

TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICIE TRANSPORTU**



**ROK VII
WARSZAWA
LIPIEC
1955**

Nr 7



	Str.
T. KRAJEWSKI — Ceny porównywalne w transporcie	193
ST. CZERMAK — Znaczenie planu technicznego kolei w dalszym usprawnieniu przewozów	197
H. DZIERŻANOWSKA i M. MARKOWSKI — Przewozy przesyłek towarowych w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej	199
JAN ENDER — O sprawozdawczość dla celów operatywnych	201
J. KOWALIK — Podstawowe zagadnienia gospodarki finansowej PKS	203
W. STRĄK — O pogłębienie walki o obniżkę kosztów w transporcie morskim	206

TRANSPORTOWCY PISZĄ

J. KONIECKI — Czy PKS może przewozić „zawsze, wszędzie i wszystko“	208
ZB. OLENDZKI — Źródła obniżki kosztów przewozów samochodowych w handlu	210
A. GACKA — Czy warto przewozić cement przez Pomocnicze Spółdzielnie przewozowe?	212
W. MILEWSKI — Koszt remontu statków handlowych	213

DZIAŁ INFORMACYJNY

— Zmiany w trybie operatywnego planowania przewozu ładunków	214
— Zmiana instrukcji o wymianie pozwoleń kierowców	215
— Tryb zaopatrzenia w ogumienie	215
— Księgowa ewidencja kapitalnych remontów pojazdów samochodowych	215
— Zatrudnianie absolwentów szkół zawodowych MTDiL	216
— Przepisy porządkowe dla taksówek i dorożek samochodowych i konnych	216
— Diety kierowców i konduktorów PKS	216
— Zatrudnianie absolwentów szkół Ministerstwa Żeglugi	216
— Zagadnienia komunikacyjne przy lokalizacji inwestycji	217
— Regularny przewóz towarów przez PKS	218
— TARYFY i ZARZĄDZENIA	218

KRONIKA

— Z prac nad historią transportu drogowego	219
— Wrocławska narada w sprawie konstrukcji wagonów PKP	220
— ITS pracuje nad usprawnieniem organizacji transportu samochodowego	220
— Narada aktywu PKS i Wydziałów Komunikacji Drogowej	221
— Konferencja przedstawicieli lotnictwa cywilnego krajów demokracji ludowej	221
— Jak pracują nasi transportowcy	222

CO CZYTAĆ

D. TREBINSKA — Recenzja książki pt. „Analiza działalności gospodarczej kolei“

(III str. okładki)

Z PRASY FACHOWEJ

(IV str. okładki)

Zdjęcie na pierwszej stronie okładki przedstawia nowy typ autobusu polskiej produkcji, który otrzymał nazwę „Star - Jot - 55“. Autobus został wykonany przez Zakłady Budowy Nadwozi Samochodowych w Jelczu.

Zdjęcia na stronie 193 przedstawiają przodowników pracy w transporcie. Z lewej strony — kierowcę autobusu ob. Brycha Franciszka, który w wyniku realizacji zobowiązania uzyskał w przebiegu do naprawy głównej 300.000 km. Zaoszczędził dzięki przyswajaniu metody Korabielnikowej 3.000 litrów paliwa. Uzyskał oszczędności w ogumieniu (w oponokilometrach) 187.062. Z prawej strony — kierowcę autobusu ob. Suterskiego Józefa, który w wyniku realizacji zobowiązania uzyskał w przebiegu do naprawy głównej na autobusie „Star-50“ 132.533 km. Zaoszczędził od sierpnia 1953 do stycznia 1955 r. 3.345 litrów paliwa.

Wydawca i Administr. „WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE“, Warszawa, Kazimierzowska 52

Redaguje Komitet Redakcyjny

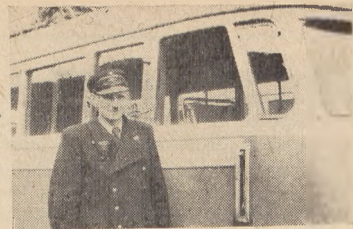
Adres Redakcji: Warszawa, Pl. 3 Krzyży 5. PKPG, Depart. Komunikacji i Łączności.

Sekretariat Redakcji czynny codziennie: tel. 2105 wewn. 785. Telefon bezpośredni 8-08-81.

Zamówienia i wpłatę na prenumeratę przyjmują urzędy pocztowe oraz listonosze miejscy i wiejscy. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju za zleceniem wysyłki zagranicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch“ Sekcja Eksportu, Warszawa, Al. Jerozolimskie 119, tel. 805-05.

Cena egzemplarza 6 zł. Prenumerata półroczna 36 zł, roczna 72 zł.

Drukarnia RSW „Prasa“, Al. Jerozolimskie 125. Zam. 1350. 1.6.1955 r. — B-6-8233



J. T. KRAJEWSKI (Warszawa)

Ceny porównywalne w transporcie

Zagadnienie warunków porównywalnych występuje zawsze wtedy, kiedy mamy do czynienia z porównywaniem w dwu lub kilku dostatecznie długich okresach czasu jakichkolwiek wielkości gospodarczych określanych wartościowo, a więc za pomocą ceny. Cena występuje wtedy jako miernik, który pozwala nam sprowadzać wielorakie elementy gospodarcze do wspólnego mianownika, jak również porównywać je ze sobą w różnych okresach czasu. Przy założeniu, że ceny przyjęte jako miernik tych wielkości gospodarczych nie zmieniają się w badanych okresach czasu, moglibyśmy uważać, że porównywanie i mierzenie dynamiki rozwoju i wzajemnych proporcji gospodarczych jest prawidłowe i odpowiada rzeczywistości przebiegowi tych zjawisk. Jeżeli natomiast cena (a więc sam miernik) ulega zmianie lub kilku zmianom, to wyniki badań mogą być w wielu przypadkach zniekształcone, a wyciągnięcie wówczas prawidłowych wniosków będzie możliwe dopiero po wyeliminowaniu wspomnianych zmian cen. Praktycznie eliminację takich zmian przeprowadza się stosując w badanych okresach czasu jednokrotne ceny, co w konsekwencji oznacza, że aczkolwiek przedmiotem badań są wskaźniki wartościowe, to jednak w gruncie rzeczy badamy zmiany ilościowe. Powyższa teza wydaje się być całkowicie słuszna, jeżeli chodzi o wskaźniki wartościowe, odnoszące się do ilości jednorodnych, jak np. wartość konkretnego wyrobu A. W przypadku, gdy mamy do czynienia z sumą wartości wyrobów A, B, C, itd., porównywaną z sumą wartości tych samych wyrobów z innego okresu czasu, to pomimo stosowania identycznych cen na poszczególne wyroby, czyli porównywania zmian w wartości pochodzących ze zmian wyłącznie ilościowych, trudno jest powiedzieć, że badamy prawidłowo zmiany ilościowe, które jeżeli chodzi o wzrost produkcji niektórzy ekonomiści określają jako zmiany w fizycznych rozmiarach produkcji. Trzeba sobie z góry powiedzieć, że takie określenie treści zmian wskaźnika wartościowego jest bardzo problematyczne, gdyż różnorodne ilości (np. metr tkaniny i tona węgla) nie są ze sobą ilościowo dodawalne. Bardziej prawidłowo, wydaje się, mówić o zmianach w sumie wartości użytkowych opierając się o zasadę, że wyższej cenie odpowiada wyższa wartość użytkowa, natomiast najszlachetniejsze jest określenie w ten sposób dynamiki wartości produkcji, o ile ceny oparte są na nakładach społecznie niezbędnych, tj. przeciętnych średnich kosztach własnych produkcji.

Potrzeba stosowania cen porównywalnych staje się bardziej jasna, jeżeli rozważać będziemy najważniejsze wskaźniki gospodarcze, przy badaniu których używa się cen porównywalnych. Podstawowymi zagadnieniami w gospodarce planowej są: 1) ustalenie tempa wzrostu produkcji materialnej, 2) ustalenie ważniejszych proporcji narodowego planu gospodarczego, 3) ustalenie struktury produktu globalnego i dochodu narodowego, 4) ustalenie zmian w zakresie wydajności pracy.

Dla przypomnienia kilka słów na temat powyższych pojęć. Produkt globalny stanowi sumę dóbr i usług (a

więc konkretnych wartości użytkowych) wytwarzanych w sferze produkcji materialnej. Dochód narodowy (produkcja czysta) jest to suma nowowytworzonych wartości użytkowych w danym okresie czasu, która stanowi część produktu globalnego pozostałą po potrąceniu z niego tzw. wartości przeniesionej i zużytych środków wytwórczości, czyli po potrąceniu kosztów materialnych. Struktura produktu globalnego i dochodu narodowego ma podstawowe znaczenie w planowaniu gospodarki narodowej, gdyż określa ona podstawowe proporcje produkcji i podziału. Struktura działowa lub branżowa produktu globalnego i dochodu narodowego określa udział poszczególnych działów i gałęzi gospodarki w tworzeniu tego produktu i dochodu, określa więc ona tym samym proporcje między różnymi działami i gałęziami gospodarki narodowej. Zmiana proporcji polega na tym, że produkcja jednych gałęzi gospodarki rośnie szybciej a innych wolniej, chodzi tu więc przede wszystkim o określenie głównie tempa wzrostu produkcji poszczególnych gałęzi i działów. Wspomnę tu tylko o tak istotnych proporcjach, jak stosunek między rozwojem przemysłu i rozwojem rolnictwa, wyrażający się właśnie różnym przyrostem produkcji przemysłowej i przyrostem produkcji rolniczej lub udział produkcji przemysłu maszynowego w globalnej produkcji całego przemysłu, wzgl. stosunek między produkcją środków wytwórczości i produkcją przedmiotów spożycia itd., by podkreślić znaczenie i niezbędność dokładnego mierzenia tych wielkości i badania dynamiki ich wzrostu. Mówiąc o dynamice wzrostu musimy mieć zawsze na uwadze konieczność stosowania warunków porównywalnych, tzn. w tym przypadku cen porównywalnych, potrzeba ich stosowania nie ulega więc chyba wątpliwości. Oczywiście, w ujęciu statycznym, np. dla potrzeb planowania finansowego w danym roku, wszystkie wspomniane wielkości gospodarcze muszą być określone w cenach bieżących. Również ogólny wzrost wydajności pracy w społeczeństwie mierzony wartością produkcji, przypadającej na jednego pracownika, wymaga stosowania cen porównywalnych, oczywiście w odniesieniu do tej wartości produkcji.

Ważnym zagadnieniem, praktycznie może najważniejszym, jest wpływ cen porównywalnych na wykonanie planu produkcji wg wartości i jednocześnie wg asortymentu oraz gatunkowości, jak również jego związek z bodźcami ekonomicznymi dla wykonania planu, jakimi są przede wszystkim premie za wykonanie planu i fundusz zakładowy. Dla lepszego podkreślenia specyfiki przedsiębiorstw transportowych w tym zakresie, celowe wydaje się omówienie tego zagadnienia najpierw w przemyśle.

W przedsiębiorstwach przemysłowych mamy obecnie do czynienia z dwiema kategoriami cen: cenami zbytu i tzw. cenami niezmiennymi. Plan wartości produkcji sporządzany jest w obydwu cenach, z tym, że w większości przedsiębiorstw premiowanie pracowników zależne jest od wykonania planu wartości produkcji w cenach niezmiennych. Jednocześnie przedsiębiorstwa otrzymują do wykonania plany produkcji wg ilości i asortymentów wyrobów oraz ich gatunkowości jak ró-

wniez tzw. plan akumulacji, a prawidłowiej mówiąc plan czystego dochodu przedsiębiorstwa, tj. zysku przedsiębiorstwa i podatku obrotowego wzgl. podatku od operacji niefinansowych, jeżeli chodzi o usługi.

Wady tego systemu są następujące: ceny niezmiennie w szeregu przypadków nie są dostatecznie zróżnicowane na poszczególne wyroby i obejmują raczej grupy wyrobów, a tym samym nie odzwierciedlają prawidłowo ani kosztowności poszczególnych wyrobów, ani też ich gatunkowości. Poza tym ceny niezmiennie nie mają prawidłowych relacji w stosunku do obecnych cen zbytu wzgl. w stosunku do kosztów własnych wyrobów. W konsekwencji przedsiębiorstwa, dążąc do wykonania i przekroczenia planu wartości produkcji liczonej według tych cen, nie zwracają zbyt wiele uwagi na wykonanie planu wg asortymentu, a produkują przede wszystkim wyroby, które mają ceny najbardziej korzystne (tzn. odpowiednio wysokie) dla wykonania samego planu wartości. Z drugiej strony dążenie do wykonania planu akumulacji, na co kładą duży nacisk organy nadrzędne (centralne zarządy i ministerstwa), zmusza przedsiębiorstwa do produkcji wyrobów o dużej stopie akumulacji, bez oglądania się na plan asortymentowy, a nieraz i na plan kosztów, zwłaszcza tam, gdzie stosunek kosztów do cen zbytu jest bardzo niski. W ten sposób powstają rozbieżności między wykonaniem łącznych różnych zadań planowych, przy czym nie można abstrahować od faktu, że dążeniem przedsiębiorstw jest wykonywanie w pierwszym rzędzie tych planów, od których uzależnione są zarobki pracowników. Zapobiec temu zjawisku jest obecnie bardzo trudno, dlatego wydaje się konieczne przejście na inny system planowania wartości produkcji oparty o ceny, które spełniałyby następujące podstawowe warunki:

1) zapewniały wykonanie planu w asortymencie i planu akumulacji jednocześnie, zgodnie z założeniami planu;

2) zapewniały i zachęcały do wykonania planu w najwyższej jakości (gatunkowości) planowanych asortymentów wyrobów;

3) stanowiły bodziec do uzyskiwania jak najlepszej rentowności przedsiębiorstwa, rozumianej tu jako różnica między wartością produkcji bez podatku obrotowego i kosztami własnymi tej produkcji.

Warunki te mogą być spełnione, jeżeli nowe ceny (nazwijmy je cenami fabrycznymi) oparte będą o koszty własne produkcji plus planowany, niewielki zysk przedsiębiorstwa, przy czym koszty własne powinny odzwierciedlać rzeczywistą wysokość ponoszonych przez przedsiębiorstwa nakładów. Powinna być również uwzględniona przy tym rozwiązaniu zasada różnicowania cen wg gatunków wyrobów, choć nie zawsze ma to ścisły związek z poniesionymi rzeczywistymi nakładami.

Przy powyższym rozwiązaniu wywierany będzie niewątpliwie nacisk na przedsiębiorstwa przez sam system cen w kierunku jak najlepszego wykonania poszczególnych planów, albowiem:

1) wykonanie planu wartości produkcji będzie tym wyższe, im więcej produkowanych będzie wyrobów o wysokiej jakości;

2) w związku z oparciem ceny fabrycznej o koszty własne nie będzie obecnie produkcji łatwej, tzn. wykonywanej niewielkimi nakładami i jednocześnie dającej dużą wartość produkcji. Wyższa wartość produkcji może powstać (poza momentem podniesionym w punkcie 1-ym) albo przy większej ilościowo produkcji lub też przy większej produkcji droższych wyrobów. Jedno i drugie oznacza jednak konieczność poniesienia odpowiednio większych nakładów na produkcję, co z kolei jest ograniczone znacznie materialnymi możliwościami określonymi w planach zaopatrzenia, zatrudnienia, kosztów itd., tak więc możliwość łącznego wykony-

wania tych planów uzależniona będzie w dużej mierze od wykonania produkcji w planowanym asortymencie;

3) poprawa rentowności przedsiębiorstwa może być osiągana głównie w drodze obniżania kosztów własnych produkcji, gdyż ceny fabryczne na poszczególne wyroby zawierać będą mniej więcej jednolitą wysokość zysku, zamiast bardzo różnych wielkości akumulacji związanych dotychczas z podatkiem obrotowym. Do wzrostu rentowności może się również przyczynić, rzecz jasna, poprawa jakości (gatunkowości) produkcji, gdyż, przy odpowiednim zróżnicowaniu cen fabrycznych wg gatunków, lepszy gatunek powinien zawierać wyższą wysokość zysku niż gatunek gorszy, jest to więc dodatkowa zachęta do produkcji o wysokiej jakości, przy czym nie trzeba chyba podkreślać istotnego znaczenia, jakie ma powyższe zjawisko dla gospodarki narodowej.

Dla stworzenia warunków porównywalnych, o których mowa była na wstępie, ustalić trzeba również nowe ceny porównywalne. Z uwagi na możliwość zmian poszczególnych cen fabrycznych na przestrzeni czasu, cenami porównywalnymi powinny być ceny fabryczne okresu wyjściowego, a więc np. na najbliższy plan pięcioletni ceny fabryczne z roku 1955. Trzeba jednakże, stawiając taką tezę, sprawdzić czy ceny porównywalne oparte o koszt własny, przydatne będą do mierzenia wszystkich wskaźników ogólnogospodarczych poprzednio wymienionych.

Dla obliczania dynamiki dochodu narodowego, a zwłaszcza oceny udziału poszczególnych działów gospodarki narodowej w jego tworzeniu, ceny porównywalne oparte o koszt własny są najlepszym instrumentem, gdyż eliminują dysproporcje powstałe na skutek zaliczania do wartości produkcji czystej podatku obrotowego, przez co np. dochód liczony w cenach bieżących (z podatkiem) zwiększa sztucznie udział przemysłów spożywczych o wysokiej stopie podatku. Również dynamika wzrostu wartości produkcji, a nawet sumy wartości użytkowych, może być mierzona bardziej poprawnie niż obecnymi cenami niezmiennymi, choć, jak podkreślałem, trudno tu jest znaleźć jakiś doskonały miernik, praktycznie dotychczas nieosiągalny. W każdym razie wskaźniki wartości produkcji tak liczone mają tę korzyść, że obrazują w dużym przybliżeniu nakłady na produkcję, czego dotąd nie można było uchwycić cenami niezmiennymi. Proporcje gospodarcze nie są przy tym systemie cen zniekształcone wielkościami akumulacji, a zatem i w tym przypadku ceny porównywalne wykazują cechy dodatnie.

Nie można tego powiedzieć natomiast o wskaźnikach wydajności pracy, gdyż wydajność liczona wartością produkcji na 1 pracownika, a wartość ta z kolei odpowiada w zasadzie nakładom pracy żywej i uprzedmiotowionej, może się zmieniać w zależności od udziału w produkcji wyrobów mniej lub bardziej materiałochłonnych (wzg. bardziej lub mniej pracochłonnych) i wzrost tak liczonej wydajności należy ocenić bardzo ostrożnie, uwzględniając właśnie momenty zmian struktury produkcji.

Dla oceny wykonania rocznego czy też kwartalnego planu wartości produkcji i wpływu na wykonanie tego planu, w przemyśle, rzecz jasna, powinny być stosowane ceny fabryczne, a nie ceny porównywalne. Uzasadnienie powyższego wystąpi wyraźnie zwłaszcza w ostatnich latach planu 5-letniego, kiedy ceny fabryczne ulegną prawdopodobnie zmianie z uwagi na zmiany w poziomie kosztów własnych, a ceny porównywalne nadal pozostaną cenami fabrycznymi okresu wyjściowego, przez co mogą nastąpić dysproporcje między tymi dwoma rodzajami cen.

Przy porównywaniu zagadnienia cen usług transportowych z rozwiązaniami przemysłowymi nasuwają się przede wszystkim uwagi, które omówię poniżej.

W przemyśle mówimy o cenie na konkretny wyrób i koszcie własnym tego wyrobu, przy czym ewidencja kosztów w formie kalkulacji kosztów jednostkowych

pozwala na stosunkowo dokładne porównanie tych dwu wielkości. W transporcie możemy wprawdzie mówić o cenie poszczególnej usługi, jak np. cena za przewiezienie 1 tony określonego ładunku na konkretną odległość przy danym rodzaju przewozów, jednakże występuje w transporcie niezliczona ilość tych cen, nie mówiąc o dalszym ich zróżnicowaniu np. w zależności od wagi ładunku (drobnica, ładunki pełnopojazdowe). Mówiąc też o cenie np. tonokilometra w danym rodzaju przewozów, posługujemy się w rzeczywistości jednostką umowną jaką jest w tym przypadku tonokilometr, a cena tej jednostki jest średnią umowną ceną powstałą z podzielenia sumy wpływów za dany rodzaj przewozów przez sumę wykonywanych różnych mierników ilościowych (tj. różnych konkretnych tonokm.), lecz sprowadzonych do jednego mianownika.

Drugim ważnym momentem jest brak odpowiedniej ewidencji kosztów własnych, pozwalających porównać bezpośrednio koszt własny danej usługi z jej ceną. Wiadomą jest przy tym rzecz, że w zasadzie taryfy towarowe budowane są w oparciu o koszt własny przewozów, ale tylko przy porównaniu średnich stawek taryfowych ze średnimi kosztami, albowiem dalsze zróżnicowanie stawek za tonokilometr na klasy towarowe, odległości, stopień zaopatrzenia pojazdu i wagę ładunku oraz na rodzaj przewozów, opiera się na polityce taryfowej, która nie zawsze może powiązać konkretną stawkę z kosztem własnym. Na skutek tego zmiany w średniej stawce wpływu, wynikające głównie ze zmian w strukturze przewozów, z reguły nie wiążą się z proporcjonalnymi zmianami w średnich kosztach własnych tych przewozów.

Inne trudności polegają na niesprecyzowaniu kryteriów odnoszących się do „asortymentów” przewozów (mam tu na myśli np. rozwójkę towarów i przewozy liniami regularnymi w transporcie samochodowym, czy też przewozy zwykłe i pośpieszne w transporcie kolejowym), co uniemożliwia czasami prawidłowe zróżnicowanie rodzajów przewozów i średnich cen za nie, nie mówiąc już o takim problemie jak prawidłowe odzwierciedlenie w cenie jakości usługi transportowej.

Powyższe momenty sprawiają, że o ile w przemyśle możemy mówić o cenie na konkretny wyrób i jego koszcie, o tyle w transporcie posługujemy się jednostkami umownymi zamiast wyrobów i średnimi cenami tych jednostek, nie mogąc w dodatku ująć kosztu własnego poszczególnej usługi. Przesądza to w sensie negatywnym możliwość stworzenia w transporcie ceny fabrycznej i ogranicza znacznie prawidłowe różnicowanie cen porównywalnych, przy czym, ceny porównywalne pełniłyby tutaj raczej funkcję cen stałych na pewien okres czasu, czyli zapewniałyby zachowanie warunków porównywalnych w czasie, natomiast w niektórych tylko przedsiębiorstwach mogłyby one spełniać częściowo funkcje cen fabrycznych, jak to ma miejsce w przemyśle. Nie znaczy to, oczywiście, że w przyszłości należy unikać bardziej prawidłowych rozwiązań, podkreślam to raczej z uwagi na przedstawione dalej projekty konkretnych rozwiązań, które są dostosowane do obecnej rzeczywistości — na odcinku cen i kosztów usług transportowych, a tym samym są mocno niedoskonałe i nieraz bardzo uproszczone.

Nowe doskonalsze rozwiązania są tym bardziej potrzebne, że należy się spodziewać w przyszłości silniejszego powiązania wykonania planów wartości usług w transporcie z systemem bodźców ekonomicznych do jego wykonania, zagadnienie to ma więc nie tylko teoretyczne, ale i praktycznie duże znaczenie.

Dotychczasowe projekty cen porównywalnych w poszczególnych rodzajach transportu przedstawiają się następująco:

Transport samochodowy

Przedsiębiorstwa transportu samochodowego należą w zasadzie do tej grupy przedsiębiorstw, w których ceny porównywalne mogą spełniać nie tylko swoje bezpośrednie funkcje, ale w pewnym sensie mogą być traktowane tak jak ceny fabryczne w przemyśle, zwłaszcza, jeśli chodzi o syntetyczną ocenę wykonania planu przedsiębiorstwa wskaźnikiem wykonania planu wartości usług. Biorąc za przykład CZ Państwowej Komu-

nikacji Samochodowej można przede wszystkim spróbować ustalić odrębne rodzaje przewozów, a więc jak gdyby „asortyment” przewozów. Należą do nich przewozy pasażerów i przewozy ładunków, a w ramach tego ostatniego wyodrębnić można przewozy dystrybucyjne, tj. rozwójkę drobnicy kolejowej i rozwójkę innych towarów przy obsłudze handlu, przewozy na liniach regularnych, przewozy na liniach dalekobieżnych nieregularnych i wszelkie przewozy pozostałe, dość niefortunnie zwane przewozami masowymi. Odmiennej charakter każdego z powyższych rodzajów przewozów podkreślony jest w taryfach, które są z punktu widzenia takiego podziału wyraźnie zróżnicowane. Dla przewozów na liniach regularnych i tzw. przewozów masowych różnica w taryfie występuje jako różnica w stawkach dla drobnicy i dla ładunków całopojazdowych, przewozy na liniach dalekobieżnych uwzględniają 50% zniżkę opłat związaną z przebiegami powrotnymi i wreszcie przewozy dystrybucyjne posiadają zupełnie odrębną taryfę. Podstawowym miernikiem każdego rodzaju przewozów ładunków byłby tonokilometr, a ceną porównywalną stawka taryfowa za 1 tonokilometr dla 2 klasy taryfowej i III kategorii ładunków na średnią planowaną odległość danego rodzaju przewozu. Powyższy sposób ustalenia cen porównywalnych uzasadniony jest tym, że przeciętny wpływ za tonokilometr nie różni się zbyt wiele od przeciętnego kosztu własnego tonokilometra w rodzajach przewozów, można więc przyjąć, że cena porównywalna oparta jest na koszcie własnym. Przyjęcie średniej klasy i kategorii ładunków eliminuje wprawdzie podział ładunków na grupy towarowe, co teoretycznie powinno być uwzględnione przy zróżnicowaniu cen porównywalnych, jednakże względnie praktyczny, jakim jest przede wszystkim brak odpowiednich materiałów planistycznych i sprawozdawczych, gra tutaj decydującą rolę.

Ustalenie tonokm jako miernika dla przewozów dystrybucyjnych zamiast wozokm lub wozogodzin ma dodatkowe znaczenie, gdyż chodzi tu o zachęte do wykonywania jak największej ilości efektywnej pracy wyrażonej w tonokm przy tych samych wozokm i wozogodzinach, co jest możliwe przy odpowiedniej organizacji takich przewozów. W ten sposób im więcej przedsiębiorstwo wykona efektywnej pracy w tonokm, tym większe będzie wykonanie planu wartości usług.

Dla pozostałych przedsiębiorstw transportu samochodowego (za wyjątkiem Przedś. Transp. Sam. Łączność i transportu branżowego Ministerstwa Handlu Wewnętrznego) powinna być stosowana cena porównywalna w wysokości równej cenie przyjętej dla przewozów „masowych” w CZ PKS. Można, oczywiście, dyskusować czy jest to całkowicie słuszne rozwiązanie, gdyż nie uwzględnia ono takich elementów, jak np. inne średnie odległości, czy też inna struktura przewozów znajdująca odbicie w innej średniej klasie taryfowej i kategorii ładunków, przemawia za tym raczej tylko fakt, że obliczenia ogólnych wskaźników są wtedy bardziej uproszczone, niż przy dużej ilości różnych cen i bardziej prosto określają dynamikę wzrostu ilości usług.

Dla transportu branżowego Min. Handlu Wewnętrznego należy przyjąć cenę porównywalną taką jak dla przewozów dystrybucyjnych w PKS z uwagi na podobne koszty tych usług, natomiast w Przedsiębiorstwie Transp. Samoch. Łączność cena powinna być oparta o koszt własny i planowany zysk wozokilometra, gdyż tonokilometr nie może mieć tu zastosowania z uwagi na charakter przewozów.

W przewozach osób sprawa zróżnicowania cen porównywalnych może być ograniczona do ceny jednego średniego miernika jakim jest pasażerokilometr (pomijam tu zagadnienie przewozu osób w komunikacji miejskiej jako zupełnie odmienne), gdyż trudno jest tu mówić o różnych rodzajach przewozów zarówno z punktu widzenia teoretycznego jak i praktycznego. Poza tym, na skutek istnienia akumulacji w transporcie osobowym przewyższającej dość znacznie wysokość zysku przedsiębiorstwa, cenę porównywalną należy oprzeć o koszt własny, a ten z kolei ewidencjonowany jest tylko jako średni koszt pasażerokilometra, co tym bardziej przesądza sprawę.

Brak odpowiedniej ewidencji kosztów jest również decydującym momentem nie pozwalającym ustalić od-

rębnych cen na różne rodzaje przeładunków, które powinny być podzielone co najmniej na ładunki różniące się od siebie bardzo znacznie pracochłonnością na 1 tonę ładunku. Jedna cena na powyższe różne rodzaje przeładunków nie stwarza, rzecz oczywista, dostatecznego zainteresowania przedsiębiorstwa w wykonaniu przeładunków bardziej pracochłonnych, często niezbędnych z punktu widzenia potrzeb gospodarczych (dotyczy to zwłaszcza ładunków ciężkich), gdyż wykonanie planu wartości usług przeładunkowych uzależnione jest wtedy tylko od łącznej sumy przeładowanych ton bez względu na rodzaj przeładunku.

Innego rodzaju trudności powstają przy ustalaniu cen porównywalnych na usługi spedycyjne, albowiem przy olbrzymiej różnorodności tych usług nie można ustalić wspólnej jednostki rzeczowej, do której cena mogłaby być odniesiona. Z konieczności, zamiast o cenie można tu mówić tylko o ogólnej wartości usług, przy czym, opierając tę wartość o koszty własne i planowany zysk przedsiębiorstwa, należy ją ustalić wg stosunku kosztów własnych do wartości wpływu w cenach sprzedażnych dla roku wyjściowego.

System ten ma poważną wadę, zakłada bowiem zmienność cen sprzedażnych przez dłuższy okres czasu, w przypadku ich zmian zaś stwarza konieczność posługiwania się dodatkowym wskaźnikiem zmian poziomu cen, wskaźnikiem nierzadko trudnym do określenia, zwłaszcza, jeżeli ceny na poszczególne usługi ulegają zmianie w sposób niejednorodny.

Transport kolejowy

Polskie Koleje Państwowe są typowym przedstawicielem tej grupy przedsiębiorstw, dla których ceny porównywalne mają znaczenie raczej ewidencyjne, służąc w zasadzie tylko do określenia dynamiki wzrostu usług i dla innych celów bezpośrednio związanych z funkcjami cen porównywalnych. Powyższe stwierdzenie opiera się na następujących przesłankach:

1) podstawowa jednostka obrazująca pracę przewoźną kolei, jaką jest netto tonokilometr taryfowy w zakresie przewozu ładunków, jest rejestrowana tylko dla całości przedsiębiorstwa PKP, nie występuje ona natomiast na szczeblu Dyrekcji Okręgowych, nie mówiąc już o innych mniejszych jednostkach podległych dyrekcjom. Tym samym cena porównywalna za tonokilometr nie ma zastosowania tam właśnie, gdzie mogłaby mieć największe znaczenie jako instrument analizy gospodarczej pracy przedsiębiorstwa tj. w dyrekcji;

2) stawki taryfowe za poszczególne rodzaje przewozów nie odpowiadają kosztom własnym tych przewozów, co w dodatku przy braku szczegółowej ewidencji kosztów w rozbiciu na rodzaje przewozów, uniemożliwia odpowiednie zróżnicowanie cen porównywalnych.

Ze względu na taki stan rzeczy, obecne rozwiązania idą w kierunku ustalenia cen porównywalnych odniesionych do bardzo ogólnych jednostek pracy przewozowej przy utrzymaniu zasady oparcia tych cen o koszty własne przewozów i planowany zysk. Dla przewozu ładunku jednostką pracy przewozowej będzie 1 netto tonokilometr, dla przewozu przesyłek ekspresowych i bagażowych — 1 netto tonokilometr tych przesyłek, dla przewozu przesyłek pocztowych — 1 osiokilometr wagonów pocztowych i dla przewozu osób — 1 pasażerokilometr. Dla usług spedycyjnych, mających odmienny charakter niż w transporcie samochodowym, gdyż są one zawsze związane z ilością ładunków, ustalić można cenę porównywalną opartą o koszt własny i planowany zysk 1 tony przerobionego ładunku.

Inne rodzaje transportu.

Z pozostałych rodzajów transportu na bliższe omówienie zasługują: transport morski i przeładunki w portach morskich, gdyż w transporcie lotniczym i żegludze śródlądowej zasadą jest oparcie ceny porównywalnej o koszt własny i planowany zysk odniesiony do grupowych jednostek usług, jakimi są:

w transporcie lotniczym — 1 tonokilometr ładunku całkowitego, jeżeli chodzi o przewozy osób i ładunków na liniach regularnych i 1 godzina lotu przy lotach spe-

cialnych (np. opylanie lasów, rozsiewanie nawozów sztucznych z powietrza itd.);

w żegludze śródlądowej — 1 tonokilometr przy przewozie ładunków, 1 pasażerokilometr przy przewozie osób i 1 tona przy przeładunkach, a w odniesieniu do pozostałych usług przedsiębiorstw żeglugowych proponuje się rozwiązanie jakie zostało przyjęte dla usług spedycyjnych w transporcie samochodowym.

Porty morskie

Oplaty za poszczególne usługi przeładunkowe w portach morskich są oparte dość ściśle na kosztach własnych przeładunku poszczególnych grup towarowych, można by zatem przyjąć, iż zmiany w wysokości wpływów za wykonane usługi pokrywają się ze zmianami w kosztach własnych, a zatem cenami porównywalnymi mogłyby być w konsekwencji bieżące ceny sprzedaży roku wyjściowego. Jest jednakże kilka przeszkód nie pozwalających przyjąć tak łatwego i prostego rozwiązania. Po pierwsze — do chwili wprowadzenia w portach systemu wyrównawczego dla cen pobieranych od płatników zagranicznych, ogólna suma wpływów może się zmieniać w zależności od udziału w niej wpływów za usługi rozliczane wg taryfy tranzytowej, różnej od taryfy dla płatników krajowych. Po drugie — wpływy wg cen bieżących kształtują się w zależności od wykonanych tonoooperacji, podczas gdy przy przeładunkach zasadą powinno być ustalenie cen porównywalnych w odniesieniu do przeładowanych ton fizycznych, przez co wywierany jest niewątpliwie nacisk na skrócenie cyklu przeładunkowego, gdyż wykonanie planu wartości usług w cenach porównywalnych uzależnione jest wtedy od ilości ton a nie tonoooperacji. Po trzecie ceny bieżące są zbyt zróżnicowane na poszczególne towary, podczas gdy w planowaniu posługujemy się grupami towarowymi, brak jest więc dostatecznej ilości elementów rzeczowych do dokładnego zaplanowania wartości usług liczonej wg cen na poszczególne towary.

Z tych przyczyn, należy na najbliższy okres czasu ustalić ceny porównywalne w odniesieniu do grup towarowych ujmowanych w planie i sprawozdawczości, obliczając je wg kosztów własnych przypadających na daną grupę towarów. Wysokość tych kosztów jest do uchwycenia, gdyż przedsiębiorstwa portowe prowadzą odpowiednią ich ewidencję.

Żegluga morska

Dla działalności przewozowej żeglugi ceny porównywalne oparte być powinny również o koszty własne. Dość łatwo jest przy tym ustalić jednostki odniesienia, jakimi są 1 tonomila wg grup ładunków i zasięgów pływania przy przewozie ładunków i 1 pasażeromila przy przewozie osób; trudność powstaje dopiero przy ustalaniu wysokości kosztów własnych, przypadających na poszczególne mierniki pracy przewozowej. Wobec braku odpowiednich kalkulacji kosztów wydaje się, że przybliżonym do rzeczywistości rozwiązaniem byłoby przyjęcie zasady, że wpływy jednostkowe za tonomilę kształtują się proporcjonalnie do kosztów tej tonomili. Znając ogólną sumę kosztów i relacje między stawkami wpływów, ustalić można wysokość i relacje między kosztami poszczególnych tonomil. Mówiąc o kosztach własnych w żegludze morskiej, mam na myśli koszty przeliczone w łałości na poziom cen krajowych według tzw. wskaźników przeliczeniowych (dotyczy to wydatków ponoszonych za granicą przez statki w walucie zagranicznej).

*

*

Przedstawione w niniejszym artykule problemy i próby ich rozwiązań nie wyczerpują, rzecz jasna, całości zagadnienia cen porównywalnych w transporcie. Szereg spraw zostało tu omówionych w dużym skrócie, niektóre w ogóle nie zostały poruszone, jak np. ceny na przewozy konne, czy też ceny na remonty w bazach remontowych żeglugi śródlądowej. Byłoby dobrze, gdyby na ten temat zechcieli się wypowiedzieć przede wszystkim ci, którzy będą mieli bezpośrednie do czynienia z cenami porównywalnymi, a więc w pierwszym rzędzie planiści z przedsiębiorstw.

ST. CZERMAK (Warszawa)

Znaczenie planu technicznego kolei w dalszym usprawnieniu przewozów

Przewozy ładunków kolejami normalnotorowymi, będące wyrazem rozwoju gospodarczego, wykazują tak w planie 6-letnim jak i we wstępnych założeniach do planu 5-letniego znaczną dynamikę wzrostu. Łącznie ze wzrastającymi zadaniami przewozowymi, wzrastać musi w odpowiedniej proporcji zdolność przewozowa kolei, na której wielkość składają się środki techniczne, jak: linie kolejowe, stacje z urządzeniami oraz tabor, jak również stopień wykorzystania tych środków. Zabezpieczenie przewozu stale wzrastającej masy ładunków mogłoby się odbyć tylko na drodze proporcjonalnego do wzrostu zadań zwiększania się środków technicznych a przede wszystkim taboru. Czy jednak takie najwygodniejsze wyjście jest od strony technicznej możliwe i gospodarczo uzasadnione?

Na zdolność przewozową składa się nie tylko tabor, a więc parowozy i wagony towarowe, ale również sieć linii kolejowych, stacji z urządzeniami trakcyjnymi. Te urządzenia stale, budowane w pewnym okresie na aktualnych założeniach, przewidywały niewątpliwie określoną perspektywę rozwojową i dla tych to założeń ustalona była zdolność przelotowa odcinków oraz zdolność przepustowa stacji kolejowych. W szeregu przypadków założone wielkości pracy zostały przekroczone lub posiadana przelotność linii i przepustowość węzłów jest na wyczerpaniu. W ten sposób wprowadzenie większych ilości taboru do eksploatacji nie usunie powstających trudności, przeciwnie, zwiększą się trudności ruchowe, pogorszy się regularność pracy. Zaistniałe trudności na pewnych odcinkach, liniach czy węzłach kolejowych, powodować mogą konieczność przesyłania ładunku drogami okrężnymi, zwiększając przez to koszty przewozu, wydłużając terminy dostawy, zwiększając t. zw. „magazyn na kołach“.

Jak z dotychczasowego omówienia wynika techniczne warunki sieci kolejowej nie pozwalają na wprowadzenie do eksploatacji dowolnej ilości parowozów i wagonów. Przy wykorzystanej w 100% przelotności linii czy przepustowości węzłów istniałaby konieczność poważnych inwestycji, np. budowa nowych linii kolejowych, drugich torów, stacji i parowozowni. Inwestycje te zaabsorbowałyby poważną ilość środków materiałowych i finansowych, przy czym ograniczałyby rozwój pozostałych gałęzi gospodarki narodowej. Stąd też rozbudowa sieci kolejowej dostosowana musi być do możliwości gospodarki narodowej. Zasadniczym elementem wykonywania stale wzrastających przewozów, oprócz niezbędnego powiększania środków technicznych, jest wydawniejsze wykorzystywanie urządzeń kolejowych, w pierwszym zaś rzędzie wagonów towarowych i parowozów.

Ponieważ sprawne wykonywanie przewozów przynosi korzyści nie tylko transportowi kolejowemu, ale także nadawcy oraz całej gospodarce narodowej, obowiązek zwiększenia wysiłków w kierunku poprawy wykorzystania taboru ciąży nie tylko na pracownikach transportu kolejowego, ale również na pracownikach tych resortów gospodarczych, które korzystają z usług kolei.

Zagadnienie lepszego wykorzystywania środków transportu kolejowego występuje ostrzej w okresach, kiedy odczuwa się trudności w pokryciu pełnego zapotrzebowania na przewozy. Należy podkreślić, że z roku na rok zagadnienie walki o wagon przybiera na ostrości. Z dotychczasowych środków, jakie zastosowano w celu usprawnienia gospodarki wagonami towarowymi, należy m. in. wymienić:

1. opracowywanie planów kwartalno-miesięcznych naładunku masy, co pozwala na zorientowanie się w wielkości zadań oczekujących sieć, dyrekcję, oddział, stację i przygotowanie się do ich wykonania,
2. powołanie w zainteresowanych resortach gospodarczych komórek transportowych, mających zadanie

nie nawiązania ścisłej łączności z resortem kolei przy opracowywaniu i realizowaniu zadań przewozowych,

3. wprowadzenie planów 5-dniowych mających stanowić podstawę do organizowania marszrutyzacji i podwójnych czynności ładunkowych. Wskazanie w planach 5-dniowych kierunku przewozu ładunku stanowi początek kierunkowych planów przewozowych, dających dopiero pełną podstawę do sprawnego wykorzystania środków technicznych,

4. zainteresowanie nadawcy w zestawieniu pociągów marszutowych przez przydzielanie premii pieniężnej,

5. skierowanie współzawodnictwa międzybranżowego na nawiązanie współpracy między stacją i zakładem pracy i zainteresowanie obu stron usprawnieniem obrotu wagonu towarowego.

W świetle doświadczeń praktycznych, narastających zadań przewozowych oraz możliwości technicznych kolei i produkcyjnych przemysłu, dotychczasowe formy walki o przyspieszenie obrotu wagonu towarowego wydają się niedostateczne oraz nie uwzględniające, poza wagonem towarowym, wykorzystania takich środków jak parowozy, stacje, linie kolejowych. Nową formę walki nie tylko o lepsze wykorzystanie wagonu towarowego, ale również pozostałych środków technicznych stanowić ma plan techniczny kolei.

Zanim omówimy istotę, znaczenie oraz warunki jakie muszą być spełnione przy wprowadzeniu na PKP planu technicznego słuszne będzie przypomnieć w jaki sposób dotychczas organizowana była cała skomplikowana praca przewozowa kolei. Na odcinku przewozów towarowych wykonywanie tej pracy odbywało się na podstawie:

1. rozkładu jazdy pociągów towarowych i planu zestawiania pociągów towarowych,
2. planu przejścia wagonów ładownych,
3. planu obsługi stacji,
4. planu pracy parowozów (turnus parowozowy),
5. planu pracy drużyn pociągowych.

Jakie braki posiadał dotychczasowy sposób organizowania i wykonywania przewozów, że szulka się nowego bardziej sprawnego instrumentu, którym w swym założeniu ma być plan techniczny?

Rozkład jazdy pociągów towarowych powinien być opracowany w oparciu o kierunkowy plan przewozów. Wykorzystując plan kierunkowy można w sposób najbardziej słuszny opracować poszczególne trasy pociągów, ułożyć ich skomunikowanie się między sobą, ustalić plan obsługi parowozów. Na konferencji rozkładu jazdy szereg resortów zgłasza swoje dezyderaty przy opracowywaniu nowego rozkładu jazdy oraz określa wielkość zadań jakie zostaną postawione przed koleją. W praktyce informacje te mają charakter orientacyjny, a w wykonaniu odbiegają od rzeczywistości. Pomimo dobrej woli szeregu resortów istnieją obiektywne trudności, które nie pozwalają na określenie z tak znacznym wyprzedzeniem, nie tylko wielkości parowozów, ale także ich kierunków.

Kolej w praktyce opierać się musi na danych statystycznych oraz własnych obserwacjach. Z uwagi na nierównomierność nasilenia przewozów tak w poszczególnych dniach miesiąca, jak i w poszczególnych kierunkach, w rozkładzie jazdy musi się przewidzieć pewną rezerwę na te właśnie odchylenia od średnich wielkości pracy, tak, że ilość tras pociągów na poszczególnych liniach jest wyższa od średniej ilości w miesiącu.

W oparciu o rozkład jazdy pociągów towarowych opracowany jest plan przejścia wagonów ładownych i plan obsługi stacji. Ponieważ rozkład jazdy zawiera kilkuprocentowe rezerwy praktycznie w ciągu szeregu dni niewykorzystywane, plan przejścia wagonów ładownych i plan obsługi stacji nie może być

w pełni wykonywany, co znów dezorganizuje pracę nie tylko obsługi stacyjnej, ale może także utrudnić pracę odbiorcy. Podobnie przedstawia się sytuacja z pracą parowozów oraz drużyn pociągowych. Przygotowane do obsługi pociągów stałych wynikających z rozkładu jazdy, w przypadku odwołania pociągu wytrącane zostają z ułożonego harmonogramu pracy i stanowią często przyczynę dalszych trudności.

To wszystko wskazuje na konieczność szukania bardziej dokładnego sposobu organizowania i wykonywania pracy przewozowej kolei. Zadanie to postawiono przed planem technicznym kolei. Plan techniczny kolei, w swym założeniu, ma za zadanie, w oparciu o aktualne zadania przewozowe, ustalenie niezbędnej ilości środków technicznych, sprawne ich wykorzystywanie oraz dostarczenie przesyłek z miejsca nadania do miejsca przeznaczenia w czasie jak najkrótszym. W ten sposób plan techniczny stanowić ma urealnienie obowiązującego rozkładu jazdy pociągów towarowych ze wszystkimi elementami powiązanymi z rozkładem jazdy.

Jakie są warunki ażeby można było opracować plan techniczny i żeby osiągnąć korzyści jakich się od jego wprowadzenia oczekuje? Podstawą opracowania tego planu musi być kierunkowy plan przewozów. Stąd udział w opracowaniu planu technicznego oprócz pracowników transportu kolejowego, muszą wziąć także pracownicy resortów korzystających z usług kolei. Ponieważ okres miesiąca jest tym okresem, w którym można organizacyjnie ustawić pracę dużego, skomplikowanego aparatu kolejowego, kierunkowy plan przewozów musi być opracowany na okres miesięczny. Dla umożliwienia pełnego opracowania planu technicznego, kierunkowy plan przewozów opracowany być musi na całą oddaną do przewozu masę przesyłek. Połowiczne opracowanie nie da podstawy do opracowania planu technicznego.

Dalszym warunkiem uzyskania spodziewanych efektów musi być duża dyscyplina w wykonywaniu kierunkowego planu przewozów. Nieprzestrzeganie tej zasady może w zupełności przekreślić słuszość opracowania z dużym nakładem sił planu technicznego.

Takie wymagania stają przed resortami gospodarczymi. Transport kolejowy natomiast w oparciu o otrzymany plan kierunkowy przewozów, musi opracować korektę rozkładu jazdy pociągów towarowych z eliminowaniem tych wszystkich niedociągnięć jakie mają miejsce w rocznym rozkładzie jazdy. Do skorygowanego i dostosowanego do aktualnych potrzeb rozkładu jazdy nawiązana być musi praca parowozów oraz zapotrzebowanie na drużyny pociągowe.

Jak z dotychczasowego omówienia wynika z wprowadzeniem na PKP planu technicznego połączone będą poważne nakłady pracy związane z przygotowaniem tak obszernego materiału. Dlatego też, wprowadzając do eksploatacji plan techniczny, trzeba wyraźnie widzieć korzyści jakie on przyniesie po to, ażeby po jego wprowadzeniu można było bieżąco śledzić uzyskiwane wyniki. Korzyści jakie powinno przynieść opracowanie i realizacja planu technicznego można ująć następująco:

1. Zapewnienie terminowości podstawiania wagonów pod naładunek i pełne pokrycie zapotrzebowania.
2. Przyspieszenie obrotu wagonu towarowego i skrócenie czasu dostawy.
3. Zmniejszenie do wielkości uzasadnionej strukturą pracy, przebiegu wagonów w stanie próżnym.
4. Zmniejszenie do niezbędnego minimum pracy manewrowej.
5. Zwiększenie wykorzystania parowozów i drużyn pociągowych.

Dla uzyskania wymienionych efektów, oprócz opracowania planu technicznego, niezbędne jest wprowadzenie ewidencji pracy wagonów towarowych, dającej możliwości dokładniejszej oceny ich wykorzystania oraz podstawę do operatywnego zarządzania ich pracą przez aparat dyspozytorów ruchu. W tym celu z dużym nakładem środków wprowadza się ewidencję pracy wagonów w rozbiu na wagony towarowe ładowne w komunikacji tranzytowej, to jest takie, których stacja przeznaczenia leży poza granicami danej dysekcji lub oddziału, wagony towarowe ładowne w komuni-

kacji miejscowej, tj. takie, których wyładunek nastąpi na terenie danego okręgu (dysekcji, oddziału) oraz wagony próżne. Analogicznie do tego podziału rejestrować będzie można obrót wagonu towarowego. Jako dalsze usprawnienie wprowadzono szczegółowe rozbiście średniego postoju wagonu towarowego na stacji z wydzieleniem postoju wagonu loco, tranzytowego bez przeróbki i tranzytowego z przeróbką. Posiadanie takiej ewidencji pracy wagonów oraz planu technicznego daje aparatowi dyspozytorów ruchu pełne możliwości wydawnego usprawnienia pracy przewozowej i obniżenia kosztów eksploatacji. Znacząco zapotrzebowanie na wagony towarowe w danej jednostce na podstawie operatywnie zbieranych informacji o nadchodzących potokach wagonów, dyspozytor ruchu zawczasu będzie mógł określić skąd nastąpi pokrycie zapotrzebowania na te wagony. W ten sposób przyspieszy się wybitnie dyspozycję taboru próżnym, który zdąży na czas do miejsca zapotrzebowania. W oparciu o plan techniczny określić można, czy dany rejon naładunkowy może oczekiwać na napływ wagonów ładownych pod wyładunek. W przypadku braku nadchodzącego do tej stacji potoku wagonów ładownych, można będzie nawet z większych odległości zadysponować przysłaniem wagonów próżnych, które zdąży na czas pod naładunek. W planie technicznym przeprowadzony zostanie bilans załadunku i wyładunku według rejonów, stacji, z którego wynikać będą nadmiary lub braki taboru próżnego.

Dyspozytor ruchu będzie miał obecnie możliwość śledzenia przesuwu wagonów przez teren danego okręgu z jednoczesną oceną czy praca ta przebiega prawidłowo.

Przez wydzielenie wagonów ładownych przechodzących przez dany okręg tranzytem, dyspozytor ruchu może w każdej chwili stwierdzić czy wagony te przewożone są sprawnie. Wystarczy, że porówna współczynnik obrotu wagonu towarowego w komunikacji tranzytowej, miejscowej lub próżnego z odpowiednimi normami planu technicznego, ażeby stwierdzić czy nie następuje zahamowanie. Jeżeli stwierdzi, że pogorszeniu np. uległa praca w komunikacji tranzytowej, to mając na stacji wydzielony z ogólnego postoju postój wagonu tranzytowego z przeróbką i bez przeróbki jest w stanie stwierdzić, na której stacji następuje zahamowanie. Jeżeli na danym okręgu nagromadzi się zbyt wiele wagonów w komunikacji tranzytowej (więcej niż przewidują to średnie normy z planu technicznego), to ma dostateczne środki do zorganizowania dowozu ładunku. Jeżeli natomiast stwierdzi, że gromadzą się wagony w komunikacji miejscowej, to zwrócić musi szczególną uwagę na stację wyładunku, a przez odpowiednie zarządzenia (dodanie parowozu manewrowego lub drużyny manewrowej, zwiększenie czasu pracy ekspedycji) doprowadzić może do przyspieszenia rozładunku. Jak więc widać, możliwości operatywnego oddziaływania na pracę okręgu są bardzo duże. Ogromnym postępem w stosunku do dotychczasowej pracy jest to, że dyspozytor ruchu będzie miał wszystkie dane do wyprzedzania pracy wagonów i jej organizowania a nie rejestrowania wyników, jak to w wielu przypadkach dotychczas miało miejsce.

Plan techniczny da podstawę do określenia braku i nadmiaru wagonów próżnych. Stąd też dyspozycja próżnym taborom będzie mogła być dokonywana nie w sposób automatyczny, jakim do tego czasu jest ustalenie normy wpływu wagonów towarowych dla poszczególnych dysekcji, lub na podstawie osobnych dyspozycji, dopiero po zebraniu sytuacji wagonowej. W pierwszym przypadku prowadzi to do konieczności wysyłania wagonów próżnych nawet kosztem własnego ładunku dysekcji wysyłającej, w drugim stanowi zazwyczaj opóźnienie w dostawie próżnych wagonów pod żądany naładunek.

Porównanie w planie technicznym bilansu braku i nadmiaru wagonów próżnych pozwoli na zorganizowanie i racjonalny przesuw próżnego taboru.

Jedną z zasadniczych przyczyn słabo rozwijającej się marszrutyzacji pociągów towarowych było zbyt późne zebranie informacji, co do posiadania ilości wagonów w danym kierunku. W rezultacie powodować to

mogło wydłużone postoje wagonu towarowego na stacji, nie zawsze mając pełną gwarancję wyprawienia tego pociągu jako marszrutowego. Plan techniczny daje duże możliwości zestawiania pociągów marszrutowych. Posiadanie informacji o kierunkach przeznaczenia ładowanych na tej samej lub pobliskich stacjach wagonach towarowych daje pełną możliwość takiej kolejności załadunku lub obsługi bocznice, ażeby zestawić pociąg marszrutowy. Korzyści marszrutyzacji są niewątpliwe, tym bardziej, że taka marszrutyzacja uwzględniać będzie mogła także możliwości wyładunkowe odbiorcy, a tym samym nie dopuści się do przetrzymywania wagonów na stacjach przeznaczenia. Zagadnienie podwójnych czynności ładunkowych, to jest załadunek na tej samej stacji w określonym czasie wagonu pochodzącego z pod wyładunku (na tej stacji), otrzyma w planie technicznym szerokie możliwości stosowania. Dotychczas akcja ta skazana albo na przypadkowość, kiedy po wyładunku wagonu akurat było na niego zapotrzebowanie, lub sięgająca do t. zw. przedawizacji przesyłek nie mogła szerzej się

rozwinąć. Dodatnie skutki podwójnych czynności ładunkowych tak w skróceniu obrotu wagonu towarowego, jak również w obniżce kosztów własnych przez eliminowanie wożenia tary wagonów próżnych są tak olbrzymie, że stanowią jedną z poważniejszych korzyści wprowadzenia planu technicznego.

Wreszcie plan techniczny daje uaktualniony rozkład jazdy pociągów towarowych. Pozwala to na uregulowanie pracy parowozów, wprowadza systematyczność obsługi, eliminuje wydłużenia obrotu parowozu i tzw. „dzikie jazdy”. Drużyny pociągowe będą mogły mieć określony czas pracy oraz przydzielone konkretne pociągi do obsługi. Zmniejszy się do minimum, a z czasem eliminuje zupełnie, tę niepewność z jaką idzie do pracy drużyna konduktorska, która nie ma pewności, kiedy odjedzie ani kiedy wróci.

Omówione korzyści, jakie powinny być osiągnięte po wprowadzeniu planu technicznego, uzasadniają w pełni nakład środków jaki z tym planem jest związany. Wymagają one jednocześnie ścisłego współdziałania resortów gospodarczych przy jego opracowaniu.

H. DZIERŻANOWSKA i M. MARKOWSKI (Warszawa)

Przewozy przesyłek towarowych w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej

Przewozy przesyłek towarowych w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej stanowią poważną pozycję w przewozach wykonanych przez przedsiębiorstwa Żegluga Śródlądowej. Udział tych przewozów w przewozach zaliczanych do produkcji przedsiębiorstw Żegluga Śródlądowej wyniósł w tonach: w r. 1953 — 39,7% a w r. 1954 — 37,3%. W tonokilometrach wielkości te są znacznie większe. Dane te ilustrują najlepiej znaczenie, jakie ma prawidłowa organizacja tych przewozów dla działalności przedsiębiorstw Żegluga Śródlądowej.

Przewozy w komunikacji kolejowo-wodnej stanowią w zasadzie nową formę organizacji przewozów, która w okresie międzywojennym nie była w Polsce stosowana. Wprawdzie istniały wówczas przewozy niektórych ładunków, w szczególności cukru w rejonie Bydgoszczy, dokonywane koleją i wodą, ale organizowane były przez załadowcę, który we własnym zakresie troszczył się o prace przeładunkowe i ponowne nadanie przesyłek. Zachętą dla załadowcy stanowiła wysokość stawki za przewóz drogą wodną, wynosząca 50% stawki kolejowej, która wyrównywała mu nie tylko koszty przeładunku, ale również różnicę w stawce za przewóz koleją, wynikającą na skutek skrócenia drogi kolejowej. Przewozy kombinowane były co prawda dokonywane na Odrze, ale odbywały się w innych warunkach eksploatacyjnych, a ponadto zachowało się stosunkowo niewiele materiałów dokumentacyjnych, które można było wykorzystać w trakcie organizacji przewozów kolejowo-wodnych w Polsce Ludowej. Toteż, gdy w pierwszym okresie powojennej działalności żegluga na Odrze zapoczątkowane zostały przewozy kolejowo-wodne, odbywały się one (podobnie zresztą jak wszystkie wówczas przewozy wodne) na warunkach umownych, bez jasnego uregulowania stanu taryfowego.

Stan ten, w związku z potrzebą odciążenia kolej na trasie do Szczecina, jak również koniecznością zabezpieczenia masy do przewozu Odrą, co powodowało stały wzrost przewozów kolejowo-wodnych, okazał się niedostateczny. Toteż w r. 1949 nastąpiło pierwsze uregulowanie przewozów kombinowanych w ramach taryfowych. W taryfach tych zastosowano dla niektórych towarów ulgi, które wyrównywały koszty dodatkowe za przeładunek z jednego środka transportowego na drugi i zbliżały wysokość frachtu łącznego do poziomu frachtu za bezpośredni przewóz koleją.

I tak np. w taryfie specjalnej na przewóz rudy i węgla piśmowych stawki przewozowe były o 20% niższe, niż stawki za przewóz wg. taryfy zasadniczej.

Apatyty i fosforyty objęte były taryfą wyjątkową, która przewidywała obniżenie stawek o 55% od poziomu stawek taryfy specjalnej. Za przewóz węgla ustanowione były stawki relacyjne z portu Gliwic i Koźła do Szczecina lub Przybrzegu.

Tego rodzaju uregulowanie zagadnienia stanowiło co prawda pewną zachętę do kierowania przesyłkami drogą śródlądową, nie stwarzało jednakże dostatecznych warunków dla ścisłej współpracy pomiędzy przewoźnikiem kolejowym i śródlądowym ani pod względem eksploatacyjnym, ani taryfowym i korespondującym ze sobą przewozy kolejowe i wodne nie były ze sobą dostatecznie nowiązane. Stwarzało to dodatkowe obciążenie dla dysponenta towarem zmuszonego troszczyć się o przeładunek, który chociaż był najczęściej wykonywany przez przedsiębiorstwo żeglugowe, jednakże na zlecenie i koszt klienta. Toteż nader szybko okazało się, że stan ten nie był wygodny dla klienta, ani właściwy z punktu widzenia polityki taryfowej. Już w r. 1950 w nowych taryfach żegluga śródlądowej i kolejowej przewozy kolejowo-wodne ujęte zostały w formę specjalnych postanowień taryfowych skoordynowanych ze sobą. Obejmowały one w sposób wyraźny przepisy dotyczące dokumentów przewozowych, obliczenia należności przewozowych, obszaru ważności, przeładunku i warunków stosowania.

Przewozy jednak odbywały się nadal na podstawie oddzielnych dokumentów przewozowych na warunkach ustalonych osobno dla przewozu kolejowego i śródlądowego, wg. właściwych dla każdego z tych przewozów regulaminów i taryf.

Przewoźne za odcinek drogi wodnej obliczane było wg stawek ustalonych w taryfie Żegluga Śródlądowej, obniżonych o połowę opłaty portowej. Przewoźne kolejowe obliczane było wg stawek ustalonych w taryfie towarowej PKP, obniżonych o połowę opłaty stacyjnej. Obniżenia te miały wyrównać nadawcy koszt przeładunku dokonywanego przy przekazywaniu przesyłki przez jednego przewoźnika drugiemu. W praktyce zasada ta nie zawsze była realizowana, szczególnie jeżeli chodziło o towary należące do niskich klas. Ponadto dla niektórych towarów jak węgiel, koks, ruda, cukier, cement stworzono stawki relacyjne zarówno za odcinek przewozu wodą jak i koleją. Przy ustalaniu tych stawek relacyjnych przyjęto zasadę, iż koszt przewozu kolejowo-wodnego w komunikacji pojedynczo łączonej łącznie z kosztem przeładunku nie może być wyższy od kosztu przewozu bezpośredniego koleją od miejsca nadania do miejsca przeznaczenia przesyłki.

Przeładunek w miejscu przekazania przesyłki pomiędzy przewoźnikami dokonywany był bez potrzeby ingerencji klienta przez przedsiębiorstwo żeglugowe, które pobierało za te czynności opłaty ustalone w taryfie żeglugowej.

W celu zaliczenia przewozów jako kolejowo-wodnych nadawca obowiązany był umieszczać klauzulę w żeglugowym liście przewozowym „do przeładowania na kolej i nadania do stacji” lub „Przeładowano z kolei”. Taryfy określały porty rzeczne i odpowiadające im stacje kolejowe, pomiędzy którymi odbywała się komunikacja kolejowo-wodna.

W liście przewozowym jako odbiorca przesyłki przy przejściu jej z kolei na wodę lub odwrotnie, figurowało zawsze przedsiębiorstwo żeglugowe. Toteż przedsiębiorstwo żeglugowe było nie tylko współprzewoźnikiem, ale obciążone zostało dodatkowymi obowiązkami i odpowiedzialnością jako odbiorca, lub nadawca przesyłki.

Nowa taryfa żeglugowa wydana w r. 1952 nie zmieniła w niczym zasad przewozów kolejowo-wodnych, a jedynie powiększyła ilość stawek relacyjnych.

W sezonie nawigacyjnym r. 1952 okazało się jednak, iż w związku z szybkim rozwojem przewozów Żegluga Śródlądowa i trudną sytuacją wagonową, powstało zagadnienie przewozów kolejowo-wodnych podwójnie łamanych, to zn. z dwukrotnym przeładunkiem z wagonu na barkę a następnie z barki na wagon. Zaszła więc konieczność taryfowego potraktowania i tych przewozów, jako przewozów kombinowanych kolejowo-wodnych. Jako zasadę przyjęto, iż koszt przewozu kolejowo-wodnego podwójnie łamanego jest wyższy niż koszt przewozu bezpośrednio kolejją. Stawki zostały ustalone w ten sposób, iż za pierwszy odcinek przewozu (koleją) obowiązywała stawka relacyjna w takiej wysokości, jaka miałaby zastosowanie, gdyby przewóz był pojedynczo łamany i kończył się w porcie rzecznym, w którym w rzeczywistości nastąpił drugi przeładunek z powrotem na kolej. Stawki za następne odcinki (wodny i kolejowy) obliczane były jak za przewóz pojedynczo łamany, zaczynający się w porcie rzecznym. W ten sposób łączny koszt przewozu i przeładunku w stosunku do kosztu bezpośredniego przewozu kolejją był wyższy od 17 do 33%. Nowe pozycje taryfowe były uzupełnione odpowiednimi wyjaśnieniami w jakich przypadkach należy daną stawkę stosować.

System taryfowy wprowadzony taryfami z r. 1950 i 1952 okazał się w praktyce wysoce pracochłonny i niewygodny, zarówno dla obu przewoźników jak i załadowcy, ponieważ przewóz odbywał się na podstawie oddzielnych dokumentów przewozowych, a przewoźne obliczane było i pobierane odrębnie za odcinek wodny i odrębnie za odcinek kolejowy. Dla udowodnienia pracochłonności może służyć chociażby fakt, że poza istniejącymi oddzielnie w obu taryfach 42 stawkami relacyjnymi (a więc łącznie 84 pozycje taryfowe), w r. 1953 doszło 106 nowych relacji (a więc łącznie 212 pozycji taryfowych), zaś w r. 1954 — 29 (łącznie 58). Każda z tych pozycji była obliczana, sprawdzana przez oba resorty, uzgadniana, zatwierdzana i wprowadzana dwoma zarządzeniami (Ministra Kolei i Ministra Żeglugi), ogłaszanymi w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych. Czynności te zajmowały przeciętnie kilka tygodni czasu, co utrudniało wykonywanie przewozów nieplanowanych, nowych, dla których nie istniała obliczona już uprzednio stawka relacyjna.

W związku z tym opracowana została nowa koncepcja przewozów kolejowo-wodnych, która polega na:

- 1) wprowadzeniu przewozów na zasadzie jednego wspólnego listu przewozowego,
- 2) pobieraniu przez pierwszego przewoźnika przewoźnego za całą drogę wodno-kolejową, a następnie okresowego rozliczania się pomiędzy obu przewoźnikami,
- 3) wprowadzeniu zasady, iż wysokość przewoźnego zarówno z jednokrotnym jak i dwukrotnym przeładunkiem, nie może być wyższa (łącznie z kosztami przeładowania, które nie obciążają zleceniodawcy), jak koszt bezpośredniego przewozu kolejją.

4) wprowadzeniu dla niektórych przesyłek towarów masowych (jak węgiel, koks, ruda, wypalki parytowe itp) umów o planowym rozliczeniu należności przewozowych.

Koncepcja ta opiera się częściowo na zasadach przewozu ładunków statkami morskimi na podstawie konosamentu bezpośredniego. Realizacja tej koncepcji nastąpiła w drodze wydania następujących aktów, a mianowicie:

1) Zarządzenia Nr 40 Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 lutego 1955 r. w sprawie przewozu przesyłek towarowych w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej, ogłoszonego w Monitorze Polskim Nr 18 poz. 185.

2) Zarządzenia Ministrów Kolei i Żeglugi z dnia 29 marca 1955 w sprawie listu przewozowego dla przesyłek towarowych w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej, ogłoszonego w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 7.

3) Taryfy towarowej dla przewozów w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej, obowiązującej od dnia 1 maja 1955 na podstawie Zarządzenia Ministrów Kolei i Żeglugi z dnia 31 marca 1955, ogłoszonego w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 7.

Te trzy podstawowe akty uregulowały zasady przewozu w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej zarówno pojedynczo jak i podwójnie łamanej.

Zarządzenia regulują przede wszystkim prawa i obowiązki przewoźników oraz osób zlecających przewozy przesyłek, taryfa zaś zasady obliczania przewoźnego.

Ponadto zgodnie z postanowieniami § 24 podanego wyżej Zarządzenie Nr 40 Prezesa Rady Ministrów wydane zostało Zarządzenie Ministrów Kolei i Żeglugi, regulujące zasady i terminy rozliczeń pomiędzy przewoźnikami.

Zarządzenie Prezesa Rady Ministrów wydane zostało na podstawie art. 6 dekretu z dnia 24 grudnia 1952 r. o przewozie przesyłek i osób kolejami (ogłoszone w Dz. Ustaw nr 4 z 1953 r. poz. 7). Treść tego zarządzenia została bliżej omówiona w nr 5 „Transportu” z br. w Dziale Informacyjnym.

Dane te należy jedynie uzupełnić w punkcie dotyczącym obowiązku nadawcy jednorazowego nadania do przewozu co najmniej takiej ilości, która odpowiadałaby ładowności statku. Postanowienie to zostało w międzyczasie uzupełnione zarządzeniem Ministrów Kolei i Żeglugi, którzy, zgodnie z uprawnieniami wynikającymi z zarządzenia Prezesa Rady Ministrów, ustalili wyjątki od tej zasady. Zgodnie z tym dozwolone jest nadawanie do przewozu kombinowanego przesyłek mniejszych niż całobarkowe: węgla i pochodnych, rud wszelkiego rodzaju, koksu i wypalków parytowych. Równocześnie przedsiębiorstwa żeglugowe zobowiązane zostały do łączenia przesyłek tych w partie całostatkowe. Wydanie tego zarządzenia podyktowane zostało względami techniczno-produkcyjnymi. Przy przewozie węgla i koksu np. decyduje ograniczona ilość dziennego urobku poszczególnych rodzajów i asortymentów. Poza tym zbyt mała zdolność odbiorcza przedsiębiorstw korzystających z przewozów kolejowo-wodnych podwójnie łamanych (krótkie bocznice) limituje wielkość jednorazowego przybycia. Przy przewozie rudy i wypalków parytowych, ładowanych w portach morskich, decyduje konieczność zabierania resztówek ze statków morskich, jak również zapotrzebowanie za kładow produkcyjnych i zdolność wyładowcza bocznic kolejowych.

Zarządzenie Ministrów Kolei i Żeglugi z dnia 29 marca 1955 r. w sprawie listu przewozowego dla przesyłek towarowych w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej ustala wzór listu przewozowego zarówno dla przesyłek towarowych, z nadawcami których zawarte zostały umowy o planowym rozliczeniu należności przewozowych, jak i dla przesyłek towarowych, z nadawcami których nie istnieją takie umowy.

Zarządzenie to ustala, iż nadawca obowiązany jest złożyć wypełniony list przewozowy pierwszemu przewoźnikowi. Dalsze postanowienia określają szczegóły dotyczące wypełnienia poszczególnych rubryk listu. List przewozowy stanowi komplet formularzy składający się z:

- 1) oryginału listu przewozowego
- 2) ceduły dla kolei

- 3) ceduły dla żeglugi
- 4) grzbietu listu przewozowego
- 5) wtnika listu przewozowego
- 6) dodatkowych kart w 3 egz., stosowanych przy

przewozach podwójnie łamanych, na których odnotowuje się przekazanie przesyłki po drugim przeładunku.

Oryginał listu przewozowego oraz obydwie ceduły towarzyszą przesyłce aż do miejsca przeznaczenia. Przy przewozach pojedynczo-łamanych przewoźnik po pokwitowaniu odbioru przesyłki przez odbiorcę wręcza list przewozowy odbiorcy, przysyłając kopię przeznaczoną dla żeglugi do właściwego zarządu przedsiębiorstwa żeglugowego, zaś kopię przeznaczoną dla kolei — do właściwej DOKP. Grzbiet listu przewozowego przeznaczony jest dla placówki (stacji kolejowej lub portu rzecznej) przyjmującej przesyłkę do przewozu, wtnik natomiast — dla nadawcy. W miarę potrzeby oraz na żądanie nadawcy lub odbiorcy przewoźnicy mogą sporządzić odpisy listów przewozowych, pobierając za to dodatkowe opłaty przewidziane w Taryfie.

Szczegółowe przepisy dotyczące postępowania z dokumentami przewozowymi po wydaniu przesyłki ustalone zostały w zarządzeniu Ministrów Kolei i Żeglugi w sprawie zasad i terminów rozliczeń.

Ostatni wreszcie akt z zakresu przewozu przesyłek kombinowanych — Taryfa towarowa dla przewozów w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej — zawiera postanowienia wstępne, określenie obszaru ważności, zasady obliczania przewoźnego oraz opłaty dodatkowe.

Podstawową zasadą Taryfy jest postanowienie, iż przewoźne pobiera się wg stawek ustalonych dla danego towaru w Taryfie towarowej PKP za najkrótszą kolejową odległość taryfową, ustaloną na podstawie Wykazu Odległości Taryfowych, od miejsca nadania do miejsca przeznaczenia. Zasada ta ma zastosowanie zarówno przy przewozach pojedynczo jak i podwójnie łamanych. Należność za przewóz oblicza się za łączną wagę rzeczywistą przesyłki, najmniej za 5.000 kg. wg rubryki odpowiadającej danej wadze łącznej, przy czym każde rozpoczęte 100 kg uważa się za pełne.

W Taryfie podano ponadto opłaty za blankiety listów przewozowych, za wypełnienie listu przewozowego w zastępstwie nadawcy, za sporządzenie odpisów itp. drobne opłaty.

Należy zaznaczyć, że zgodnie z treścią zarządzenia Prezesa Rady Ministrów z poszczególnymi nadawcami lub odbiorcami przesyłek jednolitych towarów mogą być zawierane umowy o planowym rozliczaniu i wyrównywaniu niektórych kosztów przewozu. Umowy takie zawarte były przez kolej z przemysłem hutniczym i węglowym. Obecnie do umów tych włącza się także przewozy kolejowo-wodne. Rozliczenia z nadawcami przesyłek dokonuje upoważniona Dyrekcja kolejowa, która następnie rozlicza się w okresach miesięcznych z przedsiębiorstwami żeglugowymi. Przy tego rodzaju systemie nie oblicza się przewoźnego przy nadaniu przesyłki, a wpisuje się jedynie odległość przewozu oraz tonaż przesyłki.

Szczegółowe zasady i terminy rozliczeń ustalone zo-

stały w zarządzeniu wydanym przez Ministrów Kolei i Żeglugi w porozumieniu z Ministrem Finansów.

Jak wynika z podanych danych, te 3 podstawowe akty regulują wyraźnie zasady, tryb postępowania oraz opłaty przewozowe w dziedzinie przewozów kombinowanych. Należy tutaj zaznaczyć, iż, oprócz ścisłego skoordynowania i powiązania taryfowego, po raz pierwszy przewozy kolejowo-wodne skoordynowano także pod względem przewozowym.

Jest rzeczą oczywistą, że w trakcie praktycznego stosowania wprowadzonego systemu dostrzeżone zostaną ewentualne niedomówienia czy braki i może okazać się konieczne wydanie przez obydwa resorty dalszych szczegółowych instrukcji lub zarządzeń. Niemniej jednak wydaje się całkowicie bezsporne, iż sama zasada oparcia przewozów kombinowanych o jeden wspólny list przewozowy zapewni poważne korzyści zarówno dla zleceniodawców jak i przewoźników. Zasada ta jest zresztą stosowana i w Związku Radzieckim, gdzie przewóz ładunków w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej jak i komunikacji wodnej, odbywającej się na terenie kilku odrębnych przedsiębiorstw żeglugowych, odbywa się na podstawie jednego wspólnego listu przewozowego.

W ZSRR odmienne są jednak zasady pobierania opłat przewozowych, które obliczane są oddzielnie za odcinek drogi wodnej na podstawie taryf transportu rzecznej i oddzielnie za odcinek lądowy na podstawie taryf kolejowych lub samochodowych.

Dla zapewnienia atrakcyjności przewozów kombinowanych i wyrównania pewnych niedogodności, jakie pociąga za sobą konieczność przeładunku z jednego środka transportowego na drugi, na odcinku wodnym stosuje się taryfy specjalne, które wprowadzają poważne ulgi w formie obniżenia klasy towarowej. I tak np. dla ładunków przewożonych w ruchu pośpiesznym stosuje się obniżenie o 2 klasy w stosunku do obowiązującej, a w ruchu zwykłym nawet o 3 klasy towarowe. Warunkiem udzielenia tych ulg jest długość drogi lądowej, która nie może być krótsza niż 10 km.

System radziecki, który w sposób prawidłowy rozwiązuje zasadę ustalania wysokości przewoźnego, jako bodźca dla akwizycji przewozów kombinowanych, nie mógł być jeszcze w pełni wprowadzony w Polsce z uwagi na to, iż dotychczasowa działalność usługowa przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej nie opiera się na normalnych warunkach, eksploatacyjnych.

Przewozy drogami wodnymi śródlądowymi, wobec trudnych warunków nawigacyjnych, są jeszcze ciągle traktowane przez zleceniodawców jako „zło konieczne”. W tych więc warunkach, gdy przewozy na drogach wodnych są dokonywane na ogół tylko wówczas, gdy istnieją trudności w zdobyciu wagonów lub gdy zostają „narzucone” przez PKPG, należało również i dla przewozów kombinowanych stworzyć system taryfowy ściśle oparty na systemie kolejowym.

Prostota tego systemu, jasność postanowień taryfowych i przewozowych powinna pomóc w przełamaniu dotychczasowych uprzedzeń do drogi wodnej i doprowadzić do zajęcia przez transport wodny właściwego mu miejsca w całokształcie systemu transportowego kraju.

JAN ENDER (Warszawa)

O sprawozdawczość dla celów operatywnych

Prawidłowe ewidencjonowanie wszelkich zasobów i każdej działalności ma bardzo ważne znaczenie, jako jeden z głównych elementów umożliwiających kierowanie tą działalnością. Dane o szczegółach ilościowych i jakościowych działalności stanowią nie tylko materiał statystyczno-historyczny, ale również powinny przede wszystkim być podstawą do pobierania dostatecznie szybkich decyzji, zniierzających do usprawnień w sensie podwyższenia wydajności środków produkcji i obniżenia kosztów. Dotyczy to nie tylko jednostki wykonującej bezpośrednio dane zadania gospodarcze, ale również jednostek nadrzędnych wszystkich szczebli.

Aby umożliwić jednostkom nadrzędnym oddziaływanie na działalność jednostek podwładnych, a więc umożliwić im „kierowanie”, stosuje się różne systemy sprawozdawczości.

Od jakości tego systemu, a więc częstotliwości, ilości szczegółów, zakresu itp. zależy możliwość reagowania jednostki nadrzędnej na wszelkie ujemne, czy dodatnie wyniki pracy bezpośrednich wykonawców zadań gospodarczych. Poważną rolę w sprawozdawczości odgrywa ciągłość trwania ustalonego systemu przez dłuższy, zamknięty w sobie okres działalności gospodarczej, np. na okres planu wieloletniego. Umożliwia to porówny-

wanie danych wg tej samej metody na przestrzeni dłuższego czasu. Zmiany w systemie sprawozdawczości (a także planowania) przerywają ciągłość obserwacji wyników pracy i obniżają wartość uzyskanych danych statystycznych.

W ostatnim roku Planu 6-letniego należałoby przeanalizować systemy sprawozdawczości jakie obowiązywały w tym okresie na odcinku transportu i na tej podstawie wyciągnąć wnioski dla opracowania systemu sprawozdawczości na okres Planu 5-letniego 1956/60 r.

Nie będę się zajmował sprawozdawczością w przedsiębiorstwach przewozów publicznych, natomiast zajmę się zagadnieniem sprawozdawczości transportowej w przedsiębiorstwach nieprzewozowych. Na odcinku przewozów pojazdami samochodowymi weszliśmy w okres wykonywania Planu 6-letniego ze sprawozdawczością systemu „Dorgan”. Sprawozdawczość ta charakteryzowała się tym, że istniały dwa rodzaje formularzy, a mianowicie:

Wzór T-90 — jako sprawozdanie jednostkowe, a więc sporządzone przez wykonawcę przewozów dla jednostki bezpośrednio nadzórnej, a obejmujące wyniki eksploatacyjne **każdego** pojazdu.

Wzór T-95 — jako sprawozdanie zbiorcze, obrazujące wyniki nie każdego pojazdu, lecz wyniki każdego z podległych gospodarstw samochodowych.

Jeśli chodzi o szczegóły, to ostateczny wynik pracy wykazywany był tylko w ton/km, natomiast sprawozdania nie zawierały danych o ilości ton przewiezionej masy towarowej. Sprawozdania te obejmowały koszty i to z podziałem na miejsca ich powstawania oraz zużycie materiałów pędnych. Pozwalało to na przeprowadzenie szerokiej analizy wyników eksploatacji, a więc wykorzystania taboru, ładowności, przebiegu oraz przyczyn przestojów taboru — remont, naprawa, święta, brak zapotrzebowania. Poważnym brakiem był jednak brak możliwości ustalenia dobowego zatrudnienia i szybkości eksploatacyjnej, a więc obliczenia wydajności mierzonej w t/km/g.

W roku 1952, a więc w trzecim roku wykonania Planu 6-letniego została wprowadzona sprawozdawczość miesięczna, zgodnie z „Instrukcją w sprawie jednolitej sprawozdawczości”. Zarządzenie o wprowadzeniu tej sprawozdawczości ukazało się w Biuletynie PKPG nr 6 z 22 lutego 1952 r., a do wykonawców dotarło pod koniec I kwartału.

Wobec tego, że nowa sprawozdawczość obowiązywała od 1 stycznia, konieczne było opracowanie sprawozdań za 3 miesiące wstecz. Sprawozdawczość ta znosiła wykazywanie wyników każdego pojazdu, natomiast wprowadzała wykazywanie wyników poszczególnych grup pojazdów, wprowadzała dane odnośnie godzin pracy, jazdy i postojów z różnych przyczyn oraz ważny element ilości ton przewiezionej masy towarowej obok tonokm pracy i km przebiegu. Niestety, sprawozdawczość ta nie zawierała już kosztów, a także zużycia materiałów pędnych, co pomniejszało jej wartość jako podstawy do analizy. Jedną z ostatnich cech tej sprawozdawczości był dodatek do sprawozdania na wzórze STS-1 obejmujący wskaźniki eksploatacyjne.

Poważne zastrzeżenia budził fakt wprowadzenia jednolitego wzoru dla sprawozdań jednostkowych i zbiorczych.

Wykazywanie wyników eksploatacji nie każdego pojazdu, a całych grup już na szczeblu oddolnego sprawozdawcy uniemożliwiło śledzenie równomierności eksploatacji poszczególnych samochodów i nie dawało możliwości oceny technicznej poszczególnych wozów na podstawie wozodni pracy i miesięcznych przebiegów. Sprawozdawczość nabiera więc charakteru statystycznego, a traci na wartości jako podstawa do operatywnego oddziaływania jednostki nadzórnej.

Ten system sprawozdawczości przetrwał dwa lata, aby ustąpić „Instrukcji nr 63 w sprawie sprawozdawczości statystycznej z ilości pojazdów i ich wykorzystania”, zatwierdzonej przez Prezesa Rady Ministrów z dnia 2 kwietnia 1954 r. I tak, jak poprzednie, zarządzenie o nowej sprawozdawczości spóźniło się o cały kwartał.

Nowa sprawozdawczość, tym razem na wzórze T-1-S jest sprawozdawczością kwartalną i ma charakter typowo statystyczny, a dla celów operatywnych kierowania transportem nie posiada już prawie żadnej wartości. Jest charakterystyczne, że znosi ona rubryki dotyczące czasu jazdy i postojów. Uniemożliwia to badanie tak ważnego elementu, jak szybkość techniczna oraz straty czasu na postoje, a więc również wywieranie wpływu władz nadzórnych na ich skrócenie.

Nowa sprawozdawczość nie przewiduje też przymusowego obliczania współczynników eksploatacyjnych. Zlikwidowanie sprawozdawczości eksploatacyjnej miesięcznej i zastąpienie jej kwartalną miało na celu odciążenie pracowników służby transportowej od prac związanych ze sprawozdawczością. W praktyce nie zmniejszyło to w niczym tej pracy, ponieważ wyniki miesięczne i tak musiały być podsumowywane i z danych miesięcznych opracowywane kwartalnie. Jednostki nadzórne zostały natomiast pozbawione aktualnego wglądu w gospodarkę samochodową w podległych placówkach. Zastąpienie sprawozdawczości przez beżpośrednio częsty kontakt z podległymi placówkami okazało się niemożliwe z powodu braku odpowiedniej ilości personelu, a także notorycznego braku kredytów na koszty podróży.

W ciągu wykonywania Planu 6-letniego również kilkakrotnie zmieniany był system sprawozdań statystycznych z wykonania planu przewozów obejmujących wszystkie środki transportu.

Obecnie obowiązująca sprawozdawczość z wykonania planu na wzórze T-1 zgodnie z Instrukcją nr 61 jest również kwartalna, przy czym wyjątkowo dla przewozów kolejowych, obowiązuje dodatkowa sprawozdawczość miesięczna.

Wydawałoby się logicznie, że sprawozdania z wykonania planów, zarówno co do okresów sprawozdania jak i układów, powinny być ściśle związane z planami.

Zgodnie z zarządzeniem Przewodniczącego PKPG nr 295 istnieje obowiązek planowania miesięcznego przewozów wszystkimi środkami transportu. Poważną luką jest więc brak możliwości śledzenia wykonywania miesięcznych planów operatywnych przewozów wszystkimi środkami transportu.

Wytworzyła się sytuacja tego rodzaju, że odnośnie transportu kolejowego, na którego wykorzystanie możemy wywierać tylko minimalny wpływ posiadamy informacje stosunkowo świeże, bo sprzed kilku, względnie kilkunastu dni. Natomiast o wykorzystaniu i stanie technicznym własnych pojazdów samochodowych, na który powinniśmy wywierać bezpośredni wpływ oraz o użyciu obcego taboru, dowiadujemy się dopiero ze sprawozdań kwartalnych, a więc po trzech miesiącach jeśli chodzi o pierwszy miesiąc kwartału.

Charakterystyczny jest minimalny zakres wiadomości uzyskiwanych ze sprawozdań z wykonania planów na wzórze T-1, bo obejmujący tylko tony. Uniemożliwia to ustalenie odległości przewozu, a więc porównywanie pracy poszczególnych środków transportu, ani też oceny kosztów ich użycia.

Zasadniczym brakiem sprawozdawczości jest pominięcie kosztów, których należy dopiero szukać w sprawozdaniach finansowych. W związku z walką o obniżkę kosztów własnych pozbawienie służby transportowej na szczeblu nadzórny bezpośredniej informacji o wysokości nakładów na każdy rodzaj transportu utrudnia tę walkę. Jedynie umieszczenie kosztów obok wykonanej pracy i uwidocznienie osiągniętych efektów lub niepowodzeń na jednym wspólnym wzorze mogłoby zachęcić służby transportowe do analizy kosztów i do walki o ich obniżenie.

Osobne zagadnienie — to sprawozdawczość z użycia obcych środków transportu drogowego. Szereg instytucji już obecnie w bardzo znacznym stopniu posługuje się taborami samochodowymi wynajmowanymi. Istnieje dążność do stopniowego ograniczania tzw. taboru własnego i dokonywania przewozów taborami samochodowymi publicznymi. Nie jest obojętne dla użytkownika i jego przełożonych w jakim stopniu wykorzystywana jest zdolność przewozowa wynajmowanego taboru, a więc ładowność, przebieg i czas pracy. Jedyną po-

siadanie tych wiadomości, a nie tylko o ilości przewiezionych ton pozwoliłoby służbie transportowej szczebla nadrzędnego na odpowiednie oddziaływanie na podległe placówki w kierunku podwyższenia współczynników wykorzystania wynajmowanego taboru. Już sam fakt ujmowania w sprawozdawczości szeregu szczegółów eksploatacyjnych zmusiłby bezpośrednio użytkownika do wysiłku organizacyjnego w kierunku bardziej ekonomicznego wykorzystywania środków transportu drogowego publicznego. W obliczu zbliżającego się nowego okresu gospodarczego (zamkniętego w 5-letnim Planie 1956/60) masuwa się konieczność opracowania takiego systemu sprawozdawczości, który by zaspokoił ograniczone w tym względzie potrzeby Głównego Urzędu Statystycznego, a jednocześnie był dostatecznie rozwiniętym instrumentem dla operatywnego kierowania wykorzystaniem środków transportowych.

Ponadto, co jest niezmiernie ważne, nowy system sprawozdawczości przewidziany co najpóźniej na cały okres Planu 5-letniego powinien być opracowany dostatecznie wcześniej, tak, aby zarówno instrukcje jak i formularze mogły dotrzeć do wykonawców najpóźniej do końca grudnia 1955 r.

System sprawozdawczości transportowej powinien być opracowany pod kątem widzenia celów jakim powinna ona służyć. A więc przede wszystkim powinna dawać dostatecznie aktualne materiały służące do ope-

ratywnego kierowania pracą transportową. Dlatego sprawozdawczość z eksploatacji pojazdów samochodowych własnych powinna zawierać:

- elementy do oceny stanu technicznego pojazdów,
- elementy do oceny wyników eksploatacji,
- elementy do oceny wyników finansowych.

Sprawozdawczość odnośnie wyników eksploatacji i kosztów powinna obejmować również tabor wynajmowany.

Dla potrzeb GUS powinna służyć sprawozdawczość stanowiąca syntezę wyników pracy transportu w zakresie wymaganym dla statystyki państwowej i powinna być sporządzana dopiero na szczeblu resortu lub centralnych zarządów.

W żadnym wypadku słuszną zasadą walki z przeroskami biurokratycznymi nie może w swoich skutkach ograniczać uzyskiwania wiadomości potrzebnych do operatywnego kierowania transportem i przyczyniać się do obniżania wyników eksploatacji. Wydaje się, że system sprawozdawczości zaspokajającej potrzeby operatywnego kierowania transportem jest jednym z niezbędnych instrumentów, umożliwiających podwyższenie wydajności środków transportowych, a więc i obniżenie kosztów własnych zgodnie z uchwałami II Zjazdu PZPR.

J. KOWALIK (Warszawa)

Podstawowe zagadnienia gospodarki finansowej PKS

Plan finansowy na rok 1955 stawia przed całym aktywnym gospodarczym PKS nowe i trudne zadania.

Doświadczenia lat ubiegłych a także roku 1954 wykazały, że pracownicy PKS i to zarówno służby eksploatacyjno-technicznej jak również finansowo-księgowej, zbyt mało uwagi poświęcili gospodarce finansowej. Świadczyły o tym pojawiające się okresowo trudności finansowe, zachwianie równowagi finansowej a nawet nieplanowane straty, których jak się później okazało, można było uniknąć, gdyby przynajmniej planiści pamiętali o konieczności prawidłowego zsynchronizowania wskaźników eksploatacyjnych i finansowych. Naruszenie równowagi finansowej wywołuje dwójakiego rodzaju praktycznie odczuwalne skutki:

- a) brak środków płatniczych, gdy przedsiębiorstwo pogorszy planowany wynik działalności lub zamrozi przyznane mu środki finansowe,
- b) zbędny nadmiar środków, gdy przedsiębiorstwo polepszy planowane wyniki działalności względnie, gdy otrzyma zbyt dużo środków finansowych.

Brak lub nadmiar środków finansowych oddziałują na całą gospodarkę przedsiębiorstwa, przy czym szczególnie odczuwa się zjawisko niedoboru środków; pojawiają się wówczas kłopoty w gospodarce zaopatrzeniowej (w związku z nieterminowym regulowaniem należności za dostawy materiałów, części zamiennych itp. w wypłatach poborów itd.), co w znacznym stopniu absorbuje aparat kierowniczy, odrywając go od zagadnień podstawowych. Poza tym, niedobór środków jest z reguły przyczyną wzrostu kosztów na skutek nieterminowego uregulowania zobowiązań (odsetki), a także w wyniku zakłócenia normalnego trybu pracy, gdyż w okresie chwilowej nawet niewypłacalności przedsiębiorstwa wkrada się do pracy nerwowość nieobliczalna niekiedy w skutkach (zbędne delegacje pracowników, przejazdy samochodami między bankami a przedsiębiorstwem czy dostawcą itp.).

Zastanówmy się jak zapobiec takiemu stanowi rzeczy. Między stanem finansowym a działalnością przewozową i techniczną przedsiębiorstwa istnieje wzajemna zależność: sytuacja finansowa jest efektem dzia-

łalności eksploatacyjnej i technicznej a z kolei system finansowy oddziałuje na rozwój, dynamikę i jakość eksploatacji.

Tych dwóch elementów działalności gospodarczej nie można od siebie oddzielać ani też oddzielnie traktować.

Stan finansowy zależy od produkcji poprzez kategorię rentowności, z którą łączą się zagadnienia oszczędności i praworządności w fakturowaniu, w pobieraniu opłat i w wydatkach, poprzez efektywność inwestycji i kapitalnych remontów oraz stan środków obrotowych. Te właśnie zagadnienia powinny stać się obecnie przedmiotem szczególnie troskliwego nadzoru.

Zasadniczy zwrot w gospodarce finansowej w 1955 r. w porównaniu do lat ubiegłych powinien nastąpić w metodzie badania i kontrolowania gospodarki. Jakkolwiek nie można zupełnie odrzucić stosowanych dotychczas metod analizy ekonomicznej i kontroli gospodarczej, opartych na zapisanych, uzgodnionych i zatwierdzonych sprawozdaniach eksploatacyjnych i finansowych, to można postawić tej metodzie zarzut, że nie uzyskiwano tą drogą materiałów, które by mogły być „busolą” dla dalszej pracy. Badania i analizy miały charakter dociekań „historycznych” i praktycznie niezbyt przydatnych. W związku z tym wydaje się, że należy rozwinąć funkcje nadzoru, którego celem jest dbanie o jak najbardziej ekonomiczne użytkowanie wszystkich elementów jednostki gospodarczej, a równocześnie zapobieganie wszelkiego rodzaju marnotrawstwu i naruszania praworządności.

Nadzór nad rentownością

Pieniężnym wyrazem efektywności gospodarczej jest akumulacja finansowa, którą stanowi różnica pomiędzy sprzedażą (realizacją) uzyskiwaną za usługi a kosztami własnymi tych usług. Te dwa czynniki, decydujące w ostatnim stopniu o akumulacji (o rentowności) wymagają specjalnej obserwacji.

Wysokość sprzedaży zadecydowała w 1954 r. o niewykonaniu planu rentowności przez wiele Ekspozytur PKS. Problem ten ma kilka aspektów, które w 1955 r. nabierają jeszcze większego znaczenia. Pierwszy as-

pekt, to właściwe planowanie, oparty na realnej produkcji i na dokładnie poznanej strukturze masy towarowej plan sprzedaży i planowane jednostkowe stawki sprzedaży. W wielu jednostkach PKS nie uwzględniano w planach struktury usług w poszczególnych rodzajach działalności, przyjmując stawkę wynikową z 1953 r. za podstawę planu sprzedaży na 1954 r. Wprawdzie niektóre przedsiębiorstwa PKS sygnalizowały o zmianie struktury przewozowej masy towarowej, o zmianie charakteru pracy i domagały się w związku z tym uwzględnienia tych zjawisk zarówno w planach wydajności przewozowych jak i w stawce wpływu na celu zachowania ekonomicznej zgodności wewnętrznej planów (w warunkach obecnej taryfy: przy wyższej stawce — niższe wydajności, przy niższej stawce — wyższe wydajności). Postulatów tych w planach nie uwzględniono i założono stosunkowo wysokie stawki przy wysokich wydajnościach.

W tym stanie załoga musiała się zdecydować — albo sprzedaż, albo produkcja — a ponieważ zbyt silne są bodźce materialnego związania interesów osobistych ze wskaźnikami produkcji, plany eksploatacyjne były wykonywane przy stale zmniejszającej się stawce sprzedaży. To było, jak już wyżej wspomniano, jedną z przyczyn nie osiągania planowanych wyników finansowych.

W roku 1954 zaobserwowano stopniową zmianę charakteru pracy PKS, przy czym znamieny jest dynamiczny rozwój spedycji. W związku z tym ujawniła się tendencja nowej organizacji pracy taboru ciężarowego, organizacji mającej na celu lepsze wykorzystanie przebiegu i ładowności, a więc przynoszącej olbrzymie oszczędności społeczne. Są to: organizacja zbiorowej rozwózki drobnicy kolejowej i regularne linie przewozów ładunków. Wykonanie tych nowych zadań okazało się możliwe dopiero po dokonaniu odpowiednich zmian w planach wydajności taboru oraz po wprowadzeniu szeregu poprawek do przepisów o premiovaniu załogi (kierowcy).

Plan na rok 1955 uwzględnia nową sytuację transportową i uwzględnia ją już w wewnętrznej zgodności ekonomicznej — a więc, tak w wydajnościach, jak i w stawce sprzedaży. Od kierownictwa i załogi wymaga się wielkiego poczucia odpowiedzialności za pełne (w strukturze i ilości) wykonanie planu przewozów, gdyż tylko wówczas będzie osiągalna stawka sprzedaży. Plan jest gospodarczo uzasadniony i odpowiada społecznym potrzebom, a wynikowa stawka wpływu jest w 1955 r. wyrazem zrozumienia przez kierownictwo i załogę Ekspozytur PKS istoty polityki transportowej. Każda „pogoń“ za wysokim przekroczeniem planu tonokilometrów, czy jakiegokolwiek odchylenia od zadań planu eksploatacyjnego będą widoczne w poziomie stawki sprzedaży. Dlatego też stawka sprzedaży staje się istotnym wskaźnikiem oceny pracy kierownictwa przedsiębiorstwa.

Niewątpliwie nie należy traktować krańcowo tego zagadnienia i analityczny wskaźnik finansowy, jakim jest średnia stawka sprzedaży, nie może przesłaniać potrzeb przewozowych.

Zdajemy sobie sprawę, że struktura usług, charakter przewozów, rodzaj przewożonej masy towarowej nie zawsze zależne są od woli i zabiegów pracowników PKS. Chodzi jednak o to, aby w przypadku zaistnienia odchylen od planowej struktury usług i to odchylen pogarszających wskaźniki sprzedaży, Ekspozytury możliwie szybko uzyskały niezbędne środki od Centralnego Zarządu. System finansowy umożliwia w 1955 r. dodatkowe przyznawanie środków finansowych, ale tylko wówczas, gdy przedsiębiorstwo odpowiednio szybko zasygnalizuje o nowych warunkach pracy. Obecnie nie trzeba już czekać na bilans kwartalny, gdyż niezbędne środki będą mogły być przydzielane w każdym terminie. Stąd też wynika konieczność dokładnego poznania planów przewozowych i stałego bacznego nadzorowania produkcji.

Drugi aspekt nadzoru sprzedaży — to praworzadność w stosowaniu taryfy i w rozliczeniach za usługi.

Praktyka roku 1954 udowodniła bardzo silne działania bodźców materialnego zainteresowania pracowników PKS wynikami eksploatacyjnymi. Zaobserwowano nawet zjawiska szukania „łatwizn“ w „wygospoda-

rowaniu“... wysokich premii przez stosowanie niedozwolonych ulg taryfowych w celu zaktywizowania przewoźców przynoszących wysokie wydajności, nawet, gdy były one nieekonomiczne z punktu widzenia gospodarki narodowej. Chodzi nam o te przypadki, kiedy ładunki mogły i powinny być przewiezione koleją, a gdy Ekspozytury przewoziły je samochodami licząc stawki kolejowe. Niebezpieczeństwo to istnieje w dalszym ciągu, a może nawet wystąpić w jeszcze silniejszej formie. Dlatego nadzór powinien polegać przede wszystkim na przestrzeganiu pełnego wykonania planów rzeczowych w układzie rodzajowym, a szczególnie wykonania zadań rozwózki drobnicy, linii regularnych przewozów ładunków i innych usług spedycyjnych. Poza tym ścisłej kontroli muszą być poddane faktury wystawiane za usługi, aby nie dopuszczać do współdziałania z usługobiorcą w ukrywaniu nieekonomicznych przewozów samochodowych.

Trzecim wreszcie aspektem jest terminowe i pełne uzyskanie środków pieniężnych za świadczone usługi. W Ekspozyturach PKS przełamane zostały psychiczne i organizacyjne opory w pobieraniu z góry należności za usługi i trzeba przyznać, że wiele Ekspozytur może pościć się poważnymi osiągnięciami. Poza dalszą walką o zmniejszenie sald nieściągniętych należności, więcej uwagi trzeba zwracać na należyte zabezpieczenie środków pieniężnych pobieranych gotówkowo przez PKS, na polepszenie lokalowych warunków pracy kasjerów, na zorganizowanie samokontroli w obiegu dokumentów rozliczeniowych konduktorów autobusowych, KPD i linii regularnych. Dobra produkcja tylko wówczas pozytywnie odbija się na stanie finansowym, gdy wszystkie wygospodarowane środki znajdują się w dyspozycji przedsiębiorstwa.

Drugim, syntetycznie biorąc, czynnikiem kształtującym akumulację są koszty własne usług. Na ten temat ukazało się w 1954 r. kilka prac, w których omawiano istotę kosztów, metody ich planowania i analizy oraz formy walki o ich obniżenie. Wydaje się jednak, że dla ustalenia konkretnych kierunków nadzoru i przestrzegania reżimu oszczędności z punktu widzenia gospodarki finansowej i stanu finansowego pojedynczego zakładu transportowego powinno się podkreślić następujące kryteria klasyfikacji kosztów.

Niektórzy kierownicy jednostek PKS zapominają, albo nie zdają sobie sprawy, że koszty powstają nie tylko i nie zawsze w wyniku wypłacenia przez kasę lub bank środków pieniężnych, ale, że istnieją jeszcze tak zwane obciążenia. Stąd pojawiają się różne nieporozumienia, gdy np. usiłuje się niekiedy „oszczędzać“ na wypłatach kasowych czy przelewach bankowych, a mniej wagi przywiązuje się do not memoriałowych, np. z tytułu zarachowań amortyzacji, obciążeń za materiały pobierane z własnych magazynów, czy za użycie własnych środków transportowych do własnych przewozów gospodarczych itp. Przy podejmowaniu decyzji trzeba więc analizować nie tylko wypłaty i przelewy pieniężne, ale w równym stopniu albo nawet jeszcze dokładniej zlecenia i dyspozycje wewnętrzne na wydanie materiałów z magazynu, na użyciu własnego samochodu do celów gospodarczych itd.

W „gospodarce kosztowej“ — jeżeli tak można powiedzieć, obowiązuje zasada racjonalnego rozliczania kosztów. Koszt związany jest z pojęciem celu, w jakim dany ruch środków jest podejmowany oraz z momentem czasu. Inny zupełnie charakter ma wydatek a inny koszt i nie każdy wydatek musi być kosztem, a przynajmniej nie musi być kosztem tego okresu, w którym nastąpił wydatek. Z drugiej strony koszty działalności danego okresu mogą być zwiększone przez wliczenie części, czy całości wydatków poniesionych w innych okresach.

Te, wydawałoby się, proste zagadnienia są niekiedy mylnie interpretowane, a może świadomie zniekształcane i trzeba będzie zwrócić na nie baczniejszą uwagę. Chodzi bowiem o to, żeby wyraźnie rozróżniać, że np. zakup umundurowania i wydanie umundurowania załozce nie jest jeszcze kosztem okresu, w którym umundurowanie zostało wydane, ale, że ten wydatek wlicza się do kosztów proporcjonalnie, drobnymi kwotami przez kilka miesięcy, że np. remont kapitalny pomieszczeń w obcych obiektach rozliczany jest podob-

nie w dłuższym czasie itp. itp. — a wobec tego na kosztach np. odzieży ochronnej, na kosztach związanych z warunkami pracy nie „warto“ i nie powinno się „oszczędzać“. Z drugiej strony trzeba bezwzględnie przestrzegać praworządności we wliczaniu obciążeń i w rozliczeniu kosztów w różnych okresach, aby do kosztu własnego usług danego okresu wliczane były wszystkie koszty.

Akumulacja finansowa przedsiębiorstwa kształtuje się pod wpływem kosztów czasu pracy i kosztów przebiegu i z tymi wskaźnikami (godziny pracy i wozokilometry) związany jest w przedsiębiorstwie ruch środków finansowych. Dlatego też stan finansowy zależy w pierwszym rzędzie (jeśli chodzi o koszty) od utrzymania i obniżenia poziomu planowanych kosztów, zależnych od ilości kilometrów wykonanych przez tabor (liczonych na wozokilometr) oraz niezależnych od przebiegu taboru, a wynikających z ilości godzin zatrudnienia.

Koszty własne PKS nadzorować należy naszym zdaniem w następującym ich podziale:

1. **Koszty niezależne od ruchu**, albo tak zwane kosztym prawie (umownie) stałe, na które składają się takie koszty administracyjne, które przedsiębiorstwo musiałoby ponosić nawet w przypadku zupełnego wstrzymania eksploatacji, jak amortyzacja budynków i niepracujących maszyn, konserwacja urządzeń i środków trwałych (naturalnie konserwacja środków nieczynnych), a dalej podatki lokalowe oraz dozór, ochrona, przedsiębiorstwa; do drugiej grupy kosztów prawie stałych zalicza się tak zwane koszty „pogotowia produkcyjnego“, czyli dodatkowe koszty zakładu nieczynnego, lecz gotowego do rozpoczęcia eksploatacji, a więc np. kierownictwo zakładu pracy, magazynierzy, personel dworców autobusowych i dyspozytorni, kasjerzy oraz koszty związane z ogrzewaniem, oświetleniem, wentylacją, czyszczeniem itd.

Patrząc w ten sposób na tzw. koszty stałe łatwiej jest ocenić stan administracji, ujawnić koszty nadmierne i zbędne oraz wykryć rezerwy w wykazywanych przez księgowość tzw. kosztach ogólnozakładowych i wydziałowych.

2. **Koszty zależne od ruchu**, czyli tzw. koszty zmienne, na które składają się koszty zależne od przebiegu taboru (wozokilometry), np. materiały pędne i smary, ogumienie, naprawy, amortyzacja taboru oraz koszty niezależne od przebiegu, jak np. wynagrodzenie kierowców, robotników, świadczenia socjalne, delegacje.

Jak wiadomo, w PKS działa szereg bodźców ekonomicznych, aktywizujących załogę w walce o obniżenie kosztów. Najbardziej zrozumiałe, przystępne i konkretne są bodźce oddziaływujące na koszty przebiegu (premie za oszczędność ogumienia, materiałów pędnych przebiegi międzynaправcze) i dlatego przynoszą one najwyższe efekty. Mniej silnie działają i są mniej zrozumiałe bodźce, które powinny mobilizować załogę do obniżenia kosztów niezależnych od ruchu i niezależnych od przebiegu. Wprawdzie pracownicy umysłowi otrzymują premie za obniżenie poniżej planu wskaźników kosztów tonokilometra i osobokilometra, lecz te obniżenia kosztów nie zawsze przynoszą, w efekcie zwiększenie akumulacji. Dlatego też główną troską muszą się stać koszty niezależne od ruchu, a więc należy badać np. etaty, czas pracy, organizację pracy w wydziałach i ogólnej administracji oraz koszty niezależne od przebiegu (w grupie kosztów ruchu), wynikające np. z czasu pracy kierowców, ich godzin nadliczbowych, przestojów i godzin nadliczbowych robotników przeładunkowych, delegacje, czas i wydajność pracy w warsztatach, w stacjach obsługi. Więcej uwagi trzeba będzie poświęcić na badanie wydajności pracy, płac oraz na kontrolę kart pracy i list płacy.

Jest rzeczą niewątpliwą, że oszczędność przynosi efekty tylko pod warunkiem wykonania wszystkich zadań planu eksploatacyjno-technicznego. Teza ta nie zawsze jednak była przestrzegana. Spójrzmy tylko na wykonanie planu obsługi technicznych taboru, czy wynikających z harmonogramu przeglądów i napraw średnich, zbadać warunki pracy w przedsiębiorstwach i stacjach terenowych, a przekonamy się, że znaczne

opory występowały nawet przy realizacji planów b.h.p. Taka „oszczędność“ jest szkodnictwem i trzeba z nią walczyć.

Nadzór nad gospodarką środkami obrotowymi

Jak wyżej wspomniano, zagadnieniem istotnym jest rozłożenie większej opieki nad środkami pieniężnymi PKS, a więc zarówno nad kasami biletowymi, nad inkasem należności za przewozy autobusowe, jak również nad inkasem należności za usługi transportu towarowego i spedycji (KPD i linie regularnych przewozów). Główny jednak nacisk należy położyć na terminowe uregulowanie zobowiązań przez PKS. Można bowiem zaryzykować twierdzenie, że niedostateczny nadzór nad terminową spłatą zobowiązań jest pośrednią przyczyną zamrożenia środków finansowych w nieplanowanych inwestycjach i kapitałnych remontach. Doświadczenie wykazuje, że „luzy“ finansowe i nieprzestrzeganie dyscypliny płatniczej stwarzają przesłanki dla „gospodarki szczodrej ręki“ — nie liczenia się z wydatkami.

W tych też warunkach obserwuje się wzrost zapasów magazynowych ponad normy planowe (ponadnormatywy) Gospodarka materiałowa PKS jest zasadniczo prawidłowa, przedsiębiorstwa likwidują ponadnormatywne i zbędne zapasy oraz przestrzegają ustalonych normatywów. Jednak plany na r. 1955 wymagają dalszego usprawnienia pracy, gdyż mimo silnego wzrostu produkcji zapasy materiałowe są zwiększone w minimalnym stopniu, aby osiągnąć planowany wskaźnik szybkości rotacji środków obrotowych. Trzeba będzie wobec tego jeszcze raz i to bardzo dokładnie zrewidować zapasy magazynowe i bezwzględnie upłynnić zbędne materiały i części zamienne.

Poza tym krytycznej oceny domaga się technika zaopatrzenia, formy kontroli merytorycznej rachunków za dostawy, a szczególnie metoda zakupów indywidualnych, dokonywanych przez poszczególnych pracowników delegowanych w tych celach do różnych miejscowości. Warto spojrzeć na te wyjazdy od strony kosztów i efektów gospodarczych. Czynione są próby wprowadzenia prawidłowej gospodarki zespołami do napraw samochodowych. Próby te nie udają się, niestety, gdyż Ekspozytury dekompletują zespoły, traktując je jako zbiór różnych części — a nie kompletny zespół. Na tym odcinku wylania się też konieczność zaostrzenia dyscypliny, gdyż w zdekompletowanych i bezzużytecznych zespołach zamrożone bywają poważne środki finansowe.

Nadzór nad przeznaczeniem środków finansowych na inwestycje i kapitałne remonty

W kilku Ekspozyturach w r. 1954 zamrożono w nieplanowanych inwestycjach (wbrew zasadom dyscypliny finansowej) środki finansowe, przeznaczone na działalność eksploatacyjną. W innych Ekspozyturach dokonano nie przewidzianych w planach finansowych remontów kapitałnych w obcych obiektach i nie użytkowano na te wydatki kredytu bankowego. W ten sposób Ekspozytury pozbawiły się środków płatniczych i nie mogły w terminie uregulować zobowiązań za dostawy części zamiennych, innych materiałów, czy też rozliczyć się z budżetem.

Tak swobodna gospodarka nie może mieć miejsca w 1955 r. Wszystkie plany remontów kapitałnych budynków będą badane, opiniowane i zatwierdzane przez Komisję Oceny Projektów Inwestycyjnych, przy Centralnym Zarządzie PKS. Żadne roboty nie mogą być rozpoczęte przed uzyskaniem zezwolenia KOPI, a za naruszenie tych zasad stosowane będą ostre sankcje. Nakłady te muszą być w 1955 r. finansowane z właściwych źródeł (bank lub Centralny Zarząd).

Niewątpliwie trzeba przyznać, że jednostki PKS, a szczególnie Ekspozytury i Stacje terenowe nowo-organizowane pracują często w bardzo ciężkich warunkach, gdyż odmiennie niż w przemyśle, PKS daje produkcję przed wybudowaniem zakładu pracy. Specyficzny charakter pracy PKS wymaga pewnego uelastycznienia przepisów i umożliwienia jednostkom PKS

dokonywania drobnych robót inwestycyjnych nie objętych planem rocznym oraz wydzielanie na ten cel pewnych funduszy (np. części zysku). Do czasu uzyskania tych uprawnień nie może jednak istnieć dowolność w nakładach inwestycyjnych, a w ogóle niedopuszczalne są nakłady bez dokładnej analizy i ustalenia ich celowości.

WITOLD STRĄK (Warszawa)

O pogłębienie walki o obniżkę kosztów w transporcie morskim

W roku 1954 przed transportem morskim stanęły znacznie większe zadania, niż w latach ubiegłych. Pewne ożywienie wymiany handlowej Polski, jak również i innych krajów demokracji ludowej, z krajami kapitalistycznymi odbiło się zdecydowanie na zwiększeniu obrotów idących drogą morską.

Porty morskie w r. 1954 przeładowały o 13,4% więcej towarów, niż w r. 1953, a wartość przeładunków, ilustrująca w przybliżeniu pracochłonność przeładowanej masy towarowej — wzrosła o 24,6%. Nastąpił dalszy rozwój naszej żeglugi, która przekroczyła plan przewozów w tonomilach o 10,3%. Zwiększona masa przeładunkowa w portach, rozkładająca się na taką samą sumę kosztów stałych jak w roku ubiegłym, wpłynęła pozytywnie na obniżkę jednostkowego kosztu przeładunku. Porty morskie na usługach podstawowych (przeładunek, składowanie i usługi statkowe) osiągnęły w porównaniu z przeciętnymi kosztami 1953 roku 6,4% obniżki. Na osiągnięcie tej obniżki, poza sprzyjającymi czynnikami obiektywnymi, miała również wpływ realizacja uchwał narad partyjno-ekonomicznych, które miały miejsce w drugim półroczu.

Jednak ze wzrostem przeładunku masy towarowej w portach polskich nie szło w pełni w parze usprawnienie i przyspieszenie obsługi statków. Porty — za wyjątkiem Szczecina — nie osiągnęły zaplanowanej szybkości obsługi statków i tak np. w Gdyni czas przeładunku statków trwał o 8% dłużej, niż w roku 1953. Szacuje się, że w r. 1954 nasza flota handlowa, gdyby nie zaistniały przestoje w portach, mogłaby zwiększyć swe przewozy o przeszło 1% i zaoszczędzić gospodarce narodowej, uzyskując dodatkowe wpływy za frachty, wiele wydatków dewizowych. Również przy przewozach flotą obcą niedostateczna szybkość obsługi statków wpływa niekorzystnie na kształtowanie się wysokości stawek frachtowych. Na przykład na skutek braku odpowiedniej ilości robotników przeładunkowych, a równocześnie znacznie zwiększonego eksportu drewna, notowane były w niektórych miesiącach 1954 r. poważne przestoje statków z drewnem. Spowodowało to niekorzystny okólnik Konferencji Bałtyckiej o braku robotników do przeładunku drewna w portach polskich, co przejściowo wpłynęło na wyższą stawkę frachtowych do portów polskich.

Poważne więc oszczędności na odcinku obniżki kosztów (w złotych obiegowych) w portach, nie idąc równoległe z usprawnieniem obsługi statków, zostały umniejszone znacznymi stratami naszej żeglugi i handlu zagranicznego.

Na tle tych faktów (a zresztą i obserwacji wyników lat ubiegłych) nasuwa się wniosek, że często w planowaniu i organizacji walki o obniżkę kosztów w portach obowiązywały kryteria księgowe, a nie ekonomiczne, kryteria nie obejmujące dobra całości naszej gospodarki. Wprawdzie Ministerstwo Żeglugi i Centralny Zarząd Portów starały się doraźnie, często z dużymi rezultatami, koordynować walkę o obniżkę kosztów w portach z efektami w pracy marynarki handlowej i handlu zagranicznego, nie zdołano jednak wypracować takiego systemu planowania kosztów, który by był w pełni oparty na kryteriach ekonomicznych, a nie księgowych; kryteriach uwzględniających pełniej interesy całej gospodarki narodowej.

Głównym miernikiem pracy portów jest ilość przeładowanej masy towarowej. Koszty planuje się w opar-

Z powyższego przeglądu podstawowych zagadnień gospodarki finansowej PKS wynika, że zadaniom planu finansowego 1955 r. nie poddają sami finansisci i księgowi, a pełne ich wykonanie uwarunkowane jest aktywną, świadomą i ofiarną pracą całej załogi, a więc tak pracowników eksploatacji, jak techniki i administracji.

ciu o zgłoszoną przez Ministerstwo Handlu Zagranicznego przeznaczoną do przeładunku ilość masy towarowej. Wielkość masy towarowej z całego szeregu przyczyn obiektywnych nie może być w chwili opracowania NPG dokładnie ustalona. Powoduje to, że środki — koszty ustalone w NPG dla wykonania planowanego przeładunku, muszą być w planach operatywnych zmieniane. Również jednak i w planach operatywnych rzeczywista wielkość masy towarowej napływającej do portów, a zwłaszcza jej struktura, różni się często znacznie od planowanej. Wszystko to powoduje, że zatrudnienie i koszty dla sprawnego wykonania planowanych przeładunków nie mogą być precyzyjnie i mobilizująco ustalone.

O wyborze gestii transportowej dla towarów, idących drogą morską, sprzedawanych i zakupywanych przez Polskę, decydują — korzystając z poradnictwa Polfrachtu — poszczególne centrale handlu zagranicznego. One również ustalają terminy dostaw ładunków eksportowanych zagranicę i terminy importu ładunków sprowadzanych z zagranicy. Doświadczenia roku 1954, obserwowane z punktu widzenia transportu morskiego, pozwalają przypuszczać, że te decyzje nie zawsze były najkorzystniejsze dla optymalnego wykorzystania portów i floty — albo innymi słowy — że pracownicy transportu morskiego nie umieli dostatecznie efektywnie walczyć z aparatem handlu zagranicznego o dostarczenie żegludzie takiej masy towarowej, a portom — w takich warunkach (czas, spiętrzenie przeładunków), które by zapewniły transportowi morskemu jako całości możliwie najlepszą rytmikę pracy, oraz zagwarantowały należyte wykorzystanie potencjału technicznego portów i floty.

We współpracy handlu zagranicznego z transportem morskim obserwuje się na przestrzeni 1954 roku i pierwszego kwartału 1955 r. zaniżanie przez handel zagraniczny planowanej do przerzutu przez porty masy towarowej i zbyt poważne odchylenia od planowanej jej struktury. Powodowało to, że porty nie zawsze dysponowały odpowiednim potencjałem (zwłaszcza siłą roboczą) do wykonania zwiększonego przeładunku poszczególnych grup towarowych. Np. daleko większy od planowanego napływ w roku 1954 drewna i zboża postawił przed portami wyjątkowo trudne zadania. Terminowe wykonanie tych zadań okazało się — mimo poważnego zwiększenia środków — nie zawsze możliwe do zrealizowania. Mimo poważnych wysiłków portów podjętych dla sprawnego obsługi statków w portach polskich, nie udało się w roku ubiegłym uniknąć przejściowej wyższki stawek frachtowych do polskich portów.

Realne planowanie masy towarowej decyduje w znacznym stopniu o prawidłowej dyspozycji siłą roboczą, a co za tym idzie — o prawidłowym zaplanowaniu kosztów własnych. Dla prawidłowego planowania kosztów własnych niezbędna jest jednak również zasadnicza przebudowa ich metodologii — wypracowanie i wprowadzenie takiego nośnika kosztów, który by uwzględniał szybkość obsługi statków w porcie, tj. interesy żeglugi i handlu zagranicznego.

Podstawowym miernikiem pracy portu winna być nie tak, jak dotychczas, ilość przeładowanej masy towarowej, gdyż na tę wielkość porty nie mają prawie żadnego wpływu. Również wartość usług przeładunkowych wg. cen niezmiennych nie naświetla dostatecz-

nie przejrzyście osiągnięć i braków w pracy portów, ilustruje ona wprawdzie w przybliżeniu pracochłonność wykonanych usług, lecz nie mówi o ich szybkości, która jest — z punktu widzenia całości naszej gospodarki — decydująca. Zdaniem naszym, jednym z podstawowych mierników, służącym do oceny pracy portów, winna być szybkość obsługi statków. Dopiero obniżka kosztów, idąca równoległe z przyspieszeniem szybkości przeładunku, jest obniżką przynoszącą efektywne korzyści gospodarce narodowej. Szybkość przeładunku możemy określić, między innymi, następującym wzorem:

$$S = \frac{w}{c}$$

gdzie: S — szybkość przeładunku (na określoną jednostkę czasu — np. godzinę, dzień — wypada złotych wartości usług);

w — wartość wykonanych usług przeładunkowych (suma wartości usług poszczególnych grup towarowych, przeładowywanych przez porty) w cenach niezmiennych;

c — suma czasu zużytego na obsługę statków zawiązujących do portu w danym okresie czasu.

Ponieważ suma czasu zużytego przez porty na obsługę statków (c), dla żeglugi (a pośrednio i dla handlu zagranicznego) stanowi określoną wartość, można stwierdzić, że plan kosztów transportu morskiego w ogóle, portów morskich w szczególności, tylko wówczas jest prawidłowym, gdy

$$W_1 + C_1 \rightarrow 0$$

gdzie: W_1 — cena (czyli koszty) przeładunku poniesiona przez porty;

C_1 — wartość utracona przez żeglugę z tytułu postojów statków w porcie (utracone frachty oraz dodatkowe koszty przedsiębiorstw żeglugowych wynikające z przestojów statków).

A więc przy budowie planu kosztów transportu morskiego należy dążyć do maksymalnego obniżenia utraconej wartości (C_1) z tytułu postojów statków w portach z równoczesnym możliwie największym obniżeniem kosztów całkowitych ponoszonych przez porty (W_1).

Wreszcie musimy wyraźnie stwierdzić — mając na uwadze aktualne propozycje w naszej gospodarce narodowej w ogóle, w transporcie morskim w szczególności — że celem naszym winno być przede wszystkim maksymalne obniżenie wartości utraconej z tytułu postojów statków w porcie (a więc maksymalne obniżenie C_1). Zmniejszając czas postoju statków w portach, poprzez zwiększanie kosztów portów (w większości kosztów niedewizowych), uzyskujemy zwiększenie przewozów naszej floty oraz korzystnie wpływamy na kształtowanie się wysokości stawek frachtowych przy przewozach flotą obcą.

Całkowite koszty portów możemy odnieść bądź do jednostki usług mierzonej cenami niezmiennymi (w), bądź do jednostki czasu zużytego na obsługę zawiązujących statków (c). Odnosząc koszty do jednostki ilustrującej czas przeładunku, wyprowadzić można następujący wzór:

$$J_s = \frac{W_1}{c}$$

gdzie: J_s — jednostkowy koszt przypadający na jednostkę czasu zużytego na obsługę zawiązujących statków;

Odnosząc koszty całkowite portów do wartości usług w cenach niezmiennych wyprowadzić możemy następujący wzór:

$$J_w = \frac{W_1}{w}$$

gdzie: J_w — koszt portów przypadający na jednostkę (np. 1000 zł) wartości usług w cenach niezmiennych.

Natomiast z punktu widzenia gospodarki narodowej w ogóle, transportu morskiego w szczególności stwierdzić możemy następujące współzależności:

$$J_{se} = \frac{W_1 + C_1}{c}$$

$$J_{we} = \frac{W_1 + C_1}{w}$$

gdzie:

J_{se} — jednostkowy koszt z punktu widzenia całości gospodarki narodowej na jednostkę czasu zużytego na obsługę zawiązujących statków;

J_{we} — jednostkowy koszt z punktu widzenia całości gospodarki narodowej na jednostkę wartości usług w cenach niezmiennych.

Bliższa analiza całkowitych kosztów ponoszonych przez porty pozwala nam stwierdzić, że koszty te składają się z kosztów stałych, t. zn. w zasadzie niezależnych od wielkości przeładowanej przez porty masy towarowej (K_1), oraz kosztów zmiennych (K_2); a więc $W_1 = K_1 + K_2$.

Występujące więc w transporcie morskim współzależności możemy sformułować w następujących wzorach:

1. z punktu widzenia portów:

$$J_s = \frac{K_1 + K_2}{c}$$

$$J_w = \frac{K_1 + K_2}{w}$$

2. z punktu widzenia całości gospodarki narodowej:

$$J_{se} = \frac{K_1 + K_2 + C_1}{c}$$

$$J_{we} = \frac{K_1 + K_2 + C_1}{w}$$

Jest oczywiste, że gospodarce narodowej interesuje obniżenie kosztów na jednostkę wartościową masy (t. zn. maksymalne obniżenie J_{we}), a nie na jednostkę czasu. Potwierdzi to nam podany niżej praktyczny przykład zastosowania powyższych wzorów. Spróbujmy więc teraz wg. wyżej wzorów sporządzić plan kosztów w dwóch alternatywach, podstawiając następujące liczby:

Sym-bol	Jednostka miary	I alterna-tywa	II alter-natywa
K_1	złote bieżące	8	9
K_2	złote bieżące	2	6
C_1	złote bieżące	10	5
c	godziny	10	5
w	złote niezmiennie	5	5
J_s	złote b. na 1 godzinę	1	3
J_w	złote b. na 1 złoty niezm.	2	3
J_{se}	złote b. na 1 godzinę	2	4
J_{we}	złote b. na 1 złoty niezm.	4	4

Wynika więc teoretycznie, że nawet przy trzykrotnym zwiększeniu w portach kosztów zmiennych i zwiększeniu o przeszło 10% kosztów stałych portów, gospodarka narodowa na skutek zmniejszenia czasu postoju statków nie poniosła straty; nie osiągnęła wprawdzie ona i obniżki kosztów. Natomiast oderwanie kosztów od

czasu przeładunku, (jak to zrobiono przy wyliczaniu Js i Jw) prowadzi nas do mylnego wniosku, że nastąpiła znaczna zwyżka kosztów.

Podane wyżej liczby w obydwu alternatywach nie mają nic wspólnego z liczbami rzeczywistymi naszego transportu morskiego, jednak decydująca proporcja ($K_1 : K_2$) jest bardzo zbliżona do faktycznej w portach, a druga decydująca proporcja [$C_1 : (K_1 + K_2)$] — w świetle orientacyjnego szacunku aktualnych kosztów portów i uproszczonej analizy stawek frachtowych — może być proporcją rzeczywiście istniejącą w naszym transporcie morskim. Nie zamierzamy zresztą udowadniać, że koszty zmienne należy zwiększać trzykrotnie, a stałe — o 10%, by móc osiągnąć dwukrotne zmniejszenie czasu przeładunku — podkreślamy to z całym naciskiem. Tabelę liczbową przedstawiono bowiem tylko po to, by czytelnik, nie lubiący czytać wzorów, również mógł szybko zrozumieć omawiane tutaj dosyć skomplikowane współzależności. Właśnie wskazanie niektórych podstawowych współzależności między kosztami portów, a wynikami pracy żeglugi, a pośrednio i całego handlu zagranicznego — bez drobiazgowego precyzowania stopnia tych współzależności — było istotnym celem tych wywodów.

Przeanalizowanie wyżej przytoczonych współzależności pozwala nam stwierdzić, że:

1) Jednostkowy koszt w portach odnoszony tylko do przeładowanej masy (jej ilości czy wartości) i obliczana dla takiego kosztu jednostkowego zniżka czy zwyżka nie ilustruje zjawisk ekonomicznych całego transportu morskiego, a pośrednio i całej gospodarki narodowej;

2) Obniżka kosztów w portach, nie powiązana równocześnie ze zwiększeniem szybkości obsługi statków, jest często z punktu widzenia interesów całej ekonomiki narodowej pozorna, a niekiedy nawet przynosi jej straty;

3) Gospodarkę narodową interesuje nie tyle obniżka całkowitych kosztów portów, ile zmniejszenie sumy kosztów portów i wartości postojów statków;

4) Tylko wówczas gospodarka narodowa efektywnie zyskuje z obniżki kosztów w portach (W_1), jeśli równocześnie zmniejsza się wartość utracona z tytułu postojów statków w porcie (C_1). Ponieważ w praktyce ze zmniejszeniem kosztów w portach — jeśli abstrahować od elementarnego oczywistego marnotrawstwa — idzie w parze w zasadzie nie zmniejszenie wartości postojów statków, a jej zwiększenie, to dlatego:

uznać należy za ekonomicznie uzasadnione zwiększenie całkowitych kosztów portów w ogóle, zmiennych w szczególności, pod warunkiem, że będzie następować odpowiednie skrócenie czasu postoju statków w porcie (to znaczy takie, by J_{w1} było możliwie najmniejsze).

* * *

Przeniesienie wyżej zarysowanych tez do praktycznego działania — rzecz jasna — wymaga dokonania w oparciu o wszechstronne materiały transportu morskiego i handlu zagranicznego szeregu dodatkowych analiz i badań. Niezbędne jest dalej zdefiniowanie pewnych pojęć tak, by mogły one w pełni być zastosowane w praktyce przedsiębiorstw. Np. dzielenie kosztów portów tylko na stałe i zmienne nie odzwierciedla w pełni zjawisk ekonomicznych zachodzących w portach. Precyzujące się w Ministerstwie zasady podzia-

łu kosztów na trzy grupy (stałe, wolnozmiennne i zmienne) wydają się bardziej prawidłowo ilustrować pracę portów. Pozostaje tylko wypracować kryteria, ustalające jasno, do której grupy daną pozycję kosztów należy zaliczać.

Nie ulega wątpliwości, że w praktycznym działaniu należy lepiej wiązać walkę o obniżkę kosztów portów z szybkością obsługi statków. Obniżka kosztów w portach, nie powiązana równocześnie ze zwiększeniem szybkości obsługi statków, jest często z punktu widzenia całości naszej gospodarki pozorna, a niekiedy nawet wręcz szkodliwa. Warto tu podać przykład, że skrócenie czasu postoju statków PMH w polskich portach tylko o 10% zwiększyłoby przewozy naszej floty o 2—3%, co byłoby równoznaczne z uzyskaniem dodatkowo do przewozów na cały rok jednego dużego statku.

Tak samo, jak nasza własna flota handlowa, tak i handel zagraniczny jest zainteresowany w skróceniu czasu postoju statków w portach i to nie tylko statków polskich, ale i obcych.

Niestety koordynacja między transportem morskim a handlem zagranicznym nie zawsze była w r. 1954 najlepsza. Brak koncentracji zagadnień transportu morskiego i handlu zagranicznego w jednym Biurze Urzędu Rady Ministrów wpływał niekiedy opóźniająco na szybkość koordynacji, a czasami — przypuszczając należy — również na jej dokładność. Dyskusyjnie można postulować powołanie na pewien przejściowy okres stałej roboczej komisji, składającej się z przedstawicieli Ministerstwa Handlu Zagranicznego i Ministerstwa Żeglugi, do usprawnienia form koordynacji ich pracy i do wypracowania nowych, ulepszonych zasad tej współpracy. Głównym zadaniem tej komisji, jeśli by powołanie jej uznano za wskazane, byłoby uporządkowanie i pogłębienie szeregu dość skomplikowanych zagadnień metodologicznych, a zwłaszcza z zakresu metodologii planowania kosztów transportu morskiego.

„Sprawę wprowadzania nowej techniki należy rozstrzygać z punktu widzenia interesów państwowych z maksymalną korzyścią dla gospodarki narodowej. Techniki nie można odrywać od ekonomiki” — mówił ostatnio N. A. Bułganin na Wszechzwiązkowej Konferencji Pracowników Przemysłu. W transporcie morskim za znacznym — wprowadzić często jeszcze niedostatecznym postępowaniem techniki — nie nadążają nowe metody planowania pracy, a zwłaszcza kosztów. Potrzebna jest transportowi morskemu nowa technika — nowe wydajniejsze urządzenia przeładunkowe w portach, nowocześniejsze, lepiej przystosowane do struktury naszego handlu zagranicznego statki handlowe; ale taki sam nacisk, jeśli nie większy, trzeba położyć w naszym transporcie morskim na wzbogacenie i pogłębienie myśli ekonomicznej, nasylenie tą twórczą myślą formularzy planów i zbyt licznych miastety jeszcze sprawozdań, nasylenie nią pracy całego aparatu zarządzającego portami i żeglugą morską.

Porty i flota handlowa stały się w Polsce Ludowej ważnym ogniwem w rozwoju naszej ekonomiki. Niezbędne jest podjęcie dalszych wysiłków dla lepszego wykorzystania potencjału portów i floty handlowej dla przyspieszenia rozwoju całej naszej gospodarki narodowej, a zwłaszcza dla zaoszczędzenia dla niej poważnych wydatków dewizowych.

TRANSPORTOWCY I

Zapewnijcie sobie terminowy i niezawodny odbiór „Transportu“, zgłaszając indywidualną prenumeratę. Zgłoszenia przyjmują listonosze miejscy i wiejski lub P.P.K. „Ruch“, Warszawa, ul. Srebrna 12

TRANSPORTOWCY PISZĄ...**J. KONIECKI (Warszawa)**

Czy PKS może przewozić „zawsze, wszędzie i wszystko?”

(Odpowiedź mgr. S. Tymińskiemu)

O PKS pisze się zawsze, wszędzie, ale nie wszystko. Niemal w każdym n-rze „Transportu”, „Motoryzacji” i „Motoru” sporo szpałat zajmują sprawy PKS. Jest to niewątpliwie słuszne, gdyż w sumie przewozów drogowych PKS zajmuje bardzo poważne miejsce, chociaż nie takie, na jakim powinna się znaleźć zgodnie z założeniami Planu 6-letniego. Z notatki prasowej pt. „Jednostki gospodarcze powinny zaspakajać potrzeby przewozowe w terenie środkami PKS” w Nrze 8/54 „Motoryzacji” wynika, że zgodnie z wytycznymi narady aktywu PKS z dnia 25 maja 1954 r., może ona i powinna zaspokoić zasadniczo wszystkie potrzeby przewozowe występujące w terenie.

Mgr Tymiński w szeregu publikacji domaga się, aby ograniczyć przewozy taborem samochodowym własnym, aby zabronić jednostkom gospodarczym udzielać pomocy sąsiedzkiej bratnim instytucjom, aby wreszcie jednostki gospodarcze nie otrzymywały taboru bez uzgodnienia z miejscowymi Prezydiami Rad Narodowych, mając na uwadze rozwój placówek PKS.

Oczywiście, że określenie potrzeb jednostek gospodarczych na posiadanie własnego taboru odbywać by się musiało na podstawie opinii PKS. Dotychczas dominującą rolę w przewozach drogowych odgrywa jednak nadal transport samochodowy niezorganizowany (własny), który wbrew założeniom planowym rośnie zamiast maleć.

Tabele kształtowania się udziału różnych środków transportu miejscowego w ogólnych przewozach znajdujemy w artykule Dyr. Mroczyka w Nrze 12/54 „Transportu”. Jak z niej wynika, udział PKS w przewozach miejscowych w roku 1954 wyniósł tylko 14,1%, podczas gdy przewozy resortowego transportu samochodowego własnego obejmowały 43,9% masy towarowej.

Jakie są przyczyny rozwoju transportu własnego, a zahamowania rozwoju PKS? Wydaje się, że w tej sprawie powinni zabrać głos obok pracowników PKS lub instytucji blisko z nią związanych — również pracownicy służb transportowych. Należałoby zapytać, dlaczego w ostatnim roku planu 6-cio letniego przewozy transportu resortowego niezorganizowanego prawie 3-krotnie przekroczyły mają przewozy PKS? Szczera i nieskrępowana krytyka jakości świadczonych przez PKS usług przewozowych pomogłaby Centralnemu Zarządowi PKS do usprawnienia obsługi jego klientów. Jak wynika z opublikowanych w nr 1/15 „Transportu” danych o wykonaniu 6-cio letniego planu przewozów towarowych, to PKS planu nie wykona.

Z artykułu Cz. Gierałtowskiego w Nr 10/54 „Transportu” dowiadujemy się, że CZ PKS na odcinku przewozów towarowych w I półroczu 1954 r. nie tylko nie wykonał zaplanowanego obniżenia kosztów, lecz przeciwnie, że zaplanowany koszt jednostkowy I półroczu został przekroczony o 5,7%.

W czym tkwią przyczyny takiego stanu rzeczy, na które m. in. mgr Tymiński chce znaleźć środki naprawcze w postaci przymusowych ograniczeń przewozów innymi środkami transportu drogowego? Wydaje się, że właściwa droga do zapewnienia PKS pożądanego rozwoju prowadzi przez zorganizowanie obsługi klientów, na takim poziomie, aby zainteresowane jednostki gospodarcze chętnie, a nie z konieczności korzystały z usług przewoźnika publicznego. Chodzi o to, aby przewozy PKS przyciągały klientów sprawnością obsługi, a więc elastycznością w uzyskiwaniu środków przewo-

zowych, punktualnością podstawiania pojazdów, taniością obsługi, troskliwością o przewożony ładunek itd.

W socjalistycznym systemie gospodarczym interesy własne uspołecznionego przedsiębiorstwa przewozowego nie powinny się kłócić z interesami również uspołecznionych klientów. Oczywiście, istnieją możliwości wytworzenia takiej sytuacji przymusowej, która, wbrew istotnym interesom instytucji branżowych, spowodowałaby redukcję taboru samochodowego własnego i przysporzyła masy towarowej do przewozu PKS. Już obecna sytuacja do pewnego stopnia stawia PKS na uprzywilejowanej pozycji.

Nie jest tajemnicą dla szerokiej mas transportowców, że PKS ma bezwzględny priorytet w zaopatrywaniu się w części wymienne, ogumienie, nowe pojazdy: że PKS posiada nieporównanie lepiej zorganizowane zaplecze techniczne; — że jej organizacja pozwala na szerokie stosowanie współzawodnictwa, na wyzwalamie potencjalnej energii i inicjatywy twórczej pracowników itp. Dlaczego więc wobec tego nierównego startu transport własny nie tylko nie daje się wyprzeć, ale rozwija się nadal? Mogłoby się wydawać, że decyduje chęć posiadania taboru samochodowego i dowolnego, niekontrolowanego nim dysponowania.

Mgr. Tymiński w szeregu swoich wypowiedzi stwierdza, że jednostki gospodarcze raczej unikają korzystania z usług PKS, gdy mogą dokonać przewozu innymi środkami transportu. Nie odbiegne chyba daleko od prawdy twierdząc, że istota rzeczy leży w jakości obsługi. Przecież kierownicy wielkich zgrupowań taboru samochodowego własnego, pracujący w bardzo ograniczonych ramach etatów personalnych, bez zaplecza technicznego, bez garaży i ze sprzętem w znacznej części przestarzałym, produkcji wojennej, chętnie zrzekliby się walki o tabor, o części wymienne, ogumienie itp., a przeszliby na pracę taborem wynajmowanym. Sami pracownicy transportowi instytucji branżowych mogliby stać się dla PKS cennym nabytkiem, ułatwiającym współpracę z użytkownikami taboru.

Niestety, wydaje się, że źródłem niepowodzeń PKS i czynnikiem hamującym jej rozwój jest małosprawna obsługa. Złe są obsługiwani klienci wielcy i mali, oczywiście ci ostatni — najgorzej.

Postaram się przytoczyć niektóre powody powstrzymujące jednostki gospodarcze od korzystania z usług PKS, a zachęcające lub wprost zmuszające je do utrzymywania własnego taboru samochodowego.

Na czoło wysuwają się trudności w uzyskaniu usług PKS w potrzebnej ilości, w żądanym czasie i punktualnie — nawet w wypadku zaplanowania ich zgodnie z przepisami. W daleko gorszej sytuacji znajdują się takie jednostki gospodarcze, które nie posiadają własnego taboru, a których potrzeby transportowe występują nieoczekiwanie i nie mogą być zaplanowane. Takich potrzeb PKS z reguły nie jest w stanie zaspokoić. Panuje nieodparte przekonanie użytkowników, że PKS w wyborze klientów kieruje się przede wszystkim najlepszą opłacalnością, a unika przewozów małoopłacalnych; że PKS ofiarowuje swoje usługi klientom w okresie zmniejszonego zapotrzebowania na przewozy w ogóle, a więc wczesną wiosną, natomiast bardzo często zawodzi, gdy w związku z sezonową działalnością instytucji branżowych, ich zapotrzebowanie rośnie i gdy zaspokojenie tego zapotrzebowania decyduje o wykonaniu planu ich zasadniczej działalności. Np.

Ekspozytura PKS w Łodzi w roku 1954 odmówiła wszelkiej pomocy Zjednoczeniu Przemysłu Jajczarsko-Drobiarskiego (nawet w ramach zatwierdzonego NPG), proponując mu w okresie szczytowego nasilenia sezonu drobiarskiego pracę w godzinach nocnych. Oczywiście, Zjednoczenie to nie mogło zmusić swoich dostawców, tj. sieci Gminnych Spółdzielni do pracy w nocy. W rezultacie, trudności w wykonaniu NPG na odcinku skupu drobiu zostały pokonane tylko dzięki pomocy sąsiedzkiej, tak zwalczanej przez Magistra Tyńskiego. Ekspozytura PKS w Kielcach zerwała umowę z Rejonową Zbiornicą Jajczarsko-Drobiarską na wyładunek wagonów i dowóz ładunku do magazynu. W rezultacie, wobec braku własnych środków, wielogodzinne przetrzymywanie wagonów pod wyładunkiem i opłaty karne. Pomocnicza Zbiornica Jajczarska w Gliwicach tylko w grudniu 1954 r. zapłaciła 3192 zł „osiowego” z powodu niepunktualnego podstawiania samochodów przez PKS do wyładunku wagonów.

Szwankuje nie tylko dostarczanie pojazdów, ale również i praca kierowców. Np. w dniu 23 listopada 1954 r. kierowca samochodu z Ekspozytury PKS w Będzinie w czasie wyładunku wagonu dla Pomocniczej Zbiornicy Jajczarskiej w Sosnowcu o godz. 17.00 odmówił dalszej zwózki. Rezultat — pół wagonu jaj nie wyładowanych musiało pozostać w wagonie do następnego dnia i było narażone na zamrożenie, a ponadto Zbiornica musiała zapłacić „osiowe” i ponieść koszty specjalnego dozrecy. Praktyka wykazała, że przy przewożeniu jaj samochodami PKS ubytki transportowe znacznie rosną.

Punktualność dostarczania pojazdów do pracy na wyznaczony termin należy raczej do rzadkości. Powoduje to wielogodzinne oczekiwanie ekip naładunkowych, ogromne straty roboczegodzin, jest źródłem zakłócenia w produkcji, zaopatrzeniu itp.

Nie wiadomo czy PKS prowadzi statystykę opóźnień w dostarczaniu samochodów, ale na ten temat niewątpliwie mogłyby zabrać głos Przedsiębiorstwa Budowlane, a także m. in. Przemysł Mleczarski. Zdarzają się wypadki, że PKS dostarcza pojazdy o większym tonażu niż żądany przez klienta, narażając go na nadmierne koszty, że dostarczając pojazdy niedotarte, a więc o zmniejszonej ładowności, każe sobie płacić za pełny tonaż.

Taryfa przewozowa nie przewiduje żadnej odpowiedzialności PKS za niepunktualne podstawienie lub

w ogóle za niepodstawienie zamówionego, a często opłaconego z góry pojazdu, ani za wynikłe z tego powodu straty klienta. Przy wynajmie pojazdów wg. taryfy godzinowej, kary za przetrzymywanie samochodów dla na i wyładunku oraz dla czynności zdawczo-odbiorczych ponad przepisane normy, wydają się niesprawiedliwe i nie odpowiadające włożonym przez PKS nakładom. Rzadka sieć placówek PKS powoduje konieczność opłacania za dojazd do miejsca pracy.

W specjalnych trudnościach znajdują się jednostki gospodarcze, utrzymujące nieregularne przesyłki wagonowe. Jak wiadomo czas na dokonanie wyładunku jest bardzo krótki i uzyskanie dla tego celu samochodu PKS jest prawie wykluczone. W tych wypadkach pozostaje jedynie możliwość uciekania się o pomoc do przewoźników nieuspołeczniczonych lub opłacanie osiowego i zmniejszanie tą drogą potencjału przewozowego PKP.

Wydaje się, że tych kilka rzuconych uwag powinno wskazać CZ PKS jaką drogą zyskać klientów i stworzyć warunki naturalnego rozwoju bez uciekania się do różnych środków przymusowych. Wydaje się również, że PKS nie może rościć sobie prawa do monopolu na przewozy i że nie może wykonywać w pełni hasła „Zawsze, wszystko i wszędzie”.

Transport własny dzięki dyspozycyjności i włączaniu się całego personelu służby transportowej, łącznie z kierowcami, do wykonywania zasadniczego planu instytucji branżowych zasługuje jeszcze na pełne prawa obywatelskie. Likwidacja transportu własnego środkami przymusowymi mogłaby przynieść gospodarce narodowej poważne szkody oraz utrudnić wykonanie planów instytucjom branżowym o specyficznym charakterze przewozów, jak np. przewozy mleka, ryb, mięsa, owoców, jaj itp.

Ostatecznie chodzi o to, aby transport należycie spełniał swoją funkcję w gospodarce narodowej i żeby jego formy organizacyjne były dostosowane do potrzeb życia gospodarczego. Z drugiej strony tzw. transportowi samochodowemu własnemu powinny być zapewnione takie warunki organizacyjne, które pozwalałyby na racjonalne wykorzystanie jego zdolności przewozowej i opiekę techniczną. W pierwszym rzędzie dotyczy to ilościowych norm zatrudnienia personelu umysłowego i stosunku do stanu posiadania jednostek samochodowych, a także o związanie zarobków tego personelu z wynikami pracy taboru.

ZB. OLENDZKI (Wrocław)

Źródła obniżki kosztów przewozów samochodowych w handlu

W realizacji wytycznych II Zjazdu Partii, zagadnienie walki o obniżkę kosztów własnych, było tematyką szeregu narad roboczych w branżowych przedsiębiorstwach transportowych. Wnioski tych narad sprowadzały się do podobnych stwierdzeń, że praca transportu samochodowego kryje w sobie jeszcze bardzo poważne możliwości oszczędności, przede wszystkim drogą dalszej poprawy wskaźników eksploatacyjno-technicznych, gwarantujących odpowiednią obniżkę kosztów przewozu.

Jednym ze wskaźników, bezpośrednio wpływającym na wydajność taboru, a tym samym na koszt jednostkowy przewozu jest współczynnik wykorzystania czasu pracy taboru, który charakteryzuje jaką część dnia pracy pojazdu wykorzystano w pracy produkcyjnej, to znaczy na jazdę. Wskaźnikiem tym poszczególne jednostki transportowe przy analizie swej gospodarki posługują się bardzo rzadko, co wydaje się niesłuszne. W transporcie np. resortu Handlu Wewnętrznego, sytuacja na odcinku wykorzystania czasu pracy taboru, jest jeszcze daleka od zadowalającej. Dlatego też w

walce o oszczędność kosztów własnych obrotu towarowego, służba transportu tego resortu winna szczególną uwagę skoncentrować nad tym zagadnieniem i niezwłocznie podjąć działania organizacyjne, dla likwidacji marnotrawstwa czasu pracy własnego taboru.

Aby móc łatwiej wyciągnąć wnioski co do przyczyn istniejącego marnotrawstwa i dróg jego likwidacji, należy wnikać w sens ekonomiczny wskaźnika wykorzystania czasu pracy taboru. Współczynnik wykorzystania czasu pracy taboru mierzy się stosunkiem czasu jazdy pojazdów samochodowych do ogólnego czasu ich pracy. Zależność ta wyraża się wzorem:

$$F = \frac{T_j}{T}$$

gdzie T_j = czas jazdy, T = ogólny czas pracy pojazdu.

Ponieważ na czas pracy pojazdu (T) składają się sumy czasów jazdy (T_j), czasów przestojów pod na i wyładunkiem (T_{nw}), czasów przestojów z przyczyn technicznych (T_{tech}) i inne czasy przestojów (T_{in}), wzór

powyższy możemy rozwinąć przedstawiając go następująco:

$$F = \frac{T_j}{T_j + T_{nw} + T_{tech} + T_{in}}$$

Z powyższego wzoru wynika, że współczynnik wykorzystania czasu pracy taboru będzie tym lepszy, tzn. bardziej zbliżony do wartości 1, im krótsze będą czasy przestojów pod na i wyładunkiem, jak też zmniejszone, względnie eliminowane czasy nieproduktywne, tj. czasy przestojów z przyczyn usterek technicznych i inne (oczekiwanie na dokumenty, podjazdy do magazynów itp.).

Współczynnik wykorzystania czasu pracy taboru może być również wyliczany ze stosunku szybkości eksploatacyjnej do szybkości technicznej

$$F = \frac{V_e}{V_t}$$

którą to zależność wyprowadzamy ze wzoru $F = \frac{T_j}{T}$

podstawiając w liczniku ułamka $T_j = \frac{K}{V_t}$, a w mianowniku $T = \frac{K}{V_e}$ (K — dzienny przebieg pojazdu).

Ponieważ na kształtowanie się szybkości eksploatacyjnej oprócz szybkości technicznej oraz czasów przestojów ma wpływ odległość przewozów, przeto wskaźnik wykorzystania czasu pracy taboru może służyć za ocenę tylko w warunkach obiektywnie porównywalnych, tj. dla podobnych odległości przewozów i podobnych właściwości przewożonych ładunków (te same kategorie ładunków). Zwiększenie wskaźnika wykorzystania czasu pracy taboru, daje jednocześnie zwiększenie wydajności pracy przewozowej, a tym samym obniżkę kosztu jednego t/km.

W jaki sposób wpływa na obniżkę kosztu, zwiększenie stopnia produkcyjnego wykorzystania czasu pracy taboru, ilustruje zestawienie wyników w poniższej tabeli, na przykładzie pracy samochodu ciężarowego Star 20 na odległość 12 km, przy przewozie ładunku kategorii III, współczynnika wykorzystania przebiegu 0,80 i ładowności — 0,70, szybkości technicznej 20 km na godz., oraz przy ręcznie wykonywanych czynnościach przeładunkowych:

L. p.	T _j	T _{nw}	T _{in}	T _{ob}	F	V _e	W y d a j n o ś ć		% wzrostu wydajn.	Koszt 1 t/km
							t/godz.	tkm/godz.		
1.	36	48	—	146,4	0,44	8,8	1,53	18,3	100	1,45
2.	36	43	—	137,9	0,47	9,4	1,84	22	120	1,23
3.	36	51	10	171,9	0,37	7,4	1,20	14,4	78	1,62

Oznaczenia: T_{ob} = czas jednego obiegu w minutach, F = współczynnik wykorzystania czasu pracy pojazdu, V_e = szybkość eksploatacyjna w km/godz.

W pierwszym przykładzie pracy pojazdu, założono czas postoju pod na i wyładunkiem zgodnie z normami zawartymi w instrukcji SM 168.

W przykładzie drugim założono, że dzięki szczególnie wydajnej pracy robotników przeładunkowych, efektywny czas przestoju związany z pracami ładunkowymi był o 10% krótszy, co podniosło wskaźnik wykorzystania czasu pracy pojazdu, jego szybkość eksploatacyjną i dało w wyniku zwiększenie wydajności przewozowej o prawie 20%, obniżając jednocześnie koszt 1 t/km.

W przykładzie trzecim założono zwiększenie czasu przestoju pod na i wyładunkiem o 20% w stosunku do odpowiednio obowiązującej normy, a to skutkiem niedostatecznej ilościowo obsady robotników przeładunkowych ponadto założono 10 min. przestoju na każdą jazdę ładowną w oczekiwaniu na dokumenty towarowe, przeliczenie towarów itp. W rezultacie osiągnięto zmniejszoną wydajność przewozową w porównaniu z przykładem pierwszym, a tym samym odpowiedni wzrost kosztu 1 t/km.

Effekt materialny strat gospodarczych, wynikających ze złego wykorzystania czasu pracy pojazdów samochodowych, łatwo sobie uzmyslić, jeśli przyjmiemy, że dla wykonania zaplanowanej pracy przewozowej w ciągu miesiąca przy 10-godzinym dobowym zatrudnieniu i współczynnikiem wykorzystania taboru 0,8, trzeba zatrudnić 50 pojazdów o ładowności 3,5 ton pracujących w warunkach i na wskaźnikach podanych w przykładzie pierwszym. Podczas gdy dla wykonania tej samej pracy przy eksploatacji taboru na wskaźnikach przykładu drugiego, potrzeba już tylko 42 pojazdy, natomiast wykonując te same zadania przy wskaźnikach przykładu trzeciego potrzeba będzie aż 63 jednostki taborowe tejże ładowności.

Z powyższego zestawienia wynika, jak poważne oszczędności uzyskujemy w gospodarce transportowej

przy minimalnej nawet poprawie wskaźnika wykorzystania czasu pracy pojazdów samochodowych.

Faktycznie wskaźnik wykorzystania czasu pracy pojazdów w obsłudze handlu, kształtuje się jeszcze mniej korzystnie, jak to jest podane w przykładzie trzecim powyższej tabelki. Łatwe jest wyciągnięcie wniosków co do efektów materialnych podobnego marnotrawstwa czasu.

Na złe wykorzystanie czasu pracy pojazdów w obsłudze handlu, składają się następujące przyczyny:

1) Niedostateczna ilościowa obsada robotników przeładunkowych wynikająca z niewłaściwie przeprowadzanych oszczędności etatowych.

2) brak właściwego przygotowania towarów w magazynie do wysyłki, względnie przygotowania miejsca na przyjęcie towarów, powoduje niepotrzebne przestoje samochodów,

3) brak pojemników dla ładunków drobnicowych. pociąga przestoje pojazdów w oczekiwaniu na dokładne przyjęcie, przeliczenie a następnie zdanie tych ładunków przez konwojentów;

4) słabo rozwinięta w magazynach przedsiębiorstw handlowych mechanizacja przeładunków przy złych warunkach pomieszczeń tych magazynów (piwnice, piętra, brak ramp, dźwigów, pochylni) powoduje nadmierny czas oczekiwania na doniesienie ładunków do pojazdu samochodowego;

5) nieterminowe przygotowanie dokumentacji towarowej, względnie, co często występuje, jej nieprawidłowe sporządzenie, tj. niezgodność faktur ze stanem ilościowym, czy asortymentowym towaru w magazynie, jest przyczyną wyczekiwania pojazdów pod biurami dla załatwienia tych formalności;

6) brak ustalonych harmonogramów przewozów między poszczególnymi punktami obsługi, powoduje zbieg większej ilości pojazdów w tych punktach, a tym samym konieczność oczekiwania w kolejce na podjazd do magazynu;

7) wreszcie zła organizacja pracy przewozowej na linii przez niewłaściwy dobór środków przewozowych do obsługi odpowiednich punktów, niewłaściwy dobór tras

przewozu i niewłaściwy system ruchu, są przyczyną również strat wykorzystania czasu pracy pojazdu.

Wydać się, że z powyższego można wyciągnąć pewne wnioski organizacyjne, które przyczyniłyby się do usunięcia wspomnianych przyczyn marnotrawstwa czasu w transporcie zaangażowanym w obsłudze handlu. W zakresie całości procesu transportowego, na który składa się przeładunek ręczny czy też mechaniczny, oraz sam przewóz przy użyciu odpowiednich środków, winien istnieć jeden ośrodek dyspozycyjny w odniesieniu do ludzi jak i do samochodów. Innymi słowy, przedsiębiorstwa transportowe handlu wewnętrznego winny prowadzić pełną spedycję samochodową, tj. dysponować brygadami przeładunkowymi i konwojentami. Przewozy winny być dokonywane na podstawie zleceń poszczególnych usługobiorców, zaopatrzonych w odpowiednią dokumentację towarową, z której przedsiębiorstwo rozlicza się ze zlecającą po wykonaniu przewozu.

Scentralizowanie dyspozycji w odniesieniu do wszystkich czynności transportowych, pozwoli na właściwą ilościowo obsadę robotników przeładunkowych na poszczególnych pojazdach, odpowiednią organizację ich pracy, jak i kontrolę jej wykonania, gwarantującą zachowanie norm czasowych postoju pod za i wyładunkiem. Umożliwi to również dokładne opracowanie i uzgodnienie harmonogramów przewozów w obsłudze poszczególnych punktów, wykluczając wyczekiwanie samochodów na podjazd do magazynów, czy też oczekiwanie na sporządzenie dokumentacji towarowej. Wreszcie pozwoli na dobór odpowiedniego środka przewozowego do zaplanowanego zadania i ustalenia właściwego systemu ruchu dla jak najekonomiczniejszego wykorzystania pojazdów.

Nie bez znaczenia dla uwielokrotnienia efektów pracy przewozowej w tych warunkach, będzie wspólne moralne i materialne zainteresowanie kierowców, brygad przeładunkowych i personelu dyspozycyjnego w wykonaniu operatywnych planów przewozowych detalizowanych na poszczególne pojazdy. Tylko w warunkach wspólnej odpowiedzialności kierowcy, konwojenta i ładowaczy, za wykonanie planowych zadań przewozowych, można traktować poszczególne pojazdy samocho-

dowe jako podstawowe samodzielne komórki produkcyjne, których wyniki pracy zadecydują o wynikach pracy całego taboru.

Ponadto do pojazdów samochodowych traktowanych w przytoczonych warunkach jako samodzielne komórki produkcyjne, można doprowadzić obok planu przewozowego, również plan kosztów, co przez współzawodnictwo zespołowe pomiędzy załogami dałoby bardzo poważne wyniki oszczędnościowe.

Obecna sytuacja organizacyjna w szeregu przedsiębiorstw transportowych resortu MHW sprowadza ich rolę jedynie do technicznej opieki nad taborem oraz jego rozdysponowaniu do poszczególnych punktów obsługi, podczas gdy właściwe wykorzystanie taboru leży całkowicie w gestii usługobiorcy, dysponującego dokumentami towarowymi, konwojentami i ładowaczami, natomiast personel dyspozycyjny i kierowcy przedsiębiorstwa transportowego mają minimalny wpływ na odpowiednie wykorzystanie posiadanego taboru.

Zrozumiałe jest, że w podobnej sytuacji, wykorzystanie czasu pracy taboru, przy różnych ośrodkach dyspozycyjnych, innego dla ludzi i innego dla środków zaangażowanych w tym samym procesie produkcyjnym, nie może być korzystne. Wyrazem tego jest fakt, że opłaty karne za przetrzymanie pojazdów powyżej czasu normowanego wynoszą w obsłudze handlu blisko 10% ogólnych kosztów przewozów samochodowych.

Jeśli uwzględnimy, że wartość opłat taryfowych jako kary za przetrzymanie pojazdów powyżej odpowiednich norm, za jedną wozogodzinę przestępcy jest daleko mniejsza od wartości przewozu jaki mógłby być wykonany w marnotrawionym czasie, to możemy mieć jasny pogląd co do możliwości poważnego zmniejszenia kosztów transportowych w obsłudze handlu uspołecznionego.

Dla wykonania zadań handlu uspołecznionego w walce o jak najpełniejsze zaspokojenie stale wzrastających potrzeb mas pracujących, niezbędny jest sprawny i tani transport.

Służba zatem transportowa handlu uspołecznionego winna być tak organizacyjnie ustawiona, aby zadania jej wyznaczone niezawodnie spełniała.

ALFRED GACKA (Gliwice)

Czy warto przewozić cement przez pomocnicze spółdzielnie przewozowe

K. Z. S. T. wydał okólnik Nr 219 z dnia 18. I. 1955 r., w którym między innymi w ust. III znajdujemy następujący przykład, który dosłownie cytuję:

Przykład: Pojazd 2 konny o nośności 2 tony przewozi na odległość 6 km 1 tonę cementu w workach. Komisynie ustalony czas zatrudnienia pojazdu przy przewozie 1 tony cementu w trudnych warunkach terenowych wynosi np. 5 godzin. Czas pracy pomocnika zatrudnionego przy na i wyładunku, przeładunku w trakcie przewozu, hamowanie itp. wynosi również 5 godzin czas zużyty na załadunek i wyładunek 1 tony cementu w workach wynosi zgodnie z obowiązującym katalogiem Norm Załadunkowych i Wyładunkowych dla ładunków masowych — załącznik do Uchwały Nr 344 Prezydium Rządu z dnia 3 maja 1952 r. (Monitor Polski Nr A-37, poz. 542) tabela nr II B poz. 1—0,98 godz. na 1 robotnika.

W przypadku naszego przykładu pracy woźnicy i pomocnika czas ten wynosi — 0,49 godz. Czas zużyty na dodatkowe czynności jak hamowanie i manipulowanie pojazdem w trakcie przewozu wg komisijnego ustalenia wynosi np. 1 godz.:

należności:

a) Za wynajem pojazdu 5 godz. a 12,50 zł — 62,50 zł
b) Za pracę pomocnika 5 „ „ a 5,50 zł — 27,50 „
c) za na i wyładunek 1 tony cementu praca woźnicy 0,49 godz. a 3,60 zł. — 1,80 „

d) za przeładunek 1 tony cementu w trakcie przewozu praca woźnicy 0,49 godz. a 5,50 zł — 2,75 „
e) za dodatkowe czynności hamowanie itp. praca woźnicy 1,0 godz. a 5,50 zł — 5,50 „
za wszystkie czynności związane z przewozem 1 tony cementu 99,05 zł

Wzorużąc się na powyższym przykładzie stwierdzamy, że koszt przewozu 1 tony cementu na odl. 6 km wynosi 99,05 zł skoro cena 1 tony cementu asort. „150“ stanowi 95 zł czyli mniej jak koszt całego przewozu.

Podanie do wiadomości niniejszego okólnika K.Z.S.T. Nr 219 Pom. Spółdz. Przewozowym, prowadzi w zasadzie do rozdętej robocizny, łamania dyscypliny taryfowej, szukającą tą drogą zarobku dodatkowego — niczym nieuzasadnionego.

Interpretacja ogłoszona w okólniku K.Z.S.T. a zatwierdzona przez M.T.D. i L., została przyjęta z ogromnym zadowoleniem przez wszystkie Pom. Spółdzielnie przewozu konnego. Interpretacja niniejsza została skrzętnie wykorzystana do potęgi drugiej, wykazując na ogół teren ciężki, wymagający pomocnika do hamowania itp. jako czynności dodatkowe nie usankcjonowane taryfą. Mam tu na myśli szczególnie przykład wyżej przeze mnie przytoczony, a podany do wiadomości wszystkim Spółdzielniom Przewozowym. Przede wszystkim cement należy do materiałów budowlanych,

ujęty w załączniku Nr 2 Taryfy Towarowej do § 2 T.T. przew. konnych i w żadnym przypadku nie może mieć miejsca zastosowanie stawek godzinowych.

Ponadto przewozy powyżej 4 km przewidują dodatek za każdy następny km. Uciekanie się do trudnych warunków terenowych nie jest na miejscu, gdyż budowy są do siebie bardzo podobne, a w szczególności obiekty budownictwa przemysłowego, co zezwala jedynie na naciąganie interpretacji — terenu rozmokłego w okresie wiosenno-jesiennym. Szczególnie nie mogą zrozumieć roli pomocnika, któremu należy płacić za cały czas przewozu a 5,50 zł, za każdą godzinę jak np. za hamowanie, przeładowanie części ładunku w trakcie przewozu itp... skoro na przytoczonym przykładzie czynności za i wyładowanie 1 tony i częściowe przeładowanie cementu w trakcie przewozu, hamowanie itp. zostały z dokładnością zaliczone woźnicy w pkt. c, d, e przytoczonego przykładu.

Taryfa towarowa załącznik Nr 2 przewiduje odpowiednią stawkę za każdy rzut dokonanego za i wyładunku i nie zachodzi konieczność zatrudnienia dodatkowego pomocnika, zaś wóz przewoźnika konnego winien być przed przystąpieniem do pracy technicznie zdolny do poruszania się na drogach publicznych, mając między innymi dostateczne hamulce.

W przypadkach wybitnie niebezpiecznych (Beskidy, Tatry) o szczególnym spadku terenu, wówczas jedno tylne koło jest usztywnione łańcuchem, posuwając się ślizgiem.

W. MILEWSKI (Gdańsk)

Koszt remontu statków handlowych

W nr 12/1954 miesięcznika „Transport” umieszczona została praca M. Gąsiorowskiego i J. Boduszyńskiego p. t. „Zagadnienie remontu statków handlowych”.

Dyskusję na ten temat podjął w nr 3/1955 „Transport” A. Potyrała w artykule p. t. „Remont statków handlowych”. Do wypowiedzi przedstawicieli administracji floty umieszczonych w nr 12/1954 ustosunkowuje się w Nr 3/1955 — profesor Politechniki Gdańskiej, który stwierdza, że autorzy naświetlając bardzo interesująco całe zagadnienie wyciągają, w jego zrozumieniu, niewłaściwe wnioski, a mianowicie, że „forsowanie remontu w stoczni krajowej może się okazać gospodarczo nieuzasadnione, a nawet szkodliwe”.

W dalszym ciągu artykułu prof. Potyrała zaznacza, że nie wchodzi w szczegóły artykułu poprzedników, ponieważ nie ma do wglądu bliższych danych, dotyczących kosztów i pracochłonności robót remontowych.

Ja ze swej strony chcę się ustosunkować tylko do cyfr, podanych przez autorów w artykule pt. „Zagadnienie remontu statków handlowych”, ponieważ przeprowadzenie całej gruntownej analizy kosztów remontów statków handlowych i to za okres paru lat przekracza ramy artykułu.

Autorzy, uwzględniając słusznie, jako podstawowe elementy oceny przebiegu remontu, czas trwania remontu i jego koszt, porównują rezultaty pracy stoczni remontowych w latach 1952—54 i wykazują następujące różnice:

„1) Czas remontu: na odcinku remontów rocznych średni czas trwania remontów powiększył się o 11%, na odcinku zaś remontów czteroletnich o 6%,

2) Koszt remontu: na odcinku remontów rocznych średni koszt remontu wzrósł o 80%, na odcinku remontów czteroletnich o 84%” jednocześnie zaznaczają „w porównaniu tym, koszt remontu mierzony został ilością przepracowanych roboczogodzin”.

Cyfrы wyżej przytoczone, podawane przez autorów artykułu, mają jeden bardzo poważny zasadniczy brak, nie wyjaśniają, w jakim stopniu wzrósł w latach 1952—1954 zakres remontu, na odcinku remontów rocznych i remontów czteroletnich — co ma decydujący wpływ na jego koszt i czas trwania.

Bez wskazywania zakresu remontu jakakolwiek analiza pracy stoczni nie jest możliwa, a raczej każdy prawidłowo rozumujący technik dojdzie do wniosku, że

Jednak ta obawa nie zachodzi, gdyż w tych terenach budownictwo nie rozwinęło się.

Zgodnie z postanowieniami Taryfy Towarowej Przewozów Konnych i jej dyscypliny, przewóz 1 tony cementu na odległość 6 km łącznie z za i wyładowaniem może wynosić tylko 16,37 zł, a nie w żadnym przypadku 99,05 zł tj. — drożej od samego materiału. Wydaje mi się, że przytoczone przykłady w okólniku K.Z.S.T. Nr 219 z dnia 18. I. 1955 r. winny być dokładnie przeanalizowane i winny być nawet przykładowo bardzo zbliżone do stanu rzeczywistego nie dając możliwości na wstąpienie na drogę rozdętą i wypaczoną robocizny.

Poza tym pragnąłbym zwrócić uwagę jeszcze na jeden bardzo ważny moment a mianowicie szereg przykładów objętych okólnikiem K.Z.S.T. Nr 219 wnoszących sporo innowacji do samej Taryfy Towar. Przewozów Konnych zostało podanych do wiadomości Spółdzielni tj. Usługobiorców — natomiast usługodawcom nie podano do wiadomości wprowadzonych interpretacji ani też nie zapytano się ich o zdanie na temat układania się współpracy z Pom. Spółdz. Przewozowymi oraz sposobu stosowania nowej Taryfy — a szkoda, bo w tym przypadku M.T.D. i L. uzyskałoby wiele cennego materiału na temat naciągania robocizny, i szukania dróg zastępczych w zarobkach w związku z nową Taryfą słusznie regulującą zarobki przewoźników konnych.

o ile pracochłonność remontu (ilość roboczogodzin) wzrosła średnio o ca. 80%, a czas trwania remontu wzrósł o 8%, wniosek z tego może być jeden, że stocznie usprawniły swą pracę w bardzo znacznym stopniu.

Ponieważ autorzy podają, że koszt remontu wzrósł a mierzony był w roboczogodzinach, należy przypomnieć, że w r. 1953 była przeprowadzona w całym kraju rewizja norm i że dyscyplina normowania nie pozwalała zakładom dowolnie podwyższać norm. W całym rozumowaniu autorów jest jakaś luka, która spowodowała wyciągnięcie niesłusznych wniosków, o których wspomina prof. Potyrała i których niesłuszność rzuca się każdemu w oczy.

Drugi błąd w rozumowaniu autorów jest następujący: dla ilustracji strat, ponoszonych przez gospodarke narodową na skutek skrócenia okresu gotowości technicznej statków handlowych, autorzy wychodzą z takich założeń: Współczynnik czasu w eksploatacji 90,4% tzn. czas stracony na remonty wynosi pozostałe 9,6%. Straty obliczane są przy zakładaniu przez autorów artykułu, że postój w remoncie przedłuży się więcej niż o połowę czasu w stosunku do założeń (9,6% + 5%), tymczasem z cyfr, przytoczonych przez autorów na początku artykułu, wynika, że czas stracony na remonty w latach 1952—1954 wzrósł tylko o 11%, przy remontach rocznych i o 6% przy remontach czteroletnich.

Takie zestawienie cyfr poważnie zmienia całe wyliczenie, na podstawie którego autorzy dochodzą do końcowej sumy \$ 1.341.242.—, potrzebnej dla opłacenia obcego tonażu, przeznaczzonego do przewiezienia ładunku, którego nie przewiozły statki polskie.

Trzeci błąd w wyliczeniu autorów jest ten, że fracht brutto nie można traktować jako czystego zysku dewizowego netto. Z frachtów za ładunki przewożone przez nasze statki pozostają bardzo znaczne sumy w obcych rękach w formie wydatków dewizowych za prowizje agentów, za opłaty portowe, holowniki, przejęcia przez kanały, kosza za i wyładunku itd.

Poza wyżej wymienionymi nieścisłościami cyfrowo-rzeczowymi po przeczytaniu całego artykułu pt. „Zagadnienie remontów statków handlowych” odnosi się wrażenie jednostronnego zaważenia problemu, bardzo

istotnego dla przyszłości Polskiej Marynarki Handlowej.

Na zakończenie chciałem podać kilka informacji, dotyczących kosztów remontów.

1) W Gdańskiej Stoczni Remontowej przeprowadzona w r. 1953 rewizja norm, wynikająca z doinwestowania zakładu, spowodowała ich obniżenie o 14%.

2) Cena bieżąca roboczogodziny w planach TPF roku 1954 w stosunku do roku 1952/53 została obniżona o 23,9%.

3) Od I.I.1954 r. stocznie remontowe na podstawie zarządzenia Ministra Żegluga przeszły w kalkulacji wynikowej na kalkulację kosztorysową, przy czym obowiązane są na każde żądanie armatora przedłożyć mu do wglądu wszystkie materiały, dotyczące kosztów remontu.

4) W latach ubiegłych sprawa obniżania się stanu technicznego floty handlowej była tematem wielu rozważań, przy czym stwierdzono, że stan taki spowodowany jest koniecznością remontowania statków zagra-

nicą, przy ograniczaniu wydatków dewizowych do niezbędnego minimum, wykonując remonty jedynie pod kątem utrzymania **gotowości eksploatacyjnej**. Uznano, że stan techniczny floty będziemy mogli postawić na właściwym poziomie po rozbudowaniu własnych stoczni remontowych i obecnie po ich zorganizowaniu odrobiamy zaległości lat ubiegłych.

5) W roku ubiegłym Gdańska Stocznia Remontowa wykonywała remonty na kilkudziesięciu statkach zagranicznych, przy czym ze strony kapitanów i mechaników statków obcych nie było żadnych zastrzeżeń, co do jakościowego i terminowego wykonania remontu. Jak również nie było zastrzeżeń, co do ceny. Ilość statków zagranicznych remontowanych przez stocznie krajowe stale wzrasta, dając krajowi wpływy dewizowe wg dogodnej relacji.

W świetle tych wyjaśnień tym bardziej uwypukla się nieścisłość wniosku cytowanego na wstępie artykułu, że remontowanie statków w stocznich krajowych może się okazać gospodarczo nieuzasadnione, a nawet szkodliwe.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

ZMIANY W TRYBIE OPERATYWNEGO PLANOWANIA PRZEWOZU ŁADUNKÓW

Wyniki doświadczeń operatywnego planowania przewozu ładunków dla poszczególnych rodzajów transportu, a w szczególności dla transportu drogowego, wymagały zmiany instrukcji stanowiącej załącznik do Zarządzenia Przewodniczącego PKPG nr 295 z dnia 12. V 1953 r. w sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków. Konieczność nowelizacji instrukcji potwierdziła również narada zorganizowana w dn. 5 kwietnia br. przez PKPG. Wymiana poglądów na zagadnienie operatywnego planowania między nadawcami masy ładunkowej, przewoźnikami i koordynatorami tych przewozów, wykazała w jakim kierunku winny iść zmiany w instrukcji o operatywnym planowaniu przewozów.

Na tej podstawie zostało wydane zarządzenie Przewodniczącego PKPG nr 88 z dnia 4 czerwca 1955 r., zmieniające zarządzenie w sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków, które wprowadza następujące zmiany:

1) Trybu zatwierdzania operatywnych planów przewozowych w transporcie kolejowym. Organizacja pracy na kolejach normalnotorowych uległa znacznej poprawie. Okres jesiennych szczytów przewozowych, który stwarzał wiele trudności kolei, w ostatnich latach przebiegał coraz pomyślniej. Zdolność przewozowa kolei jest w stanie zabezpieczyć przewóz masy ładunkowej ustalonej w Narodowym Planie Gospodarczym. O ile wystąpiłyby pewne trudności przewozowe, to mogą być one spowodowane zaburzeniami atmosferycznymi, zwiększonym eksportem lub importem. Z tej też przyczyny zatwierdzanie operatywnych kwartalnych planów przewozowych nie będzie dokonywane przez Prezydium Rządu a przez Przewodniczącego PKPG.

Jednak z uwagi na to, że okres przewozów ziemioplodów występuje w okresie największego nasilenia przewozów innych ładunków - w wyniku zakończenia planów rocznych, w celu wzmocnienia dyscypliny przewozowej, operatywny plan przewozów kolejami normalnotorowymi na IV kwartał będzie zatwierdzany przez Prezydium Rządu. Czyli operatywne plany przewozowe kolejami normalnotorowymi na I, II i III kwartał zatwierdza Przewodniczący PKPG a na IV kwartał — Prezydium Rządu, co zostało potwierdzone uchwałą Rady Ministrów nr 326 z dnia 29 kwietnia 1955 r., w sprawie trybu zatwierdzania operatywnych planów przewozu ładunków kolejami normalnotorowymi. W tym też kierunku została wprowadzona zmiana w instrukcji o operatywnym planowaniu, która zwalnia Ministerstwo Kolei od obowiązku przedkładania Przewodniczącemu PKPG kwartalnych projektów uchwał rządo-

wych w tej sprawie za wyjątkiem IV kwartału. Również zmiana następna w instrukcji polega na tym, że Przewodniczący PKPG w terminie na 17 dni przed planowanym kwartałem powiadamia resorty gospodarcze o wielkościach masy przyjętej do przewozu w danym kwartałe, za wyjątkiem IV kwartału, gdzie powiadomienie to odbywa się w sposób dotychczas stosowany.

2) Planowania kwartalnego w transporcie drogowym. Dla umożliwienia opracowywania operatywnych planów przewozowych w transporcie drogowym, na podstawie już zatwierdzonych planów produkcji, obrotu towarowego czy innej działalności, zmienia się termin składania tych planów do Wydziału Komunikacji Drogowej PWRN z 45 dni przed planowanym kwartałem na 10 dni.

Ponadto formularz wzoru Nr 5 jest rozszerzony w ten sposób, że zamiast dotychczasowego zgłaszania przewozów na transport drogowy poza PKS i KZST w jednej rubryce „Inny“ podaje się te zgłoszenia oddzielnie dla każdego rodzaju transportu, jak transport branżowy, samochodowy własny, nieuspołeczniowy itp.

Następną zmianą w zakresie planowania kwartalnego jest nałożenie obowiązku na jednostki planujące przekazywania wycinkowych planów kwartalnych do przedsiębiorstw przewozowych, tj. PKS, KZST, transportu branżowego. Zgłoszenia tego dokonuje się na specjalnym formularzu Nr 5a.

Na podstawie zgłoszeń przewozowych na formularzu 5a przedsiębiorstwa przewozowe (PKS, KZST, przedsiębiorstwa branżowe) robią zestawienia wielkości przewozów w planowanym kwartałe i porównują je ze zdolnością przewozową. Uzgadnianie ostatecznych wielkości przewozów oraz podziału na poszczególne przedsiębiorstwa transportowe dokonuje się na konferencji w Wydziale Komunikacji Drogowej PWRN, która powinna się odbyć do dnia 5 pierwszego miesiąca kwartału objętego planem, z udziałem zainteresowanych jednostek gospodarczych, PKS, KZST i przedsiębiorstw branżowych.

3) Zniesienia operatywnych planów miesięcznych w transporcie drogowym.

Praktyka wykazała, że miesięczne zgłoszenia przewozowe odbiegały znacznie od rzeczywistych potrzeb jednostek planujących z uwagi na zbyt długi okres czasu przed ich realizacją, a w wyniku braku danych służących za podstawę mechanicznego przepisywania tych wielkości z planu kwartalnego. Dlatego słuszne wydaje się zniesienie miesięcznego operatywnego planowania przewozów w transporcie drogowym.

4) Wprowadzenia planowania tygodniowego w transporcie drogowym.

W celu stworzenia nadawcom ładunków możliwości opracowywania realnych planów przewozowych, wynika-

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

jących z konkretnych potrzeb przewozowych, jak też i ustalenia przez przewoźnika krótkookresowych zadań eksploatacyjnych na podstawie aktualnych zgłoszeń, zarządzenie wprowadza w transporcie drogowym obowiązek planowania tygodniowego.

Plany tygodniowe opracowują wszystkie jednostki gospodarcze zobowiązane niniejszym zarządzeniem do planowania na wzorze T-1 tylko na przewozy, które będą dokonywane transportem drogowym PKS i KZST. Plan tygodniowy należy złożyć w czwartek tygodnia, poprzedzającego tydzień objęty planem, u kierownika ekspozytury (stacji terenowej), PKS lub spółdzielni KZST położonej najbliższej miejsca nadania ładunku. Przyjęty plan tygodniowy jest wiążący dla nadawcy ładunku i przewoźnika — i jest jedynym dokumentem, na podstawie którego będą wykonywane przewozy. Wszelkie inne zamówienia, oprócz planu tygodniowego na przewozy składane przez jednostki zobowiązane do planowania, nie powinny mieć miejsca. Nawet o ile zajdą jakieś zmiany w planie tygodniowym, naturalnie uzasadnione, winny być korygowane przez zgłoszenie ich na formularzach przewidzianych dla planów tygodniowych. Pozostali nadawcy, nie objęci obowiązkiem planowania przewozów, zapotrzebowanie swoje składają w trybie i na wzorach dotychczas przewidzianych Taryfą Towarową Transportu Samochodowego i Spedycji. Ponieważ pierwszy dzień tygodnia planowanego nie zawsze pokrywa się z pierwszym dniem planowanego kwartału, należy wówczas opracować plan w dwóch częściach na oddzielnych formularzach, z czego pierwsza część obejmie dni tygodnia do końca kwartału, a druga pozostałe dni tygodnia w następnym kwartale. Z uwagi na to, że plan kwartałny zatwierdzany jest przez Prezydium WRN dopiero w dniu 15 miesiąca pierwszego planowanego kwartału, tj. znacznie później od czasu składania pierwszych planów tygodniowych, plany tygodniowe przed zatwierdzeniem operatywnego kwartalnego planu przewozu ładunków należy opracować na podstawie projektu planu kwartalnego i rzeczywistych potrzeb.

Ponadto zarządzenie nakłada obowiązek na Wydziały Komunikacji Drogowej PWRN przysyłania do WKPG wniosków co do zwiększenia lub zmniejszenia taboru w poszczególnych jednostkach gospodarczych, na podstawie bilansów potrzeb przewozowych i zdolności przewozowej. Wnioski powinny również obejmować ewentualne możliwości wydzielania jednostek transportu własnego w przedsiębiorstwa branżowe, jak też rozszerzenia działalności przedsiębiorstw publicznych. WKPG z kolei przesyła te wnioski do PKPG i Min. Transp. Drog. i Lotniczego ze swoimi uwagami.

Ostatnią zmianą w zarządzeniu są uprawnienia dla Prezdyjów WRN, które na wniosek WKPG mogą ustalić, które jednostki państwowe lub spółdzielcze jednostki gospodarcze poza jednostkami określonymi w zarządzeniu powinny opracowywać operatywne plany przewozu ładunków, ale tylko na przewóz środkami transportu drogowego.

L. K.

ZMIANA INSTRUKCJI O WYMIANIE POZWOLEŃ KIEROWCÓW

W trakcie przeprowadzanej obecnie wymiany pozwoleń kierowców nasunęły się pewne trudności w interpretacji postanowienia § 3 ust. 9 instrukcji Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 5 października 1954 r. w sprawie wymiany pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych (Mon. Pol. Nr 96, poz. 1100, omówionej przez nas w Nr 12 z 1954 r. mies. „Transport“), określającego — dla potrzeb związanych z wymianą — pojęcia kierowcy zawodowego. Trudności te usuwa ogłoszona w Monitorze Polskim nr 40 instrukcja Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 27 kwietnia 1955 r., zmieniająca wzmiankowaną wyżej instrukcję.

Omaiana instrukcja nadała nowe brzmienie ustępowi 9 § 3, a ponadto uzupełniła ten paragraf przez dodanie nowych ustępów 9a i 9b.

Ze względu na aktualność sprawy i duże zainteresowanie wymianą ze strony posiadaczy dotychczasowych pozwoleń, podajemy poniżej brzmienie ustępów 9, 9a i 9b § 3 instrukcji.

„9. Kierowcą zawodowym jest osoba:

- 1) która środki utrzymania czerpie wyłącznie z wykonywania zawodu kierowcy pojazdu mechanicznego,
- 2) która była kierowcą przez 12 miesięcy i pracuje jako mechanik, brygadzysta, monter lub inny pracownik warsztatowy samochodowy w fabryce samochodów, w warsztacie samochodowym, stacji obsługi samochodów lub jako kierownik transportu, dyspozytor, kontroler techniczny samochodowy w jednostkach transportu samochodowego, bądź jako kontroler — inspektor ruchu drogowego.

9a. Za kierowcę zawodowego może być uznana przez prezydium wojewódzkiej rady narodowej (Prezydium Rady Narodowej m. st. Warszawy i m. Łodzi) — wydział komunikacji drogowej osoba, która jest posiadaczem samochodu ciężarowego, odpowiadającego warunkom, określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 19 września 1954 r. w sprawie używania niektórych pojazdów mechanicznych (Dz. U. Nr 44, poz. 206), jeżeli posiada dotychczas pozwolenie kategorii III-a i prowadzi samochód.

9b. Minister Transportu Drogowego i Lotniczego może zaliczyć do kierowców zawodowych osoby nie wymienione w ust. 9 i 9a, a zajmujące stanowiska w gospodarce lub administracji samochodowej, pod warunkiem udowodnienia przez nie prowadzenia pojazdów mechanicznych przez okres co najmniej 12 miesięcy“.

J. B.

TRYB ZAOPATRZENIA W OGUMIENIE

Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG nr 52 z dn. 9 kwietnia 1955 r. (znak BI-2B-14-3) został uregulowany tryb zaopatrzenia w opony i dętki (Biuletyn PKPG Nr 10 z dnia 13. 4. 1955 r. poz. 30). Zarządzenie to ustala, że jednostką prowadzącą całokształt spraw zaopatrzenia w ogumienie jest Centralny Zarząd Zaopatrzenia Transportu Samochodowego — Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, natomiast rozdział ogumienia będzie dokonywany przez Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego.

Jednostki objęte planem rozdziału obowiązane są w ciągu 7 dni od daty otrzymania zawiadomienia o przydziale rozdzielić otrzymane przydziały na centralne zarządy lub jednostki równorzędne i przelać te rozdzielniki do Centralnego Zarządu Zaopatrzenia Transportu Samochodowego. Równoległe z powiadomieniem o wysokości dokonanego przydziału Centralny Zarząd Zaopatrzenia Transportu Samochodowego wskazuje, w których podległych placówkach zbytu mogą być realizowane przydziały ogumienia.

Centralne Zarządy lub jednostki równorzędne sporządzają w ciągu dalszych 14 dni podrozdzielniki na podległych im bezpośrednich odbiorców ogumienia z podziałem na województwa i przesyłają te podrozdzielniki do CZ Zaopatrzenia Transportu Samochodowego. Bezpośredni odbiorcy ogumienia uwzględnieni w podrozdzielnikach sporządzają w 2-ch egzemplarzach zamówienia w ramach otrzymanego przydziału i składają je dla dalszej realizacji w placówkach zbytu wskazanych przez CZ Zaopatrzenia Transportu Samochodowego.

Wszelkie pozostałe przepisy trybu ogólnego, dotyczące zaopatrzenia obowiązują nadal zgodnie z zarządzeniem Przewodniczącego PKPG nr 221 z dnia 10 sierpnia 1953 r. w sprawie trybu zaopatrzenia materiałowo-technicznego (Biuletyn PKPG nr 25, poz. 115 i nr 33 poz. 144 oraz z 1955 r. nr 1, poz. 3).

W. M.

KSIEGOWA EWIDENCJA KAPITAŁNYCH REMONTÓW POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

W Monitorze Polskim nr 40 pod poz. 399 z 1955 r. ukazał się okólnik Ministerstwa Finansów z dnia 12.IV.1955 r. w sprawie zasad księgowej ewidencji kapitałnych remontów pojazdów samochodowych.

Okólnik ten wydany w związku z zarządzeniem Ministra Finansów z dnia 10 lutego 1955 r. w sprawie zasad finansowania wydatków, związanych z kapitałnymi remontami pojazdów samochodowych (Mon. Pol. nr 20, poz. 201, omówionym przez nas w numerze majowym z br. mies. „Transport“), wyjaśnia szczegółowo w jaki sposób powinny być księgowane kapitałne remonty pojazdów samochodowych.

Okólnik wchodzi w życie z dniem 10 maja 1955 r. z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 1955 r.; jednocześnie traci moc okólnik Ministra Finansów z dnia 27 października 1951 r. w sprawie księgowania wymiany pojazdów samochodowych (Mon. Pol. nr A-93, poz. 1293).

J. B.

ZATRUDNIANIE ABSOLWENTÓW SZKÓŁ ZAWODOWYCH MTDiL

W numerze czerwcowym opublikowaliśmy notatkę, w której podaliśmy wykaz szkół zawodowych podległych Ministerstwu Transportu Drogowego i Lotniczego, których absolwenci podlegają w 1955 r. planowemu zatrudnieniu.

Obecnie chcemy zwrócić uwagę na dodatkowe zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 20.4.1955 r. w sprawie uzupełnienia wykazu średnich szkół zawodowych II stopnia, których absolwenci podlegają w 1955 r. przepisom ustawy o planowym zatrudnieniu (Monitor Polski nr 43/55 r. poz. 427).

Omawianym zarządzeniem wykaz uprzednio podanych szkół, tj. dziewięciu Technikum Drogowych i trzech Technikum Samochodowych został uzupełniony dodatkowo przez wymienienie Technikum Samochodowego w Gliwicach.

K. K.

PRZEPISY PORZĄDKOWE DLA TAKSÓWEK I DOROŻEK SAMOCHODOWYCH I KONNYCH

W Monitorze Polskim Nr 41 z 1955 r. ogłoszone zostało zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 16 marca 1955 r. w sprawie zatwierdzenia „Przepisów porządkowych przewozu osób i bagażu taksówkami i dorożkami samochodowymi i konnymi” wraz z tekstem tych „Przepisów”, stanowiącym załącznik do zarządzenia.

Zapoznanie się z tematyką „Przepisów porządkowych” pozwala osądzić, iż założeniem ich jest nie tylko troska o zapewnienie lepszej usługi transportowej dla pasażera i umożliwienie mu korzystania ze środka lokomocji w warunkach kulturalnych, ale również zapewnienie kierowcy i powożącemu właściwego traktowania go przez pasażera.

Z tego założenia wychodząc, „Przepisy porządkowe” na wstępie, przypominają, iż zarówno osoby, uprawiające publiczny przewóz osób i bagażu taksówkami bądź dorożkami samochodowymi i konnymi (kierowcy samochodów i powożący pojazdami konnymi), jak i osoby korzystające z tych przewozów, powinny ściśle przestrzegać obowiązujących przepisów, regulujących publiczny przewóz osób i bagażu.

W dalszych punktach „Przepisów” znajdujemy szereg postanowień o charakterze porządkowym, regulujących szczegółowo zachowanie się kierowcy i powożących na postojach i w czasie wykonywania przewozu w stosunku do pasażera i na odwrót pasażera do wykonującego przewóz. Ujęcie w pewne ramy i wyjaśnienie, jak ma układać się wzajemny stosunek przewoźnika i pasażera, wypełni istniejącą dotychczas na tym odcinku lukę i niewątpliwie przyczyni się do wyeliminowania możliwych nieporozumień i sporów i dlatego z zadowoleniem należy powitać ukazanie się omawianych „Przepisów Porządkowych”.

Nadmienić wypada, iż zarządzenie wprowadzające „Przepisy porządkowe” zostało oparte na podstawie art. 5 pkt. 5 ustawy o przepisach porządkowych na drogach publicznych oraz wydane w związku z § 23 pkt. 2 rozporządzenia z dnia 27 listopada 1951 r. w sprawie udzielania zezwoleń na publiczny transport drogowy (Dz. U. Nr 64, poz. 442). Okoliczność ta ma zasadnicze znaczenie, bowiem w stosunku do kierowców, powożących i pasażerów, nie stosujących się do „Przepisów Porządkowych”, mogą być zastosowane sankcje karno-administracyjne, a ponadto osobom posiadającym zezwolenia na wykonywanie publicznego transportu drogowego mogą być odebrane te zezwolenia, w przypadku nie stosowania się do przepisów.

J. B.

DIETY KIEROWCÓW I KONDUKTORÓW PKS

Na podstawie zarządzenia nr 99 Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 30 kwietnia br. — CZ PKS wydał zarządzenie ustalające zasady wypłacania diet kie-

rowcom pojazdów samochodowych, ich pomocnikom i konduktorom.

Dotychczas odrębnie było uregulowane wypłacanie diet dla kierowców w ruchu towarowym, odrębnie dla kierowców i konduktorów w ruchu osobowym w stosunku do obowiązującego zarządzenia Przewodniczącego PKPG z dnia 7 maja 1952 r. Obecnie zostały wprowadzone jednolite zasady obowiązujące w całym kraju. Nowe zarządzenie weszło w życie z dniem 1 maja br. Do zarządzenia dołączona została instrukcja określająca sposób postępowania przy stosowaniu omawianego zarządzenia.

Według zarządzenia — diety kierowcom w ruchu towarowym, kierowcom autobusowym i osobowym, pomocnikom kierowców oraz konduktorom wypłaca się wg przepisów ogólnie obowiązujących przy wyjazdach służbowych poza obręb stałego miejsca pracy, jeżeli wyjazd służbowy trwa powyżej 12 godzin od opuszczenia stałego miejsca postoju pojazdu.

Ogólnie obowiązujące przepisy, o których wyżej wspomniano, zawarte są:

a) w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 24. VII. 1948 r. (Dz. Ust. RP nr 38/48 poz. 279) oraz

b) w zarządzeniu Przewodniczącego PKPG z dnia 7. V. 1952 r. (Monitor Polski nr A-46/52 poz. 642).

W odniesieniu do kierowców, ich pomocników i konduktorów obowiązują następujące zasady obliczania diet:

1. przy wyjazdach służbowych trwających od 12 do 18 godzin pracownik otrzymuje pół diety;

2. przy wyjazdach trwających od 18 do 24 godzin — pełną dietę;

3. w następnych dniach podróży przysługuje za każdą rozpoczętą dobę do 8 godzin — połowa diety, a ponad 8 godzin trwania podróży — pełna dieta.

W dalszej części instrukcja określa zasady wypłacania diet w czasie trwania delegacji (odkomenderowania) i w czasie podróży służbowej do różnych miejscowości z równoczesnym podaniem przykładów obliczania diet.

Ponadto w instrukcji podane są następujące terminy rozliczania i wypłat należności z tytułu podróży służbowych i delegacji:

— za pierwszą dekadę miesiąca — do 15 każdego miesiąca;

— za drugą dekadę miesiąca — do 25 danego miesiąca;

— za trzecią dekadę — do 5 następnego miesiąca.

Do czasu trwania podróży służbowej zalicza się czas pracy, wykazany w rubryce 10 karty drogowej, potwierdzony podpisem i stemplem dyspozytora. Dyspozytor odpowiedzialny jest za wiarygodność zapisów w kartach drogowych dotyczących czasu trwania podróży służbowej, dlatego też na nim spoczywa obowiązek:

1. sprawdzania, czy zapisy w karcie drogowej są potwierdzone przez usługobiorcę;

2. kontrolowania realności czasu jazdy oraz postojów pod wyładunkiem przez porównanie kilometrażu z przeciętną szybkością techniczną, przewidzianą dla danego pojazdu oraz z normami czasu przewidzianymi dla na- i wyładunku;

3. bezwzględного wyznaczania każdorazowo planowanego czasu wyjazdu służbowego kierowcy (rubr. 5 karty drogowej — planowany czas pracy);

4. wnikliwego zbadania przyczyny ewentualnych przestojów na trasie, jak np. zmiana ogumienia, naprawa uszkodzeń zespołów itp.

A. L.

ZATRUDNIANIE ABSOLWENTÓW SZKÓŁ MINISTERSTWA ŻEGLUGI

Minister Żeglugi zarządzeniem z dnia 9 kwietnia br., opublikowanym w nr 36/55 r. pod poz. 356 Monitora Polskiego ustalił wykaz średnich szkół zawodowych, których absolwenci podlegają w 1955 r. przepisom ustawy o planowym zatrudnieniu absolwentów średnich szkół zawodowych oraz szkół wyższych, zgodnie z ustawą z dnia 7 marca 1950 r.

Z wykazu szkół podległych Ministerstwu Żeglugi, objętych wymienionym zarządzeniem, wynika, iż absolwenci następujących czterech szkół podlegają planowemu zatrudnieniu: 1. Szkoła Morska w Gdyni, 2. Technikum Dróg Wodnych w Szczecinie, 3. Technikum Stoczni Rzecznych w Koźlu, 4. Zasadnicza Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Darłowie.

Omawiane zarządzenie weszło w życie z dniem jego ogłoszenia.

K. K.

ZAGADNIENIA KOMUNIKACYJNE PRZY LOKALIZACJI INWESTYCJI

Zasadniczy wpływ na kształtowanie się przewozów ma niewątpliwie również lokalizacja poszczególnych zakładów produkcyjnych, miejsc konsumpcji itp., jak również lokalizacja samych obiektów komunikacyjnych. Z tego też względu chcemy zwrócić uwagę naszych czytelników na bardzo istotne zarządzenie Przewodniczącego PKPG nr 40 z dnia 11 marca br. w sprawie zasad wyboru i trybu uzgadniania lokalizacji inwestycji, opublikowane w Biuletynie PKPG nr 7 pod poz. 24, podkreślając te postanowienia, które wiążą się bezpośrednio z zagadnieniami komunikacyjnymi.

W rozdziale II, poświęconym zasadom wyboru lokalizacji ogólnej polegającej na określeniu w sposób przybliżony miejsca (np. osiedle, gromada, powiat), w którym ma być wykonana dana inwestycja, zostały podane następujące wytyczne w odniesieniu do różnych obiektów inwestycyjnych z punktu widzenia komunikacyjnego:

- 1) Dla zakładów przemysłowych — właściwe powiązanie danego zakładu z bazami surowcowymi i odbiorcami zamierzonej produkcji, w celu maksymalnego skrócenia przewozów i eliminacji przewozów zbędnych oraz możliwości zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej przy uwzględnieniu pełnego wykorzystania istniejących i projektowanych urządzeń komunikacyjnych.
- 2) Dla państwowych ośrodków maszynowych (POM) — bliskość węzła dróg o twardej nawierzchni oraz bliskość stacji kolejowej.
- 3) Dla baz budowlanych usługowych, transportowych, materiałowych, sprzętowych itp. — rodzaj, wielkość i kierunki transportu.
- 4) Dla magazynów i składów — wielkość przewidywanych przewozów do odbiorców oraz rodzaj transportu i możliwość zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej.
- 5) Dla urządzeń kulturalnych i społecznych — lokalne warunki komunikacyjne.
- 6) Przy ustalaniu lokalizacji inwestycji z zakresu komunikacji i łączności należy brać pod uwagę koordynację i współdziałanie różnych środków transportu i łączności. Przy ustalaniu lokalizacji należy zawsze brać pod uwagę aktywizację terenów, przez które te linie będą przechodziły, a w szczególności bezpośrednią obsługę ważniejszych miast i osiedli. Przy ustalaniu lokalizacji ogólnej inwestycji gospodarki samochodowej (baz transportowych, zajezdni, stacji obsługi itp.), należy brać pod uwagę zmniejszenie do minimum jałowych przebiegów pojazdów samochodowych, dobre powiązanie z siecią dróg publicznych.

W myśl ustaleń zawartych w rozdziale III poświęconym trybowi uzgadniania lokalizacji ogólnej wynika, że uzgodnienia lokalizacji ogólnej wymagają: wszystkie nowe budowy, a ponadto przebudowa dróg publicznych związana ze zmianą szerokości nawierzchni, rozbudowa i przebudowa węzłów kolejowych związana ze zmianą układu węzła lub wymagająca przesunięcia dworców, stacji przelotowych i ładunkowych, budowa nowych stacji lub przystanków kolejowych na istniejących liniach oraz wprowadzenie trakcji elektrycznej na kolei.

Nie wymagają natomiast uzgadniania lokalizacji ogólnej m. in. mosty i wiadukty na liniach kolejowych, drogach publicznych i ulicach oraz obejścia miast

i osiedli, stanowiące odcinki dróg publicznych, na których wykonywane są inne inwestycje, co do których istnieje obowiązek uzgodnienia lokalizacji ogólnej. Organami właściwymi do wyrażania zgody na lokalizację ogólną inwestycji są: PKPG oraz wojewódzkie i powiatowe komisje planowania gospodarczego.

W zakresie inwestycji komunikacyjnych PKPG wyraża zgodę na lokalizację:

- nowych linii kolejowych, budowy trakcji elektrycznej, rozbudowy i przebudowy węzłów kolejowych związanej ze zmianą układu węzła lub wymagającą przesunięcia dworców stacji przelotowych i ładunkowych,
- nowych dróg państwowych i przebudowy dróg państwowych związanej ze zmianą szerokości nawierzchni,
- nowych portów, przystosowanie rzek do żeglugi i budowa kanałów żeglownych i splawnych, zbiorniki wodne o koszcie budowy pow. 30 mln zł, regulacja rzek i zabudowa potoków o koszcie budowy pow. 30 mln zł.
- portów lotniczych, lotnisk i szybowisk.

W rozdziale IV poświęconym zasadom wyboru lokalizacji szczegółowej, polegającej na dokładnym określeniu terenu, na którym inwestycja ma być wykonana i jej usytuowania na tym terenie, zostały podane następujące wytyczne w odniesieniu do różnych obiektów inwestycyjnych z punktu widzenia komunikacyjnego. Inwestycje wymagające obsługi kolejowej powinny być lokalizowane w miejscach zapewniających łatwość racjonalnego pod względem technicznym połączenia z siecią kolejową. Należy przy tym unikać przecinania bocznymi kolejowymi dróg publicznych oraz ważniejszych arterii komunikacyjnych w miastach.

- 1) Dla zakładów przemysłowych — położenie zakładu powinno zapewniać możliwość dogodnego osiedlenia pracowników w istniejących osiedlach z uwzględnieniem dogodnej komunikacji z zakładem; w przypadku konieczności budowy bocznic kolejowej położenie terenu powinno umożliwić dogodne jej połączenie do pobliskiej stacji kolejowej lub pobliskiej bocznic kolejowej.
- 2) Dla baz przedsiębiorstw budowlano-montażowych — tereny powinny być wybierane w ten sposób, aby zapewniały dogodne i ekonomiczne powiązania komunikacyjne z istniejącymi i planowanymi placami budów.
- 3) Dla magazynów i składów, które wymagają obsługi oddzielną bocznicą, powinny one być w zasadzie lokalizowane w dzielnicach składowo-magazynowych. Magazyny o dużym tonażu i częstej rotacji składowanych towarów powinny mieć zapewniony łatwy dostęp komunikacyjny odpowiedniej przepustowości.
- 4) Tereny pod budownictwo mieszkaniowe powinny być położone możliwie blisko zakładów pracy lub posiadać z nimi dobre powiązania komunikacyjne.
- 5) Przy inwestycjach w zakresie komunikacji i łączności należy zwrócić uwagę, aby nie zakłócały one rozwoju osiedli, lecz stanowiły poprawę ich układu przestrzennego. Przy lokalizacji tych inwestycji należy brać pod uwagę współpracę i wzajemne uzupełnianie się różnych środków transportu lub łączności.

Rozdział V został poświęcony bardzo obszernym ustaleniom w zakresie trybu uzgadniania lokalizacji szczegółowej. Uzgodnienia lokalizacji szczegółowej wymagają wszystkie inwestycje, które podlegają obowiązkowi uzgadniania lokalizacji ogólnej oraz m. in. mosty i wiadukty na liniach kolejowych, drogach publicznych i ulicach oraz nastawnie w granicach miast.

Lokalizacja szczegółowa inwestycji kolejowych lub drogowych może dotyczyć poszczególnych odcinków tras. Lokalizacja szczegółowa może również ograniczać się do poszczególnych elementów węzła, jak: wiadukt, łącznica, stacja rozrządowa, postojowa, ładunkowa lub oso-

bowa, z tym jednak, że jej uzgodnienie następuje w oparciu o koncepcję całości węzła.

Nadmienić należy, że projekt lokalizacji szczegółowej opracowuje inwestor w porozumieniu z kierującym biurem projektów, wojewódzkim zarządem architektoniczno-budowlanym lub architektem powiatowym oraz w miarę potrzeby z WKPG lub Pow. KPG.

Przy ustalaniu założeń do lokalizacji szczegółowej przeprowadza się orientacyjne obliczenia m. in. wielkości i rodzaju przewozów oraz sposobu obsługi transportowej. Wymagane są również dane m. in. i w zakresie komunikacji, zawierające określenie technicznych możliwości obsługi kolejowej oraz powiązań drogowych.

K. K.

REGULARNY PRZEWÓZ TOWARÓW PRZEZ PKS

W numerze czerwcowym z br. opublikowaliśmy notatkę na temat rozwoju linii regularnych towarowych PKS, podając jednocześnie aktualny spis regularnych linii towarowych (z przystankami). Obecnie, uzupełniając wspom-

nianą notatkę, podajemy spis regularnych linii towarowych bezpośrednich (ekspresowych) Państwowej Komunikacji Samochodowej.

Spis regularnych linii towarowych bezpośrednich (ekspresowych)

wyjazd tam	Nr linii	Relacja linii	Wyjazd z powrotem
wtorki i piątki	1	Warszawa—Lublin	wtorki i piątki
środy	2	Warszawa—Kraków	czwartki
poniedziałki i piątki	3	Warszawa—Stalinogród	wtorki i czwartki
wtorki i czwartki	4	Warszawa—Łódź	poniedziałki i piątki
wtorki i środy	5	Warszawa—Wrocław	poniedziałki i czwartki
poniedziałki i piątki	6	Warszawa—Bydgoszcz	wtorki i czwartki
poniedziałki	7	Warszawa—Olsztyn	wtorki
wtorki i piątki	8	Warszawa—Białystok	środy i czwartki
wtorki	9	Łódź—Piotrków	wtorki
czwartki (co drugi tydzień)	10	Łódź—Kraków	piątki (co drugi tydz.)
środy	11	Łódź—Radomsko	środy
poniedziałki, wtorki, czwartki i piątki	12	Łódź—Bielsko	poniedziałki, wtorki, czwartki i piątki
wtorki i piątki	13	Łódź—Częstochowa	wtorki i piątki
czwartki	14	Łódź—Wieluń	czwartki
czwartki	15	Łódź—Zduńska Wola	czwartki
wtorki i środy	16	Łódź—Wrocław	środy i czwartki
wtorki i środy	17	Łódź—Jel. Góra	środy i czwartki
czwartki i piątki	18	Łódź—Poznań	piątki i soboty
czwartki i piątki	19	Łódź—Gdańsk	piątki i soboty
codziennie	20	Skarżysko—Starachowice	codziennie
wtorki i piątki	21	Lublin—Chełm	wtorki i piątki
środy	22	Lublin—Zamość	środy
wtorki i czwartki	23	Lublin—Kraśnik	wtorki i czwartki
czwartki i piątki	24	Rzeszów—Przemyśl	czwartki i piątki
wtorki i piątki	25	Kraków—Tarnów	wtorki i piątki
środy (co drugi tydz.)	26	Stalinogród—Kraków	środy (co drugi tydz.)
wtorki i piątki	27	Stalinogród—Częstochowa	wtorki i piątki
wtorki i piątki	28	Stalinogród—Bielsko	wtorki i piątki
środy i czwartki	29	Stalinogród—Wrocław	wtorki i czwartki
wtorki i piątki	30	Wrocław—Kłodzko	wtorki i piątki
wtorki i czwartki	31	Wrocław—Dzierżoniów	wtorki i czwartki
wtorki i czwartki	32	Wrocław—Wałbrzych	wtorki i piątki
wtorki i czwartki	33	Wrocław—Jel. Góra	wtorki i piątki
wtorki i czwartki	34	Poznań—Gdynia	środy i piątki
wtorki	35	Gdańsk—Olsztyn	wtorki
poniedziałki i czwartki	36	Gdańsk—Elbląg	poniedziałki i czwartki
środy	37	Gdańsk—Bydgoszcz	środy

W. P.

Taryfy i zarządzenia

A. W komunikacji kolejowej:

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr nr 5, 9 i 12 z 1955 r. ogłoszono zarządzenia Ministra Kolei w sprawie następujących komunikacji towarowych.

1. Polska — Austria w transzycie przez a) Czechosłowację, b) Czechosłowację i Węgry;

2. Polska — Szwajcaria w transzycie przez a) Czechosłowację — Austrię, b) Czechosłowację — Niemcy (Niemiecką Kolej Związkową), c) Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową), d) Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową) — Austrię, e) Czechosłowację — Austrię — Niemcy (Niemiecką Kolej Związkową), f) Czechosłowację — Niemcy (Niemiecką Ko-

lej Związkową) — Austrię, g) Czechosłowację — Austrię — Niemcy (Niemiecką Kolej Związkową) — Austrię;

3. Polska — Węgry w transzycie przez Czechosłowację i Austrię;

4. Szwecja i Norwegia — Bułgaria promem przez Trelleborg — Sassnitz Hafen w transzycie przez Polskę;

5. Szwecja i Norwegia — Jugosławia promem przez Trelleborg — Sassnitz Hafen w transzycie przez Polskę;

6. Polska — Włochy oraz Polska — Wolny Obszar Triestu w transzycie przez a) Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową) — Szwajcarię, b) Czechosłowację — Niemcy (Niemiecką Kolej Związkową) — Szwajcarię, c) Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową) — Austrię, d) Czechosłowację — Niemcy (Niemiecką Kolej Związkową) — Austrię, e) Czechosłowację — Austrię, f) Czechosłowację — Austrię — Jugosławię, g) Czechosłowację — Węgry — Jugosławię.

7. Szwecja i Norwegia — Węgry promem przez Trelleborg — Sassnitz Hafen w tranzycie przez Polskę.

We wszystkich wymienionych komunikacjach bezpośredni przewóz przesyłek odbywa się na zasadzie postanowień konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT) z dnia 23 listopada 1933 r. wraz z Ujednostajnionymi Postanowieniami Dodatkowymi, obowiązującej od 1 października 1938 r.

Każde zarządzenie zawiera wykaz punktów granicznych otwartych dla odnośnej komunikacji.

W Dz. T. i Z. K. nr 9 z 1955 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z dnia 8 marca 1955 r. w sprawie zniany przepisów wykonawczych do art. 37 dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami. Zarządzenie to wprowadza w grupie A (Techniczne normy ładunkowe) dla szeregu towarów lub grup towarów nowe normy ładunkowe.

Dz. T. i Z. K. nr 10 z 1955 r. zawiera dwa zarządzenia Ministra Kolei z dnia 21 kwietnia 1955 r., z których jedno wprowadza obszerne zmiany do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS), obowiązującej od 1 stycznia 1954 r., drugie zaś — do Jednolitej taryfy tranzytowej do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (ETT), obowiązującej od 1 stycznia 1954 r.

A. i B. W komunikacji kolejowej i drogowej:

W Dz. T. i Z. K. Nr 8 z 1955 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei i Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 31.III. 1955 r., na podstawie którego przewóz przesyłek wagonowych pomiędzy stacjami położonymi na odcinkach: Kraków Gł. Tow. (wl.) — Słomniki (wl.), Kraków Gł. Tow. (wl.) — Skawina (wl.), Jarosław (wl.) — Radymno (wl.), Przemysł (wl.) — Radymno (wl.), Dębica (wl.) — Sędziszów Młp. (wl.) przejęła z dniem 30.IV.

1955 r. Państwowa Komunikacja Samochodowa. Wyjątek stanowią przesyłki, których przewóz samochodami ze względu na długość, ciężar, rozmiar i inne szczególne właściwości jest niemożliwy, a także przesyłki służbowe i gospodarcze PKP oraz wojskowe.

A. i C. W komunikacji kolejowej i wodnej:

W Dz. T. i Z. K. Nr 7 z 1955 r. ukazały się zarządzenia Ministra Kolei i Ministra Żeglugi z dnia 29.III. 1955 r. w sprawie listu przewozowego dla przesyłek towarowych w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej oraz z dnia 31. III. 1955 r. w sprawie wejścia w życie Taryfy towarowej dla przewozów w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej. Zarządzenia te weszły w życie z dniem 1.V. 1955 r. Załączniki do zarządzenia z dnia 29.III.1955 r. stanowią wzory kompletu listu przewozowego, załącznik zaś do zarządzenia z dnia 31.III. 1955 r. zawiera Taryfę towarową dla przewozów w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej.

C. W komunikacji wodnej:

Z dniem 1.IV. 1955 r. weszły w życie:

1) Taryfa za usługi w morskich portach handlowych dla statków żeglugi przybrzeżnej portowej i śródlądowej oraz przepisy wykonawcze do tej taryfy, jako załączniki do zarządzenia Nr 54 Ministra Żeglugi z dnia 31. III. 1955 r. (Dz. T. i Z. K. Nr 9 z 1955 r.), oraz

2) Taryfa towarowa żeglugi śródlądowej i

3) Taryfa za usługi w śródlądowych portach handlowych, jako załączniki do zarządzenia Nr 55 Ministra Żeglugi z dnia 31.III. 1955 r. (Dz. T. i Z. K. Nr 9 z 1955 r.).

Wszystkie wymienione załączniki są do nabycia we wszystkich Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych.

O. K.

KRONIKA

Z PRAC NAD HISTORIĄ TRANSPORTU DROGOWEGO

(JM) Szerokie prace badawcze o charakterze historycznym, jakie dziś prowadzi się w Polsce Ludowej, nie ograniczają się do poszczególnych epok rozwojowych naszego społeczeństwa. Poza badaniami nad historią początków państwa Polskiego, czy epoki odrodzenia prowadzone są prace skoncentrowane na określonych zagadnieniach, jak historia ruchu robotniczego, historia postępowej myśli ekonomicznej, czy historia techniki. Badania historyczne obejmują coraz to nowe dziedziny życia.

Nie pozostały poza zakresem badań interesujące nas zagadnienia z dziedziny historii transportu. Z inicjatywy Sekcji Historii Techniki i Nauk Technicznych Komitetu Historii Nauk PAN rozpoczęte zostały prace badawcze nad historią transportu drogowego w Polsce. Inicjatywa ta spotkała się z pełnym zrozumieniem w Instytucie Transportu Samochodowego, który wspólnie z PAN zorganizował zebranie poświęcone omówieniu metody i zakresu prac badawczych. Zebranie, które odbyło się w maju br. w siedzibie PAN w Warszawie, zgromadziło licznych zainteresowanych przedstawicieli nauki i życia gospodarczego. Porządek dzienny obejmował wygłoszenie dwóch referatów, z których pierwszy poświęcony był ogólnym zagadnieniom związanym z historią transportu drogowego — drugi omawiał szczegóły dotyczące prac nad historią techniki motoryzacyjnej w Polsce. Po referatach odbyła się dyskusja.

Pierwszy referat, który wygłosił prof. mgr M. Madeyski, omówił zakres przyszłych prac i uzasadnił celowość prowadzenia badań. W zakresie transportu drogowego, jako jednej z gałęzi produkcji materialnej — stwierdził prelegent — historia techniki oznaczać powinna badania społeczno-technicznej strony produkcji transportu drogowego, a więc:

1. ilościowego i jakościowego rozwoju drogowych środków transportowych,
2. związków, jakie w każdym etapie historycznym istniały pomiędzy techniką transportu drogowego, a ogólnym

rozwójem społeczeństwa i kształtowaniem się stosunków produkcji,

3. udziału twórczej myśli konstruktorów i wynalazców w rozwoju środków transportowych oraz szerokich rzesz bezpośrednich producentów w zakresie wykonywania transportu.

W ciekawy sposób zilustrował prof. Madeyski celowość prowadzonych prac badawczych. Podkreślił on, że dotychczasową historię transportu drogowego znaliśmy tylko z jednostronnych naświetleń historyków burżuazyjnych. Dopiero badania historyków radzieckich wykazały, że obok poczynąń angielskich, niemieckich, francuskich czy amerykańskich istnieje piękny dorobek radzieckich wynalazców i techników. Pojawili się nieznane dotychczas, a tak zasłużone nazwiska Polzunowa, Szamszurienki czy Kostowicza. Być może, że i wśród zapomnianych polskich wynalazców z innych dziedzin znajdują się nazwiska, które do historii techniki transportu drogowego wprowadzą wkład polskiej myśli twórczej.

Oczywiście prace nad historią transportu nie zostaną ograniczone wyłącznie do dalszej przeszłości. Szczególną uwagę należy zwrócić na olbrzymie ilościowe i jakościowe zmiany w pierwszym 10-leciu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Powstanie i organizacja socjalistycznego transportu drogowego, udział szerokich mas w jego budowie, nowy styl pracy i nowe formy organizacyjne — to nie opracowana dotąd naukowo karta historii transportu polskiego. Musimy ją opracować i zabezpieczyć dla przyszłych pokoleń. Kto wie — podkreślił referent — czy kiedyś nie odkryjemy ze zdumieniem wielkiej myśli twórczej w dziś odrzuconym czy niewykorzystanym pomysle racjonalizatorskim. Nie można bowiem gwarantować, mimo olbrzymiej troski i opieki państwa nad ruchem racjonalizatorskim, że przejawiająca się jeszcze bezduszność i biurokracja nie spowodują powtórzenia się historii Szamszurienki czy Kostowicza, Mürdoka czy Cugnoła.

Zdaniem referenta, prace nad historią transportu drogowego, prowadzone pod kierunkiem Komitetu Historii Nauki PAN, powinny być skoncentrowane przy tworzącym się we Wrocławiu Muzeum Techniki Transportu Drogowego.

Drugi referat, który wygłosił mgr inż. K. Groniowski z Instytutu Transportu Samochodowego, przedstawił szczegóły dotyczące zakrojonego na okres 3 lat planu prac nad historią techniki motoryzacyjnej w Polsce. Referent podkreślił konieczność ujawnienia w wyniku badań wpływu kapitału zagranicznego i antagonizmów między poszczególnymi grupami kapitalistycznymi na zacofanie motoryzacji polskiej w okresie międzywojennym. Specjalnego omówienia i właściwego naświetlenia wymagają problemy motoryzacyjne dziesięciolecia Polski Ludowej.

Omawiając szeroki zakres zamierzonych prac referent wskazał na trudności związane ze zdobyciem źródeł historycznych. Często trzeba będzie odwoływać się do pamięci osób współczesnych. Trzeba będzie przeprowadzać z nimi rozmowy i zapisywać ich treść lub zbierać wypowiedzi na piśmie.

Dyskusja, która przeprowadzona została nad wygłoszonymi referatami, wykazała celowość, a nawet konieczność prowadzenia prac badawczych w zakresie historii transportu drogowego. Na ogół wszyscy dyskutanci wykazali konieczność skoncentrowania pierwszego etapu prac badawczych na II dziesięcioleciu Polski przedworskiej i I dziesięcioleciu Polski Ludowej, podkreślając praktyczne ich znaczenie. Wskazano również na konieczność uwzględnienia powiązania transportu drogowego z innymi rodzajami transportu. Wielu uczestników zebrania deklaroowało swoją bezpośrednią pomoc w przeprowadzeniu badań. Padły nawet zobowiązania bezinteresownego dostarczenia posiadanych materiałów źródłowych.

Wyniki zebrania wskazują na to, że prace nad historią transportu drogowego potoczą się szybko naprzód. Dadzą one w efekcie cenny materiał, który przyczyni się do upowszechnienia osiągnięć polskiego transportu drogowego. Krytyczna ocena niedociągnięć i braków naszego transportu w przeszłości umożliwi wyciągnięcie prawidłowych wniosków na przyszłość. Dlatego w wynikach zainicjowanych badań zainteresowani są wszyscy transportowcy.

WROCLAWSKA NARADA W SPRAWIE KONSTRUKCJI WAGONÓW PKP

(O) We Wrocławiu, w Państwowej Fabryce Wagonów odbyła się krajowa narada przedstawicieli kolei i przemysłu produkującego wagony dla PKP na temat zalet i wad konstrukcyjnych wagonów oraz możliwości ulepszenia ich konstrukcji.

W naradzie uczestniczyli przedstawiciele poszczególnych DOKP, wagonowni, zakładów naprawczych taboru kolejowego, naprawiających wagony, Instytutu Naukowo-Badawczego Kolejnictwa, Ministerstwa Kolei; ze strony przemysłu — konstruktorzy wagonów z CZ PTK i Biura Konstrukcyjnego PTK w Poznaniu oraz z „Pafawagu”.

Na naradzie omówiono postęp w budowie wagonów powojennych, które zostały unowocześnione i mają znacznie mniejszy ciężar własny niż wagony przedwojenne. Podwozie zostało zmienione, stosowane przed wojną wózki typu amerykańskiego zastąpiono wózkami konstrukcji polskiej. Zbudowano prototyp wagonu sypialnego 3 kl., szereg konstrukcji wagonów osobowych, pocztowych, węglarek, wagonów-cystern; w przygotowaniu jest nowa konstrukcja wagonu podmiejskiego.

Łącząc do zapewnienia maksimum bezpieczeństwa ruchu, wyeliminowano przy budowie nowych wagonów prawie całkowicie konstrukcję drewnianą — na korzyść konstrukcji stalowej o możliwie małym ciężarze własnym. Wnętra nowoczesnych wagonów osobowych budowane są z większym komfortem niż ongiś, by zapewnić pasażerom maksimum wygody w czasie podróży.

Mimo niewątpliwego postępu — są jeszcze liczne usterki i wady, które muszą znaleźć rozwiązanie, jak np. niedostateczna wentylacja, nie dość sprawne działania ogrzewania, złe wykonanie prac tapicerskich, zbyt słaba konstrukcja zderzaków itp.

Dyskusja wniosła wiele cennego materiału i uwag, które będą wykorzystane przez konstruktorów przy projektowaniu nowego taboru dla naszego kolejnictwa.

ITS PRACUJE NAD USPRAWNIENIEM ORGANIZACJI TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

(JM) Obecny stan organizacji transportu samochodowego w Polsce charakteryzuje niezwykle duża liczba form organizacyjnych i różnorodna wielkość gospodarstw zajmujących się eksploatacją taboru. Tak więc istnieje tabor zorganizowany w formie przedsiębiorstw transportu samochodowego oraz nie posiadający takiej organizacji, czyli tzw. własny. Przedsiębiorstwa transportu samochodowego podlegają albo bezpośrednio zarządowi transportu właściwych ministerstw (np. Centralnemu Zarządowi Transportu Bud. Przemysłowego), albo zarządom obsługiwanych jednostek produkcyjnych (np. Zakłady Transportowe Budownictwa Miejskiego w Warszawie podlegają Centralnemu Zarządowi Budownictwa Miejskiego, a nie Centralnemu Zarządowi Transportu). Również wewnętrzna organizacja poszczególnych jednostek transportowych jest bardzo różnorodna.

Szczególnie duża rozpiętość ma miejsce w liczbie taboru posiadanego przez poszczególne gospodarstwa samochodowe. Obok jednostek posiadających kilka lub kilkanaście samochodów, istnieją przedsiębiorstwa dysponujące kilkuset jednostkami taborowymi. Brak studiów ekonomicznych poświęconych zagadnieniu współzależności między wielkością jednostek transportowych i osiąganymi przez nie wynikami gospodarczymi uniemożliwia postawienie wniosków w sprawie najlepszych rozmiarów gospodarstwa samochodowego.

W tych warunkach doniosłe znaczenie dla gospodarki narodowej będą miały prace Instytutu Transportu Samochodowego nad ustaleniem optymalnej wielkości, prawidłowego zakresu pracy i organizacji gospodarstw samochodowych. Umożliwią one ujednolicenie form organizacyjnych i stanowić będą podstawę dla ustalenia prawidłowych rozmiarów jednostek, zajmujących się eksploatacją taboru samochodowego.

Z ogółu zagadnień, które wiążą się z wykonywaniem omówionego tematu przez Instytut, największą trudność przedstawia problem prawidłowego opracowania metod ustalenia optymalnej wielkości gospodarstw samochodowych. Problem ten był przedmiotem obrad Rady Technicznej Instytutu i przedstawiceli praktyki w kwietniu br. Wyniki obrad umożliwiły nadanie właściwego kierunku prowadzonemu przez Instytut pracom oraz ściślejsze ich powiązanie z potrzebami życia gospodarczego.

W pierwszej kolejności (do końca 1955 r.) Instytut przeprowadzi badania nad ustaleniem optymalnej wielkości gospodarstw samochodowych dla przewoźnika publicznego. W drugim etapie prowadzone będą analogiczne prace dla transportu branżowego. Prace polegać będą na przeprowadzaniu analizy działalności gospodarczej jednostek transportu samochodowego, a następnie na ustaleniu zależności między wynikami gospodarczymi i wielkością badanych jednostek. Ustalenie takiej współzależności wymagać będzie określenia, a następnie wyeliminowania szeregu czynników, które w sposób przypadkowy oddziaływały na wynikach pracy analizowanych gospodarstw samochodowych. Od właściwego przeprowadzenia analizy i określenia czynników przypadkowych zależeć będzie czy gospodarstwa, uznane za optymalne, będą rzeczywiście odpowiadały temu pojęciu, czy też nie.

Za optymalne powinno się uznać to gospodarstwo, które osiąga największą możliwą do wykonania produkcję transportową przy jak najmniejszych kosztach własnych i jak najlepszym wykorzystaniu posiadanych środków obrotowych oraz majątku trwałego. Optymalne gospodarstwo samochodowe powinno działać zgodnie z wymogami prawa planowego, proporcjonalnego rozwoju i podstawowego prawa socjalizmu.

Należy tu wspomnieć, że pojęcie optymalnej wielkości produkcji, a tym samym i przedsiębiorstwa znane jest w ekonomii burżuazyjnej. Tu jednak o jego rozmiarach decyduje wysokość zysku jaki, w zależności od wielkości przedsiębiorstwa, realizuje kapitalista. Dotyczy to w całej pełni kapitalistycznych przedsiębiorstw transportowych.

Po ustaleniu optymalnej wielkości gospodarstwa samochodowego Instytut opracuje projekt najwłaściwszej jego organizacji. Od pomyślnego i szybkiego zakończenia tych prac zależy w znacznym stopniu, czy potrafimy wykryć i wykorzystać olbrzymie rezerwy, tkwiące w organizacji naszego transportu samochodowego.

NARADA AKTYWU PKS I WYDZIAŁÓW KOMUNIKACJI DROGOWEJ

(AL) W dniu 25 maja br. odbyła się w Warszawie wspólna narada Dyrektorów Okręgów PKS i Kierowników Wydziałów Komunikacji Drogowej, poświęcona rozpatrzeniu obecnej sytuacji w transporcie samochodowym i zacieśnieniu współpracy Wydziałów Komunikacji Drogowej z jednostkami PKS.

Referat omawiający te zagadnienia wygłosił Dyrektor CZ. PKS inż. Z. Pawłowski, wskazując, iż ustalony podział zadań w transporcie samochodowym, nie jest przestrzegany. Transport resortowy w niektórych okręgach dokonuje w poważnych rozmiarach przewozów na odległość ponad 50 km bez zezwolenia, wykonuje usługi odpłatnie na rzecz innych przedsiębiorstw i samochody ciężarowe transportu resortowego w wielu przypadkach nie zgłaszają się w placówkach spedycyjnych. Sytuacja ta prowadzi do tego, że w dalszym ciągu nie jest eliminowane marnotrawstwo w postaci próżnych lub niepełnych przebiegów samochodów ciężarowych. Jest rzeczą bezsporną, iż intencją wszystkich aktów normatywnych jest przyznanie dominującej roli przewoźnikowi publicznemu w organizowaniu przewozów między osiedlami (zamiejscowych), bowiem przewoźnik publiczny, dysponując wielką ilością ładunków w różnych kierunkach, taborem o różnej ładowności i rozległą siecią jednostek organizacyjnych, posiada możliwości najlepszego wykorzystania taboru, a tym samym wykonania przewozów o najniższych kosztach.

W ożywionej dyskusji wskazywano na występujące braki w pracy transportu resortowego, jak i PKS oraz na braki we współpracy z Wydziałami Komunikacji Drogowej.

Po podsumowaniu dyskusji — w celu zabezpieczenia przewozów wynikających z potrzeb gospodarki narodowej przy najniższych kosztach z równoczesnym zapewnieniem jakości usług — zebrani na naradzie Dyrektorów Okręgów PKS i Kierowników Wydziałów Komunikacji Drogowej wysunęli następujące wnioski:

1. konieczne jest, aby podstawą do opracowania planów operatywnych dla jednostek PKS były plany potrzeb przewozowych (asortymentowe); taka sama zasada powinna być stosowana w transporcie resortowym;

2. należy przyspieszyć wprowadzenie w życie zarządzenia w sprawie ograniczenia wyjazdów transportu resortowego ponad promień 50 km;

3. praca jednostek terenowych PKS powinna być oparta na stałych umowach z usługobiorcami, które zagwarantują rytmiczną pracę w ciągu całego roku;

4. konieczne jest wydanie zarządzenia odnośnie prowadzenia dokładnej rejestracji, ujętej w księgowości, kosztów utrzymania i eksploatacji taboru w transporcie resortowym;

5. spowodowanie zakazu świadczenia usług odpłatnie przez transport resortowy na rzecz innych przedsiębiorstw;

6. zobowiązuje się CZ PKS do zaopatrzenia jednostek terenowych w sprzęt specjalny do przewozu ładunków ciężkich i dłużycowych;

7. przydział taboru począwszy od II półrocza br. dla przedsiębiorstw w transporcie resortowym powinien być uzależniony od opinii WKPG i Wydziałów Komunikacji Drogowej.

8. WKPG i Wydziały Komunikacji Drogowej w porozumieniu z PKS powinny przeanalizować potrzeby utrzymania na poszczególnych terenach taboru spółdzielni pomocniczych;

9. w Kolegiach Orzekających, które rozpatrują sprawy przekroczeń z zakresu transportu drogowego — winni brać udział eksperci znający zagadnienia transportu;

10. zobowiązuje się Wydziały Komunikacji Drogowej do przeprowadzenia wspólnie z Zarządami Okr. PKS kontroli gospodarki w transporcie resortowym i przeprowadzenia — w oparciu o uzyskane materiały — narad z przedstawicielami przedsiębiorstw;

11. wszelkie akcje przewozowe na terenie województwa połączone z przerzutami taboru powinny być uzgadniane z Wydziałami Komunikacji Drogowej;

12. konieczne jest rozszerzenie działalności kontrolnej Milicji Obywatelskiej także pod względem obowiązujących przepisów eksploatacyjnych;

13. konieczne jest zapewnienie rozbudowy zaplecza technicznego równoległe do wzrostu taboru;

14. spodowanie, aby WKPG i Prezydium Rad Narodowych udzielały większej niż dotychczas pomocy w przydzielaniu jednostkom PKS odpowiednich magazynów spedycyjnych, a w szczególności w punktach największego obrotu towarowego;

15. zobowiązuje się Zarządy Okr. PKS do stałego szkolenia kadr służby terenowej pod względem fachowym i ideologicznym.

KONFERENCJA PRZEDSTAWICIELI LOTNICTWA CYWILNEGO KRAJÓW DEMOKRACJI LUDOWEJ

(KK) W dniach od 15 do 21 marca br. obradowała w Warszawie kilkudniowa konferencja międzynarodowa przedsiębiorstw lotnictwa cywilnego krajów demokracji ludowej.

W konferencji udział wzięły delegacje następujących państw i przedsiębiorstw lotniczych: Bułgaria — delegacji bułgarskiej przewodniczył naczelny dyrektor „TABSO” — A. E. Atanasow; Czechosłowacja — delegacji czechosłowackiej przewodniczył naczelny dyrektor „CSA” — T. Nowak; Rumunia — z delegacją, której przewodniczył naczelny dyrektor „TAIROM” — J. Stanescu; Węgry — z delegacją pod przewodnictwem naczelnego dyrektora „MALEW” — T. Endre. Polskie lotnictwo cywilne reprezentował m. in. naczelny dyrektor PLL „Lot” S. Minorski. W obradach wziął także udział przedstawiciel NRD.

Tematem obrad było podsumowanie współpracy ekonomiczno-handlowej lotnictwa cywilnego Bułgarii, Czechosłowacji, Węgier i Polski, rozwijającej się na podstawie zawartej przed rokiem umowy wspólnej eksploatacji niektórych linii lotniczych oraz dalszej współpracy w tej dziedzinie.

Uczestnicy konferencji przedyskutowali i ustalili nowy rozkład lotów, obsługiwanych przez przedsiębiorstwa lotnicze TABSO (Bułgaria), CSA (Czechosłowacja), PLL „Lot”, TAIROM (Rumunia) i MALEW (Węgry) oraz inne problemy wynikające z umowy o wspólnej eksploatacji linii lotniczych.

Nowy rozkład lotów na liniach międzynarodowych obowiązujący od 18. 4. br. powiększył częstotliwość lotów na linii Warszawa — Praga i z powrotem z czterech do sześciu tygodniowo. Ponadto, niezależnie od linii Warszawa — Budapeszt, wchodzi do eksploatacji nowa linia Warszawa — Budapeszt — Sofia. Otwarcie tej linii nastąpi przede wszystkim dla zaspokojenia ruchu wczasowego do bułgarskich kąpielisk czarnomorskich.

POWRÓT MARYNARZY Z „GOTTWALDA”

Minął przeszło rok od dnia, gdy na pełnym morzu został ostrzelany, zatrzymany i uprowadzony na Taiwan przez czangkaiskich piratów zdążający z pokojowym ładunkiem do Chin Ludowych drugi z kolei statek Polskiej Marynarki Handlowej — „Prezydent Gottwald”.

Rząd polski wytrwale i konsekwentnie walczył o powrót polskich marynarzy, popierany w swych wysiłkach przez masę pracującą całego kraju. I oto przyszedł długo oczekiwany radosny moment. Dzięki pomocy Szwedzkiego Czerwonego Krzyża, który od roku czynił podyktowane głębokim humanitaryzmem starania, taiwańscy bandyci zrezygnowali z dalszego więzienia „gottwaldowców”, którzy powrócili do kraju, z radosnym wzruszeniem powitani przez rodziny, przyjaciół i szerokie rzesze społeczeństwa.

Marynarze z „Gottwalda” zostali udekorowani przez Ministra Żeglugi Mieczysława Popiela wysokimi odznaczeniami państwowymi.

ELEKTRYCZNE POCIĄGI DO PIOTRKOWA

Od chwili wprowadzenia letniego rozkładu jazdy, dzięki elektryfikacji linii kolejowej z Warszawy do Piotrkowa, wszystkie pociągi pasażerskie osobowe i pociągi towarowe prowadzone na tej trasie przez lokomotywy elektryczne. Wobec tego podróż z Warszawy do Piotrkowa, a więc i na liniach dalekobieżnych, przebiegających przez Piotrków,

pociągiem osobowym trwać będzie o ok. 50 min. krócej, a pociągiem pociągami — prawie o 40 min. krócej niż dotychczas.

Intensywnie prowadzone są prace przy elektryfikacji linii kolejowej łączącej stolicę ze Śląskiem. W chwili obecnej wszystkie stacje od Piotrkowa do Ząbkowic znajdują się w przebudowie, a na 50 km odcinku między Piotrkowem i Radomskiem założono sieć trakcyjną.

* * *

Mieszkańcy trójmiasta Gdańsk — Sopot — Gdynia otrzymają jeszcze w br. nowy odcinek kolei elektrycznej. Połączy on śródmieście Gdyni z odległą o 5 km dzielnicą miasta — Chylonią. Wkrótce brygady montażowe przystąpią do zakładania sieci elektrycznej nad nowym odcinkiem.

W przyszłych latach nastąpi przedłużenie kolei elektrycznej z Gdańska do Pruszcza, a może nawet do Tczewa oraz z Gdyni — Chylonii do Wejherowa.

NOWY POLSKI AUTOBUS

Już w najbliższym czasie oddany zostanie do użytku na liniach pasażerskich Państwowej Komunikacji Samochodowej — nowy typ autobusu polskiej produkcji, którego zdjęcie podajemy na tytułowej karcie.

Prototyp autobusu, który otrzymał nazwę Star - Jot-55, wykonały Zakłady Budowy Nadwozi Samochodowych w Jelczu koło Wrocławia. Konstruktorem nowego pojazdu jest młody wychowanek Politechniki Wrocławskiej, inż. Jerzy Bugajski.

Star - Jot-55 posiada ogółem 37 miejsc siedzących dla pasażerów.

SAMOCODY „STAR - 20“ EKSPORTUJEMY DO TURCJI

W maju br. z Fabryki Samochodów Ciężarowych im. Dzierżyńskiego w Starachowicach odeszła druga z kolei partia — 50 samochodów „Star - 20“ do Turcji, w zamian za które — w ramach umowy handlowej — otrzymujemy m. in. bawełnę, tytoń, barwniki, garbniki i inne artykuły.

NOWY LUGROTRAWLER SPUSZCZONY NA WODĘ W GDAŃSKU

W Stoczni Północnej w Gdańsku spuszcza na wodę czwarty lugrotrawler nowej serii „S-355“, którego użytkownikiem będzie Przedsiębiorstwo Polowów Dalekomorskich „Odra“ w Świnoujściu.

Lugrotrawler nowego typu jest większy od budowanych uprzednio; ma on podwójne dno, które zostało wykorzystane jako zbiorniki paliwa i słodkiej wody.

JUŻ 50.000 WFM-EK

Warszawska Fabryka Motocykli przeżyła w końcu maja niecodzienny jubileusz. Z taśmy montażowej zszedł 50-tysięczny motocykl. Coraz więcej WFM-ek trafia na rynek, służąc ludziom pracy i sportowcom.

NA POLSKICH I BRYTYJSKICH STATKACH PŁYNIE POLSKI WĘGIEL DO ANGLII

Ruch w szczecińskim porcie węglowym był ostatnio bardzo wielki, jednego tylko dnia węgiel na eksport ładowały 32 statki.

Polski statek s/s „Gdynia“ ładował w Szczecinie polski węgiel dla Wielkiej Brytanii, przyszło również do Szczecina kilka jednostek brytyjskich.

Ostatnio zgłasza się w Szczecinie wiele statków bander egzotycznych po węgiel m. in.: statki z Panamy, Argentyny i portów afrykańskich. Przybył do portu szczecińskiego statek „Ahmed Saud“ pod banderą Costarici i statek pod banderą Hondurasu, spodziewany jest turecki „Messe-red“. Statki zabierają ze Szczecina oprócz węgla polskie wyroby przemysłowe.

PLL „LOT“ NA USŁUGACH ROLNICTWA I LEŚNICTWA

(MM) Polskie Linie Lotnicze „Lot“, jak rokrocznie, przystąpiły do opylania lasów i pól oraz opryskiwania sadów owocowych. Po raz pierwszy w tym roku zostały opryskane karboliną warszawskie ogródki działkowe. Jest to początek akcji walki ze szkodnikami. Poza tym tysiące ton nawozów sztucznych rozsiewa samoloty na pola PGR w Województwie Lubelskim i w kilku woj. północno - zachodnich.

W miesiącu czerwcu przyjdzie kolej na opylanie lasów w Województwach Opolskim i Stalinogrodzkim. Lasy te poważnie zostały zagrożone przez szkodnika osnują gwieździstą. Walka z tym szkodnikiem w ciągu 6 lat przyniosła nadszpiegowane rezultaty, w wyniku czego zdołano uratować wiele tysięcy hektarów lasów iglastych.

Dalsze plany pilotów „Lotu“, to walka ze stonką ziemniaczaną oraz szkodnikami grochu, rzepaku itp. na polach PGR i spółdzielniach produkcyjnych Województwa Szczecińskiego, Zielonogórskiego oraz Wrocławskiego, które najbardziej są atakowane przez te szkodniki. Pola tych województw znajdują się pod stałą opieką Instytutu Roślin oraz pilotów „Lotu“.

We wrześniu i październiku samoloty „Lotu“ przystąpią do akcji jesiennej rozsiewania nawozów sztucznych.

PLL „Lot“ używają do akcji leśnej zarówno dużych samolotów typu L-2, jak i małych dwupłatowców CSS-13.

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

91% DRUŻYN PAROWOZOWYCH SZCZECINA WSPÓŁZAWODNICZY O OSZCZĘDNOŚĆ WĘGLA

(O) W ogólnopolskim współzawodnictwie o oszczędność węgla, w którym uczestniczą kluczowe zakłady całego kraju: elektrownie, porty, stocznie i wielkie zakłady przemysłowe, poważne oszczędności uzyskała DOKP Szczecin.

Kolejarzom szczecińskim udało się zaoszczędzić w r. 1954 poważną ilość ponad 4000 ton węgla. 91% drużyn parowozowych DOKP Szczecin podjęło zobowiązania oszczędnościowe i spala gorsze gatunki węgla i mieszanki — zamiast węgla wysokowartościowego. Szczególnie wyróżniają się drużyny maszynistów Sobańskiego i Topczyłki, które spalają na swych parowozach około 35% miały węgla — oraz drużyny parowozowni węzła Szczecin-Port Centralny, które w I kwartale br. zaoszczędziły ponad 750 ton węgla.

ZWYCIĘSTWO KOLEJARZA GDYŃSKIEGO

Ostatnio odbyła się krajowa narada kolejarzy, na której podsumowano wyniki długookresowego współzawodnictwa pracy.

Zwycięzcą został węzeł gdyński, którego pracownicy otrzymali sztandar przechodni CRZZ.

KOLEJARSKIE WCZASY

Wczasy wagonowe organizowane corocznie na Wybrzeżu cieszą się dużą popularnością. W rb. wczasy te rozpoczęły się już 2 czerwca. Na wczasowiczów czekają wyremontowane wagony; każdy wagon jest zelektryfikowany.

Kolejowe ośrodki wczasowe znajdują się: w Jastarni, Kuźnicy, Lebie, Suchaczu i w Kamiennym Potoku.

MŁODZI KOLEJARZE W CZYNIE FESTIWALOWYM

(O) Młodzież kolejowa na całej sieci PKP realizuje zobowiązania podjęte dla uczczenia V Festiwalu Młodzieży i Studentów.

Młodzieżowe drużyny parowozowni Odolany podjęły zobowiązania ogólnej wartości ponad pół miliona złotych; m. in. drużyna parowozu IPt 47-47 w składzie: st. maszynista J. Szymaniak, maszynista S. Szymańczyk oraz pomocnicy C. Kosiński i J. Szlendak rozpoczęli współzawodnictwo długofalowe o przejechanie 500.000 km bez naprawy kapitalnej i średniej.

Młodzi kolejarze węzła Leszno — przepracują dodatkowo 2276 godzin, m. in. przy rozbudowie stadionu sportowego, pracach instalacyjnych na st. Rawicz itp.

Młodzieżowe brygady parowozowe z Olsztyna — zaoszczędzą ponad 1000 ton węgla, zastępując go mułem węglowym i niższymi gatunkami węgla.

Młodzież węzła kolejowego Tarnowskie Góry — pracuje pod hasłem „Najlepsi z nas delegatami na V Światowy Festiwal”. Jednym z pierwszych kandydatów jest młody ZMP-owiec, maszynista parowozu Okl-125 Antoni Kubicki, który przejechał już na swym parowozie 203 tys. km bez naprawy średniej i 162 tys. km bez mycia kotła.

Wartość zobowiązań przedfestiwalowych młodych kolejarzy węzła Tarnowskie Góry wynosi ponad 320 tys. zł.

TRANSPORT DROGOWY

NAJLEPSZE EKSPOZYTURY PKS W I KWARTALE 1955 r.

Po podsumowaniu wyników współzawodnictwa za I kwartał 1955 roku o tytuł najlepszej Ekspozytury w skali całego Przedsiębiorstwa przyznano następującą kolejność miejsc:

- I miejsce — Ekspozytura Towarowa w Jeleniej Górze, (okr. Wrocławski)
- II miejsce — Ekspozytura Towarowa w Bytomiu (okr. Stalinogrodzki)
- III miejsce — Ekspozytura Mieszana w Inowrocławiu (okr. Bydgoski).

Trzeba podkreślić, iż Ekspozytura Jeleniogórska po raz piąty zdobyła w tym współzawodnictwie pierwsze miejsce i Sztandar przechodni. Wyniki i organizacja pracy załogi Jeleniogórskiej Ekspozytury były wielokrotnie omawiane na łamach prasy. I tym razem — Ekspozytura ta osiągnęła wysokie przekroczenie planu eksploatacyjnego, wysoką wydajność na wozu/tono/godz. i obniżkę kosztów własnych.

A. L.

DOBRE WYNIKI WE WSPÓLZAWODNICTWIE PKS

(MM) Załoga Ekspozytury towarowej PKS w Jeleniej Górze, biorąc udział w socjalistycznym współzawodnictwie, zajęła jedno z pierwszych miejsc wśród placówek transportowych. Za najlepszą stację terenową uznano Załogę w Karpaczu, w nagrodę załoga otrzymała radiobiornik. Brygada Ob. Charbata z Lubania zdobyła tytuł najlepszej stacji obsługi i proporzec przechodni. Wiele cennych nagród indywidualnych otrzymali tacy pracownicy jak kierownik terenowej ekspozytury PKS ob. Kapcewicz, przodujący kierowca ob. Chruściak i inni.

Nadmienić należy, że we współzawodnictwie bierze udział cała załoga Ekspozytury PKS.

II OKRĘGOWY ZLOT PRZODUJĄCEJ MŁODZIEŻY PKS

(MM) W Poznaniu odbył się II okręgowy zjazd młodzieży pracującej w Państwowej Komunikacji Samochodowej. Na zaproszenie przybyli również delegaci z innych Oddziałów PKS z całej Polski.

Tematem spotkania młodych przodowników przede wszystkim było podsumowanie osiągnięć w pracy zawodowej, wymiana doświadczeń i usprawnień, podnoszenie kwalifikacji w pracy oraz obniżka kosztów własnych w realizacji ostatniego roku planu 6-letniego.

Na apel młodych przodowników udział w naradach wzięło ponad 140 osób, przedstawiciele miejscowych władz partyjnych, ZMP, oraz przedstawiciele Zarządu Okręgu PKS.

Referat programowy wygłosił przodownik pracy ZMP-owiec pracownik Zarządu Okręgu PKS w Poznaniu — Woźnicki Janusz.

PO RAZ DRUGI ZDOBYLI SZTANDAR PRZECHODNI

Załoga stacji obsługi TOS Nr 10 w Gdyni zdobyła po raz drugi sztandar przechodni, zajmując w I kwartale 1 miejsce we współzawodnictwie. Po raz pierwszy osiągnęła to zaszczytne miejsce w IV kwartale ub. r.

Załoga zawdzięcza swój sukces wielkiej wytrwałości i umiejętności organizowania sobie pracy. Wywiązując się dobrze z codziennych obowiązków przy naprawach i przeglądach samochodów, umiała znaleźć czas i na uzupełnianie braków w urządzeniach i narzędziach swego zakładu pracy.

Dwukrotne zdobycie sztandaru zobowiązuje do dalszej walki o bezbrakową produkcję i do osiągnięcia wyników, uprawniających do zatrzymania sztandaru na stałe.

RACJONALIZATORZY PKS W ŁODZI

(MM) Członkowie Klubu Techniki i Racjonalizacji przy Ekspozyturze Osobowej PKS w Łodzi opracowali wartościowe pomysły i wynalazki. Między innymi zgłoszono opracowane takie pomysły jak: kompresor do badania hamulców i urządzeń pneumatycznych, matryce do robienia korków do chłodziń, przyrząd do badania liczników, oraz podnośnik elektryczny. Są to pomysły: Ob. ob. St. Kędzierskiego, T. Sieronia, St. Borowiaka i innych.

W roku 1954 nowatorzy z Łodzi byli najlepszym zespołem wśród Ekspozytur PKS w kraju, otrzymali za to I miejsce i proporzec przechodni.

314.000 KM BEZ REMONTU I NAPRAWY GŁÓWNEJ

(MM) Przodujący kierowca z Białostockiej Ekspozytury PKS Ob. Ciotko pobił rekord we współzawodnictwie. Przejechał on na samochodzie marki Leyland 314 tys. kilometrów bez naprawy głównej, zajmując pierwsze miejsce w zespole kierowców Ekspozytury. Nadmienić należy, że jeździł on w bardzo trudnych warunkach terenowych.

PKS w Białymstoku może poszczycić się ponadto innymi jeszcze „stutysięcznikami”, jak ob. ob. Małak, Czajkowski i Ostrowski, którzy na samochodzie marki Skoda przejechali ponad 200 tys. kilometrów. Samochód ich jest zawsze w gotowości technicznej.

PORTY I ŻEGLUGA

PORTOWCY GDYŃSCY ZDOBYWAJĄ DOBRE IMIĘ U CZECHOSŁOWACKICH ZLECENIODAWCÓW

W porcie gdyńskim dała się zauważyć w ostatnim czasie znaczna poprawa w obsłudze statków. Niedawno portowcy nasi otrzymali list od „Spedrapidu”, w którym m. in. czytamy:

„Stwierdzamy, że w ostatnim czasie załadunek kombinowanych czarterów do Ameryki Południowej przebiega ku naszemu zadowoleniu i ku zadowoleniu naszych czechosłowackich zleceniodawców”. W dalszej części listu dyr. Jan Benes gratuluje w imieniu „Spedrapidu” pracownikom gdyńskiego portu sukcesu przy załadunku statku „Tramontana”, na który w ciągu 20 godzin załadowano 5.000 ton cementu.

„Mettrans-Praha” czytamy dalej — zadowolona jest również z wyników ładowania, innych statków, a przede wszystkim z załadunku statku „Imatra”. Z zadowoleniem również śledzimy wyniki ładowania szyn na statki do Południowej Ameryki.

Wyrażamy nadzieję, że dalsza specjalizacja w tym kierunku przyczyni się do jak najlepszych wyników w przyszłości, gdyż na tym odcinku czekają porty dalsze poważne zadania”.

PRZODOWNICY CZYNU FESTIWALOWEGO

Młodzież z całego kraju podejmuje zobowiązania na część V Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów. W Czynie Festiwalowym udział biorą także młodzi marynarze ze statków naszej floty handlowej. W odpowiedzi na apel marynarzy-zetempowców z m/s „Romuald Traugutt” napływają od załóg PMH meldunki o podjęciu zobowiązań.

M. in. ZMP-owcy z s/s „Pułaski“ donoszą o zorganizowaniu na pokładzie młodzieżowej brygady produkcyjnej, która postanowiła stanąć na najtrudniejszych odcinkach pracy.

Do czynu Festiwalowego na m/s „Bolesław Prus“ włączyła się cała załoga. Marynarze z działu pokładowego skrócą o 200 roboczogodzin czas wykonania robót konserwacyjno-remontowych, a załoga maszynowa wykona własnymi siłami nowe pierścienie do kompresora parowego.

Nie pozostają w tyle również młodzieżowe brygady Stoczni Gdańskiej.

Brygada montażowa mistrza Władysława Wenty z działu montażu maszyn Stoczni Gdańskiej wezwała młodzież Stoczni Gdańskiej do Czynu Festiwalowego. Na apel ten odpowiedziały już brygady Malucha i Swochy z wydziału W—3 oraz brygady młodzieżowe z W—2 i W—5. Podejmując liczne zobowiązania na cześć V Festiwalu również młodzież innych stoczni.

STOZNIA GDAŃSKA ODPOWIADA NA APEL BYDGOSKIEJ FABRYKI SYGNAŁÓW KOLEJOWYCH

Załoga Stoczni Gdańskiej postanowiła podjąć apel Bydgoskiej Fabryki Sygnałów Kolejowych i, zapoznawszy się z zapasami w magazynach głównych i z zamówieniami, postanowiła przekazać innym zakładom z posiadanych zapasów 47 ton stali narzędziowej oraz zrzec się z przydziału 19 ton, co w sumie stanowi 66 ton stali narzędziowej.

Niewątpliwie Stocznia Gdańska mogłaby przekazać jeszcze większe zapasy stali, gdyby w pełni ujawniła ukryte rezerwy, znajdujące się w magazynach komplecyjnych poszczególnych wydziałów produkcyjnych.

ZALOGA M/S „DUNAJEC“ PRZODUJE W PZM

Komisja współzawodnictwa pracy Polskiej Żeglugi Morskiej podsumowała osiągnięcia pracowników PZM za I kwartał br. Tytuł przodującej załogi i proporzec PZM zdobyli marynarze z m/s „Dunajec“. Statek ten wyróżnia się poważnymi osiągnięciami eksploatacyjnymi oraz prowadzoną na wysokim poziomie gospodarką energetyczną. Plan I kwartału br. „Dunajec“ wykonał w 113,1 proc. w tonach i w 106 proc. w tonomilach. Ponadto marynarze zaoszczędzili 6,4 proc. paliwa w stosunku do obowiązujących norm technicznych oraz 8,5 proc. smarów.

Drugie miejsce zajęli marynarze z m/s „Kielce“. Wśród pięciu wyróżniających się załóg PZM znalazły się na dalszych miejscach załogi: s/s „Poznań“, m/s „San“, i m/s „Odra“.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Spółdzielnia Pracy Krawieckiej im. J. Lewartowskiego — Kierownik Bromberg. W związku z zapytaniem (pismo Wasze nr 820/55) wyjaśniamy:

1. Prace ładunkowe, obejmujące załadunek i wyładunek środków transportowych, zostały zakordowane i normy oraz stawki akordowe zostały ujęte w „Katalogu norm załadunkowych i wyładunkowych dla ładunków masowych“, o którym wspominacie w swoim piśmie. Katalog ten został zatwierdzony uchwałą Prezydium Rządu z dnia 3 maja 1952 r. i dotychczas obowiązuje.

2. Normy czasu podane w tym katalogu obejmują czynności ładunkowe łącznie z donoszeniem przesyłek od lub do środka transportowego na odległość 15 m i układanie do 1,6 m, natomiast towary sypkie do 2 m od lub do środka transportowego.

Jeśli występują czynności nie objęte katalogiem, jak workowanie, donoszenie na dalsze odległości, układanie w magazynie ponad 1,6 m, przetaczanie wagonów itp., należy ustalić dla tych czynności normy zakładowe i wynagradzać wg stawek przewidzianych w tabelach płac dla robotników przeładunkowych. Tę sprawę reguluje Biuletyn PKPG nr 32 z dnia 25 sierpnia 1952 r. (Pismo okólnie Przewodniczącego PKPG z dnia 8 sierpnia 1952 r.).

3. Omawianymi normami nie jest także objęty czas przejazdów robotników z ładunkiem lub bez ładunku i za

ten czas należy wynagradzać wg stawek osobistego zaszeregowania.

4. Odnośnie interpretacji katalogu wyjaśniamy, że stawka wyjściowa dla ustalenia cen jednostkowych za 1 tonę jest stawka 3,63 zł na roboczogodzinę w akordzie, a zatem przy wykonaniu norm w 100 proc. przez osiem godzin pracy zarobek powinien wynieść 29,04 zł. Oczywiście, w przypadku przekroczenia norm zarobek wzrasta.

5. Prace ładunkowe przy rozwózce przesyłek drobnych, przy przewodkach i przy ładunkach ciężkich (ponadwymiarowych) są znormowane na podstawie odrębnych katalogów, które są stosowane — jako normy zakładowe — w jednostkach Państwowej Komunikacji Samochodowej. W tym zakresie może wyczerpujących informacji udzielić Dział Spedycji Zarządu Okręgu PKS w Łodzi, ul. Wigury.

6. Odnośnie prac magazynowych, podwórkowych i wszelkich innych pomocniczych — to norm na te prace w naszym kraju nie ma ustalonych. Należy więc stosować tylko normy zakładowe, o czym mówiliśmy w pkt 2.

Ponadto zbiorowe układy pracy przewidują stosowanie — przy pracach niezakordowanych — systemu premiowania. Na przykład w PKS może być stosowana premia za każdy procent skrócenia pracy pół procent premii od stawek osobistego zaszeregowania, przy czym premia ta nie może przekroczyć 20 proc.

Przykład: na daną pracę przewidziano 12 godz., a robotnicy wykonali ją w 8 godz., wówczas:

$$\frac{12 \text{ godz.} - 8 \text{ godz.} \times 100}{12 \text{ godz.}} = 33\% \text{ skrócenia czasu}$$

Jeśli to pomnożymy przez pół procent premii, to dla każdego robotnika przypadnie 16,5% premii od wynagrodzenia (stawka godzinowa $\times$ 8 godzin pracy).

7. Jeśli chodzi o lekturę omawiającą te zagadnienia, możemy wskazać, iż jest wydana „Metodyka technicznego normowania pracy“ — Polskie Wydawnictwa Gospodarcze 1952 r., ale zawiera ona tylko ogólne zasady. Takiej pracy z zakresu przeładunkowych robót nie ma. Jednocześnie podajemy, że na łamach naszego miesięcznika były omawiane sprawy wynagradzania i technicznego normowania prac ładunkowych, które mogą być pomocą przy ustalaniu norm i wynagradzaniu robotników (nr nr miesięcznika „Transport“ 1/53 str. 31, 2/53 str. 72, 3/53 str. 110 i 111, 5/53 str. 176, 7/53 str. 242, 8/53 str. 275, 9/53 str. 306).

Walerian Kamiński — Bytom, Pl. Wolskiego 7 — Woj. Przeds. Trans. Przemysłu Gastronomicznego. Kurs przygotowawczy do egzaminu na stopień inżyniera w zakresie specjalności samochodowej był zorganizowany jednorazowo i został już zakończony. Na razie nie przewiduje się uruchomienia następnego kursu. Warunki wymagane do przyjęcia na kurs były następujące: ukończona szkoła techniczna i minimum 5 lat praktyki w danej specjalności, w tym co najmniej 3 lata na stanowisku inżynierskim; lub bez szkoły technicznej — 10 lat praktyki, w tym co najmniej 5 lat na stanowisku inżynierskim. Jak z powyższego wynika, Obywatel nie posiada kwalifikacji do przyjęcia na omawiany kurs.

Jan Rączy — Grudziądz, ul. Pułaskiego 18. Notatki Waszej nie zamieściliśmy, ponieważ dotyczyła zobowiązań 1-majowych, a ze względu na długi cykl wydawniczy czasopisma, opublikowanie w numerze lipcowym byłoby nieaktualne.

KOMUNIKAT

W komunikacie, dotyczącym zakończenia kursu na najlepszą recenzję książki Wydawnictw Komunikacyjnych, podanym w poprzednim numerze czasopisma „Transport“, przeoczono — nie z winy Redakcji — nazwisko ob. Jerzego Rachlewicza, zam w Grabowie Wielkim, który został nagrodzony III nagrodą za recenzję książki Horniaka i Wadołowskiego p. t. „Sygnały Kolejowe“.

„ANALIZA DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ KOLEI”

W bieżącym roku Wydawnictwa Komunikacyjne wydały książkę Bohdana Cywińskiego pt. „Analiza działalności gospodarczej kolei”. Książka została zatwierdzona przez Prezesa Centralnego Urzędu Szkolenia Zawodowego w charakterze podręcznika zastępczego dla technikum kolejowego i pod tym kątem widzenia należy m. in. oceniać jej wartość.

Książka jako podręcznik stanowi zbiór podstawowych wiadomości z szeregu dziedzin pracy kolei. Znaczenia jej jednak jako poruszającej poważne problemy nie można zawęzić do nauki w szkołach. Książka warta jest szerokiej popularyzacji bowiem zwraca uwagę i uczy bardzo ważnej rzeczy, a mianowicie metod kompleksowej analizy działalności gospodarczej kolei. W odrębnych rozdziałach omawia analizę wykonania przewozów, pracy taboru i jego wykorzystania, utrzymania i remontów środków trwałych kolei, zatrudnienia i płac, gospodarki materiałowej, kapitałnych remontów i inwestycji wykonywanych sposobem gospodarczym, kosztów własnych kolei i bilansów.

Celowość zaznajomienia się z tą książką przez pracowników transportu kolejowego i instytucji nadzoru, koordynacji i kontroli działalności transportu kolejowego wiąże się z zadaniami nałożonymi na nich przez Uchwałę Prezydium Rządu z dnia 18.9.1954 r. w sprawie analizy ekonomicznej działalności przedsiębiorstw działających wg pełnego i ograniczonego rozrachunku gospodarczego.

Autor w książce nawiązuje do tej uchwały, przy czym należy zauważyć pomija, że Uchwała ustala ramową tematykę analizy dla przemysłu wielkiego i średniego, nie znajdującą w pełni zastosowania w resorcie kolei, zwłaszcza w odniesieniu do działu usługowego PKP. Uchwała rozwiązuje tę sprawę przez upoważnienie Przewodniczącego PKPG do ustalenia na wniosek zainteresowanego resortu w porozumieniu z Ministerstwem Finansów, wykazu zagadnień, które powinny być przedmiotem kwartalnej analizy ekonomicznej.

Z wielkiej ilości zagadnień, które może ujmować ta tematyka oraz dyktować życie, trzeba wyodrębnić to co rzeczywiście ma istotny wpływ na osiągnięte wyniki pracy kolei. O poziomie opracowań analitycznych poza materiałem statystycznym decydują kwalifikacje przeprowadzającego analizę, jego znajomość przedmiotu badań oraz warunków pracy badanego przedsiębiorstwa. Omawiana książka bezwzględnie może przyczynić się do podniesienia umiejętności czytelników w tym zakresie.

Rozdział I i II książki mają charakter wprowadzający, omawiają cel i znaczenie analizy działalności gospodarczej, jej zakres i cechy charakterystyczne w warunkach gospodarki socjalistycznej w odróżnieniu od kapitalistycznej. Następny rozdział dot. metod i środków analizy działalności gospodarczej, omawiając materiały źródłowe, w tym szczególnie statystykę.

Statystyka i księgowość stanowią podstawę analizy działalności gospodarczej. Autor podkreśla również znaczenie wykorzystania w pracach analitycznych takich materiałów jak raporty i protokoły z inspekcji, narad partyjno-ekonomicznych, danych o osiągnięciach produkcyjnych pracowników transportu kolejowego itp.

Poziom dalszych rozdziałów książki i uwaga, jaką autor poświęca rozmaitym zagadnieniom nie są jednakowe. Najwięcej miejsca zajmują metody analizy kosztów własnych ogólnych i jednostkowych kolei. Interesujący jest podany sposób analizy kosztów poszczególnych służb i ich udziału w kosztach ogólnych. Zwraca uwagę dążenie autora do wyodrębnienia kosztów zmiennych, jak o nich mówi, proporcjonalnych do wykonywanej pracy i stałych niezależnych od niej.

Stosowana, zwłaszcza na wyższych szczeblach instytucji zajmujących się planowaniem i kontrolą działalności gospodarczej kolei, metoda zamienna obliczania jednostkowych stawek rozchodowych zaciera różnicowany jednak w swojej istocie koszt 1 tona-km i pas-km. Stąd analiza kosztów na tym stopniu uogólnienia może odwoływać się do czynników obiektywnych działających na wykonanie kosztów jednostkowych, jak np. niewykonanie zaplanowanej ilości netto-tono-kilometrów zastępczych z powodu zmniejszenia się średniej odległości przewozu 1 pasażera, i traci zdolność oceny wpływu własnej pracy kolei na osiągnięte wyniki.

Oprócz omówienia zamiennej metody obliczania jednostkowych stawek rozchodowych w rozdziale tym autor omawia jeszcze metodę jednostkowych stawek rozchodowych stosowaną u nas oraz metodę scalonych stawek jednostkowych stosowanych w Związku Radzieckim.

Omówiony w tym rozdziale wpływ różnych czynników na wykonany koszt jednostkowy, jak np. średniej odległości przewozu, kierunku przewozu, natężenia i równomierności przewozów, przebiegu wagonów próżnych wskazuje na zasadnicze kierunki analizy i może pomóc w praktycznej pracy jednostek kontroli.

Odnosnie innych ważniejszych rozdziałów, należy stwierdzić, że wiele jest ciekawego i obszernego materiału w rozdziale dot. analizy pracy taboru i jego wykorzystania. W części dot. obrotu wagonu towarowego autor omawia poszczególne elementy obrotu wagonu towarowego i korzyści, jakie daje zmniejszenie wszelkiego rodzaju postojów wagonu przy czynnościach ładunkowych, na stacjach oraz manewrach i zwiększenie dzięki temu przebiegu wagonu w pociągu. Wpływ wykonania szeregu elementów pracy kolei ciekawie jest podany w poglądowym bilansie oszczędności i strat przy wykonaniu planowanego obrotu wagonu. Również pracy parowozu autor poświęca więcej miejsca, wskazując na źródła rezerw i lepszego wykorzystania parowozu. W rozdziale tym, podobnie jak i w innych jest duża ilość mierników pracy kolei, które autor objaśnia i na ogół szczegółowo wykazuje wzajemne związki i wpływ wykonania jednych elementów pracy na inne oraz na całość pracy kolei.

Stosunkowo słabiej opracowany jest rozdział dotyczący zatrudnienia i płac. Omawia jedynie podstawowe wiadomości, dające tylko bardzo ogólne pojęcie o opracowaniu planu zatrudnienia, jak np. bilans czasu pracy, siły roboczej, normy, normowanie itp.

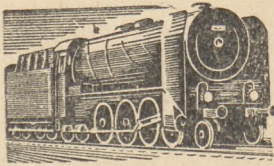
Przytoczony przykład niedostatecznie uwzględnia specyfikę zatrudnienia w transporcie kolejowym i trudny np. w kolei dział — pracy wg współczynników. Wydać się pożądanym byłoby podać jako przykład analizę wykonania planu zatrudnienia pracy stacji czy odcinka.

W pozostałych rozdziałach książka daje wiele ciekawych i pożytecznych wiadomości.

Książka poza tym zawiera szereg tablic w poszczególnych rozdziałach oraz załączonych do książki, ujmujących poglądowo metody obliczania i wskaźniki struktury mierników pracy i kosztów, zwłaszcza złożonego, skomplikowanego obliczania obrotu wagonu towarowego i parowozu, klasyfikacji kosztów poszczególnych służb oraz kosztów łącznych i jednostkowych, obniżki kosztów własnych itp.

System pytań kontrolnych po każdym rozdziale dostosowany jest do charakteru podręcznika, jaki ma książka, tym niemniej rekapitulacja wiadomości przyswojonych na podstawie tych pytań może być przydatna dla każdego czytelnika.

Recenzję opracowała Daniela Trębińska



„Rozrachunek gospodarczy na stacjach rozrządowych” — Z. Zwierzyńskiego, **„Tabor kolejowy na Targach Lipskich 1955 r.”** — J. Marcinkowskiego.

Ciekawe tłumaczenia to — Tierlechowa jt. **Trakcja spalinowa dla odcinków o dużym natężeniu ruchu towarowego** oraz G. Kazanskij **„Jakie wagony potrzebne są kolei?”**

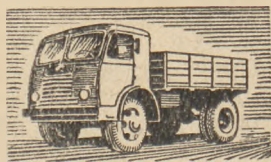
Inż. Szkóp w artykule dotyczącym możliwości oszczędności węgla trakcyjnego wskazuje na szereg czynników, które mają znaczny wpływ na poprawę wskaźnika zużycia węgla. Takimi czynnikami są m. in. dobowy przebieg parowozu, rozmieszczenie parowozowni na sieci i ich specjalizacja, ciężar pociągu, stosunek ruchu pasażerskiego do towarowego, system premiowania przy naprawach parowozów, rozrachunek gospodarczy na parowozach.

Zastosowanie betonu sprężonego do projektów i budowy mostów kolejowych omówione jest w artykule dr. M. Bieniaka. Autor, po omówieniu wstępnych korzyści, jakie daje zastosowanie betonu sprężonego, przedstawia charakterystyczne, wykonane konstrukcje sprężone.

Omawiając rozrachunek gospodarczy na stacjach rozrządowych, inż. Z. Zwierzyński wskazuje na główne zasady tego rozrachunku oraz na rozwiązanie tego ważnego i istotnego dla pracy kolei problemu.

Sprawozdawczy charakter nosi artykuł inż. Marcinkowskiego o taborze kolejowym wystawionym na Targach Lipskich. Autor opisuje typy parowozów i lokomotyw elektrycznych i spalinowych oraz wagonów produkcji czechosłowackiej, Niemieckiej Republiki Demokratycznej i węgierskiej.

Piąty numer **„Gospodarki Planowej”** przynosi m. in. artykuł St. Mroczyka pt. **„Zagadnienie racjonalizacji przewozów ładunków w transporcie kolejowym”**. Autor wskazuje na konieczność wyzwolenia dalszych rezerw, tkwiących w eksploatacji kolei. Omawia metody racjonalnego łączenia miejsc produkcji i zużycia. W artykule omówione są kolejno metody: graficzno-analityczna, różnic odległości oraz metoda ustalenia optymalnej alternatywy przewozowej dla układów o cyklicznej zależności. Zapoznanie się transportowców oraz pracowników aparatu zbytu i zaopatrzenia ze wskazanymi w artykule St. Mroczyka metodami racjonalnego łączenia miejsc produkcji i zużycia może być cenną pomocą w ich pracy.



W majowym (5) numerze **„Motoryzacji”** został umieszczony artykuł J. Koszyka — Dyr. Dep. Planowania w Min. Transportu Drogowego i Lotniczego pt. **„O transporcie branżowym”**. Artykuł ten polemizuje z artykułem A. Rostockiego zamieszczonym w lutym również w **„Motoryzacji”**. J. Koszyk stoi na stanowisku, że przedsiębiorstwa branżowe powinny być organizowane jedynie w resortach wytypowanych uchwałą Prezydium Rządu Nr 805/51 i tylko dla przewozów specjalizowanych. Poza tym autor wysuwa cały szereg tez o roli PKS oraz rozdzielnictwie pojazdów.

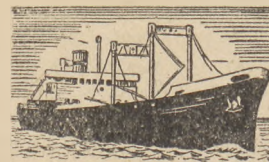
W tymże numerze znajdujemy ciekawy artykuł E. Szymankiewicza pt. **„W obronie świadomego kierowcy”**. Artykuł ten odbiega od innych publikacji na temat kierowców, w których czytało się wyłącznie o kierowcach-przestępcach, chuliganach, alkoholikach itd. Bardzo słusznie jednak autor wykazuje, że w wielu

przypadkach kierowca jest bez zarzutu, a kontrola bezdusznie egzekwująca przepisy przyczynia się do wielu niewłaściwości.

Z zakresu przewozów zostały zamieszczone dwa artykuły, które na pewno zainteresują naszych czytelników; pierwszy to Z. Olendzkiego **„Współpraca z PKS w ocenie transportu branżowego”**, drugi zaś, to M. Urbana **„Zagadnienie przewozu przesyłek drobnych”**.

Poza tymi artykułami w 5-tym numerze **„Motoryzacji”** zostało zamieszczone bardzo ciekawe opracowanie o charakterze fachowego reportażu z terenu transportu górnictwa. Autorem tego opracowania, popartego szeregiem danych cyfrowych, jest Tadeusz Grabowski.

W nr 9 z maja br. dwutygodnika **„Gospodarka Materialowa”** opublikowany został interesujący ogół pracowników transportu samochodowego artykuł dyskusyjny A. Sławińskiego **„Planowanie zaopatrzenia w ogumienie”**. Autor w końcu artykułu stwierdza, że rewizja dotychczasowej metody planowania ogumienia wydaje się niezbędną, ponieważ zbyt często zdarzające się przestoje pojazdów z braku opon spowodowane są nie tylko deficytowością tego artykułu, ale i niewłaściwym obliczeniem potrzeb.



W numerze majowym miesięcznika **„Technika i Gospodarka Morska”** opublikowane zostały następujące artykuły interesujące pracowników transportu:

Mgr St. Trojnar w artykule pt. **„Port Szczeciński w dziesięciolecie Polski Ludowej”** podaje bilans osiągnięć portu szczecińskiego w okresie dziesięciolecia powojennego.

Mgr Maciej Chorzelski w artykule pt. **„Odpowiedzialność cywilno-prawna za usługi pilotowe”** podaje charakterystykę przepisów o pilotażu obowiązujących w Związku Radzieckim, w Polsce i w krajach kapitalistycznych.

Mgr Wiktor Szczyt w artykule **„O pogłębienie analizy pracy wydziałów przeładunkowych”** podaje charakterystykę pracy wydziału przeładunkowego jako podstawowej komórki produkcyjnej portu. Na tle tej charakterystyki autor uwypukla zadania z zakresu analizy ekonomicznej pracy wydziału przeładunkowego.

* * *

„Przegląd Bibliograficzny Piśmiennictwa Ekonomicznego” w zeszycie drugim (marzec — kwiecień 1955 r.) zamieścił trzy opracowania w ramach przeglądu literatury i zestawień bibliograficznych z zakresu transportu.

Opracowanie Ignacego Tarskiego **„Ekonomika transportu”** obejmuje szereg pozycji książkowych i artykułowych polskich, radzieckich a także NRD, omawiających jednocześnie kilka dziedzin transportu, bądź też wzajemną współpracę i koordynację między nimi. Autor omawianą bibliografię grupuje następująco: 1) teoretyczne zagadnienia transportu, 2) opracowania ogólne, 3) zagadnienie transportu w ZSRR, 4) zagadnienie transportu w Polsce, 5) planowanie transportu, 6) statystyka transportu, 7) zagadnienia specjalne.

A. Rostocki w opracowaniu **„Transport samochodowy”** wskazał na nasz dotychczasowy dorobek w zakresie literatury fachowej poświęconej transportowi samochodowemu. Autor podzielił swoje zestawienie bibliograficzne na cztery działy: 1) opracowania ogólne z zakresu ekonomiki transportu, 2) planowanie i sprawozdawczość, 3) wykorzystanie taboru, 4) formy organizacyjne.

T. Ocioszyński w opracowaniu **„Transport morski”** omówił problematykę ekonomiczną transportu morskiego w powojennym piśmiennictwie ekonomicznym, odróżniając dwa jego etapy rozwojowe: publikacje z okresu 1954—48 i publikacje po 1948.