

W NUMERZE:

Marek Drozdowski — DROGA TWÓRCZOŚCI LUDWIKA LANDAU — str. 2
Zbigniew Madej — ZYSK HANDLOWY — NOWE ZJAWISKO W PRZEMYSLE — str. 3
Feliks Aniol i K. Bentlewska — POLEMKA W SPRAWIE AKORDU I ZAROBKÓW — str. 6

Złote Złoty gospodarcze

TYGODNIK SPOŁECZNO-GOSPODARCY

ROK XIII WARSZAWA-14 WRZEŚNIA 1958 R. CENA 2 ZŁ Nr 37/365

OD RÓWNOWAGI GLOBALNEJ DO ODCINKOWEJ

MIECZYŚLAW LESZ

Wartość zapasów w handlu wzrosła w I półroczu br., jak wiadomo, o 5,6 mld zł. Równocześnie zapasy gotowych artykułów rynkowych, tylko w czterech resortach (Ministerstwo Przemysłu Lekkiego, Centralny Związek Spółdzielczości Pracy, Komitet Drobnej Wytwarzalności i Ministerstwo Przemysłu Spożywczego i Skupu), wzrosły o 2 mld zł. Ogólny wzrost zapasów wynosi więc 7,6 mld. zł w cenach detalicznych. Oznacza to wzrost, w stosunku do stanu na 1 stycznia 1958 roku, o 18% i pozwala na bardzo znaczne zwolnienie rotacji w handlu. Wskaźnik rotacji w dniach (w hurcie i detalu łącznie), który w II kwartale 1957 roku spadł do 77 dni, podniósł się w II kwartale br. do 94 dni, czyli osiągnął już prawie poziom sprzed dwu lat. (W II kwartale 1956 roku — 105 dni).

Jak wiemy z doświadczeń innych krajów, a także i z naszych własnych doświadczeń z lat ubiegłych, trzymiesięczny zapas w handlu wystarcza dla utrzymania ciągłości sprzedaży, pod warunkiem utrzymania prawidłowej struktury asortymentowej zapasów.

Nie będziemy więc dalecy od prawdy, jeśli powiemy, że przy 94 dniach rotacji osiągnęliśmy globalną równowagę na rynku.

Daleko nam jednak jeszcze, jak wiadomo, do równowagi odcinkowej. Wiąże się to ściśle ze strukturą zapasów.

Czy struktura zapasów u nas jest właściwa?

Przed wszystkim trzeba stwierdzić, że wzrost zapasów miał miejsce głównie w hurcie. Z 5,6 mld zł wzrostu zapasów w handlu w I półroczu br. wzrost w hurcie wyniósł 3,5 mld zł, a w detalu jedynie 2,1 mld zł. Takie rozłożenie się przyrostu zapasów nie jest prawidłowe

jeżeli wziąć pod uwagę, że zapasy detalu przedstawiają wartość 23 mld złotych, a hurtu tylko 19 mld zł. Innymi słowy, zapasy detalu wzrosły o 10%, a zapasy hurtu o ponad 22%.

Niektórzy uważają, że jest to wynikiem przesadnej ostrożności detalu, który obecnie dokonuje przeceny nie w ciężar budżetu, ale w ciężar kosztów i obawia się wziąć z hurtu towar „niechodliwy”. Inni twierdzą, że wiąże się to ze zwiększeniem odsetek bankowych z 2% do 4% i z większą dbałością o obniżkę kosztów obsłużenia kredytów obrotowych. Dokładna analiza zapasów nie świadczy o tym, aby były to przyczyny decydujące, choć jakąś rolę zapewne i one odgrywają. Decydującą przyczyną wolniejszego wzrostu zapasów w detalu niż w hurcie jest fakt, że struktura zapasów hurtu tylko w pewnym stopniu odpowiada zapotrzebowaniu detalu.

Na 3,6 mld zł wzrostu zapasów w hurcie prawie 2,5 mld zł wzrostu przypada na tkaniny wełniane, obuwie, konfekcję i wyroby pończosznicze. Warto zwrócić przy tym uwagę, że są to wszystkie odcinki, na których równowaga rynkowa została już dawniej osiągnięta (albo nawet nigdy nie była zakłócona). Dokładna analiza doprowadza do wniosku, że w tych grupach towarów gromadzą się nadmierne zapasy, których narastanie w takiej skali nie jest gospodarczo uzasadnione. Pouczającym pod tym względem przykładem są wyroby pończosznicze. Wartość kwartalnej ich sprzedaży wynosi 440 mln zł, zapasy zaś, tylko w hurcie — 570 mln zł. Znacząco, że tylko hurt posiada 4-miesięczny zapas wyrobów pończosznich.

Szczegółowa analiza innych pozycji zapasów doprowadza do wniosku, że zapasy hurtu w wysokości ok. 1,2 — 1,5 mld zł są gospodarczo niezasadne. Równocześnie, jak wiemy, brak jest i w hurcie i w detalu szeregu artykułów, jak np. podszewka, ręczniki bawełniane itp., produkowanych przez ten sam przemysł lekki.

Jakie są źródła tego niepożądanego stanu rzeczy?

Pierwszą przyczyną jest pogoni przemysłu za wysokim zyskiem. Przemysł eliminuje pod różnymi pozorami produkcję artykułów, które przynoszą mu stratę, a faworyzuje artykuły, które są jak najbardziej rentowne. W rezultacie nadmiary tych artykułów gromadzą się w hurcie i stanowią nieuzasadnione obciążenie składów (i kont bankowych). Nie jest przypadkiem, że artykuły, których brak na rynku są zarazem artykułami przynoszącymi przemysłowi straty.

Niektórzy działacze gospodarczy sądzą, że dla złamania działającego tu „antybody” wystarczy nakazy administracyjne. Jest to niesłuszne. Jak dalece nieskuteczne są w takich przypadkach nakazy, a jak na odwrót skuteczne jest właściwe ustawienie bodźców, świadczy choćby przykład zmian jakie zaszły w strukturze produkcji wyrobów mleczarskich pod wpływem właściwego ustawienia bodźców. Wystarczyło zerwać z jednolitą dopłatą (dotacją obrotową) od jednostki tłuszczowej i ustalić dopłatę celowo-zróżnicowaną, aby uzyskać bardzo znaczny wzrost produkcji śmietany, mleka spożywczego, serów, przy równoczesnym spadku produkcji masła. Te właśnie kierunki produkcji były zgodne z potrzebami rynku. Rynek konsumuje obecnie niemal dwa razy więcej serów twarogowych i o 40%

więcej śmietany, niż przed rokiem. Zapasy masła, które przekroczyły pół roku temu 15 tys. ton, spadły obecnie do 10 tys. ton; zaoszczędzone w ten sposób mleko zostało wykorzystane do produkcji serów i dla otrzymania śmietany spożywczej, zgodnie z życzeniem rynku.

Dlatego również w przemyśle lekkim trzeba zdecydować się bądź na

dokonczenie NA STRONIE 2

TARCHOMIN

2 lata eksperymentu

JOZEF KUŻBA

Uruchomienie na skalę przemysłową produkcji środków farmaceutycznych jest jednym z osiągnięć naszej gospodarki. Nasz przemysł farmaceutyczny jest jeszcze przemysłem młodym; nie mamy ani zbyt bogatej tradycji, ani też większego doświadczenia w wytwarzaniu leków. Wszelką zatem śmiałością inicjatywę przedsiębiorstw przemysłu farmaceutycznego, przyspieszającą rozwój tej gałęzi gospodarki

narodowej, uznać należy za bardzo cenną.

Jednym z naszych najpoważniejszych zakładów przemysłu farmaceutycznego są Tarchomińskie Zakłady Farmaceutyczne. W końcu 1956 roku w zakładach tych opracowane zostały — na wniosek zarządu i jej kierownictwa — eksperymentalne zasady zarządzania przedsiębiorstwem. Zasady te zostały następnie zatwierdzone przez władze zwierzchnie — z mocą obowiązującą na lata 1957 i 1958. „Na warunkach eksperymentalnych pracuje w Polsce kilkadziesiąt przedsiębiorstw. Wśród tych przedsiębiorstw eksperyment tarchomiński wyróżnia się tym, że nie sprowadzał się on jedynie do problemów ekonomicznych; w momencie bowiem wpro-

wadzenia nowych metod kierowania przedsiębiorstwem, wprowadzono tam jednocześnie zmianę technologii produkcji penicyliny oraz uruchomiono produkcję szeregu nowych leków.

Zadecydowało to o tym, że eksperyment tarchomiński mimo woli przybrał formę eksperymentu techniczno-ekonomicznego, zawierającego m. in. poważne ryzyko produkcyjne. Z własnej inicjatywy, zalogą i kierownictwem przedsiębiorstwa wzięły na siebie ambitne i odpowiedzialne zadania. Nasuwa się zatem pytanie — jak Tarchomińskie Zakłady Farmaceutyczne wyszły z tej ciężkiej próby? Rezultaty gospodarki Zakładów Tarchomińskich przedstawiają się porównawczo w sposób następujący:

* Złote Gospodarcze nr 34/58.

DOKONCZENIE NA STR. 6

...Wagony do niej podoczepiali...

JULIUSZ MIKOŁAJSKI

Sytuacja ekonomiczna naszego kolejnictwa w ciągu ostatnich kilku lat nie była wesoła; gwałtowny wzrost przewozów — przy czym wzrost w dużej części nieuzasadniony — przy niewystarczającej bazie taborowej, powodował zasadnicze trudności przewozowe. Do trudności tych przyłączyły się jeszcze w latach 1956 i 1957 trudności finansowe. Nasze kolejnictwo przestało być rentowne, chociaż dość powszechnie wiadomo, że na ogół jest to interes dość rentowny. Bilans naszego kolejnictwa w ub. roku zamknął się po raz pierwszy w jego historii saldem ujemnym na kilkadziesiąt mln zł. Zaciążyły tu przede wszystkim ceny materiałów zakupowanych przez kolejnictwo (tabor, szyny, węgiel itp.), wzrost kosztów przez podwyżkę płac, która nie miała dostatecznego odbicia w podniesieniu wydajności pracy oraz od lat nieuporządkowana polityka taryfowa. Humorystyczne niekiedy stawki taryfowe zaczęły grać w swej masie — przy jednoczesnym zatrważającym wzroście przewozów i tym samym wzroście ich stosowania.

Trzeba przyznać, że wobec ogólnie nieuporządkowanej gospodarki transportowej w kraju — resort kierujący naszym kolejnictwem był wobec tych smutnych faktów w przeważającej mierze bezsilny. Zaczęły się pojawiać pierwsze próby porządkowania naszego transportu.

W transporcie kolejowym pojawiły się nowe, nieznane dotąd zjawiska ekonomiczne. Niektóre z nich są na pewno „odkorkowaniem” transportu kolejowego, po-

czątkiem „ściągnięcia go ze ślepego toru”. Inne natomiast spowodowały na szlakach kolejowych zupełnie nową sytuację, wymagającą nowej organizacji pracy oraz niekiedy i dodatkowych kosztów.

Jeśli chodzi o transport kolejowy towarowy — to w I półroczu br. kolej nasza po raz pierwszy nie przewiozła zaplanowanej ilości towarów. Czy jest to powód do zmartwienia? Przypadek ten jest chyba jedynym, w którym niewykonanie planu w zasadniczym wskaźniku pracy danej gałęzi gospodarki (przewóz w tonokilometrach) uznać należy za zjawisko pozytywne. W ciągu 7 miesięcy br. koleje nasze nie przewiozły 5 mln. ton towarów — w stosunku do planu. Nie z tego powodu, że nie mogły tejsi masy przewieźć np. z braku taboru, lecz dlatego, że masy tej do przewozu nie otrzymały.

Jest to chyba wyraźnym świadectwem tego, że w naszych przewozach zaczyna grać rolę rachunek ekonomiczny i zdrowy rozsądek. Sama kolej wypowiedziała w zeszłym roku ostrą walkę przewozom nie tylko zbędnym i krzyżującym się, lecz przede wszystkim przewozom nonsensownym. Jednym z tych ostatnich były przewozy materiałów budowlanych, a przede wszystkim żwiru i piasku z jedne-

go krańca Polski na drugi. Dokładne zbadanie przez resort potoków tych przewozów i udowodnienie ich bezsensu doprowadziło m. in. w ciągu I półroczu br. do sytuacji, w której przy większej niż w roku ubiegłym produkcji materiałów budowlanych i przy większym fronicie robót w budownictwie — przewieziono o 1,5 mln ton żwiru i piasku oraz o 300 tys. ton kamienia mniej niż w analogicznym okresie ub. roku.

Niezależnie od ingerencji resortu w porządkowanie potoków przewozów — naprzeciw tej inicjatywie wyszły również niektóre gałęzie przemysłu oraz handel. I tam wreszcie — chociaż jeszcze w zbyt małym zakresie — zrozumiano zgubność przewozów wszystkiego co się da i dokąd się da, tylko dlatego, że „zabawa” ta nie albo prawie nie nie kosztuje. Np. zboża przewoził się w Polsce jeszcze ciągle 3 razy tyle, niż go się w ogóle w kraju rocznie produkuję.

Z jednoczesnym kurczeniem się przewozów pozbawionych jakiegokolwiek uzasadnienia ekonomicznego — pojawiły się na rynku przewozowym nowe skomplikowane zadania dla kolei, takie, z którymi przedtem — w okresie walki o ilość — nie miała ona do czynienia. Nowa polityka rolna na wsi oraz

rozwój aktywizacji miasteczek, osiedli, uruchamianie nieczynnych dotąd małych obiektów przemysłowych, aktywizacja turystyczna i wiele innych zjawisk — postawiły przed kolejnictwem nowe zadania dotarcia do małych stacji z przewozem dwu-jedno- i niekiedy i półwagony przesyłek.

Równolegle zatem z aktywizacją małych ośrodków gospodarczych kraju nastąpić musiała aktywizacja przewozowa małych stacji położonych w pobliżu tych ośrodków. W praktyce kolejowej oznacza to uruchomienie dziesiątek, a nawet setek nowych pociągów zbiorowych, które by do stacji tych dostarczały pojedyncze wagony próżne i które by z nich zabierały wagony ładowne. W praktyce kolejowej oznacza to również, że ten typ pociągów jest z punktu widzenia ekonomicznego jednym z najdroższych. Zachodzi zatem dość paradoksalna sytuacja: porządkowanie gospodarki przewozowej, eliminowanie szkodliwych przewozów zbędnych lub krzyżujących się — nie pociąganie za sobą w efekcie poprawy ekonomicznej kolejnictwa w całości. Następuje zdrowa wymiana transportu nieekonomicznego, dla gospodarki narodowej szkodliwego — nowy

DOKONCZENIE NA STR. 7

	Wykonanie 1956 roku w tys. zł	Wykonanie 1957 roku w tys. zł	Wykonanie 1957 roku w stosunku do planu w %
Produkcja według cen zbytu	335 512	386 671	89,5
Sprzedaż produkcji towarowej	342 677	368 606	91,7
Zatrudnienie (ilość osób)	1 691	1 797	96,5
Płace bez udziału w zysku	26 278	29 670	95,3
Płace z zyskiem	-	33 027	106,0
Obniżka kosztów własnych	26 059	59 040	108,5
Akumulacja	201 472	220 583	101,2
Zysk	15 581	53 543	114,3
Podatek obrotowy	185 891	167 040	97,2
Inwestycje	18 765	24 397	83,7
Kapitałne remonty	1 459	3 015	113,0

Z zestawienia wynika, że plan produkcji w 1957 roku nie został wykonany. Z tytułu tego czyniono przedsiębiorstwu szereg zarzutów — bez jednakże dokładniejszego zbadania, czy niewykonanie planu było rzeczywiście winą zakładu.

Plan produkcji na rok 1957 ustalony był w okresie poprzedzającym zmianę technologii produkcji; nie można było jeszcze wtedy dokład-

nie przewidzieć, jak ułożą się nowe możliwości wytwórcze przedsiębiorstwa. Plan ten zaproponowało samo przedsiębiorstwo, oceniając zbyt pochopnie swoje możliwości. W planie tym znalazło się wskutek tego

dokonczenie NA STRONIE 6

