

W KLESZCZACH PRAWA WARTOŚCI

MAM przed sobą kilka artykułów: zajmujących się poprawą funkcjonowania naszej gospodarki: St. J. Kurowskiego „Demokracja i prawo wartości” (Kierunki Nr 14 z dn. 19. VIII. br.), J. Mujżela „Program doradny nie wystarczy” (Życie Gospodarcze Nr 16 z dn. 19. VIII. br.) oraz O. Czerniewicza, D. Nomańczuka i J. Szymańczuka „Zarządzanie czy kierowanie” (Po prostu Nr 34 z dn. 19. VIII. br.). Te nagła ofensywa publicystyczna (wszystkie artykuły ukazały się w jednym dniu) można by nazwać „wielką ofensywą prawa wartości”. Niezależnie bowiem od różnic, jakie występują w poglądach poszczególnych autorów, mają one wspólną oś: prawo wartości — jest nim prawo wartości, jako recepta dla naszego systemu ekonomicznego.

Aczkolwiek poszczególni autorzy konstruują swe wielkie, uniwersalne programy naprawy Rzeczypospolitej w sposób, jak to wynika z tonu, samodzielny i niezależny (każdy prawie zaczyna od podstaw i chce wyjaśnić wszystko, a jeżeli tego nie robi, to ze względu na „szczępe ramy artykułu”) trzeba je jednak rozpatry-

wać w jednym nurcie koncepcji, który znalazł uprzednio wyraz w referatach na II Zjeździe Ekonomistów — prof. W. Brusa a również prof. E. Lipińskiego.

Autorzy wzmiankowanych artykułów często odwołują się do argumentów przeciwko prawu wartości, gromią przeciwników. Robią to jednak anonimowo — przeciwnicy się jeszcze widocznie wyraźnie nie ujawnili!

Myszę więc, że warto spróbować zarysowania platformy przeciwstawnej, wysunąć kontrargumenty. Jest to bardzo potrzebne dla rozwinięcia samej dyskusji i ma tym większe znaczenie, jeżeli mamy na podstawie dyskusji wyciągnąć wnioski praktyczne dla gospodarki. Wystąpienie przeciw prawu wartości jest dziś raczej niepopularne. Wiąże się to przede wszystkim z tym, że właśnie z pozycji prawa wartości wychodziła ostra i trafna krytyka szeregu błędów naszych metod gospo-

darowania i często słuszne propozycje ich poprawy. Pragnę się właśnie zastrzec, że wystąpienia przeciw prawu wartości nie rozumieniem przedłożone z wystąpieniem przeciw wszystkim wnioskom wyciąganym rzekomo na jego podstawie.

Sformułowania dotyczące działania prawa wartości — to oczywiście najczęściej nie nowego (choćby się komuś zdawało, że je odkrywa). Nowym jest natomiast, że powinny one znaleźć zastosowanie w planowej gospodarce socjalistycznej. Gdyby to rzeczywiście miało w całej pełni miejsce, trzeba by stwierdzić pewien tragizm kołowania historycznego. Koncepcja gospodarki planowej powstała w warunkach obserwacji swobody działania prawa wartości, pełnego dostrzegania tych wszystkich pozytywnych stron jego mechanizmu, o których np. pisze z takim zachwytem i w tak przekonujący sposób St. Kurowski. Powstała ona jednak — i to jest bezsporne — jako przeciwstawienie tego mechanizmu, była koncepcją zastąpienia ślepych, żywiołowych, działających automatycznie sił, świadomym, planowym kierownictwem. A teraz trzeba by

stwierdzić, że koncepcja ta zawiodła — że trzeba nam wrócić do automatyzmu prawa wartości. Byłoby to istotnie tragiczne dla koncepcji socjalistycznej gospodarki planowej nie tylko ze względu na załamanie się doktryny marksowskiej, ale ze względu na to, że jeżeli to istotnie miało miejsce — to gospodarka krajów socjalistycznych oparta była na gruntu błędnej podstawy ekonomicznej, co musiałoby przynieść niepewne, wane szkody ekonomiczne. A priori tego wniosku odrzucić nie można; bo w historii możliwe są pomyłki i na tak wielką skalę. Z drugiej jednak strony stwierdzić trzeba olbrzymie, niespożytkane osiągnięcia gospodarki socjalistycznej — co trudno pogodzić z możliwością z gruntu błędnej koncepcji ekonomicznej, nawet jeżeli się stwierdzi olbrzymią cenę, którą za te osiągnięcia zapłaciły społeczeństwa.

Można jednak stać na stanowisku, że w gospodarce socjalistycznej mogą istnieć różne systemy ekonomiczne, że system scentralizowanego planowania, który był dotychczas, nie był najgorszy, ale system automatyzmu wartości jest lepszy. W ten sposób nie przekreśla się tego co

było, nie neguje się oczywistych faktów osiągnięć ekonomicznych i mówi się tylko o zmianie na lepsze. Taka platforma dyskusji byłaby możliwa do przyjęcia. Wymagałaby ona jednak jednej, niezwykle ważnej rzeczy — mianowicie **uzasadnienia**, że automatyzm wartości jest koncepcją gospodarki planowej — słuszną teoretycznie i możliwą praktycznie.

Odpowiedź na to pytanie trzeba przede wszystkim oczekiwać od zwolenników prawa wartości,

szczególni jego zwolennicy. Jest to tym istotniejsze, że właśnie w aspekcie tego problemu widzę najlepiej rozwiązanie wzajemnego stosunku między prawem wartości a planowaniem.

St. Kurowski. Propozycja autora nie jest skomplikowana — skok do pełnej wolnej konkurencji; przedsiębiorstwa samodzielnie, podmiotami gospodarczymi, elastyczność wszystkich cen, elastyczność produkcji regulowanej przez rynek, przez z „bodźcami administracyjnymi”. A jaka w tym wszystkim rola planu, ktoś zapyta? Autor daje odpowiedź.

Stwierdza, że w tym systemie jest miejsce i na „planowanie i plan centralny”. Jakże? Powinno się budować plany, które spełniają funkcję koordynacyjną mowy autor. Tutaj jednak cisnie się na usta nieodparte pytanie — w jaki sposób plan ma spełniać tę koordynacyjną funkcję? Autor nie daje odpowiedzi. I nic zresztą dziwnego, musiałoby go to bowiem, jak mi się wydaje, doprowadzić do wyraźnego postawienia alternatywy: albo plan, albo uniwersalny automat prawa wartości. Po co zresztą była autorowi potrzebna ta koncepcja planu? Koordynator trudno mi zgadnąć. Przecież sam opisywał poprzednio jak wspaniale automat prawa wartości koordynuje produkcję z potrzebami. Trzeba go może poprawić? Z rozważań autora bynajmniej to nie wynika. Niech mi autor i czytelnicy wybaczą, że powiem szczerze, co myślę o tej koncepcji planu koordynatora w warunkach pełnej wolnej konkurencji. To — listek figowy, czyli taka łutka, którą się coś przykrywa, aby nie razłodzić widoków. Myślę zresztą, że autor to w ten sam sposób rozumie, bo spójrzmy dalej, co mówi jeszcze o planie. Treść ekonomicznych planowych proporcji — twierdzi autor — nadaje prawo wartości. Samo tego jednak chyba nie robi, plan musi przecież budować ludzi. Otóż właśnie to. W tym miejscu dowiadujemy się rzeczy, będących dla niektórych chyba niespodzianką. W planowaniu nie można zapewnić właściwego dostosowania produkcji do potrzeb, należy je więc odrzucić. A oto, jak to wygląda we własnych słowach autora. „W świadomości podmiotu planującego doskonała wiedza o potrzebach społecznych, „musi powstać a priori, to znaczy przed wszelkim doświadczeniem. Czy taka doskonała aprioryczna wiedza u planifikatora istnieje? Oczywiście, przyjęcie tego twierdzenia jest możliwe tylko na gruncie zupełnej antyrealistycznej założenia. Jeżeli mamy utrzymać się w granicach realizmu, twierdzenie takie należy odrzucić.” A więc, jeżeli się stoi na gruncie realizmu, poprawnego planu zbudować nie można.

W dalszym ciągu, po rozważaniach na temat, czy planifikator „wie lepiej czego potrzeba konsumentom niż konsumenci sami”, po wskazaniu „błędnej koła” w planowaniu itp. autor stawia zasadnicze zagadnienie „czy istnieje możliwość „zabezpieczenia prawidłowości procesu dostosowania produkcji do konsumpcji?” Odpowiedź brzmi: „Jest taka możliwość, dostarcza ją prawo wartości” i mówi dalej „możliwość takiej należy szukać nie w dobrej woli ludzi pełniących takie czy inne funkcje... lecz na drodze stworzenia mechanizmu...”. W ten sposób alternatywa ukazana została zupełnie jasno i wybór dokonany niedwuznacznie. Nic więc dziwnego, że ostateczna rola planu została przez autora określona w sposób następujący: „Plan może i powinien kierować gospodarką, przez wychowywanie na podstawie...”

St. Kurowski sugeruje, że engelowski „skok z królestwa konieczności do królestwa wolności”, to dla gospodarki socjalistycznej „salto mortale”, bo doprowadza ją do pełnej dowolności, do woluntaryzmu. Prawdą jest, że woluntaryzm panował w naszej gospodarce w ubiegłym okresie niemalże niepodzielnie. Stądnie to dziś krytykujemy i szukamy nowych dróg. Czy ta nowa droga ma być automatyzm prawa wartości? Kurowski proponuje nowy, powrotny skok, ale do innej już „wolności”, mianowicie do „wolności”, jaka charakteryzowała system ekonomiczny kapitalizmu liberalistycznego. Ja za nim nie skoczę.

Publicysta „Kierunków” nie starał się nawet bardzo o uzasadnienie, że automatyzm prawa wartości może być koncepcją gospodarki planowej. U innych zwolenników prawa wartości zagadnienie to ma już inny wyraz. Oporają się oni mianowicie na koncepcji automatyzmu kierowania. Jest to niewątpliwie koncepcja twórcza, bo pozwala na wyciągnięcie wielu słusznych wniosków. Nic zresztą dziwnego, automatyzm może być rozumiany jako istnienie obiektywnych prawidłowości ekonomicznych, a kierowany automatyzm to właśnie wykorzystanie w kierownictwie gospodarką prawidłowości ekonomicznych. Tak, kierowany automatyzm, to koncepcja rozumna, uzasadniona dla całego szeregu dziedzin naszej gospodarki. Czy jednak zastosowa-

(dokończenie na str. 4)

BOHDAN GLIŃSKI

JESTEM ZA CENTRALNYM PLANOWANIEM

W związku ze Zjazdem Ekonomistów znacznie szerzej rozwinęła się dyskusja wokół dróg naprawy Rzeczypospolitej. I to jest zrozumiałe. Społeczeństwo żąda od ekonomistów zdania rachunku, żąda wskazania — w jaki sposób można lepiej, efektywniej prowadzić gospodarkę narodową. Padły różne oceny, zalecenia, rozwiązania. Wysłunięto wiele propozycji szczegółowych.

Czy społeczeństwo otrzymało jednak właściwą, należytą odpowiedź na nurtujące go pytanie — „Co robić” — w gospodarce narodowej? Mam w tym zakresie poważne wątpliwości.

Wątpliwości swoje rozpocznę od najpowszechniejszej sugestii dominującej w wielu wypowiedziach czołowych ekonomistów polskich — na Zjeździe i poza nim.

Sugestia ta jest następująca: Należy znacznie szerzej otworzyć furtkę dla działania prawa wartości. Szerzej propozycji położyć dalej — należy wprowadzić samoczynnie działający system ekonomiczny, który by zastąpił obecny system określony nie bez pewnej racji jako biurokratyczny.

Sugestie tego rodzaju wystąpiły wyraźnie w referatach prof. Brusa i prof. Lipińskiego na Zjeździe Ekonomistów. Prof. Brus wyraża co prawda wątpliwość, czy tego rodzaju samoczynny mechanizm ekonomiczny może działać w stosunku do środków produkcji. W stosunku do środków spożywczych wątpliwości takich natomiast nie ujawnia. Prof. Lipiński postuluje otwarcie uznanie prawa wartości jako regulatora produkcji w gospodarce socjalistycznej.

Ponieważ sugestia o potrzebie stworzenia samoczynnego mechanizmu ekonomicznego zyskuje coraz więcej zwolenników, uważam za celowe wywołać wokół niej dyskusję merytoryczną.

Uważam, że przed uznaniem tego rodzaju rozwiązania za słuszne należy dokładnie przeanalizować wszystkie argumenty przemawiające za i przeciw tej koncepcji.

Jedną z czołowych tez referatu prof. Brusa postuluje traktowanie cen środków spożywczych — w referacie określanym mianem cen rynkowych — jako cen równowagi rynkowej, tzn. równowagą popyt z podażą.

Postulat ten jest w poważnej większości wypadków słuszny i zresztą na ogół stosowany w życiu. Np. ustalamy stosunkowo wysokie ceny na bardzo poszukiwane artykuły importowane, obniżamy natomiast ceny na niektóre wyroby przemysłu odzieżowego, które ze względu na niezadowalającą jakość nie mogą znaleźć zbytu.

Nie można też zaprzeczyć, że mogą być i takie wypadki, kiedy koncepcja ustalania cen środków spożywczych jako cen równowagi rynkowej nie da się zrealizować. Jako przykład mogą podać ceny na mięso w okresie jego niedostatecznej podaży. Podniesienie cen na mięso byłoby wówczas krzywdzące dla ludności o niższych zarobkach (mówi o tym na Zjeździe prof. Pohorille).

Jednak prof. Brus nie poprzestaje na tej tezie i wysuwa postulat wprowadzenia większej elastyczności cen rynkowych. Ten postulat nasuwa już wątpliwości. Stoiśmy dotychczas na stanowisku, że żywiołowy ruch cen produktów wytwarzanych przez przemysł państwowy jest niedopuszczalny. Wobec tego — mamy wprowadzić coś pośredniego pomiędzy dotychczasowym sztywnym systemem cen a cenami zmieniającymi się w sposób żywiołowy.

W imię czego ma być wprowadzona ta innowacja?

Autor koncepcji odpowiada — po to, żeby oddziaływać na strukturę produkcji. Czyli, żeby przy pomocy cen wpływać na kierunek produkcji w zakładach, kierować produkcją przemysłową przy pomocy mechanizmu cen. Idea jest ciekawa. Oznacza rzeczywiste otwarcie szerszej furtki dla działania prawa wartości. Ale rejestruje od razu dalszą wątpliwość. Po to, żeby przedsiębiorstwo zwiększyło lub uruchomiło produkcję określonego wyrobu — trzeba podnieść cenę. Prawo do podniesienia ceny ma określony organ państwowy. Czy to nie oznacza li tylko opóźnienia decyzji. Latwiej jest wydać dyrektywę o zwiększeniu produkcji, niż dyrektywę o zwiększeniu ceny a następnie czekać aż to wywoła wzrost produkcji.

Czy wobec tego zgłoszona koncepcja nie oznacza wprowadzenia mechanizmu bardziej skomplikowanego na miejsce mechanizmu prostszego (choćby bynajmniej nie doskonałego).

Najważniejsza teza prof. Brusa postuluje „prawo przedsiębiorstwa do wyboru rodzaju produkcji uzależnione od rentowności poszczególnych wyrobów. Teza ta zresztą oznacza to samo, co stworzenie samoczynnego mechanizmu, który by pozwalał na automatyczne regulowanie kierunków produkcji poprzez ceny — pod warunkiem prawidłowego ustalenia cen.

Czy takie rozwiązanie jest możliwe i słuszne?

Pierwsze zastrzeżenie, weźmy np. Centralny Zarząd liczący dziesiątki przedsiębiorstw. Każde przedsiębiorstwo produkuje dziesiątki i setki różnych wyrobów. Czy można tym przedsiębiorstwom pozostawić swobodę wyboru produkcji? Niech np. produkują to, na co uzyskają zamówienia od odbiorców. Czy to będzie lepsze? Czy nie oznacza to pogłębienia anarchii w produkcji i mówiąc po prostu — naszego sławetnego bałaganu?

Drugie zastrzeżenie. Czy można uzależnić produkcję od rentowności, skoro rentowność w ustroju socjalistycznym nie jest w pełni obiektywnym kryterium? Rentowność zależy od stosunku kosztów własnych do cen, a ceny ustalają funkcjonariusze aparatu państwowego. Co prawda możemy dojść do takiego stanu, żeby ustalić ceny w sposób możliwie jak najbardziej zgodny z obiektywnymi prawami ekonomicznymi, ale nie trzeba się ludzi, że jest to takie proste.

Musimy np. uwzględnić fakt, że nakłady pracy na wytworzenie jednostki produkcji ulegają zmianom, i to zmianom nierównomiernym. Oznacza to, że koszty własne różnych wyrobów mogą być i są obniżane w niejednakowym tempie.

Wobec tego musimy albo opracować system cen ruchomych zmieniających się w ślad za kosztami własnymi — nie wiem czy taki system byłby pożyteczny z bardzo wielu względów — albo zgodzić się z istnieniem różnic w rentowności różnych wyrobów. Wyroby, których koszty są najszybciej obniżane przy „równym starcie” w punkcie wyjściowym stają się po upływie pewnego czasu najbardziej rentowne.

A skoro tak, to błędna jest teza prof. Brusa, że proponowana koncepcja usunie istniejącą obecnie sprzeczność pomiędzy zamierzaniem przez zakłady produkcją a wynikającym z planu zamówieniem.

Również po zrealizowaniu przedstawionej koncepcji powstanie sprzeczność pomiędzy zainteresowaniem zakładu w produkcji najbardziej rentownych wyrobów a zapotrzebowaniem ze strony społeczeństwa. Zawsze się znajdują jakieś „dziecięce sandaiki”, których żadne przedsiębiorstwo państwowe nie będzie chciało wytwarzać. Trzeba będzie na nie podnosić ceny lub też obniżać ceny na inne wyroby. W efekcie jako produkt uboczny otrzymać możemy huśtaw-

kę cen, a mimo to nie zlikwidujemy konfliktu między interesami przedsiębiorstwa a interesami społeczeństwa. Będzie się on tylko przenosił z jednych wyrobów na inne.

Czy oznacza to, że neguję możliwość sterowania produkcją przy pomocy cen? Nie. Nie można bowiem zaprzeczyć faktowi, że istnieje przykład Jugosławii — kraju, gdzie istotnie rynek decyduje bezpośrednio o tym, co zakłady produkują. Ale z przykładu jugosłowiańskiego wynikają także pewne krytyczne uwagi pod adresem rozpatrywanej koncepcji, chociaż uwagi te płyną, można powiedzieć, z odwrotnej strony.

Chodzi o to, że system jugosłowiański pozostawia swobodę ustalania cen zainteresowanym — odbiorcy i dostawcy. A więc system ten jest konsekwentny. Skoro mechanizm cen ma sterować produkcją i kształtować kierunki produkcji, to zdecydowano się dopuścić do całkowitej swobody kształtowania się cen.

W ten sposób unika się zasadniczego błędu, charakterystycznego dla koncepcji prof. Brusa, który chce pogodzić samoczynnie działający system ekonomiczny z ustalaniem cen przez państwo. Jak już stwierdziłem, prowadzi to tylko do opóźnienia decyzji gospodarczych, skomplikowania naszego systemu. Zamiast bowiem wydać dyrektywę o zwiększeniu produkcji jakiegoś wyrobu, aparat państwowy musiałby podjąć decyzję podniesienia ceny na ten wyrób, aby podniesiona cena z kolei spowodowała wzrost produkcji. W rezultacie więc rozpatrywana koncepcja jest niczym innym, jak gorszym wariantem naszego dotychczasowego systemu gospodarczego.

Gdybym miał wybierać, to nie wolałbym wolałbym konsekwentny system jugosłowiański niż postawiony i niekonsekwentny system proponowany przez wielu czołowych ekonomistów.

Wiemy jednak, że piąszczyzna wyboru jest nieco szersza. Obok koncepcji, z którą polemizuję, i koncepcji jugosłowiańskiej istnieje jeszcze nasz tradycyjny system centralnego kierowania gospodarką narodową.

Myszę, że poważna wina obciąża naszych ekonomistów między innymi za to, że zamiast głębszej analizy problemu — dlaczego w naszym centralnym systemie kierowania gospodarką narodową istnieje są poważne niedomagania i jakie są drogi, żeby niedomagania te usunąć — wielu naszych ekonomistów, śmiem twierdzić, że bez szerszej dyskusji i głębszej analizy, stanęło od razu na piąszczyźnie potępienia dotychczasowego systemu.

Spróbuję przytoczyć szereg argumentów w obronie systemu centralnego kierowania gospodarką narodową, który uważam za słuszniejszy niż jugosłowiański. Przyjmuję wariant jugosłowiański jako najbardziej konsekwentny system kierowania produkcją w oparciu o szerokie wykorzystanie prawa wartości. Nie oznacza to oczywiście, że nie widzę potrzeby poważnej poprawy naszego systemu gospodarczego. Zresztą szereg kierunków tej poprawy zostało już prawidłowo wytyczonych w wyniku rozwijającej się dyskusji.

Zacznę od pewnych analogii historycznych. System jugosłowiański bardzo wyraźnie przypomina pierwszy okres nepu w ZSRR. Dla obu wypadków istotna jest daleko posunięta swoboda rynkowa w zaopatrzeniu i rozprowadzaniu wyrobów wytwarzanych w państwowych zakładach, jak również swobody w kształtowaniu cen produktów. Taki system w ZSRR powstał w wyniku dużych trudności gospodarczych, wynikających z bardzo ciężkiej, rujnującej wojny domowej, jak również z koniecznością zlikwidowania błędów polityki wojennej. Błędy te polegały m. in. na próbach bezpośredniego uspołecznienia produkcji, która ze względu na niski poziom sił wytwórczych — znaj-

dujący wyraz m. in. w ogromnym rozbrojeniu produkcji rzemieślniczej, drobnokapitałistycznej i chłopskiej — nie dojrzała do uspołecznienia.

Myszę, że w Jugosławii mieliśmy do czynienia z podobną sytuacją. System uzależnienia produkcji od stosunków rynkowych musiał być wprowadzony w warunkach wyjątkowo dużych trudności spowodowanych zerwaniem umów z Jugosławią i całkowitą jej izolacją ze strony państw naszego obozu w latach 1948—1954. Należy przy tym zaznaczyć, że izolacja ta nastąpiła w sposób nagły i dotyczyła kraju o wyjątkowo niskim poziomie rozwoju sił wytwórczych w przemyśle, rolnictwie i innych gałęziach gospodarki narodowej.

W związku Radzieckim pierwszy okres nepu trwał kilka lat, po czym stopniowo wprowadzono centralne planowe kierowanie produkcją w całej gospodarce narodowej. Czy jest to prawidłowość? Moim zdaniem, tego rodzaju tendencja jest prawidłowością (oczywiście jeżeli dotyczy tych gałęzi wytwarzania, które ze względu na rozwój sił wytwórczych dojrzały do uspołecznienia). Jest prawidłowością, ponieważ jest konsekwencją stałe postępującego naprzód uspołecznienia produkcji, pogłębienia społecznego charakteru procesu produkcji i wzrostu koncentracji produkcji, co nieuchronnie prowadzi do konieczności uspołecznienia środków produkcji i kierowania całą produkcją zgodnie z jednolitym planem pozwalającym zharmonizować w jedną całość cały system produkcji, pozwalającym najbardziej racjonalnie wykorzystać wszystkie środki produkcji.

Nie przypadkowo przecież wielkie nowoczesne przedsiębiorstwa kapitalistyczne, połączone w trustach, syndykatach, koncernach, mają ogromną przewagę nad przedsiębiorstwami drobnymi, pozbawionymi możliwości racjonalnej specjalizacji produkcji, możliwości produkcji wielkoseryjnej, możliwości kompleksowego wykorzystania surowców itp., nawet abstrahując od przewagi wynikającej z monopolistycznej sytuacji na rynku.

Nie przypadkowo również idea gospodarki planowej, gospodarki kierowanej centralnie znajduje coraz szersze uznanie także w świecie kapitalistycznym. Świadczy o tym przykład Indii, zwiększenie ingerencji państwa w gospodarkę prawie we wszystkich krajach kapitalistycznych.

Uwzględniając to wszystko uważam, że wnioski w sprawie zasadniczego odejścia od obecnego systemu centralnego kierowania gospodarką narodową nie są uzasadnione. Zgadzałem się w tym wypadku z ujęciem tej sprawy przez тов. Jedrychowskiego (patrz artykuł w „Nowych Drogach” Nr 6/1956, str. 5).

Starłem się uzasadnić pogląd, że ani koncepcja prof. Brusa, ani system jugosłowiański nie mogą być przyjęte przez nas jako generalne rozwiązanie. Nie oznacza to bynajmniej, że nie mogą one mieć zastosowania w tych dziedzinach wytwarzania, w których ze względu na niski stopień uspołecznienia produkcji istnieje centralne kierowanie nie jest najszybszą formą. Uważam, że dotyczy to w szczególności przemysłu drobnego i terenowego, przemysłu spółdzielczego, być może zakładów gastronomicznych itp.

W tego rodzaju dziedzinach produkcji z powodzeniem można zastosować konsekwentny system jugosłowiański, włącznie ze swobodą ustalania cen pomiędzy odbiorcą i dostawcą. Będzie on niewątpliwie i tańszy i bardziej efektywny. O ile się orientuje, pewne prace w tym kierunku zostały już podjęte.

PRAWDA O KOLEJNICTWIE

JULIUSZ MIKOŁAJSKI

W drugą niedzielę września przeszło półmilionowa armia naszych kolejarzy obchodzić będzie po raz trzeci swoje święto — „Dzień kolejarza Polskiej Ludowej”. Jest to okazja do okazjonalnego artykułu. Jest to również okazja do rzeczowego spojrzenia na nasze kolejnictwo, o którym tak mało wiemy i o którym tak mało piszemy.

W ciągu całego roku piszemy o czasie do czasu o różnych, często pozornych bolączkach naszego kolejnictwa: o spóźnieniach pociągów, o małej ich szybkości, o biurokracji w kolejnictwie, o złych warunkach bezpieczeństwa pracy kolejarzy. Bywają i notki tzw. pozytywne: o oszczędności węgla, o wysiłku drużyn kolejarzy, o ultra-pozytywności, o elektryfikacji ekspresów, o współpracy między Warszawą a Łodzią i Stalinogrodem, o wspólnych osiągnięciach naszych konstruktorów w dziedzinie lokomotyw elektrycznych i spalających, o tym, że wystarczyła „zdrowa myśl” mieszkanców linii. Owock — Piława — i już przystępuje się przy pomocy ludności do jej elektryfikacji.

Pierwsza i druga grupa ma to do siebie, że pokazuje zagadnienia wyrwane, bez skomplikowanego wszechzwiązku zagadnień kolejowych; trzecia natomiast odznacza się tym, że popularyzuje nieprawdę. Dwukrotnie bowiem słyszałem od kierowników resortu kolei, że dowiedzieli się nieraz z gazet o tak fantastycznych „osiągnięciach” naszego kolejnictwa, o jakich nikomu w resortcie się nawet nie śniło. Była i odwrotnie, że publikuje się „błędy” i „niedociągnięcia” naszego kolejnictwa, które nie mają miejsca. Jaki obraz wyrobić sobie może opinia publiczna o naszym kolejnictwie na podstawie takich enuncjacji plus własne spostrzeżenia np. z codziennych dojazdów do Piastowa do Warszawy kolejką elektryczną i z jednej podróży „dalekobieżnej” na urlop? Co najmniej mętny.

Prawdą jest, że stan naszego kolejnictwa jest zły, jednakże w oczach opinii publicznej jest gorszy, niż ma to naprawdę miejsce. Bierze się to stąd, że oceniamy pracę kolei na ogół na podstawie własnych „pasażerskich” spostrzeżeń, mówimy często o „upadku” naszych kolei (podkreślamy często, że „słynnych przed wojną”); na podstawie tego, że jechaliśmy na urlop do Zakopanego pospiesznym pociągiem 11 godzin stojąc w zatłoczonym korytarzu. Całe nasze kolejnictwo sądzimy wówczas przez pryzmat tego właśnie pociągu. Na ogół jednak nie myślimy o naszej kolei np. wówczas, gdy o rano w Warszawie pijemy mleko (o dziwo świeże), przywiezione nocą z poznańskich mleczarni.

Nie potrzeba chyba nikogo przekonywać o roli kolei w naszej gospodarce. Wystarczy powiedzieć, że w 1956 r. 75,6% wszystkich ładunków oraz 86,4% wszystkich pasażerów w Polsce przewozi kolej. Należymy do krajów o największym udziale przewozów kolejowych w całym przewozach kraju. Należałoby przypuszczać, że takie stanowisko kolei w całej naszej gospodarce przewozowej powinno oznaczać posiadanie przez kolej środków proporcjonalnych do jej zadań. Tak niestety nie jest. Całe skomplikowane zagadnienie „zła” naszych kolei polega przede wszystkim na dysproporcji zadań kolei i środków, które stoją do jej dyspozycji. A wiadomo, że i Salomon z próżnego nie należał. Przypatrzmy się niektórym odcinkom pracy kolei, aby znaleźć źródło „zła” toczącego nasze kolejnictwo.

Jednym z najbardziej już dziś „oklepanych” wskaźników obrazujących pracę naszych kolei jest wskaźnik wzrostu przewozów ładunków i pasażerów w stosunku do okresu przedwojennego. Przypomnę te — moim zdaniem — wcale nie budujące cyfry: przewozy towarowe wzrosły u nas w pasażerskie zaś aż — 4-krotnie. I postawię zaraz dziecięcą zagadkę: co trzeba mieć, żeby wieść stosunku do 1938 r. — 3-krotnie (kolej)? Każde dziecko odpowie, że trzeba mieć tory, lokomotywy i wagony. Zdrowy rozsadek wskazuje, że aby przewozić kilkakrotnie więcej towarów i pasażerów, trzeba mieć je czym przewozić. A jeśli się odpowiedniej ilości tego czegoś (torów, lokomotyw, wagonów itd.) nie ma, a jednocześnie masa towarów na rampach kolejowych rośnie i wydłużają się ogonki pasażerów do kas biletowych? Co się wtedy dzieje? Dzieje się wtedy rzeczy, których świadkami jesteśmy w naszym kolejnictwie.

Wozimy 4-krotnie więcej pasażerów niż przed wojną w tej samej ilości wagonów, którą dysponowaliśmy w 1938 r. Efekt? 100 tys. pasażerów przewożonych w jednym wagonie rocznie — wskaźnik „załadnienia” wagonu najwyższy w Europie i prawdopodobnie na świecie. Wozimy 3-krotnie więcej towarów niż przed wojną przy nieproporcjonalnie większym parku wagonowym. Efekt? Szaleńcza walka o skrócenie średniego czasu postoju wagonów na stacji, a zwiększenie rotacji wagonów, o możliwość sformowania wystarczającej ilości pociągów — z niewystarczającej ilości wagonów; na liniach magistralnych pociąg z pociągiem (często z tym samym towarem „tam” co i „z powrotem”), maszyniści, ustawiacze i obsługa na-

stawni nierzadko po 16 godzin na służbie, przelotowość linii napięta do ostatecznych granic (linia kolejowa wraz z całym systemem swych urządzeń nie z gumy — też ma swoją granicę możliwości przewozowych).

Niestety przeciążenie naszych linii kolejowych, głównie magistralnych, jest jednym z skutków tak poważnego wzrostu przewozów, jaki obserwujemy u nas w okresie spójnym; zwracając uwagę na to, że przeciążenie linii są często przyczyną wielu niedociągnięć kolei, na które zwykliśmy się uskarżać. A więc tłok w pociągach (bo jest ich na wielu liniach za mało z braku wagonów i braku „miejsca” dla pociągów na przeciążonych liniach), niedogodne godziny rozkładu jazdy (nowe pociągi uruchamiać można tylko w tym okresie, kiedy na linii znajdziemy taki „luz”), opóźnienia i przede wszystkim wolna jazda.

Na pierwszy rzut oka może się wydawać: co ma piernik do wiatraków? A jednak — wszystkie te sprawy wiążą się ze sobą jak najściślej. Weźmy np. szybkość naszych pociągów. Na stosunkowo małą szybkość naszych pociągów (ze wszystkich państw demokracji ludowej) łącznie z ZSRR jeżdżymy naszymi pociągami osobowymi wolniej tylko od kolei NRD — poza tym średnio szybciej od wszystkich pozostałych) składa się szereg przyczyn i usunięcie jednej z nich poprawi sprawy generalnie. Do przyczyn tych należą: przeciążenie linii, a zatem płaćcie się pociągów na szlaku — jeden „depce” po piętach” drugiemu; częste przystanki (corocznie otwiera się wiele nowych przystanków osobowych, tysiące podają gromadzkich rad narodowych i gromadzkich KFN leży w Min. Kolei, każda gromada, każda wieś leżąca przy linii kolejowej chce mieć „swoją” przystanek), stan torów (wiele odcinków w przebudowie, remonty nawierzchni itd.), tabor (zarówno parowozowy jak i wagony: wiele pociągów osobowych z braku parowozów osobowych prowadzimy wolnymi parowozami towarowymi; wiele składów pociągów osobowych uzupełniać musimy słabymi TOWOS-ami — zwykłymi wagonami towarowymi, wyposażonymi jedynie w prowizoryczne ławki) oraz węgiel (na złym węglu najlepszy maszynista, na najlepszym parowozie nie „zrobi” pary, a więc i szybkości).

Widzimy więc, że wachlarz przyczyn — obszerny i to z przyczyn w przeważającej mierze od kolei niezależnych. Bo coż np. taboru? Kolej żąda taboru, ale nie dostaje tyle, ile powinna. Taboru nie produkuje kolej, lecz przemysł maszynowy. Coż kolei winna, że dostaje zły, najgorszy węgiel? Coż kolei winna, że jej klienci zalewają ją wieloma niepotrzebnymi przewozami? Klient żąda przewozu, płaci i trzeba wieść. Klienta nie obchodzi niestety, że nie ma wagonów, parowozów i że często trzeba wieść okólną drogą, bo jego przesyłka na linii najkrótszej z powodu jej przeciążenia, nie mieści się. Ilek takich, anegdotycznych już dziś, przykładów nonsensownych przewozów zna każdy z nas! Zwróćmy uwagę na Rzeszowskiego (jakby w Rzeszowskim nie było zwirow), cukier z cukrowni w Malborku do fabryki cukierków w Raciborzu (choć w Raciborzu też jest cukrownia), płody rolne z Warszawy do Szczecina, a te same płody ze Szczecina do Warszawy i do Poznania itd., itd. Gdy te wszystkie nonsensowne przewozy podsumujemy i dodamy do nich przewozy przystosowane do produkcji górniczej, przemysłowej i rolnej w stosunku do okresu przedwojennego, otrzymamy właśnie ów 3-krotny wzrost przewozów towarów.

Wzrost przewozów pasażerów jest na pierwszy rzut oka niewytłumaczalny choćby z tej prostej przyczyny, że ludności mamy mniej (i to o blisko 8 mln) niż przed wojną, a z drugiej strony nasza stopa życiowa nie wzrosła tak bardzo, że wzrost jej usprawiedliwiłby (w przeliczeniu na jednego mieszkańca) przeszło 5-krotnie większy poziom korzystania z usług kolejowych w stosunku do 1938 r. Gdzie się zatem kryje tajemnica tych ogromnych przewozów? Kryje się przede wszystkim w dwóch źródłach: w dojazdach do pracy i szkół oraz w niskim udziale kosztów usług kolejowych w budżecie rodzinnym (stosunkowo niska cena biletów).

Natomiast nie twierdziłbym, że dojazdy do pracy muszą się odbywać w dotychczasowych wielkościach, gdybyśmy przyjrzyeli się bliżej tym codziennym „wędrownikom ludów”. Obserwowano np. niezmiennie obciążoną linią Radom — Skarżysko/Kamienna — Kielce. I coż się okazało? Tysiące ludzi przeważnie robotników niekwalifikowanych co rano jeżdżą z Radomia i miejscowości leżących wzdłuż tej linii — do Skarżyska i Kielc. W drugą stronę to samo — z Kielc i następnych stacji w kierunku Skarżyska i Radomia — znowu ten sam tysięczny potok. Jakby się umówili: ty mieszkasz w Radomiu, więc do pracy jeździsz do Skarżyska, a ja mieszkam w Skarżysku, więc do pracy będę przyjeżdżał

do Radomia. Przykładów takich znaleźlibyśmy na całej sieci dziesiątki. Co może na to poradzić kolej? Nic. Nie można uruchomić drugiego pociągu pospiesznego z Warszawy do Krakowa, gdyż i rano i popołudniu linia Radom — Kielce zapchana jest podążającymi za sobą pociągami pracowniczymi, z których notabene finansowo kolej wychodzi, jak Zabłocki na mydle. Przy przejazdach pracowniczych stosunek, się 95% niższe od taryfy normalnej, zwraca się więc koszt wydrukowania biletu i sprzedaży. A wozu się za darmo 600 mln pasażerów rocznie. W tych warunkach koszty dojazdu do pracy nie są w stanie dla nikogo działać jako hamulec finansowy w szukaniu dogodnej pracy daleko poza miejscem zamieszkania, choć w indywidualnym przypadku mniej dogodna można znaleźć „pod nosem”.

„Kłeska przewozów” szerzy się u nas z zastraszającą szybkością i nie polepsza się warunki przewozu pasażerów (np. przewozy pasażerskie w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym urągają najelementarniejszym zasadom bezpieczeństwa — nie mówiąc już o jakiejś takiej wygodzie i towarów nie są w stanie jej hamować. W ciągu lat planu 6-letniego (a więc przez 6 lat) przewozy towarowe wzrosły o 70%, a pasażerskie przeszło 2-krotnie. Takimi „osiągnięciami” nie może się poszczycić żaden inny kraj. Sprawa jest tym smutniejsza, że wielu naszych działaczy gospodarczych w cyfrach tych widzi jeszcze jedno „współnie osiągnięcie” naszej gospodarki.

Ale, czy tylko „kłeska przewozów” przeszkadza naszemu kolejnictwu w normalnej pracy? Nie, nie tylko. Wymieniliśmy już bardzo poważne braki w tzw. bazie materiałowo-technicznej PKP, a więc zahamowanie rozwoju naszej sieci kolejowej, brak taboru, nowoczesnych urządzeń nastawniczych, sygnalizacyjnych i innych urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów. Obok tych niedostatków i zwiększonych przewozów koleje nasze walczą muszą z dziesiątkami innych lokalnych trudności: wąskie gardła na węzłach, węzły źle usytuowane (nie tak jak potrzeba dla sprawnego przebiegu określonych potoków ładunków i pasażerów), istniejące linie usytuowane w wielu przypadkach w kierunkach odwrotnych do potrzeb, brak powiązań na sieci, brak powiązań międzyregionalnych i szeregu innych.

Mimo, że pod względem długości sieci kolejowej znajdujemy się na 4 miejscu w Europie, jednakże jej przydatność dla potrzeb gospodarki stawia nas na dużo dalszym miejscu. Anglia, Francja, Włochy, Niemcy i inne kraje budowały koleje u siebie i dla siebie. Nie można tego natomiast powiedzieć o naszych kolejach. Nasza obecna sieć kolejowa jest podwójnym zlepkim: po pierwsze zlepkim przygranicznym sieci poszczególnych trzech zaborów Polski (po I wojnie światowej) i po drugie, zlepkim tamtego zlepku z siecią Ziem Odzyskanych (po II wojnie światowej). Skład karkołomne, w esy floresy powyijane linie z Warszawy do Wrocławia, z Krakowa do Zakopanego i wiele, wiele innych. Stąd linie magistralne powstałe z dawnych linii lokalnych, słabych (szybkość), stąd węzły odwrócone tyłem lub bokiem do linii potoków i wiele, wiele innych bolączek.

Takie są — w największym skrócie — obiektywne warunki eksploatacyjne naszych kolei, warunki w jakich pracuje ofiarna armia naszych kolejarzy w 13 roku istnienia Polskiej Ludowej. To, co działo się przez 12 lat powojennych w naszym kolejnictwie — białym twierdząc — podyktowane było w przytłaczającej mierze tymi warunkami obiektywnymi — od kolei niezależnymi. Nasze trudności wzrostu — kolej i jej użytkownicy poczuli dość dołkliwie. Nie ma po co zresztą płakać nad błędami w kierowaniu naszym kolejnictwem na szczeblu ponadministerialnym, lecz wobec istniejącej dość smutnej sytuacji w naszym kolejnictwie — zastanów się wypada nad środkami, a przede wszystkim możliwościami wydzignięcia go. Odpowiedź na to pytanie powinien dać 5-letni plan kolejnictwa oraz porównanie zadań kolei w tym planie ze środkami, jakie ona otrzyma dla ich wykonania.

Istotnie, plan 5-letni odpowiada, podobnie jak każdy plan musi odpowiedzieć na tak sformułowane pytanie, lecz odpowiedź ta niestety nie napawa otuchą. Czegoż bowiem jak nie dreptania w miejscu (jeśli nie pogorszenia sytuacji) można się spodziewać zestawu następujących elementów planu 5-letniego? Przewozy towarowe wzrosną o dalsze 25%; przewozy osobowe o dalsze 21%; natomiast park wagonów osobowych wzrośnie o 9%, a towarowych o 3%; ilość jednostek trakcyjnych łącznie (parowozów, elektrowozów i wagonów motorowych) pozostanie na niezmienionym poziomie, nastąpi jednak wzrost ilości elektrowozów i wagonów motorowych kosztem spadku liczby parowozów; sieć kolejowa zwiększy się bardzo nieznacznie — zaledwie o kilkadziesiąt km nowych linii. Jak przy obecnie panującym

tytuł w wagonach osobowych zmieścić przyrost przewozów osobowych o 21% w ilości wagonów tylko o 9% większej — pozostanie tajemnicą „geniuszów” planowania. Trudno sobie bowiem wyobrazić, że przez przyspieszenie i tak wysrubowanej do maksimum rotacji wagonów.

Czy to, że kolej wciąż cierpi na brak wagonów, że nie rozbudujemy naszej sieci kolejowej świadczą o tym, iż kolejnictwo nasze nie nie inwestuje, że na nic nie otrzymuje pieniędzy? Nie, nie znaczy. W naszym zacołanym kolejnictwie, na które w dodatku spadły tak ciężkie obowiązki przewozowe, wciąż inwestujemy wiele milionów złotych. Są to jednak inwestycje efektywne, lecz nie efektywne. Nowa linia kolejowa, skład nowoczesnych wagonów — są niewątpliwie inwestycjami efektywnymi, mniej natomiast efektywne, ale za to wielce efektywne jest np. zainwestowanie automatycznej blokady linii, bądź scentralizowanego nastawnienia zwrótnie. Nową linią kolejową, nowe pullmany — odczuwamy naocznie, automatycznej blokady, scentralizowanego nastawnienia zwrótnie nie tylko nie odczuwamy, ale często nie wiemy nawet o ich istnieniu. A te „ciche”, dla podróżnego „zamaskowane” inwestycje — to nic innego jak zwiększenie przelotowości linii, zwiększenie szybkości i bezpieczeństwa biegu pociągów, nie mówiąc już o ulżeniu ciężkiej pracy kolejarzy.

Stan naszego kolejnictwa po wyzwoleniu zmuszał nas i kierował główny wysiłek właśnie na te „ciche i zamaskowane” inwestycje: renowacja torów i urządzeń, tysiące kilometrów „długich torów” (roboty niewiele mniejsze niż budowa nowej linii), łącznie pomiędzy niepasującymi do siebie liniami, automatyzacja, wprowadzanie nowych urządzeń itd. Na to płynęły i dalej płyną miliony wydatkowane na nasze kolejnictwo. Siłą faktu nie pozostawało wiele na budowę nowych linii, na zakup taboru, z którego można było rezygnować tylko dlatego, że taniej podnosiliśmy zdolność przewozową naszego kolejnictwa wprowadzając do niego uparcie nowoczesną technikę eksploatacyjną.

Te „nieefektywne” inwestycje, przy jednoczesnym ogromnym wysiłku, naszych kolejarzy stanowią o tym, że nasze koleje w ogóle jeżdżą i że — wprawdzie przy nienormalnym wysiłku — są w stanie przewieźć tak ogromną masę towarów i pasażerów.

Zukamy w naszym kolejnictwie dróg wyjścia z impasu, w jakim się ono znalazło. Chodzi o drogi tanie, a jeśli nie tanie, to najbardziej ekonomiczne w skali całej gospodarki narodowej. Jedną z takich dróg jest elektryfikacja.

W wykonaniu 6-letniego planu elektryfikacji opóźnieni jesteśmy o około 1 1/2 roku. Mimo to w planie 5-letnim przyspieszamy wydatnie tempo elektryfikacji. W pięćleciu chcemy elektryfikować 900 km najbardziej przeciążonych linii, a więc 2-krotnie więcej niż elektryfikowaliśmy dotychczas. Mamy w Polsce około 6.000 km linii (a więc 25% sieci), na których koncentruje się przeszło 2/3 wszystkich przewozów w kraju. Szybkie elektryfikowanie tych linii oznaczać będzie jednocześnie wyjście z impasu i rozwiązanie naszego skomplikowanego kolejowego „węzła gordyjskiego”. Elektryfikacja ciągnie za sobą automatycznie sznur skutków, których przyczyną są dziś zmore naszych kolei. Zwiększa się przelotowość (a więc możliwość uruchomienia nowych pociągów), wzrasta szybkość, za szybkością podąża przyspieszenie rotacji wagonów (a więc możliwość ograniczenia zakupów nowego taboru) itd.

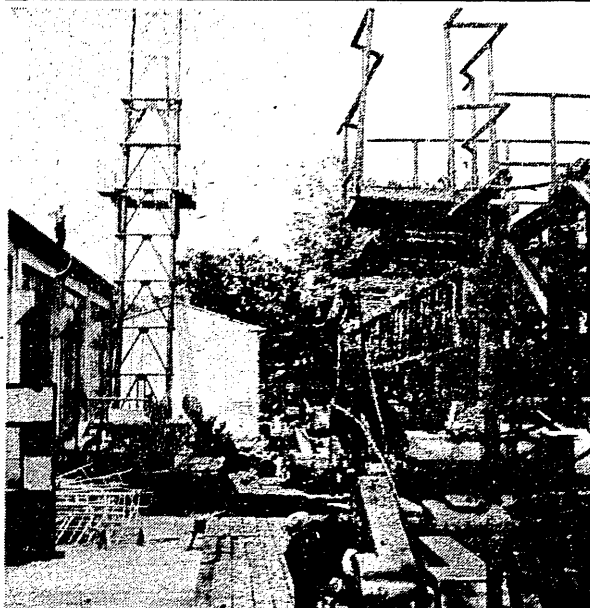
Na elektryfikację przeznaczamy w planie 5-letnim 1/5 wszystkich nakładów inwestycyjnych na kolejnictwo. Zrealizowanie programu inwestycyjnego w zakresie elektryfikacji oznaczać będzie, że w końcu pięćlecia 20% pracy przewozowej kolei przypadają będzie na elektryfikowane 5,7% naszej sieci; da to m. in. oszczędność 1 mln ton węgla.

Trzeba sobie zdawać jasno sprawę z tego, że sytuacja naszego kolejnictwa będzie w najbliższych latach nadal bardzo ciężka. Nie ma widocznych oznak na poprawę sytuacji. Przeciwnie. Bieżący rok będzie dla naszych kolei najtrudniejszym z dotychczasowych.

Na kolejarza Polskiej Ludowej możemy liczyć; nie zawiodł dotychczas, nie zawiedzie nas i teraz. Nie możemy natomiast liczyć na rozsądek nieodpowiedzialnych klientów kolei obciążających ją nikomu niepotrzebnymi i szkodliwymi przewozami. Obywatele dyktatorzy i transportowcy przedsiębiorstw i zakładów pracy! Zanim zamówicie wagon, puknięcie się w głowę i zastanówcie się! Wasza lekkomyślność poza milionowymi stratami może kosztować przeciążenie linii, zmęczenie kolejarza, katastrofę i śmierć niewinnych ludzi. Poszukajcie surowców, towarów i kooperatorów blisko siebie a nie na drugim końcu Polski. Nie bronić kolei, ale uważam, że za całokształt jej pracy w opisanych niemiernie trudnych warunkach należy jej się pochwała, a kolejarzom Polskiej Ludowej w dniu ich Święta — cześć!

Juliusz Mikołajski

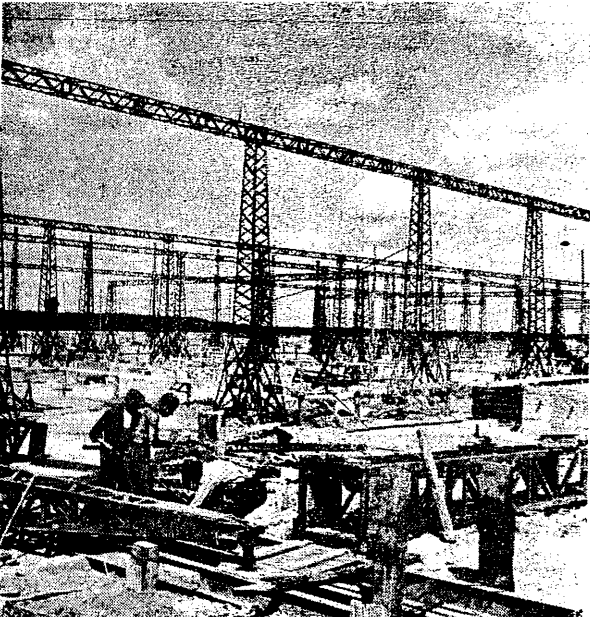
OBIEKTYWEM PRZEZ ŻYCIE GOSPODARCZE



Fabryka maszyn i sprzętu wiertniczego w Glinniku Mariampolskim (Foto CAF)



Zakłady prefabrykowane w Łęgu koło Krakowa (Foto CAF)



Budowa elektrowni w Koninie (Foto CAF)



Hodowla buhajów w PGR Osowa Sien Górna, woj. zieleńogórskie

GOSPODARKA RUMUŃSKA W DRUGIEJ PIĘCIOLETCE

Korespondencja nadesłana przez redaktora czasopisma rumuńskiego
„Problemy Ekonomiczne”

I. KRECŮ

Drugi Zjazd Rumuńskiej Partii Robotniczej dokonał bilansu osiągnięć w dziele budowy socjalizmu w ludowo-demokratycznej Rumunii i nakreślił zadania drugiego planu pięcioletniego.

Po ugruntowaniu ustroju ludowo-demokratycznego, a w szczególności po dokonaniu nacjonalizacji ważniejszych środków produkcji przemysłowej, transportu oraz przedsiębiorstw bankowych i ubezpieczeniowych, rumuńska klasa robotnicza weszła zdecydowanie na drogę budowy socjalizmu. W 1955 r. globalna produkcja przemysłowa była blisko trzykrotnie większa niż w 1938 r., a o 2,2 razy większa, niż w 1950 r. Realizacja polityki socjalistycznego uprzemysłowienia RRL, a w szczególności rozwoju przemysłu ciężkiego, doprowadziła do zmiany struktury przemysłu. Produkcja środków produkcji wzrosła z 47,6% w 1937 r. do 60% w 1955 r. Szczególnie rozwinięły się przemysł budowy maszyn. W latach gospodarki planowej rozwinęły się jego liczne gałęzie, jak produkcja sprzętu elektrotechnicznego, wiertniczego, budowlanego, górniczego, traktorów i maszyn rolniczych, maszyn wiórkowniczych itp. 60% urządzeń, w które została wyposażona gospodarka narodowa w pierwszym planie 5-letnim, dostarczył rumuński przemysł budowy maszyn.

Poważnego kroku dokonano w kierunku socjalizacji rolnictwa. Podczas gdy w 1950 r. sektor upośledzony w rolnictwie obejmował 12% powierzchni ornej, a 23,8% użytków, to w 1955 r. wzrósł do 26,5% powierzchni ornej oraz 35,2% użytków. W końcu 1955 r. 382 tys. rodzin chłopskich było zrzeszonych na zasadzie dobrovolności w 6.325 spółdzielniach produkcyjnych, a blisko 80.000 rodzin utworzyło 3 tys. zespołów uprawowych, tak że prawie 14% globalnej ilości gospodarstw chłopskich przekształciło się w gospodarstwa socjalistyczne. Na koniec pierwszego planu 5-letniego (1951—1955) rolnictwo korzystało z 30 tys. traktorów (o sile 15 koni), z przeszło 1.500 kombajnów, przeszło 15.000 młocarni oraz dziesiątków tysięcy innych maszyn rolniczych. Duża część została wyprodukowana przez rumuński przemysł budowy maszyn, w ramach którego 16 przedsiębiorstw wyspecjalizowało się w produkcji traktorów oraz maszyn rolniczych.

Rozwój produkcji przemysłowej i rolniczej pociągnął za sobą znaczny rozwój obrotu towarowego. Ilość rozprawionych towarów wzrosła dwukrotnie w okresie pierwszego planu pięcioletniego. Na koniec pierwszego planu pięcioletniego, sektor socjalistyczny odgrywa czołową rolę w gospodarce, stanowiąc w przemyśle blisko 100%, w transporcie przeszło 90%, na odcinku finansowo-bankowym oraz ubezpieczeniowym 100%, w handlu zagranicznym 100%, w handlu wewnętrznym przeszło 80%, a w rolnictwie stale wzrasta.

Drugi Zjazd Rumuńskiej Partii Robotniczej nakreślił jako podstawowe zadanie w drugim planie pięcioletnim zbudowanie jednolitej gospodarki socjalistycznej, w której na podstawie stałego rozwoju przemysłu socjalistycznego zostanie zapewnione socjalistyczne przeobrażenie rolnictwa tak, by w 1960 r. sektor socjalistyczny przejął w rolnictwie zarówno pod względem powierzchni upraw jak i produkcji towarowej. Socjalistyczne uprzemysłowienie kraju pozostaje nadal jednym z podstawowych założeń polityczno-gospodarczych. Wytyczne w sprawie drugiego pięcioletniego planu rozwoju gospodarki narodowej na la-

ta 1956—1960 przewidują w tym okresie wzrost globalnej produkcji przemysłowej o 60—65%; produkcja środków produkcji wzrośnie o 70—75%, a produkcja przedmiotów spożywczych o 50—55%.

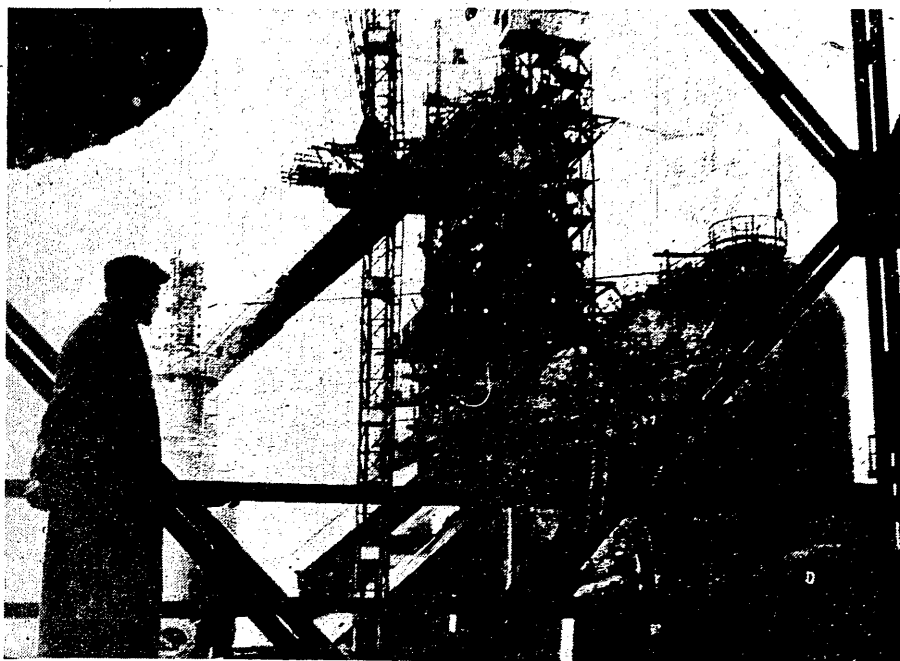
Drugi plan 5-letni uwzględnia w znacznej mierze fakt, że uprzemysłowienie Rumuńskiej Republiki Ludowej odbywa się w warunkach istnienia obozu socjalistycznego i jego współpracy gospodarczej. Rumunia ma nadzwyczaj pomyślne warunki dla rozwoju przemysłu energetycznego opartego na spadku wód, paliwach stałych i na rudach uranu, jak również dla przemysłu chemicznego, opartego na produktach naftowych i gazie ziemnym, węgla i soli. W okresie drugiego planu pięcioletniego planuje się rozwój właśnie tych gałęzi przemysłu.

Nowe elektrownie dadzą dodatkową moc ca 700 MW, z czego 200 MW przypadnie na elektrownie wodne. Produkcja energii elektrycznej wzrośnie w latach drugiego pięcioletnia o 80—85%, na skutek uruchomienia nowych i rozbudowy istniejących elektrowni oraz wydajniejszej ich eksploatacji.

Specjalną opieką zostanie otoczony rozwój przemysłu węglowego, zarówno żeby nadrobić powstałe w ubiegłym pięcioleciu niedociągnięcia, jak i celem stworzenia realnych perspektyw długofalowego rozwoju.

Główny nacisk położony zostanie na wzrost produkcji węgla koksującego przez powiększenie zdolności wydobywczej istniejących kopalń dwukrotnie w ciągu obecnego planu 5-letniego. Produkcja ropy naftowej podniesie się również znacznie osiągając w 1960 r. 13,5 mln t. wobec 10,5 mln t. w 1955 r. Równoległe z produkcją ropy naftowej zostanie powiększona 2,6 razy produkcja gazu ziemnego.

Źródła energetyczne Rumuńskiej Republiki Ludowej zostaną wzbogacone w drugim planie pięcioletnim przez rozwój wydobywania rudy uranu, co było zapoczątkowane w latach pierwszego planu pięcioletniego. Ruda uranu stanowić będzie w przyszłości podstawę rozwoju produkcji energii jądrowej. W ramach ośrodka badań jądrowych, powstającego z pomocą Związku Radzieckiego, zostanie uruchomiony reaktor i cyklotron służące wytwarzaniu izotopów dla celów badawczych oraz technicznych.



Wielki piec kombinatu metalurgicznego im. Gheorghiu Dej w Hunedara. (Foto CAF)

Biorąc pod uwagę znaczny wzrost mocy produkcyjnej w przemyśle budowy maszyn w okresie pierwszego planu pięcioletniego, wzrost produkcji tego przemysłu w drugiej pięcioletce zapewni się przez lepsze wykorzystanie istniejących zdolności produkcyjnych oraz przez rozwój specjalizacji i kooperacji między przedsiębiorstwami.

Dla poprawienia warunków oraz podniesienia wydajności pracy w rolnictwie poświęci się w porównaniu do okresu ubiegłego więcej uwagi niższym formom spółdzielczym. Szerze zalecanie prostych form spółdzielczych oraz zespołów uprawowych nie osłabi prac nad organizowaniem nowych spółdzielni produkcyjnych oraz nad stałym wzmacnianiem istniejących.

Jednocześnie dla przyspieszenia przemian socjalistycznych w rolnictwie oraz dla przyspieszenia wzrostu produkcji rolniej drugi plan pięcioletni przewiduje wyposażenie rolnictwa w maszyny i narzędzia. Produkcja traktorów osiągnie w 1960 r. 6.000, produkcja różnego rodzaju plugów wzrośnie o 85%, siewników 2,5 razy itd. Produkcja części zamiennych wzrośnie 1,5—2-krotnie. Wzrost parku traktorowego i maszynowego pozwoli

państwowym ośrodkom maszynowym zwiększyć z roku na rok wykonywanie prac rolnych tak by w 1960 r. państwowe ośrodki maszynowe przeprowadziły orkę 12 milionów ha.

Rozwój przemysłu i rolnictwa pójdzie oczywiście w parze z odpowiednim wzrostem środków transportowych oraz obrotu towarowego. I tak przewóz towarów na różnego rodzaju środkach transportowych wzrośnie minimum o 50—55% a sprzedaż towarów w detalu przez handel uspołeczniony wzrośnie o 60%. Dochód narodowy wzrośnie o około 50% w stosunku do 1955 r. Realne płace robotników wzrosną o 30% a dochody chłopstwa pracującego wrosną głównie wskutek wzrostu sprzedaży towarowej produkcji rolniej państwu oraz ludności miejskiej, jak również przez zmniejszenie cen wyrobów przemysłowych.

Około 75—80% wzrostu produkcji przemysłowej ma być osiągnięte w drugim planie pięcioletnim przez wzrost wydajności pracy, a przez obniżkę kosztów własnych produkcji i obrotu towarowego w różnych gałęziach gospodarki narodowej ma być osiągnięta łączna oszczędność w wysokości 40 miliardów lei.

I. Krecu

SOVIETICA W PRASIE ANGLOSASKIEJ

Nr 4 „American Economic Review” zawiera interesujący artykuł C. D. i R. C. Campbellów pt. „Radzieckie obniżki cen środków konsumpcyjnych 1948—1954”¹⁾.

Na wstępie autorzy podkreślają, że kolejne obniżki cen środków konsumpcyjnych w przedziale 7 lat, różniące się zasadniczo od dynamiki cen w ZSRR przed II wojną światową, zaskoczyły szereg ekonomistów zachodnich, którzy sądzili, że dla gospodarki typu radzieckiego właściwy jest stały wzrost cen. M. in. autorzy cytują zdanie ekonomisty amerykańskiego Gerschenkrona, który w 1952 r. pisał o możliwości, że rok 1952 będzie stanowił linię graniczną między „latami minionej deflacji, a latami nadchodzącej inflacji”²⁾. Jest pocieszające, że — jak wiadać — prognozy gospodarcze nie lepiej się udają ekonomistom burżuazyjnym, niż naszym.

I. Czynniki umożliwiający obniżki cen. Poważny wzrost produkcji i obniżka kosztów — na które wskazują przywołujący radziecy — nie są zdaniem autorów wystarczające dla wyjaśnienia „corocznej obniżki cen”. Trzeba tu dodać stabilizację plac pieniężnych. (Wzrost globalnych dochodów pieniężnych spowodowany wzrostem zatrudnienia i kwalifikacji jest nieznaczny w porównaniu ze wzrostem produkcji). Zdaniem autorów obniżka cen w 1954 r. potwierdza ich tezę, że znaczna obniżka cen zależy od pomyślnej stabilizacji dochodów pieniężnych. Fakt, że obniżka ta była najmniejsza z wszystkich dotychczasowych, jest ich zdaniem spowodowany tym, że w 1953 r. dochody pieniężne ludności wzrosły w wyniku zmniejszenia o połowę subskrypcji pożyczki państwowej, obniżki podatku rolnego i wzrostu cen skupu produktów rolnych.

II. Korzyści z obniżki cen. Przede wszystkim są one w pełni wykorzystywane dla celów propagandowych. Jednym z przykładów tego wykorzystania — piszą autorzy — jest radzieckie twierdzenie, że obniżki cen w ZSRR świadczą o wyższości socjalizmu nad kapitalizmem. Następnie autorzy (nie bez gorczy) przyznają, że deflacja radziecka 1948—1954 stanowi jaskrawe przeciwieństwo dynamiki cen w tym okresie w szeregu innych krajów (z USA włącznie — dopisek mój). Ale — prasa radziecka posuwa się jeszcze dalej: „mimo że inflacja nie wskazuje „nothing definite” o rzeczywistym rozwoju

gospodarczym w krajach kapitalistycznych, pisarze radzieccy twierdzą, że odzwierciedla ona rosnącą nędzę proletariatu”.

Autorzy wskazują dalej, że w warunkach względnej stabilizacji plac pieniężnych procentowa obniżka cen stanowi przybliżoną miarę wzrostu plac realnych. Jest interesujące, że procentowa obniżka cen ogłoszona w prasie radzieckiej w 1954 r. (o 57% w stosunku do 1947 r.) jest zbliżona do danych o wzroście plac realnych zawartych w artykule Janet Chapman „Place realne w Związku Radzieckim, 1928—1952” (Rev. Econ. Stat., May 1954, XXXVI). Wzrost ten oblicza ona na 58—66% w okresie od 1948—1952 (w zależności od metody obliczenia).

Po trzecie wreszcie — zdaniem autorów — obniżki cen są częścią kampanii pobudzania ludności do zwiększania wysiłku.

III. Obniżka cen na poszczególne towary. Dla ekonomistów burżuazyjnych nie jest jasne, co determinuje: a) jakie towary będą objęte obniżką cen i b) jak duża będzie obniżka cen poszczególnych towarów. Np. Joan Robinson uważa, że roczne obniżki cen są po prostu środkiem zwiększenia ogólnej siły nabywczej ludności, tak aby była ona zdolna nabyć zwiększoną produkcję dóbr konsumpcyjnych. Twierdzi ona, że gdy radzieccy planiści zmieniają ceny, nie próbują oni osiągnąć równowagi poprzez dostosowanie cen na poszczególne towary („Theory and Practice of Planning”, Sov. Stud. July 1952, IV). Nie wiadomo wobec tego, podkreślają słusznie autorzy, jak mrs. Robinson mogłaby wyjaśnić różnicę w obniżce cen na poszczególne towary, które jak wskazują dane są nieraz bardzo znaczne.

M. Dobb zajmuje inne stanowisko. Pisze on: „Trudno uwierzyć, że na różnicę w obniżce cen nie wpływają przynajmniej częściowo bieżące różnice w warunkach podaży...”. Stanowisko Dobb potwierdza artykuły w prasie radzieckiej.

Mrs. Robinson słusznie podkreśla „niewrażliwość” cen radzieckich na zmiany w warunkach podaży i popytu w krótkich okresach czasu. Dane wskazują, że ceny wielu towarów były zmieniane, tylko raz w roku, a niektórych — tylko raz w przedziale 7 lat. F. A. Hayek w jednym ze swych artykułów wskazywał, że gdy ceny na środki konsumpcyjne są ustalane przez pa-

ństwo, problem jak często należy rewidować ceny staje się dylematem: częste zmiany cen powodują powstanie wysokich kosztów administracyjnych przepływu, natomiast przy rzadkich przecenach — popyt na wiele dóbr nie będzie się równał ich podaży. („Socialist Calculation: The Competitive Solution”, Economics, May 1940, VII). Zdaniem autorów planiści wybrali pierwsze rozwiązanie: pragnąc uniknąć wysokich kosztów częstych zmian cen, akceptując warunki braku równowagi rynkowej.

Ceny na poszczególne towary są w większości wypadków ustalane na tak niskim poziomie, że popyt na nie wyprzedza podaż, pomimo, co przyznają autorzy, szybkiego wzrostu produkcji przedmiotów konsumpcyjnych. Powoduje to natychmiastowe wykupywanie i w konsekwencji brak towarów w sklepach państwowych. Autorzy podkreślają, że taka polityka cen powoduje występowanie stałej różnicy pomiędzy cenami państwowymi a cenami wolnorynkowymi (na rynku kolchozowym). Powołując się na doniesienia zachodnich korespondentów prasowych, autorzy wskazują, że ceny artykułów żywnościowych na rynku kolchozowym są znacznie wyższe od cen państwowych. Zdaniem ich, obniżki cen w warunkach występowania braków w sklepach państwowych sprzyjały wzrostowi cen na rynku kolchozowym, ponieważ zwolniona siła nabywcza przesuwała się na ten rynek. Obniżki cen na rynku kolchozowym autorzy przypisują jedynie wzrostowi produkcji kolchozów, negując oddziaływanie w tym kierunku cen w państwowym sieci detalicznej. Takie oddziaływanie miałyby miejsce w wypadku, gdyby ceny państwowe były tak ustalone, że popyt przy tych cenach byłby równy podaży w sklepach państwowych.

Następnie autorzy krytykują stanowisko pisarzy radzieckich, którzy braki w zaopatrzeniu rynku przypisują zwykle „nieudolności urzędników”, „biurokratyzmowi metodom zarządzania”, „brakowi porządku w dystrybucji towarów” itp. nie wskazując, że wynikają one przede wszystkim z polityki ustalania cen przedmiotów konsumpcyjnych poniżej poziomu równowagi. Autorzy wskazują dalej, że argumentacja tezy, że popyt powinien stać wyprzedzać podaż oraz że korzyści ekonomiczne mające wypływać z takiego stosunku

popytu do podaży są co najmniej wątpliwe, a następnie wskazują na wszystkie jego braki.

Jest interesujące, że ostatnio ukazał się w „Partijnym Zieniu” artykuł A. Czerniaka i A. Stanisławskiego pt. „Zdolność nabywcza i produkcja w okresie socjalizmu” (w Trybuna Ludu z 4 lipca br.), który krytykuje dotychczas panującą tezę, że w okresie socjalizmu wzrost zdolności nabywczej mas powinien wyprzedzać przez cały czas wzrost produkcji. Taką sytuację autorzy traktują jako zło konieczne i wskazują, że po wyłączeniu niezbędnych rezerw z ogólnej produkcji przedmiotów spożywczych „...socjalistyczny system gospodarki planowej powinien rozporządzać masą towarową trochę przewyższającą zdolność nabywczą”. Słusznie wskazując na wzrost produkcji jako drogę do osiągnięcia postulowanej równowagi rynkowej, autorzy nie podkreślają jednak, że niezbędna tu jest również odpowiednia polityka cen, która równoważyłaby osiągniętą w danej chwili masę towarową z siłą nabywczą ludności.

Wrześniowy numer 1955 r. „The Economic Journal” przynosi obszerną recenzję radzieckiego „Podręcznika ekonomii politycznej” p. A. Nowe. Recenzja bardzo ostro krytykuje podręcznik, określając go jako coś w rodzaju „traktatu” teologicznego, dokumentu partyjnego ortodoksyjnego do potęgi itp. Równocześnie recenzent podkreśla że byłoby niesłuszne uważać Podręcznik (który „wydaje się być nieco nie na miejscu w mniej moralnej atmosferze, którą obserwuje się ostatnio...”) za typowy dla „postalinowskiej radzieckiej myśli ekonomicznej”, wskazując, że np. w prasie ekonomicznej ukazało się kilka oryginalnych i zapadających artykułów (wyróżnia szczególnie artykuły prof. Strumilina). Podkreśla również, że np. duża i ożywiona dyskusja o efektywności inwestycji nie znalazła żadnego odzwierciedlenia na stronach podręcznika.

Analizując część poświęconą gospodarce kapitalistycznej recenzent krytykuje uproszczoną ocenę burżuazyjnych teorii ekonomicznych, dane statystyczne odnoszące się do gospodarki kapitalistycznej itp., przyznając jednocześnie, że „my na Zachodzie (również) cierpimy wskutek podobnych prób „analizy” ZSRR, w których zadanie zrozumienia jest podporządkowane względem polityczno-wojen-

nym”. Równocześnie — zdaniem recenzenta — Podręcznik zawiera dobrze napisane streszczenie tradycyjnej doktryny marksowskiej, „jednakże wszystko to nie wykazuje rozwoju do roku 1893”.

Części poświęconej gospodarce socjalistycznej recenzent zarzuca, że w znacznej mierze stanowi ona po prostu krótką historię gospodarczą (będącą powtórzeniem z Historii WKP(b) oraz bezkrytyczny opis organizacji gospodarki narodowej, np. w temacie poświęconym budżetowi państwowemu i in.). Równocześnie recenzent podkreśla, że ostatnie myśli Stalina o prawach w socjalizmie są powtórzone dosłownie bez żadnego rozwinięcia. Jakże proporcje odpowiadają wymogom prawa planowego (proporcjonalnego) rozwoju? Co znaczy „maksymalne” zaspokojenie potrzeb? W czym się obecnie przejawia działanie prawa wartości w gospodarce radzieckiej itp., itp. Na te pytania podręcznik nie daje zadowalającej odpowiedzi i autor wyraża wątpliwość, czy taki brak odpowiedzi leży w interesie państwa radzieckiego, podkreślając, że sami przywódcy partii potrzebują pewnych kryteriów ekonomicznych, przy pomocy których można by rozstrzygać między różnymi rozwiązaniami alternatywnymi.

Omawiany rocznik czasopism przynosi szereg recenzji książek ekonomistów burżuazyjnych poświęconych gospodarce radzieckiej. Są to:

— W. Galenson — Wydajność pracy w przemyśle radzieckim i amerykańskim (Labor Productivity in Soviet and American Industry. N. Y. Columbia University Press, 1955. Pp. XIV, 274).

— D. Granick — Zarządzanie przedsiębiorstwem przemysłowym w ZSRR: studium radzieckiej gospodarki planowej. (Management of the Industrial Firm in the USSR: A Study in Soviet Economic Planning. N. Y. Columbia University Press, 1954. Pp. XIII, 346).

— A. Bergson i H. Heymann jr. — Dochód narodowy i produkt globalny w ZSRR 1940—1948. (Soviet National Income and Product, 1940—1948. N. Y. Columbia University Press, 1954. Pp. XII, 249).

zapoznania się z nimi — prawdopodobnie nie ma ich w ogóle w Polsce. Wypływających stąd wniosków formułować nie będę — są jasne.

W omawianym okresie ukazały się również na Zachodzie książki poświęcone gospodarce Polski Ludowej. Są to:

— Thad Paul Alton — Gospodarka powojenna Polski. (Polish Postwar Economy. Columbia University Press).

— W. J. Stankiewicz i J. M. Montias — Przeobrażenia społeczne w gospodarce powojennej Polski. (Institutional Changes in the Postwar Economy of Poland. N. Y. Mid-European Studies Center, 1955. Pp. 125).

Komentarz — jak wyżej.

Na zakończenie kilka postulatów:

1) Należy stworzyć warunki dla maksymalnego wykorzystania importowanych za dewizy książek naukowych. Obecny stan rzeczy utrudnia to zadanie w stopniu maksymalnym. Żeby zorientować się, czy jakaś zagraniczna książka ekonomiczna jest w kraju, trzeba w Warszawie zająć co najmniej do bibliotek: 1) SGPIŚ, 2) GUS, 3) PTE, 4) Instytutu Spraw Międzynarodowych, 5) Centralnej Biblioteki Rolniczej i in., przy czym żadna z tych instytucji nie ma pojęcia, co posiada druga. Jedynym racjonalnym rozwiązaniem jest — moim zdaniem — utworzenie Centralnego Katalogu Importowanej Literatury Ekonomicznej (najlepiej w Bibliotece SGPIŚ, jako największej biblioteki ekonomicznej w Polsce), gdzie byłaby ujęta cała importowana literatura ekonomiczna na np. od 1945 r.

2) Każdy numer Economic Journal zawiera ponad 20, a American Economic Review — ponad 40 recenzji książek z całego świata (przy objętości zbliżonej do objętości „Ekonomisty”). Rocznik „Ekonomista” 1955 zawiera łącznie 10 recenzji (w tym tylko 1 poświęconą literaturze burżuazyjnej). Czy nie warto by pomyśleć o rozbudowaniu tego działu?

Również publikowanie informacji bibliograficznych o nowych książkach i czasopiśmie, powszechnie stosowane w czasopiśmie zagranicznych, jest chyba wyższym godnym naśladowania dla „Ekonomisty”.

3) „The Economic Journal” — organ królewskiego Towarzystwa Ekonomicznego (Wielkiej Brytanii, kwartalnik; The American Economic Review — organ Amerykańskiego Towarzystwa Ekonomicznego, kwartalnik. 4) „A Note on Turnover Tax and Prices”, Sov. Stud. Jan, 1953, IV).

Gdzieś w górę nad hami fabrycznymi odezwiała się syrena. Zegar w portierni wskazywał godzinę 14.

Na fabrycznym dziedzińcu wybiegli robotnicy, kierując się ku wyjściu. Tu zwalniali kroku i zbijali się w gęsty tłum, wnetrze bowiem portierni przedzielone kilkunastoma żelaznymi barierkami tamowało szybki przepływ wielkiej masy ludzkiej. Przy końcu każdej bierki stali rewidenci. Robotnicy podchodzili do nich i unosząc nieco ramiona do góry pozwalali się rewidować.

Gdy ostatni robotnicy przeszli już przez portiernię, ruszyliśmy śladem drugiej zmiany w stronę fabryki.

NA PIERWSZY RZUT OKA

Radomskie Zakłady Obuwia ustepują wielkością tylko Otmętowi i Chelmkowi. W podstawowych działach: manipulacji, produkcji pomocniczej i montażu proces produkcyjny jest całkowicie zmechanizowany. W pierwszym dziale na różnej wielkości maszynach, tzw. sztańcach wykrawa się spody i cholewki; w drugim odbywa się produkcja części i materiałów pomocniczych — obcasów, sztywników, kleju, wosku itp.

W trzecim dziale następuje montaż gotowych elementów. Cztery taśmy posuwają się tu wolno po torze wydłużonej elipsy. Wzdłuż taśmy stoją rozmaitego rodzaju i przeznaczenia maszyny. Każdą z nich obsługuje jeden robotnik, wykonujący stale jedną i tę samą czynność (np. chwytanie). Oto na jeden koniec taśmy dostaje się zółwka, po chwili dochodzi cholewka, jeszcze później stupek obcasa. Po przebyciu kilkunastowej drogi części na taśmie połączone już w jedną całość, wracają na miejsce, z którego zaczął wędrówkę pierwszy element. Ale teraz jest to już gotowy lśniący pantofelek damski, który włożony zostaje do pudełka.

Z informacji jakie mieliśmy o Radomskich Zakładach Obuwia, wynikało, że należą one do produkcyjnych fabryk przemysłu obuwianego w kraju. Potwierdzał tę opinię fakt systematycznego wykonywania przez zakłady planów produkcyjnych, a widocznym wyrazem osiągnięć — zdobyte przez zakład fabryki Sztandaru Przechodniego za wyniki w IV kwartale 1955 r. i w I kwartale br.

Blizsze zapoznanie się z życiem zakładu, rozmowy z przedstawicielami dyrekcji, rady zakładowej, komitetu fabrycznego, rozmowy z poszczególnymi członkami załogi i nasze własne obserwacje zachwały w nas przekonanie o słuszności sądów wydawanych na podstawie samych osiągnięć produkcyjnych.

RZO OD STRONY NIEOFICJALNEJ

Obraz, jaki wynieśliśmy po zapoznaniu się z sytuacją panującą w zakładach, daleko odbiega od optymizmu, z jakim władze zwierzchnie oceniają pracę Radomskich Zakładów Obuwia.

Zakłady obuwia w Radomiu są jednym z ważnych ogniw w swoim systemie gospodarczym tego miasta. Wraz z zakładami garbarskimi stanowią pokątnie źródło zaopatrzenia w skórę nielegalnego rynku.

Znaczna część ludności Radomia czerpie dochody ze skórzanych transakcji. Skórzanego rowodu można by się doszukiwać w niedziejach z licznymi taksewami krążącymi po Radomiu. Skórzane fundamenty legły u podstaw niedziejowej nowozbudowanej willi na ziemi radomskiej. Nielegalny handel skórą ma niemały wpływ na konsumpcję alkoholu w Radomiu; skóra jest naturalnym ekwiwalentem niedziejowej libacji urzędowej w prywatnym mieszkaniu lub w potajemnej ale wytwornej knajpie. Liczne transakcje zawierane przy stolikach radomskich lokali obracają się wokół skóry. Słowem — skóra legła u podstaw kształtowania się stopy życiowej niedziejowego obywatela Radomia, i nie tylko Radomia.

Mówi się, że Radomskie Zakłady Obuwia, chociaż nie są głównym producentem obuwia w kraju, są jednak głównym dostawcą skóry pochodzącej z przemysłu obuwianego będącej przedmiotem nielegalnego obrotu.

W I półroczu br. na terenie RZO zanotowano 8 poważniejszych kradzieży. Oto niektóre z nich: 27 stycznia skradziono 100 saków (płatów skóry ciętych) wartości ponad 20 tys. zł według cen fabrycznych, 18 lutego — 50 arkuszy fibry, 20 kwietnia — 50 m² saków, 14 maja — 70 m² skóry miękkiej wartości ponad 30 tys. zł. W czerwcu skradziono blisko 300 m² saków skorowych, z których można by wykroić blisko 2150 par wierzchołów.

Jednocześnie w tym samym okresie ujawniono 48 drobniejszych kradzieży skór twardych i miękkich.

Fakty tych kradzieży nie są bynajmniej tajemnicą, wie o nich cała załoga, wie dyrekcja, wiedzą chyba również — a przynajmniej powinny wiedzieć — władze zwierzchnie. O tych dużych i o tych małych kradzieżach można dowiedzieć się w administracji zakładu (aczkolwiek o dużych kradzieżach administracja dziwnie niechętnie informuje). Można też uzyskać o nich informacje w III Komisariacie MO, w którego rejonie znajdują się Radomskie Zakłady Obuwia, są to bowiem kradzieże ujawnione przez organa

MO. Ale ile jest nie ujawnionych? Na to pytanie kierownictwo nie potrafi dać odpowiedzi. My tego też nie wiemy. Wiemy natomiast, że powtarzające się od lat kradzieże świadczą, iż wśród pracowników Radomskich Zakładów Obuwia są tacy, którzy od dawna poczuł się nieograniczonymi „gospodarzami” zakładów, sami sobie ustalając odpowiadające ich apetytom proporcje w podziale dochodu narodowego.

III Komisariat Milicji Obywatelskiej w Radomiu ma dzięki sotsunkom panującym w RZO pełne ręce roboty. Czy jednak wystarczy to by zmienić sytuację? Czy kierownictwo MO, prokuratura i sądownictwo może rokować większe nadzieje na poprawę — jeśli nie spotyka się z pomocą samych zakładów, ich kierownictwa i całej załogi?

Co stoi na przeszkodzie aktywnemu włączeniu załogi do walki z kradzieżami? Naszym zdaniem — załoga w wyniku niedziwnych stosunków panujących w zakładzie nie przejawia zaufania do działalności rady zakładowej, nie czuje się współodpowiedzialna za losy zakładu. Na taki stan rzeczy złożyło się szereg nawastrzeń z okresu poprzedniego, a zwłaszcza niestanna pogoda za wielkością produkcji, czynienie fetyszu z liczb planu, a niemal całkowite pozostawienie na uboczu troski o człowieka. Nie bez wpływu na postawę załogi jest atmosfera, jaka tu ciężkim oporem kładzie się od dawna. Nikt jej właściwie nie rozprasza, nie zmienia, ani kierownictwo, ani organizacja związkowa, ani wreszcie zbyt mało aktywny komitet fabryczny wraz ze swymi organizacjami oddziałowymi.

W Radomskich Zakładach Obuwia pracuje szereg ludzi połączonych ze sobą więzami kilkunastoletniej, bardzo bliskiej znajomości,

kładzie. Już jednak dziś stwierdzać wypada, że kierownictwo fabryki zbyt niefrasobliwie traktuje te zagadnienia. W czerwcu br. z inicjatywy KM PZPR zorganizowano konferencję poświęconą sprawie kradzieży w Radomskich Zakładach Obuwia. W konferencji uczestniczyli przedstawiciele komitetu miejskiego, szef prokuratury na m. Radom, prezes sądu powiatowego, komendant Milicji Obywatelskiej i przedstawiciele zakładu. Na konferencji tej nie był jednak obecny dyrektor naczelny Radomskich Zakładów Obuwia — Siewkier, który w tym czasie uczestniczył w otwarciu kolonii fabrycznej w Rożnowie. Nie jesteśmy przekonani o tym, że kolonia nie mogłaby być otwarte przez innego przedstawiciela kierownictwa zakładu i nie widzimy rzeczywistych powodów usprawiedliwiających nieobecność dyrektora w chwili, gdy omawiano zagadnienie tak ważne dla zakładów.

Trudno pogodzić się również z tym, że jak dotąd nikt z przedstawicieli CZ Przemysłu Obuwianego, który niewątpliwie informowany jest o przenikaniu surowca z Radomskich Zakładów Obuwia na czarny rynek, nie konsultował się w tej sprawie z Komendą Miejską MO w Radomiu.

SPRAWA 150-u...

W okresie naszego pobytu w radomskiej fabryce obuwia przedmiotem troski kierownictwa zakładów i rady zakładowej było wykonanie polecenia Centralnego Zarządu co do redukcji około 150 robotników w związku z przejściem na nowy asortyment produkcji. Charakterystyczne, że decyzja CZ przyjęta została prawie bezkrytycznie ze strony dyrekcji i przy minimalnym oporze ze strony rady zakładowej oraz bierności zde-

kłustry fabrycznej, który bynajmniej nie był bez mieszkania, ale brakowało mu łazienki. Nie otrzymało mieszkań wielu długoletnich pracowników zakładu, mieszkających w bardzo ciężkich warunkach, natomiast otrzymał mieszkanie nowoprzyjęty technik budowlany Wołński. Mało tego, Wołński jako kierownik odcinka budowlanego RZO, zaopatrzył swoje mieszkanie w dodatkowe wyposażenie, którego, inne mieszkania znajdujące się w tym samym bloku fabrycznym nie posiadają.

Opowiadano nam o wyjątkowo szybkim wprowadzeniu do fabrycznego domu mieszkalnego wielu innych osób, między innymi ob. Kukurydza, zaangażowanego w charakterze kierownika remontu maszyn, jak gdyby w tym dziale nie było dobrych długoletnich mistrzów nadających się na to stanowiska.

... I 150 INNYCH SPRAW

Państwo nie szczędzi nakładów aby możliwe było jak najwydatniej poprawić sytuację klasy robotniczej. Jednym ze środków poprawy zaopatrzenia pracujących powinny stać się oddziały zaopatrzenia robotniczego. Tymczasem oddział taki przy Radomskich Zakładach Obuwia nie tylko nie wpływa na polepszenie zaopatrzenia załogi, ale intensywnie chłonie dotacje państwowe, które muszą być przeznaczane na pokrycie wieloletniego deficytu. Jednocześnie ludzie odpowiedzialni za marnotrawstwo w oddziale zaopatrzenia robotniczego otrzymują stanowiska kierowników w różnych działach produkcji fabryki.

Od kilku miesięcy w radomskiej fabryce obuwia nie było zebrania rady zakładowej czy zebrania między zaufania, na którym by nie poruszano sprawy skandalicznej gospodarki oddziału zaopatrzenia robotniczego. Ale jak dotąd nie widać wyników tej krytyki. Załoga powołała społeczną komisję kontroli, która miała zbadać gospodarkę rolną oddziału zaopatrzenia. Przez wiele miesięcy komisja ta nie mogła się doprosić umożliwienia wyjazdu na kontrolę. Kiedy wreszcie wyjazd ten doszedł do skutku — ujawniono bałagan i niedopuszczalne marnotrawstwo. I mimo to w dalszym ciągu nie nie wskazuje na poprawę, a deficyt w bieżącym roku wyniesie znowu około pół miliona złotych. A tymczasem — chociaż oddział zaopatrzenia posiada 123 ha ziemi, kilka dużych stawów rybnych, 12 krow, około 100 świń — w bufetach na terenie fabryki można w dalszym ciągu otrzymać z reguły jedynie lemoniadę, cukierki, bułki słodkie i czasem do nich... śledzie.

Zakład organizuje w Rożnowie kolonie letnie dla dzieci pracowników i tak się dziwnie składa, że mimo oburzenia wielu uczuciowych robotników kierowniczką kolonii mianowano Marię Winkową, która ponosi odpowiedzialność za bardzo zły stan aprowizacji kolonii w Dziwnowie, zorganizowanej 2 lata temu. Mało, że nie popularna wśród robotników Winkowa zostaje kierowniczką kolonii, ale zaopatrzeniowcem robi się człowiekiem, o którym niewiele dobrego słyszymy w zakładzie. Pow szechnie również mówi się o tym, że na koloniach przebywało w tym roku kilka wysoko postawionych w zakładzie rodzin, że nie stroniłono tam od nadmiernych ilości wódki itp.

Kolonie te są również przedmiotem szczególnego zainteresowania dyrektora naczelnego RZO, który, jak już wspominaliśmy, beztrosko pojechał na ich otwarcie, zamiast uczestniczyć w konferencji w Komitecie Miejskim. W czasie naszej bytności w zakładzie kiedy narastało wzburzenie w sprawie 150 robotników przewidzianych do redukcji, ponownie tam pojechał na cztery dni, tym razem dla odmiany w celu ostatecznego przejęcia budynku od PGR.

Na wolowej skórze nie spisałyby spraw i sprawów, ujawnianych codziennie w Radomskich Zakładach Obuwia. Sprawy te bołą uczuciowych ludzi w RZO, nikt jednak nie ośmiela się o nich mówić na terenie fabryki. Papier jest najpewniejszym powiernikiem. Dlatego też prasa i „Fala 49” co jakiś czas odbiera nabrzmiałe szeptem żalem i oburzeniem robotnicze listy. Zie jednak, że sygnały te pozostają bez echa, że nikt — ani Centralny Zarząd Przemysłu Obuwianego, ani Ministerstwo Przemysłu Lekkiego — nie zajął się dotychczas Radomskimi Zakładami Obuwia. Czas by już wreszcie ustalił, kto i za co ponosi odpowiedzialność i udrożnić atmosferę w tej wielkiej fabryce.

Robotnicy RZO mówili nam: „wiemy dlaczego zarabiamy mało, wiemy, że buduje się nowe fabryki i kombinaty, ale dlaczego nikt nie słucha naszych głosów, czemu utrudniają nam życie, a popierają rozmaite obiboki i łobuzostwo?”

Słuchając tych wypowiedzi przypomnieliśmy nam się słowa tow. Budzynieja, która na Plenum KC mówiła, że robotnicy chodzą nie tylko w przyciasnych i przydeptanych butach, ale dokuczają im i ranią ich stopy gwoździe, które obficie tkwią w tych butach.

Z myślą o tym, że niemożliwa jest poprawa warunków bytu ludzi pracy bez przeprowadzenia wszystkich przeszłości hamujących pełne rozwinięcie inicjatywy klasy robotniczej, z głębokim przeświadczeniem o konieczności usunięcia gęsto wbitych gwoździ biurokracyzmu i bezduszności, z myślą o tym, że powodzenie w realizacji uchwał VII Plenum, wymaga połączenia w jeden nurt walki o poprawę stopy życiowej z walką o demokratyzację stosunków w zakładach pracy — pisaliśmy ten raport.

Henryk Francuz
Tadeusz Gorzkowski



NOWE KONCEPCJE W KONSTRUKCJI LEKKICH KOLEJOWYCH WAGONÓW PASAŻERSKICH

Koleje szwedzkie i amerykańskie zmuszone są walczyć z silną konkurencją lotniczą i samochodową. Aby zatrzymać odpływ pasażerów trzeba podnieść szybkość pociągów nie zmniejszając bezpieczeństwa i wygodę podróży. Dąży się do tego, budując lżejsze wagony. Począwszy od lat trzydziestych bieżącego stulecia zmniejszono ciężar wagonów głównie przez stosowanie spawania i wprowadzanie lekkich metali tam, gdzie to było możliwe. Wszystkie te wagony miały wysokość, długość i podwozia takie, jak wagony zwykłe. Dopiero w 1959 r. wprowadzono w Hiszpanii pociąg „Talga”, które miały rewolucyjne cechy nowoczesnych szybkich pociągów, a mianowicie wagony niższe i krótsze, jedna os na wagon i koła obracające się indywidualnie. Ostatnio Amerykanie (New York Central) zbudowali pociąg X, a Szwedzi pociąg KLL, które są wyrazem dalszego rozwoju idei „Talga”. Amerykański pociąg składa się z 9 wagonów, z których tylko 4 mają drzwi otwierane na peron. Te 4 wagony mają 40 miejsc, pozostałe po 48. Długo-

ści wagonów wynoszą 15,2 m lub 14,5 m. Wozy mają po jednej osi, to jest po dwa koła, jedynie środkowy ma dwie osie, aby pociąg mógł stać bez lokomotywy. Środek ciężkości jest znacznie niżej, aniżeli w zwykłym wagonie amerykańskim (110 cm i 138 cm). Wagon ten jest niższy od zwykłych (339 cm i 405 cm). Szwedzki pociąg KLL liczy 10 wagonów. Wagon I klasy ma 24, zaś II — 40 miejsc. Wysokość punktu ciężkości wynosi 98 cm, wysokość podłogi 40 cm, wysokość wagonu 312 cm. O ile ciężar na jedno miejsce siedzące jest w pociągu X 3-krotnie mniejszy niż w zwykłym pociągu amerykańskim, to w szwedzkim KLL ciężar ten jest jeszcze o 30% mniejszy niż w amerykańskim. Pociąg X ciągnie lokomotywa z silnikiem Diesla o mocy 1000 KM. Wazy ona 87 ton (zwykła lokomotywa 125 t). Maksymalna szybkość ma sięgać 190 km/godz. Szwedzi jeszcze nie zbudowali lokomotywy dla KLL. Będzie ona bądź elektryczna bądź z silnikiem Diesla o mocy 1400 KM, maksymalna, na szybkość 150 km/godz. (jc)

OGRZEWANIE ZDALACZYNE W EUROPIE

Londyński Engineering (Nr 4714 z 13.VII.56 r.) zamieścił się postępowanie w ogrzewaniu ze względu na oszczędności w pałwie. Trzeba mieć na uwadze, że w Anglii do dziesięciu dni obrzyna większość mieszkańców z łicie brytyjskim konserwajzmem marzną przy kominkach. Co pewien czas w Anglii odbywa się bezskuteczna agitacja za centralnym ogrzewaniem. Engineering zamieścił się możliwości oszczędności palwa (trudno o mniej skuteczne urządzenia grzejne aniżeli kominek) przytaczając osiągnięcia krajów europejskich w dziedzinie wprowadzenia ogrzewania zdalacznego. Dla nas interesującym jest fakt, że zdaniem angielskiego pisma na czoło europejskich krajów w tej dziedzinie wysunęły się Czechosłowacja i Polska. Czechosłowacja ma już dwudziestopięcioletnią tradycję w tej dziedzinie. Obecnie projektuje się tam zwiększenie ciepłowni rejonowych i stworzenie systemu, który w ciągu najbliższych dziesięciu lat ma zostać podłączony do centrali atomowej. Nośnikiem ciepła ma być woda o

temperaturze 180—200°. Możliwe, że zostanie przyjęty układ jednokierunkowy, to znaczy, że ochłodzona woda nie będzie zwracana, lecz wypuszczana do kanałów. Stosowanie wody zamiast pary zmniejsza straty ciepłe z 20 do 10%, w dodatku wodne ogrzewanie będzie czynne przez całą dobę, podczas gdy istniejące czeskie parowe urządzenia wyłącza się w nocy. O Polsce pisał, że wprowadzenie obfituje ona w węgiel, lecz szybki rozwój przemysłu chemicznego powoduje potrzebę oszczędzania węgla. Pismo mówi o budowie po wojnie 2 ciepłowni w Warszawie, podkreślając, że miało być zniszczone w 80—90%, wskazuje że 60% potrzeb grzewczych Warszawy pokrywa ogrzewanie zdalacne, oszczędzając 240 tys. ton węgla rocznie i zmniejszając zatrudnienie o 600 osób.

Osobliwością są systemy ogrzewania w Islandii, gdzie przeszło połowa mieszkańców sześćdziesięciotysięcznej stolicy Reykjaviku, ma centralne ogrzewania zasłane wodą z naturalnych źródeł gorących. (jc)

TWORZYWA SZTUCZNE MNOżą SIĘ

Żaden przemysł jeśli nie liczyć atomowego, nie przynosi tyle korzyści co miesiąc, ile przemysł organiczny tworzyw sztucznych. Przed rokiem podano do wiadomości o uzyskaniu w Niemczech polietenu twardego, wytrzymałego na temperatury ponad 100°. Produkt ten otrzymano niskociśnieniową metodą Zieglera. Już w pół roku później Wielka Brytania miała swój własny twardy polifen, produkowany inną, wysokociśnieniową metodą (punkt mięknienia 116°, podczas gdy zwykłego polietenu 83°). Obecnie pracuje się nad uzyskaniem podobnego tworzywa, wytrzymującego jeszcze wyższe temperatury, lecz już nie z etylenem, jak polifen, lecz z propylenem. Tak etylen, jak i propylen są to produkty procesu krakowania ropy naftowej. W niektórych krajach (ZSRR, Polska) etylen otrzymuje się z alkoholu etylowego, pochodzącego z surowców rolniczych.

Z nowych zastosowań tworzyw spore znaczenie będzie miało zastępowanie butelek szklanych nylonowymi (mleko), co obniży znacznie koszty transportu (93% oszczędności na ciężarze), gdyż butelki nylonowe są o wiele lżejsze od szklanych. Ma to znaczenie szczególnie oczywiste w krajach o bardzo drogiej robociznie, gdzie koszt surowca nie dyskredytuje zastosowania drogiego nylonu zamiast taniego szkła. Przemysł tworzyw organicznych i przemysł gumowy wykazują ciągłe wzrastające

ca tendencje do wzajemnego przenikania się. Stale wzrasta zastosowanie niektórych polimerów jako składników gumy. Ostatnio polimery styrenu (85%) i butadienu jako składniki mieszanek gumowych opartych na kauczuku syntetycznym i naturalnym dają dobre wyniki produkcji ebonitów, obcasów i chodników gumowych. Katastrofalne pożary w kopalniach, których przyczyną były łatwopalne gumowe przenośniki spowodowały ustawowy zakaz w szeregu państw (W. Brytania, NRK) stosowania gumy do konstrukcji przenośników górniczych. Na miejsce gumy przyszył chlorek poliwinyli (igielin), neopren (syntetyczny chlorosulfonowy kauczuk) i trypalon chlorosulfonowy polietylen. Nie należy jednak sądzić, że zmniejszy się zapotrzebowanie na wyprany przez tworzywa sztuczne kauczuk. Od kilku lat wprowadza się w kolejniectwie, autobusach i samochodach ciężarowych resorowanie powietrzno-gumowe. Resor taki podobny jest do małej opony i produkuje się go podobnie jak oponę. Resory te podnoszą wygodę podróży i zmniejszają uszkodzenia transportowanych towarów. Ostatnio Firestone zapowiada wprowadzenie tego typu resorów do samochodów osobowych w 1958 roku. Rozwój tej produkcji spowodować może podwojenie zadań przemysłu oponiarskiego, a co za tym idzie ogromny wzrost konsumpcji kauczuku. (jc)

ZMIANY W ROZMIESZCZENIU PRODUKCJI KAUCZUKU

Światowa konsumpcja kauczuku podwaja się co dziesięć lat (dane w tysiącach ton): 1906—1915 — 1945, 1916—1925 — 3 397, 1926 — 1935 — 7 392, 1936—1945 — 10 734, 1946—1955 — 21 877.

Jeszcze przed dziesięciu laty Stany Zjednoczone zużywały 2/3 produkcji światowej. W wyniku rozwoju ekonomicznego innych krajów, udział Stanów Zjednoczonych spadł do połowy. Stały wzrost zapotrzebowania na kauczuk zaspokaja gwałtownie rozwijający się przemysł kauczuku syntetycznego i plantacje, powstające w krajach, które dotąd brały minimalny udział w produkcji kauczuku naturalnego.

Jak wiadomo, Hevea Brasiliensis, obecnie jedynie tropikalne kawkodajne drzewo uprawiane przemysłowo pochodzi z Brazylii. W ubiegłym stuleciu eksploatowano tam te drzewa, rosnące w dżungli. W końcu XIX wieku założono plantacje na Cejlonie, Malajach i Indonezji oraz w południowo-wschodniej Azji, gdzie dobre warunki klimatyczne i wysyskiwana tania siła robocza przyczyniły się do powstania poważnego ośrodka produkcji. Ruchy wywołujące nacisk azjatyckich państw na czeleczek plantatorów z Azji i próby przeniesienia ciężaru światowej produkcji kauczuku na kontynent południowej Ameryki i Afryki.

Dzisiaj jeszcze 95% kauczuku naturalnego daje Azja (1 687 000 ton rocznie), zaledwie 5% Afryka i zupełnie zanikoma ilość, rzędu kilkunastu tysięcy ton, Brazylia, gdzie choroby drzew uniemożliwiły prawidłową kulturę Hevea. Ostatnio co prawda udało się wyhodować hybrydy Hevea, odporne na choroby liści. Pierwszy poważny wysiłek ulokowania produkcji kauczuku w Afryce zrobił Amerykanin, obecnie największa plantacja świata jest plantacja firmy Firestone w Liberii o wydajności 35 000 ton rocznie (tona z hektara). Na Złotym Wybrzeżu przeznaczają się 20 000 hektarów na plantację kauczuku. Powstają nowe plantacje w brytyjskiej Nigerii i belgijskim Kongo. Do niedawna jeszcze uważano kauczuk naturalny za najlepszy elastomer przemysłowy. Jednak elastomery syntetyczne, które ustępowały dotychczas kauczukowi naturalnemu są dziś w stanie przewyższyć go pod wieloma względami, przede wszystkim pod względem ścieralności. Według zapowiedzi niektórych firm amerykańskich w roku ubiegłym elastomer biuretynowy przy zastosowaniu wzmocnień ze specjalnego drutu stalowego miały dać opony o przebiegu 400—800 tys. km (obecnie średnio 40 tys.), czyli opony równie długowieczne, jak samochód. (jc)



Jak wygląda też zagadnienie u nas? O łańcuchu chłodniczym nie ma mowy. W planie 6-letnim rozbudowano u nas poważnie flotę rybacką, „zapomniano” jednak o wyposażeniu jednostek łowczych w chłodnie, „zapomniano” o rozbudowie zaplecza w portach rybackich i w głębi kraju, które byłoby w stanie zabezpieczyć złowioną rybę przed psuciem, a więc o budowie chłodni, zamrażalni, fabryk lodu, wędzarni, przetwórn, konserw i sklepów rybnych z prawdziwego zdarzenia. Mało tego. Wskutek najbardziej źle pojętej „gigantomanii” zamknięto małe wędzarnie i inne pomniejsze zakłady rybne. Następstwa tych kro-

jak Darłowo i Władysławowo, praktycznie nie mają w ogóle chłodni i rybę wyladowaną w tych portach przesyła się do chłodni i zamrażalni w Gdyni i Kołobrzegu, co oczywiście nie wpływa dodatnio na jej jakość, ani na rentowność przedsięwzięcia połowowych.

Zdawałoby się, że w tej sytuacji niewykorzystanie każdego metra sześciennego chłodni i zamrażalni byłoby gospodarczym absurdem. A jednak tego rodzaju absurdy mają u nas miejsce. Przykłady znaleźć można w Kołobrzegu i w Świnoujściu. Zbudowane tu bowiem chłodnie – giganty wielkością swą zaimponować muszą każ-

Zdawaloby się, że w tej sytuacji niewykorzystanie każdego metra sześciennego chłodni i zamrażalni byłoby gospodarczym absurdem. A jednak tego rodzaju absurdy mają u nas miejsce. Przykłady znaleźć można w Kołobrzegu i w Świnoujściu. Zbudowane tu bowiem chłodnie — giganty wielkością swą zaimponować muszą każ-

— Ładna wycieczka, prawda? —
omyślenie: wyrzecz gdańskie,
woj. bydgoskie, szczecińskie... Wzię-
ję drogi zrobili te dursze po
mierci, niż za życia. Ale przecie-
ż na tym nie koniec. Nie jest bo-
wiem powiedziane, że za kilka ty-
nas z braku chłodni sytuacja wy-
gląda odwrotnie. Najwięcej po-
łowu latem i najwięcej ryby w
skleпах jest również latem. Zi-
mą — na odwrót.

Rezultat? Tzw. konsumentowi
zbiorowemu „wytka” się dursza

Rezultat? Tzw. konsumentowi wyborowemu „wtyka“ się dorsza

Dyrektor Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie tow. Biłłński stwierdził na łamach tygodnika „Rybak Morski”, że plan rybołówstwa zakładany w 1960 r. oddanie do eksploatacji 4 statków tego typu (!?) Dlaczego tak mało? Jest to tym bardziej mało, że zgodnie z założeniami planu pięcioletniego, rybołówstwo morskie powinno w bez ogłaszania się na celowości wzdawanych przepisów, zarządzeń, uchwał itp. zapędził gospodarkę rybną w krainę nonsensu. Czas więc najwyższy zastosować ostre, radykalne środki w celu regeneracji chorej części organizmu. Im szybciej się to stanie, tym szybciej świeża ryba docierać będzie do konsumenta, tym będzie ona tańsza.

Bezwzględnie zachodzi potrzeba opracowania nowych metod obrotu rybą. Dotychczas bowiem obowiązujące w tej dziedzinie normy, cała fasada czynników administracyjnych, wydawanie poleceń i nakazów bez zastanowienia się, czy te ogórne zarządzania odpowiadają warunkom i potrzebom obrotu rybą — nie przyniosły pożytych wyników. Czyż wszystko to znaczy, że nasze morze, nasze rybolarstwo nie jest ową kurą, potrafiącą znieść przysłowione „złote jaja”? Nie. Nasze ryby — to złoto. Trzeba je jednak w 100% wykorzystać.

Powszechnie znane jest porzekadło: ryba psuje się od głowy. Od głowy również psuł się aparat eksploatacji złowionej ryby, który bez oglądania się na celowość wydawanych przepisów, zarządzeń, uchwał itp. zapędził gospodarstwa rybna w krainę nonsensu. Czas więc najwyższy zastosować ostre, radykalne środki w celu regeneracji chorej części organizmu. Im szybciej się to stanie, tym szybciej świeża ryba docierać będzie do konsumenta, tym będzie ona tańsza.

WYDAWCA Polskie Wydawnictwa Gospodarcze* Przedsiębiorstwo Państwowe, Warszawa, ul. Poznańska 15, - REDAGUJE KOLEGIUM.

Redakcja: Warszawa, ul. Hoża 33. Telefony: Redaktor Naczelny - 806-25, Sekretarz Redakcji - 883-92, centrala - 803-15, 8071, 8072, 8073, 8074, 8075, 8076, 8077, 8078, 8079, 8080, 8081, 8082, 8083, 8084, 8085, 8086, 8087, 8088, 8089, 8090, 8091, 8092, 8093, 8094, 8095, 8096, 8097, 8098, 8099, 8100, 8101, 8102, 8103, 8104, 8105, 8106, 8107, 8108, 8109, 8110, 8111, 8112, 8113, 8114, 8115, 8116, 8117, 8118, 8119, 8120, 8121, 8122, 8123, 8124, 8125, 8126, 8127, 8128, 8129, 8130, 8131, 8132, 8133, 8134, 8135, 8136, 8137, 8138, 8139, 8140, 8141, 8142, 8143, 8144, 8145, 8146, 8147, 8148, 8149, 8150, 8151, 8152, 8153, 8154, 8155, 8156, 8157, 8158, 8159, 8160, 8161, 8162, 8163, 8164, 8165, 8166, 8167, 8168, 8169, 8170, 8171, 8172, 8173, 8174, 8175, 8176, 8177, 8178, 8179, 8180, 8181, 8182, 8183, 8184, 8185, 8186, 8187, 8188, 8189, 8190, 8191, 8192, 8193, 8194, 8195, 8196, 8197, 8198, 8199, 8200, 8201, 8202, 8203, 8204, 8205, 8206, 8207, 8208, 8209, 8210, 8211, 8212, 8213, 8214, 8215, 8216, 8217, 8218, 8219, 8220, 8221, 8222, 8223, 8224, 8225, 8226, 8227, 8228, 8229, 8230, 8231, 8232, 8233, 8234, 8235, 8236, 8237, 8238, 8239, 8240, 8241, 8242, 8243, 8244, 8245, 8246, 8247, 8248, 8249, 8250, 8251, 8252, 8253, 8254, 8255, 8256, 8257, 8258, 8259, 8260, 8261, 8262, 8263, 8264, 8265, 8266, 8267, 8268, 8269, 8270, 8271, 8272, 8273, 8274, 8275, 8276, 8277, 8278, 8279, 8280, 8281, 8282, 8283, 8284, 8285, 8286, 8287, 8288, 8289, 8290, 8291, 8292, 8293, 8294, 8295, 8296, 8297, 8298, 8299, 8300, 8301, 8302, 8303, 8304, 8305, 8306, 8307, 8308, 8309, 8310, 8311, 8312, 8313, 8314, 8315, 8316, 8317, 8318, 8319, 8320, 8321, 8322, 8323, 8324, 8325, 8326, 8327, 8328, 8329, 8330, 8331, 8332, 8333, 8334, 8335, 8336, 8337, 8338, 8339, 8340, 8341, 8342, 8343, 8344, 8345, 8346, 8347, 8348, 8349, 8350, 8351, 8352, 8353, 8354, 8355, 8356, 8357, 8358, 8359, 8360, 8361, 8362, 8363, 8364, 8365, 8366, 8367, 8368, 8369, 8370, 8371, 8372, 8373, 8374, 8375, 8376, 8377, 8378, 8379, 8380, 8381, 8382, 8383, 8384, 8385, 8386, 8387, 8388, 8389, 8390, 8391, 8392, 8393, 8394, 8395, 8396, 8397, 8398, 8399, 8400, 8401, 8402, 8403, 8404, 8405, 8406, 8407, 8408, 8409, 8410, 8411, 8412, 8413, 8414, 8415, 8416, 8417, 8418, 8419, 8420, 8421, 8422, 8423, 8424, 8425, 8426, 8427, 8428, 8429, 8430, 8431, 8432, 8433, 8434, 8435, 8436, 8437, 8438, 8439, 8440, 8441, 8442, 8443, 8444, 8445, 8446, 8447, 8448, 8449, 8450, 8451, 8452, 8453, 8454, 8455, 8456, 8457, 8458, 8459, 8460, 8461, 8462, 8463, 8464, 8465, 8466, 8467, 8468, 8469, 8470, 8471, 8472, 8473, 8474, 8475, 8476, 8477, 8478, 8479, 8480, 8481, 8482, 8483, 8484, 8485, 8486, 8487, 8488, 8489, 8490, 8491, 8492, 8493, 8494, 8495, 8496, 8497, 8498, 8499, 8500, 8501, 8502, 8503, 8504, 8505, 8506, 8507, 8508, 8509, 8510, 8511, 8512, 8513, 8514, 8515, 8516, 8517, 8518, 8519, 8520, 8521, 8522, 8523, 8524, 8525, 8526, 8527, 8528, 8529, 8530, 8531, 8532, 8533, 8534, 8535, 8536, 8537, 8538, 8539, 8540, 8541, 8542, 8543, 8544, 8545, 8546, 8547, 8548, 8549, 8550, 8551, 8552, 8553, 8554, 8555, 8556, 8557, 8558, 8559, 8560, 8561, 8562, 8563, 8564, 8565, 8566, 8567, 8568, 8569, 8570, 8571, 8572, 8573, 8574, 8575, 8576, 8577, 8578, 8579, 8580, 8581, 8582, 8583, 8584, 8585, 8586, 8587, 8588, 8589, 8590, 8591, 8592, 8593, 8594, 8595, 8596, 8597, 8598, 8599, 8600, 8601, 8602, 8603, 8604, 8605, 8606, 8607, 8608, 8609, 8610, 8611, 8612, 8613, 8614, 8615, 8616, 8617, 8618, 8619, 8620, 8621, 8622, 8623, 8624, 8625, 8626, 8627, 8628, 8629, 8630, 8631, 8632, 8633, 8634, 8635, 8636, 8637, 8638, 8639, 8640, 8641, 8642, 8643, 8644, 8645, 8646, 8647, 8648, 8649, 8650, 8651, 8652, 8653, 8654, 8655, 8656, 8657, 8658, 8659, 8660, 8661, 8662, 8663, 8664, 8665, 8666, 8667, 8668, 8669, 8670, 8671, 8672, 8673, 8674, 8675, 8676, 8677, 8678, 8679, 8680, 8681, 8682, 8683, 8684, 8685, 8686, 8687, 8688, 8689, 8690, 8691, 8692, 8693, 8694, 8695, 8696, 8697, 8698, 8699, 8700, 8701, 8702, 8703, 8704, 8705, 8706, 8707, 8708, 8709, 8710, 8711, 8712, 8713, 8714, 8715, 8716, 8717, 8718, 8719, 8720, 8721, 8722, 8723, 8724, 8725, 8726, 8727, 8728, 8729, 8730, 8731, 8732, 8733, 8734,

Ekonomię polityczną, której rzeczywiste, a nie pozorne opanowanie z nawiązką zastąpiłoby nam czas stracony na szereg pseudo-
discyplin, tworzonych w trybie ministerialnego zarządzania, traktowanego bez przesady jako kop-

Wierzę w przyszłość Kochanej
budry przy Rakowieckiej, wierzę w
odrodzenie studiów ekonomicz-
nych, ekonomicznych z treści; wie-
rzę, że znówu zaczęta przyciągać
do siebie uwagę i reakty-
wowanie posłanych, ogólnie
serwisiom sztydziłkiem na zielona
trawko a jeszcze żyjących, profe-

otworzą się szeroko dla młodego
pokolenia nie zawsze zrzędnego,
ale może już zdolnego do wypo-
wiedzenia się – lamy czasopism
ekonomicznych, czy najpoważniej-
sz z nich przestanie wrzesze smaż-
wać się w sosie, natomiast w
tych samych kielichach

Jan Kurkiewicz

Zeusząd wali strumień odnowy, najtajniejsze, „święte świętych” staje się jawne, a pod Pałacem postawili nawet odrzućciowiec. Peka wstąpiłowy kamuflaż archytrych wskaźników, którymi zeystko na świecie dawało się udowodnić, chwiej się koncepcje „średniówek”, „zaostroża” itp. pomyśłów. Liczy się tylko prawda, tylko fakty. Fakty czekają na analizie, na uogólnienie, jest dla nas szansa — o ile potrafimy być ekonomistami z prawdziwego zdarzenia.

Kto nam w tym pomoże?
 Czy PTE wyjdzie wreszcie ze swojej wytwornej ekskluzywności, przejmując doskonale doprawdy formy pracy takiej NOT? Czy utworzą się szeroko dla młodego pokolenia nie zawsze zręcznego, ale może już zdolnego do wypożyczenia się — tacy czasopiśmeczniczy, czy najpoważniejsi z nich przestanie wreszcie smaczyć się w sosie własnym zawsze tych samych kilku nazwisk?

Leon Kurkiewicz