

W NUMERZE:

Wiesław Szynkler-Głowacki — GDZIE DRWA RĄBIĄ... — str. 1

Raz na tysiąc lat — jak dotychczas — budujemy od razu całe zagłębie przemysłowe i trafia nam się historyczna szansa uczynienia tego w sposób naprawdę planowy, racjonalny. Tymczasem praktyka budowy Rybnickiego Okręgu Węglowego wykazuje, że szansy tej w pełni nie potrafimy wykorzystać. I różne kontrole ujawniają wielomilionowe straty na skutek niedostatecznego przygotowania poszczególnych inwestycji. A co na to górnicy?

Zbigniew Mawarski — KRYTERIA OCENY — str. 1

Kryteria oceny działalności gospodarczej stanowią od dawna przedmiot namyślnych sporów, które nie doprowadziły jeszcze do ujednolicenia stanowisk. Wady i zalety poszczególnych kryteriów były już niejednokrotnie

omawiane m. in. i na łamach Z.G., a krytycy koncentrowali się głównie na produkcji globalnej, podważając jej przydatność jako podstawy wyliczenia i korygowania funduszu płac. Autor artykułu stwierdza, że nie można chyba liczyć na genialne odkrycie, które w jednym momencie zmieni dotychczasową sytuację w dziedzinie kryteriów i proponuje prowadzenie systematycznych badań, licznych prób i częściowych zmian. O tym, czego mają one dotyczyć — dowiedzieć się czytając artykuł Z. Mawarskiego.

Zygmunt Keh — W SPRAWIE MIĘDZYNARODOWEJ SPECJALIZACJI PRODUKCJI... (II) — str. 5

Przejęcie od specjalizacji produkcji wyrobów gotowych, zwłaszcza tam, gdzie występują wyroby bardziej złożone, do podziału pracy i specjalizacji produkcji zespołów, może dać duże efekty ekonomiczne. Pogłębienie specjalizacji produkcji w tym właśnie sensie, doprowadzi niewątpliwie do dalszego zwiększenia wzajemnych dostaw maszyn i urządzeń między krajami RWPG. Autor wyciąga stąd wnioski, że szerze rozwinięte kooperacji w formie wzajemnych dostaw zespołów i elementów winno przynieść dalszy wzrost obrotów między krajami naszej wspólnoty.

1 IMIENINY WYPADAJĄ 1-GO MAJA...

ANDRZEJ BOBER

LUBICIE imieniny? Ja nie. Jako ponurak z urodzenia, źle się czuję w gronie wielu ludzi, którzy po suto zakropionej kolacji zaczynają odgrzebywać w pamięci stare i zwietrzałe dowcipy, racząc nimi wszystkich obecnych. Solenizant: pomny zasad polskiej gościnności — i podobno polskiej tradycji narodowej — uzupełnia, jak umie najszybciej, puste kieliszki, dziękując za prezenty, posyła paniom „urocze” spojrzenia... Ponieważ w tym wszystkim dopatrzyć się sztuczności i rozbicia „na siłę” tzw. atmosfery — dlatego od lat unikam uczestniczenia w podobnych uroczystościach tłumacząc solenizantom, że „brak czasu, dużo pracy, nagły służbowy wyjazd” itd., itd.

W czasie swego ostatniego pobytu we Wrocławiu, podczas jednej z rozmów, zaproszono mnie na imieniny. Zanim zacząłem szukać wykrętu, dowiedziałem się, że w imieninach tych uczestniczyć będzie dwa tysiące osób (z czego 1600 — to kobiety, „przeważnie młode” — jak ktoś poinformował z boku) będzie orkiestra, a wszyscy uczestnicy tej uroczystości paradować będą w najnowszych, sportowych strojach. Zaciekawiony i zdumiony tą badź co bądź niesamowitą trochę informacją, zapytałem kim jest ów solenizant, szukający przyjęcia dla dwóch tysięcy osób! Dodałem także: „czy mogę go poznać?”. Pani Zofia Paryżak, jako jedna z osób znających go najdłużej, a właściwie od momentu gdy „przyszedł na świat” — obiecuje spełnić tę prośbę.

Dowiaduję się więc na wstępie, że solenizantem są... Zakłady Przemysłu Odzieżowego im. 1 Maja we Wrocławiu — termin ich imienin jest więc ściśle związany z corocznym Świętem Pracy. Dziś towary produkowane przez te zakłady są znane nie tylko w Polsce: znają je dobrze mieszkańcy Związku Radzieckiego, Anglii, dalekiej Australii, tak egzotycznych dla nas krajów jak Libia czy Nigeria. Ale nim zdobyły zagraniczne rynki — trzeba było zdźwignąć sobie zaufanie krajowych odbiorców. Potrzebne na to było jednak dużo czasu...

Wrocław, rok 1945. Zasypane gruzem ulice, sterczące kikuty wypalonych domów, brak wody i elektryczności — oto scenariusz towarzyszący wysiłkom kilkunastu ludzi przybyłych tu z różnych krańców Polski by uruchomić pierwszą w

kraju fabrykę / Zięby. Rozpoczęli oni swą pracę od zabezpieczenia pozostałości po niemieckich fabrykach tego typu, zbierania niezbędnego sprzętu i maszyn, kompletowania przyszłej załogi. W roku 1947 kończy się tzw. akcja repolonizacji, a do Wrocławia zaczynają przyjeżdżać masowo przybysze z województwa kieleckiego, krakowskiego, łódzkiego, poznańskiego. Szukają oni pracy. I znajdują ją. M. in. w dużych już wówczas zakładach odzieżowych zatrudniających wtedy ok. 4 tys. ludzi. Kończą się wtedy dla fabryki zamówienia „wojenne” (przez pewien czas produkowano tutaj mundury wojskowe) i przychodzi nowe; są nimi różne asortymenty odzieży robotniczej, przeznaczonej dla kolejarzy, hutników, górników. Trochę później — w roku 1949 — zakłady uruchamiają produkcję dla ludności — niewiele jej wtedy co prawda było, ale wiadano wtedy, że już najbliższa przyszłość zmieni zupełnie profil produkcyjny zakładów. Zdawano sobie sprawę, że w latach następnych szyć odzież dla ludności będzie zadaniem pierwszoplanowym zakładów.

Mija powoli okres wielkiej fluktuacji załogi: ci, którzy doszli do wniosku, że zatrzymają się tutaj na długo — pozostają, inni opuszczają Wrocław, szukając gdzieś indziej szczęścia. W tym także czasie stwierdzono, że najbardziej optymalnym limitem zatrudnienia dla zakładów tej branży jest liczba ok. 2 tys. zatrudnionych. Tytuł własnie pracowników pozostaje w fabryce, której dyrekcja zaczyna już myśleć o pewnej specjalizacji produkcji: staje się nią najpierw odzież wyściółkowo-sportowa, by później — a właściwie w ostatnich już latach — zakłady stały się wyspecjalizowanym ośrodkiem produkcji wszelkich asortymentów odzieży sportowej.

Wrocław, kwiecień 1963 r. Zakłady im. 1 Maja zajmujące dziś okazały, wielopiętrowy budynek w samym centrum miasta są dzisiaj jedynym w Polsce zakładem, wyspecjalizowanym w produkcji odzieży sportowej. Z ludzi, którzy rozpoczęli tu pracę w 1945 roku pozostało już niewiele — zaledwie 50 osób. Wśród nich znajduje się m. in. i Zofia Paryżak — dziś przewodnicząca Rady Zakładowej, osiemnaście lat temu — kucharka przy zakładowej stołówce. Wygrzebuje

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

ZGŁOSZONY gospodarcze

TYGODNIK SPOŁECZNO-GOSPODARCZY

ROK XVIII WARSZAWA 28 KWIETNIA 1963 R. CENA 2 ZŁ NR 17/66

kryteria oceny

ZBIGNIEW MAWARSKI

KRYTERIA oceny działalności gospodarczej stanowią od dawna przedmiot namyślnych sporów, które — mimo licznych usiłowań — nie doprowadziły jeszcze do ujednolicenia stanowisk. Zarzysowała się jednak generalna zbieżność poglądów w trzech następujących kwestiach:

- istniejące kryteria oceny nie sprzyjają racjonalnemu gospodarowaniu, nie skłaniają przedsiębiorstw do minimalizacji kosztów produkcji i do wytwarzania ściśle tych wyrobów, których żąda odbiorca;
- główna przyczyna zła leży w ocenie przedsiębiorstw na podstawie wykonania planu produkcji brutto tzn. produkcji globalnej, towarowej itp., które z istoty swojej nie mogą sprzyjać racjonalnemu gospodarowaniu, gdyż (oprócz innych wad) zawierają w sobie nakłady i efekty;
- zmiana kryteriów oceny powinna polegać na zastępowaniu produkcji globalnej i towarowej przez wartość produkcji czystej, wartość przerobu, pracochłonność itp.

Nie chcemy podważać tych poglądów. Potwierdza je bowiem codzienna praktyka w przemyśle i handlu oraz zapoczątkowane już zmiany, które polegają właśnie na zastępowaniu produkcji globalnej i towarowej przez inne kryteria. Wydaje się jednak, że dla wzbogacenia dyskusji warto spróbować odpowiedzieć na trzy następujące pytania:

1. w jakich gałęziach przemysłu obowiązują poszczególne kryteria, jaka część produkcji przemysłowej wytwarzana jest w przedsiębiorstwach ocenianych na podstawie wielkości naturalnych (metry, kilogramy, sztuki) produkcji globalnej, produkcji towarowej, wartości przerobu itp.;
2. jakie są wady i zalety poszczególnych kryteriów, które mają zastąpić kryteria tradycyjne;
3. czy w przypadku stosowania kilku kryteriów należy je traktować jako kryteria niezależne od siebie czy też jako kryteria wzajemnie powiązane, podporządkowane, tworzące jedną spójną strukturę?

Kryteria oceny istnieją na wszystkich szczeblach od gospodarki narodowej po zarządy przez ministerstwa i zjednoczenia aż do przedsiębiorstw, wydziałów, grup roboczych i pojedynczych pracowników. Wszędzie bowiem zachodzi potrzeba mierzenia nakładów i wyników pracy oraz potrzeba oceny i nagradzania. W tym artykule zajmijmy się tylko kryteriami oceny przedsiębiorstw

* Artykuł dyskusyjny.

DOKOŃCZENIE NA STR. 2

Na tropie górniczych inwestycji

gdzie drwa rąbia...

WIESŁAW SZYNKLER-GŁOWACKI

Okazuje się, że w ROW-ie. Nie każdy wie co zacz ten ROW. Nowa Huta, Turowsów — te nazwy są już bliżej znane i na ogół wszyscy orientują się, jakie to oznaczają one kombinaty. A przecież w Rybnickim Okręgu Węglowym mamy do czynienia z inwestycją zakrojoną na znacznie większą skalę. Tu, na południowy zachód od okręgu gliwicko-katowicko-dąbrowskiego, powstaje całe wielkie zagłę-

bie przemysłowe. Nimałym kosztem: już w bieżącej pięcioletce pochłonie ono około dwudziestu miliardów złotych. Wszystko zaś po to, aby osiągnąć po kilka miliardów ton węgla koksującego — surowca nader cennego, zwłaszcza dla hutnictwa czy chemii i wraz z rozwojem tych gałęzi coraz bardziej poszukiwanego na całym świecie. Wprawdzie w rybnickim rejonie mamy już kilka star ch kopalń,

wydobywających węgiel koksujący, lecz dotychczasowa ich produkcja nie wystarcza nawet na zaspokojenie krajowych potrzeb. A ponieważ powoli wyczerpują się zasoby owych kopalń — ich rozbudowa i modernizacja nie pozwoli na jakiś większy wzrost wydobycia. Skoro do roku 1980 produkcję tego węgla mamy zwiększyć przeszło dwukrotnie (tj. do ponad 40 milionów ton rocznie) — trzeba inwestować.

W ubiegłej pięcioletce budowaliśmy w ROW-ie cztery nowe kopalnie: „1 Maja”, „Szczygółowice”, „Jastrzębie”, „Moszczenica”. Choć zaczęło już tam wydobywać węgiel — do całkowitego ukończenia i uruchomienia tych obiektów potrzeba jeszcze ładnych paru lat. Równocześnie zaś z kontynuacją tamtych inwestycji — bieżący plan pięcioletni przewiduje rozpoczęcie w ROW-ie budowy dalszych czterech kopalń.

A do roku 1980 ma ich tam powstać jeszcze co najmniej dziesięć! Nowe, wielkie zagłębie węglowe rodzi się jednak nie bez bólów.

CIEŻKIE BOJE Z PRZYRODĄ

Budowniczość kopalń ROW-u muszą zmagać się z wodą. W niektórych miejscach trzeba bowiem przebić się przez zalegające w tzw. nadkładzie warstwy wodonośne o charakterze kurawkowym, a więc przez płynne masy wody z drobnym piaskiem. Aby uniknąć zalania szybów i przekopów — musiano zamrażać ten nadkład, cementować całe odcinki wyrobisk, stosować dodatkową obudowę. Kłopotliwe to i nader kosztowne. A mimo to kurawka nieraz przerywała roboty górnicze.

Bardziej jednak trudne są zmagania budowniczych ROW-u z gazem. Górników wywołuje tu bowiem w niektórych warstwach bardzo duża metanowość, na skutek czego niektóre kopalnie trzeba budować przy dużym zagrożeniu gazowym. Już w czasie górnienia szybów zanotowano liczne przypadki wypływów metanu, który nawet kilkakrotnie wybuchł zagrażając bezpieczeństwu górników, a zarazem hamując postępy ich robót.

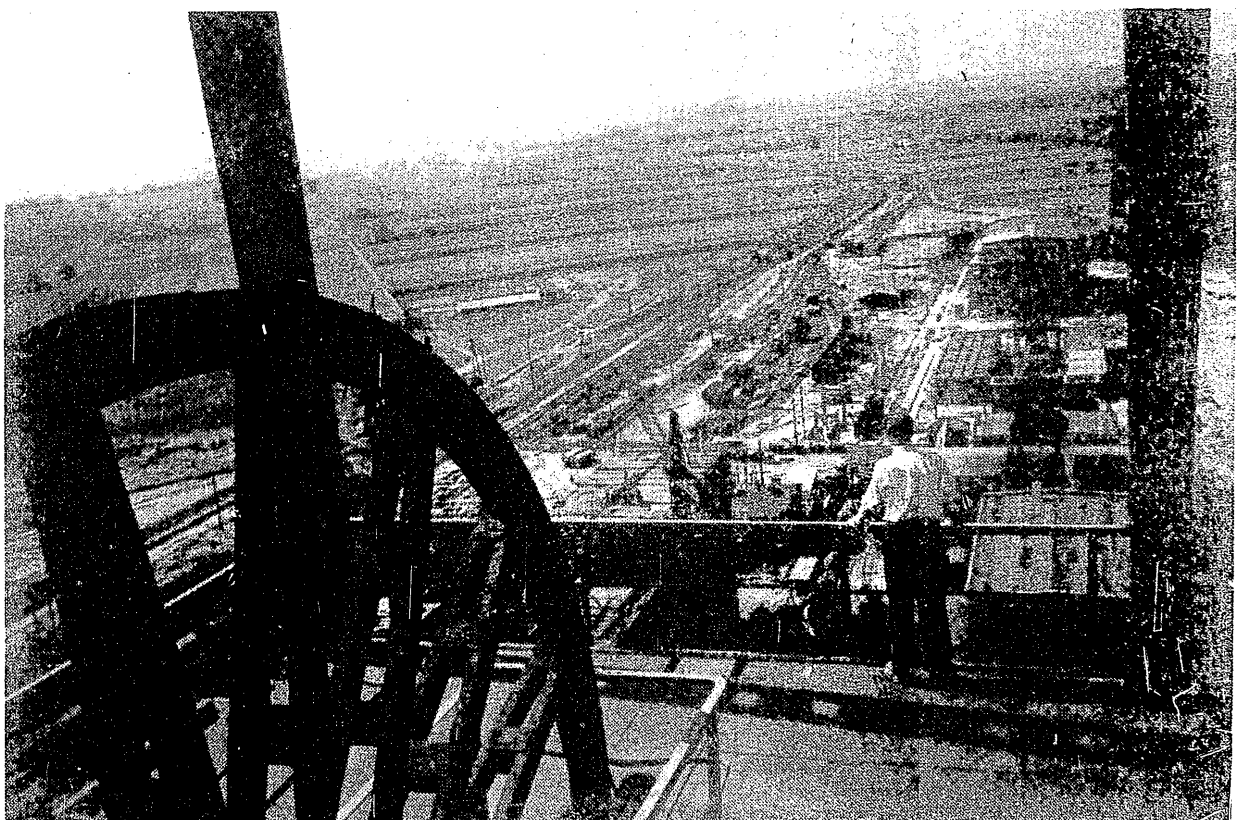
Dokłada się jednak wszelkich starań, aby w tych tak trudnych warunkach zapewnić załogom jak największe bezpieczeństwo. Nawet, jeśli związane z tym dodatkowe koszty sięgają wielu milionów złotych. Wprowadzono więc wiele najrozmaitszych urządzeń służących polepszeniu bezpieczeństwa pracy. A poza tym przystosowuje się odpowiednio do tych warunków całą

technologię robót. Np. przy pierwszych robotach „rozcinających” dół wprowadzono tzw. centralne strzelanie: założone na dole ładunki wybuchowe odpalano jednorazowo po uprzednim wyjeździe wszystkich pracowników na powierzchnię.

Trzeba jednak znaleźć sposoby bezpiecznej pracy przy eksploatacji na szerszą skalę. Chodzi przede wszystkim o odmetanowanie eksploatawanej części górotworu. Dla organizowania prac nad rozwiązaniem tego ważnego zadania powołano Pełnomocnika Rządu do Spraw Odmetanowania wraz ze specjalnym Sekretariatem Naukowym.

Na początku okazało się, że nie sposób odmetanować górotworów otworami z powierzchni. Na kopal-

DOKOŃCZENIE NA STR. 4



W OKRESIE powojennym nastąpił w Polsce 25-krotny wzrost liczby pojazdów samochodowych. Równoległe narastał problem zapewnienia im właściwej konserwacji, obsługi technicznej, napraw i zaopatrzenia w części zamienne oraz w paliwa i smary. W zakresie tym wystąpiły w kraju poważne dysproporcje pomiędzy potrzebami a możliwością ich zaspokojenia.

Na przestrzeni szeregu lat przeznaczono wprawdzie poważne środki finansowe na rozbudowę zaplecza technicznego motoryzacji, lecz wobec braku dostatecznej koordynacji w działalności inwestycyjnej pomiędzy poszczególnymi resortami i organizacjami spółdzielczymi, rozwój zaplecza przebiegał w sposób nieprzewidywalny. Występowały szczególnie zjawiska: koncentracji inwestycji na jednym terenie kosztem niedoinwestowania innych terenów, niedostatecznego rozwoju zaplecza publicznego przy jednoczesnej rozbudowie zaplecza branżowego, przekraczającego w niektórych przypadkach rzeczywiste potrzeby. Powodowało to, że część jednostek samochodowych z przyczyn technicznych wyłączała była z eksploatacji, a braki w środkach transportu drogowego pokrywane były dostawą nowego sprzętu.

Główne kierunki rozwoju tej dziedziny zostały określone uchwałą nr 462/59 Rady Ministrów z dnia 26 listopada 1959 r. w sprawie organizacji zaplecza technicznego motoryzacji i obrotu pojazdami samochodowymi. Realizacja postanowień cytowanej uchwały była tematem kontroli przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli w III kw. 1962 r. Na tym miejscu zostaną omówione ważniejsze zagadnienia związane z zapleczem obsługowo-naprawczym motoryzacji.

NIEPEŁNE WYKONANIE ZADAŃ

Zgodnie z uchwałą, uregulowanie zagadnień zaplecza usługowo-naprawczego motoryzacji należało rozpocząć m.in. od zinventaryzowania już istniejących obiektów tego zaplecza, czyli uzyskania danych niezbędnych dla podejmowania dalszych decyzji organizacyjnych i inwestycyjnych. § 10 cytowanej uchwały oraz wytyczne do niej (poz. IV, p. 6.2.) określiły dla organów przejdów wojewódzkich rad narodowych zadania obejmujące m.in.: inwentaryzację i weryfikację obiektów zaplecza technicznego motoryzacji, analizę działalności i wykorzystania zdolności produkcyjnej istniejących na danym terenie stacji obsługi i warsztatów naprawczych oraz, w oparciu o stan faktyczny, opracowanie planu uruchomienia sieci publicznych stacji obsługi na lata 1960—1965.

Zadania narzucone na wydziały komunikacji PWRN wykonane zostały w sposób niedokładny. Stwierdzono, że ilość stanowisk obsługowo-naprawczych zaplecza technicznego motoryzacji, wykazana w sprawozdaniach do Dep. Samochodowego MK, nie znajdowała udokumentowania w danych ewidencyjnych posiadanych przez te wydziały, ani też w stanie faktycznym. Większość skontrolowanych wydziałów nie przeprowadziła w ogóle inwentaryzacji, a w sprawozdaniach do Departamentu Samochodowego podała dane odbiegające od stanu faktycznego. Np. na terenie jednego tylko województwa różnica w ilości stanowisk obsługowo-naprawczych pomiędzy danymi sprawozdawczymi a stanem faktycznym wynosiła 139 stanowisk.

Z reguły żaden ze skontrolowanych wydziałów nie przeprowadził analizy wykorzystania istniejących obiektów zaplecza w zakresie prawidłowego zagospodarowania stacji obsługi i warsztatów naprawczych,

mimo że na niektórych terenach obiekty takie istniały. Np. Pow. Związek Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” w Boleśławcu posiadał obiekt o 8 stanowiskach, w tym 3 kanałowe i 1 podnośnikowe, oraz oddział mechaniczny, kuźnię i inne działy pomocnicze. W obiekcie tym PZGS zatrudnił tylko jednego robotnika produkcyjnego. Analogicznie przedstawiała się sytuacja w warsztacie „Samopomoc Chłopska” w Lubiniu. Na terenie woj. wrocławskiego cztery obiekty samochodowe wykorzystane były niezgodnie z przeznaczeniem, a mianowicie: w Zgorzelcu, Legnicy, Wałbrzychu i Boleśławcu.

BRAKI W ZAPLECZU TECHNICZNYM

Pełnej i prawidłowej oceny stanu zaplecza technicznego w poszczególnych rejonach kraju nie dały również podejmowane w tym zakresie prace przez Zjednoczenie Zaplecza Technicznego Motoryzacji i wydziały komunikacji PWRN w latach 1961 i 1962.

Opracowany przez Departament Komunikacji MK plan rozbudowy sieci publicznych stacji obsługi samochodów w kraju na lata 1961—1965 określał, że stan taboru samochodowego na koniec 1960 r. wynosił 231.133 pojazdy (bez motocy-

plię zaspokojenia potrzeb w roku 1963 ulegnie w stosunku do 1962 r. zmniejszeniu).

Nie przewiduje się również zasadniczej poprawy w latach następnych. Jak wynika z opracowanej przez Ośrodek Badań Transportu Samochodowego Zakładu Ekonomiki i Organizacji — analizy pt. „Pięcioletni plan rozwoju techniki w transporcie samochodowym”, w ostatnim roku bieżącego planu pięcioletniego sytuacja w zapleczu technicznym motoryzacji, również nie będzie się przedstawiała najlepiej.

JAK PRACUJĄ TOS I ZNS

Niedobór mocy produkcyjnej w publicznym zapleczu technicznym motoryzacji ma być pokryty w pierwszej kolejności w drodze prawidłowego zagospodarowania, wykorzystania i wyposażenia obiektów już istniejących, bez względu na ich przynależność organizacyjną.

Zagadnienie to uregulowane zostało m.in. zarządzeniem nr 33 Ministra Komunikacji z dnia 8 lutego 1961 r. w sprawie koordynacji branżowej w zakresie napraw i obsługi technicznych pojazdów samochodowych, produkcji urządzeń obsługowo-naprawczych zaplecza tech-



Przepustowość stanowisk w stacjach obsługi jest często ograniczona wskutek braku niezbędnych urządzeń obsługowo-naprawczych i kontrolnych, pozostających zazwyczaj w związku z niepełną realizacją zadań w zakresie postępu technicznego.

Źródłem licznych nieprawidłowości natury organizacyjno-technicznej, występujących w przedsiębiorstwach TOS i ZNS jest m.in. nieogór wykwalfikowanej kadry pracowników technicznych. W służbie technicznej, której zadaniem jest przygotowanie produkcji, zatrudnionych było na dzień 1.1.1962 r. ogółem 198 osób, w tym: z wykształceniem wyższym — 46 osób, a ze średnim — 152 osoby. Według danych ZZTM potrzeby w tym zakresie wynoszą: z wykształceniem wyższym 109 osób, a z wykształceniem średnim 219 osób.

KOMU ŚWIADCZĄ USŁUGI ZAKŁADY SPOŁDZIELCZE

Publiczne zaplecze obsługowo-naprawcze, reprezentowane przez sektor spółdzielczy (Krajowy Związek Spółdzielni Transportu), wykorzystuje swój potencjał produkcyjny w stopniu coraz większym do wykonywania napraw głównych, ograniczając świadczenie usług prostych w zakresie obsługi i napraw bieżących pojazdów samochodowych. Obrazują to m.in. następujące przykłady:

W Spółdzielni Pracy Mechaników Samochodowych „Auto-Remont” w Gdańsku w 1961 r. wartość usług świadczonych dla ludności wynosiła 1,8% wartości produkcji globalnej (obejmującej również naprawy główne samochodów). W sposób podobny kształtowały się te wskaźniki w Spółdzielni Pracy w Krakowie. Spółdzielnie w Gdańsku i Krakowie, koncentrując swój potencjał wytwórczy na produkcji części zamiennych i wykonywaniu napraw głównych pojazdów samochodowych czyniły to kosztem ograniczenia usług dla ludności. W jednostkach tych nie stosowano postępowych metod produkcji, nie była ona też oparta na instrukcjach technologicznych, lecz wyłącznie na zawodowych doświadczeniach pracowników, którzy nie zawsze posiadali wymagane kwalifikacje.

W 1961 r. w pionie KZST czynnych było ogółem 135 warsztatów naprawczych — w tym zaledwie 15 stacji obsługi pojazdów samochodowych.

W myśl odpowiednich zarządzeń — do branży obsługowo-naprawczej miało obowiązek przystąpić 21 jednostek organizacyjnych, nadzorujących przedsiębiorstwa prowadzące działalność obsługowo-naprawczą. Wskutek nieprawidłowego przeprowadzenia inwentaryzacji i weryfikacji obiektów zaplecza technicznego motoryzacji w kraju i w związku z tym — braku dostatecznego rozeznania istniejącego stanu, do branży wytypowano jednostki nieodpowiednie, których zaplecze obsługowo-naprawcze nie zaspokajało w pełni nawet potrzeb wynikających z posiadania własnego taboru. W konsekwencji do branży przystąpiło zaledwie 5 jednostek organizacyjnych, zamiast 21.

Również rozmieszczenie stacji obsługi i warsztatów naprawczych w poszczególnych rejonach kraju nie odpowiada często potrzebom obsługowo-naprawczym w tych rejonach, i to zarówno stacji TOS, jak i KZST. Placówki te w większości zgrupowane są w większych miastach, małe miejscowości zaś są prawie pozbawione możliwości naprawczych.

PRZED WSZYSTKIM — KOORDYNACJA

Zachowanie prawidłowych proporcji w rozwoju sieci obiektów zaplecza technicznego motoryzacji wymaga zapewnienia ściślejszej współpracy międzyresortowej i koordynacji zamierzeń inwestycyjnych w tym zakresie w skali kraju.

Zjednoczenie Zaplecza Technicznego Motoryzacji, jako zjednoczenie wiodące, nie ma dotychczas pełnego rozeznania w zakresie inwestycji planowanych w zapleczu branżowym, ponieważ decyzje w sprawie budowy nowych obiektów resortowego zaplecza obsługowo-naprawczego podejmowane są przez poszczególnych inwestorów bez porozumienia z ZZMot, które jest o nich informowane dopiero za pośrednictwem okręgowych przedsiębiorstw TOS.

Nieskoordynowanie w skali krajowej działalności inwestycyjnej w zakresie zaplecza obsługowo-naprawczego spowodowało np., że Krajowy Związek Spółdzielni Transportu koncentruje obiekty obsługowo-naprawcze w miastach wojewódzkich, pomimo dużego niedoboru tego rodzaju placówek w miastach powiatowych. Na rozbudowę zaplecza technicznego motoryzacji w latach 1961/65 KZST przewidział ogółem 270.800 tys. zł, z czego na m.st. Warszawę przypada 27%, Poznań — 8,7%, Kraków — 5,0%. Na terenie woj. opolskiego nie przewidziano żadnej inwestycji, a w 5-ciu województwach: warszawskim, łódzkim, białostockim, zielonogórskim i rzeczowskim na inwestycje przewidziano od 0,1% do 0,7% ogólnego limitu będącego w dyspozycji KZST, jakkolwiek w województwach tych, w porównaniu z innymi, ilość istniejących placówek publicznego zaplecza obsługowo-naprawczego jest najmniejsza.

Obecna sytuacja w publicznym zapleczu technicznym motoryzacji wymaga przede wszystkim konsekwentnego, pełnego i prawidłowego wykonania postanowień uchwały nr 462/59 RM przez wymienione w niej organa administracji gospodarczej.

Nie ulega żadnej wątpliwości, że istnieje potrzeba dalszego inwestowania w zaplecze obsługowo-naprawcze motoryzacji, uprzednio jednak spełniony być musi warunek racjonalnego wykorzystania mocy produkcyjnej obiektów już istniejących i ustalenia rzeczywistych potrzeb w tym zakresie. Osiągnięcie widocznej poprawy w zaspokojeniu potrzeb obsługowo-naprawczych motoryzacji uzależnione jest głównie od inicjatywy i operatywności zarówno wydziałów komunikacji PWRN, jak i Zjednoczenia Zaplecza Technicznego Motoryzacji.

ZYCIE
GOSPODARCZE **3**

Nr 17 (606) — 28.IV. 1963 r.

MOTORYZACJA BEZ ZAPLECZA

M. GRALEWSKI i T. RONKOWSKI

kli i motocykli); z tego 138.740 samochodów było obsługiwane przez własne resortowe zaplecze techniczne, a 94.393 pojazdy przez zaplecze publiczne.

W zakresie napraw głównych pojazdów samochodowych, Zjednoczenie Zaplecza Technicznego Motoryzacji zapewniło w 1962 r., łącznie z jednostkami branżowymi, niepełne pokrycie potrzeb, mimo że dla doraźnej poprawy sytuacji włączono do zadań w zakresie wykonawstwa napraw głównych samochodów również potencjał produkcyjny przedsiębiorstw Technicznej Obsługi Samochodów. Wskutek czego zmniejszona została zdolność usługowa TOS w zakresie wykonywania napraw bieżących, obsługi technicznych oraz przeglądów i napraw gwarancyjnych pojazdów, tj. czynności, do których przedsiębiorstwa te zostały powołane.

Mimo przewidywanego wzrostu potencjału wytwórczego zakładów przeprowadzających naprawy główne pojazdów samochodowych, ło-

nicznego motoryzacji i części zamiennych do samochodów importowanych. Odpowiedzialność za prawidłową realizację postanowień w/w zarządzenia narzuconą została na Zjednoczenie Zaplecza Technicznego Motoryzacji.

W świetle ustaleń kontroli efekty osiągnięte dotychczas w tym zakresie nie są zadowalające.

Podstawową część potencjału obsługowo-naprawczego w publicznym zapleczu technicznym reprezentują przedsiębiorstwa technicznej obsługi samochodów (TOS), posiadające ogółem 15 stacji okręgowych, 41 stacji terenowych i 13 stacji przydrożnych. Ponadto w Zjednoczeniu Zaplecza Technicznego Motoryzacji zgrupowanych jest 8 zakładów specjalistycznych, spełniających funkcje zaplecza technicznego w zakresie napraw głównych pojazdów samochodowych. Wykorzystanie potencjału produkcyjnego przedsiębiorstw TOS i Zakładów Naprawy Samochodów jest wysoce niedostateczne.

Pomimo niezaspokajania potrzeb motoryzacji w zakresie napraw głównych, bieżących, obsługi technicznej i przeglądów gwarancyjnych pojazdów samochodowych, zakłady naprawy samochodów i przedsiębiorstwa TOS zgrupowane w ZZTM pracują na jedną zmianę. Wskaźnik zmianowości pracy w tych przedsiębiorstwach wynosi w 1962 r. zaledwie 1,03 i na przestrzeni ubiegłych lat nie wykazał on tendencji wzrostu, zaś w przedsiębiorstwach TOS w stosunku do 1960 r. nawet zmniejszył się z 1,04 do 1,03.

Okręgowe stacje TOS oraz stacje terenowe, a nawet niektóre przydrożne, mające spełniać funkcje publicznego zaplecza obsługowo-naprawczego, znaczną część posiadanej mocy produkcyjnej wykorzystują na wykonanie napraw głównych. Naprawy te są przeprowadzane systemem warsztatowym, bez dokumentacji technologicznej, wyspecjalizowania stanowisk pracy i bez niezbędnego wyposażenia technicznego.

nia zatrudnienia, przy ukształtowaniu się przeciętnej płacy realnej na poziomie w 1961 r.

Według komunikatów GUS o wykonaniu NPG w 1961 r. oraz NPG w 1962 r. przeciętna płaca miesięczna brutto w gospodarce uspołecznionej ogółem i w poszczególnych jej działach kształtowała się jak następuje:

Wyszczególnienie	Przeciętna płaca miesięczna brutto			
	1961 r.		1962 r.	
	w zł	wskaznik: 1960 r. = 100	w zł	wskaznik: 1961 r. = 100
Ogółem w tym	1736	103,9	1805	103,7
Poza rolnictwem i leśnictwem	1770	103,9	1840	103,7
w tym:				
Przemysł	1907	103,5	1961	102,9
Budownictwo	2037	104,4	2135	105,1
Transport i łączność	1694	105,0	1760	103,9
Obrót towarowy	1449	104,2	1503	102,9
Gospodarka komunalna i mieszkaniowa	1632	103,6	1679	102,3
Oświata, nauka i kultura*	1554	.	1640	105,5
Ochrona zdrowia, opieka społeczna i kultura fizyczna*	1344	.	1407	104,7

* Dane za 1961 r. uzupełniono z Rocznika Statystycznego 1962 r., str. 392, tabl. 3.

NPG na rok 1963 zakłada:

— Globalny fundusz plac brutto w gospodarce uspołecznionej wzrosnąć o 7,5 mld zł w porównaniu z 1962 r. i wynieść 185,1 mld zł, co stanowi wzrost o 4,2 proc.

Osobowy fundusz plac (bez plac uczniów) w poszczególnych działach gospodarki narodowej (bez spółdzielni produkcyjnych) powinien kształtować się następująco (w mln zł):

	1963 r. plan	Wskaźnik 1962 r. = 100
w przemyśle	78.091,2	102,8
w budownictwie	22.511,1	106,1
w rolnictwie	7.193,8	102,3
w transporcie i łączności	15.130,6	101,2
w obrocie towarowym	12.207,4	101,3
w gospodarce komunalnej i mieszk.	4.895,6	101,9
w oświacie, nauce i kulturze	12.390,4	105,8
w ochronie zdrowia, pomocy społecznej i kulturze fizycznej	6.512,1	105,5

Z założonych w planie wielkości osobowego funduszu plac brutto oraz z założonych w planie wielkości zatrudnienia można wyliczyć, że przeciętna płaca nominalna brutto w gospodarce uspołecznionej (bez uczniów) powinna w 1963 r. wzrosnąć o 2,1 proc., przy czym w przemyśle o 2,1 proc., w budownictwie o 1,8 proc., w transporcie i łączności o 1,9 proc., w obrocie towarowym o 1,1 proc., w gospodarce komunalnej i mieszkaniowej o 1,2 proc.

W NPG na rok 1963 stwierdza się, że dla wykonania założonych zadań niezbędne jest oszczędne gospodarowanie siłą roboczą i funduszem plac w szczególności przez:

- konsekwentne wprowadzanie postępu technicznego i postępu w organizacji produkcji pracy;
- pogłębianie dyscypliny pracy, plac i norm;
- porządkowanie norm na gruncie opracowanych normatywów i wprowadzanie norm technicznie uzasadnionych oraz bieżącej aktualizacji norm przy wprowadzaniu zmian techniczno-organizacyjnych w procesie produkcji;
- dalsze normalizowanie czasu pracy przez zmniejszenie pracy w godzinach nadliczbowych.

W uchwale o planie 5-letnim zakłada się, że płaca realna na 1 zatrudnionego w gospodarce uspołecznionej powinna w 1965 r. wzrosnąć o około 23 proc. w porównaniu z 1960 r. Nie precyzuje się natomiast wielkości globalnego funduszu plac (jak również osobowego funduszu plac), jaki miałby być osiągnięty w 1965 r. Mimo że wielkość ta nie została ujęta w liczby bezwzględne, z konstrukcji samego planu wynika, że wzrost w ciągu pięcioletnia globalnego i osobowego funduszu plac przyjmowany był w granicach około 20 proc. Już dziś można stwierdzić, że założenie to będzie w poważnym rozmiarze przekroczone.

H. S.

*) Patrz „Życie Gospodarcze” nr 16 (605) — Z NPG 1963 r. Zatrudnienie w pieciolciu.
*) Rocznik Statystyczny 1962 r., str. 392, tabl. 2.

ni 1 Maja wybudowano więc instalację ujmującą metan z eksploatacyjnej ściany. Podobne stacje odmetanowania powstają przy innych nowych kopalniach ROW-u, a użytkowane w ten sposób setki milionów metrów sześciennych gazu po odprowadzeniu do sieci przemysłowej bardzo się nam przydadzą.

Tak to w zmaganiach z przyrodą pomaga nam nauka. Szkoda tylko, że jedynie czytelnicy czasopism górniczych i gazet górnośląskich wiedzą co nieco o tej wielkiej i naprawdę ciekawej batalii. Batalii bynajmniej jeszcze nie zakończono: nad wieloma najrozmaitszymi problemami bezpieczeństwa oraz wydajnej eksploatacji złóż ROW-u wciąż jeszcze pracują dziesiątki naukowców z różnych instytutów i uczelni.

Tu jednak szczególnie obchodzi nas nieco inna batalia — batalia o koszty nowego zagłębia. Na pewno musi ono pochłonąć wiele miliardów, ale powinniśmy przecież szukać możliwości zaoszczędzenia każdego miliona. Tym bardziej, że jeśli chodzi o ROW — bynajmniej nie wszyscy zainteresowani uważają realizację tej inwestycji za naprawdę racjonalną.

NIETYKORZYSTANA SZANSA

Raz na tysiąc lat — jak dotychczas — budujemy od razu całe zagłębie przemysłowe i trafia nam się historyczna szansa uczynienia tego w sposób naprawdę planowy, racjonalny. Bo przecież właściciel jest już jeden. Ale choć budujemy według wymogów najnowszej techniki — to jednak zabraliśmy się do tego trochę tak, jak gdyby każdy na własną rękę organizował osobne przedsiębiorstwo. Wysiłek inżynierów, wpręgiących współczesną technikę do budowy kopalni nowego zagłębia, nie towarzyszy — jak na razie — odpowiedni wysiłek naszych ekonomistów.

Bo przecież program całej tej inwestycji można było ustalić bardziej nowoczesnie. Wszak wychodząc z założenia, że nowe zagłębie nam nam w końcu dać 40-50 milionów ton węgla rocznie — niekoniecznie musiano planować „po staremu”: ile potrzeba do tego nowych kopalń. W dzisiejszych warunkach chyba można było postawić sprawę inaczej: wybudujemy w tym celu jedno potężne przedsiębiorstwo o tylu a tylu, takich a takich oddziałach.

Czyż bowiem każdy z nowo budowanych i sąsiadujących ze sobą zakładów o identycznym charakterze produkcyjnym musi mieć własne dyrekcje z wszystkimi pionami administracyjnymi, własne magazyny, własny transport, własne narzędziownie itd. itd.? Przecież traktowanie budowy wszystkich nowych kopalń jako jednej inwestycji, chyba pozwoliłoby uniknąć tego tak przestarzałego już rozdrobienia, i co najistotniejsze — zapewne pozwoliłoby to na znaczne obniżenie kosztów budowy ROW-u. A równocześnie wpłynęłoby na obniżkę kosztów przyszłej eksploatacji.

Kiedy półtora roku temu wysunęliśmy problem ten po raz pierwszy — rzecz spotkała się z niezbyt dużym oddźwiękiem. Wszyscy skończyli się na paru pismach albo wyrażających uznanie za poruszenie słusznej sprawy, albo też wyjaśniających, że choć nie można zaprzeczyć ogólnej słuszności postulatów bardziej kompleksowego rozwiązywania inwestycji w ROW-ie, to jednak w rzeczywistości nie jest aż tak bardzo źle. No to istnieją Komisje Planów Regionalnych, opracowano koncepcyjny projekt zagospodarowania całego rejonu rybnickiego i przewiduje się np. centralne zaopatrzenie materiałów kopalni, skoordynowaną gospodarkę energetyczną, może nawet niektóre warsztaty będą wspólne itd.

Oczywiście dobre i tyle, lecz przecież chodzi o znacznie więcej. Jednak na to, aby jeszcze teraz (lepiej późno niż wcale) spróbować odejść od starego szablonu budowania odrębnych kopalń — brakło chęci, odwagi i... kompetencji. Sprawa wykracza przecież poza gęstą resorci górnictwa. Zresztą obawiam się, że i w tym resorcie nie wszyscy mają ochotę na komplikowanie sobie życia, jakie zwykle towarzyszy u nas schodzeniu z utartych ścieżek.

Wycofano się już w wysuwanego kiedyś zdania, aby przynajmniej jakoś wyodrębnić kierownictwo budowy nowych kopalń w ROW-ie. Obecnie bowiem funkcje bezpośredniego inwestora pełni tu jedno z terenowych zjednoczeń przemysłu węglowego — a więc jednostka zaabsorbowana głównie pilnowaniem realizacji bieżących planów produkcyjnych kilku kopalń. Co prawda wg opinii niektórych działaczy z Komisji Planowania celowe jest, aby budową kopalni kierowali właściciele, ci, którzy mają odpowiadać za ich produkcję: w rozumowaniu takim na pewno jest sporo racji.

Z drugiej jednak strony trudno zgodzić się z faktem, że najkosztowniejszą i największą inwestycją przemysłową naszych czasów nie ma odrębnej dyrekcji budowy, a zależy jedynie od „ubocznej” działalności jednego z wielu zjednoczeń produkcyjnych. Przecież od takiego zjednoczenia trudno nawet wymagać, aby było w stanie szeroko i wszechstronnie popracować nad generalną koncepcją nowego zagłębia przemysłowego i aby mogło w pełni zadbać o jak najbardziej racjonalne przeprowadzenie tej inwestycji.

Sądząc, że właśnie takie niedocenne budowy owego zagłębia i traktowanie go jedynie jako budowy „jeszcze iluś tam kopalń takiego a takiego zjednoczenia” jest jednym z istotnych powodów, dla których realizację tej inwestycji nie zawsze jesteśmy w zgodzie z wymogami ekonomiki. Ale są i inne przyczyny.

MILIONOWE STRATY

O tym, że faktycznie nie wszystko tu „gra jak należy”, świadczy szereg konkretnych faktów dotyczących również samego już realizowania poszczególnych inwestycji w

rynych drogach. Podraża to koszty transportu o dziesiątki milionów. Z kolei brak aktualnych planów zagospodarowania powierzchni i ciągłe zmiany lokalizacji nie raz np. zmuszał do przebrojenia terenu, utrudniał roboty niwelacyjne, uniemożliwiał doprowadzenie wody pitnej.

I tak dalej, i tak dalej...

Rzecz jasna w tej sytuacji i wobec stosowanego zwykle na początku celowego zaniżania kosztów inwestycji („byłe wejść do planu, potem dofinansują”) — przewidywane początkowo koszty muszą znacznie rosnąć. Już wartości kosztorysowe kopalni według generalnych projek-

tów wstępnych są o wiele wyższe, niż to przewiduje bieżący plan pięcioletni. Dla niektórych kopalń (Zofiówka, Borynia, Pniówek) różnica ta sięgała od 30 do 140 proc. i łącznie przekraczała sumę trzech miliardów złotych! No a w realizacji różnica ta jeszcze bardziej rośnie. Roczne limity wystarczają więc zwykle tylko na kilka miesięcy — np. dla większości inwestycji priorytetowych w roku 1962 starczyło ledwo na 3 kwartały. Potem trzeba bić się o dofinansowanie.

Równocześnie zaś cykl budowy znacznie się wydłuża i terminy oddawania poszczególnych obiektów do użytku trzeba przesunąć z roku na rok. Już dziś wiadomo, że np. cykl budowy kopalni Jastrzębie przedłużył się z 14 do 18 lat. Podobnie nie ma mowy o dotrzymaniu innych terminów. I to nie tylko na skutek zasymulowanych już mankamentów przygotowania projektowego oraz niezgodności kosztorysów z przyznawanymi limitami. Trzeba jeszcze dodać brak odpowiedniej mocy przerobowej przedsiębiorstw wykonawczych, opóźnienia dostaw urządzeń itp. Tu jednak interesują nas głównie te pierwsze, chyba bardziej typowe dla ROW-u przyczyny.

CO NA TO GÓRNICZY

Ścisłej — co na to działacze zajmujący się inwestycjami w górnictwie. Czym tłumaczyć taki właśnie stan rzeczy? Nie sposób przecież przypuszczać, aby wynikał on z niedbalstwa inwestorów, skoro właśnie górnictwo uchodzi — nie bez podstaw — za najofiernejszą pracującą branżę. Co zatem może usprawiedliwiać tak kosztowne mankamenty przygotowania inwestycji w ROW-ie?

Jeśli chodzi o niepełne rozeznanie geologiczne — zdaniem fachowców z M.G.E. w ogóle nie jest możliwe, tak dokładne poznanie złóż przed przystąpieniem do budowy kopalni, aby „potem można było uniknąć wszelkich niespodzianek. Nie sposób dokonać zbyt gęstej siatki wiercen: byłoby to nader kosztowne, często nawet niebezpieczne dla przyszłych kopalń (woda!) a i tak nie dалоby pełnego obrazu wszystkich pokładów. Dokładnie poznać ich budowę i dostosować do tego program inwestycji można dopiero po dojeździe do nich szybami i przekopami.

Oczywiście przedtem trzeba mieć pewność, że w ogóle są tam złoża opłacalne do eksploatacji, ale w tym celu potrzebny jest znacznie mniejszy zakres badań, aniżeli wymaga tego formalnie obowiązująca obecnie „niezyciowa” uchwała Rady Ministrów. Przeprowadzenie wymaganych wiercen nie tylko zwiększyłoby koszt badań o dziesiątki milionów złotych: poza tym opóźniłoby o całe lata budowę i eksploatację nowych kopalń. W tej sytuacji chyba bardziej opłaca się pewne zwiększenie ryzyka i zakresu zmian w trakcie realizacji inwestycji.

Zresztą... innego wyjścia i tak nie ma, bo np. w bieżącej pięcioletniej resort otrzymał zaledwie 37 proc. sum potrzebnych (według generalnych projektów wstępnych) dla należytego rozpoznania zasobów. A załogi są duże, gdyż w tymże samym odesłku wykonano plan wiercen poszukiwawczych — rozpoznawczych przewidziany na ubiegłą pięcioletkę.

Zmiany programu poszczególnych kopalń w trakcie ich budowy tłumaczy się również tym, że potrafił... coraz efektywniej inwestować. Paradoks? Sprawa jest dość prosta: w stosunku do pierwotnych założeń ucyziono pewien postęp zwiększając wielkość przyszłego wydobycia w jednych kopalniach (np. w kopalni Pniówek — niemal dwukrotnie, w kopalni Szczegółowie — o połowę) rezygnując za to z budowy paru innych planowanych poprzednio zakładów. Takie zmiany programu w trakcie realizacji inwestycji sporo wprawdzie kosztują i niejedną milion — formalnie rzecz biorąc — idzie na marne, ale w tej sytuacji owe zmiany pozwalają na zaoszczędzenie sum znacznie większych.

Dlatego jednak nie od razu ustalono bardziej racjonalny program?

„Bo wtedy nie byłymi tak mądry jak dzisiaj, z roku na rok uczymy się i wiemy coraz więcej”.

A dlaczego nie poczekano trochę z rozpoczęciem budów, których program był jeszcze dyskusyjny?

„Bo w ten sposób nigdy niczego byśmy nie zaczęli. Dyskusje nigdy się nie skończą, zawsze będzie znajdować się coraz to nowe możliwości potanienia, a przecież węgiel koksujący potrzebny jest krajowi jak naj-szybciej”.

No a owe rozbieżności między przyznawanymi limitami a przewidywanymi nakładami?

„To już sprawa metod planowania. Z góry wiadomo, że nie wystarczy, więc obiecuje się nam nieoficjalnie dofinansowanie w drugiej połowie roku. Niestety nigdy nie mamy

gwarancji ile tą drogą uzyskamy. Limity nieustannie są zmieniane, często się uzupełniają je za późno i wtedy nie zdążamy z wykorzystaniem. To również zmusza nas do ciągłych zmian i przesunięć w planach inwestycyjnych, co prowadzi do poważnych nieraz strat. Nie mówię już o tym, jak taka niestabilność wpływa na atmosferę pracy, jak rodzi nieustanną niepewność, co także odbija się na wynikach...”.

Skoro już mowa o sprawach finansowych — jeszcze jeden gorzki żal górników. Otóż kontrola ze strony np. Banku Inwestycyjnego, zdaniem inwestorów, nie zawsze uwzględnia potrzebę wszystkich tych zmian. Górnicy często nie mogą znaleźć wspólnego języka z finansowcami, bowiem uważają, że ich stosunek do inwestycji jest zbyt formalistyczny (czy nawet biurokratyczny). „Bankowcy stwierdzając różne odstąpienia od planów, formalnie niepotrzebne nakłady i tym podobne — biją od razu w wielkie dzwony na alarm, bez zrozumienia sensu sprawy. Nieraz krytykuje się nas za to, że chcemy lepiej”.

A przecież — jak mi powiedziano — gdzie drwa rąba, tam muszą lecieć wióry. Co dopiero tam, gdzie wyrębuje się w ziemi całe wielkie zagłębie górnicze. W ciężkich i niebezpiecznych bojach z przyrodą, broniącą tych bogactw i nieraz zaskakującą różnymi niespodziankami. Przy ciągłym niedoborze środków finansowych, przy braku specjalistów z doświadczeniem na tak wielkich inwestycjach, przy niedoborach robotników i sprzętu. No i przy chronicznym (tudzież wielokrotnie opisywanym już w prasie — więc sprawę tę tu pomijam) niena-

dażaniu inwestycji towarzyszących: wciąż brak mieszkań dla pracowników nowych zakładów, a z transportem to już zupełnie tragedia. „Nie ma cudów — w tej sytuacji wszystko nie może iść jak po maśle...”.

*

Argumenty to na pewno istotne. Czy jednak rzeczywiście można nimi usprawiedliwić każdy wydany milion?

Nie mniej o tym sądzić. Trzeba by długiej pracy większego zespołu specjalistów, aby rozstrząść, które z „niepotrzebnych” nakładów dadzą się usprawiedliwić, a których można było uniknąć, czy też kiedy można było uniknąć poszczególnych inwestycji.

Ale nawet niekompetentnemu obserwatorowi po skonfrontowaniu opinii inwestorów i bankowców muszą się nasuwać pewne wątpliwości.

Choć praca w górnictwie jest wyjątkowo ciężka, trudna, zasługująca na szczególne uznanie i nie można podchodzić do niej według

schematycznych szablonów — to czy występujący niekiedy brak zrozumienia dla tej specyfiki nie powoduje (prawem reakcji) pewnego przeszczenia owej specyfiki? I czy nie stwarza to sytuacji, w której inwestorzy z górnictwa czasem mogą czuć się niejako ponad regulami obowiązującymi w całej naszej działalności gospodarczej? No bo skoro i tak każda strata można usprawiedliwić, a resorty (jak wiadomo) w naszym systemie zarządzania nie są zainteresowane, aby oszczędzać na inwestycjach — to co gwarantuje tu racjonalność wszystkich nakładów? Wierzymy w dobre chęci, ale to przecież trochę za mało.

I dalej: czy słuszne jest przysięganie do budowy kopalni bez pełniejszego przygotowania po to, aby szybciej je uruchomić, skoro w praktyce właśnie ten niedostatek przygotowań prowadzi potem do przedłużania cyklu inwestycyjnego? Więc i tak nie skończy się budowy na czas, a za to koszty znacznie rosną. Czy zatem bardziej celowe nie byłoby przesunięcie w czasie planowanego przyszłego wydobycia w nowych kopalniach, co umożliwiłoby górnictwu pełniejsze przygotowanie inwestycji oraz realizowanie ich tańszym kosztem i bez opóźnień. Urealnienie planów może nawet nie opóźniłoby faktycznego przyrostu wydobycia otrzymywanego z nowych kopalni, a na pewno zmniejszyłoby koszty ich budowy.

Czy w ogóle wszystkie te mankamenty nie wynikają trochę stąd, że w programowaniu inwestycji wciąż jeszcze technicy mają u nas znacznie więcej do powiedzenia, aniżeli ekonomiści? I czy tak ważne dla naszej gospodarki sprawy, jak przebieg inwestycji w ROW-ie, nie powinny być przedmiotem szerszej dyskusji między ekonomistami i technikami? Po to, by szukać zarówno wspólnego języka (o co dziś tak trudno między bankowcami a górnictwem), jak też wspólnie uzgodnionych rozwiązań.

Gdzie drwa rąba, tam wióry leżą — to prawda. Skoro jednak za owe „wióry” wszyscy płacimy dziś ciężkie miliony — trzeba i warto uczynić wszystko, aby kosztowało nas to jak najmniej.

WIESŁAW
SZYNDLER-GŁOWACKI

Co hamuje rekonstrukcję przemysłu?

PRACĘ nad rekonstrukcją organizacyjno-techniczną przemysłu zapoczątkowały porozumienia branżowe. Działalność ta polega m. in. na tworzeniu przedsiębiorstw

jednobrańowych (tam, gdzie dotychczas istniała wielobrańowość), komasowaniu przedsiębiorstw, wyznaczeniu przedsiębiorstw prowadzących, likwidowaniu zakładów przestarzałych itp. Jednym słowem, na realizowaniu w pełnym zakresie zasady koncentracji i specjalizacji produkcji. Proces ten zasięgiem swym obejmuje nie tylko przemysł kluczowy, lecz również przemysł terenowy.

OPOR ADMINISTRACJI

Akcja rekonstrukcji, która wiąże się z likwidowaniem szeregu drobniejszych, nieekonomicznych jednostek, budzi sprzeciw kierowników przedsiębiorstw. Spotyka się ona również z niechęcią jednostek nadzorujących, które obawiają się, że zmiany te zmniejszą ich zakres działania. Czynnikami hamującymi rekonstrukcję — właśnie z tych powodów — są przede wszystkim wojewódzkie zjednoczenia przemysłu terenowego. Wyraża się to m. in. w opóźnianiu wprowadzania pełnej jednobrańowości, zwiekaniu z komasowaniem przedsiębiorstw, przy jednoczesnym wysuwaniu argumentów o konieczności przestrzegania zasad decentralizacji oraz samodzielności gospodarczej i finansowej powiatów.

Tymczasem przy wprowadzaniu jednobrańowości trudno jest w praktyce przestrzegać zasady przedsiębiorstw jednopoziomowych. Siłą rzeczy trzeba więc tworzyć przedsiębiorstwa międzypowiatowe.

Jeszcze wyraźniej można spotrzeć niechęć nastawienie niektórych uczestników porozumień branżowych do innej instytucji, która mogłaby stać się doskonałym instrumentem przemian. Chodzi tu mianowicie o przedsiębiorstwa prowadzące. Instytucja ta przyjmując się w naszej gospodarce powoli i z wielkimi oporami. Czy wobec tego w samym jej założeniu nie tkwi jakiś błąd?

PRZYDATNOŚĆ AKTÓW NORMATYWNYCH

Jednym z pierwszych aktów normatywnych, który wskazywał na przedsiębiorstwa prowadzące, jako na instrument oddziaływania gospodarczego w zakresie porządkowania gospodarki krajowej, było — obok uchwały nr 195/60 Rady Ministrów — pismo okólnie nr 108 Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 1960 r. o komasacji przedsiębiorstw. Postawiło ono instytucję przedsiębiorstw prowadzących na jednej płaszczyźnie z komasacją. Przedsiębiorstwo prowadzące nie przyjęło się, pomimo że w Uchwale Rady Ministrów nr 388/60 znalazło się stwierdzenie, iż

przedsiębiorstwa te mogą uzyskać uprawnienia zjednoczenia wiodącego.

Z uwagi na możliwość wiązania przedsiębiorstw działających w różnych układach organizacyjnych większą rolę mają tu przedsiębiorstwa prowadzące tzw. patronackie. Patronat, jako rodzaj koordynacji można pod wielu względami porównać z jednostką wiodącą w zakresie porozumień terenowo-branżowych — oczywiście w tych przypadkach, gdy jest nią przedsiębiorstwo. Różnice polegają na sposobie powoływania obu tych instytucji oraz na możliwości bardziej elastycznego ustalania zakresu działania przedsiębiorstwa patronackiego. Jest jeszcze jedna różnica przemawiająca na korzyść patronatu: możliwość dysponowania specjalnym funduszem premiowym dla pracowników umysłowych, podczas gdy przedsiębiorstwo wiodące nie może korzystać z funduszu nagród, przewidzianego dla zjednoczenia wiodącego.

Z tego też punktu widzenia korzystniejszą jest zjednoczeniem wiodącym wyposażać przedsiębiorstwa — pełniące rolę koordynacyjną — w uprawnienia przedsiębiorstw patronackich. Połączenie obu tych funkcji w jednym przedsiębiorstwie — co jest również korzystne — natrafia jednak na opór ze strony przemysłu terenowego, który woli formy organizacyjne koordynacji terenowo-branżowej z uwagi na to, że dyspozycyjność w tym zakresie skoncentrowana jest w zasadzie w rękach prezydium WRN. Przy powoływaniu przedsiębiorstw patronackich dyspozycyjność ta jest głównie w rękach odpowiednich resortów. Możliwość równoczesnego przyznania przedsiębiorstwu uprawnienia jednostki terenowo-wiodącej i patronatu gospodarczego z uwagi zarówno na podanej wyżej przemysłu terenowego, jak i na wymóg formalny uzyskania zgody Prezesa Rady Ministrów, jest znikoma.

Istnieje wprawdzie przykład „urzędowego” połączenia obu tych instytucji w jednym przedsiębiorstwie, ale wynika on ze specjalnej uchwały Rady Ministrów z dnia 13 lipca 1961 r. w sprawie zmian w organizacji przemysłu gazowniczego. Uchwała ta zobowiązała Ministra Górnictwa i Energetyki do wprowadzenia porozumień terenowo-branżowych w oparciu o Okręgowe Zakłady Gazownictwa, jako przedsiębiorstwa patronackie. Równoległe z tym postanowieniem Uchwała poleciła prezydium WRN zobowiązać nadzorowane gazownie do zawarcia porozumień terenowo-branżowych w ramach właściwego Okręgowego Zakładu Gazownictwa.

W tym konkretnym przypadku mamy więc przykład patronatu przymusowego. Czy jest to forma najwłaściwsza również i w odniesieniu do innych przemysłów?

Na razie zjednoczenia wiodące szukają sposobów, które by pozwoliły im wykorzystać swoje własne mocne przedsiębiorstwa przy realizowaniu rekonstrukcji. Uważają, że najkorzystniejszą jest stosować tu taktykę polegającą na rozłożeniu całej akcji na dwa etapy. W pierwszym etapie zjednoczenia wiodące, działające w porozumieniu z radami narodowymi, starają się uzyskać dla swoich przedsiębiorstw uprawnienia jednostek wiodących w koordynacji terenowo-branżowej. W drugim etapie chcą one nadać swym przedsiębiorstwom uprawnienia przedsiębiorstw patronackich. Jest to możliwe nawet bez potrzeby przestrzegania wymogu formalnego uzyskiwania zgody Prezesa Rady Ministrów. Patronat ten nie musi obejmować identycznego zakresu działania, co koordynacja terenowo-branżowa, a ograniczać się może jedynie do pewnych dziedzin, jak wdrażanie postępu technicznego, pomoc w opracowaniu dokumentacji konstrukcyjnej i technologicznej, pomoc przy opracowaniu planów produkcyjnych itp.

Nie muszą również zjednoczenia wiodące obejmować patronatem wszystkich uczestników koordynacji terenowo-branżowej. Mogą one ograniczyć się jedynie do jednego lub kilku partnerów, których można zawsze znaleźć na terenie danego województwa. Zjednoczenia wiodące osiągną dzięki temu możliwość korzystania z funduszu premiowego przedsiębiorstwa patronackiego, który będzie stanowił jednocześnie ekwiwalent za wykonywanie przez te same przedsiębiorstwa obowiązków jednostek wiodących w koordynacji terenowo-branżowej.

Z. K.

W sprawie międzynarodowej specjalizacji produkcji

ZYGMUNT KEH

PRZEDMIOTEM poprzedniego artykułu było omówienie współzależności między specjalizacją produkcji w skali międzynarodowej a poziomem technicznym i jakością wyrobów, regularnym zaspokajaniem potrzeb krajów, które nie rozwijały specjalizowanej produkcji, oraz takim rozmieszczeniem inwestycji, które w efekcie winno przynieść poważne obniżenie nakładów.

Sprawa obniżenia kosztów wytwarzania dzięki specjalizacji i koncentracji produkcji w skali międzynarodowej, jest jednak tą dziedziną, w której spodziewane są największe efekty ekonomiczne. Obniżenie kosztów wytwarzania maszyn i urządzeń, przy zachowaniu wysokich właściwości eksploatacyjnych, może w istotny sposób wpłynąć na podział dochodu narodowego, a tym samym i na wzrost stopy życiowej ludności. Jednym z problemów, które wiążą się z tym zagadnieniem, jest sprawa powiązania obniżki kosztów wytwarzania, uzyskiwanej przez producenta dzięki wydłużeniu serii produkcyjnej, z ceną zbytu stosowaną w handlu między krajami, co wymaga jeszcze rozwiązania zarówno w teorii jak i w praktyce. Aktualna praktyka stałych cen, dostosowywanych okresowo do cen występujących na innych rynkach, nie rozwiązuje tej sprawy. Wydaje się, że praktycznych rozwiązań należałoby szukać w zawieraniu konkretnych porozumień typu handlowego, co jednak w większości przypadków nie będzie sprawą łatwą. Problem ten wymaga jeszcze opracowań teoretycznych, na podstawie których można będzie w przyszłości dążyć do znalezienia rozwiązań praktycznych.

Efekty ekonomiczne możliwe do uzyskania dzięki koncentracji produkcji zależą oczywiście od tego, jak się realizuje w praktyce zaadę podziału pracy i specjalizacji. Poglądy na właściwe rozwiązania tego zagadnienia, jak i dotychczasowa praktyka w tej dziedzinie są bardzo różne. Przeważa wyraźny tu niekiedy, a bardzo uproszczony pogląd, że

specjalizacja szczególnie łatwo da się przeprowadzić w produkcji maszyn i urządzeń, i że najlepiej jest koncentrować produkcję wyrobów gotowych czy to w jednym zakładzie w skali kraju czy też między kilkoma krajami. Sprawa jest, niestety, znacznie bardziej złożona i nie da się oczywiście rozwiązać według jednego schematu.

Spójrzmy na poniższe zestawienie. Przedstawia ono układ kosztów kilku wyrobów b. różnych pod względem gabarytów wagi i parametrów technicznych, lecz charakteryzujących się dość wysokim stopniem złożoności w sensie ilości elementów wchodzących w skład wyrobu.

Tablica Nr 1

Wyrób	Produkcja roczna	Koszt własny 1962 r.	Materiały bezpośrednie	Robocizna netto	Koszty ogólnofabryczne	Koszty specjalne
1	2	3	4	5	6	7
Statek 6200 tów	6	100	73	4,15	13,1	6,9
Tokarka 150 x 1000 mm	150	100	53	38	6,94	13,2
Samochód ciężarowy	1.500	100	71,6	4,3	18,5	6,3
Ciągnik 25 KM	11 000	100	68,3	3,9	14,0	5,03
Turbina 50 MW + generator	3	100	73,9	3,12	15,6	5,46
Lokomotywa elek. p.	43	100	83,5	3,26	9,25	2,44
Motorcykl 350 cm ³	19 000	100	83,9	1,72	6,2	3,65
Francobielnik	8 000	100	76,8	53,6	3,1	7,54

W tabeli podano w rubryce materiałów: koszty surowców oraz zespołów i elementów zakupowanych przez producenta wyrobu finalnego. Dla kilku wyrobów wyodrębniono

udział kooperacji obejmującej zakupowane elementy i zespoły oraz niekiedy odlewy żelwne i stalowe. Koszty specjalne obejmują koszty dokumentacji technicznej, przyrządów specjalnych oraz niekiedy prób i badań. Udział tych kosztów dla różnych wyrobów nie jest w pełni porównywalny, gdyż jeśli produkcja biegnie drugi czy trzeci rok, są one niższe niż przy produkcji uruchomionej seryjnie w 1962 r. Z tabeli tej wynikają następujące wnioski:

1. Robocizna netto waha się w granicach 1,7-7% kosztu gotowego wyrobu. Wraz z kosztami wydziałowymi zależnymi w znacznej mierze

hutniczych (blachy, profile, metale kolorowe itp.) nie wyodrębniono i mieszczą się one w koszcie materiału netto.

Nie ulega wątpliwości, że niektóre rozwiązania będą łatwiejsze w realizacji dwu- lub trójstronnej, inne między większą ilością krajów.

Tablica Nr 2

Wyrób	Produkcja roczna	Koszt własny 1962 r.	Materiały ogólnie	Robocizna netto	Koszty ogólnofabryczne	Koszty specjalne
1	2	3	4	5	6	7
Sprężarka	100	100	37,7	26,0	14,1	13,7
Szlifierka do osi	60	100	58,2	21,0	7,28	17,44
Młocarnia mech.	5.000	100	78,7	68,8	4,4	6,0
Motorcykl 125 cm ³	50.000	100	71,1	39,6	3,7	8,3
Wspornik 10,5 m ³	200	100	77,33	38,27	4,43	7,35

Udział kosztów podany w kolumnach 5, 7, 8, 9 i 10 Tablicy Nr 2 dotyczy tzw. kosztu własnego gotowego wyrobu w sensie wyżej podanym. Z danych zawartych w Tablicy 2 wynika, że całkowity nakład robocizny jest oczywiście znacznie wyższy niż zużyty na produkcję finalną. Niemniej jednak koszty robocizny również w tym układzie nie stanowią decydującego czynnika kosztów. Znacznie większy udział w koszcie mają koszty wydziałowe i ogólnofabryczne.

Przytoczone dane potwierdzają podany uprzednio pogląd, że chcąc uzyskać efekty ekonomiczne poprzez specjalizację i koncentrację produkcji trzeba propozycje konkretnych rozwiązań oprzeć na analizie i obliczeniach. Obliczenia takie winny, obok wariantów koncentracji produkcji całych wyrobów, uwzględniać specjalizację i koncentrację produkcji podstawowych zespołów z uwzględnieniem stosowania wysokowydajnej technologii dla ich produkcji.

Przejdźmy od specjalizacji produkcji wyrobów gotowych, zwłaszcza tam, gdzie występują wyroby bardziej złożone, do podziału pracy i specjalizacji produkcji zespołów. W tym zakresie efekty ekonomiczne. Założeniem jest tu dość szeroka kooperacja we wzajemnych dostawach zespołów i montaż gotowych wyrobów w kilku zakładach. Rozwiązanie takie może okazać się szczególnie korzystne w tych wypadkach, gdy koncentracja produkcji zespołów prowadzi do produkcji wielkoseryjnej lub masowej, co umożliwia stosowanie zautomatyzowanej lub innej wysokowydajnej technologii. Takie wypadki występują wówczas, gdy specjalizowane w produkcji zespoły jak np. silniki napędowe elektryczne czy spaliny, przekładnie, układy sterownicze czy regulacyjne mogą być stosowane w różnych maszynach i urządzeniach. Przykładowo koncentracja produkcji zuniifikowanego typu szeregu silników elektrycznych dla lokomotyw elektrycznych różnych wielkości może okazać się ekonomicznie bardziej efektywna niż utrzymywanie małoseryjnej produkcji kilku typów lokomotyw elektrycznych.

Warunkiem takiej specjalizacji i koncentracji produkcji jest daleko posunięta normalizacja i unifikacja elementów i zespołów, a także całych maszyn. Sprzyja takim rozwiązaniom koordynacja prac konstrukcyjnych, która zakłada z góry maksymalną, technicznie uzasadnioną unifikację zespołów występujących nie tylko w jednym typie szeregu maszyn, lecz również w innych maszynach i urządzeniach.

Prowadzenie prac w zakresie specjalizacji produkcji omawianą metodą wymaga oczywiście dokonania celowego wyboru kilkudziesięciu maszyn i urządzeń mających większe znaczenie dla gospodarki narodowej i opracowanie dla nich w pierwszej kolejności konkretnych rozwiązań stosując proponowaną metodę pracy. Przykładowo można do tej grupy maszyn zaliczyć: lokomotywy spalinowe i elektryczne, niektóre typy wagonów kolejowych, ciągniki i podstawowe maszyny rolnicze, niektóre typy samochodów ciężarowych, szereg typów maszyn hutniczych, górniczych, budowlanych i inne.

Z podanych uwag wynikają następujące ogólniejsze kierunki prac w dziedzinie podziału pracy i specjalizacji między krajami RWPG.

1. Z uwagi na szybki postęp techniczny, utrzymanie wysokiego poziomu jakości wyrobów, celowe jest stosowanie szerokiej koordynacji, podziału pracy oraz wspólnych przedsięwzięć w zakresie prac badawczych, projektowo-konstrukcyjnych i badań eksploatacyjnych. Podział pracy w tej dziedzinie może dać poważne efekty ekonomiczne. Decyzje w sprawie zacieśnienia współpracy naukowo technicznej i normalizacyjnej w RWPG oraz szerzego wprowadzenia wspólnych opracowań konstrukcyjnych będą sprzyjały realizacji tych kierunków współpracy.

2. Istotnym składnikiem opracowań specjalizacyjnych winna stać się koordynacja planów inwestycyjnych prowadzona w oparciu o wieloletnie plany rozwoju produkcji i zakładająca tworzenie w poszczególnych krajach specjalizowanych mocy produkcyjnych, uwzględniających stosowanie wysokowydajnej technologii.

3. Prace w dziedzinie specjalizacji produkcji winny być w pierwszej kolejności skierowane na zabezpieczenie potrzeb krajów w zakresie bardziej złożonych maszyn i urządzeń o znacznym udziale kooperacji, dla których poprzez koncentrację produkcji zuniifikowanych zespołów czy niekiedy trudnych elementów można zapewnić wprowadzenie metod produkcji wielkoseryjnej i zautomatyzowanej, obniżenie kosztów wytwarzania i podniesienie jakości produkcji. Rozwiązania takie prowadzić będą do rozszerzenia kooperacji międzynarodowej w zakresie zespołów i podzespołów i mogą zakładać organizację montażu gotowych wyrobów nawet w kilku krajach.

4. Dążenie do opracowania w szerszym niż dotąd stopniu specjalizacji produkcji w dziedzinie kompletnych linii technologicznych z równoczesnym stosowaniem zasady szerokiej kooperacji produkcji celem wydatnego skrócenia okresów projektowania i budowy kompletnych obiektów przemysłowych.

5. Wprowadzanie specjalizacji produkcji czy to wg zasady wyrobów gotowych czy kooperacji w zespołach w zakresie urządzeń ważnych dla gospodarki narodowej, a dotąd nie produkowanych lub wytwarzanych w niedostatecznej ilości.

Analiza planów poszczególnych krajów RWPG na okres generalnej perspektywy i na lata 1966-1970 oraz opracowane na tej podstawie wnioski w sprawie koordynacji tych planów, mogą umożliwić ustalenie szczególnie ważnych dziedzin produkcji maszyn i urządzeń, dla których opracowanie zaleceń w sprawie podziału pracy i specjalizacji produkcji pozwoli uzyskać poważniejsze efekty ekonomiczne.

Pogłębienie specjalizacji produkcji w sensie wyżej przedstawionym doprowadzi niewątpliwie do dalszego zwiększenia wzajemnych dostaw maszyn i urządzeń między krajami RWPG. Jakkolwiek w tej dziedzinie widoczne są na przestrzeni ostatnich lat wyraźne postępy, to jednak szersze rozwinięcie kooperacji w formie wzajemnych dostaw zespołów i elementów winno przynieść dalszy wzrost obrotów.

Takie formy kooperacji winny doprowadzić również do zacieśnienia współpracy między poszczególnymi branżami i przedsiębiorstwami produkcyjnymi.

ORZECZNICTWO

NALEŻNOŚĆ W RAZIE KORZYSTANIA PRZEZ NAJEMCĘ Z REKLAMY ŚWIETLNEJ

Wojewódzki Zarząd Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” w A. wystąpił na drogę postępowania arbitrażowego przeciwko Zakładowi Gastronomicznemu B., domagając się zapłaty czynszu z tytułu załozonej na dachu nieruchomości Wojewódzkiego Związku świetlnej reklamy neonowej, z której korzystają Zakłady jako najemca lokalu na prowadzony punkt gastronomiczny we wspomnianej nieruchomości Wojewódzkiego Związku.

Pozwane Zakłady Gastronomiczne sprzeczący zasadności roszczenia strony powodowej.

Okręgowa Komisja Arbitrażowa oddaliła powództwo.

Główna Komisja Arbitrażowa nie uwzględniła odwołania Wojewódzkiego Związku, udzielając w orzeczeniu z dnia 6 czerwca 1962 r. nr III-173 62 następującego wyjaśnienia:

Przepisy prawa lokalowego nie przewidują pobierania od najemcy lokalu użytkowego opłat za korzystanie przez najemcę z urządzeń reklamowych. Wynajmujący może jedynie żądać na warunkach ogólnych odszkodowania, jeżeli korzystanie przez najemcę z tych urządzeń wyrządziło wynajmującemu rzeczywistą szkodę.

W uzasadnieniu GKA zaznaczyła: „Przepisy prawa lokalowego nie przewidują pobierania od najemcy lokalu użytkowego jakiegokolwiek opłaty za korzystanie przez najemcę z urządzeń reklamowych. Tego rodzaju opłaty (czynsze) były istnieć pobierane przez właścicieli nieruchomości w niniejszych warunkach ustrójowych, niepodobna jednak stosować tych samych zasad w zmienionych zupełnie warunkach prawno-gospodarczych i w świetle określonych planową działalnością zadań jednostek gospodarki uspołecznionej. Świadczenia jednostek gospodarki uspołecznionej muszą być ekwiwalentne, sprzeczne zaś z tą zasadą byłoby prawo wynajmującego do pobierania opłaty od najemcy za korzystanie z nowoczesnych urządzeń świetlnych, jeżeli z tego tytułu wynajmujący nie ponosi żadnych ciężarów...).

Wynajmujący ma jedynie prawo żądania na warunkach ogólnych odszkodowania, jeżeli w związku z użytkowaniem reklamy przez najemcę ten ostatni wyrządził wynajmującemu szkodę (np. uszkodzenie dachu, muru). W niniejszej sprawie strona powodowa nie udowodniła, aby najemca przez użytkowanie reklamy świetlnej na dachu wyrządził konkretną szkodę. Jeżeli – co wynika z załączonych do akt sprawy orzeczenia technicznego – zachodzi potrzeba ulepszenia konstrukcji nośnej reklamy, to zobowiązany do tego jest użytkownik reklamy, i w przypadku nieuwzględnienia żądania wezwaniu wynajmującego ten ostatni miałby prawo do zastępczego wykonania tych napraw na koszt najemcy.

Z tych względów Główna Komisja Arbitrażowa uznała żądane roszczenie OKA w części oddalającą roszczenie strony powodowej za słuszne...).

STOSOWANIE NORMY RESORTOWEJ DO TOWARÓW SPROWADZONYCH Z ZAGRANICZNYCH WŁAŚCIWOŚĆ MINISTRA HANDLU ZAGRANICZNEGO

Minister Handlu Zagranicznego wniośi rewizję nadzwyczajną od orzeczeń Głównych Komisji Arbitrażowej, którymi Komisja ta uznała, że kakao, importowane przez pozwaną w sporze Biuro Handlu Zagranicznego Związku Spółdzielni X, było wadliwe, ponieważ nie odpowiadało wymogom norm resortowej, wydanej przez Ministra Przemysłu Rolnego i Spożywczego dla kakao w proszku, otrzymywanego z kuchen kakaonowych.

Główna Komisja Arbitrażowa rozpoznawszy sprawę w składzie rewidyjnym orzeczeniem z dnia 15 maja 1962 r. (nr BO-8595 61 i BO-123 62) wypowiedziała następujący pogląd prawny:

Norma resortowa ma zastosowanie tylko w ramach resortu, to też nie może stanowić kryterium przy ocenie jakości towaru sprowadzanego z zagranicy.

Mimo trafności zarzutu podniesionego w rewizji nadzwyczajnej, Główna Komisja Arbitrażowa odrzuciła powyższym orzeczeniem rewizję nadzwyczajną wniesioną przez Ministra Handlu Zagranicznego, udzielając następującego dalszego wyjaśnienia w przytoczonej sprawie:

Minister Handlu Zagranicznego nie jest uprawniony do wniesienia rewizji nadzwyczajnej w interesie jednostki organizacyjnej związku spółdzielczego.

Uzasadniając to ostatnie stanowisko, GKA zaznaczyła m. in.:

„(...) Zgodnie z przepisem art. 30 ust. 2 dekretu z dnia 5 sierpnia 1949 roku o państwowym arbitrażu gospodarczym (jedn. tekst: Dz. U. z 1961 r. nr 37, poz. 195) do wniesienia rewizji nadzwyczajnej uprawnieni są: obok Prokuratora Generalnego PRL i Prezesa Głównego Komisji Arbitrażowej – ministrowie właściwi dla stron, a w przypadku, gdy stronami w sporze są spółdzielnie, również Naczelna Rada Spółdzielcza oraz zarządy właścicieli dla stron centralnych związków spółdzielczych.

DOKONCZENIE NA STR. 6

dyskusje polemiki dyskusje

„Częściowe” nieporozumienia

FRANCISZEK NASIŃSKI

S PRAWA w gruncie rzeczy jest zupełnie prosta i nie warto byłoby do niej powracać, gdyby nie fakt, że wciąż na nowo o niej się u nas zapomina, a w ślad za tym przy różnych okazjach wyciąga się błędne wnioski. Przykładem może być chociażby wypowiedź Jana Grysiaka w nr 14/1963 „Życia Gospodarczego”, w artykule na temat roli i zadań POM-ów w mechanizacji rolnictwa. Mimochoć poruszył on tam sprawę zaopatrzenia wsi w części zamiennych do maszyn i narzędzi rolniczych, pisząc co następuje:

— „sprawa będzie mogła być uзнana za załatwioną dopiero wówczas, gdy rolnik w swoim GS kupi każdą potrzebną część.”

Ponieważ postulat jest wyraźny warto postawić pytanie, kiedy zostanie on zrealizowany. Odpowiedź jest zwięzła i jednoznaczna: nigdy. Co więcej, dążenie do zrealizowania tak daleko idącego postulatu, postawionego zapewne przez całkowite nieporozumienie, byłoby sprzeczne z zasadami racjonalnej gospodarki i zdrowym rozsądkiem. Całkowity brak zrozumienia słusznego skąd inąd hasła „towar blisko klienta” sprawi, że wielu ludzi nie dostrzeże różnicy między paczką herbaty i nylonową halką, a kołem zębatym do żniwiarki czy kopaczką, lub trybem do młocarni i stał postulat, aby sprzedaż części zamiennych prowadzić we wszystkich gminnych spółdzielniach. A przecież aby punkt taki należycie spełniał swoje zadanie, powinien zawsze posiadać określony normatywny części zamiennych do wszystkich maszyn i narzędzi eksploatacyjnych przez rolników na terenie objętych działalnością danej GS. Byłoby to od kilkuset do kilku tysięcy pozycji w zależności od stopnia wyposażenia technicznego gospodarstw w danym rejonie. Praktycznie rzecz biorąc żadna gmina spółdzielnia nie może więc sobie pozwolić na zorganizowanie składu narzędzi z prawdziwego zdarzenia.

Obecnie więc „na szczeblu GS” sprzedawane są jedynie części zamienne do najprostszych narzędzi konnych, a więc: odkiadnice, lemmiesz, płozy i pietki do plugów, redliczki i zęby do kultywatorów, bron sprężynowych, zwykłych i posiewnych a także bagiety, stalki

i nitry, główki do kos. do kosiarzek i żniwiarek. Daje to łącznie około 80 pozycji. Każda gmina spółdzielnia może i musi prowadzić sprzedaż tych części. Natomiast sprzedaż wszystkich pozostałych części prowadzi specjalistyczne placówki handlowe, znajdujące się z reguły w miastach powiatowych. Wprawdzie źródło zaopatrzenia jest dziś dalej od miejsca zamieszkania klienta ale ma to zaletę, że „nie wysyca” tak łatwo — do składu części zamiennych do powiatu można jechać „na pewniaka”. Zresztą można potrzebny detal zamówić telefonicznie lub listownie i wówczas nadejdzie za zaliczeniem pocztowym lub zostanie rolnikowi dostarczony za pośrednictwem gminnej spółdzielni.

PGS-y uczyniły już wiele aby stworzyć warunki umożliwiający tym nowym placówkom handlowym wypełnienie stojących przed nimi zadań. Mimo znanych trudności wszystkie składy posiadają minimum 300 m² powierzchni, wyposażone są w specjalne regały, dostosowane do tej branży. Ponadto, korzystając z doświadczeń znanych na świecie firm wprowadzono w nich jednolitość w całym kraju system składowania części, który umożliwia sprzedawcy odszukanie w ciągu kilkudziesięciu sekund każdego detalu żadanego przez klienta. Ponadto, w CRS opracowano tzw. „zeszty normatywne”, na podstawie których można określić jaki zapas części powinien zawsze znajdować się na składzie.

Wyniki tych poczyniń widoczne są ze wzrostu dostaw, sprzedaży i zapasów części do maszyn rolniczych podanych w tym zestawieniu w mln zł.

lata	1960	1961	1962
wyszczególnienie			
dostawy części	199,2	331,5	444,8
sprzedaż	161,2	236,4	351,4
wartość remanentów	118,3	196,4	289,8

Wyniki m. in. i opisanych tu poczyniń są więc widoczne w praktyce. Przestrzecz wypada więc przed pochopnymi sugestiami, wynikającymi z niedostatecznej znajomości specyfiki obrotu częściami zamiennymi do maszyn rolniczych.

od ilości produkcji udział kosztów robocizny waha się w granicach 6,2-24,7%.

2. Koszty ogólnofabryczne ogólnie rzecz biorąc dorównują lub przekraczają udział robocizny netto w koszcie wyrobu.

3. Koszty specjalne stanowią (z jednym wyjątkiem, gdzie produkcja biegnie od kilku lat) znacznie większy udział w koszcie wyrobu niż robocizna netto.

4. Decydujące znaczenie dla kształtowania się kosztów ma koszt materiałów i zakupowanych zespołów i części.

W świetle powyższych danych, które można uważać za dość charakterystyczne dla większości wyrobów przemysłu maszynowego staje się rzeczą jasną, iż koncentracja produkcji wyrobów finalnych bez istotnych zmian w technologii produkcji zespołów i elementów nie może dać znaczniejszych efektów ekonomicznych. Zmniejszenie kosztów robocizny o 50% w produkcji np. motorcykla wymaga niewątpliwie poważnych zmian w technologii produkcji (mowa tu o obróbce i montażu u producenta wyrobu gotowego) i dość poważnych nakładów na nowe urządzenia produkcyjne. Wydatki te powodują z kolei wzrost kosztów wydziałowych, tak że suma obniżonych kosztów robocizny i podwyższonych kosztów wydziałowych może ulec niewielkiej zmianie lub nawet wzrosnąć, jeżeli nakłady poniesione na nowe urządzenia były wysokie. Zwiększenie ilości produkcji daje oczywiście spadek udziału kosztów ogólnofabrycznych i kosztów specjalnych na jednostkę wyrobu, o ile zwiększenie produkcji odbywa się głównie przez lepsze wykorzystanie istniejącego już potencjału produkcyjnego. Można z powyższego wysnuć wniosek, że koncentracja produkcji i zwiększenie serii produkcyjnych bez istotnych zmian technologii produkcji może dać niewielkie efekty w postaci obniżki kosztów wytwarzania. Jeżeli wprowadza się zmianę technologii i podejmuje inwestycje dla uzyskania większej produkcji, wówczas trafna odpowiedź na pytanie czy i w jakim stopniu to się opłaca, może dać tylko rachunek ekonomiczny przeprowadzony dla konkretnego wyrobu, serii, technologii i mocy produkcyjnej. Wnioski nie poparte takim obliczeniem mogą doprowadzić do bardzo kosztownych i nieefektywnych rozwiązań. Rozwiązanie tego rodzaju zagadnień w skali międzynarodowej wymaga znacznie głębszej analizy z uwagi na zmienność zapotrzebowania, o czym była uprzednio mowa i związana z tym możliwością niepełnego wykorzystania potencjału produkcyjnego.

W kosztach materiałowych podanych w powyższych kalkulacjach (tablica Nr 1) zawarta jest oczywiście część robocizny zużytej na wykonanie elementów i zespołów zakupowanych przez wytwórcę gotowego wyrobu (a więc w fabrykach kooperacyjnych). W tablicy Nr 2 podano strukturę kosztów dla kilku prostszych wyrobów przemysłu maszynowego, z uwzględnieniem kosztów robocizny zużytej na wytworzenie zespołów kooperacyjnych takich jak odlewy, silniki elektryczne, materiały elektrotechniczne, wyroby gumowe i tekstylne, łańcuchy i liny itp. Natomiast koszty robocizny zużytej na wytworzenie materiałów

