybkość techniczną w km/godz. dla danego pojazdu (Vt), opierając się na sprawozdawczości lub normach. Szybkość techniczna jest to stosunek kilometrów przejechanych przez pojazd i czasu jaki trwał ten przejazd;

c) należy ustalić czas na- i wyładunku jednego pojazdu w minutach (Tnw). Na podstawie powyższych ustaleń oraz określenia współczynnika wykorzystania przebiegu (patrz wyjaśnienia dalsze), który oznaczamy literą „ B ”, możemy określić czas jednego obiegu, który będzie się równał czasowi potrzebnemu na dwie jazdy (promień jazdy podzielony przez szybkość techniczną $\times 2$) plus podwójny czas na- i wyładunku pomnożony przez współczynnik wykorzystania przebiegu. Oznaczając czas jednego obiegu symbolem „ Tob ”, możemy powyższe wyrazić następującym wzorem:

$$Tob = 2 \left(\frac{R \times 60}{Vt} \right) + Tnw \times B$$

Następnie należy długość dnia pracy, oznaczoną literą T , podzielić przez czas jednego obiegu i na podstawie otrzymanej w ten sposób ilości obiegów w ciągu dnia pracy obliczyć ilość kilometrów przejechanych w ciągu dnia pracy (k), tzn. należy pomnożyć ilość obiegów przez 2 i przez promień pracy. Powyższe możemy określić następującym wzorem:

$$K = \frac{T \times 2 \times R}{Tob}$$

Szybkość eksploatacyjną (Ve) obliczamy, dzieląc ilość kilometrów przejechanych w ciągu dnia pracy (K) przez długość dnia pracy, czyli:

$$Ve = \frac{K}{T}$$

5. Współczynnik wykorzystania taboru „ A ” jest to stosunek wozodni w pracy do wozodni w posiadaniu. W okresie rocznym współczynnik ten charakteryzuje stopień zatrudnienia taboru i powinien się wahać w granicach 0,6 do 0,8. Przy opracowywaniu planu należy opierać się na sprawozdawczości z poprzedniego okresu i przyjmując przewidywane zwiększenie wykorzystania taboru założyć omawiany współczynnik wyższy od wynikającego ze sprawozdawczości.

6. Współczynnik wykorzystania przebiegu (B) jest to stosunek kilometrów przejechanych z ładunkiem do ilości kilometrów przejechanych ogółem. Współczynnik ten charakteryzuje stopień wykorzystania powrotnych przebiegów i w zależności od charakteru pracy, jaką wykonują określone pojazdy samochodowe, może się wahać od 0,5 do 1,0. Przy opracowywaniu planu należy wziąć pod uwagę dane statystyczne z okresu poprzedniego oraz przeanalizować charakter pracy poszczególnych

grup pojazdów samochodowych oraz możliwości wykorzystania powrotnych przebiegów. Przy wywozie ziemi z wykopów prawie zawsze współczynnik wykorzystania przebiegu będzie równy 0,5, jednakże przy właściwej organizacji przewozów można wozić w powrotnym kierunku piasek na budowę, wówczas współczynnik ten będzie się równał 1,0. Przy rozładunku wagonów należy starać się o powrotny ładunek do załadunku na wagony. W zależności od tego, jaki procent ładunków tego typu można uzyskać, należy odpowiednio ustalić współczynnik wykorzystania przebiegu.

7. Współczynnik wykorzystania ładowności (C) charakteryzuje stopień załadowania samochodu w stosunku do jego ładowności nominalnej. Dla celów statystycznych oblicza się ten współczynnik przez podzielenie ilości tonokilometrów wykonanych przez ilość tonokilometrów możliwych do wykonania przy przebiegach z ładunkiem. Współczynnik ten waha się od 0,8 do 1,0, w zależności od rodzaju ładunków (tzn. wagi i gabarytu przewożonych ładunków), przy przewozie ładunków przestrzennych, np. mebli, jaj, współczynnik ten będzie mniejszy od jedności, przy przewozie zaś ładunków tego typu jak: ziemia, gruz itp., współczynnik ten powinien się równać 1,0.

Przy określaniu współczynnika wykorzystania ładowności należy w planie wziąć pod uwagę dane sprawozdawcze za okres poprzedni oraz możliwości polepszenia tego współczynnika drogą zastosowania odpowiednich pojazdów do odpowiednich ładunków i innych usprawnień organizacyjnych i technicznych.

Określiwszy powyższe wskaźniki możemy obliczyć zdolność przewozową grupy pojazdów w tonokilometrach (Ur), mnożąc ładowność jednego pojazdu (q) przez szybkość eksploatacyjną (Ve) przez ilość wozodni w posiadaniu (Di), przez współczynnik wykorzystania taboru (A), przez współczynnik wykorzystania przebiegu (B), oraz przez współczynnik wykorzystania ładowności (C); czyli: $Ur = q \times Ve \times T \times Di \times A \times B \times C$.

Jeśli chcemy obliczyć ilość ton, jaką przewiezie dana grupa pojazdów (Q_r) należy to zrobić, dzieląc zdolność przewozową grupy pojazdów, wyrażoną w tonokilometrach (Ur) przez średni promień jazdy (R), czyli:

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

Na podstawie zestawienia zapotrzebowania na transport z możliwościami jego wykonania przez posiadany tabor otrzymujemy niedobór, względnie nadmiar tego taboru. Niedobór taboru jest podstawą do zapotrzebowania i uzupełnienia jego w celu wykonania zadań przewozowych. Nadmiar jest podstawą do wyzbycia się niepotrzebnych pojazdów.

W praktyce zapotrzebowanie na transport i plan przewozów opracowuje się w nieco odmienny, uproszczony sposób. Zagadnienie to uregulowane jest Zarządzeniem Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego nr 282 z dnia 16 lipca 1951 r. w sprawie zasad i trybu opracowywania planu przewozów towarowych i przeła-

dunków portowych na r. 1952. Przewiduje on opracowanie zapotrzebowania na transport w sposób opisany niżej.

Przedsiębiorstwo, posiadające określone zadania przewozowe, jakie są do wykonania przez transport samochodowy, opracowuje plan zdolności przewozowej taboru własnego. Zdolność przewozowa taboru własnego jest opracowywana na podstawie taboru posiadanego oraz taboru, który wejdzie do użytkowania w ciągu planowanego okresu. Ilość taboru, jaka wejdzie do użytkowania, jest podawana przedsiębiorstwu przez władze zwierzchnie.

Określiwszy zdolność przewozową taboru własnego, przedsiębiorstwo odejmuje wyliczoną zdolność przewozową od ustalonych zadań przewozowych, a pozostałość, której nie może wykonać tabor własny, umieszcza w zapotrzebowaniu, przeznaczonym dla przewoźnika publicznego. Dopiero przewoźnik publiczny planuje na podstawie otrzymanych zapotrzebowań.

Trzeba stwierdzić, że planowanie na podstawie określonych zadań i zgłaszanych zapotrzebowań dopiero ma miejsce w planie na rok 1952. Do tego roku planujący przewoźnik publiczny, to znaczy Państwowa Komunikacja Samochodowa, opracowywała plan na podstawie zdolności przewozowej posiadanego taboru oraz założonych ilości taboru, które miały wejść w następnym roku do eksploatacji. Dopiero w planach operatywnych następowało pewnego rodzaju uzgodnienie potrzeb terenu z potencjałem transportowym przewoźnika publicznego.

Taki system planowania mógł się stać przyczyną poważnego niewykorzystania taboru; jeśli to nie nastąpiło, jest to dowodem nie wystarczającej ilości taboru w Polsce w stosunku do potrzeb transportowych i w tej sytuacji każda ilość taboru znajdowała zatrudnienie. Dlatego też plan zdolności przewozowej mógł być pewnego rodzaju planem produkcji przewozów.

Stan ten ulega zmianie i nasycenie transportu samochodowego odpowiednią ilością sprzętu staje się obecnie wystarczające, dlatego też dokładne opracowywanie zapotrzebowań jest konieczne w celu uniknięcia przeinwestowań taborowych oraz marnotrawstwa potencjału transportowego. Jeśli zdolność przewozowa obliczona jest w stosunku do całego taboru, który będzie w użytkowaniu w okresie planowanym, obliczenie zdolności przewozowej jest planem pracy taboru. Jeśli jest to jednak wyliczenie zdolności przewozowej dla celów porównania zdolności przewozowej z zapotrzebowaniami zgłoszonymi na transport, wówczas zestawwszy te dwie wielkości, należy ustalić nadmiar lub niedobór taboru.

Oczywiście zdolność przewozowa wyliczona w tonach i w tonokilometrach, podobnie też w tych samych jednostkach podane zapotrzebowania nie mówią nam, ile samochodów jest brak do pokrycia zapotrzebowania lub o ile samochodów posiadamy za dużo w taborze. Stwierdziwszy brak taboru lub nadmiar na podstawie salda tonokilometrów i ton, musimy wyliczyć, ile samochodów potrzeba zakupić lub ile samochodów musimy się wyzbyć. Czyli należy przeprowadzić odwrotne działanie, jak przy obliczaniu zdolności przewo-

wej. Przeprowadzając to odwrotne działanie, o ile zdolność przewozowa posiadanego taboru jest za mała, musimy na podstawie znajomości charakteru przewozów wytypować odpowiedni tabor, odpowiadający swą charakterystyką przewożowozom, które mają być wykonane. O ile zaś mamy się wyżyć taboru i **stwierdziliśmy**, że zdolność przewozowa posiadanego taboru jest za duża do wykonania zadań, jakie są przewidziane w zapotrzebowaniach, wówczas musimy typować do wycofania taki tabor, który najmniej odpowiada charakterowi zapotrzebowanych przewozów.

Ustaliwszy ile i jakich samochodów jest potrzeba i uzgodniwszy, że samochody te planującemu przedsiębiorstwu zostaną przydzielone, należy przygotować plan produkcji przewozowej, który będzie właściwym planem działania przewoźnika. Plan ten będzie obliczeniem zdolności przewozowej całego taboru, potrzebnego do wykonania wynikających z zapotrzebowania zadań i przy wykonywaniu jego będzie obowiązywać cyfra produkcji przewozowej, tzn. ilość ton i ilość tonokilometrów zaplanowanych, jak i poszczególne zaplanowane wskaźniki, na których podstawie zdolność przewozowa została obliczona.

Plan pracy taboru a inne plany

Plan pracy taboru może być opracowany przez każde zgrupowanie taboru niezależnie od tego, czy jest to przewoźnik publiczny, czy tabor własny. Jednakże plan pracy taboru to nie jest całkowity plan gospodarstwa samochodowego, gdyż poza tym planem przedsiębiorstwa, których istotą działalnością jest transport, tzn. przedsiębiorstwa przewozów publicznych i przedsiębiorstwa branżowe (na pełnym rozrachunku gospodarczym) muszą opracować dalsze plany, obejmujące całkowitą ich działalność.

NAJWAŻNIEJSZE z tych planów, poza planem pracy taboru, to:

1. plan konserwacji i napraw taboru samochodowego,
2. plan zaopatrzenia materiałowego,
3. plan zatrudnienia i płac,
4. plan szkolenia kadr,
5. plan kosztów własnych,
6. plan inwestycyjny,
7. plan finansowy.

Poniżej omówimy pokrótce wszystkie te plany kolejno.

1. Plan konserwacji i napraw taboru samochodowego wynika z planu pracy taboru, jednocześnie jednak rzutuje na niektóre wskaźniki tego planu, głównie na współczynnik wykorzystania taboru (przez współczynnik gotowości technicznej).

Plan konserwacji i napraw ma za zadanie przede wszystkim:

a) ustalenie ilości pracy niezbędnej dla utrzymania stanu technicznego samochodów na właściwym poziomie;

b) ustalenie czasu, jaki będzie potrzebny na przeprowadzenie wszystkich zabiegów technicz-

nych, związanych z konserwacją i naprawami taboru;

c) ustalenie potrzeb w zakresie zaplecza technicznego.

Ażeby ustalić ilość pracy i czas potrzebny dla wykonania konserwacji i napraw taboru, należy wyliczyć planową ilość czynności z tym związanych.

Podstawą ustalenia tych ilości są wozodni posiadanych pojazdów, obliczone dla poszczególnej marki i typu pojazdu oraz normy przebiegów międzyprzeglądowych i międzynaprawczych. Oczywiście, należy uwzględnić osiągnięcia przodowników pracy w zakresie przebiegów międzynaprawczych i normy przyjąć średnioprogresywne. Planowaną ilość czynności konserwacyjnych i napraw dla każdej marki i typu samochodu osobno należy obliczyć w sposób następujący:

a) przeglądy codzienne ustala się na podstawie ilości wozodni w posiadaniu;

b) naprawy główne ustala się na podstawie ogólnego przebiegu samochodów danego typu i przyjętych norm przebiegów między naprawami głównymi, dzieląc ogólny przebieg przez tę normę;

c) naprawy średnie oblicza się podobnie jak naprawy główne, z tym że od ilości napraw średnich, wyliczonych przez podzielenie ogólnego przebiegu przez normę, odejmuje się ilość wyliczonych uprzednio napraw głównych;

d) inne okresowe czynności konserwacyjne oblicza się analogicznie jak naprawy główne lub średnie, z tym że odejmuje się od nich ilość napraw czy przeglądów wyższych stopni.

Posiadając obliczoną ilość poszczególnych przebiegów remontowych i konserwacyjnych, możemy obliczyć ilość czasu, jaka będzie potrzebna na te zabiegi, a tym samym wyliczyć współczynnik gotowości technicznej oraz ustalić, jakim potencjałem remontowym musimy rozporządzać.

2. Plan zaopatrzenia materiałowego ma na celu zapewnienie wykonania planu pracy taboru oraz zabezpieczenie materiałów potrzebnych do eksploatacji. Podstawowymi materiałami, najistotniejszymi w planie zaopatrzenia, są: a) materiały pędne; b) oleje i smary; c) ogumienie.

Materiały te zajmują dość poważną pozycję w kosztach eksploatacji taboru. Dlatego też od dobrego opracowania planu zaopatrzenia materiałowego oraz od prawidłowego jego wykonania uzależnione są w dużej mierze koszty własne eksploatowanego taboru, a tym samym koszty wykonywanych przewozów.

Plan zaopatrzenia materiałowego wynika z planu pracy taboru, który jest podstawą obliczania zapotrzebowania na materiały potrzebne do eksploatacji. Zapotrzebowanie na materiały eksploatacyjne należy obliczyć na podstawie norm oraz planowanej wielkości ogólnego rocznego przebiegu taboru.

Normy zużycia tak materiałów pędnych, jak również ogumienia, są ustalone drogą zarządzeń i obowiązują w całym kraju. Jednakże na podstawie sprawozdawczości można ustalić faktyczne osiągnięcia w zakresie zużycia materiałów omawianych i biorąc pod uwagę osiągnięcia przodowni-

ków, należy ustalić normy średnioprogresywne, które niejednokrotnie są o wiele lepsze i bardziej oszczędne od norm urzędowych.

Naturalnie, przy ustalaniu norm, jakie zostaną zastosowane przy planowaniu, trzeba dokładnie uwzględnić warunki pracy taboru, a przede wszystkim warunki drogowe, gdyż od tych warunków w głównej mierze uzależnione jest zużycie paliwa i ogumienia.

3. Plan zatrudnienia i płac składa się z trzech zasadniczych części: a) planu wydajności pracy; b) planu zatrudnienia (ilość pracowników); c) planu płacy.

Obliczenie poszczególnych planów opracowuje się osobno dla poszczególnych grup pracowników.

Planowanie wydajności pracy jest najistotniejszym elementem planu zatrudnienia i płac. Plan wydajności pracy rzutuje na plan pracy taboru i nie ma prawie wskaźnika (z wyjątkiem ładowności samochodu, długości dnia roboczego i średniego odcinka jazdy) potrzebnego do obliczenia zdolności przewozowej, który nie byłby uzależniony od wydajności pracy.

Wydajność pracy jest w ogóle jednym z najważniejszych zagadnień gospodarki socjalistycznej. Stalin, mówiąc o znaczeniu ruchu stachanowskiego, na I Wszechzwiązkowej Naradzie Stachanowców w 1935 r., w ten sposób wyraził się o wydajności pracy: „W rzeczywistości socjalizm może zwyciężyć jedynie na podstawie wysokiej wydajności pracy, wyższej niż w ustroju kapitalistycznym, na podstawie obfitości produktów i wszelkiego rodzaju przedmiotów spożycia, na podstawie dostatniego i kulturalnego życia wszystkich członków społeczeństwa. Aby jednak socjalizm mógł osiągnąć ten swój cel i uczynić nasze społeczeństwo radzieckie zamożniejsze, trzeba mieć w kraju taką wydajność pracy, która przekracza wydajność pracy przodujących krajów kapitalistycznych. W przeciwnym razie nie można nawet myśleć o obfitości produktów i wszelkiego rodzaju przedmiotów spożycia.“¹⁾

Wydajność pracy w ustroju socjalistycznym zwiększa się w bardzo szybkim tempie, czego dowodem są osiągnięcia „stutysięczników“ w transporcie samochodowym.

Miarą wydajności pracy jest ilość produkcji przypadająca na jednego robotnika w jednostce czasu w transporcie samochodowym; dla kierowcy będzie to ilość tono-kilometrów na samochodo-godzinę. Miernik ten może nie dać porównywalności przy pracy taboru w różnych warunkach, gdyż wydajność w ten sposób obliczana jest również zależna od wskaźników, na których wielkość pracownik transportu nie ma wpływu. Jednakże przy tych samych warunkach miernik wymieniony wyżej najlepiej charakteryzuje wydajność pracy. W każdym przypadku należy jednak przeanalizować poszczególne wskaźniki i ustaliwszy wpływ wydajności pracy na nie, ustalić, o ile przyczyni się ona do podwyższenia produkcji transportowej,

a tym samym zmniejszenia zatrudnienia. Na podstawie ustalonej wydajności pracy oraz planu produkcji przewozów opracowuje się plan zatrudnienia. Ażeby obliczyć ilość zatrudnionych, należy opracować „fundusz czasu jednego pracownika“ w planowanym okresie. Fundusz czasu wynika z pomnożenia ilości dni roboczych przez długość dnia roboczego. Oczywiście, ażeby ustalić ilość dni roboczych, należy uwzględnić ilość dni związanych z urlopami, ilość dni nieobecności z powodu choroby i innych ważnych przyczyn.

Posiadając fundusz czasu jednego pracownika, znając miernik wydajności pracy oraz znając zaplanowaną produkcję przewozową, można obliczyć ilość zatrudnionych. W ten sposób oblicza się ilość potrzebnych kierowców samochodowych, ładowaczy, personelu warsztatowego i innych pracowników, zatrudnionych bezpośrednio przy produkcji transportowej. Naturalnie, dla poszczególnych kategorii pracowników powinny być opracowane odpowiednie mierniki (wyżej mówiliśmy jedynie o miernikach pracy kierowców) i ustalone powinny być dla nich zadania.

Ustaliwszy ilość zatrudnionych, czyli opracowawszy plan zatrudnienia, należy opracować plan płacy, w którym zasadniczym wskaźnikiem jest średnia płaca dla poszczególnych grup pracowników. Zasadniczymi elementami dla obliczenia planu płacy są: a) system płac (dniówkowy, akordowy, dniówkowo-premiowy itp.); b) plan zatrudnienia (ilość pracujących w poszczególnych grupach); c) plan produkcji transportowej; d) plan wydajności pracy; e) sprawozdawczość z zakresu płac z poprzedniego okresu. Posiadając te dane należy obliczyć fundusz płac dla każdej grupy pracowników.

4. Plan szkolenia kadr ma za zadanie zapewnienie wystarczającej ilości specjalistów dla wykonania planu przedsiębiorstwa przewozowego. Szkolenie i doszkalanie pracowników transportu samochodowego jest niezmiernie ważnym zagadnieniem w Polsce, zważywszy, że rozwój transportu samochodowego następuje w bardzo dużym tempie i nie tylko zwiększa się ilość taboru, ale także zmieniają się formy organizacyjne transportu samochodowego, zmieniają się wreszcie systemy eksploatacji, planowania, sprawozdawczości itp.

Z tych też względów na szkolenie kadr fachowców, potrzebnych dla gospodarki samochodowej, należy zwrócić specjalnie baczną uwagę. Nie wystarczy przeszkolić kierowcę i dalszy jego rozwój pozostawić jego własnej inicjatywie. Należy kadry stale doszkalać, doskonalić i podwyższać wiadomości fachowe pracowników. Od dobrego wyszkolenia pracowników, od dobrych wiadomości fachowych uzależniona jest prawidłowa gospodarka samochodowa, uzależniona jest wydajność transportu samochodowego. W zależności od planu produkcji przewozów oraz na podstawie planu zatrudnienia należy zestawić zapotrzebowanie na pracowników wykwalifikowanych według poszczególnych zawodów.

Zapotrzebowanie należy zbilansować z możliwościami zatrudnienia absolwentów szkół publicznych oraz możliwościami przeszkolenia we wła-

¹⁾ J. W. Stalin — Zagadnienia leninizmu — Przemówienie na pierwszej Wszechzwiązkowej Naradzie Stachanowców 17 listopada 1935 r.—„Książka“, Warszawa 1949 r., str. 457.

snym zakresie przedsiębiorstwa, w szkołach lub na kursach dokształcających.

5. Plan kosztów własnych ma za zadanie ustalenie nakładów finansowych w stosunku do wykonywanej produkcji. Miernikiem kosztów własnych są wydatki na jednostkę produkcji, czyli w transporcie samochodowym na 1 tona-km. Miernik ten charakteryzuje całą działalność produkcyjną przedsiębiorstwa i jest bardzo pomocny dla analizy tej działalności.

Wąskie ramy artykułu pozwalają stwierdzić jedynie, że w planie kosztów własnych należy zobrazować wszystkie planowane koszty i wszystkie rezerwy przedsiębiorstwa przewozowego, które mogą być wykorzystane. Plan ten powinien zawierać wszelkie wskazówki, które mogą przyczynić się do obniżenia kosztów.

Jest rzeczą oczywistą, że przy układaniu planu kosztów należy poddać głębokiej analizie całą planowaną działalność przedsiębiorstwa, jak również przeanalizować sprawozdawczość w zakresie kosztów z okresu poprzedzającego okres planowany. Jak najdokładniejsza analiza jest konieczna, zważywszy że wysokość kosztów własnych układa się w zależności od całego szeregu czynników, które mogą w okresie planu ulegać różnym zmianom.

6. Plan inwestycyjny ma za zadanie określenie obiektów, które mają być wprowadzone w okresie planowania do użytkowania, względnie w okresie tym mają być zakończone lub rozpoczęte. Najważniejsze inwestycje w transporcie samochodowym, które obejmują plan inwestycyjny, to są: a) pojazdy samochodowe, które mają być zakupione w okresie planowanym; b) budowa garaży, zajezdni, stacji obsługi i innych obiektów budowlanych, związanych bezpośrednio z produkcją transportową; c) obrabiarki i inne maszyny, stanowiące wyposażenie stacji obsługi, warsztatów i garaży; d) budowa obiektów socjalnych, jak: żłobki, stołówki, świetlice itp.; e) budowa domów mieszkalnych.

Oprócz obiektów inwestycyjnych do planu inwestycyjnego włącza się również koszt dokumentacji, związanej z budową tych obiektów. Określenie obiektów inwestycyjnych nazywa się tytułem inwestycyjnym, plan zaś inwestycyjny zawiera zestawienie tytułów. W zestawieniu tytułów podaje się termin rozpoczęcia prac budowlanych i montażowych, termin oddania do użytku i eksploatacji gotowych obiektów oraz ich charakterystykę.

Jeśli chodzi o pojazdy samochodowe, to — jak wiemy — ilość ich wynika z planu pracy taboru i praca taboru jest uzasadnieniem wstawienia do planu inwestycyjnego odpowiedniej ilości pojazdów.

Inwestycje, dotyczące budowy garaży, zajezdni, stacji obsługi i innych obiektów produkcyjnych, wynikają z planu konserwacji i napraw taboru samochodowego. Z tego też planu wynikają inwestycje w zakresie obrabiarek i innego wyposażenia zaplecza technicznego. Budowa obiektów socjalnych i mieszkalnych jest uzależniona od warunków lokalnych i wytycznych, otrzymanych od władz zwierzchnich. Plan inwestycyjny oprócz zestawie-

nia tytułów inwestycyjnych obejmuje również ich wartość.

7. Plan finansowy jest zestawieniem dochodów i rozchodów przedsiębiorstwa transportowego, dlatego też najważniejszym rozdziałem planu finansowego jest bilans dochodów i rozchodów.

Główny dochód przedsiębiorstwa transportowego wynika, tak jak i w każdym innym przedsiębiorstwie, ze sprzedaży swojej produkcji, czyli w transporcie samochodowym, z opłat za wyprodukowane tona-km. Opłaty za produkcję transportową są ustalone przy pomocy taryf, które różnicują opłatę w zależności od charakteru pracy transportowej, wykonywanej w określonych warunkach. Opłaty te muszą być różnicowane w zależności od przewożonego ładunku, od odległości jazdy, od rodzaju użytego do przewozu samochodu, od czasu trwania przewozu itp. Na podstawie planu produkcji transportowej oraz wyliczonej średniej stawki za tona-km, przedsiębiorstwo transportowe oblicza planowane dochody. Rozchody obejmują wszystkie wydatki, związane z działalnością przedsiębiorstwa oraz wpłaty na akumulację i podatki.

PRZEDSTAWIONE w zarysie plany składają się na całkowity plan działalności przedsiębiorstwa przewozowego. Sposób ich opracowania, terminy, w jakich mają być opracowywane oraz formularze, na których są wpisywane poszczególne dane, są regulowane odnośnymi instrukcjami, które corocznie są nowelizowane i dostarczane zainteresowanym jednostkom.

Również zarządzeniami i instrukcjami jest regulowane zagadnienie przebiegu planu na poszczególnych szczeblach i tryb zatwierdzania planu jako całości oraz poszczególnych odcinków planu.

Plan przedsiębiorstwa transportowego przewozów publicznych wchodzi w odpowiedniej formie jako część składowa Narodowego Planu Gospodarczego.

Zgrupowania taboru samochodowego, które nie są na wydzielonym rozrachunku gospodarczym, lecz stanowią część składową jakiegoś przedsiębiorstwa, nie mają swoich planów samodzielnych, obejmujących cały zakres ich działalności, wchodzi w skład planów całego przedsiębiorstwa.

Z planów tych można wydzielić plan pracy taboru, który będzie odzwierciedlał zdolność przewozową danej jednostki, jednakże nie będzie to plan zbyt dokładny, gdyż, jak zauważyliśmy, omawiając inne plany, są one wszystkie ze sobą powiązane i wszystkie wywierają wpływ na plan pracy taboru.

Dlatego też możemy stwierdzić, że wydajnie może pracować transport samochodowy, który jest w pełni planowany. A zatem należy dążyć do wydzielenia transportu z ogólnej gospodarki w formie przedsiębiorstw, oddziałów, wydziałów, czy sekcji na rozrachunku gospodarczym, co umożliwia pełne jego planowanie.

W przedsiębiorstwie transportowym można również wydzielić poszczególne działy na wewnętrzny rozrachunek gospodarczy, co może wydatnie zwiększyć operatywność tych działów i przyczynić się do lepszego wykonania przez nie planu.

NIEKTÓRE ZAGADNIENIA LNIARSTWA POLSKIEGO

Prof. dr Jan KORDASZEWSKI

W r. 1949 około 80 % konsumowanego w Polsce tonażu surowców włókienniczych pochodziło z importu. W r. 1955 cyfra ta spadnie do 63 %. Jeszcze wyższy jest udział importu, jeżeli za podstawę przyjąć nie tonaż surowców, lecz ich aktualną wartość giełdową; okaże się bowiem, że w r. 1949 importowane włókna i szmaty stanowiły 82 % ogólnej wartości konsumowanych surowców włókienniczych; w r. 1955 udział ich spadnie do 71 %. Od przeszło 70 lat polski przemysł włókienniczy zaledwie w minimalnym stopniu wykorzystywał swoje krajowe możliwości surowcowe.

Od lat osiemdziesiątych XIX wieku nasz przemysł włókienniczy opierał się głównie na importowanych surowcach, przy czym udział krajowego włókna w bilansie przetwórczym w niektórych okresach nie przekraczał 10 %. Jasne, że 37-procentowy udział krajowych surowców włókienniczych w końcu Planu 6-letniego oznacza śmiałą i radykalną zmianę, do osiągnięcia której wymagane są olbrzymie wysiłki ze strony rolnictwa, aparatu skupu, przemysłów włókien sztucznych i przemysłu lniarskiego.

Artykuł ten poświęcony jest omówieniu wyłącznie produkcji dwóch polskich włókien łykowych — lnu i konopi.

Len i konopie należą do najstarszych w Polsce upraw. Konopie uprawiano przy tym w stosunkowo małej ilości. Już od wczesnych wieków średnich len polski był przedmiotem eksportu. Od r. 1555, kiedy Rosja wystąpiła jako dostawca lnu i konopi do Anglii i Holandii, eksport polski znalazł w rosyjskim potężnego konkurenta. W następnych wiekach len polski chętnie importowały kraje nadreńskie, Holandia, Anglia i inne na cele bezpośredniego przetwarzania, bądź dla reeksportu. Jeszcze w pierwszym dwudziestolecu minionego wieku len był jedynym włóknom przetwarzanym przez polskich płócienników wiejskich i miejskich. Kiedy w r. 1821 rząd Królestwa Kongresowego tworzył w Polsce ośrodek przemysłu bawełnianego, w małej, wówczas 767 mieszkańców liczącej Łodzi, w zawartym z zagranicznymi kolonistami układzie zgierskim zobowiązano przadki do obsiewania lnem co najmniej po pół morgi pola wydzielonego na krańcach tego powstającego miasta. Jako zachętę koloniści bezpłatnie otrzymali wyborowe nasiona lniane.

Powstanie ośrodka przemysłu bawełnianego, oddanego w ręce obcych kolonistów w warunkach politycznej i społecznej niewoli, spowodowało jednostronny rozwój produkcji włókienniczej opartej na surowcu importowanym z zupełnym zaniedbaniem krajowej bazy surowcowej. Bawełna wkrótce wyparła len. Zresztą nie było to zjawisko wyłącznie polskie, albowiem już poprzednio bawełna wyparła len w większości uprzemysłowionych krajów europejskich.

Rzeczony kapitalistyczny przemysł nie zainteresowanego planowym wzrostem wytwórczości narodowej degradował lniarstwo, aż do granic zupeł-

negu zaniku w jednych, a do minimalnych wielkości w drugich okręgach. Tak np. na korzystnych dla uprawy lnu terenach Małopolski Zachodniej tempo regresji produkcji lnu charakteryzują następujące liczby: W r. 1889 areał uprawy lnu w Małopolsce Zachodniej jeszcze wynosił 12.119 ha. W r. 1900 obszar uprawy lnu zredukowano tam do 10.485 ha, a w r. 1911 do 2.485 ha. W latach 1909 — 1913 powierzchnia zasiewów lnu włóknistego we wszystkich trzech zaborach wynosiła 82 tys. ha.

W okresie międzywojennym do wybuchu kryzysu gospodarczego w r. 1929 sytuacja lniarstwa nie poprawiła się, mimo że odbudowujący się po straszliwych grabieżach okupanta niemieckiego przemysł włókienniczy zmuszony był sprowadzać 95 % surowców z zagranicy. Dopiero szalejący kryzys gospodarczy, wzrastające bezrobocie, a przede wszystkim radykalizacja nastrojów społecznych głodujących bezrolnych i małorolnych, skierowały uwagę ówczesnych czynników gospodarczych na problem lniarstwa polskiego jako na najbardziej pracochłonny środek rzekomego „zwalczania“ bezrobocia wiejskiego. Wyrazem tych nastrojów było powołanie przez rząd sanacyjny tzw. Komisji Lniarskiej.

Inne natomiast czynniki wpłynęły na rozwój produkcji lniarskiej w latach 1933 — 1939. Rozwój lniarstwa przed wybuchem drugiej wojny światowej był zjawiskiem spotykanym w wielu wysoce uprzemysłowionych krajach Europy, które już od dziesiątków lat redukowały obszar uprawy lnu i konopi do minimum. Tak np. powierzchnia uprawy lnu w Niemczech wynosiła w r. 1932 około 16 tys. ha, a w r. 1939 w tzw. starych Niemczech (bez okupowanych Czech i Austrii) zebrano plon lniany z 49.205 ha. Do poprawy sytuacji lniarskiej w Europie przyczyniło się w dużym stopniu wynalezienie turbiny trzepiącej, dzięki czemu zmechanizowano pracochłonny proces trzepania lnu (do Polski Towarzystwo Lniarskie sprowadziło taką turbinę w r. 1938).

Powierzchnia uprawy lnu w Polsce rozszerzyła się ze 117.151 ha w sezonie r. 1929/30 — do 154.444 ha w r. 1939. W ciągu 10 lat rozszerzono areał uprawy lnu o 32 %. Tempo to, wyrażające się średnim współczynnikiem przyrostu rocznego 2,8 %, wydaje się w warunkach burzliwej dynamiki rozwoju ekonomiki socjalistycznej zupełnie niskim, ale w warunkach kapitalistycznych był to niewątpliwie postęp.

Dodatkowo należy stwierdzić, że jeszcze w r. 1937, a więc w okresie odrodzenia lniarstwa plon z 1 ha zasianego lnem i konopiami był bardzo niski w porównaniu z urodzajnością w innych krajach. Nie wyhodowano na większą skalę odmiany lnu i konopi, dostosowanej do specjalnych warunków glebowo-klimatycznych Polski. Nie zmodernizowano także metod wyprawy lnu. Nie wykorzystywano nawet zainteresowanej mocy produkcyjnej przędzalni i tkalni. Dwie trzecie włókna

lnianego w ogóle nie było przedmiotem obrotu towarowego, większą zaś część reszty eksportowano w stanie nieocyszczonym po bardzo niskiej cenie; w tym samym czasie nieliczne przedsiębiorstwa lnu w Polsce zmuszone były importować wyższe gatunki włókna lnianego, płacąc znacznie wyższe ceny. Znaczne ilości odpadków lnianych i konopnych oraz krótkich i grubych paków nie były wykorzystywane w kraju i albo się marnowały albo wywożone były za bezcen, a równocześnie importowano znaczne ilości juty, z której produkowano m. in. wyroby dające się łatwo zastąpić produktami z paków. Lniarstwo polskie było dobitnym przykładem zacofania technicznego rolnictwa i przemysłu, anarchii i bezradności a zarazem rabunkowej gospodarki kapitału przeważnie zagranicznego.

ZUPEŁNIE odmienna jest sytuacja lniarstwa w Polsce Ludowej. Realizowana obecnie ustawa o Planie 6-letnim jako jedno z podstawowych zadań ustala „znaczne zwiększenie krajowej bazy surowcowej, jako niezbędnej podstawy rozwoju gospodarki narodowej“. Wśród surowców, których produkcję należy szczególnie rozwinąć, ustawa wylicza m. in. „produkcję surowców rolniczych, a zwłaszcza tłuszczów roślinnych i zwierzęcych, lnu i innych roślin włóknistych...“ Jeżeli zbiory czterech zbóż (według założeń Ustawy) w r. 1955 w porównaniu z r. 1949 wzrosną o 22%, to zbiory słomy roślin włóknistych wzrosną w tym samym czasie o 111%, a zbiory nasienia tych roślin o 72%. Zagadnienie to rozwinął Wicepremier Hilary Minc w referacie wygłoszonym na V Plenum Komitetu Centralnego PZPR, który m. in. stwierdził: „Dla zapewnienia przemysłowi dostatecznej ilości surowców winna szybko wzrastać produkcja roślin technicznych“.

W odniesieniu do produkcji włókien łykowych okres po II wojnie światowej ujawnił szczególnie korzystne warunki, z których dla przykładu wymienimy:

a) reformę rolną, która tysiącom bezrolnych i małorolnych stworzyła nieosiągalne dawniej warunki pracy;

b) wzrost zatrudnienia w przemyśle i górnictwie, dzięki czemu w krótkim czasie całkowicie zlikwidowano bezrobocie miejskie i wiejskie;

c) powstanie chłonnego rynku wewnętrznego, dzięki stale podwyższającej się stopie życiowej mas pracujących;

d) nowe możliwości wywozu gotowych wyrobów lnianych do Związku Radzieckiego i innych przyjaźnionych krajów.

Poza tymi czynnikami wynikającymi z samego ustroju i polityki gospodarczej Partii i Rządu Ludowego dla rozwoju przemysłu lniarskiego specjalnie sprzyjające warunki stworzyło odzyskanie Ziemi Zachodnich. W tych bowiem odzyskanych okęgach leżą najwydatniejsze tereny lniarskie. Warunki atmosferyczne w tych okolicach szczególnie sprzyjają uprawie lnu. Na tych terenach znajduje się też rozbudowana sieć roszarni. Dzięki Ziemiom Zachodnim została znacznie powiększona również moc produkcyjna przędzalni i tkalni lniarskich.

Tak więc po wypędzeniu okupanta niemieckiego w r. 1945 w Polsce zaistniały wybitnie sprzyjające warunki polityczne i gospodarcze dla rozwoju uprawy lnu i konopi, jak i rozkwitu przemysłu lniarskiego. Jednego tylko czynnika brakowało — kwalifikowanych kadr. Jeżeli w r. 1945 Polska dysponowała ograniczoną kadrą techników przedsiębiorczych i tkackich, to poza kilkoma byłymi pracownikami dawnej wileńskiej lniarsko-konopnej stacji doświadczalnej i zakładów produkcyjnych w Żyrardowie i Krośnie, doświadczonych roszarników prawie nie było.

W tej sytuacji należało stworzyć i najszybciej uruchomić nowy przemysł, nie dysponując ani kadrą techniczno-inżynierską, ani technikami umiemy obsługiwac urządzenia roszarnicze. Mimo tych trudności, systematycznie rozszerzał się areal uprawy lnu a Plan 3-letni został przekroczony.

Dynamika rozwoju uprawy lnu przedstawia się następująco:

w r. 1947	—	41200 ha
w r. 1948	—	82300 ha
w r. 1949	—	96000 ha.

Ze względu na trudności w dostarczaniu rolnikom odpowiednich nasion, dynamika wzrostu uprawy konopi w Planie 3-letnim była mniejsza, bo

w r. 1947	zasiano	9000 ha
w r. 1948	„	10500 ha
w r. 1949	„	13500 ha.

W tym czasie produkcja przędzalni i tkalni lnu rozwijała się znacznie szybciej aniżeli krajowa baza surowcowa i roszarnictwo. Na zaspokojenie stale wzrastających potrzeb przemysłu włókien łykowych, wynikających z jednej strony z posiadanej mocy produkcyjnej a z drugiej strony z szybko rozwijającego się rynku wewnętrznego i eksportu, Polska zmuszona była importować len.

W sezonie 1950/51 w Polsce zasiano lnem około 110 tys. ha. Tym samym Polska zajmuje drugie miejsce wśród światowych producentów lnu włóknistego. Wielkość światowej produkcji przędzy lnianego (włókno długie i pakuły) w sezonie 1950/51 szacowano na około 900 tys. ton; w tym:

Z S R R.	800 tys. ton	—	89,0%
Polska	36 tys. ton	—	4,0%
Niemcy Wsch. i Zach.	20 tys. ton	—	2,2%
Francja	15 tys. ton	—	1,7%
Belgia	12 tys. ton	—	1,2%
inne kraje	17 tys. ton	—	1,9%
światowa produkcja	900 tys. ton	—	100,0%

W sezonie 1950/51 Polska wyprodukowała zaledwie 3.400 ton przędzy konopnej (długie włókno i pakuły), uczestnicząc tym samym niecałym jednym procentem w światowym bilansie produkcyjnym.

Według Planu 6-letniego w latach 1954 i 1955 obszar uprawy wynosić będzie dla lnu po 160 tys. ha, dla konopi po 38 tys. ha rocznie.

Plan przewiduje również wzrost urodzajności, która w 1955 r. osiągnąć ma 4 tony nieodziarnionej słomy z 1 ha zasianego lnem, zaś 6 ton nieodziarnionej słomy z 1 ha uprawy konopi. Równocześnie Plan 6-letni przewiduje poprawę gatunku słomy lnianej i konopnej.

Mimo wzrostu produkcji tkanin lnianych i pakulanych o przeszło 100% w stosunku do 1949 r. już w 1954 r. Polska będzie samowystarczalna pod względem zaopatrzenia swoich przędzalni lnu, a nawet będzie mogła eksportować nieznaczne nadwyżki włókna długiego i znaczniejsze kontyngenty pakulanych i konopnych.

Takie są założenia Planu 6-letniego, przewidującego rozwój lnianstwa nie kosztem przemysłu bawełnianego, lecz jako jednoczesny i równoległy rozkwit obu wielkich branż włókienniczych, chociaż tempo rozwoju lnianstwa, opierającego się o krajową bazę surowcową, będzie szybsze, niż tempo rozwoju przemysłu bawełnianego.

Plan ten, aczkolwiek zupełnie realny i wykonalny, natrafił jednak w połowie 1950 r. na poważne trudności, które do tej pory nie zostały całkowicie zlikwidowane.

— Jakże to są nierozwiązane lub częściowo nierozwiązane trudności?

Odpowiedź na to pytanie ograniczymy do wskazania trudności specjalnych, charakterystycznych dla tej dziedziny wytwórczości. Pierwszą grupę trudności stanowi sytuacja rolnicza; drugą — organizacja kontraktacji i skupu; trzecią — organizacja przemysłu roszarniczego oraz czwartą — ekonomika materiałowa.

Niezależnie od zagadnień, które określamy jako trudności, występują również pierwszorzędnej wagi problemy branżowe związane z techniką i organizacją wytwarzania. Problemy te wymagają szybkiego i dogłębnego rozwiązania. Mamy tutaj na myśli przede wszystkim problemy postępu technicznego w przemyśle roszarniczym i włókien łykowych, których w tym artykule omawiać nie będziemy.

W CAŁYM okresie powojennym plany zasiewu lnu wykonane zostały w pełni, a nawet z nadwyżką. Uprawa lnu i konopi zapewnia bowiem plantatorom korzystne warunki. Większą pracochłonność uprawy lnu wynagradza znacznie większy dochód z plonu. Wieś dostarcza lnu i konopi bądź w postaci słomy surowej, bądź w postaci włókna otrzymanego z wyprawy domowej. Słomy lnianej dostarcza się na zasadach kontraktacji. Centralny Zarząd Przemysłu Roszarniczego kontraktował około 90% przerabianej we wszystkich polskich roszarniach słomy, zaś pozostałych 10% kontraktował Centralny Zarząd Przemysłu Włókien Łykowych, przy którego zakładach przędzalniczych znajduje się kilka nie dających się administracyjnie wydzielić roszarni.

Ilość kontraktowych plantatorów stale wzrasta, co ilustruje następująca tabela:

1947 r. około	30 tys. plantatorów
1948 r. około	110 tys. „
1949 r. około	210 tys. „
1950 r. około	330 tys. „

Średni areal jednej plantacji lnu w sezonie 1950/51 wynosił 0,27 ha.

Poza tym działa wielka ilość plantatorów konopi. W r. 1947 było ich zaledwie 765, a w sezonie 1950/51 ich liczba przekroczyła 43 tys. Średni areal

jednej plantacji konopi w sezonie 1950/51 wynosił 0,33 ha.

Skupem włókna i pakul otrzymywanych z obróbki chłopskiej zajmuje się Centrala Krajowych Surowców Włókienniczych, działająca w zasadzie za pośrednictwem terenowego aparatu Spółdzielni Samopomocy Chłopskiej.

W latach poprzednich wieś zatrzymywała znaczną część plonu na swoje własne potrzeby, przetwarzając ją na wyroby gospodarcze i tkaniny. Tak np. w 1948 r. około połowę plonu zatrzymała wieś. Nie był to stan prawny. Było to zjawisko raczej tolerowane u plantatorów, albowiem kontrola była niemożliwa, a poza tym istniała tendencja zachęcania rolnika do uprawy kultur przemysłowych. W miarę rozszerzania produkowanego przez przemysł asortymentu wyrobów i zaspokajania nimi wzrastających potrzeb wsi, rolnicy rezygnują z zostawiania sobie części plonu a całość sprzedają roszarniom. Praktyka wykazuje jednak, że zwyczaj wyprawy lnu, a nawet przędzenia i tkania domowego jest jeszcze głęboko zakorzeniony w szeregu okręgów polskiej wsi.

Trudności na odcinku rolniczym, pomijając niezależne od rolnika warunki atmosferyczne, streszczają się w trzech zasadniczych punktach:

- a) brak odpowiednich nasion lnu i konopi;
- b) brak należytej opieki i pomocy dla plantatorów;
- c) brak dyscypliny agrotechnicznej.

Te trzy czynniki w dużym stopniu ograniczają ilość i jakość planu plantatorów lnu i konopi. Odpowiedzialne instytucje rolnicze, przemysłowe jak również laboratoria badawcze dotychczas nie wykażały dostatecznej energii, aby trudności te usunąć.

W ostatnim roku coraz częściej spotykano się ze skargami plantatorów na niewłaściwą jakość nasion otrzymanych od placówek przemysłu roszarniczego. Nasiona te, to środki wytwórcze tak samo ważne i tak samo decydujące o rozwoju kultury rolniczej, jak produkcja sztucznych nawozów i maszyn rolniczych. Należy więc niezwłocznie podjąć planową i zorganizowaną kampanię celem organizacyjnego wzmocnienia instytutów, stacji i laboratoriów zajmujących się badaniem i selekcjonowaniem nasion, a jednocześnie otoczyć szczególną opieką hodowlę nasion. Niezależnie od tego poddać należy dokładnej kontroli organizację przydziału nasion pod względem ich stosowności do poszczególnych rejonów klimatycznych, w których len i konopie są uprawiane.

Nielepiej przedstawia się sprawa pomocy zawodowej i instruktorskiej dla plantatorów, których liczba stale wzrasta. W sezonie 1950/51 liczba samych kontraktowych plantatorów lnu i konopi wynosiła 373 tys. Liczbę tę powiększają jednak plantatorzy niekontraktowi. Ogólną liczbę plantatorów lnu i konopi w sezonie r. 1950/51 szacuje się na 400 tys. Należy wobec tego przyjąć, że w końcu Planu 6-letniego, a nawet już w r. 1954 liczba plantatorów lnu i konopi wzrośnie do 600 tys. Jest to potężna armia pracowników, wymagająca opieki zawodowej i politycznej. Oprócz opieki zawodowej tak liczna rzesza plantatorów wymaga pomocy w kierunku podniesienia ich świadomości.

domości politycznej. O ile od czasu do czasu czyta się w prasie o wielkich osiągnięciach np. wybitnych plantatorów buraka cukrowego lub hodowców, którzy ofiarnie i przykładowie spełniają swój obowiązek wobec Polski Ludowej, prawie nie spotyka się dowodów większego zainteresowania dla plantatorów lnu i konopi. Bez intensywnej pracy, bez cierpliwej i rzetelnej pomocy w kierunku podwyższenia kwalifikacji zawodowych i świadomości politycznej plantatorów nie osiągnie się takich wskaźników wydajności i uszlachetnienia plonu, jakie zakłada Plan 6-letni.

Z zagadnieniem nasion i pomocy zawodowej wiąże się problem realizacji programu znacznego rozszerzania uprawy konopi. Wynika to z możliwości osiągnięcia większego plonu konopi, ze zmniejszenia pracochłonności wszystkich niemal procesów wytwórczych i przetwórczych konopi, a co za tym idzie — z obniżki kosztów wytwarzania wyrobów konopnych w porównaniu z produktami lnianymi. Zainicjowane przez prof. J. Jagmina i jego towarzyszy badania w zakresie stosowania w Polsce nasion południowych wykazały możliwość osiągnięcia znacznie wyższej urodzajności i szlachetności konopi pod warunkiem, że w miarę degeneracji nasion południowych trzeba je będzie co kilka lat zastępować importowanymi.

Od r. 1945 skarbnica wiedzy radzieckiej udostępniona jest naszym działaczom naukowym, rolniczym i przemysłowym. Istnieją wszelkie podstawy do kontynuowania i poszerzania prac rozpoczętych przez wybitnego uczonego polskiego — prof. Jagmina. Praca prof. Jagmina nie ograniczała się jednak tylko do badań nad aklimatyzacją konopi południowych. Ważne były jego osiągnięcia w hodowli typu konopi swoistych, dostosowanych do warunków glebowych i klimatycznych różnych stref naszego kraju. Właśnie te prace, których wyniki mogłyby nas zupełnie uniezależnić od importu nasion konopnych, powinny być jak najaktywniej kontynuowane i rozszerzane. Ten temat pracy badawczej powinien znaleźć się na czołowym miejscu w planie prac naukowych rolnictwa. Praktyka jednak nie może czekać na wyniki badań naukowych. Już obecnie rolnictwo i przemysł dysponują dostatecznymi wskazówkami naukowymi, aby przystąpić do znaczniejszego rozszerzenia i szybszej intensyfikacji uprawy konopi. Wyniki praktyczne plantatorów inspirować będą naukę i odwrotnie — uogólnienia nauki znajdować będą coraz szersze i bardziej umiejętne zastosowanie w praktyce.

Trzecie zagadnienie stanowi dyscyplina agrotechniczna. Instruktorzy rolni informują o nieprzestrzeganiu wskazań agrotechnicznych przez niektórych plantatorów. Zagadnienie to jest bardzo ważne, albowiem warunkuje ono skuteczność udzielonej pomocy zawodowej. Jest to pilne zadanie dla organizacji rolniczych, które wykonać można tylko przez wzmocnienie opieki i umiejętnej pracę uświadamiającą.

JAK już wskazano, kontraktacja oraz skup lnu i konopi dotąd pozostają w gestii trzech samodzielnych instytucji:

CZP Roszarniczego, CZP Włókien Łykowych, które w wyznaczonych im rejonach kontraktują

i odbierają słomę lnianą nieodziarnioną i Centrala Krajowych Surowców Włókienniczych, która wykorzystując w zasadzie aparat spółdzielni Samopocy Chłopskiej, skupuje przeważnie gotowe włókno i pakuły. W początkowym okresie, a więc w latach 1946/47 większą część swojego plonu wieś sprzedawała w postaci włókna i pakuł. W miarę odpływu sił roboczych ze wsi do miasta i rozbudowania aparatu kontraktacyjnego jak i zdolności produkcyjnej przemysłu roszarniczego, zmniejszał się procentowy udział skupu gotowego włókna w ogólnym bilansie dostaw lnu i konopi na rzecz surowej, nieodziarnionej słomy. Kontraktacja stała się najczęstszą formą współdziałania bezpośredniego między przemysłem roszarniczym a plantatorami. W zasadzie taki bezpośredni kontakt przemysłu z rolnikiem ma swoje uzasadnienie pod warunkiem pozytywnego oddziaływania przemysłu na plantatora celem podwyższenia wspólnego efektu gospodarczego. Jak to jednak stwierdziliśmy, przemysł roszarniczy w jego obecnym stanie organizacyjnym nie potrafił obsłużyć swoich 370 tys. kontraktowych plantatorów w sposób taki, jak tego wymagała sytuacja zawodowa, polityczna i gospodarcza plantatorów.

Przemysł roszarniczy nie tylko nie potrafił udzielać plantatorom pełnej pomocy wymaganej na obecnym etapie, ale nie zdołał często wykonać podstawowych zadań administracyjnych wynikających z umów plantacyjnych. Niemal w każdym sezonie prasa regionalna przynosiła wiadomości o mniej lub bardziej drastycznych przypadkach niesprawnego odbioru słomy w okresie jesiennej nasilenia dostaw. Innym przykładem niepełnego panowania nad sytuacją jest nierozliczenie się z szeregiem plantatorów. Do marca 1951 r. CZP Roszarniczego nie rozliczał 2900 plantatorów z zaliczek udzielonych w 1948 r. i 13105 plantatorów z zaliczek 1949 r.

Poza tym każdego roku w okresie jesiennej odbioru plonu cały personel administracyjny rolny i przemysłowy w roszarniach zajęty był przyjmowaniem słomy do takiego stopnia, że wiele oddziałów produkcyjnych nie było w stanie wykonać swoich zadań produkcyjnych. Wobec tego uważać należy za uzasadnione zwolnienie administracji przemysłowej branż włókien łykowych i roszarnictwa od obowiązku kontraktacji i opieki nad plantatorami a powierzenie całego zadania skupu i kontraktacji specjalnej centrali skupu surowców i kontraktacji.

Już od roku większość roszarni zorganizowanych w CZP Roszarniczego przechodzi trudności w wykonywaniu swoich zadań produkcyjnych. W odniesieniu do wielu zakładów można stwierdzić, że:

a) niewykonanie zadań produkcyjnych w niektórych roszarniach jest wynikiem dostarczenia przez przemysł budowy maszyn włókienniczych wadliwie skonstruowanych suszarek;

b) niektórzy producenci sprzętu inwestycyjnego opóźniali terminy dostaw a następnie terminy montażu; bywały przypadki dostarczania sprzętu niekompletnego, co również opóźniało montaż i uruchomienie;

c) niektóre tzw. poślizgi inwestycyjne nastąpiły wskutek trudności zaopatrzenia lub wykonawstwa.

niektóre zaś wskutek braku lub opóźnienia dokumentacji technicznej;

d) niektóre zakłady borykają się z trudnościami energetycznymi;

e) niemal wszystkie zakłady odczuwają niedobór siły roboczej, a przede wszystkim — brak fachowców.

Wszystkie te przykładowo wymienione trudności, jak zresztą wiele innych można by uważać co najmniej w pewnym stopniu za obiektywne, gdyby nie jedno wspólne ich źródło, jakim jest organizacja samego przemysłu roszarniczego na obecnym etapie. Dokładna analiza przynajmniej znacznej części wymienionych i niewymienionych w tym artykule trudności prowadzić musi do wniosku, że były one do usunięcia, a co najmniej mogły być zlikwidowane szybciej, względnie nie występować w tak ostrej formie, gdyby kierownictwo tego przemysłu świadomie analizowało swoje braki organizacyjne, gdyby własne braki organizacyjne dostatecznie doceniało i systematycznie je likwidowało. Był to tym większy obowiązek, że wielostronne zadania roszarnictwa polskiego na odcinkach rolniczym, inwestycyjnym, produkcji przemysłowej, postępu technicznego, szkolenia zawodowego itd. skoncentrowały się w stosunkowo krótkim czasie i wymagały sprawnej i na solidnych podstawach zbudowanej organizacji przemysłowej. Im więcej zadań, im szybsze tempo wykonania tych zadań, tym bardziej wymagane są systematyczność, planowość działania oraz solidna organizacja przemysłowa oparta na pełnym zrozumieniu i harmonijnym współdziałaniu wykonawców.

W okresie Planu 3-letniego a nawet na początku Planu 6-letniego, kierownictwo przemysłu roszarniczego nie tylko nie doceniało swojej słabości organizacyjnej, ale usiłowało ją ukrywać. W tym to czasie zadowalano się wykonywaniem bieżących planów produkcyjnych i upajano się wykresami przedstawiającymi dynamikę rozwoju w porównaniu ze stanem lniarstwa w Polsce kapitalistycznej względnie w pierwszym okresie powojennym. Szczególnie nie doceniano takich zagadnień administracji przemysłowej jak księgowość i kalkulacja przemysłowa, uważając to za dodatkowy, drugorzędny balast. Nie doceniono potrzeby szkolenia кадр robotniczych, technicznych i administracji przemysłowej. Dopóki ilość plantatorów nie była znaczna, dopóki plany produkcyjne rosły ze względu na szczupłą bazę rolniczą były łatwo wykonalne, dopóki działalność inwestycyjna nie wymagała wielkiego wysiłku, nie zdawano sobie sprawy, że w okresie Planu 6-letniego zakres zadań i tempo ich wykonania wzrosną niewspółmiernie i że do tego należy się organizacyjnie solidnie przygotowywać. Gdy więc w połowie 1950 r. nastąpiła chwila wykonania tych zwiększonych zadań Planu 6-letniego „gdy zarysowały się „obiektywne“ trudności, brak było przygotowanej organizacji przemysłowej zdolnej do stawienia czoła tym trudnościom, do ich zwalczania i zwycięskiego likwidowania.

Nie zapominając przeto o wielkich osiągnięciach rolniczych i przemysłowych lniarstwa polskiego, w pełni doceniając trudność zadania lniarstwa na

obecnym etapie, musimy równocześnie wskazywać na te niedociągnięcia, które nie powinny były zaistnieć i które należy bezzwłocznie usunąć. W ostatnich miesiącach rozgorzała walka o opanowanie sytuacji na tym ważnym odcinku gospodarczym. Trudności te zostaną opanowane i zlikwidowane.

CECHA charakteryzującą wyprawę oraz przebieg lnu i konopi w obecnym stanie techniki jest różnorodność produktu, procesów wyprawy i czesania. Podczas gdy w wyniku odziarniania bawełny w zasadzie otrzymuje się jednolite włókno, to w produkcji lniarskiej w wyniku wyprawy otrzymuje się włókno długie i pakuły, a w wyniku czesania włókna długiego otrzymujemy len czesany i wyczeski. Wyczeski znajdują te same zastosowanie co lepsze gatunki pakuł. Poza tym występuje szereg odpadków, z których wymienimy tylko paździerz i krótkie nieprzędliwe włókienka pakulane zanieczyszczone paździerzami. Bardzo krótkie pakuły i odpadki również nie nadają się do przędzenia. O znaczeniu tych odpadków w lniarstwie dają nam wyobrażenie następujące liczby: wedle założeń planu 6-letniego z 1 ha w r. 1955 zbierać będziemy 3800 kg słomy nieodziarnionej, z czego otrzymamy około 460 kg siemienia, około 14 140 kg długiego włókna, ponad 280 kg pakuł. Reszta, tj. 2.900 kg zebranej masy stanowią odpadki. Należyte zużycie tych odpadków jest jednym z poważniejszych zadań lniarstwa. Największą pozycję w bilansie odpadków lniarskich i konopnych stanowią paździerz (lniane 40 % masy słomy, a konopne zaś 50 %). Odpad ten nie jest do chwili obecnej należycie wykorzystywany, nawet w formie opału. Paździerz konopne zawierają bowiem około 40 %, a lniane około 35 % czystej celulozy. Dotychczas zaznacza się brak konkretnych dowodów przemysłowego zainteresowania dla paździerzy ze strony przemysłu chemicznego.

Paździerz mogą znaleźć zastosowanie przy produkcji płyt izolacyjnych i płyt twardych potrzebnych budownictwu i przemysłowi meblowemu. Już od roku zakończone zostało opracowanie metody produkowania tych płyt, jednakże przemysłowa realizacja tej metody produkcyjnej wciąż jeszcze oczekuje ostatecznego rozwiązania. Główną przeszkodą w przemysłowym wykorzystywaniu paździerzy jest transport. Dotychczas nie opracowano metody transportu paździerzy. Problem ten mogłaby rozwiązać odpowiednia prasa na wzór prasy bawełny.

Należy również stwierdzić, że na odcinku wykorzystania odpadków lnianych uczyniono znaczny krok naprzód przez uruchomienie produkcji kotoniny z nieprzędnych odpadów (tzw. ozetki) i najniższych gatunków pakuł. Główny Instytut Włókienniczy bada możliwości otrzymania drogą chemiczną szeregu ważnych składników (wosk, tłuszcz i inne) z paździerzy.

Ważnym krokiem naprzód będzie uruchomienie w Lublińcu przędzalni, która ma przerabiać niskie gatunki pakuł na przędzę nadającą się na tkaniny opakunkowe, sznury, powrozy itp. W przędzalni instaluje się maszyny jutowe, które ze względu na swój stan techniczny zostały już wycofane z eksploatacji. Maszyny te zostały gruntownie przebu-

dowane i wkrótce będą w pełni wykorzystywane. Uruchomienie tej przędzalni ma olbrzymie znaczenie, ponieważ będzie ona przerabiała te gatunki pakuł, których mamy nadmiar i które dotychczas nie były w pełni wykorzystywane.

Sprawa ta wiąże się z innym zagadnieniem doniosłej wagi, mianowicie z problemem importowanej juty. Uruchomienie przędzalni w Lublińcu otwiera możliwości zwiększenia produkcji grubej przędzy lnianej i konopnej do wytwarzania tkaniny workowej. Produkcja pakulanej tkaniny workowej była dotychczas ograniczona właśnie brakiem grubej przędzy pakulanej. Z tego też powodu przemysł nasz musiał importować większe kontyngenty surowej juty, aniżeli tego wymagały

potrzeby eksportu oraz zapotrzebowanie na materiały techniczne i opakowania, nie nadające się zastąpić tkaninami pakulany. Dodatkowa produkcja przędzalni w Lublińcu zaoszczędzi nam pewną część importu juty.

W konkluzji tego wyrywkowego przedstawienia niektórych aktualnych zagadnień produkcji lnianej stwierdzić należy, że Polska Ludowa stworzyła wszechstronne możliwości rozwoju produkcji lnianej i konopnej, że robotnicy zajmujący się przędzeniem, tkaniem i skręcaniem lnu i konopi oraz masy plantatorskie, uprawiające te cenne włóknodajne rośliny, potrafią w pełni wykorzystać te możliwości i stworzyć rozległą i owocną bazę surowcową dla naszego przemysłu włókienniczego.

WOJEWÓDZTWO KOSZALIŃSKIE W PLANIE 6-LETNIM

Mgr Mirosława LITTERER

WOJEWÓDZTWO koszalińskie zajmuje środkową część Pomorza Zachodniego, które w wyniku zwycięskiej wojny z hitlerowskim faszyzmem powróciło do Polski.

W okresie przedwojennym obszar ten należał do terenów słabo uprzemysłowionych Rzeszy Niemieckiej o dobrze rozwiniętej i zainwestowanej sieci komunikacyjnej, jednak pod względem stanu zagospodarowania pozostawał w rażącej dysproporcji w stosunku do niemieckich okręgów zachodnich, stanowiąc jaskrawy przykład prawa nierównomierności rozwoju gospodarki kapitalistycznej.

Okres wojny, a szczególnie zniszczenia dokonane przez cofającą się armię hitlerowską, w bardzo znacznym stopniu obniżyły potencjał gospodarczy tych obszarów zarówno przez zniszczenie istniejących zakładów przemysłowych, zdewastowanie i unieruchomienie urządzeń portowych, demon-taż linii kolejowych, jak również przez zniszczenie olbrzymiego procentu gospodarstw rolnych i budynków mieszkalnych.

Województwo koszalińskie po ostatniej wojnie światowej powróciło więc do Polski zniszczone i zaniedbane a możliwości właściwego zagospodarowania utrudniał jeszcze i w znacznym stopniu utrudnia dotąd fakt niedostatecznego zaludnienia tej połaci kraju.

W okresie 3-letniego Planu Odbudowy uczyniono wielki krok naprzód w dziedzinie odbudowy ze zniszczeń wojennych i zagospodarowania rolniczego. Odbudowa, która była warunkiem najszybszego ożywienia życia gospodarczego i uruchomienia niezbędnej produkcji, z natury rzeczy doprowadzić musiała do odtworzenia w znacznym stopniu stanu poprzedniego, to jest tego rozmieszczenia sił wytwórczych, które istniało przed rozpoczęciem wojny.

Jako odrębna jednostka administracyjna, województwo koszalińskie istnieje od czerwca r. 1950, do tego czasu pozostawało częścią województwa szczecińskiego. Obejmuje ono obszar 17.640 km² (co stanowi 5,7% ogólnej powierzchni kraju) o zaludnieniu około 520 tys. (2,1% całej ludności Pol-

ski) i jest jednym z trzech, obok gdańskiego i szczecińskiego, morskich województw w Polsce. Z morzem województwo koszalińskie graniczy na długości około 160 km. Przeważa tu młody krajobraz polodowcowy o dużej falistości, w środkowej części województwa znajduje się pas wzgórz pojeziernych o czterech kulminacjach w okolicy Bytowa, Miastka (wzgórza Siemieszyskie 256 m i Szybskie 227 m), na południe od Połczyna (219 m) oraz w pobliżu Szczecinka i Człuchowa. Charakterystyczną cechą dla krajobrazu tych obszarów są liczne jeziora, spośród których można wyróżnić typ jezior przybrzeżnych (Łeba, Gardno, Jamno i Wicko) oraz jeziora pochodzenia polodowcowego występujące w największych kompleksach w rejonie Drawska, Czaplinka, Szczecinka, Wałcza. Pas wzniesień pojeziernych wywiera dość znaczny wpływ na lokalny klimat, zatrzymując deszczoność wiatry, płynące z północno-zachodu, co powoduje duże opady na północnych ich stokach (Połczyn Zdrój 711 mm rocznie przy przeciętnej krajowej 500 mm).

Gleby województwa koszalińskiego powstały na podłożu czwartorzędowym i są typowymi glebami polodowcowymi, wśród których można wyróżnić zasadnicze rodzaje: gleby piaskowe, szczyrki, biele i różne przejściowe oraz torfowiska. Omówimy powyżej układ elementów środowiska naturalnego, ukształtowanie powierzchni, klimatu i gleby wpływająca dość znacznie na charakter i rozwój gospodarki rolnej.

Cały obszar podzielić można na dwa zasadnicze okręgi rolnicze: 1) północny o glebach żyznych chociaż ciężkich z przewagą uprawy pszenicy i innych zbóż oraz w okolicach większych miast — Koszalina i Słupska — roślin okopowych, 2) południowy charakteryzujący się kamienistymi glebami morenowymi, o większych kompleksach leśnych, licznych jeziorach, oraz o przewadze gospodarki zbożowo-hodowlanej.

U progu Planu 6-letniego stan zagospodarowania województwa koszalińskiego pozostawał ciągle na stosunkowo niskim poziomie. Masowy napływ ludności w pierwszych latach po wojnie pozwolił

w dużej mierze na częściowe zlikwidowanie odłogów. Niemniej jednak istniejące w r. 1949 zaludnienie tych terenów było nie wystarczające. Średnia gęstość zaludnienia wynosiła poniżej 30 mieszkańców na km², przy czym odsetek ludności miejskiej podobnie jak ludności utrzymującej się z zawodów nierolniczych w stosunku do ludności ogółem był w poszczególnych powiatach stosunkowo wysoki. Oba te wskaźniki nie świadczą bynajmniej o wysokim stopniu uprzemysłowienia tych terenów, ale wynikają z niedostatecznego nasycenia ludności obszarów rolnych.

Sieć miast na tym terenie jest dość gęsta, miasta te jednak w przeważającej mierze wskutek zniszczeń wojennych i mało rozwiniętego przemysłu są słabo zaludnione i niedostatecznie ożywione życiem gospodarczym. Największym miastem województwa koszalińskiego jest Słupsk, liczący 32 tys. mieszkańców; drugim co do wielkości — Koszalin o 18 tys. mieszkańców, trzecim Szczecinek o 14 tys., za którym idą kolejno Wałcz, Złotów, Kołobrzeg — największy między Szczecinem i Gdynią port przed wojną, który został zniszczony w r. 1945 niemal całkowicie. W chwili obecnej na terenie województwa koszalińskiego znajdują się 34 miasta, w tym 4 powyżej 10 tys. mieszkańców.

Jednym z podstawowych założeń Planu 6-letniego jest „podnieść poziom aktywności gospodarczej i kulturalnej zacofanych wschodnich i centralnych części kraju oraz niektórych niedostatecznie jeszcze zagospodarowanych powiatów w województwach zachodnich i północnych przez odpowiednią politykę rozmieszczania sił wytwórczych”. Ta zasada aktywizacji terenów gospodarczo zaniedbanych jest konsekwencją naczelnego postulatu socjalizmu — dążenia do równomiernego rozmieszczenia sił wytwórczych.

Województwo koszalińskie, mimo dość gęstej sieci komunikacyjnej i wszechstronnie wyposażonych w urządzenia komunalne miast, zaliczamy do terenów gospodarczo zaniedbanych. Zaniedbanie to wyraża się w niedostatecznie rozwiniętym przemyśle, braku dużych zakładów przemysłowych oraz w ogólnie nie zadowalającym stanie rolnictwa, które napotyka na duże trudności w rozwoju ze względu na istniejące niedobory siły roboczej na wsi.

Plan 6-letni rozwoju gospodarczego województwa koszalińskiego wyznacza wielkie zadania w zakresie aktywizacji gospodarczej:

1. ponad trzykrotnie zwiększyć produkcję przemysłu socjalistycznego,
2. podnieść wzrost produkcji rolniczej o 93 %; zlikwidować resztę odłogów; rozwinąć znacznie gospodarkę hodowlaną,
3. przeprowadzić aktywizację małych portów w oparciu o rozwój ich bezpośredniego zaplecza.

WOJEWÓDZTWO koszalińskie nie jest zasobne w bogactwa mineralne, które mogłyby stać się podstawą dla rozwoju wielkiego przemysłu. Najpoważniejsze znajdujące się na tym terenie kopaliny to: 1) gliny i iły, występujące na całym obszarze (głównie na północy), 2) żwiry i piaski łudowlane, zalegające obszar całego wojewódz-

stwa, 3) pokłady wapienne w pow. koszalińskim oraz tufy wapienne w powiecie Sławno i Białogard, 4) piaski szklarskie w powiecie Miastko, 5) niezbadane pokłady kaolinu w powiecie Sławno, 6) węgiel brunatny na terenie powiatu białogardzkiego i koszalińskiego o niezbadanych zasobach, 7) torf — dość bogato występujący w powiatach północnych oraz w powiecie miasteczkim i szczecińskim. Obok wymienionych surowców podstawą rozwoju przemysłowego województwa koszalińskiego jest drewno z tamtejszych lasów oraz różnego rodzaju płody rolne stanowiące surowce dla dalszego przetwórstwa, jak ziemniaki, len, konopie itp. Poza tym rozwój gospodarki rybnej w oparciu o morze i jeziora stworzą podstawy dla przemysłu przetwórczego.

Charakterystyczną cechą tutejszego przemysłu jest jego względnie równomierne rozmieszczenie przy stosunkowo słabym rozwoju. Na całym obszarze istnieją drobne lub średnie zakłady przemysłowe, rozmieszczone w przeważającej mierze w miastach powiatowych względnie przy węzłach komunikacyjnych. W r. 1949 dominującym przemysłem województwa koszalińskiego był przemysł drzewny skupiający 28,8% ogółu zatrudnionych w przemyśle. Stan ten tłumaczy fakt, że 29% powierzchni pokrywają lasy, które stanowią podstawę surowcową tego przemysłu. Z zakładów przemysłowych tej gałęzi największe znaczenie posiadają tartaki, stolarnie, fabryki mebli, papiernie, fabryka zapalek w Sianowie pod Koszalinem itp.

Drugim wyróżniającym się przemysłem tego regionu jest przemysł włókienniczy, obejmujący 11,4% zatrudnionych w przemyśle. Również i ta dziedzina opiera się na surowcach miejscowych tj. wełnie i włóknach roślinnych.

W r. 1948 uruchomionych było już kilka fabryk sukna w Złocieńcu, Okonku i Bobolicach, przędzalnie wełny, fabryka sieci w Drawnie oraz roszarnia w Koszalinie.

Poza wymienionymi gałęziami przemysłu, znaczenie przemysłu spożywczego i spożywczo - rolnego było i pozostanie dla tego terenu pierwszorzędne. W r. 1949 łączne zatrudnienie w obu tych branżach wynosiło ok. 20% ogólnej liczby zatrudnionych w przemyśle województwa. Tak więc w oparciu o produkcję zbóż uruchomiono szereg młynów, w oparciu o ziemniaki — gorzelnie, fabryki płatków ziemniaczanych, krochmalnie. Na bazie gospodarki hodowlanej rozwijają się przetwórnictwo mięsne, garbarnia w Białogardzie, na miejscowym surowcu bazują suszarnie grzybów, przetwórnictwo owocowo-warzywnicze itp.

Najbardziej uprzemysłowionymi powiatami w r. 1949 były powiaty: słupski, koszaliński, szczeciński, białogardzki, drawski. W okresie zaś Planu 6-letniego rozbudowany zostanie jeszcze bardziej przemysł miejscowy w tych powiatach.

Rozbudowa przemysłu w Planie 6-letnim oparta jest głównie na wykorzystaniu miejscowych surowców. Spośród 8 ważniejszych zakładów przemysłu wielkiego i średniego, które powstaną na tym terenie, wymienić należy jako najważniejszy kombinat przetwórczo-rybny w Kołobrzegu, bazujący na rybołówstwie morskim. W celu właściwego postawienia przemysłu przetwórczo-ryb-

nego zbudowane zostaną chłodnie, z których największa — w Koszalinie. Poza tymi obiektami na terenie województwa koszalińskiego w oparciu o miejscowe kopaliny powstaną: fabryka papieru, fabryka płyt torfowych, ściółki torfowej oraz rozwinię się przemysł materiałów budowlanych. Na bazie rozwijającej się produkcji rolnej, a przede wszystkim hodowlanej, powstanie przemysł przetwórczo-mięsny, szereg zakładów przemysłu spożywczego, oraz przemysł przetwórczo-ziemniaczany.

W wyniku rozbudowy zakładów przemysłowych liczba zatrudnionych w przemyśle wzrośnie do 27 tys. osób, tj. dwukrotnie w stosunku do r. 1949.

Wartość produkcji przemysłu socjalistycznego na jednego mieszkańca województwa koszalińskiego wzrośnie z 0,2 tys. zł w r. 1949 na 0,5 tys. zł w r. 1955.

Szczególna uwaga zwrócona będzie na rozwój drobnej wytwórczości, której zadaniem jest uzupełnienie uprzemysłowienia i aktywizacja szeregu drobnych i większych ośrodków miejskich. Wartość produkcji przemysłu drobnego województwa koszalińskiego osiągnie wskaźnik wzrostu 830 %, w czym Państwowy Przemysł Terenowy 361 %, Spółdzielczy 946 %. Rozwój przemysłu drobnego bazować będzie na lokalnych surowcach oraz na obiektach dotąd jeszcze niewykorzystanych, rozsiianych po całym obszarze województwa. Tak więc w oparciu o obiekty nieczynne zostanie zagęszczona istniejąca sieć gorzelni, młynów, mleczarni, rzeźni i wszelkich innych zakładów drobnej wytwórczości i rzemiosła. Procentowy udział socjalistycznej produkcji przemysłu drobnego województwa w stosunku do produkcji krajowej wzrośnie w okresie 6-lecia z 1,6 % do 2,6 %.

WOJEWÓDZTWO koszalińskie przy obecnym stopniu uprzemysłowienia posiada charakter rolniczy. Należy ono do grupy województw o małym odsetku użytków rolnych a znacznym zalesieniu. W stosunku do ogólnej powierzchni województwa użytki rolne stanowią 54,7 %, lasy 29,8 %, nieużytki 15,4 %.

Wykorzystanie użytków rolnych przedstawia się następująco:

ziemia orna	80,9%
sady i ogrody	1,3%
łąki	12,0%
pastwiska	5,8%
użytki rolne ogółem	100%

Głównymi uprawami są żyto, ziemniaki, owies oraz na lepszych ziemiach — pszenica. Na terenie województwa koszalińskiego rejon jej uprawy ciągnie się pasem wzdłuż wybrzeża od Gryfic aż po Słupsk oraz występuje wyspowo pod Szczecinkiem.

W momencie wyjściowym do Planu 6-letniego gospodarka rolna województwa w wyniku zniszczeń oraz przemieszczeń ludności stała na dość niskim poziomie. Wydajność rolnictwa była słaba. Plony z 1 ha w 1948 r. wynosiły:

pszenica	11,2 q (woj. poznańskie	14,7 q)
żyto	11,5 q (woj. bydgoskie	14,9 q)
jęczmień	10,8 q (woj. poznańskie	16,0 q)

Również wyposażenie rolnictwa w inwentarz żywy było niedostateczne, zwłaszcza jeśli idzie o bydło rogate. Na 100 osób utrzymujących się z rolnictwa przypadało przeciętnie w województwie około 20 szt. trzody chlewnej, co stanowiło bardzo małą liczbę w stosunku do innych części kraju. Przebudowa ustroju rolnego, posunięte dość daleko uspołecznienie wsi, bardzo duży obszar znajdujący się we władaniu Państwowych Gospodarstw Rolnych gwarantują szybkie podniesienie gospodarki rolnej. Rolnictwo na tych terenach otoczone szczególną troską Rządu ma gwarancję szybkiego zmechanizowania i usprzętowania, co przyczyni się wydatnie do podniesienia wydajności z ha. Plan 6-letni stawia poważne zadania w dziedzinie przebudowy i podniesienia gospodarki rolnej w województwie koszalińskim. Mimo że wartość produkcji roślinnej wzrastać będzie w Planie 6-letnim wolniej niż wartość produkcji hodowlanej, to i tu postawione zostały poważne zadania do wykonania.

Zwiększona zostanie znacznie powierzchnia zasiewów w wyniku ostatecznej likwidacji odłogów i ugorów. Jednocześnie duży procent nieużytków i gruntów słabych zostanie zalesiony. Zbiory podstawowych ziemiopłodów wzrosną w r. 1955 w stosunku do r. 1949: pszenicy o 88 %, jęczmienia o 70 %, ziemniaków o 87 %, nasion oleistych i włókniстых o 78 % — przy czym znacznie wzrośnie procentowy udział poszczególnych ziemiopłodów w produkcji ogólnokrajowej.

Realizacja tak znacznych zadań w zakresie gospodarki rolnej umożliwi wzrost wydajności pło-nów z 1 ha, który w r. 1955 kształtować się będzie następująco:

	wydajność z ha w q r. 1949	r. 1955
pszenica	10,6	16,9
żyto	11,8	15,0
jęczmień	11,9	17,3
ziemniaki	106,0	146,0
buraki cukrowe	155,0	222,0

Ze względu na dość dużą ilość łąk i pastwisk oraz klimat (trwałe użytki zielone stanowią 17 % użytków rolnych), województwo koszalińskie przeznaczone jest na rejon intensywnej gospodarki hodowlanej. Znaczna powierzchnia użytków zielonych w części południowej województwa zapewni odpowiednie warunki paszowe dla bydła rogatego i owiec. Renowacja zatopionych przez cofającą się armię niemiecką łąk nadmorskich stworzy również możliwości hodowlane w części północnej. Poważne zwiększenie produkcji ziemniaków wiąże się z bardziej intensywną hodowlą trzody chlewnej w rejonach ich uprawy, przede wszystkim w powiecie białogardzkim.

W zakresie gospodarki hodowlanej Plan 6-letni postanawia, że przeszło dwukrotnie wzrośnie pogłowie bydła rogatego i trzody chlewnej oraz trzykrotnie podniesie się pogłowie owiec, osiągając w końcu r. 1955 liczbę 215 tys. sztuk.

W zakresie sadownictwa w r. 1955 województwo koszalińskie osiągnie pięciokrotne powiększenie powierzchni szkółek owocowych, co stworzy odpowiednie warunki rozwoju. Ilość zaś drzew owocowych wzrośnie o 30 %.

Dla celów jednak prawidłowego zagospodarowania rolniczego województwa koszalińskiego potrzebna będzie imigracja około 130 tys. ludności z przeludnionych rolniczo obszarów południa i centrum kraju.

Pod względem komunikacyjnym teren województwa koszalińskiego jest dobrze zainwestowany. Główną arterią komunikacyjną całego Pomorza Zachodniego stanowi linia kolejowa Szczecin — Starogard — Białogard — Sławno — Słupsk — Lębork — Gdańsk, która jest szlakiem dwutorowym wspieranym przez drugi o przebiegu równoleżnikowym Stargard — Złocieniec — Szczecinek — Chojnice — Tczew. Układ kolejowy województwa koszalińskiego nosi na sobie piętno stosunków przedwojennych. Równoleżnikowy przebieg głównych szlaków kolejowych jest ilustracją niemieckiej ekspansji na wschód. W warunkach nowego ustroju politycznego i pokojowego zagospodarowania obszarów Pomorza linie o przebiegu południkowym zaczynają nabierać większego znaczenia, a więc linia Chojnice — Szczecinek — Kołobrzeg oraz Bytów — Sławno — Darłowo. W ramach obecnych warunków politycznych i gospodarczych odczuwa się brak połączenia bezpośredniego Koszalin — Bydgoszcz i Koszalin — Piła.

Jest jednak rzeczą jasną, że Plan 6-letni nie rozwiąże wszystkich problemów komunikacyjnych zarówno na tym terenie, jak i w skali krajowej. Ważniejszymi węzłami kolejowymi w znaczeniu szerszym aniżeli województwa są: Białogard, Kalisz Kraiński, Wałcz, Korzybie, Słupsk i przede wszystkim Szczecinek, który przy pełnej odbudowie linii kolejowych stanie się dużym węzłem. Plan 6-letni w zakresie komunikacji przewiduje zakończenie odbudowy lokalnej sieci kolejowej, a w szczególności odcinka linii łączącej Koszalin z Mielnem na wybrzeżu.

Charakterystyczny jest fakt, że główne drogi bite mają podobnie jak koleje przebieg równoleżnikowy. Gęstość sieci drogowej jest bardzo duża, przy czym pomiędzy poszczególnymi powiatami zachodzą dość znaczne różnice. Najgęściejszą siecią dróg bitych rozporządza powiat białogardzki. Największymi węzłami drogowymi są: Bytów, Słupsk, Sławno, Szczecinek, Wałcz, z których wybiega po 5 a nawet 6 szos.

Województwo koszalińskie nie posiada warunków naturalnych dla stworzenia żeglugi śródlądowej. Rzeki płynące są krótkie, płytkie o bystrym prądzie wskutek czego — nieżeglowne. W Planie 6-letnim nastąpi natomiast uruchomienie przybrzeżnej żeglugi morskiej co spowoduje wzrost znaczenia dla ruchu śródlądowego ujściowych odcinków rzek Prośnicy, Słupi i Wieprza.

Specjalnym zagadnieniem w Planie 6-letnim jest aktywizacja gospodarcza tzw. małych portów: Kołobrzegu, Darłowa i Ustki. Te trzy wymienione porty mają wspólną cechę: rozwój ich jest związany ze stanem gospodarczym ich bezpośredniego zaplecza. Dające się słyszeć przed wojną głosy o braku gospodarczego znaczenia małych portów były wyrazem właściwej ustrojowi kapitalistycznemu nieplanowej koncentracji produkcji i usług w silniejszych jednostkach tj. wiel-

kich portach. Obecnie należy szukać trwałych podstaw rozwojowych małych portów w ogólnej aktywizacji gospodarczej zaplecza, szczególnie zaś w rozwoju produkcji przemysłowej w samych miastach portowych oraz w ośrodkach pobliskich.

Aktywizacja portów bazować będzie na rozwoju własnego, przeważnie drobnego przemysłu, a także w pewnym stopniu na funkcjach wypoczynkowo - kuracyjnych, na rozwoju funkcji rybackich oraz na przeładunkach drobnicowych, związanych z produkcją zaplecza.

W wyniku rozwoju przemysłu i rozwoju gospodarczego wzrośnie w województwie koszalińskim ludność miejska o kilkadziesiąt tysięcy. Odsetek ludności miejskiej mimo tego obniży się z 34,6% w r. 1949 na 31,4% w końcu r. 1955, a to ze względu na konieczną imigrację ludności rolniczej.

Dla zaspokojenia potrzeb ludności pracującej, przede wszystkim w nawiązaniu do rozbudowującego się przemysłu, zostanie wybudowanych około 5 tys. izb mieszkalnych zlokalizowanych głównie w Koszalinie i zniszczonym Kołobrzegu.

Wyposażenie miast w zakresie urządzeń gospodarki komunalnej jest w województwie koszalińskim stosunkowo dobre i nie będzie wymagało większych nakładów inwestycyjnych.

Wzrastające w Planie 6-letnim zadania produkcji przemysłowej i rolnej stanowią potrzebę rozwoju i obrotu towarowego. Przepływ masy towarowej ze źródeł produkcji do punktów konsumpcji osiągnie pełną racjonalizację przez właściwe rozmieszczenie sieci detalicznych punktów handlowych oraz zwiększenie wielkości obrotu towarowego na jeden punkt detaliczny. W okresie Planu 6-letniego wzrośnie sieć uspołecznionych punktów detalicznych o 92% w stosunku do r. 1949. W końcu r. 1949 jeden uspołeczniony sklep detaliczny obsługiwał 519 osób, w r. 1955 będzie obsługiwał 356 osób.

Za rozwojem gospodarczym, rozbudową miast, wzrostem dochodu narodowego następuje wzrost dobrobytu mas pracujących, co znajdzie swój wyraz w Planie 6-letnim, — w rozwoju sieci urządzeń socjalnych i kulturalnych.

Również w dziedzinie szkolnictwa poprawi się jeszcze bardziej stan dotychczasowy; dwukrotnie powiększy się ilość pełnych szkół 7-klasowych, znacznie zwiększy się liczba szkół o kilku nauczycielach przy równoczesnym zanikaniu szkół o jednym nauczycielu. Równocześnie odpowiednio do zapotrzebowania na fachowe kadry do realizacji planów gospodarczych, wzrastać będzie liczba uczniów w szkołach zawodowych. Zagęszczeniu ulegnie sieć przedszkoli. Specjalną uwagę zwrócono na rozwój przedszkoli i innych usług na wsi, co wiąże się ściśle z zagadnieniem aktywizacji rolnictwa na tych terenach oraz z pełnym zaopatrzeniem w usługi socjalistycznej wsi województwa koszalińskiego. Liczba dzieci objętych przedszkolami w Planie 6-letnim wzrośnie o 57%.

W dziale usług kulturalnych rozszerzona zostanie sieć punktów bibliotecznych o 18%, osiągając liczbę 940. Stan kin wiejskich stałych i ruchomych podniesie się o 124%. Liczba radiofonizowanych gromad wiejskich podniesie się w okresie

Planu 6-letniego o 412% przy czym w końcu roku 1955 zostanie zradiofonizowanych około 56% ogólnej liczby gromad w województwie.

W zakresie służby zdrowia podniesie się znacznie do r. 1955 stan szpitalnictwa. Powstanie sieć ośrodków zdrowia oraz żłobków w spółdzielniach produkcyjnych.

W końcu należy podkreślić wielkie znaczenie jakie dla rozwoju gospodarczego i aktywizacji województwa koszalińskiego mieć będą jego wartości krajobrazowe i turystyczne. Wspaniałą pas wybrzeża morskiego z licznymi miejscowościami wypoczynkowymi, jak Mielno, Ustka, Ustronie Morskie itp. oraz tereny na południu, bogate pod względem rzeźby pionowej, o urozmaiconym kraj-

obrazie, obfitujące w liczne jeziora i obszary leśne, stanowią podstawę dla rozwoju na terenie województwa, czasów letnich i turystyki. Poza tym w województwie koszalińskim w związku z występowaniem źródeł leczniczych, mają perspektywy dalszego rozwoju uzdrowiska np. Połczyn-Zdrój, Kołobrzeg.

Należy stwierdzić, że jakkolwiek przemysł kłuczowy nie odgrywa znaczniejszej roli w aktywizacji województwa koszalińskiego, to biorąc pod uwagę realizację wielkich zadań w rolnictwie — i to zarówno w gospodarce hodowlanej jak i roślinnej — oraz w przemyśle drobnym, Plan 6-letni będzie olbrzymim krokiem naprzód w dziele rozwoju gospodarczego tych terenów.

Z radzieckich doświadczeń gospodarczych

LENINOWSKO-STALINOWSKA NAUKA O PLANOWANIU SOCJALISTYCZNYM*)

I. SZYRYNSKI

TWÓRCY marksizmu dali naukowe uzasadnienie komunizmu i jego ogólną charakterystykę. Wskazywali oni, że po zniszczeniu ustroju kapitalistycznego zakończona zostanie prehistoria, a rozpocznie się we właściwym znaczeniu tego słowa historia ludzkości, gdy ludzie będą świadomie kierować sprawami społecznego rozwoju. Jak uczył Marks i Engels, po zwycięstwie rewolucji proletariackiej środki produkcji staną się własnością społeczeństwa i produkcja społeczna rozwijać się będzie nie w sposób żywiołowy, lecz zgodnie z uprzednio przemyślanym planem, obliczonym na zaspokojenie zarówno potrzeb społeczeństwa jako całości, jak też i każdego jego członka.

W oparciu o wielkie doświadczenie historyczne Lenin i Stalin rozwinęli naukę marksistowską o rewolucji proletariackiej, o prawach budownictwa socjalizmu i komunizmu. Lenin i Stalin stworzyli naukową teorię planowania socjalistycznego, która stanowi część składową marksistowsko-leninowskiej nauki o drogach i metodach koniecznych dla zbudowania społeczeństwa komunistycznego.

W pierwszych latach władzy radzieckiej W. I. Lenin, bezpośrednio kierując tworzeniem społeczeństwa socjalistycznego, nakreślił program i drogi wiodące do zbudowania socjalizmu i opracował najważniejsze problemy socjalistycznego planowania.

Planowe kierowanie gospodarką narodową stanowi jedną z najważniejszych różnic i przewag socjalizmu w stosunku do kapitalizmu. „...Prowadzimy planową gospodarkę w sposób planowy, gromadzimy rezerwy i prawidłowo dzielimy je pomiędzy poszczególne gałęzie gospodarki narodowej — wskazuje towarzysz Stalin — jesteśmy wolni od nieuleczalnych chorób kapitalizmu.

W tym leży różnica, w tym nasza decydująca wyższość nad kapitalizmem“¹⁾.

Socjalistyczne planowanie stanowi prawo ekonomiczne, właściwe wyłącznie społeczeństwu socjalistycznemu. W warunkach kapitalizmu planowy rozwój gospodarki jest niemożliwy. Niemożliwość planowania gospodarki wynika z samej istoty burżuazyjnego systemu produkcji, z panowania prywatnej własności środków produkcji i z nie dającej się usunąć sprzeczności między społecznym charakterem wytwarzania i prywatnokapitalistyczną formą przywłaszczania rezultatów pracy. Towarzysz Stalin w rozmowie z pisarzem angielskim H. G. Wells'em mówił: „Nie oswojony się uprzednio od kapitalistów i nie uporawszy się z zasadą prywatnej własności środków produkcji nie stworzycie gospodarki planowej“²⁾.

Jednakże uczeni burżuazyjni, a w szczególności służalcy lokaje imperializmu — prawicowi socjaliści — wszelkimi środkami usiłują pomniejszyć przewagę socjalistycznego systemu gospodarki, a wśród tego — socjalistycznego planowania — i udowodnić, jakoby w warunkach kapitalizmu planowanie gospodarcze było możliwe. Rozpowszechniają oni wszelakie teorie „planowego kapitalizmu“, „narodowego kapitalizmu“ i „demokratycznego socjalizmu“, podkreślając przy tym rzekomo decydującą rolę państwa burżuazyjnego w życiu gospodarczym. W istocie państwo burżuazyjne stanowi oręż w rękach garstki monopolistów. Kapitałiści wykorzystują aparat państwa celem uzyskania wysokich dochodów, uciskania mas pracujących oraz ochrony burżuazyjnego porządku. Państwo burżuazyjne nie jest w stanie kiero-

*) Tłumaczone z Nr 9/51 miesięcznika *Woprosy Ekonomiki*.

¹⁾ J. W. S t a l i n — *Dzieła* — wyd. ros., tom XIII, str. 33.

²⁾ J. W. S t a l i n — *Zagadnienia leninizmu* — wyd. ros., tom X, str. 600—601.

wać rozwojem gospodarki, gdyż: „...nie znajduje się ona w jego rękach. Przeciwnie państwo znajduje się w rękach gospodarki kapitalistycznej“.³⁾

Planowanie gospodarcze w skali narodowej staje się z chwilą przejścia władzy w ręce proletariatu nie tylko możliwe, ale i konieczne. Socjalizm nie powstaje i nie może powstać w łonie kapitalizmu, tworzy się on i planowo rozwija tylko po obaleniu kapitalizmu, po zdobyciu władzy przez proletariat. Dlatego do zadań obalenia starego społeczeństwa przyłączają się — jak niejednokrotnie wskazywali Lenin i Stalin — zadania nowe, organizacyjne, twórcze.

Charakteryzując odmiennosć rewolucji proletariackiej od burżuazyjnej, W. I. Lenin wskazywał: „Różnica między rewolucją socjalistyczną i burżuazyjną polega mianowicie na tym, że w tym drugim wypadku istnieją gotowe formy stosunków kapitalistycznych, a władza radziecka, proletariacka — tych gotowych form nie otrzymuje, jeśli nie brać pod uwagę najbardziej rozwiniętych form kapitalizmu, które w istocie objęły nieliczne szczyty w przemyśle i w bardzo niewielkim stopniu ogarnęły rolnictwo. Organizacja ewidencji, kontrola nad największymi przedsiębiorstwami, przekształcenie całego państwowego aparatu gospodarczego w jeden wielki mechanizm, w organizm gospodarczy, pracujący tak, aby setki milionów ludzi kierowało się jednym planem — oto gigantyczne zadanie organizacyjne, które leży na naszych barkach“⁴⁾.

Stąd właśnie wynika zasadniczo odmienna rola państwa socjalistycznego w rewolucyjnym przekształcaniu społeczeństwa. Państwo Radzieckie, powstałe w wyniku Rewolucji Październikowej, stało się decydującą siłą socjalizmu, w przekształcaniu wszystkich elementów życia społecznego — politycznych, ekonomicznych oraz ideologicznych. Utrwalenie dyktatury proletariatu oraz upaństwowienie podstawowych środków produkcji i obrotu stworzyło grunt pod planowanie gospodarki narodowej. Plan — to w budownictwie społeczeństwa komunistycznego najważniejszy oręż partii bolszewickiej i rządu radzieckiego.

Ekonomiczną podstawę socjalizmu stanowi społeczna własność środków i narzędzi produkcji oraz socjalistyczny system gospodarki. Społeczna własność socjalistyczna w przeciwieństwie do prywatnej własności kapitalistycznej łączy całą gospodarkę narodową w jednolitą całość; wymaga ona świadomego kierowania gospodarką według zawczasu ustalonego planu. Towarzysz Stalin na XV Zjeździe WKP(b) wskazywał: „Ażeby kierować w sposób planowy, należy mieć inny, socjalistyczny, a nie kapitalistyczny system produkcji, należy mieć przynajmniej znacjonalizowany przemysł, znacjonalizowany system kredytowy, znacjonalizowaną ziemię, socjalistyczną spójnię ze wsią, władzę klasy robotniczej w kraju itp.“⁵⁾

Po upaństwowieniu na samym początku Rewolucji Październikowej wielkiego przemysłu, trans-

portu, banków i ziemi, władza radziecka utworzyła bazę ekonomiczną planowania gospodarki narodowej. Następnie dyktatura proletariatu umacniała i rozszerzała socjalistyczną własność społeczną. Lenin i Stalin niejednokrotnie podkreślali, że konieczność planowego kierowania gospodarką narodową w warunkach socjalizmu wynika z istoty i charakteru wielkiej produkcji, stanowiącej materialną bazę socjalizmu.

W przemówieniu „O pracy na wsi“ na połączonym plenum CK i CKK WKP(b) w styczniu r. 1933 towarzysz Stalin mówił co następuje: „Dopóki na wsi przeważał gospodarz indywidualny, partia mogła ograniczyć swe oddziaływanie w sprawach rozwoju rolnictwa do oddzielnych aktów pomocy, rady lub uprzedzenia“.⁶⁾ Dalej towarzysz Stalin wskazywał: „Kołochoz to wielkie gospodarstwo. A wielkiego gospodarstwa nie można prowadzić bez planu. Wielkie gospodarstwo w rolnictwie ogarniające setki, a czasami nawet tysiące zagród, może być prowadzone tylko w drodze kierownictwa planowego. Inaczej musi zginąć i rozpaść się“.⁷⁾

Oparta na społecznej własności gospodarka narodowa Związku Radzieckiego nie może się rozwijać bez jednolitego, ogólnonarodowego planu. W wyniku likwidacji własności prywatnej i ustanowienia socjalistycznej, społecznej własności środków i narzędzi produkcji ulega likwidacji oddziaływanie żywiołowych praw kapitalizmu. W warunkach socjalizmu charakter i formy oddziaływania praw ekonomicznych ulegają zasadniczym zmianom. W społeczeństwie kapitalistycznym prawa ekonomiczne odzwierciedlają stosunki wynikające z wyzysku człowieka przez człowieka, prawa te działają żywo i ujawniają się, mówi Engels, w charakterze rządzących ludźmi demonicznych władców.

W przeciwieństwie do kapitalizmu ekonomiczne prawa socjalizmu wyrażają nie stosunki wynikające z wyzysku, lecz stosunki przyjaznej współpracy i wzajemnej, socjalistycznej pomocy pomiędzy pracownikami wolnymi od eksploatacji; działają one nie w sposób żywiołowy, lecz jako prawa zbadane i świadomie realizowane przez partię bolszewicką i Państwo Radzieckie poprzez narodowe plany gospodarcze.

Praktyka budownictwa socjalizmu w państwach demokracji ludowej jeszcze raz potwierdza leninowsko-stalinowską tezę o możliwości planowego kierowania rozwojem gospodarki narodowej dopiero z chwilą przejścia władzy w ręce proletariatu.

Przejście władzy w ręce mas pracujących na czele z klasą robotniczą, kierowaną przez partie komunistyczne i robotnicze, upaństwowienie przemysłu oraz banków, przekazanie ziemi tym, którzy ją uprawiają, wejście na drogę socjalistycznej przebudowy gospodarstwa wiejskiego — takie są polityczne i ekonomiczne podstawy niezbędności planowego kierowania gospodarką narodową w państwach demokracji ludowej. Wszystkie te państwa, pomimo wielkich trudności, osiągnęły na tej

³⁾ j. w. — str. 602.

⁴⁾ W. I. Lenin — *Dzieła* — wyd. ros. tom XXVII, str. 68.

⁵⁾ J. W. Stalin — *Dzieła* — wyd. Książka i Wiedza tom X, str. 323.

⁶⁾ J. W. Stalin — *Zagadnienia leninizmu* — Książka i Wiedza r. 1949, str. 407.

⁷⁾ tamże.

drodze poważne sukcesy. Plany państwowe, jak wykazała już praktyka, wykonywane są terminowo a w toku walki o ich wykonanie pogłębiane są doświadczenia planowania.

We wszystkich państwach demokracji ludowej bezrobocie zostało zlikwidowane, stale wzrasta ilość zatrudnionych, systematycznie rośnie stopa życiowa mas pracujących, rozwija się nauka, technika i kultura.

Sukcesy państw demokracji ludowej świadczą o potężnych, twórczych siłach mas pracujących, które wyzwolone zostały z pęt kapitalizmu. Sukcesy te są szczególnie wyraźne na tle upadku produkcji, wzrostu bezrobocia i nędzy mas pracujących w państwach zmarshallizowanych.

WŁODZIMIERZ Lenin i Józef Stalin szczegółowo opracowali bolszewickie zasady planowania i ustalili podstawowe, charakterystyczne cechy planu.

Plany rozwoju gospodarki narodowej ZSRR zawierają przede wszystkim generalną linię partii. Narodowe plany gospodarcze podporządkowane są ogólnemu planowi zbudowania społeczeństwa komunistycznego. Lenin nazwał plan GOELRO — pierwszy narodowy plan gospodarczy Republiki Rad — drugim programem partii bolszewickiej. „Nasz program partii — mówił Lenin — nie może pozostać tylko programem partii. Winien on stać się programem naszego budownictwa gospodarczego, w przeciwnym razie będzie on nieprzydatny również i jako program partii. Winien on być uzupełniony przez drugi program partii, przez plan prac nad odbudową całej gospodarki narodowej i nad doprowadzeniem jej do stanu odpowiadającego wymaganiom współczesnej techniki. Bez planu elektryfikacji nie możemy przejść do rzeczywistej rozbudowy“⁸⁾

Plany rozwoju gospodarki ZSRR są planami państwowymi. Uchwalają je najwyższe organy władzy państwowej i skutkiem tego mają one moc ustawy, której wykonanie jest obowiązujące. W toku opracowania planów partia daje ogólne dyrektywne wskazówki, określające charakter i kierunek pracy organów gospodarczych i państwowych w toku realizacji tych planów. Włodzimierz Lenin pisał o planie elektryfikacji Rosji, że jest to plan „polityczny czyli państwowy, to znaczy zadanie dla proletariatu“⁹⁾

Rozwijając tę tezę Lenina i demaskując burżuazyjne określenie planu jako „planu — prognozy“, towarzysz Stalin podkreślał państwowy dyrektywny charakter planów: „Nasze plany to nie plany-prognozy, nie plany-domysły, lecz plany-d y r e k t y w y, które są dla organów kierowniczych o b o w i ą z u j ą c e i które o k r e ś l a j ą kierunek naszego rozwoju gospodarczego w p r z y s z ł o ś c i w skali całego kraju“¹⁰⁾.

Planowanie socjalistyczne stanowi jedną z najważniejszych funkcji socjalistycznego państwa.

⁸⁾ W. I. Lenin — *Dzieła* — wyd. ros. tom XXXI, str. 482.

⁹⁾ W. I. Lenin — *Dzieła* — wyd. ros. tom XXXV, str. 370.

¹⁰⁾ J. W. Stalin — *Dzieła* — wyd. Książka i Wiedza tom X, str. 323 — 324.

W przeciwieństwie do państwa kapitalistycznego, państwo socjalistyczne wypełnia kolosalną pracę gospodarczo-organizacyjną i kulturalno-wychowawczą. Funkcje te rozwinęły się w pełni po zwycięstwie socjalizmu w ZSRR. Państwo Radzieckie, które ześrodkowało w swych rękach decydujące środki produkcji, stanowi nie tylko polityczną, lecz także i potężną siłę ekonomiczną kierującą rozwojem społeczeństwa.

Niesposób przedstawić sobie rozwoju gospodarki socjalistycznej bez politycznego kierownictwa. Lenin niejednokrotnie podkreślał pierwszeństwo polityki w stosunku do ekonomiki. „W ustroju burżuazyjnym — wskazuje Lenin — sprawami tymi zajmowali się gospodarze, a nie organy gospodarcze; u nas zaś sprawy gospodarcze — to nasza wspólna sprawa. To polityka najbardziej dla nas zajmująca“¹¹⁾

Towarzysz Stalin wskazuje, że w praktyce polityka i gospodarka są nierozdzielne, istnieją one razem i razem działają. Ta jedność zadań gospodarczych i politycznych znajduje najjaskrawszy wyraz w narodowych planach gospodarczych.

Narodowe plany gospodarcze ZSRR powstają na bazie nauki, na podstawie wnikliwej analizy stanu gospodarki, rozwoju nauki i techniki, na zasadzie poznania przeszłości oraz perspektyw przyszłości Państwa Radzieckiego. W planach znajduje wyraz wszechstronna analiza sytuacji zarówno wewnętrznej, jak i zagranicznej czynników tak ekonomicznych jak i politycznych. Uzbrojona w teorię marksizmu-leninizmu partia bolszewicka naukowo ustala politykę ekonomiczną ZSRR na zasadzie praw rozwoju społecznego i praw gospodarki socjalistycznej. Polityka ta znajduje też swój konkretny wyraz w planach rozwoju gospodarczego ZSRR. Siła narodowych planów gospodarczych wyraża się mianowicie w tym, że odzwierciedlają one w sposób prawidłowy potrzeby materialne społeczeństwa socjalistycznego i podstawowe, żywotne interesy mas ludowych.

Wielka siła narodowych planów gospodarczych polega także na tym, że są one wyrazem żywej, praktycznej działalności milionów ludzi, którzy tworzą nowe życie. W. I. Lenin wskazywał, że socjalizm likwidując klasy wyzyskujące i wyzysk człowieka przez człowieka, po raz pierwszy w dziejach pozwala masom pracującym rozwinąć swe zdolności, ujawnić talenty posiadające swe źródło w łonie mas ludowych, a które tysiącami i milionami były przez kapitalizm dławione i niszczone. Włodzimierz Lenin nazywał pierwsze komunistyczne subotniki z okresu wojny z interwencją „pędami komunizmu“ i traktował je jako początek wielkiego przełomu w stosunku ludzi do pracy.

Aktywność produkcyjna i polityczna mas pracujących odgrywa decydującą rolę w planowaniu socjalistycznym. W przemówieniu na naradzie działaczy gospodarczych w r. 1931 towarzysz Stalin wskazywał, że „głupio byłoby myśleć, że plan produkcji sprowadza się do wyrazu liczb i zadań. W istocie rzeczy plan produkcji — to żywa działalność, działalność w praktyce milionów ludzi.

¹¹⁾ W. I. Lenin — *Dzieła* — wyd. ros. tom XXXII, str. 406 — 407.

Realność naszego planu produkcji — to miliony ludzi pracujących, którzy tworzą nowe życie. Realność naszego programu — to żywi ludzie, to my wszyscy, nasza chęć do pracy, nasza gotowość do pracy po nowemu, nasza wola wykonania planu“.¹²⁾

Świadomość radzieckich mas pracujących, że pracują one nie na wyzyskiwaczy, lecz dla siebie, dla swojej klasy, dla swego państwa socjalistycznego stanowi ogromną siłę motoryczną socjalistycznego społeczeństwa. Nowy stosunek do pracy ludzi radzieckich i patriotyzm szczególnie jaskrawo wyrażają się w ogólnonarodowym współzawodnictwie socjalistycznym. Współzawodnictwo socjalistyczne mocno wrosło w życie ludzi radzieckich, wyraża ono najważniejszy czynnik rozwojowy sił twórczych i najjaskrawszy przejaw zasadniczych prac rozwoju społeczeństwa socjalistycznego. Planowanie socjalistyczne kieruje się ku temu wszystkiemu co nowe, przodujące, co powstaje w wyniku twórczej działalności budowniczych społeczeństwa komunistycznego. Według określenia towarzysza Stalina, „współzawodnictwo jest komunistyczną metodą budowania socjalizmu na podstawie maksymalnej aktywności milionowych mas pracujących... Socjalistyczne współzawodnictwo jest wyrazem rzeczowej rewolucyjnej samokrytyki mas, opierającej się na twórczej inicjatywie milionowych mas pracujących“.¹³⁾

Partia, rząd i towarzysz Stalin osobiście przywiązują szczególną wagę do wykorzystywania w planowaniu przodujących doświadczeń i produkcyjno-politycznej aktywności mas. Na pierwszej wszechzwiązkowej naradzie stachanowców towarzysz Stalin zdecydowanie osądził tych, którzy przeszkadzali rozwojowi współzawodnictwa socjalistycznego, którzy nadal usiłowali utrzymać techniczne zacofanie i stare normy. Towarzysz Stalin wskazał na konieczność gruntownej przebudowy metod pracy odpowiednio do nowych warunków, nowej techniki i wzrostu kadr, które opanowały tę technikę. Jako jedno z centralnych zadań postawił on zamianę zacofanych norm technicznych przez nowe, technicznie doskonalsze.

Plany państwowe winny się więc opierać nie na średnioarytmetycznych normach, które w produkcji zostały już osiągnięte, a na średnich progresywnych normach, tj. równaniu w kierunku przodujących doświadczeń mas pracujących.

Jedną z zasad bolszewickiego planowania jest zgodność planów bieżących z perspektywicznymi. Włodzimierz Lenin wskazywał, że „nie można pracować, nie mając planu obliczonego na dłuższy okres czasu i na poważny sukces... Nie obawiajcie się planów obliczonych na długi szereg lat, bez nich niesposób dokonać gospodarczego odrodzenia — i w terenie nalegajcie na ich wykonanie“. Dalej Lenin podkreślał: „Mówiąc o odbudowie rolnictwa, przemysłu i transportu, o ich harmonijnym połączeniu nie możemy nie mówić o szero-

kim planie gospodarczym“.¹⁴⁾ Równocześnie Lenin żądał zwracania maksimum uwagi na sprawę planów bieżących.

Leninowską zasadę planowania rozwinął i wcielił w życie towarzysz Stalin. W walce z wrogami partii i ludu towarzysz Stalin obronił i rozwinął tezę niezbędności prawidłowego uzgodnienia i planowania zadań bieżących z podstawowymi zadaniami budowy komunizmu. Takie historyczne zadania jak budowa fundamentów socjalizmu, uprzedyskutowanie państwa i kolektywizacja rolnictwa, budowa socjalizmu, przygotowanie kraju do aktywnej obrony, nie mogły być rozwiązane w ramach planów rocznych. Partia zdemaskowała prawicowych restauratorów kapitalizmu, którzy wystąpili przeciwko pięcioletniemu planowi uprzedyskutowania państwa.

Bardzo istotnym zagadnieniem socjalistycznego planowania jest wydzielenie kierowniczych ogniw w narodowym planie gospodarczym. Podsumowując wyniki pierwszego planu pięcioletniego towarzysz Stalin stwierdzał: „...Urzeczywistnienia tak olbrzymiego planu nie można rozpoczynać chaotycznie od byle czego. Aby urzeczywistnić taki plan, trzeba było przede wszystkim znaleźć główne ogniwo planu, albowiem tylko znalazłszy główne ogniwo i uchwyciwszy się za nie można było wyciągnąć wszystkie pozostałe ogniwa planu“.¹⁵⁾ Określając na każdym etapie budownictwa socjalizmu polityczne i gospodarcze zadania planu, partia i rząd ustalają kierownicze, podstawowe ogniwo.

Szczególnie ważną zasadą planowania socjalistycznego jest kontrola wykonania planu. Po zatwierdzeniu narodowego planu gospodarczego przez najwyższe organy władzy partyjnej i państwowej rozpoczyna się bardzo ważny etap prac nad planem, a mianowicie kontrola przebiegu jego wykonania. Lenin i Stalin wskazywali wielokrotnie, że partyjne kierownictwo rozwija się w toku wykonania planu. Lenin mówił o planie GOELRO co następuje: „Należy go uzupełnić, rozwijać nadal, doskonalić i dostosowywać do życia na zasadzie wskazówek wnikliwie studiowanego praktycznego doświadczenia“.¹⁶⁾

Józef Stalin uczy, że: „Prawdziwe planowe kierownictwo rozwija się dopiero po opracowaniu planu, po jego sprawdzeniu w terenie, w toku wykonywania, poprawiania i precyzowania planu“.¹⁷⁾ Sprawdzanie wykonania planów winno powodować ujawnianie braków pracy poszczególnych przedsiębiorstw i centralnych zarządów i wypracowywanie metod dokładnego i niezmiennego wykonywania i przekraczania planów państwowych.

Sprawdzanie ma za zadanie analizę i studiowanie przebiegu wykonania planów, zapobieganie możliwym dysproporcjom, precyzowanie i doskonalenie planu na podstawie uwzględniania tego wszystkiego co nowe, przodujące, co wnosi praktyka.

¹⁴⁾ W. I. Lenin — *Dzieła* — wyd. ros. tom XXXI, str. 479, 482/3.

¹⁵⁾ J. W. Stalin — *Zagadnienia leninizmu* — Książka i Wiedza, str. 376.

¹⁶⁾ W. I. Lenin — *Dzieła* — wyd. ros. tom XXXII, str. 120.

¹⁷⁾ J. W. Stalin — *Dzieła* — wyd. ros. tom XII, str. 347.

¹²⁾ J. W. Stalin — *Zagadnienia leninizmu* — Książka i Wiedza — r. 1949, str. 355.

¹³⁾ J. W. Stalin — *Dzieła* — wyd. ros. tom XII, str. 109 — 110.

Niektórzy mogliby powiedzieć, jak wskazywał towarzysz Stalin, że zmieniając „zasadniczo wytyczne planu pięcioletniego, Komitet Centralny narusza zasadę planowania i zatracą autorytet organów planujących. Tak jednak mogą mówić tylko beznadziejni biurokraci. Dla nas, dla bolszewików plan pięcioletni nie przedstawia się jako rzecz zakończona i ustalona raz na zawsze. Dla nas plan pięcioletni, jak zresztą każdy plan, jest zaledwie planem przyjętym w charakterze pierwszego zarysu, który trzeba precyzować, zmieniać i uzupełniać na podstawie doświadczeń terenu, na podstawie doświadczeń wykonania planu... tylko biurokraci mogą myśleć, że planowa praca kończy się wraz ze sporządzeniem planu. Sporządzenie planu jest dopiero początkiem planowania“.¹⁸⁾

Systematyczna i precyzyjna kontrola wykonania planu we wszystkich gałęziach gospodarki narodowej winna ujawniać nowe rezerwy rozwoju gospodarki i powodować odpowiednie zmiany ustalonych poprzednio zadań planu.

Bardzo ważny, niezbędny warunek planowego kierownictwa rozwojem gospodarki narodowej stanowi dobrze zorganizowana ewidencja. Włodzimierz Lenin od pierwszej chwili powstania władzy radzieckiej szczególną uwagę poświęcał sprawie ogólnonarodowej ewidencji i kontroli; mówił on na ten temat co następuje: „ewidencja i kontrola — oto co najważniejsze, co konieczne jest dla „uporządkowania“ i dla prawidłowego funkcjonowania pierwszej fazy społeczeństwa komunistycznego“.¹⁹⁾ Socjalizm, jak uczy Lenin — to przede wszystkim kontrola.

Towarzysz Stalin w sprawozdaniu na XIII Zjeździe WKP(b) wskazywał, że „żadna praca konstruktywna, żadna praca państwowa, żadna praca planowa jest nie do pomyślenia bez prawidłowej ewidencji. Ewidencja bez statystyki nie ruszy ani o krok naprzód“.²⁰⁾

W warunkach gospodarki socjalistycznej system ewidencji organicznie wiąże się z narodowym planem gospodarczym. Prawdłowo zorganizowana ewidencja pozwala kontrolować i sprawdzać przebieg wykonania planu. Ewidencja nie sprowadza się i nie powinna sprowadzać się do prostej rejestracji wykonania, bądź niewykonania planu. Dobrze zorganizowana ewidencja pozwala wykryć rezerwy, które nie mogły być ujawnione w trakcie opracowywania planu, ujawniać przyczyny przeszkód w jego wykonaniu oraz rozpowszechniać cenne doświadczenia. W taki sposób dobrze zorganizowana ewidencja pomaga rozpowszechniać osiągnięcia praktyki budownictwa socjalizmu, odkrywać nowe procesy w gospodarce narodowej i prawidłowo kierować rozbudową gospodarki.

PAŃSTWOWE plany rozwoju gospodarki narodowej ZSRR stanowią konkretny wyraz generalnej linii partii w zakresie budowy społeczeństwa komunistycznego. Towarzysz Stalin rozwijając leninowską naukę o planowaniu oraz rozpo-

wszechniając ogromne doświadczenia budownictwa socjalizmu sformułował w sposób wyczerpujący trzy podstawowe zadania planowania gospodarczego.

Pierwsze zadanie to zabezpieczyć niepodległość i niezależność gospodarki narodowej ZSRR od kapitalistycznego otoczenia i umocnić siłę obronną kraju.

Zadanie drugie — to umacniać całkowite panowanie socjalistycznego systemu gospodarki i zamknąć wszelkie źródła odradzania się form kapitalistycznych.

I wreszcie zadanie trzecie — to zapewnić prawidłowość proporcji w rozwoju gospodarstwa narodowego, nie zezwalać na powstawanie w nim dysproporcji, zaś w celu likwidacji możliwych wąskich przekrojów rozporządzać państwowymi rezerwami zapasów materiałowych oraz siły roboczej.

Wszystkie te zadania związane są ze sobą nierozdzielnie i były realizowane równolegle na wszystkich etapach budownictwa socjalizmu, znajdowały one wyraz zarówno w planie GOELRO, jak w pięcioletnich planach stalinowskich.

Od pierwszych dni Rewolucji Październikowej Lenin i Stalin postawili problem likwidacji gospodarczego zacofania kraju i ekonomicznej zależności od otaczających państw kapitalistycznych. Jak wiadomo, Lenin jeszcze w r. 1917 mówił: „Wojna jest nieubłagana, stawia ona z niemiłosierną ostrością pytanie: albo zginać, albo dopędzić kraje przodujące i prześcignąć je także pod względem ekonomicznym“.²¹⁾ Kluczem do rozwiązania tego problemu było przede wszystkim socjalistyczne uprzemysłowienie, tj. budowa przede wszystkim przemysłu ciężkiego.

Włodzimierz Lenin podkreślał ogromną rolę ciężkiego przemysłu dla rozwoju gospodarczego i bezpieczeństwa ZSRR. „...Bez uratowania ciężkiego przemysłu, bez jego odbudowy — wskazywał Lenin — nie potrafimy zbudować żadnego przemysłu, zaś bez niego w ogóle zginiemy jako kraj samodzielnny“.²²⁾

Jeszcze w latach wojny domowej i obcej interwencji Lenin wysunął zadanie elektryfikacji i uprzemysłowienia kraju. Na podstawie wskazań Lenina i pod jego bezpośrednim kierownictwem wykonano wielką pracę z zakresu opracowania jednolitego perspektywicznego planu rozwoju gospodarki narodowej. VIII Ogólnorosyjski Zjazd Rad (grudzień 1920 r.) przyjął plan elektryfikacji kraju (GOELRO) obliczony na 10 — 15 lat. Plan elektryfikacji Rosji był pierwszym perspektywicznym planem budownictwa socjalizmu. Opierał on się na leninowskiej teorii możliwości zwycięstwa socjalizmu w jednym kraju. „Komunizm — mówił Lenin — to władza radziecka plus elektryfikacja całego kraju“.²³⁾ Oceniając plan GOELRO towarzysz Stalin w liście do Lenina pisał, co następuje: „Mistrzowski szkic rzeczywiście jednolitego i rzeczy-

¹⁸⁾ W. I. Lenin — *Dziela* — wyd. ros. tom XII, str. 346 — 347.

¹⁹⁾ tamże str. 347.

²⁰⁾ J. W. Stalin — *Dziela* — wyd. ros. tom VI, str. 214.

²¹⁾ W. I. Lenin — *Dziela* — wyd. ros. tom XXV, str. 338.

²²⁾ tamże tom XXXIII, str. 388.

²³⁾ W. I. Lenin — *Dziela* — wyd. ros. tom XXXI, str. 484.

wiście państwowego planu gospodarczego bez cudzysłowu. Jedyna w naszych czasach marksistowska próba osadzenia radzieckiej nadbudowy gospodarczo zacofanej Rosji na rzeczywistości realnej i w obecnych warunkach jedynej możliwej bazie techniczno-produkcyjnej.“²⁴⁾

Lenin i Stalin dali zdecydowaną odprawę wrogom ludu, którzy usiłowali storpedować opracowanie i wykonanie planu elektryfikacji i zawrócić państwo na drogę restauracji kapitalizmu. Partia bolszewicka i Państwo Radzieckie mogły w pełni przystąpić do realizacji wspaniałego programu budowy fundamentów socjalizmu dopiero po zakończeniu wojny domowej i rozgromieniu obcej interwencji. Program ten wykonano na zasadzie leninowsko-stalinowskiej polityki NEP. Nowa Ekonomiczna Polityka gwarantowała ścisły sojusz gospodarczy klasy robotniczej i chłopów dla budowy socjalizmu. Pozwoliła ona dość szybko wyprowadzić kraj ze stanu ekonomicznej ruiny. Wyniki pierwszego roku NEP potwierdziły słuszność tej polityki. W przemówieniu swym na plenum Rady Moskiewskiej w listopadzie r. 1922 Lenin wyraził zdecydowane przekonanie, że: „z Rosji nepowskiej powstanie Rosja socjalistyczna.“

W r. 1925 wielki przemysł Związku Radzieckiego produkował już w rozmiarach około $\frac{3}{4}$ przedwojennego poziomu produkcji. Skutecznie przebiegało wykonanie planu elektryfikacji kraju. Produkcja rolnicza w r. 1924/25 sięgała 85% poziomu przedwojennego. Wzmocniła się handlowa więź między miastem i wsią. Handel państwowy i spółdzielczy uzyskał przewagę w obrocie detalicznym. Jednak kraj pozostał nadal zacofany, ze znaczną przewagą rolnictwa nad przemysłem.

Przeciwnieństwo pomiędzy przodującą formą władzy a zacofaną bazą techniczno-ekonomiczną uległo zaostrzeniu. Pod koniec okresu odbudowy ostro zarysował się problem perspektyw rozbudowy gospodarczej, problem losu i drogi do zbudowania socjalizmu w ZSRR.

Towarzysz Stalin, rozwijając w sposób twórczy leninowską teorię rewolucji socjalistycznej wskazał konkretne drogi zbudowania socjalizmu. Uzasadnił on tezę stwierdzającą, że podstawowym ogniwem przechodzenia ku rozwiniętemu w pełni budownictwu socjalizmu winno się stać socjalistyczne uprzemysłowienie kraju.

XIV Zjazd WKP(b) uchwalił stalinowski plan uprzemysłowienia kraju, który miał za zadanie: „zapewnić ZSRR ekonomiczną samodzielność, co zabezpieczy ZSRR przed przekształceniem go w dodatek do światowej gospodarki kapitalistycznej, a w tym celu ustalić kurs w kierunku uprzemysłowienia kraju, rozwoju produkcji środków produkcji i stworzenia rezerw celem ekonomicznego manewrowania.“²⁵⁾

Przeciwko generalnej linii partii wystąpili zawzięci wrogowie ludu, trockiści i zinowiewowcy. Przeciwwstawili oni stalinowskiemu planowi socjalistycznego uprzemysłowienia swój „plan“ ekonomicznej niewoli kraju i plan przekształcenia kraju w rolniczy dodatek do ekonomiki państw kapitali-

stycznych. Partia zdemaskowała i rozbiła bandę trockistowsko-zinowiewowską i zmobilizowała klasę robotniczą oraz masy pracujące do walki o budowę socjalizmu.

Generalna linia partii skierowana ku socjalistycznemu uprzemysłowieniu oraz ekonomicznej samodzielności i niezależności Państwa Radzieckiego znalazła swój konkretny wyraz w stalinowskich planach pięcioletnich. Dzięki pomyślnej realizacji leninowsko-stalinowskiej polityki socjalistycznego uprzemysłowienia, Związek Radziecki w krótkim czasie przekształcił się w potężne, uprzemysłowione państwo, posiadające całkowitą gospodarczą samodzielność.

W latach przedwojennych pięcioletek stalinowskich powstał w ZSRR przodujący ciężki przemysł oraz odnowiony został gruntownie aparat wytwórczo-techniczny gospodarki narodowej. Produkcja wielkiego przemysłu w ZSRR wzrosła w r. 1940 w stosunku do r. 1913 prawie 12-krotnie. Wyprodukowano w tym czasie prawie 4-krotnie więcej żeliwa, 4,5-krotnie więcej stali, 5,5-krotnie więcej węgla kamiennego, 3,5-krotnie więcej ropy naftowej, w rolnictwie zaś zbiory zboża towarowego większe były o 17 mln. ton, zaś bawełny 3,5-krotnie większe w stosunku do r. 1913.

Towarzysz Stalin w przemówieniu swym do wyborców z 9 lutego r. 1946 wskazywał: „Takiego niebywałego wzrostu produkcji niesposób uważać za objaw prostego, zwyczajnego rozwoju kraju od zacofania do postępu. Był to skok, dzięki któremu kraj nasz przekształcił się z państwa zacofanego w przodujące, z rolniczego w przemysłowe.“²⁶⁾

Na wszystkich etapach budowy socjalizmu rozwijano także i drugie zadanie planowania gospodarki narodowej — rozwijanie i umacnianie własności socjalistycznej, socjalistycznego systemu gospodarki jako podstawy państwowości radzieckiej.

W przeszłości czyniono w Rosji próby, by jak wskazuje towarzysz Stalin, wyskoczyć z ram zacofania, lecz próby te nie dawały pożądaných wyników. „Wielowiekowe zaniedbanie naszego kraju można zlikwidować tylko na bazie pomyślnego budownictwa socjalizmu. A zlikwidować je może tylko proletariat, który zbudował swą dyktaturę i trzyma w swych rękach kierownictwo kraju.“²⁷⁾ Wielka Rewolucja Październikowa obaliła władztwo obszarników i kapitalistów czyniąc ziemię, banki, fabryki, koleje żelazne i środki łączności dobrem całego narodu, tj. własnością państwową.

Władając kluczowymi pozycjami i podkopawszy bazę ekonomiczną klas wyzyskujących Państwo Radzieckie kierowane przez partię bolszewicką w dalszym ciągu rozszerzało i umacniało własność socjalistyczną na podstawie socjalistycznego uprzemysłowienia. Wykonano kolosalny program inwestycyjny. Świadczy o tym wzrost inwestycji w przemyśle ZSRR. W okresie pięcioletnia odbudowy (1923/4 — 1927/28) inwestycje w przemyśle stanowiły sumę 4,9 mld. rub., w latach pierwszego planu pięcioletniego — 24,8 mld. rub., w latach drugiego — 58,6 mld. rub. i wreszcie według pierw-

²⁴⁾ J. W. Stalin — *Dzieła* — Książka i Wiedza, tom V, str. 58.

²⁵⁾ „WKP(b) w rezolucjach i postanowieniach konferencji i plenum CK“ — wyd. ros. 1940, str. 49—50.

²⁶⁾ „WKP(b) w rezolucjach i postanowieniach zjazdów, konferencji i plenum CK“ — wyd. ros., str. 49—50.

²⁷⁾ J. W. Stalin — *Dzieła* — wyd. ros., tom XI, str. 249.

szego powojennego planu — 157,5 mld. rub. Powstały w tym czasie nowe gałęzie przemysłu, zbudowano tysiące nowych wielkich zakładów przemysłowych.

Dzięki uprzemysłowieniu państwa, partia komunistyczna i Państwo Radzieckie skierowały również rolnictwo na tory gospodarki socjalistycznej. Spółdzielczo-kołchozowa forma własności powstała na gruncie dobrowolnego zjednoczenia drobnych właścicieli prywatnych — chłopów i rzemieślników. Konkretny plan przekształcenia prywatnej własności drobnotowarowych producentów na własność socjalistyczną opracowany został przez Lenina i Stalina i zrealizowany pod kierownictwem towarzysza Stalina.

Państwo radzieckie w oparciu o uprzemysłowienie, systematycznie realizowało zadanie przestawienia drobnotowarowej gospodarki chłopskiej na tory wielkiej produkcji kołchozowej. W walce z różnego rodzaju wrogami ludu partia komunistyczna i Państwo Radzieckie realizowały leninowsko-stalinowski plan spółdzielczy. Podstawowe ogniwo pierwszego etapu realizacji leninowsko-stalinowskiego planu spółdzielczego stanowiła sprawa organizacji spółdzielczości zaopatrzeniowo-zbytowej. Przejście od kooperacji zbytu i zaopatrzenia do kooperacji produkcji odbyło się w drugiej połowie r. 1929, gdy do kołchozu masowo ruszył średniak. Pełna kolektywizacja stała się wynikiem wszystkich poprzednich osiągnięć. Rozwój przemysłu, masowa produkcja traktorów i innych maszyn rolniczych, zdecydowana walka z kulactwem, rozwój rozmaitych form kooperacji, pozytywne wyniki pracy już istniejących kołchozów, sowchozów i stacji maszynowo-traktorowych — wszystkie te fakty stały się czynnikami powodującymi masowe wstępowanie chłopów na drogę kolektywizacji.

Kołchozy jako socjalistyczna forma gospodarki nie powstawały żywiołowo, lecz w wyniku świadomego i aktywnego rozwijania socjalistycznych form gospodarki na wsi, wszechstronnej pomocy finansowej i organizacyjnej, udzielanej chłopom, ograniczania, wypierania, a następnie likwidacji elementów kulackich na wsi. Masowa kolektywizacja rolnictwa mogła być dokonana jedynie na zasadzie rozwoju i umacniania własności państwowej. Na bazie uprzemysłowienia kraju z pomocą socjalistycznego przemysłu państwowego dochodziło do skutku przekształcenie rozdrobnionej gospodarki chłopskiej w wielkie gospodarstwa kołchozowe.

Łączenie się gospodarstw chłopskich w kołchozy spowodowało szybki rozwój socjalistycznej własności kołchozów. Świadczy o tym zwiększenie środków trwałych w kołchozach. Wartość podstawowych środków trwałych wzrosła z 81 mln. rub. w r. 1928 do 17,1 mld. rub. w r. 1938.

W wyniku istotnie gigantycznej pracy dokonanej przez narody ZSRR w latach pięcioletnich planów stalinowskich, socjalistyczny system gospodarki zapanował w ZSRR niepodzielnie. Już w wyniku wykonania drugiego planu pięcioletniego rozwiązane zostało zadanie likwidacji wszystkich klas wyzyskujących i usunięto przyczyny umożliwiające wyzysk człowieka przez człowieka.

Niepodzielne władanie socjalistycznego systemu gospodarki w ZSRR cechują następujące dane: już w r. 1936 własność socjalistyczna obejmowała 98,7% całości środków produkcji ZSRR, w tym w przemyśle — 99,95% i w rolnictwie — 96,3%. Gospodarka socjalistyczna uczestniczyła w tworzeniu dochodu narodowego w 99,3%, w produkcji brutto całego przemysłu 99,9%, w produkcji brutto rolnictwa — 98,8% i w obrocie detalicznym przedsiębiorstw handlowych — 100%.

Niepodzielne władanie socjalistycznego systemu gospodarczego nie oznacza jednakże, że w poszczególnych dziedzinach nie mogą przejawiać się antypaństwowe prywatno - własnościowe tendencje. W warunkach socjalizmu przeżytki kapitalistyczne nie są jeszcze przewyżczone w pełni. Przeżytki te istnieją nie tylko dlatego, że świadomość nie nadążyła za rozwojem gospodarki, lecz dlatego także, że Związek Radziecki buduje komunizm w warunkach kapitalistycznego okrążenia. Przeżytki kapitalistyczne znajdują swój wyraz przede wszystkim w niesocjalistycznym stosunku do pracy i własności socjalistycznej, jaki się zdarza wśród poszczególnych zacofanych jednostek oraz w braku dbałości o ogólnonarodowe, państwowe interesy.

Umocnienie i rozwój własności socjalistycznej i wykorzystanie tendencji prywatno-własnościowych stanowią podstawowe zadanie planowego kierownictwa gospodarką narodową. Kraj Rad znajduje się obecnie w fazie systematycznego przechodzenia od socjalizmu do komunizmu. Ukończenie zaś budowy społeczeństwa socjalistycznego i przejście do komunizmu wymagają przede wszystkim umocnienia i dalszego rozwoju własności socjalistycznej jako gospodarczej podstawy ustroju radzieckiego, źródła bogactwa i potęgi ZSRR.

Wraz z zadaniami umacniania gospodarczej samodzielnosci Państwa Radzieckiego i utrwalania niepodzielnego władztwa socjalistycznego systemu gospodarki, trwała konsekwentna realizacja trzeciego zadania planowania gospodarczego — przestrzeganie prawidłowości proporcji pomiędzy poszczególnymi gałęziami gospodarki narodowej w interesie budowania socjalizmu.

Podstawowe zagadnienie budowania socjalizmu, to prawidłowość wzajemnego stosunku pomiędzy przemysłem i rolnictwem, pomiędzy wsią a miastem.

„Społeczeństwo socjalistyczne — wskazywał towarzysz Stalin — jest produkcyjno-konsumpcyjnym zrzeszeniem pracowników przemysłu i rolnictwa. Jeżeli w tym zrzeszeniu przemysł nie jest powiązany z rolnictwem, które daje surowiec i żywność oraz pochłania wyroby przemysłu, jeśli przemysł i rolnictwo nie stanowią w ten sposób jednolitej całości narodowo-gospodarczej — to żaden socjalizm z tego nie wyniknie“²⁸).

Budowa gospodarki socjalistycznej wymagała nowych proporcji pomiędzy przemysłem i rolnictwem. Przy równoczesnym rozwoju przemysłu i rolnictwa udział przemysłu w całokształcie gospodarki narodowej wzrastał wydatnie. Gdy w ro-

²⁸) J. W. Stalin — *Dzieła* — Książka i Wiedza tom VII, str. 201—202.

ku 1913 produkcja przemysłu wynosiła 57,9% produkcji brutto gospodarki narodowej, to w roku 1937 udział przemysłu wzrósł do 77,4%, zaś udział rolnictwa wynosił 22,6%. Nastąpiły także zasadnicze zmiany w strukturze przemysłu. Przy równoczesnym wzroście produkcji środków produkcji i przedmiotów spożycia produkcja środków produkcji wzrosła z 33,3% w r. 1913 do 61,2% w r. 1940, zaś udział produkcji przemysłu maszynowego w produkcji wielkiego przemysłu zwiększył się z 6,8% w r. 1913 do 31,0% w r. 1940. Nowe te proporcje pomiędzy podstawowymi gałęziami gospodarki narodowej przewidziane były i określone w narodowych planach gospodarczych, bazowanych na dominującej roli przemysłu (szczególnie produkcji środków produkcji) w gospodarce socjalistycznej, na kierowniczej roli miasta w stosunku do wsi.

Normalny i nieprzerwany rozwój gospodarki narodowej wymaga istnienia okazałych rezerw państwowych zarówno materiałowych (paliwa, energii elektrycznej, towarów przemysłowych, żywności), jak również środków pieniężnych i siły roboczej.

Towarzysz Stalin wielokrotnie wskazywał na konieczność tworzenia rezerw państwowych. Biorąc pod uwagę ogromne rozmiary radzieckiej gospodarki, należy się liczyć z możliwością poszczególnych niedociągnięć. Dlatego też plan musi przewidywać tworzenie koniecznych rezerw państwowych, które pozwolą na czas usuwać powstające gdzieś i sporadycznie niedociągnięcia, a przy tym zapewnią zaspokojenie potrzeb wynikających z zadania obrony kraju.

Budowanie socjalizmu wymagało nowego, socjalistycznego rozmieszczenia sił wytwórczych. Na podstawie ogólnych wskazań Marksa i Engelsa Lenin i Stalin opracowali najważniejsze zasady socjalistycznej lokalizacji sił wytwórczych, odpowiednio do warunków ZSRR. Przybliżenie przemysłu do źródeł surowca i okręgów spożycia w celu likwidacji nieracjonalnych, nadmiernie odległych przewozów, pełny rozwój gospodarki w podstawowych okręgach gospodarczych, likwidacja zacofania gospodarczego kresowych terenów państwa i wzmocnienie obronności kraju stanowiły podstawowe założenia nowej lokalizacji sił wytwórczych i stały się oparciem dla planów rozwoju gospodarki narodowej — planu GOELRO oraz stalinowskich planów pięcioletnich.

Geografia gospodarcza ZSRR uległa gruntownej zmianie. Inicjatorem oraz inspiratorem tych wielkich przemian jest osobiście towarzysz Stalin. Z jego inicjatywy powstała druga baza hutniczo-węglowa na wschodzie ZSRR — Urało-Kuzbas (połączenie uralskiej rudy z kuznieckim węglem); wraz z tym we wszystkich podstawowych gospodarczych okręgach państwa utworzono nowe, wielkie zagłębia węglowe, jak Karagandyjskie, Czeremchowskie, Podmoskiewskie i Peczerskie, a nadto bazy węglowe na Dalekim Wschodzie, w Azji Średniej i na Zakaukaziu. Powstało „drugie Baku” — nowa baza naftowa między Wołgą i Uralem, a nadto w okręgu Uchty, w Uzbekistanie, Tadżykistanie, Dagestanie, w Gruzji, na Ukrainie i na Sachalinie. W toku realizacji przed-

wojennych stalinowskich planów pięcioletnich w podstawowych okręgach gospodarczych państwa powstały potężne ośrodki przemysłu metalowego, w szczególności maszynowego. Na Uralu, na Syberii, w Kazachstanie i w innych okolicach wyrosły ośrodki hutnictwa metali kolorowych i przemysłu chemicznego. W Azji Średniej, w Kazachstanie, na Zakaukaziu i na Syberii powstał przemysł włókienniczy. Zbudowano szereg wielkich elektrowni na Wołdze, Dnieprze, na Zakaukaziu, na Półwyspie Kola i w Republice Karelo-Fińskiej. Zbudowano szereg linii kolejowych i dróg wodnych, jak kolej Turecko-Syberyjska, kanał Białomorsko-Bałtycki, kanał im. Moskwy i inne.

Wcielając w życie wskazania Lenina i Stalina o lokalizacji przemysłu, Państwo Radzieckie zmieniło też odpowiednio lokalizację rolnictwa. W latach przedwojennych planów pięcioletnich baza produkcyjna zboża towarowego rozszerzyła się daleko na północ i wschód ZSRR. Szybko rozwijały się też pszeniczne bazy zawołżańskie, zauralskie i zachodnio-syberyjskie. Socjalistyczne uprzemysłowienie państwa i kolektywizacja rolnictwa, prawidłowa lokalizacja sił wytwórczych w państwie spowodowały, że dawny podział na okręgi rolnicze i przemysłowe „produkujące” i „spożywające” stał się nieaktualny.

W WYNIKU pomyślnego wykonania przedwojennych stalinowskich planów pięcioletnich system socjalistyczny umocnił się i zapanował niepodzielnie, dokonana została rekonstrukcja techniczna w całej gospodarce narodowej. Kraj wszedł w nową fazę rozwoju, w fazę zakończenia budowy bezklasowego społeczeństwa socjalistycznego i stopniowego przechodzenia od socjalizmu do komunizmu.

Zdradziecka napaść Niemiec hitlerowskich na Związek Radziecki przerwała pokojową konstruktywną pracę narodu radzieckiego. Towarzysz Stalin 3 lipca r. 1941 postawił zadanie: „Musimy natychmiast przebudować całą naszą pracę na wojenny sposób, wszystko podporządkować potrzebom frontu i konieczności zgotowania wrogowi ostatecznej klęski”²⁹⁾. Jak wiadomo to kolosalne zadanie zostało wykonane pomyślnie pod mądrym kierownictwem towarzysza Stalina. Planowy system gospodarki narodowej pozwolił na przestawienie jej w krótkim terminie na tory wojenne, na przezwyciężenie trudności pierwszego okresu wojny oraz na stworzenie zorganizowanej, szybko rozwijającej się wojennej gospodarki.

W miarę wyzwalań przejściowo okupowanych terenów Związku Radzieckiego plany państwowe uwzględniały odbudowę gospodarstwa narodowego na tych terenach.

Związek Radziecki zwycięsko zakończył Wielką Wojnę Narodową i ponownie podjął gigantycznych rozmiarów pokojową rozbudowę kraju. W marcu r. 1946 Rada Najwyższa ZSRR uchwaliła ustawę o Pięcioletnim Planie Odbudowy i Rozwoju Gospodarki Narodowej ZSRR na lata 1946—1950. Podstawowe zadania tego planu wy-

²⁹⁾ J. W. Stalin — *O Wielkiej Wojnie Narodowej Związku Radzieckiego* — wyd. „Prasa Wojskowa”, str. 9.

tyczył towarzysz Stalin w swej historycznej mowie z 9 lutego r. 1946: odbudować zniszczone okęgi kraju, osiągnąć a następnie przekroczyć w większym, bądź w mniejszym stopniu przedwojenny poziom przemysłu i rolnictwa.

Te istotnie gigantyczne zadania narody Związku Radzieckiego wykonały pomyślnie pod kierownictwem partii bolszewików i wielkiego Stalina. Narody ZSRR nie tylko szybko zlikwidowały ciężkie następstwa wojny, ale osiągnęły też nowy potężny rozwój wszystkich dziedzin gospodarki narodowej. Kraj Rad osiągnął tak wysoki stopień rozwoju gospodarki narodowej, jakiego nie знаła cała jego historia.

Planowa ekonomika radziecka rozwija się w szybkim tempie na podstawie rozszerzonej reprodukcji socjalistycznej. Pierwszy powojenny plan pięcioletni przewidywał wzrost produkcji przemysłowej w r. 1950 o 48% w porównaniu do r. 1940. W praktyce w r. 1950 wzrost produkcji wyniósł 73% w stosunku do r. 1940.

Nie mają sobie równych w historii rozmiary i tempo budownictwa inwestycyjnego w ZSRR. W ciągu powojennego pięciolecia odbudowano i zbudowano od nowa ponad 6 tys. przedsiębiorstw przemysłowych, nie licząc drobnych przedsiębiorstw państwowych, spółdzielczych i kołchozowych. W wyniku odbudowy, budowy i przebudowy przedsiębiorstw przemysłowych oraz wyposażenia ich w przodujące, krajowego pochodzenia urządzenia techniczne, podstawowe środki trwałe w całym przemyśle ZSRR wzrosły w r. 1950 w porównaniu z r. 1948 o 58%.

Ludzie radzieccy wykonali pierwszy powojenny plan pięcioletni przed terminem. Socjalistyczne współzawodnictwo i ruch stachanowski nabrały w tym czasie niebywałego rozmachu. Coraz powszechniejszą staje się patriotyczna inicjatywa produkcyjna poszczególnych robotników, a także całych fabryk i zakładów, rozwija się walka o oszczędność surowca, o lepsze wykorzystanie środków trwałych i obrotowych, o ponadplanowe nagromadzenia i o jakość produkcji. W toku powojennego pięciolecia dokonano w ZSRR wiele odkryć naukowych i wynalazków o szczególnej doniosłości w różnych dziedzinach nauki i techniki.

Wielkie sukcesy osiągnęło również socjalistyczne radzieckie rolnictwo. Dzięki nieustannej trosce partii i rządu rolnictwo ZSRR zdecydowanie się rozwija.

Zbiory brutto upraw zbożowych w r. 1950 wyniosły 7.600 mln. pudów i przekroczyły poziom przedwojennego r. 1940 o 345 mln. pudów. Zbiory brutto bawełny wyniosły 3.700 tys. ton, przekraczając zadania przewidziane przez plan na r. 1950 o 650 tys. ton. Znaczne sukcesy osiągnięte też zostały w zakresie hodowli. Wzrosło wyposażenie techniczne rolnictwa, bardzo wiele dokonano w zakresie elektryfikacji kołchozów, stacji maszynowo-traktorowych i sowchozów.

24 października r. 1948 opublikowane zostało rozporządzenie Rady Ministrów ZSRR, uchwalone z inicjatywy towarzysza Stalina i CK WKP(b) „O planie sadzenia ochronnych pasów leśnych, stawów i zbiorników wodnych celem zapewnienia wysokich i trwałych urodzajów w stepowych

i stepowo-leśnych okęgach europejskiej części ZSRR“. W ciągu piętnastu lat ogromna część Związku Radzieckiego równająca się rozmiarom łącznej powierzchni kilku państw europejskich ulegnie zasadniczym przekształceniom.

Pomyślnie wykonywany jest wielki stalinowski plan przekształcenia przyrody. Kołchozy, sowchozy, stacje maszynowo-traktorowe, gospodarstwa leśne oraz stacje zalesień ochronnych dokonały siewu i sadzenia lasów ochronnych na powierzchni równającej się 1.350 tys. ha.

Podobnie jak w przemyśle tak i w rolnictwie rozwija się współzawodnictwo socjalistyczne. Wyszunęło ono tysiące utalentowanych przodowników pracy na roli. Współzawodnictwo socjalistyczne na wsi odznacza się obecnie przechodzeniem od pojedynczych rekordów do kolektywnych metod pracy stachanowskiej i osiąganiem wysokich urodzajów na znacznych przestrzeniach upraw.

Dzięki rozwojowi wszystkich dziedzin gospodarki socjalistycznej z roku na rok lepiej są zaspokajane wciąż rosnące materialne i kulturalne potrzeby mas pracujących. W r. 1950 masy pracujące ZSRR uzyskały na pokrycie swych osobistych materialnych i kulturalnych potrzeb 74% dochodu narodowego, zaś 26% dochodu narodowego pozostało do dyspozycji państwa, kołchozów i spółdzielczości na cele rozszerzenia produkcji socjalistycznej oraz na zaspokojenie innych potrzeb ogólnopństwowych i społecznych.

Państwo Radzieckie w sposób planowy dokonuje podziału dochodu narodowego celem systematycznego podwyższania stopy życiowej mas pracujących i rozwoju produkcji w miastach i na wsi. Państwo Radzieckie pomyślnie również rozwiązuje zadanie budowania komunizmu. Wielki Stalin przewodzi radzieckiemu narodowi w walce o dalszy rozwój potęgi Kraju Rad.

W mowie swej z 9 lutego r. 1946 towarzysz Stalin wytyczając plany na dalszy okres czasu wskazywał, że: „... partia zamierza zorganizować nowy potężny wzrost gospodarki narodowej, który by pozwolił nam podnieść poziom naszego przemysłu dajmy na to trzykrotnie w porównaniu z poziomem przedwojennym“³⁰). Towarzysz Stalin wskazywał przy tym, że koniecznie należy osiągnąć taki poziom radzieckiego przemysłu, by mógł on wytwarzać corocznie do 50 mln. ton żeliwa i do 60 mln. ton stali, do 500 mln. ton węgla i do 60 mln. ton nafty. Dla wykonania tego programu trzeba co najmniej trzech nowych planów pięcioletnich. Wówczas Związek Radziecki będzie ubezpieczony przeciw wszelkim niespodziankom.

Z inicjatywy towarzysza Stalina Rada Ministrów ZSRR uchwaliła rozporządzenie o budowie elektrowni Kujbyszewskiej i Stalingradzkiej na Wołdze, Głównego Kanału Turkmeńskiego, elektrowni Kachowskiej na Dnieprze, kanałów Południowo-Ukraińskiego i Północno-Krymskiego i wreszcie żeglownego kanału Wołżańsko-Dońskiego wraz z systemami nawodniającymi okęgów Rostowskiego i Stalingradzkiego. Stalinowski plan prze-

³⁰) J. W. Stalin — „Przemówienia wygłoszone na przedwyborczych zebraniach Okręgu wyborców Stalinowskiego Okręgu Wyborczego w Moskwie 11 grudnia r. 1937 i 9 lutego r. 1946“ — wyd. Książka i Wiedza, str. 24.

kształcenia przyrody i stalinowskie budownictwo komunizmu znamionuje nowy etap planowania socjalistycznego.

Tak gigantycznego rozmachu budownictwa nie znała i nie mogła znać cała historia ludzkości. Podołać tym zadaniom może tylko Kraj Rad, tylko ludzie radzieccy, aktywni budowniczkowie komunistycznego społeczeństwa. Towarzysz Stalin uczy, że w społeczeństwie komunistycznym planowo zorganizowana gospodarka narodowa opierać się będzie na szczytowej technice zarówno w przemyśle jak i w rolnictwie. Realizacja tych gigantycznych inwestycji będzie posiadała ogromne znaczenie dla stworzenia bazy materialno-technicznej społeczeństwa komunistycznego.

Państwowe plany rozwoju gospodarki narodowej zapewniają rozwiązanie generalnych zadań, które stawia partia bolszewicka. W oparciu o leninowsko-stalinowskie plany Związek Radziecki w czasie niezwykle krótkim w skali historycznej przekształcił się w potężne przemysłowo-rolnicze socjalistyczne mocarstwo. Plan, to potężna broń w rękach partii komunistycznej. Gigantyczne zadania nakreślone przez Wielkiego Stalina otwierają szerokie perspektywy dalszego gospodarczego i kulturalnego rozwoju Związku Radzieckiego. Lud radziecki kierowany przez partię bolszewicką i Wielkiego Stalina zdecydowanie kroczy drogą wiodącą do komunizmu.

PREMIOWANIE I PODZIAŁ CZĘŚCI NADWYŻKI W SPÓŁDZIELCZOŚCI PRACY ZSRR

Mgr Adam FONAR

W GOSPODARCE planowej premiiowy system płac ma na celu maksymalną mobilizację pracowników dla wykorzystania istniejących rezerw wydajności pracy. Właściwie zbudowany system premiiowy decyduje nie tylko o zwiększeniu wydajności pracy, lecz jest także czynnikiem podniesienia jakości produkcji, zwiększenia gospodarności oraz oszczędności. System ten powinien uzależniać wypłacanie premii od wykonania względnie przekraczania zadań planowych w najbardziej istotnych działach gospodarki danej jednostki przemysłowej. Powinien więc on być tak zbudowany, by możliwie jak najbardziej wiązał interes społeczny przedsiębiorstwa z interesami pracowników zainteresowanych w rozwoju przedsiębiorstwa, mobilizowanych do osiągnięcia coraz lepszych wyników pracy poprzez wzrost premii i poprawę warunków bytu. System premiiowy powinien być wreszcie możliwie jasny i prosty.

System płacy akordowej oraz czasowo-premiiowej realizuje postulaty powyższe na ogół w odniesieniu do pracowników fizycznych. Szczególnie ważna i o wiele trudniejsza jest jednak budowa tabeli premiiowej dla pracowników na stanowiskach kierowniczych i inżynieryjno-technicznych. W polskiej spółdzielczości wytwórczej systemu premiiowego w odniesieniu do tej grupy pracowników, jeśli chodzi o powiązanie premiiowania z czynnikami np. jakości produkcji, oszczędności lub obniżenia kosztów własnych, nie są jeszcze dostatecznie sprecyzowane. W Związku Radzieckim istnieje natomiast system realizujący te postulaty.

Z kolei rozpatrzmy zasady, na których został oparty regulamin premiiowania personelu kierowniczego i inżynieryjno-technicznego w radzieckiej spółdzielczości przemysłowej, co odpowiada naszemu pojęciu spółdzielczości pracy¹⁾.

Personel kierowniczy, inżynieryjno-techniczny oraz pracownicy spółdzielni i związków spółdzielni premiiowani są w oparciu o wskaźniki pracy spółdzielni lub związku spółdzielni jako całości. Personel działów produkcyjnych premiiowany jest za wskaźnikowe, ilościowe i jakościowe wyniki pracy danego działu, przy zachowaniu warunku wykonania planu wartościowo, w cenach niezmiennych produkcji globalnej artykułów masowego spożycia, a także planu kosztów własnych produkcji spółdzielni jako całości. Pracownicy inżynieryjno-techniczni działów pomocniczych premiiowani są za wskaźniki pracy swoich działów, jednakże tylko w wypadku wykonania planów produkcji przez obsługiwane działy lub spółdzielnię w całości. Pracownicy narzędziowni zrównani są w zakresie premiiowania z robotnikami działów podstawowych. Premiiowanie za przekroczenie planu produkcyjnego robotników podstawowych działów produkcyjnych, dla których nie ustalono oddzielnych zadań w zakresie obniżki kosztów własnych, może nastąpić jedynie w wypadku wykonania odpowiednich wskaźników ilościowych (dotyczących zużycia czasu roboczego, surowców, energii elektrycznej i paliwa).

W spółdzielniach pracy przemysłu węglowego, hutniczego, naftowego, budowy maszyn, leśnego, wapienniczego, szklanego, przedziałniczego i skórzanego oraz w związkach przemysłu węglowego i leśnego pionu spółdzielczości pracy i inwalidów za wykonanie i przekroczenie planu miesięcznego produkcji globalnej w cenach niezmiennych, przy

¹⁾ Regulamin premiiowania personelu kierowniczego i inżynieryjno-technicznego w spółdzielniach i związkach spółdzielni pracy i w spółdzielczości inwalidów za wykonanie i przekraczanie planów produkcyjnych oraz obniżanie kosztów własnych, zatwierdzony uchwałą Rady Ministrów ZSRR z dnia 22.IX.1947 r.

zachowaniu warunków w zakresie wykonania produkcji artykułów masowego spożycia, wykonanie planu w ustalonym asortymencie i wykonanie planu obniżki kosztów własnych (zaś dla robotników

działów nie posiadających zadań w zakresie obniżki kosztów własnych przy wykonaniu ustalonych dla nich wskaźników jakościowych) — pracownicy premiovani są według zamieszczonej tablicy.

Stanowisko	Wysokość premii w % w stos. do uposażenia					
	I grupa sp.		II grupa sp.		III grupa sp.	
	Większe sp. przemysłu węglowego, hutniczego i naftowego		Większe sp. przemysłu budowy maszyn, leśnego, wapienniczego, szklanego, przedziałniczego, skórzanego, a także związki spółdzielni przem. węglowego i leśnego		Sp. innych gałęzi przemysłu nie wymienionych w i i II grupie	
	Za wykonanie planu	Za każdy % przekroczenia planu	Za wykonanie planu	Za każdy % przekroczenia planu	Za wykonanie planu	Za każdy % przekroczenia planu
1	2	3	4	5	6	7
a) Przewodniczący zarządu, naczelny inżynier (kierownik techniczny, kierownik produkcji) spółdzielni, przewodniczący prezydium i naczelny względnie starszy inżynier (kierownik działu produkcyjnego) związku	do 50	do 5	do 40	do 4	do 30	do 3
b) W spółdzielni: zastępca przewodniczącego zarządu, kierownicy ważniejszych działów i warsztatów, kierownicy zasadniczych służb: technolog, mechanik, energetyk, konstruktor, artysta-malarz, inżynier, kierownik grupy planowania, kierownik działu kontroli technicznej, kierownik centralnego laboratorium, główny lub starszy księgowy, kierownik zaopatrzenia i majstrowie ważniejszych brygad. W związku: zastępca przewodniczącego, kierownicy podstawowych działów i inżynierowie ważniejszych działów produkcji.	do 40	do 4	do 30	do 3	do 20	do 2
c) W Spółdzielni: kierownicy pozostałych działów i warsztatów, technik normowania, technik planowania (w wypadku braku kierownika grupy planowania), majstrowie pozostałych odcinków kontroli technicznej oraz zastępcy kierowników działów i warsztatów. W związku: kierownicy pozostałych działów, w wypadku zaś braku stanowiska kierownika działu starszy ekonomista, starszy towaroznawca i instruktor.	do 30	do 3	do 20	do 2	do 20	do 2
<i>We wszystkich spółdzielniach pozostałych gałęzi przemysłu i w związkach (z wyjątkiem spółdzielczych związków przemysłów rybnego i leśnego) pionów spółdzielczości pracy i spółdzielczości inwalidów wysokość premii obliczana jest według poniższej tabeli</i>						
a) jak wyżej litera a)	do 30	do 4	do 25	do 3	do 20	do 2
b) jak wyżej litera b)	do 25	do 3	do 20	do 2	do 15	do 2
c) jak wyżej litera c)	do 20	do 3	do 15	do 2	do 15	do 2

Zaszeregowania spółdzielni i związków do poszczególnych grup premiowania dokonują centrale spółdzielni pracy i inwalidów republik związkowych, w zależności od zakresu i stopnia skomplikowania produkcji.

Wykaz ważniejszych działów i wydziałów ustala hierarchicznie wyższy organ spółdzielczości pracy i inwalidów. Obliczenie premii za wykonanie i przekroczenie planów obsługi ludności i innych wskaźników jakościowych dokonywane jest w spółdzielniach i związkach na podstawie wykonania planu produkcji globalnej w cenach niezmiennych, a w spółdzielniach usługowych na podstawie wykonania planu w cenach bieżących.

Personel kierowniczy i inżynierijno-techniczny, jak również pracownicy przedsiębiorstw produkcyjnych, będących na rozrachunku gospodarczym a podległych centralom spółdzielczym, produkujących artykuły masowego spożycia, premiowany jest według stawek ustalonych dla grupy III spółdzielni w wyżej podanej tablicy. Premiowanie mechanika i energetyka spółdzielni za wykonanie i przekroczenie planu może mieć miejsce w wypadku 100 % wykonania planu remontów urządzeń produkcyjnych i elektrowni, pod warunkiem, iż prace te zostały wykonane w zaplanowanym czasie.

Pozostali nie wymienieni wyżej pracownicy inżynierijno-techniczni biorący aktywny udział w wykonaniu i przekraczaniu planów, premiowani są według uznania zarządu spółdzielni lub prezydium związku. Na premiowanie tej grupy pracowników wolno wydatkować do 25 % całej kwoty przypadającej na premie dla pracowników.

Tryb premiowania i zatwierdzania premii jest następujący:

Obliczone według regulaminu premie dla:

- a) przewodniczącego prezydium związku, zastępcy przewodniczącego, naczelnego inżyniera, głównego księgowego — zatwierdzane są przez odpowiednie centrale spółdzielczości pracy i spółdzielczości inwalidów danych republik i obwodów. Dla przewodniczącego zarządu spółdzielni, jego zastępcy, naczelnego inżyniera i głównego księgowego premie zatwierdza instancja szczebla hierarchicznie wyższego;
- b) dla pozostałego personelu inżynierijno-technicznego i pracowników — premie zatwierdzają odpowiednio: zarząd spółdzielni względnie prezydium związku przemysłowego.

Premie ustalone według takich przepisów wypłacane są z rachunku funduszu płac związku spółdzielni i obciążają koszty własne produkcji.

Podstawą do obliczania premii za wykonanie i przekroczenie planu produkcyjnego i obniżki kosztów własnych są jedynie dane sprawozdawcze księgowości.

W wypadku niewykonania przez spółdzielnie i związki zadań w zakresie skupu produktów rolnych i surowca oraz planu sprzedaży detalicznej, premie ulegają zmniejszeniu do 50 % w odniesieniu do następujących pracowników: przewodniczącego spółdzielni, jego zastępców, głównego księgowego, przewodniczącego prezydium związku, jego zastępców oraz kierownika wydziału planowania związku.

Zarządom spółdzielni, prezydiom związków i rad przemysłowych oraz kierownikom obwodowych urzędów spółdzielczości pracy przysługuje prawo pozbawienia premii częściowo lub całkowicie w stosunku do personelu kierowniczego, inżynierijno-technicznego oraz reszty pracowników za poszczególne przekroczenia (niewykonanie planu w asortymencie jakości produkcji, przekroczenie funduszu płacy, nieuzasadniony wzrost zużycia paliwa, energii elektrycznej itp.).

W uchwale zarządu spółdzielni, prezydium związku i przemysłowej rady spółdzielczej oraz w zarządzeniu Urzędu Spółdzielczości Pracy (obwodu lub republiki), który zatwierdził uchwałę o premiowaniu, w każdym poszczególnym wypadku pozbawienia premii lub jej obniżenia powinna być podana konkretna przyczyna.

Ogólna kwota premii miesięcznej według obowiązujących regulaminów premiowania (oprócz premii z tytułu wszechzwiązkowego socjalistycznego współzawodnictwa) nie może przekraczać półtoramiesięcznego uposażenia premiowanego pracownika.

W spółdzielniach pracy i inwalidów, gdzie istnieje kwartalna sprawozdawczość księgowa w zakresie obniżki kosztów własnych, premie wypłacane są w następujący sposób: Za 1 i 2 miesiąc kwartału premie wypłacane są zaliczkowo w wysokości 50 % za wykonanie i przekroczenie planu produkcji. Po zakończeniu zaś kwartału następuje całkowite obliczenie kwoty premii. Jeśli kwartalny plan obniżenia kosztów własnych został wykonany, następuje łączna wypłata premii za trzeci miesiąc kwartału oraz dopłata za pierwsze dwa miesiące.

PERSONELOWI kierowniczemu, inżynierijno-technicznemu oraz pracownikom spółdzielni i związków spółdzielczości pracy i inwalidów, premie wypłacane są jedynie na podstawie jednego z regulaminów premiowania, zatwierdzonych przez rząd i posiadających moc prawną.

Premiowanie personelu kierowniczego, inżynierijno-technicznego i innych pracowników obwodowych i miejskich²⁾ oddziałów central spółdzielczości pracy oraz inwalidów, zarządów przemysłu terenowego, central zaopatrzenia i zbytu, central zaopatrzenia i zbytu artykułów technicznych przemysłu terenowego³⁾ dokonywane jest na niżej omówionych zasadach:

Premie wypłacane są co miesiąc za wykonanie planu produkcji globalnej danej jednostki terenowej (obwodowy zarząd przemysłu terenowego, oddział obwodowy centrali spółdzielczej itp.) jako całości, pod warunkiem, że plan produkcji wyrobów masowego spożycia wykonany został w asortymencie zatwierdzonym przez radę ministrów danej republiki związkowej.

Za wykonanie i przekroczenie miesięcznego planu produkcji globalnej oraz planu produkcji artykułów masowego spożycia w cenach niezmiennych,

²⁾ Jedynie w odniesieniu do miast o znaczeniu republikańskim.

³⁾ Regulamin premiowania stanowiący załącznik do uchwały RKL ZSRR z dnia 22.VIII.1945 r.

przy jednoczesnym obowiązkowym wykonaniu planu produkcji ważniejszych wyrobów, premiovani są:

S t a n o w i s k o	Wysokość premii (w % od wysokości uposażenia)	
	Za wykon. planu pro- dukcji gło- balnej oraz produkcji art. maso- wego spo- życia waż- niejszych wyrobów	Za każdy % przekro- czenia planu produkcji art. maso- wego spo- życia po- cząwszy od 1% prze- kroczenia
1	2	3
a) Kierownicy obwodowych i miejskich zarządów przemysłu terenowego, przewodniczący obwodowych rad przemysłowych, kierownicy obwodowych i miejskich (w miastach o znaczeniu republikańskim) urzędów spółdzielczości pracy, przewodniczący obwodowych i miejskich (w miastach o znaczeniu republikańskim) związków spółdzielni inwalidów, zastępcy wyżej wymienionych, naczelnicy inżynierowie, kierownicy działów produkcji, kierownicy obwodowych oddziałów centrali zaopatrzenia i zbytu, obwodowych oddziałów centrali technicznego zaopatrzenia i zbytu oraz ich zastępcy	do 40%	do 5%
b) Kierownicy ważniejszych działów, sekcji i grup, główni księgowi i ich zastępcy oraz starsi inżynierowie poszczególnych gałęzi przemysłu	do 30%	do 4%

Wypłata premii dla pracowników wyżej wymienionych następuje w wypadku wykonania zasadniczych wskaźników jakościowych oraz przestrzegania dyscypliny finansowej i sprawozdawczej, a dla pracowników obwodowych oddziałów centrali zaopatrzenia i zbytu oraz oddziału centrali technicznego zaopatrzenia i zbytu (oprócz wyżej podanych) pod warunkiem:

- pełnej realizacji funduszu przydziału surowców i materiałów otrzymywanych ze źródeł terenowych oraz baz i składów surowcowych dostawców;
- wykonania planu zakupów zdecentralizowanych (zakupy surowców w terenie).

Na cele premiowania pracowników pozostałych nie wymienionych wyżej, a biorących aktywny udział w wykonaniu planów, wydzielane są co miesiąc fundusze premiovne w wysokości 50 % kwoty przypadającej na premie dla pracowników wymienionych w tabeli.

Wypłata premii zgodnie z wyżej podanymi przepisami zatwierdzana jest odpowiednio w zależności od pionu przez ministerstwo przemysłu terenowego i urząd spółdzielczości pracy przy radzie ministrów danej republiki związkowej, przez rady przemysłowe spółdzielczości pracy oraz związki spółdzielni inwalidów danych republik.

Premie wypłacane są:

- w obwodowych i miejskich (w miastach o znaczeniu republikańskim) zarządzie przemysłu terenowego — z akumulacji przemysłu rejonowego;
- w obwodowych radach przemysłowych spółdzielczości pracy, w obwodowych i miejskich (w miastach o znaczeniu republikańskim), związkach spółdzielni inwalidów — z potrącenia na utrzymanie aparatu administracyjnego;
- w obwodowych i miejskich oddziałach centrali zaopatrzenia i zbytu oraz technicznej centrali zaopatrzenia i zbytu — z akumulacji przedsiębiorstw przemysłowego zaopatrzenia i zbytu przemysłu terenowego, spółdzielni pracy i spółdzielni inwalidów.

Ogólna kwota premii, wypłacanych poszczególnym pracownikom w oparciu o podane wyżej zasady, nie może przekraczać 50—70 % miesięcznego uposażenia premiovanego pracownika.

Podobne zadania, jakie spełniają opisane wyżej systemy premiovne w zakresie mobilizacji personelu kierowniczego i inżynieryjno-technicznego organizacji spółdzielczych wyższych szczebli, w odniesieniu do najniższego ogniwa organizacyjnego, jakim jest spółdzielnia, spełnia doroczny dodatek do uposażenia w postaci podziału części czystej nadwyżki wypracowanej przez spółdzielnię⁴⁾.

Podział nadwyżki ma duże znaczenie mobilizujące dla polepszenia wyników gospodarczych spółdzielni, gdyż wysokość dzielonej części nadwyżki przypadającej na każdego członka spółdzielni zależy jest od wyników pracy zespołu, ponadto ten dodatkowy zarobek wzrasta względnie maleje w zależności od wydajności pracy, stopnia wykorzystania maszyn i urządzeń, wykonania planu produkcyjnego, obniżki kosztów własnych, podwyższenia jakości produkcji oraz sumiennego i należytego stosunku do własności spółdzielczej. Nawiąsem dodać należy, że ta strona zagadnienia powinna być przedmiotem akcji wyjaśniającej ze strony władz spółdzielczych. W okresie ostatniej wojny podział nadwyżki w Związku Radzieckim został czasowo zniesiony. Uchwała Rady Ministrów ZSRR z dnia 9.XI.1946 r. przywróciła jednakże ustalony uchwałą RKL ZSRR z dnia 27.I.1936 r. tryb podziału nadwyżki pomiędzy członków spółdzielni.

Wysokość części nadwyżki, podlegającej podziałowi między członków, ustala walne zebranie członków, nie wyżej jednak niż 20 % nadwyżki uzyskanej w rocznym sprawozdaniu bilansowym, po potrąceniu z niej należności z tytułu podatku dochodowego.

Podział nadwyżki następuje po zatwierdzeniu bilansu spółdzielni przez organizację spółdzielczą wyższego szczebla, zgodnie z uchwałą walnego zebrania (zebrania pełnomocników).

⁴⁾ Instrukcja Centralnego Urzędu Spółdzielczości Pracy i Spożywców przy Radzie Ministrów ZSRR Nr 117 z dnia 14.VI.1947 r. o trybie podziału czystej nadwyżki, stanowiącej dodatkowe uposażenie członków spółdzielni w spółdzielczości przemysłowej i inwalidów.

Część nadwyżki, podlegająca podziałowi, zostaje podzielona w całości między członków w tym wypadku, jeżeli liczba robotników i pracowników najemnych nie przekracza normy ustalonej statutem spółdzielni. Jeśli liczba robotników i pracowników najemnych przekracza normę ustaloną statutem, to przeznaczona do podziału część nadwyżki, proporcjonalna do wielkości funduszu płac pracowników najemnych, zostaje wykluczona z podziału i uchwałą walnego zebrania (zebrania pełnomocników) zaliczana jest do funduszu zasobowego. Np. zgodnie ze statutem spółdzielni liczba personelu najemnego ma stanowić 10% ogólnej ilości członków spółdzielni. Faktycznie na 100 pracowników, członkowie spółdzielni stanowią jedynie 70%, a najemni pracownicy i robotnicy stanowią 30%; w odniesieniu do nich roczny fundusz płac stanowił 35% całości funduszu płac spółdzielni. W tym wypadku 35% przeznaczonej do podziału części nadwyżki zaliczane jest na fundusz zasobowy.

Nadwyżka dzielona jest pomiędzy wszystkich członków spółdzielni, którzy w niej pracowali w okresie, za który następuje podział nadwyżki, proporcjonalnie do wysokości wynagrodzenia otrzymywanego w tym czasie przez każdego członka spółdzielni. Podział części nadwyżki dokonywany jest zarówno pomiędzy członków spółdzielni pracujących w produkcji (we wspólnych warsztatach oraz w domu), w dziale handlowym, pomiędzy wykonujących inne prace w spółdzielni (przewodniczący i członkowie zarządu, personel inżynierjno-techniczny, kierownicy działów produkcyjnych, pracownicy umysłowi będący członkami spółdzielni itd.), jak również pomiędzy pracujących uczniów.

Przy obliczaniu zarobków członków spółdzielni w celu określenia ich udziałów w nadwyżce przeznaczonej do podziału, do ich zasadniczych uposażeń czasowych, akordowych i otrzymywanych w systemie akordu progresywnego, doliczane są wypłaty dokonane z tytułu urlopów, ekwiwalenty za urlopy niewykorzystane oraz świadczenia wypłacane w okresie ciąży i macierzyństwa.

Nie zaliczane są do zarobków członków spółdzielni przy określeniu ich udziałów w podziale nadwyżki:

- a) jednorazowe premie a także kwoty otrzymywane przez personel kierowniczy i inżynierjno-techniczny z tytułu premii;
- b) świadczenia otrzymywane przez członków spółdzielni z kasy ubezpieczeń wzajemnych z tytułu czasowej niezdolności do pracy.

Oprócz osób najemnych od udziału w podziale nadwyżki wyłączani są na mocy uchwały walnego zebrania ci członkowie spółdzielni, którzy samowolnie porzucili pracę w spółdzielni.

Projekt podziału nadwyżki pomiędzy członków spółdzielni sporządzony zostaje przez zarząd spółdzielni po zatwierdzeniu bilansu przez organizację spółdzielczą wyższego stopnia. Podlega on kontroli komisji rewizyjnej, a następnie wywieszony zostaje w działach zakładu dla zaznajomienia z nim członków spółdzielni oraz przedstawiony do zatwierdzenia przez walne zgromadzenie.

Uchwałą walnego zgromadzenia mogą być wykluczeni od udziału w podziale nadwyżki (względnie ich udział przy podziale może ulec zmniejszeniu) członkowie spółdzielni, którzy systematycznie w ciągu roku nie wykonywali norm produkcyjnych, wytwarzali wyroby o niskiej jakości, naruszali dyscyplinę pracy oraz spowodowali straty w spółdzielni.

Część nadwyżki podzielona między członków musi być wypłacona najpóźniej w ciągu 10 dni od chwili zatwierdzenia projektu podziału przez walne zebranie członków spółdzielni.

W celu zwiększenia zainteresowania członków spółdzielni, dozwolona jest w przypadku dobrej jej pracy, zaliczkowa wypłata członkom części nadwyżki jako zarobku dodatkowego, na podstawie wyników pracy każdego kwartału. Zaliczki wypłacone być mogą na poczet podziału nadwyżki za ubiegły kwartał, na wniosek zarządu spółdzielni, związku przemysłowego spółdzielni lub związku ku spółdzielni inwalidów, pod warunkiem wykonania przez spółdzielnię planu produkcji oraz planu akumulacji środków finansowych, z uwzględnieniem ewentualnego sezonowego charakteru pracy w spółdzielni. Wysokość zaliczki nie może przekraczać 50% przypadającej do podziału między członków spółdzielni części nadwyżki, wykazanej w bilansie kwartalnym oraz skontrolowanej przez komisję rewizyjną i zatwierdzonej przez walne zebranie członków spółdzielni oraz przyjętej przez organizację spółdzielczą wyższego szczebla. Ostateczne obliczenie przypadającej członkom spółdzielni części nadwyżki następuje po zatwierdzeniu sprawozdania rocznego.

W kołchozach przemysłowych dzielona jest jedynie ta część nadwyżki, którą uzyskano z działalności przemysłowej, zaś podział jej następuje ściśle według niniejszych zasad i jedynie pomiędzy tych członków, którzy są zatrudnieni w przemyśle.

Za naruszenie powyższych przepisów odpowiedzialność prawną ponoszą przewodniczący spółdzielni i główni księgowi.

W porównaniu z systemami premiowania, stosowanymi w Polsce w centralach spółdzielczo-państwowych, spółdzielczych, związkach branżowych spółdzielni oraz spółdzielniach, wyżej opisane systemy radzieckie cechuje prostota i łatwość obliczania premii w oparciu o przejrzyste tablice. Przepisy warunkujące otrzymanie premii i podział części nadwyżki są tak pomyślane, że wiążą efekty ekonomiczne przedsiębiorstwa, uzyskiwane dzięki wzmożonej pracy i lepszej gospodarności załogi z zainteresowaniami materialnymi pracowników.

W oparciu o doświadczenia radzieckie, które mają za sobą wieloletnią próbę życia, należałoby i u nas zarówno w interesie rozwoju gospodarki narodowej jak i pracowników wykorzystać praktycznie dorobek radziecki w dziedzinie premiovych systemów płac w spółdzielczości pracy i inwalidów, dorobek będący niewątpliwie postępem w stosunku do stanu istniejącego u nas obecnie.

KRONIKA WSPÓŁZAWODNICTWA I RACJONALIZATORSTWA

W OSTATNIM kwartale 1951 r. na terenie zakładów przemysłu węglowego zainicjowano szereg nowych rodzajów walki o wzrost produkcji. W wielu kopalniach węgla kamiennego górnicy wprowadzili nowy rodzaj współzawodnictwa pracy, umożliwiający pełniejszy i szerszy niż dotychczas rozwój wypróbowanych już metod walki o produkcję. Nowe współzawodnictwo polega na zawieraniu umów między dwoma górnikiem lub dwoma zespołami, pracującymi w podobnych warunkach. W umowach górnicy zobowiązują się nie tylko do wykonywania zadań produkcyjnych w określonej wysokości, ale równocześnie do wprowadzenia określonych usprawnień organizacji pracy oraz do wzajemnej pomocy przy wykonywaniu podjętych zobowiązań. Górnicy stosują w tej rywalizacji tzw. umowy o socjalistycznym współzawodnictwie pracy przy zastosowaniu książeczek współzawodnictwa, do których wpisują zobowiązania przekroczenia norm produkcyjnych i konkretne postanowienia, zmierzające do ulepszenia metod pracy produkcyjnej.

Ten nowy rodzaj współzawodnictwa ma wielkie znaczenie dla likwidowania trudności produkcyjnych w poszczególnych przodkach i oddziałach dla wyeliminowania wąskich przekrojów produkcji — poprzez upowszechnienie przodujących metod pracy, pełne wykorzystanie mechanizmów i zwiększenie cykliczności robót wydobywczych.

Współzawodniczące załogi górnicze odbywają zwykle specjalne narady w poszczególnych oddziałach i grupach związkowych dla dokonania dokładnej analizy warunków pracy oddziałów, przeprowadzenia rzeczowej krytyki istniejących braków i niedociągnięć. W ożywionych dyskusjach wyłaniają się metody i środki, których zastosowanie pozwala na przezwyciężenie istniejących trudności i pozwala na osiągnięcie wyższych niż dotąd przekroczeń norm produkcyjnych.

Jeden z rębaczy — brygadzystów kopalni „Kleofas“, podejmując we wrześniu br. zobowiązanie, oświadczył na zebraniu grupy związkowej: „Współzawodnicząc, będziemy nie tylko walczyć o przekroczenie norm produkcyjnych, ale przede wszystkim pomagać sobie wzajemnie, wymieniać metody pracy i podnosić kwalifikacje mniej zaawansowanych towarzyszy“. Ałojzy Komander, którego brygada pracuje wypróbowaną radzieckich stachanowców — systemem pracy wieloprzodkowej, zobowiązał się wykonywać stale 130% normy i wezwał do współzawodnictwa zespół rębacza Fryderyka Grossa. W odpowiedzi na wezwanie brygada Grossa postanowiła wykonać również 130% normy.

Podejmując zobowiązania, górnicy często zgłaszają konkretne postulaty pod adresem kierownictwa kopalni, domagając się zainstalowania koniecznych urządzeń mechanicznych. Np. w oddziale II kopalni „Kleofas“, gdzie od dłuższego czasu walczone o poważnymi trudnościami, w wyniku czego wykonywano tam jedynie około 90% planu, brygadzysta Jan Huzarek wy-

rażnie określił możliwości zwiększenia produkcji. „Na naszej ścianie — oświadczył on — wykonamy 120% normy, o ile będzie nam zapewniona regularna odstawia urobku“. W związku z tym kierownictwo kopalni postanowiło zainstalować w II oddziale transporter zgrzeblowy, który brygadzie Huzarka ułatwi wykonanie zobowiązania.

Nowy rodzaj współzawodnictwa stanowi rozszerzenie i pogłębienie współzawodnictwa o pełne wykorzystanie mechanizmów. Wrębiarz Gerard Puchała z kopalni „Szombierki“, pracujący na ścianie długości 120 m, wykonywał dotychczas wręb w czasie od 5 do 7 godzin, w zależności od stopnia przygotowania i wykorzystania wrębiarki. Przystępując do nowego rodzaju socjalistycznego współzawodnictwa, Puchała stwierdził, iż jego wrębówka może być lepiej wykorzystywana, że można skrócić do minimum postoje i wykonywać wręb głębokości 190 cm na całej długości ściany w czasie 3 godzin. Puchała wezwał do współzawodnictwa swego towarzysza pracy, wrębiarza oddziału XII — Józefa Gierę.

W kopalni im. Dymitrowa narada grup związkowych w oddziałach ścianowych wykazała, że głównym hamulcem wzmożenia wydajności jest nieodpowiednia organizacja pracy. Po naradzie postanowiono usprawnić rozłożenie obsady, gdyż dotychczas w jednym zespole przy usuwaniu zbędnej obudowy pracowało zbyt dużo ludzi, podczas gdy na innych odcinkach dawał się odczuwać brak odpowiednich fachowców. Zmniejszony zespół wprowadził bardziej racjonalny podział pracy i zobowiązał się wykonywać 140% normy, podczas gdy dotąd osiągnęto tylko 123% normy.

Doświadczony brygadzysta ścianowy z kopalni „Chwałowice“, Maksymilian Drabiniok, mąż zaufania związku zawodowego i agitator partyjny, postanowił pomóc towarzyszom pracy z zespołu Józefa Kuczery, zaznajamiając ich z organizacją pracy w swoim zespole i stosowaniem harmonogramów pracy, dzięki czemu wykonuje on w pełni cykle produkcyjne i osiąga ostatnio znakomite wyniki. Zespoły Drabinioka i Kuczery zobowiązały się systematycznie wykonywać 140% normy i przestrzegać szczegółowo zasad pracy cyklicznej.

*

Nowy rodzaj współzawodnictwa jest przydatny dla górników pracujących indywidualnie, całych zespołów chodnikowych i brygad ścianowych, dla brygad pomocniczych, podsadzkowych, montażowo-transportowych, obsługi kombajnów węglowych, dla cieśli górniczych i sztygarów oddziałowych. Do tego rodzaju współzawodnictwa przystąpiło 3.600 górników Bytomskich Zakładów Przemysłu Węglowego. Przoduje tu załoga kopalni „Dymitrow“. W kopalniach gliwickich uczestniczy w tym współzawodnictwie ponad 3 tys. górników.

Do walki o zaszczytne pierwsze miejsce i tytuł najlepszego rębacza stanęli czołowi górnicy — Wiktor Markiewka z kopalni „Polska“ i Ignacy Piekarski

z kopalni „Ludwik“. O tytuł najlepszego chodnikowca rywalizują ze sobą również Wilhelm Misior z kopalni „Pstrowski“ oraz Paweł Moczyński z kopalni „Kleofas“. Paweł Moczyński realizuje już zadania piątego roku Planu 6-letniego. Pracując na najtrudniejszym chodniku kopalni, gdzie poprzednio nie wykonywano planów, podpisał zobowiązanie wykonywania 180% normy i wezwał do rywalizacji czołowego chodnikowca kopalni „Katowice“ — Karola Kałuże, który również postanowił przekraczać swą normę o 80%. Znany młodzieżowy przodownik w kopalni „Kleofas“, Teodor Simka, współzawodniczy z czołowym górnikiem kopalni „Chorzów“ — Stefanem Trelą.

Współzawodniczy też Paweł Moj, który w III kwartale br. zajął zaszczytne pierwsze miejsce wśród rębaczy ścianowych całego polskiego przemysłu węglowego; jest on młodszym rębaczem w kopalni „Miechowice“. Jego nazwisko spotkać można na każdej liście górników, podejmujących zobowiązania produkcyjne. Swe postanowienia realizuje on zawsze w pełni, wysoko je nieraz przekraczając. W tej chwili Paweł Moj wykonuje zadania trzeciego roku Planu 6-letniego; jego zapał i entuzjazm udzielają się całemu zespołowi, który wykonuje średnio 246% normy. Oddział, w którym pracuje Moj, osiąga ostatnio średnio 120% dziennego planu. Paweł Moj był do niedawna młodszym rębaczem. Za swe wybitne osiągnięcia i wyniki w pracy mianowany został starszym rębaczem.

Na zaszczytnej liście przodujących górników pierwsze miejsca zajęli także czołowi rębacze chodnikowi, znani w całej Polsce przodownicy pracy, Alojzy Dzierżenga z kopalni „Rymer“, Szczepan Blaut z kopalni „Niwka“. Alojzy Dzierżenga wykonuje średnio 318% normy. Razem z Wiktorem Korblem — jednym z przodujących ładowaczy i Wilhelmem Chrobokiem — najlepszym wrębaczem w przemyśle węglowym, tworzą oni zespół chodnikowy, który szczyci się najlepszą organizacją pracy i maksymalnym wykorzystaniem urządzeń mechanicznych. W ciągu jednej zmiany roboczej zespół ten wykonuje wręb, dochodzący niejednokrotnie do 280 cm.

Na czoło rębaczy przekopowych wysuwa się Rudolf Szmít z kopalni „Kleofas“. Pracuje on na odpowiedzialnym odcinku kopalni, przygotowując do eksploatacji nowy oddział. Dzięki jego wysiłkom nowe odcinki eksploatacyjne będą oddane do produkcji przed terminem. Parę miesięcy temu Rudolf Szmít był młodszym rębaczem w zespole chodnikowym Pawła Moczyńskiego. Od niego nauczył się Szmít dobrej organizacji i wypróbowanej metody pracy. W Cynie Październikowym Rudolf Szmít osiągał 290% normy.

W kopalni „Sośnica“ o tytuł najlepszego zespołu chodnikowego walczyć będą zespoły Grzegorza Chanasa i Władysława Bożka, czołowych przodowników pracy, realizujących już zadania czwartego roku Planu 6-letniego. Grzegorz Chanas zobowiązał się wraz ze swym zespołem wykonywać do końca br. 240% normy.

Również załogi obsługujące maszyny górnicze coraz liczniej przystępują do nowego, wyższego rodzaju współzawodnictwa, postanawiając wykorzystywać je pełniej i racjonalniej. Maszynista kombajnu węglowego „Donbas“ w kopalni „Śląsk“ — Franciszek Dragon wezwał do współzawodnictwa o tytuł najlepszego kombajnisty swego towarzysza pracy z kopalni „Anna“ — Wilhelma Himmla.

Współzawodnictwo umowne objęło również szerokie rzesze górników Dolnego Śląska. Już pierwszy

miesiąc współzawodnictwa przyniósł dolnośląskim brygadam ścianowym wysokie przekroczenia norm i wzrost wydobywania. W kopalni im. Maurice Thoreza współzawodniczące brygady ścianowe przyspieszyły o kilka dni wykonanie miesięcznych oddziałowych planów wydobywania. Sukces osiągnęły one dzięki zastosowaniu na ścianie nowoczesnego przenośnika grzeblowego, ułatwiającego urobek. W kopalni „Victoria“ po 236% normy osiągnęły brygady: ścianowa Maksymiliana Ulbrichta i powierzchniowa Józefa Sobieraja. Uczestniczące we współzawodnictwie brygady czołowych przodowników: Noskowiaka, Gładysza, Wałtosza, Łaptosa i Jaworskiego przyczyniły się do polepszenia stylu pracy słabszych brygad. W kopalni „Nowa Ruda“ we współzawodnictwie umownym bierze już udział ponad 1 tys. osób. W pierwszym okresie współzawodnictwa górnicy noworudzcy wydobyli około 10 tys. ton węgla ponad plan i ponad 4 tys. ton łupku. W zwiększeniu wydajności pracy dopomogła górnikom szybko postępująca mechanizacja pracy w kopalni i stosowanie lepszych metod pracy na ścianach. Załogi kopalni w krakowskim zagłębiu węglowym również szybko przyjęły nowy rodzaj współzawodnictwa; przystąpiło tam już do niego ponad 2.200 górników.

Jeszcze trwała akcja podpisywania książeczek współzawodnictwa, a już zaczęły nadchodzić z wielu kopalń meldunki o pierwszych sukcesach, osiągniętych w zainicjowanej nowej formie rywalizacji. Wezwany przez Jana Koszelewa z kop. „Artur“ rębacz filarowy Bolesław Obrok zobowiązał się do regularnego wykonywania 115% normy.

W nowym rodzaju współzawodnictwa po miesiącu od chwili jego zainicjowania uczestniczyło już ponad 43 tys. górników, a do współzawodnictwa międzykopalnianego przystąpiły 44 załogi górnicze. Wiele załóg kopalnianych podjęło zobowiązania wysokiego przekraczania miesięcznych planów produkcyjnych; inne załogi górnicze, które w poprzednich miesiącach miały trudności z wykonywaniem planów produkcyjnych, zobowiązały się plan miesięczny wykonać w 100%.

Wśród kopalń katowickich przodują górnicy kopalni „Eminencja“, którzy współzawodniczą z załogą kopalni „Wujek“. Wyniki, osiągane w pierwszych dniach współzawodnictwa przez te dwie kopalnie, służyć mogą jako przykłady właściwego oraz niewłaściwego zrozumienia istoty nowego rodzaju współzawodnictwa.

Narady wytwórcze w kopalni „Eminencja“ są nacechowane zrozumieniem istotnych potrzeb górników. W wyniku szerokiej mobilizacji aktywu partyjnego i związkowego oraz szczegółowej analizy dotychczasowych niedociągnięć, górnicy i załoga pomocnicza kopalni podjęli kilkadziesiąt konkretnych zobowiązań produkcyjnych oraz postanowień usprawnienia organizacji pracy i transportu dołowego. Realizacja zobowiązań podjętych w ramach nowego rodzaju współzawodnictwa przyniosła doskonałe wyniki. Górnicy wykonywali w październiku średnio 109% dziennego planu wydobywania. Czołowi górnicy także systematycznie poprawiali swoje wyniki. Rębacz Ryszard Langosz wykonywał 237% normy, Emil Filip — 216%, filarowiec Wojciech Mańczyk zamiast dotychczasowych 110—115% osiągnął ponad 140% normy. Równolegle wzrastały zarobki górników. Wojciech Mańczyk, który nie zarabiał nigdy ponad 1.500 zł, we

wrześniu otrzymał wynagrodzenie 2.085 zł i 532 zł z tytułu Karty Górniczej.

Również w kopalni „Wujek“ podjęto kilkadziesiąt zobowiązań, ale wśród nazwisk współzawodniczących widnieją zawsze ci sami czołowi przodownicy pracy. Grupy związkowe nie przeprowadziły akcji uświadamiającej przed wprowadzeniem nowego rodzaju współzawodnictwa. Wśród podjętych zobowiązań tylko nieliczne zawierały konkretne postanowienia usprawnienia organizacji czy metod pracy. Nikła była również liczba zobowiązań, podjętych przez dozór i brygady pomocnicze.

Pomyślnie przełamywane są trudności przez załogę kopalni „Bolesław Śmiały“. Górnicy tej kopalni, którzy mieli poważne trudności z wykonaniem planów produkcyjnych, dzięki nowemu rodzajowi współzawodnictwa, osiągalni w październiku 102,1% planu.

Coraz bliżej realizacji swego zobowiązania są również górnicy kopalni „Prezydent“, którzy w dniu podpisania współzawodnictwa międzykopalnianego z załogą kopalni „Barbara—Wyzwolenie“, osiągalni tylko 98,6% dziennego planu. Po kilku dniach załoga zaczęła przekraczaćienne plany, uzyskując 100,4% planu. W kopalni „Prezydent“ wykonano intensywne prace przy poszerzaniu frontu robót przygotowawczych, które by umożliwiły załodze pełną realizację zobowiązań. W tej kopalni we współzawodnictwie bierze udział już ponad 440 górników. Między innymi do nowej formy rywalizacji przystąpiła tu cała załoga jednego z oddziałów, która miała dotychczas duże trudności z rytmicznym wykonywaniem planów produkcyjnych. W oddziale tym 14-osobowy zespół Antoniego Nowaka i Jana Marcelli, pracujący systemem pracy wieloprzodkowej, postanowił wykonywać 108% normy. Na wspólnej naradzie górnicy wskazali na konieczność ulepszenia dotychczasowej obsady przodków, co niezwłocznie uczyniono. Dzięki temu zespół Nowaka i Marcelli przekracza swoje zobowiązanie.

Nowy rodzaj współzawodnictwa umownego związany jest ściśle z przodującą techniką. Postępująca szybko mechanizacja kopalń węgla w zakresie procesów urabiania i odstawy nakłada na górników zadanie coraz sprawniejszego opanowania i coraz racjonalniejszego stosowania maszyn węglowych. Prócz radzieckich kombajnów typu „Donbas“ i polskiego kombajnu „KW-57“, wyprodukowanego na podstawie dokumentacji radzieckiej, w kopalniach naszego przemysłu węglowego pracuje szereg innych maszyn radzieckich; np. lekkie przenośniki zgrzeblowe typu „SKR-11“, ładowarki zgarniające typu „S-153“, ciężkie przenośniki zgrzeblowe typu „RTU-30“, ładowarki do prowadzenia przekopów i pogłębiania szybów oraz nowoczesne maszyny wyciągowe. Nowy rodzaj współzawodnictwa spowoduje lepsze i pełniejsze wykorzystanie tego sprzętu mechanicznego. W opanowaniu tego sprzętu pomagają naszym górnikom instruktorzy i eksperci radzieccy; np. czołowy przodownik pracy kopalni „Rydułtowy“ — Józef Taut dzięki ich pomocy pokonał trudności, wynikające z ciężkich warunków geologicznych i uskoków napotykanych w ścianie węglowej. Dobre wyniki osiągają także kombajniści kopalni „Śląsk“ (kombajn „Donbas“); także kombajniści kopalni „Zabrze-Wschód“ („KW-57“), gdzie wykonują na 60-metrowej ścianie 2 cykle na dobę, wydobywając ponad 300 ton węgla. Natomiast w kopalni „Anna“ kombajn nie jest w pełni wykorzystany.

Wiele cennych rad udzielił naszym górnikom czołowy radziecki kombajnista węglowy Kuczera, osiągający 57 ton na jedną robotniko-dniówkę obsługi, podczas gdy kombajniści kopalni „Zabrze-Wschód“ osiągają tylko 31 ton. W ramach ostatnio zainicjowanego nowego rodzaju współzawodnictwa nastąpić powinno dalsze usprawnienie organizacji pracy, intensywniejsze szkolenie i wymiana doświadczeń między czołowymi załogami kombajnów, a w rezultacie górnicy nasi osiągną dalszy wzrost wydajności pracy, poprawę jakości urobku oraz wzmoczenie walki z marnotrawstwem i dalszą obniżkę kosztów własnych.

W osiąganiu coraz lepszych wyników pracy pomagają górnikom personel inżynieryjno-techniczny, który usprawnia procesy produkcyjne w kopalniach; np. inżynierowie i technicy kopalni „Bolesław Śmiały“ w 100% i znacznie przed terminem wykonali przyjęte w maju br. zobowiązania dotyczące mechanizacji chodników. W kopalni pracuje już mechaniczna ładowarka, dzięki której postęp tzw. robót przygotowawczych zwiększył się o 70 do 80%. W terminie przyjętym w zobowiązaniu uruchomiono kilka wrębiarek. Wydajność na roboczo-dniówkę wzrosła dzięki temu o 20%, niezależnie od znacznej poprawy jakości wydobywanego węgla. Przeprowadzono również prace, zmierzające do elektryfikacji wszystkich robót dołowych, co umożliwiło zainstalowanie na ścianach przodkowych czterech radzieckich nowoczesnych transporterów zgrzeblowych. Osiągnięcia w zakresie postępu technicznego, w połączeniu z ofiarnością załogi pozwoliły kopalni na znaczne podniesienie wydobywania węgla.

*

Poważne osiągnięcia produkcyjne w całym naszym przemyśle, a więc i przemyśle węglowym spowodował tegoroczny Czyn Październikowy. Jako pierwsza w przemyśle węglowym zameldowała o wykonaniu zobowiązań październikowych kopalnia „Eminencja“. Do dnia 1 listopada br. górnicy tej kopalni wydobyli ponad plan 5,5 tys. ton węgla, przekraczając swoje zobowiązanie o prawie 2 tys. ton. Załoga kopalni „Matylda“ wykonała swój plan produkcyjny w październiku w 111%, wydobywając blisko 4,5 tys. ton węgla ponad plan. Rębacze chodnikowi kopalni „Jowisz“ — Franciszek Plak i Jan Wilczek realizowali swoje normy w 186%. W kopalni „Murcki“ 12-osobowa brygada Tomasza Wróbla wykonywała 180% normy.

Czyn Październikowy górników wykazał, że wynikająca z wzdostającej świadomości politycznej robotników twórcza inicjatywa i ofiarna bojowość pozwala na łamanie trudności i ich likwidowanie. Podjęcie i wykonanie zobowiązań październikowych pozwoliło szeregowi zakładów pracy w przemyśle węglowym, które to zakłady w III kw. nie osiągnęły wykonania planu produkcji w 100%, zrealizować i przekroczyć plan za październik br. W licznych zakładach Czyn Październikowy wzmógł tempo produkcji, umożliwił wykonanie lub przekroczenie planu rocznego.

W kopalni „Prezydent“ plan wrześniowy wykonano w 95%, a plan październikowy w 102,5%. W kopalni „Anna“: wrzesień — w 95,2%, październik — w 101,2% itp.

W kopalni „Bytom“ załoga ściany w oddziale IX wykonała dwa cykle na dobę na ścianie zawałowej, dzięki czemu wydajność oddziału IX wzrosła o 30% na robotniko-dniówkę.

Jednak istnieją i takie zakłady pracy, w których kierownictwo i rady zakładowe nie dbały o zmobilizowanie załóg do pełnego i terminowego wykonania planu rocznego, do zrealizowania zobowiązań październikowych. Do takich zakładów należy w przemyśle węglowym kopalnia „Klimontów“, gdzie absencja jest najwyższa w całym przemyśle węglowym i gdzie często są awarie ruchowe.

Wykonując w pełni i w terminie zadania drugiego roku Planu 6-letniego, przemysł węglowy stwarza sobie dogodną podstawę wyjściową do realizacji zadań następnego, trzeciego roku sześćdziesiątka. Nabyte doświadczenia w toku realizacji zadań drugiego roku sześćdziesiątka nakazują przystąpienie do energicznej, rytmicznej pracy już od pierwszego dnia nowego roku, aby w drugiej połowie roku przyszłego nie dopuścić do takiej samej sytuacji jak w roku bieżącym, kiedy to komunikat PKPG o wykonaniu Narodowego Planu Gospodarczego na III kw. br. stwierdził, że nie wykonano w pełni planu produkcji węgla kamiennego.

W pierwszych dniach listopada masy pracujące Polski Ludowej zakończyły w zasadzie realizację Czynu Październikowego również i w innych gałęziach gospodarki narodowej. Polska klasa robotnicza wykonała podjęte zobowiązania przedterminowo i z nadwyżką. Dzięki zwycięskiej realizacji zobowiązań październikowych setki zakładów poprawiły wskaźniki produkcji, wzmożyły tempo pracy; dzięki Czynowi Październikowemu uruchomiono przed terminem ważne inwestycje sześćdziesiątka; dnia 6 listopada załoga Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu uruchomiła pierwszą halę montażową na 55 dni przed terminem przewidzianym w planie państwowym; w tym samym dniu w kombinacie włókienniczym w Piotrkowie Trybunalskim uruchomiono jedną z największych, a zarazem najnowocześniejszą przędzalnię cienkoprędną w Polsce; następnego dnia rozpoczęła przedterminową pracę Fabryka Samochodów Ciężarowych w Lublinie, a także przedterminowo uruchomiono wielki taśmowiec węglowy w porcie szczecińskim. Wszystkie te wielkie i nowoczesne obiekty przemysłowe a także wiele innych mniejszych, a nie wymienionych w tym artykule, uruchomiono w skróconych terminach dzięki osiągnięciom załóg w zakresie pełnej realizacji zobowiązań październikowych. Przewodzącym pracownikom nowouruchomionych zakładów wręczono wysokie odznaczenia państwowe, nadane przez Prezydenta RP Bolesława Bierutę.

Podjęcie i wykonanie zobowiązań październikowych pozwoliło szeregowi zakładów, które w III kw. br. — wskutek braku bojowości w przełamywaniu trudności oraz w mobilizowaniu załóg — nie wykonały planu, zrealizować i przekroczyć plan za październik 1951 r.

Czyn Październikowy wykazał przede wszystkim, że decydującym źródłem twórczej inicjatywy, ofiarnej, bojowej postawy załóg — postawy, która pozwala łamać przeszkody, likwidować „wąskie gardła“, podnosić wydajność pracy — jest wzrastająca świadomość polityczna klasy robotniczej. Czyn ujawnił szerokie rezerwy, tkwiące w każdym zakładzie pracy, w każdym oddziale produkcyjnym. Czyn wykazał, że przy mobilizacji, przy bojowości i przy operatywności kierownictwa można te rezerwy wykorzystać i dokonać poważnego kroku naprzód.

Dla przykładu można podać, że: zakłady podległe Centralnemu Zarządowi „Tasko“, które nie wykony-

wały planów do maja br., w październiku wykonały 101% planu, co w stosunku do września br. wynosi wzrost o 26%; zakłady podległe Centralnemu Zarządowi Przemysłu Obrabiarek i Narzędzi w październiku wykonały 102% planu (lipiec 97%, sierpień — 95%). Huta „Florian“, która w sierpniu wykonała 91% planu, a we wrześniu 84%, w październiku plan przekroczyła; podobnie przedstawia się sprawa wykonania planów w hucie „Batory“ w zakładach im. Stalina w Poznaniu itp.

Poważne sukcesy osiągnięto także w przemyśle chemicznym, gdzie np. zakłady farmaceutyczne w Tarchominie podwoiły produkcję penicyliny; również w zakładach przemysłu lekkiego, gdzie np. przedterminowe wykonanie planu rocznego osiągnęły niektóre zakłady przemysłu skórzanego, szklarskiego i ceramiki szlachetnej. Podniosły też poziom produkcji fabryki włókienniczej i odzieżowej.

Czyn Październikowy dał także trwałe osiągnięcia w szeregu zakładów w postaci zastosowania nowych metod produkcji. Np. w Dolnośląskiej Fabryce Krosien zastosowano szybkościowe frezowanie wałów ryflowanych, w „Konstalu“ zaś — szybkościowe skrawanie na większości obrabiarek. Robotnicy oddziału kwasni w Zakładach Chemicznych zastosowali usprawnioną metodę przemysłu koksu w filtrach i zmniejszyli o 3% ilość siarki niewykorzystanej w wypałkach parytowych. W szeregu hut zastosowano lub rozszerzono system szybkościowych wytopów, skrócono okresy remontów itp.

Nie wszędzie jednak zmobilizowano się należycie do zrealizowania zobowiązań październikowych. Są i takie zakłady oraz przedsiębiorstwa budowlane (np. Gdańska Fabryka Narzędzi Metalowych), w których kierownictwo nie poczuwało się do pełnej odpowiedzialności za działalność przedsiębiorstwa, w których rady zakładowe nie dbały o wszechstronny rozwój współzawodnictwa i racjonalizacji.

A przecież nakazem dnia jest usunięcie wszelkich niedociągnięć i utrwalenie oraz rozwinięcie sukcesów Czynu. Oznacza to: nie dopuścić do osłabienia wydajności, a odwrotnie — nieustannie ją podnosić; upowszechnić osiągnięcia w organizacji pracy i sukcesy produkcyjne poszczególnych robotników, inżynierów i techników poszczególnych oddziałów na cały zakład, a poszczególnych zakładów — na całą gałąź przemysłu.

*

W całym kraju, we wszystkich kopalniach, hutach i fabrykach dobiega końca wytężona walka o pełną realizację rocznych planów produkcyjnych. Załogi produkcyjnych zakładów pracy osiągnęły poważne sukcesy przy wykonaniu zadań drugiego roku Planu 6-letniego. Wiele spośród nich w terminach znacznie przyspieszonych nadesłały meldunki o realizacji z nadwyżką rocznych planów produkcyjnych.

Jako pierwsza w polskim przemyśle węglowym, roczny plan wydobywania węgla wykonała w połowie listopada br. kopalnia węgla kamiennego „M o r t i m e r“. Załoga tej kopalni osiągnęła swój sukces w wyniku całorocznej, wytrwałej walki o przełamanie trudności w wykonywaniu planów produkcyjnych. Kopalnia pracowała w bardzo trudnych warunkach geologicznych. Trudne warunki geologiczne oraz braki w organizacji pracy dołowej spowodowały, że w ubie-

głym roku (1950), załoga przez kilka miesięcy nie wykonywała planów produkcyjnych.

W roku bieżącym załoga kopalni „Mortimer“ już w pierwszych dniach przystąpiła do przełamywania trudności, mobilizując do walki wszystkie siły. Sukces przedterminowej realizacji zadań produkcyjnych w roku bieżącym jest wynikiem ścisłej współpracy całej załogi z kierownictwem kopalni.

Załoga kopalni osiągnęła wspaniałe rezultaty w walce o wydajność pracy, podnosząc ją o 9,1% w porównaniu z poziomem w roku ubiegłym. Wzrosło również średnie dzienne wydobycie węgla; wzrost ten w stosunku do poziomu ubiegłego roku wynosił 25,2%.

W przedterminowym wykonaniu rocznego planu produkcyjnego decydującą rolę odegrał ruch współzawodnictwa pracy, w którym uczestniczą wszyscy członkowie załogi. Czołowym przodownikiem pracy na terenie kopalni „Mortimer“ jest K o n s t a n t y K o w a l s k i, który realizuje już zadania czwartego roku Planu 6-letniego.

Wielkie są także osiągnięcia innych załóg zakładów naszego przemysłu węglowego. Szczególnie ważne są meldunki donoszące o realizacji planów produkcyjnych na r. 1953. W pierwszej dekadzie listopada br. zadania wydobywcze czwartego roku Planu 6-letniego wykonali zwycięsko górnicy 6-osobowej brygady chodnikowej Franciszka Klaji z kopalni „Sośnica“, osiągając średnio 230%. W kopalni tej zadania piątego roku Planu 6-letniego wykonują również czołowi chodnikowcy Bożek, Chanas, Ciuk.

O wykonaniu zadań wydobywczych czterech lat Planu 6-letniego donieśli także górnicy kopalni „Zabrze - Wschód“. W ostatnich dniach października do realizacji piątego roku Planu przystąpili górnicy 3-osobowego zespołu Wilhelma Blagi.

Przodujący chodnikowiec kopalni „Łagiewniki“ — Jan Skorka, wykonał w pierwszych dniach listopada br. zadania czwartego roku Planu 6-letniego. Do realizacji piątego roku Planu 6-letniego przystąpił również chodnikowiec — Karol Gryzik, osiągający ostatnio średnio 280% normy; zadania trzeciego roku Planu zrealizowali już rębacze chodnikowi: Jerzy Kalus, Edward Wrocławski i Franciszek Brzoska.

Do osiągnięcia tak dobrych wyników przyczyniło się wykonanie, a niejednokrotnie nawet przekroczenie zobowiązań podejmowanych dla uczczenia Święta 1-Majowego, święta Odrodzenia i 34 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej.

Kopalnia „Mortimer“ nie jest jedynym zakładem pracy w przemyśle węglowym, który przedterminowo zrealizował plan roczny. Plan produkcyjny r. 1951 wykonała również kopalnia „Piast - Ziemowit“, potem kopalnia „Wanda - Lech“, z kolei także kopalnia „Łagiewniki“.

Wszystkie wymienione kopalnie, jak również inne, które przedterminowo wykonały plany roczne, odniosły swoje sukcesy w wyniku ciężkiej, całorocznej walki z trudnościami natury organizacyjnej, z ciężkimi warunkami geologicznymi i innymi przeszkodami. Kopalnie te mogły z miesiąca na miesiąc wykonywać a nawet przekraczać swoje plany produkcyjne jedynie dzięki stałemu wzrostowi wydajności pracy, dzięki dobrej organizacji pracy, a także dzięki wysokiej świadomości górników wyrażającej się stałym rozwojem ruchu współzawodnictwa pracy we wszelkich jego formach i rodzajach. Szczególne znaczenie w końcowym etapie walki o plan roczny mia-

ło współzawodnictwo umowne o tytuł najlepszego górnika.

Niektóre zakłady przemysłu hutniczego również przedterminowo zrealizowały swoje plany roczne. Wielkie piece huty „Kościuszko“ ukończyły w dniu 18 listopada br. plan produkcji surówki drugiego roku sześćdziesiątka. Do końca bieżącego roku oddział wielkich pieców tej huty wyprodukuje dodatkowo 30 tys. ton surówki. Huta „Sosnowiec“ wraz z oddziałem „Katarzyna“ wykonała na 51 dni przed terminem plan wartościowy roczny. Wśród wyróżniających się członków załogi należy wymienić drugą zmianę wytapiacza Putka przy wielkim piecu, która zobowiązała się w trzecim kwartale wytopić 135 ton surówki ponad plan, a wytopiła 211,6 ton. Również załoga huty „Małapanew“ w Ozimku zameldowała o wykonaniu rocznego planu wartościowego. Robotnicy tej huty przyrzekają dać do końca roku ponadplanową produkcję wartości 11,7 mln. zł. W hucie „Pokój“ o przedterminowym wykonaniu rocznych zadań zameldowali już robotnicy 7 wydziałów produkcyjnych. We współzawodnictwie indywidualnym przoduje w tej hucie spawacz, Jan Przybyłka, który przystąpił do realizacji zadań czwartego roku Planu 6-letniego.

Spośród innych zakładów polskiego przemysłu wyróżnia się elektrownia „Lublin“, która na 50 dni przed terminem wykonała roczny plan produkcji, zaoszczędzając przy tym 3.091 ton węgla, wartości 83.457 zł. Do końca br. elektrownia wyprodukuje ponad plan ok. 3.700 tys. KWh. Osiągnięcia te elektrownia „Lublin“ uzyskała dzięki ofiarnej pracy załogi. Długofalowe współzawodnictwo pracy wśród palaczy oraz spalanie mułu węglowego pozwoliło zakładowi zmniejszyć zużycie węgla o 15%.

Z szeregu cegielni i kaflarni podległych Centralnemu Zarządowi Ceramiki Budowlanej nadeszły także meldunki o zwycięskim wykonaniu rocznych planów produkcji. Pierwsza nadesłała meldunek o przedterminowym wykonaniu w dniu 25 września br. rocznego planu załoga cegielni „Słonawy“ w woj. poznańskim. W zakładzie tym na podniesienie wydajności pracy wpłynęło m. in. stosowanie metody inż. Bartoszewicza polegającej na prasowaniu cegły na gorąco, co znacznie przyspieszyło suszenie półfabrykatów. Podobne meldunki nadeszły załogi cegielni „Biegonice“ w woj. krakowskim, „Augustowo“ i „Mosina“ w woj. poznańskim, „Bestwina“ w woj. katowickim, załoga państwowej cegielni w Żółkowie w woj. rzeszowskim oraz fabryka kafli w Lęborku.

Szereg meldunków o przedterminowym wykonaniu zadań drugiego roku Planu 6-letniego nadeszło z zakładów przemysłu skórzanego. M. in. o wykonaniu rocznych zadań zameldowała załoga Fabryki Obuwia w Starogardzie. Podobny meldunek złożyły załogi Warszawskich Zakładów Garbarskich, które wykonały roczny plan w dniu 7 listopada. Do dnia 31 października zrealizowały swe roczne plany garbarnie w Braniewie i w Białymstoku.

Do dnia 7 listopada — 18 zakładów przetwórstwa owocowego również wykonało z nadwyżką roczne plany produkcyjne. Załoga największego w kraju zakładu tego typu „Bogatynia“ w woj. wrocławskim wykonała przedterminowo roczny plan wartościowy i asortymentowy w 114,7%.

Zjednoczenie Budownictwa Miejskiego w Łodzi wykonało na 56 dni przed terminem plan roczny, wyprzedzając o 2 dni termin realizacji zobowiązań październikowych. Robotnicy Zjednoczenia stosują sze-

roko metodę potokową i pracę trójek murarskich. Na czoło wybijają się przodownicy pracy: murarz Sienkiewicz, cieśla Kiciński, graczownik Rojewski i odlewnik półfabrykatów budowlanych — Florczak. Nie bez znaczenia był udział załóg wszystkich 22 oddziałów Zjednoczenia w ogólnopolskim współzawodnictwie pracy o miano najlepszej załogi budowlanej w kraju.

Również znaczne sukcesy zanotowano w dziedzinie transportu. Flota administrowana przez Centralny Zarząd Polskiej Marynarki Handlowej wykonała na dwa miesiące przed terminem roczny plan przewozu towarów w tonach w 105,4%. W III etapie współzawodnictwa pracy tytuł przodującego statku PMH i proporzec przechodni zdobyła załoga M/S „Stalowa Wola”. W wyniku wykorzystania doświadczeń radzieckiego parowca „Woroneż” skróciła ona znacznie czas trwania poszczególnych rejsów, zmniejszyła koszty konserwacji urządzeń oraz zrealizowała w 120% plan oszczędności paliwa. Dzięki tym czynnikom oraz dobrej organizacji pracy na statku, załoga M/S „Stalowa Wola” wykonała plan roczny przewozów na 2,5 miesiąca przed terminem.

Dzięki współzawodnictwu i sprawnej organizacji pracy załogi państwowych ośrodków maszynowych w Kątach (woj. wrocławskie), w Brzegu i Wołczynie (woj. opolskie) oraz w Niegłosach (woj. warszawskie) przedterminowo wykonały swoje roczne plany eksploatacyjne, przyczyniając się poważnie do sprawniejszego wykonania prac rolnych w spółdzielniach produkcyjnych i indywidualnych gospodarstwach. Pracownicy POM w Kątach wykonali przedterminowo roczny plan w 111%. Sukces ten załoga Ośrodka uzyskała dzięki pokonaniu wielu trudności oraz dzięki stosowaniu współzawodnictwa pracy. Przodownik pracy, Władysław Sieniatycki, do 5 listopada zamiast przewidzianych normą 383 ha orki średniej wykonał prace na obszarze 1.017 ha i zaoszczędził ponad 2.430 kg paliwa; traktorzyści Krzyżanowski i Sarniak osiągnęli po 150% normy rocznej i zaoszczędzili razem 2.620 kg paliwa. W woj. bydgoskim szczególnie duży sukces odniosła załoga POM w Sikorzu która do 10 listopada przekroczyła plan roczny o 14%.

Nie ma prawie dziedziny w naszej gospodarce narodowej, z której by nie napływały meldunki o przedterminowym wykonaniu planów rocznych. Ze wszystkich meldunków jasno wynika, jak ogromną rolę odgrywa współzawodnictwo pracy oraz usprawnienia racjonalizatorskie w przyspieszaniu realizacji planów produkcyjnych.

Ruch racjonalizatorski pod troskliwą opieką Państwa Ludowego zatacza coraz szersze kręgi. Ostatnio zanotowano coraz więcej pomysłów racjonalizatorskich w rolnictwie. Na terenach Wystawy Wynalazczości Pracowniczej we Wrocławiu odbyła się pierwsza ogólnopolska narada racjonalizatorów rolnictwa, gdzie omówiono m. in. problem współpracy racjonalizatorów-rolników z przedstawicielami świata naukowego. Jak stwierdzono na naradzie, w Państwowych Gospodarstwach Rolnych na terenie całej Polski zastosowano w pierwszym półroczu br. 148 wynalazków i usprawnień nowatorskich, co przyniosło przeszło 174 tys. zł oszczędności. M. in. racjonalizator Plebański, dzięki odpowiedniej metodzie nawożenia, zwiększył wydajność nasion lucerny z 1 ha o 100%. W pierwszym półroczu br. zastosowano również w POM 80 nowych wynalazków i usprawnień.

W Warszawie odbyła się ogólnokrajowa narada, na której jednym z głównych tematów była ocena do-

tychczasowych osiągnięć i braków ruchu racjonalizatorskiego w leśnictwie, przemyśle leśnym i drzewnym. Pracownicy i robotnicy z placówek kierowanych przez centralne zarządy podległe Ministerstwu Leśnictwa zgłosili do dnia 1 września br. łącznie 429 pomysłów racjonalizatorskich. Przyniosły one Państwu ponad 2.071 tys. zł oszczędności.

W trosce o rozwój ruchu racjonalizatorskiego, Sekretariat CRZZ zatwierdził nowy regulamin dla klubów racjonalizacji i techniki. Regulamin ten ma za zadanie tak zreformować pracę klubów, aby była ona ściśle związana z planami produkcyjnymi poszczególnych fabryk i zakładów pracy. Nowy regulamin wprowadza planowość w pracy klubów, przewidując obowiązek opracowywania kwartalnych planów, których wykonanie musi być ściśle kontrolowane przez zarząd klubu w porozumieniu z radą zakładową i dyрекcją zakładu. Bardzo ważną innowacją wprowadzoną przez regulamin jest utworzenie tzw. wydziałowych pełnomocników klubów, którzy będą sprawować opiekę na dwynalazcami robotniczymi w swym oddziale produkcyjnym oraz pełnić rolę łączników między klubem a załogą.

Z dnia na dzień wzrasta tempo wykonywania obowiązków wsi wobec państwa. W całym kraju odbywają się gminne zebrania wszystkich członków partii. W wielu gminach chłopi podjęli na zebraniach uchwały o pełnym przedterminowym wykonaniu wszystkich obowiązków. Zebrania odbywały się pod znakiem krytyki i samokrytyki — piętnowano ociągających się z wykonaniem planu skupu zboża i kontraktacji.

Do dnia 9 listopada 21 powiatów wykonało ponad 90% rocznego planu skupu zboża, a 109 powiatów przekroczyło granicę 65%. W dniu 24 listopada liczba powiatów, które przekroczyły 90% rocznego planu i skutkiem tego zostały zwolnione z obowiązku miarek i odsypów, wynosiła 46; zaś ogólna liczba powiatów, które przekroczyły 75% planu, wzrosła do 136.

Najlepsze wyniki w planowym skupie zboża uzyskują chłopi z województw: krakowskiego, łódzkiego, szczecińskiego, katowickiego, opolskiego, kieleckiego i rzeszowskiego. Najstabilniej skup zboża przebiegał w woj. gdańskim, białostockim i bydgoskim.

Jako przykład właściwego wypełnienia obowiązków wsi wobec państwa posłużyć może gmina Łodygowice, która już w dniu 15 listopada, jako pierwsza w woj. krakowskim wywiązała się przedterminowo i ponadplanowo ze wszystkich obowiązków wobec państwa. Oto kilka danych: planowy skup zboża — 118%, skup kontraktowanych ziemniaków — 125%, spłata podatku gruntowego — 100%, spłata FOR — 100%, druga rata Pożyczki Narodowej — 100%, kontraktacja trzody chlewnej na 1 kw. 1952 r. — 105%.

Pełne wywiązanie się przed terminem ze wszystkich obowiązków wobec państwa — to dowód patriotycznej postawy chłopów gminy Łodygowice. Małorolny chłop z tej gminy Antoni Piątek oświadczył na posiedzeniu rady: „sprzedaliśmy państwu zboże i kartofle, wykonaliśmy wszystkie swoje obowiązki dlatego, że w ten sposób wzmacniamy nasze Państwo Ludowe i walczymy o pokój”.

Poważny sukces odniosły również zjednoczenia podległe Ministerstwu Budownictwa Przemysłowego, realizując przed terminem plan roczny (zwiększony o 6%). W r. 1951 oddano do użytku około 1.500 budynków oraz większych obiektów przemysłowych. Niemniej jednak na niektórych budowach zadania planowe

nie zostały wykonane i mają miejsce opóźnienia w stosunku do harmonogramów. Do końca r. 1951 zjednoczenia podległe Ministerstwu oddadzą do użytku dalszych 700 obiektów, w tym około 250 przemysłowych.

Końcowy etap realizacji planów rocznych i mobilizacji wszelkich rozporządzalnych rezerw wewnętrznych, jakkolwiek wymaga szczególnego uwielokrotnienia wysiłków wobec konieczności odrobienia powstałych góźniedzie zaległości, to jednak powinien

przebiegać przede wszystkim z myślą o przygotowaniu się do wykonania trudnych zadań trzeciego roku sześćdziesiątka. Dla walki o realizację zadań dalszego roku Planu 6-letniego wielkie znaczenie posiada baza wyjściowa, jaką stwarzają masy pracujące dzięki realizacji rocznych planów produkcyjnych. Stworzenie dobrej bazy wyjściowej wymaga także podjęcia jeszcze w tym roku pewnych prac przygotowawczych, dających możliwość przystąpienia do pracy poczynając od pierwszego nowego roku oraz wykluczający ewentualność popełniania dotychczasowych błędów.

WYSTAWA TECHNIKI BUDOWNICTWA

W OKRESIE bieżącego planowego sześćdziesiątka przed budownictwem stoją szczególnie poważne zadania rozwojowe, organizacyjne i produkcyjne. Budownictwo wśród wszystkich gałęzi gospodarki narodowej tym się wyróżnia na obecnym etapie, że aby sprostać zadaniom inwestycyjnym, które stawia Plan 6-letni, winno się ono szczególnie intensywnie, rewolucyjnie przekształcać tak pod względem organizacyjnym jak i technicznym.

Produkcja uspołecznionego budownictwa wzrosnąć ma zgodnie z ustawą o Planie 6-letnim o 280%, a więc wzrost jej jest szybszy niż wzrost produkcji przemysłowej. Uspołecznione budownictwo to przecież podstawowy wykonawca planu inwestycyjnego, a o rozmiarach zadań tego planu w toku sześćdziesiątka świadczy ośmiokrotnie wyższy poziom nakładów inwestycyjnych na 1 mieszkańca Polski w r. 1955 niż w r. 1938 oraz trzykrotnie wyższy niż w r. 1949. Ponad 1.280 wielkich obiektów inwestycyjnych (w tym 250 wielkich zakładów przemysłowych, ponad 90 kompletnych osiedli przemysłowych, które należy w całości wybudować do końca r. 1955) wymaga rewolucyjnych przeobrażeń budownictwa polskiego, odziedziczonego po kapitalizmie w stanie rozdrobnienia organizacyjnego i technicznego zacofania.

Pilność tych przeobrażeń, warunkujących realizację planu inwestycyjnego, jest od pierwszych dni wykonywania Planu 6-letniego szczególną troską naczelnich władz gospodarczych. Toteż już obecnie wiele w tej dziedzinie zostało dokonane. Wiele jednakże dokonać należy jeszcze w najbliższej i dalszej przyszłości.

Jednym ze środków rozpowszechnienia dotychczasowych osiągnięć przodujących metod produkcji zarówno budowlanej jak produkcji materiałów budowlanych, a obok tego osiągnięć z zakresu przygotowania procesów produkcyjnych i ich organizacji jest udostępnienie szerokim masom robotników i pracowników umysłowych tego resortu zapoznania się z dotychczasowymi osiągnięciami. Temu też przede wszystkim celowi służy zorganizowana jesienią br. w Warszawie Wystawa Techniki Budownictwa.

Wystawę zorganizował Instytut Techniki Budowlanej na polecenie Ministerstwa Budownictwa Przemysłowego przy współpracy z Instytutem Organizacji i Mechanizacji Budownictwa, Ministerstwem Budownictwa Miast i Osiedli, Ministerstwem Przemysłu Lekkiego, Centralnym Biurem Obrotu Maszynami, Polskim Komitetem Normalizacyjnym i innymi instytucjami. Ma być ona zaczątkiem przyszłej Stałej Wystawy Budownictwa. Zadaniem Wystawy, jak głosi

prospekt, jest przedstawienie aktualnego stanu techniki budowlanej z podkreśleniem rewolucyjnych przemian w budownictwie, wynikających z socjalistycznego ustroju i różnicy między przedwojenną techniką kapitalistyczną i postępową techniką stałego, wszechstronnego rozwoju, mającego na względzie dobro człowieka, który jest wykonawcą założeń Planu 6-letniego.

Jak jednak z treści wystawy wynika, spełnia ona zadania szersze. A więc ponadto (wprawdzie fragmentarycznie, lecz w słusznym wybranych zagadnieniach kluczowych) dialektycznie oświeśla ona dotychczasowy rozwój budownictwa w poprzednich epokach, ukazując jego znamienne dla tych epok rysy, jak niski stan techniki, żywiołowość rozwoju, klasowe przeciwieństwa i chaotyczność w układzie przestrzennym.

Prócz tego wystawa w wielu wypadkach skłania widza, by wybiegać myślą w przyszłość, ukazuje bowiem podstawowe kierunki rozwojowe budownictwa socjalistycznego, dając materiał do wnioskowania o perspektywach rozwojowych, jakie otwiera przed budownictwem mechanizacja, prefabrykacja, typizacja, postępowe metody pracy robotnika budowlanego i postępowe formy organizacyjne placu budowy.

Już zresztą pierwsze eksponaty na placu przed głównym pawilonem wystawowym przenoszą nas w przyszłość budownictwa przemysłowego. Fragment hali fabrycznej, posiadającej konoidalne sklepienie o wielkiej rozpiętości (25 m) i szczególnie lekkiej łupinie stropu (grubość 6 cm) stanowi dziś rewelacyjną nowość, w przyszłości zaś posłuży za wzór przy budowie naszych nowych fabryk, wzór, który zapewni znaczną oszczędność materiału, szczęśliwe rozwiązanie sprawy oświetlenia i korzystne warunki budowy.

Inny przykład stanowi kombajn rurowy, który zbudowany został na wzór urządzenia radzieckiego tego typu pierwszy raz użytego w Polsce; kombajn ten skonstruowany został w Gliwicach i służy do betonowania hal fabrycznych metodą szybkościową, z zastosowaniem pary. Jego łatwość dające się zmieniać kształty pozwalają na betonowanie w rekordowym tempie hal o różnych wymiarach i planach budowy. Dziś jest to również rewelacyjna nowość w naszym budownictwie przemysłowym, w przyszłości jednak ujrzymy go na niejednej budowie.

Ponadto na tymże placu wystawiono szereg maszyn budowlanych produkcji polskiej, radzieckiej, czeskiej czy NRD, jak przenośniki, dźwigi, bijaki, wyciągi i żurawie. Obok maszyn widzimy modele nowoczesnego budownictwa, jak prefabrykowane hale żelbetowe typu „Sieradz“ i „Żerań“, odznaczające się szczególną

oszczędnością cennych materiałów — przede wszystkim stali — stropy jak DS Żerań, stropy tzw. suche, które montowane są z gotowych elementów, czy stropy wykonane z pustaków gruzobetonowych. Szczególną uwagę zwracają beleczki stropowe DS Żerań, których stosowanie zapewnia oszczędne zużycie stali (4,9 kg na 1 m² rzutu).

Od eksponatów umieszczonych pod gołym niebem droga prowadzi do części problemowej, umieszczonej w budynku głównym wystawy.

Zgromadzone tu eksponaty: tablice, fotografie i wykresy obrazują organizację i mechanizację budownictwa, współzawodnictwo, racjonalizację, oszczędność w budownictwie itp.

Zwiedzający, jeśli zadał sobie trud wczytania się w podane napisy i wykresy i powiązał je z ilustracjami i plastyką ekspozycji, to zrozumiał z pewnością wkład budownictwa w dzieło budowy Nowej Socjalistycznej Polski Ludowej oraz udział budownictwa w realizacji Planu 6-letniego.

Ten korzystny wynik oddziaływania ekspozycji części problemowej jest w ogromnym stopniu zasługą owocnej współpracy scenarzysty i grafika. Mało się jeszcze widuje wystaw, w których współpraca ta dałaby tak harmonijne, a zarazem tak pełne politycznego, propagandowego wyrazu rezultaty jak właśnie tutaj. Na szczególnie podkreślenie zasługuje oszczędność w dozowaniu tekstów. Teksty naczelne są nieliczne, natomiast trafnie rozmieszczone i właściwie propagandowo sformułowane. Teksty objaśniające, przy których tak łatwo pokusić się o nadmiar słów i cyfr, również nie rozrastają się do rozmiaru dłużyzn, podają wiadomości ważne w formie lakonicznej, ale nie suchej. Świeżość rozwiązań graficznych, które przy tym utrzymane są w realistycznych formach jest jeszcze jednym dowodem bogactwa tych form i ogromnych możliwości, jakie otwierają artyście, który chce i potrafi z nich czerpać. Skoro już mowa o grafice, to również korzystnie przedstawia się ona w następnym dziale, poświęconym zagadnieniom asortymentów budowlanych i realizacji, gdzie zarówno plastycznym wyrazem jak i celowością dydaktycznego i propagandowego rozwiązania wyróżnia się bogaty szereg plansz, których autorem jest art. Roman Kielbański. Szczególnie historia budownictwa, zilustrowana przez tego artystę na przykładzie szczytowych osiągnięć wybranych stylów, reprezentuje wysoką klasę grafiki wystawienniczej. Tych kilka plansz dla zrozumienia przemian, jakie poszczególne epoki wnoszą do budownictwa oraz jakie w budownictwie wraz ze zmianą epok zachodzą, daje często widzowi więcej, niż dałaby mu lektura niejednego fachowego opracowania.

Omówienie poszczególnych sal, poświęconych różnym dziedzinom budownictwa i jego racjonalizacji oraz technicznego postępu, przerasta ramy sprawozdania. Niesposób jednak pominąć pewnych wniosków ogólnych jakie ta część wystawy nasuwa. Wystawowa ekspozycja problemów techniki w ogóle — a nie inaczej rzecz się ma z techniką budowlaną — jest sprawą niełatwą. Trzeba przecież mieć na względzie ogromną rozpiętość zainteresowań, a przede wszystkim fachowego przygotowania zwiedzających. Na pierwszy rzut oka zdawałoby się, że inaczej zagadnienia te pokazać trzeba fachowcom, a inaczej młodzieży szkolnej, inaczej inżynierowi, a inaczej ekonomiście. Sprawa połączenia w formie ekspozycji odmiennych zainteresowań widza w zależności od je-

go fachu i wiedzy szczególnie przy gospodarczych wystawach branżowych nastęrcza trudności nie zawsze szczęśliwie rozwiązywane.

Otóż sądzimy, że właściwą drogę rozwiązania tych zagadnień znaleziono właśnie przy tworzeniu Wystawy Techniki Budownictwa.

Problemy, które tu ukazano, przedstawione zostały w formie przystępnej, bez nadmiaru słów i przeciążania widza drobiazgami, a ich waga wynika z właściwego doboru środków. Są wśród nich problemy nowe, nawet dla niejednego pracownika branży budowlanej. Weźmy dla przykładu wymowną planszę, która obrazuje postęp w oszczędnym zużyciu stali przy budowie stropów. Oto strop Kleina z epoki kapitalistycznej, gdy klasie rządzącej chodziło nie o masowość budownictwa, nie o poprawę warunków mieszkaniowych szerokich mas i rozwój budownictwa inwestycyjnego, lecz o jak największe zyski przy każdej budowie, jak największe zyski dostawców budulca, jak największe zyski przedsiębiorcy budowlanego (rosnące także i skutkiem wielkiego zużycia materiałów). Strop Kleina wymagał aż 23,20 kg stali na 1 m². A oto na przeciwnym krańcu wykresu, pozostawiając cały szereg form pośrednich za sobą — strop ITB, strop wyprodukowany przez kraj, budujący podstawy socjalizmu: zużycie stali 4,9 kg na 1 m². Jakże wymowna różnica! Przy niezmnieszonej nośności pięciokrotne prawie zmniejszenie zużycia tak cennego surowca. Dlaczego dopiero teraz? Przecież odpowiedź jest wyraźna (mówi zresztą o niej graficzne rozwiązanie planszy), gdyż dopiero teraz budujemy dla siebie; więc budujemy dużo, więc musimy budować oszczędnie. Obok oszczędności żelaza oszczędzamy przy tym typie stropu szereg innych materiałów, oszczędzamy wreszcie czas pracy, wyzwalamy ręce robocze (które nie są u nas i nie mogą być — jak w kapitalizmie — bez pracy) do innych pilnych dla naszego rozwoju zatrudnień. Strop ITB to tylko jeden przykład, jest ich tu dużo więcej. Każdy z nich mówi na swój sposób o wyższości gospodarki socjalistycznej nad kapitalistyczną.

Oto model stalowego łuku wielościągowego, pomysłu inż. Niemcewicza. Ta lekka konstrukcja stalowa, dzięki naukowo uzasadnionemu nowatorskiemu zastosowaniu stalowych prętów ściągających, odznacza się również szczególnie oszczędnym zużyciem materiału. Znaczy to, że kosztem tego samego zużycia materiału możemy budować więcej hal fabrycznych, niż budowano dawniej.

Widzimy nowe, prefabrykowane elementy, które w budownictwie skracają będą czas budowy, zmniejszają pracochłonność i koszty własne, a w sumie przyczyniają się do tego, że pełniej wykorzystamy rozporządzalne rezerwy sił wytwórczych budownictwa.

Widzimy dalsze obrazy budownictwa przyszłości, jego nowe tworzywa: lekkie pianobetony, betony strunowe o ogromnej wytrzymałości przy nieznacznych przekrojach wykonanych z nich elementów, betony żuźlowe, które odznaczają się korzystniejszymi niż zwykłe wskaźnikami wagi, przepuszczalności wilgoci i przewodnictwa cieplnego.

Budownictwo kapitalistyczne nie dbało o oszczędne, racjonalne stosowanie tworzyw. Fabrykanci tradycyjnych materiałów budowlanych dbali natomiast o to, by nie zdobyły sobie prawa obywatelstwa tworzywa nowe, choćby i korzystniejsze dla gospodarki narodowej, ale zagrażające stosowaniu wyrabianych przez nich, ogólnie przyjętych asortymentów. Te ha-

mulce nie istnieją dzisiaj. Toteż na wystawie mamy wiele przykładów stosowania materiałów nowych, które odznaczają się wyższością nad dotychczasowymi, zarówno pod względem technicznym, jak i ekonomicznym. Osobną wśród nich grupę stanowią tworzywa, które zastępują drewno — ten ważny i cenny materiał, deficytowy w naszej gospodarce wskutek kapitalistycznej i wojennej trzebieży polskich lasów.

Stalowe rusztowania budowlane są właśnie jednym z przykładów oszczędności drewna. Ich wyższość nad drewnianymi polega także i na tym, że mogą one być wielokrotnie używane na różnych z kolei budowach. W toku oglądania wystawy widzimy więcej przykładów z tej dziedziny. Oto drzwi z płyt spilśnionych, płyt wyrabianych w drodze chemicznej przeróbki odpadków drewna, które dawniej nie szły nawet na opał, a dziś dają pełnowartościowy materiał, pod wielu względami przewyższający sklejki wyrabiane z drewna. Gdzie indziej zobaczymy cegły z cementu i sieczki, które w budownictwie wiejskim zastąpić mogą drewno ze względu na swe właściwości cieplne, a równocześnie pozwolą racjonalnie wykorzystać odpadowy produkt rolnictwa. Wśród materiałów, zastępujących drewno w meblarstwie, zwraca uwagę stolik wykonany z płyt, wyprodukowanych w drodze chemicznej przeróbki paździerzynianych. Wyróżnia się przy tym oryginalny, estetyczny rysunek powierzchni tego tworzywa. Podobnym przykładem stosowania nowych materiałów, lub nowych ich postaci są cegły z mieszaniny cementu i gliny, dachówki gliniano-cementowe i płyty dachowe zbrojone trzcina.

Pod ścianami hali doświadczalnej ITB umieszczono różne rodzaje tynków szlachetnych, stosowanych już obecnie i dopiero wprowadzanych do praktyki naszego budownictwa, następnie części wymienne do maszyn budowlanych, konstrukcje ścian, wykonanych z różnych materiałów i wspomniane typy dachów z tworzyw gliniano-betonowych.

Za tym stoiskiem w dużej sali umieszczono wystawę biur projektowych. Zapoznaje nas ona z pracą nad dokumentacją budowy, ukazując jak powstają

projekty nowoczesnego budownictwa, racjonalnego w toku procesu budowy oraz celowego we właściwościach użytkowych budowli już wykończonych. W sali tej zwraca uwagę naturalnych wymiarów model mieszkaniowego węzła sanitarno-wentylacyjno-ogrzewniczego, zaprojektowany przez inż. Knisza. Węzeł ten odznacza się zarówno oszczędnością przestrzeni, jak armatury i urządzeń wodociągowo-sanitarnych. Ciekawie jest przy tym rozwiązane nowoczesne ogrzewanie mieszkania powietrzem, które ma swe źródło w centralnym węźle, ogrzewającym również wodę.

Opuszczając salę projektów budowlanych, przechodzimy do działu ekspozycji poszczególnych materiałów budowlanych, znajdującego się w hali, wykonanej z prefabrykowanych elementów żelazo-betonowych. Rusztowanie hali daje przykład zastosowania w różnym układzie jednakowych lekkich trójkątów z betonu i stali, które zależnie od ustawienia grają bądź rolę dźwigarów, bądź elementów wspierających gmach. Budowa hali z takich części składowych jest szybka, a wyposażenie tej budowy w materiały budowlane szczególnie proste dzięki jednolitości wszystkich części rusztowania. W hali tej oglądamy poszczególne typy materiałów budowlanych z kamienia, gliny, szkła, elementy stolarskie, izolacje, sanitaria i inne. Wyróżniają się tu piękne próbki sztucznych marmurów.

Wystawę zamyka poligon maszyn budowlanych, których pracę demonstrowano w ciągu określonych godzin. Widzimy tu potężne maszyny radzieckie do robót ziemnych, jak np. wielka samoładująca kopaczka, maszyny wyprodukowane w NRD, Czechosłowacji i w Polsce.

Na zakończenie wspomnieć trzeba, że przy wystawie znajduje się pomieszczenie Stołecznego Klubu Racjonalizatorów Budownictwa, w którym można zapoznać się zarówno z ciekawymi wynikami prac racjonalizatorskich jak też z wzorowymi warunkami pracy i wypoczynku racjonalizatorów i nowatorów budownictwa.

k.

KOMUNIKAT

Centrala Wydawnicza Druków (W-wa, ul. Bielańska 18) podaje do wiadomości, iż złożone zapotrzebowanie na druki na rok 1952 nie zwalnia z konieczności składania zamówień na poszczególne kwartały 1952 r.

Otrzymane wzory druków wraz z „wykazem druków potrzebnych w 1952 r.” pozwoliły CWD przystąpić do prac nad uporządkowaniem sprawy druków manipulacyjnych w skali ogólnokrajowej.

Kwartalne zamówienie na rok 1952 Centrala Wydawnicza Druków przyjmuje w ramach posiadanego asortymentu. Odbiorcy we własnym interesie składać powinni zamówienia jak najspieszniej, gdyż będą one realizowane według kolejności wpływu.

Wkrótce ukaże się powiększony Katalog-Informator Centrali Wydawniczej Druków, który będzie dostępny dla wszystkich odbiorców CWD.

GOSPODARKA PLANOWA — MIESIĘCZNIK PKPG Redaguje: Kolegium Redakcyjne.

Wydawca: Polskie Wydawnictwa Gospodarcze, Przedsiębiorstwo Państwowe Warszawa, ul. Poznańska 15, tel. 7-39-45
Adres Redakcji: Warszawa, Pl. Trzech Krzyży 5 bl. 4 pok. 11, tel. 850-74. Godziny przyjęć 9—11.

Prenumerata i kolportaż PPK „Ruch” — Warszawa, ulica Srebrna 12, tel. 781-80.

Konto w PKO I-4831.

Prenumerata wraz z przesyłką pocztową wynosi: kwartalnie 22,50 zł; półrocznie 45 — zł; rocznie 90 — zł.

Cena numeru pojedynczego 7.50 zł.

Zamówiono 26.XI. 1951 r., podpisano do druku 14.XII 1951 r., druk ukończono 22.XII 1951 r.
nakład 11.900 + 55 egz. papier druk. sat. kl. V/A0/60 gr.

Zam. 2657. Zakłady Graficzne i Wydawnicze „Dom Słowa Polskiego” w Warszawie. 2-B-46131