

W NUMERZE:

Kłopoty z transportem towarzyszą nam od lat, ale nie są one naszym narodowym wynalazkiem. JAK LEPIEJ I TANIEJ WOZIĆ — jest problemem wielu krajów. WŁADYSŁAW WĘGIELEK twierdzi, że istnieje droga wyjścia z obecnego impasu transportowego — str. 1 i 9.

Określenie „doskonalenie mechanizmów funkcjonowania naszej gospodarki” jest modne, powszechnie używane i chyba nadużywane. Jak właściwie mamy je rozumieć? — zastanawiają się ANDRZEJ i STEFAN BRATKOWSCY w artykule SUPERPRZEDSIĘWZIENIE. Drukujemy go w ramach WOLNEJ TRYBUNY — str. 1.

Jesteśmy (trójką) gorącymi zwolennikami motoryzacji i wzorem innych mieszkańców nadwiślańskiego kraju cz-

kamy z wyłączeniem dnia, kiedy ruszy linia produkcyjna polskiego samochodu małopolskiego. Wtedy to przedstawi jedno tylko pytanie: SAMOCHOD MAŁOPOLSKI? ŚWIETNIE, ALE... Tym „ale” jest chemia, na którą zwraca uwagę JAN HERMANOWICZ i ANDRZEJ ZIMOWSKI — str. 4.

O kooperacji, wiadomo, można w nieskończoność. Interesują nas jednak coraz bardziej nie kooperacyjne węzły, a konkretne próby ich przełamania. PROBA PORZĄDKOWANIA A RACHUNEK KAROLA SZWARCA wiele daje do

myślenia o możliwościach a raczej niemożliwościach porządkowania spraw ważnych, ale częściowych — str. 5.
Z kolei na kolumnie ROLNICZEJ TRYBUNY przedstawiemy publikację DANUTY JASINSKIEJ OGRODNIKTWO A PODATEK WYROWNAWCZY. Temat ten trapił od dawna opinię publiczną, spróbujmy bliżej przyjrzeć się sprawie „pod szkieł” — str. 8.
Kto rzadzi dzielnicą Japonia? — zastanawia się WŁODZIMIERZ WÓWCZUR w kolejnej korespondencji z Japonii — OD „Z” do „A”. Jest to ciekawa publikacja w cyklu MITY I REALIA — str. 11.

CENA 2 ZŁ

ROK XXVI

ŻYCIE

gospodarcze

TYGODNIK SPOŁECZNO-GOSPODARZY
27 CZERWCA 1971 r. NR 26 (1032)

JEDNA z 82

BARBARA WIŚNIEWSKA

CO POWIEDZIELI EKONOMIŚCI O GOSPODARCE

W ciągu ostatnich miesięcy na łamach „Życia Gospodarczego” za-bierało głos 23 ekonomistów-naukowców. Ich wypowiedzi, publikowane pod wspólnym tytułem „EKONOMIŚCI O GOSPODARCE”, koncentrowały się wokół trzech spraw. Były to problemy wzrostu gospodarczego i jego kierunków, zmian w mechanizmie funkcjonowania gospodarki oraz doradztwa i roli ekonomistów. Wypowiedzi miały w

większości charakter refleksji, często formułowanych na gorąco, bez aspiracji dawania recepty czy gotowych rozwiązań. Zawierają one jednak wielki ładunek intelektualny, który warto przemysleć i wykrzyszczać w dalszych pracach — zarówno nad budową naszych planów wieloletnich, jak i nad usprawnianiem metod kierowania i zarządzania gospodarką.

NINIEJSZE opracowanie nie ma charakteru podsumowania czy też komentarza do opublikowanych poglądów. Nie czujemy się do tego ani powołani, ani zdatni. Wydaje się jednak celowe zgrupowanie opinii, pokazanie spraw, na których ekonomiści koncentrowali uwagę, uszeregowanie pewnych propozycji.

Wypowiedzi było kilkadziesiąt drukowanych w ciągu czterech miesięcy — chcemy je więc przypomnieć, zbierając w pewną całość to wszystko, co wydaje nam się najważniejsze, a co może i powinno być uwzględniane w praktycznych pracach nad rozwojem naszego kraju.

Gdyby ZASADĘ SELEKTYWNOŚCI rozumieć jedynie jako potrzebę przyspieszenia rozwoju

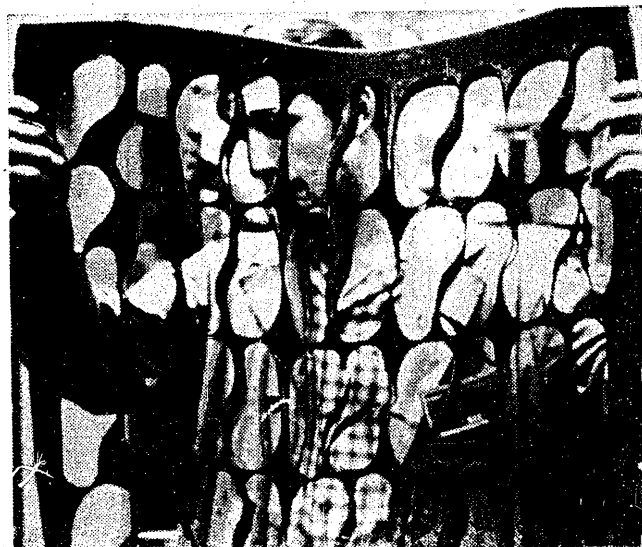
wybranych dziedzin gospodarki — to wszyscy, którzy się na ten temat wypowiadali byli zgodni co do konieczności stosowania takiej zasady. Powszechnie przy tym uważano, że jest to jedyna droga, mogąca zapewnić rozwój harmonijny i dynamiczny. Inaczej mówiąc, przez selektywność należy usuwać narosłe dysproporcje, przede wszystkim stwarzać szanse przyspieszenia rozwoju społecznego, lepszego zaspokajania materialnych i duchowych potrzeb narodu. W tym miejscu kończy się jednak zgodność poglądów. Różne bowiem było podejście do kryteriów, które powinny decydować o przyspieszeniu rozwoju poszczególnych dziedzin gospodarki.

Najliczniejsza grupa ekonomistów potrakto-wała potrzeby społeczne jako bezpośrednie kry-

terium decydujące o wyborze preferowanych dziedzin gospodarki.

Przyspieszenie wzrostu płac realnych wymaga odpowiedniego zwiększenia produkcji artykułów rynkowych. Na czoło działań gospodarki, które decydują o możliwościach wzrostu podaży artykułów rynkowych wysuwa się rolnictwo, przemysł rolnospożywczy oraz przemysł lekki. Szereg ekonomistów uważa więc te działy obecnie za najważniejsze i postulują zarówno skoncentrowanie środków jak i dokonanie odpowiednich zmian organizacyjnych, które by zapewniły wzrost produkcji rynkowej. Charakterystyczne jest przy tym dość powszechne odwołanie do podziałów resortowych czy branżowych, lecz trak-

DOKOŃCZENIE NA STR. 2



Fot. M. Stankiewicz

Historii radomskiej inwestycji — największej w kraju garbarni skór miękkich — w żadnym razie nie można określić mianem krzepiącej i pouczającej. Nie ma ona jeszcze ostatniego rozdziału. Niewiele czasu pozostało na jego spisanie. Czy zakończy optymistycznym akcentem historię jednej z 82 czołowych inwestycji?

— Co się u Was ostatnio zmieniło?
— Nie — odpowiada bez namysłu HENRYK PLANETA, dyrektor Techniczny Zakładów Garbarskich w budowie. Sytuacja jest coraz trudniejsza. Inwestycja wchodzi w najtrudniejszą fazę; przed wykonawcą splecionie robót o dużej pracochłonności. I proszę sobie wyobrazić — chce „ciągnąć” budowę tym samym zespołem!
Zwiększyć zatrudnienie? W imię czego mamy tracić premie? Przy moim planie wydajności powinienem zatrudnić 200 osób na budowie, a ja mam już 240 pracowników. I tak ryzykuje premiami — spokojnie wyjaśnia inż. MYSZKA, kierujący budową w imieniu generalnego wykonawcy. Jest nim KIELECKIE PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWNICTWA PRZEMYSŁOWEGO.

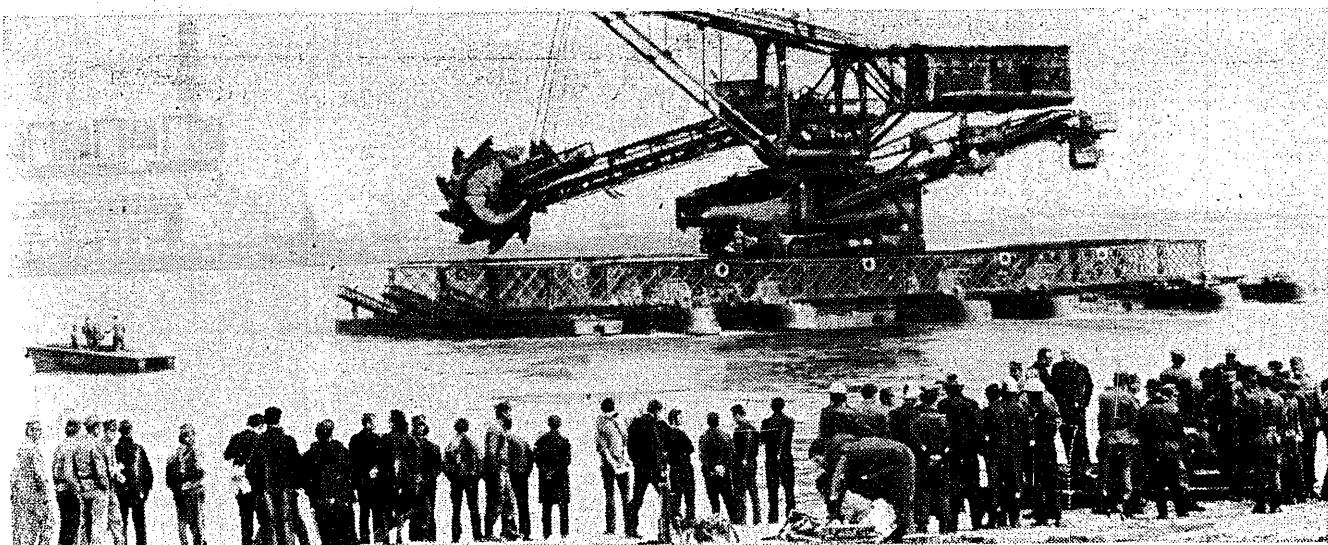
Ten spokój, podejrzewam, wynika z głębokiego przekonania, że desperacka decyzja — z punktu widzenia pracowników firmy wykonawcy — niewiele w istocie mogłaby zmienić.
Sytuacja na budowie przypomina mieszkanie, w którym jeden pokój jest uprzątnięty, w pozostałych pomieszczeniach gospodarują tynkarze i malarze, a zapowiadanych od dawna instalatorów ciągle jeszcze nie ma. Nie trzeba wielkiej wyobraźni, aby zrozumieć powagę sytuacji.

Nasilenie prac przy montażu maszyn nastąpi w okresie jesienno-zimowym. Prowizoryczne ogrzewanie takiego kolosa jest niemożliwe. Doprowadzenie do niego ciepła przed zimą jest koniecznością. Jak w ogóle można przygotować garbarnię do rozruchu bez ciepła? A szanse na jego doprowadzenie maleją z każdym dniem.

Wykonawca zapewnia, że lada chwila zakończy prace przy budowie kotłowni. Ale — odpowiada za sam budynek kotłowni, natomiast kielecki „Instal” m.in. za doprowadzenie wody do kotłowni, ciepła zaś z kotłowni do budynku głównego. Kielecki „Instal” ma poważnie opóźnione prace. Znacznie zaległości z ubiegłego roku w tym roku zwiększają się w przyspieszonym tempie.

Po decyzji Biura Politycznego, wprowadzającej radomską garbarnię na listę 82 inwestycji o kluczowym znaczeniu dla gospodarki, kielecki „Instal”

DOKOŃCZENIE NA STR. 6



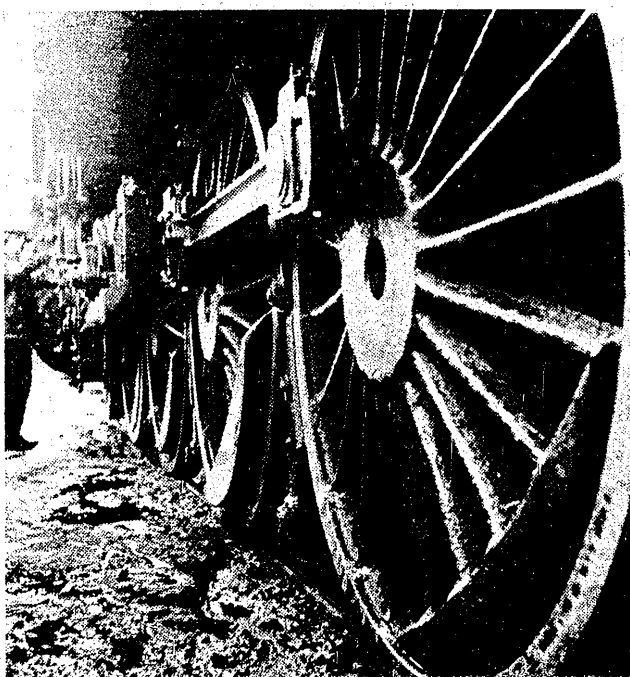
Czwartek, 17 czerwca, godz. 9.05 koparka odpłynęła... (Patrz „Operacja Przerzut” str. 10)

Fot. E. Ułkowska

JAK LEPIEJ I TANIEJ WOZIĆ

WŁADYSŁAW WĘGIELEK

Niedomagania naszego transportu, wynikające m. in. z wieloletniego niedocenywania jego roli w życiu gospodarczym kraju, są ogólnie znane. Nie stały się one jednak dotychczas przedmiotem dyskusji, obejmującej wszystkie gałęzie naszej gospodarki. Opracowania dotyczące usprawnień w obrębie samego transportu nawet jeśli noszą nazwę „kompleksowe” — nie wnikają dostatecznie głęboko w strukturę całej gospodarki i zawieszane są jak gdyby w próżni.



KŁOPOTY z transportem nie są naszym narodowym wynalazkiem. Narastały one na całym świecie od pierwszych lat powojennych równocześnie z postępami rewolucji technicznej, z rozbudową i komplikowaniem się sfery produkcji i obrotu towarowego, wzrostem wymiany międzynarodowej itp. Trudności te wyrażały się w wielokrotnym wzroście ogólnej masy przewożonej oraz w zwiększeniu współwzrostu przewożowości (kooperacji) przy równoczesnym i zmianie struktury ładunków (zmniejszenie się wagi poszczególnych partii ładunków oraz relatywne zwiększenie się ich objętości), jak też struktury przewozów (znaczące zwiększenie i rozproszenie punktów nadania-odbioru).

Sprostańcie gruntownie zmienionym zadaniom przewozowym nie było możliwe przy zastosowaniu tradycyjnej organizacji i techniki transportu. Szczególnie ostre zakłócenia i konieczność drastycznych zmian wystąpiły na kolejach, które — upraszczając zagadnienie — zostały zmuszone do skoncentrowania się na przewozach dużych partii ładunków pomiędzy wielkimi stacjami węzłowymi.

Zadania dowozowe oraz samodzielne zadania na opuszczonych przez koleje trasach przejął transport samochodowy, który nagle stał się równorzędnym partnerem kolei. Wzrosło również, znaczenie zanie-

dbanej w poprzednim okresie żegluga śródlądowej, a także lotnictwa.

REWOLUCJA TRANSPORTOWA...
Z OŁÓWKIEM W RĘKU

W związku z wysokim poziomem technicznym środków i tras przewozowych zarówno w transporcie kolejowym, jak też samochodowym, nowoczesne metody i systemy transportowe zajęły się głównie modernizacją technologii i organizacji samego procesu transportowego. Rewolucyjne zmiany nastąpiły w zakresie czynności przygotowawczych (zastosowanie jednostek ładunkowych: palet łącznie z pojemnikami, pakietów, kontenerów) oraz czynności ładunkowych (mechanizacja), stanowiących poprzednio „wąskie gardło” procesu transportowego. Modernizacja na tych odcinkach umożliwiła płynność procesów transportowych na podobieństwo fabrycznej taśmy produkcyjnej, bez względu na użyte kolejno (transport kombinowany) lub nawet łącznie (kolejowy transport ładunkowy naczip samochodowych) środki i rodzaje transportu.

Równocześnie rozwinęto wysoko efektywne systemy transportowe — krajowe i międzynarodowe — umożliwiające sprawną, regularną obsługę wielkiej liczby ładunków w maksymalnie skróconym terminie. Oprócz systemów kolejowych i kolejowo-samochodowych, istnieją roz-

budowane systemy regularnej komunikacji samochodowej. Systemy te, operując różnymi rodzajami jednostek ładunkowych, zapewniają transport ładunków „z domu — do domu” (z magazynu do magazynu), gwarantując jednocześnie dostawę każdego ładunku w zasięgu działania sieci lub trasy systemu z reguły w ciągu jednego dnia. Przewozy te dokonywane są przeważnie nocą (tzw. „nocny skok”).

Rozbudowa nowoczesnych systemów transportowych wymagała zaangażowania ogromnych środków finansowych na mechanizację prac ładunkowych, na zastąpienie jednostki ładunkowej oraz na specjalistyczny tabor i urządzenia pomocnicze. Zapewnione być musiało przy tym stałe, pełne wykorzystanie zaangażowanych środków, będące warunkiem ich ekonomicznego zastosowania. Systemy te przyniosły wprawdzie eliminację pracy fizycznej, usprawnienie, przyspieszenie i zwiększenie bezpieczeństwa przewozów, jednocześnie jednak spowodowały wzrost kosztów przewozu.

Rozpatrując to zagadnienie w szerszym aspekcie można się jednak przekonać, że stworzenie nowych warunków transportowych przyniosło daleko idące usprawnienie obrotu towarowego oraz poważną obniżkę kosztów opakowań. Dlatego zagadnienie to rozpatrywać należy w szerszym kontekście ekonomicznym, obejmującym łącznym rachunkiem ekonomicznym transport oraz gospodarkę magazynową, opakowania, standaryzację opakowań oraz procesy

DOKOŃCZENIE NA STR. 9

FUNDUSZ MIESZKANIOWY NA REMONTY?

NIE tylko ekonomiści wiedzą, że przedsiębiorstwa dysponują różnego rodzaju funduszami przeznaczonymi na określone cele. Spośród dysponowania tymi funduszami nie zawsze jednak jest prawidłowy z punktu widzenia gospodarki i efektywności ich wykorzystania. Przykładem może być zakładowy fundusz mieszkaniowy.

Generalnie można określić, że dotychczas obowiązujące przepisy w zakresie tworzenia i wykorzystania zakładowych funduszy mieszkaniowych są precyzyjne. Jeśli chodzi o nowe budownictwo i wprowadzając szeroką skalę rozwiązań w zakresie wyboru formy budownictwa. Jednak nie rozwiązuje bardzo poważnego problemu w skali krajowej, a mianowicie sprawy finansowania z zakładowego funduszu mieszkaniowego remontów w starym budownictwie.

Można w tym miejscu zwrócić uwagę, że zakładowy fundusz mieszkaniowy został specjalnie przeznaczony na cele nowego budownictwa mieszkaniowego. Ale dlaczego tak ma być, jeśli względy ekonomiczne, oszczędnościowe i ludzkie sprawy bytowe wskazują na konieczność rozszerzenia zakresu wykorzystania tego funduszu również na remonty mieszkań w budownictwie starym?

Ileż to razy z własnej praktyki, jako główny księgowy spotykałem się z opinią pracowników, że woła mieszkając w starym budownictwie, tylko żeby im pomóc w wymianie pieców, reperatury podłóg, wymianie okien, drzwi lub innych drobnych remontach. Czasem dochodzi do takich paradoksów, że pracownicy (szczególnie ci w starszym wieku) nie mogą własnymi środkami wyremontować mieszkania, którego koszt wyniósłby np. ok. 8-10 tys. zł. Zmuszeni są zapisywać się do spółdzielni mieszkaniowej, sami wpłacając 6-7 tys. zł, tj. jedną trzecią wstępnego wkładu, a przedsiębiorstwo wpłaca pozostałe 12-14 tys. zł, tj. 2/3 wkładu. Resztę wkładu w wysokości ok. 80 proc. kosztów budowy wpłaca państwo. Zdają się być nawet przypadki, że wykupuje się w spółdzielni mieszkanie za 120 tys. zł i przydziela je jednej rodzinie.

A ile jest takich przedsiębiorstw, szczególnie dużych, które dysponują większymi funduszami i budują całe bloki, przydzielając mieszkania kilkunastu załadowym pracownikom, przy czym koszt każdego mieszkania wynosi w granicach 100-150 tys. zł. I leż, złości, niezadowolona występuje wśród pozostałych załóg pracowników, którzy nie otrzymali przydziału takiego mieszkania? Zadowolonych jest tylko tych kilkunastu szczęśliwców, którzy otrzymali darmo tak wysokie premie w postaci nowych mieszkań. I leż przy tym jest komentarz, że jednym to daje się mieszkania

wartości ponad 100 tys. zł, a drugi pracownicy nie mogą otrzymać paru tysięcy złotych na remont mieszkań, w których zamieszkują.

Zjawisko jest powszechne i nie występuje tylko w jednym przedsiębiorstwie.

Sprawa, którą podnoszę, dotyczy szczególnie średnich i małych przedsiębiorstw oraz ogromnej ilości przedsiębiorstw położonych poza dużymi ośrodkami miejskimi, gdzie nie ma rozwiniętej spółdzielczości mieszkaniowej oraz brak bazy materiałowej i roboczej do budowy bloków mieszkalnych. W tych przedsiębiorstwach środki zakładowego funduszu mieszkaniowego są zamrożone, a załogi przedsiębiorstw przeważnie nawet nie wiedzą, że takie fundusze są w dyspozycji przedsiębiorstwa. Jako księgowy i biegły dziesiątki razy badałem działalność ekonomiczno-finansową różnych przedsiębiorstw, położonych nie tylko na terenie dużych miast, ale bardzo często właśnie tych mniejszych, położonych w miasteczkach i osiedlach i tam miałem możliwość przekonać się o wymienionych tu faktach. Z jednej strony są pieniądze na budownictwo mieszkaniowe, lecz nie można ich ruszyć, a z drugiej strony następuje powolna, lecz stała dewastacja domów o dobrej konstrukcji, które można by niewielkim nakładem kosztów doprowadzić do długoletniej jeszcze używalności.

Przecież można by wprowadzić zasadę, że pracownik pokrywa np. 1/3 kosztów remontu, a 2/3 kosztów pokrywa przedsiębiorstwo. Wydaje mi się, że przy tej okazji rozwiązałoby się częściowo również problem wykorzystania usług przedsiębiorstw budowlanych przemysłu terenowego, spółdzielczości i rzemiosła prywatnego dla ludności, co byłoby zgodne z intencją ostatnich zarządzeń naszych władz państwowych, dotyczących ograniczeń w świadczeniu usług dla przedsiębiorstw państwowych przez sektor nieuspołeczniowy, a rozszerzenia tych usług dla ludności.

Konieczne jest więc podjęcie odpowiedniej decyzji przez nasze władze centralne w porozumieniu z Centralną Radą Związków Zawodowych. Kapitałne znaczenie miałyby taka decyzja zwłaszcza dla miasteczek i osiedli. Kto widział w małych miasteczkach i osiedlach domy częściowo zdewastowane, które lokalnymi środkami rezerwowymi można by doprowadzić do stanu długoletniej jeszcze użyteczności, przynajmniej niewielkie racje. Jest jeszcze ponadto czas, by zagadnienie to włączyć do nowych zasad systemu finansowania przedsiębiorstw, który, jak wiadomo, wprowadzany jest sukcesywnie od 1 stycznia bieżącego roku.

EDWARD STUDZIŃSKI

ŚLADEM NASZYCH PUBLIKACJI

Konsekwencje wyciągnięto

9 maja opublikowaliśmy felieton pt.: „Proszę nie wyciągać konsekwencji” opisyjący perypetie związane z zakupem w Domu Meblowym „Emilia” w Warszawie wie segmentów Kowalskich. Dyrekcja Domu przysłała nam list, w którym m. in. informuje, że już 13 maja odbyła się wspólna narada kierownictwa Domu Meblowego „Emilia” z pracownikami magazynów, na której analizowano zarzuty sformułowane w felietonie i podjęto wnioski organizacyjno-usprawniające.

„Wprawdzie zarówno w artykule, jak i w zakończeniu autorka wnosi o niewyciąganie konsekwencji — czytamy w liście — Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Handlu Meblami w Warszawie konsekwencje musiało wyciągnąć i to dwójką natury:

• organizacyjną, polegającą na warunkach sprzedaży i obsługi klienta, • osobową, karzącą złą a nagradzającą dobrą pracę”.

A więc magazynierzy, którzy pracowali w stanie nietrzeźwym zostali ukarani ostrzeżeniami. Ponoszą przecież odpowiedzialność materialną za właściwą gospodarkę i ochronę mienia. Natomiast pracownik magazynu Mieczysław Jaszczyszyn, który swoją postawą i pracą po-

zytywnie wyróżnił się w magazynie (jedyny trzeźwy) zostanie nagrodzony. „Ślusznie w artykule podkreślono — czytamy w liście — konieczność otrzymywania przy zakupie mebli typu segmentowego prospektu przedstawiającego projekty możliwych zestawień segmentów. Prospekt taki, opracowany przez producenta mebli, dostarczane są wraz z meblami, ale w niewystarczającej ilości. Wystąpiło do Łódzkiego Fabryk Mebli o zwiększenie dostaw prospektów, a jednocześnie zobowiązano sprzedawców we wszystkich placówkach podległych Wojewódzkiemu Przedsiębiorstwu Handlu Meblami w Warszawie do załączania prospektów do kwitów sprzedaży przy zakupie.

Pragnąc choć w części zrehabilitować Autorkę artykułu trud poniesiony przy zestawianiu mebli załączamy prospekt projektu zestawień segmentów, co jest zresztą naszym obowiązkiem jako sprzedawcy, tym bardziej, iż Autorka planuje w przyszłości „dodrukowanie regałów”.

Za nadesłany prospekt autorka dziękuje. O wyciągnięcie konsekwencji nie ma pretensji — oby ostrzeżenie poskutkowało.

(aka)

KRAKOWSKIE ZAKŁADY PRZEMYSŁU GUMOWEGO

„STOMIL”

w Krakowie, ul. Rzeźnicza 22

wykonują płytki
z gum fluorowych

Uszczelnienia wykonane z tych gum mogą pracować przy temp. od -35 do 300°C

w różnych środkach, takich jak: oleje, smary, rozpuszczalniki, kwasy, zasady, sole, para wodna, światło, ozon, mikroby itd.

Blizszych informacji udzieli Dział Postępu Technicznego, tel. 257-00 do 06. K 32

Na łamach wszystkich chyba krajowych pism rozgorzała dyskusja na temat uruchomienia produkcji nowoczesnego i jednocześnie taniego samochodu małolitrażowego. Takiego, który będzie spełnieniem marzeń setek tysięcy młodych i starszych wielbicieli motoryzacji. W dyskusji kruszono kopie i na temat typu samochodu i wielkości produkcji, podkreślano wartość samochodu jako towaru rynkowego. Walczono zajądło z opo-

mentami, którzy odważali się wspominać o ochronie powietrza, o braku zaplecza warsztatowego, o zbyt słabo rozwiniętej sieci stacji benzynowych. Bitwa zakończyła się walnym — i zapewne słusznym — zwycięstwem zwolenników motoryzacji, którzy z utęsknieniem teraz tylko czekają na odgłos warkotu silników pierwszych wozów popularnych, które po zejściu z taśmy ruszą w Polskę.

JAN HERMANOWICZ

ANDRZEJ ZIMOWSKI

SAMOCHÓD MAŁOLITRAŻOWY? ŚWIETNIE, ALE...



Fot. Z. Jankowski

JESTEŚMY również gorącymi zwolennikami motoryzacji i też czekamy dnia kiedy ruszy linia produkcyjna polskiego samochodu małolitrażowego. Tylko, że tę wizję przestaniemy nam jedno małe „ale”. I o tym „ale” chcemy kilka słów napisać. A jest nim chemia. Chemia dla potrzeb motoryzacji!

*

Każdy wyprodukowany samochód, to jednocześnie owoc pracy:

• **PRZEMYSŁU GUMOWEGO**, który dostarcza: opony, detki, uszczelki, paski klinowe, wyroby gumowo-metalowe, węże do chłodnic, węże hamulcowe, dziesiątki drobnych artykułów technicznych, dywaniki podłogowe, siedzenia piankowe itp.;

• **PRZEMYSŁU TWORZYW SZTUCZNYCH**, który dostarcza tkanin powlekanych typu „skay”, różnego rodzaju folii i wykładzin z polichloru winylu i innych tworzyw, różnego rodzaju węży, piankowych formatek na siedzenia itp.;

• **PRZEMYSŁU FARB I LAKIERÓW**, który produkuje farby gruntowe, podkładowe, szpachlowki, lakiery piecowe, pasty itp.;

• **PRZEMYSŁU RAFINERYJNEGO**, dostarczającego benzynę, olej, smary itp.

Jednocześnie, żeby te wyroby zostały wyprodukowane, szereg innych branż chemicznych musi dostarczyć wielu półproduktów, jak np.: kauczuków syntetycznych, tkanin kordowych z włókien chemicznych, sadzy, przyspieszacz procesów wulkanizacji, antyutleniaczy, tworzyw sztucznych (polistyrenu, winylu, polietylenu i innych) barwników, rozpuszczalników, itp. Z kolei wytwórczy tych półproduktów wymaga pracy innych instalacji chemicznych produkujących butadien, styren, etylen, propylen, benzen, kaprolaktam itp.

Reasumując — żeby wypuścić z taśmy montażowej 1 samochód osobowy, należy dlań dostarczyć: 5 opon i 5 detek, ok. 40 kg różnych gumowych artykułów technicznych, ok. 42 kg wyrobów i tworzyw sztucznych, ok. 39 kg farb, lakierów past, gruntów itp. Szacuje się, że łączna wartość wyrobów chemicznych w koscie wytworzenia samochodu stanowi aż 25 proc.

*

Dyskusja na temat uruchomienia produkcji małolitrażowego samochodu przyniosła pierwsze owoce w postaci propozycji orientacyjnej liczby 100 000 szt. produkowanych rocznie wozów. Prasa nie podawała wielkości nakładów, potrzebnych do wybudowania takiego zakładu, nie podawała również wielkości nakładów, koniecznych do zainwestowania w innych, kooperujących z motoryzacją przemysłach.

Zastanówmy się więc i szybko wyliczmy, ile złotych należałoby wydać w resorcie chemii, żeby nowa wytwórnia samochodów małolitrażowych o rocznej produkcji — 10 000 szt. wozów mogła bez kłopotów pracować. W przemyśle chemicznym są potrzebne (należałoby je wybudować) następujące zakłady wytwórcze:

• **WYTWÓRNI OPOŃ I DETEK SAMOCHODOWYCH** o zdolności produkcyjnej I etapu około 500 tys. szt. opon rocznie i takiej samej zdolności II etapu. Produkcja II etapu musiałaby rozpocząć się w okresie 3-4 lat po uruchomieniu I etapu, a jej zadaniem byłaby dostawa opon na wymianę dla ekspluatowanych już samochodów. Przy kapitałochłonności takiej wytwórni rzędu 540 tys. zł/1000 szt. opon — konieczny nakład inwestycyjny wynosi 540 mln zł.

• **WYTWÓRNI GUMOWYCH ARTYKUŁÓW TECHNICZNYCH I ARTYKUŁÓW GUMOWO-METALOWYCH**. Przy zużyciu na 1 samochód około 46 kg różnych gumowych detali, wytwórnia w I etapie powinna mieć zdolność produkcyjną około 4 600 t/r i analogiczną w II etapie, z przeznaczeniem produkcji na wymianę i zaopatrzenie rynku. Przy kapitałochłonności rzędu 80 tys. zł/tonę — koszt budowy dwuetapowej wytwórni wyniesie około 730 mln zł.

• **WYTWÓRNI TKANIN POWLEKANYCH TWORZYWAMI I WYTWÓRNI DETALI Z TWORZYW SZTUCZNYCH**. Dla uproszczenia przyjęto 42 kg wyrobów z tworzyw na 1 samochód, tj. 4 200 ton wyrobów, a łącznie z wymianą 6000 ton (wyrobów tworzywowych np. tapicerki, nie wymienia się tak często jak detali gumowych czy opon, stąd mniejsza zdolność docelowa wytwórni). Przy średniej kapitałochłonności rzędu 40 000 zł/t — potrzebne nakłady wyniosą 240 mln zł.

• **WYTWÓRNI FARB I LAKIERÓW**, o zdolności około 8 000 t/r, co przy kapitałochłonności ok. 5 tys. zł/t — spowoduje wydatkowanie 40 mln zł.

• **WYTWÓRNI POŁFABRYKATÓW I SUROWCÓW** (w mln zł):

— kauczuków syntetycznych (7 000 t/r)	— 150
— przędzy kordowej (600 t/r)	— 180
— tkanin kordów (600 t/r)	— 40
— sadzy (2 000 t/r)	— 60
— butadienu (4 500 t/r)	— 100
— styrenu (2 500 t/r)	— 30
— polimerów tworzywowych (3 000 t/r)	— 90
— innych	szacunkowo 100

łącznie nakłady 750 mln zł

• **RAFINERIA ROPY NAFTOWEJ**, łącznie z odpowiednimi instalacjami, pracującymi dla potrzeb motoryzacji (oleje itp.). Przyjmując średni roczny przebieg 1 samochodu w wysokości 10 000 km i zużycie paliwa 8 litrów/100 km, roczne zużycie paliwa będzie wynosiło około 80 mln litrów, tj. ok. 60 tys. ton benzyny, co wymaga przeddestylowania 240 tys. ton ropy naftowej. Ponieważ co roku będzie przybywało 100 tys. nowych samochodów, w związku z tym co roku ilość spalanej benzyny będzie o 60 tys. ton wyższa — nie byłoby ekonomicznie do budowy nowego co roku instalacji destylacyjnej o takiej zdolności; należy więc wybudować w I etapie większą jednostkę, która pokryje zapotrzebowanie na benzynę na 5 lat. Orientacyjny koszt takiej instalacji (1 200 ton/r przerobu ropy) będzie wynosił 2 600 mln zł, z czego około 700 mln zł przypadnie na produkcję benzyny i olejów.

Reasumując — uruchomienie produkcji 100 tys. szt./r samochodów małolitrażowych spowoduje automatycznie wydatkowanie w resorcie chemii na wytwórnię (w mln zł):

opon i detek gumowych	— 540
artykułów techn. wyrobów	— 730
z tworzyw farb i lakierów	— 240
połfabrykatów i surowców rafinerii ropy naftowej	— 40
	— 750
	— 700

łącznie — 3 000 mln zł

*

Czy resort chemii jest przygotowany na tak duży wydatek inwestycyjny? Odpowiedź jest jednoznaczna: nie.

W dotychczasowych wersjach projektu planu 5-letniego na lata 1971-1975 (a było ich sporo) zmieniających się zarówno z punktu widzenia programu rozwojowego chemii jak i wielkości nakładów inwestycyjnych, nie uwzględniono potrzeb samochodu małolitrażowego na wyroby chemiczne. Uwzględnia się niepełne dostawy chemikaliów dla produkcji w 1975 r. łącznie około 275 tys. szt. Polskich Fiatów, Warszaw, Nys, Żuków, Starów, Jelczy, przyczep i nacze. Nie przewiduje się natomiast nowego samochodu. Dlaczego?

Ponieważ resort chemii na skutek okrojonych limitów inwestycyjnych nie jest w stanie zapewnić dostaw chemikaliów na pełne pokrycie coraż wyższych potrzeb kraju).

Przy danej wysokości limitu inwestycyjnego gospodarka narodowa odczuje braki gumowych artykułów technicznych, tworzyw sztucznych,

opakowań z tworzyw, produktów naftowych, całej gamy chemikaliów dla potrzeb włókiennictwa, farbiarstwa, przemysłu gumowego, farb i lakierów. Mimo bardzo poważnego wzrostu produkcji włókien syntetycznych, w dalszym ciągu będzie importowało się tysiące ton jedwabiu poliamidowego, włókna „anilana” i innych. Włókien chemicznych. Import kauczuków syntetycznych przekroczy w 1975 roku 50 tys. ton.

Rozpoczęcie produkcji samochodu małolitrażowego wymaga uprzedniej jasnej decyzji o znaczeniu polityczno-społecznym, decyzji wyważonej, ekonomicznie uzasadnionej. Muszą być drobiazgowo rozważone wszystkie „za” entuzjastów motoryzacji i wszystkie „nie” jej przeciwników. Szczegółowe analizy mogą wykazać, że decyzja jest jeszcze przedwczesna, a ewentualne środki finansowe dadzą większe efekty społeczne i gospodarcze, gdy zostaną przeznaczone np. na szybszy rozwój przemysłu lekkiego czy spożywczego, budownictwa mieszkaniowego itp.

Natomiast gdy analiza ekonomiczna będzie przychylna dla zwolenników motoryzacji, to decyzja o uruchomieniu produkcji samochodu małolitrażowego musi być decyzją kompleksową, obejmującą swym zasięgiem zarówno przemysł motoryzacyjny, maszynowy, ciężki, jak chemiczny i inne gałęzie. Wyliczone 3 mld zł na konieczne dodatkowe nakłady inwestycyjne dla resortu chemii są zasygnalizowanym odpowiednikiem nakładów, które trzeba ponieść i w innych dziedzinach gospodarki, chociażby na budowę zaplecza warsztatowego, garaży, dróg, stacji benzynowych, moteli, ośrodków wypoczynku i innych.

Gdyby zapadła decyzja o uruchomieniu produkcji samochodu małolitrażowego na przełomie lat 1975/1976, czy nawet później, np. w roku 1977, to biorąc pod uwagę 2-3 letnie cykle inwestowania i minimum roczne przygotowanie dokumentacji widzimy, że już w bieżącej pięcioletniej należy inwestować w przemysł kooperujący. Trwają prace nad planem na lata 1971-1975 i jest ciągle jeszcze czas, żeby te sprawy uwzględnić. Gdy zapadnie więc konkretna, pozytywna dla motoryzacji decyzja — a powinna ona zapaść szybko — powiemy „świetnie”, rozumując, że decyzja ta będzie decyzją kompleksową, że jeżeli powiedziano się „a”, to jednocześnie powie się „b”, „c” itd.

*) Około 90 mld zł w projekcie planu 5-letniego wobec postulowanych, w zależności od wersji planu, 105-115 mld zł; patrz „Życie Gospodarcze”, nr 19 z dnia 9 maja br. artykuł pt. „Zastanówmy się nad polską chemią”.

"OPERACJA — PRZERZUT"



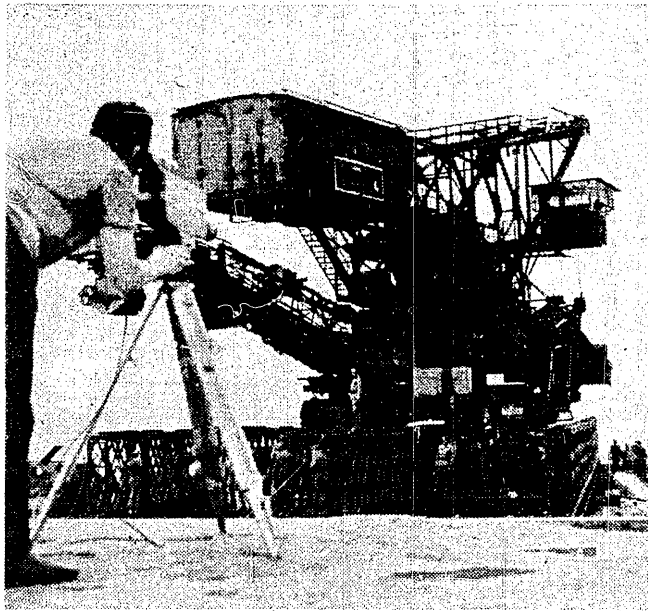
Układ naciągowy suwnicy mocującej wodę pletwonurkowie...

BYŁAM naocznym świadkiem niecodziennego wydarzenia — transportowania koparki węglowej wartości 24 milionów zł dwiema ciężarówkami. Ten ciekawy eksperyment techniczny przeprowadziło wojsko. Pomysł jego zrodził się w chwili, gdy wyczerpały się złoża węgla brunatnego w odkrywcę „Gosiawice”-Konin, a otworzyły nowe, po drugiej stronie jeziora — „Józwin”.

Kopalnia ogłosiła konkurs na pomysł transportu. Pierwszy z wchodzących w grę proponował transport dookoła jeziora, trasą 27-mi kilometrów. Technicznie proste, lecz ekonomicznie nieopłacalne. Obliczono, iż po przebiegu własnym chodem tej trasy, koparka nadawałaby się do kapitalnego remontu, nie mówiąc o czasie przestoju, zniszczeniu po drodze 12-tu ha lasów, zasiewów, kilku domów, uczęszczanej szosy Konin-Bydgoszcz, linii wysokiego napięcia itp. Koszt takiego przedsięwzięcia wyniosłby 7 milionów złotych.

Do realizacji przyjęto pomysł, zgłoszony przez pracowników kopalni: J. ANKUDOWICZA, H. MATERLE, inż. J. LESIA i Z. PYZIO, proponujący transport wodą, w wykonaniu wojska. Kosztorys przedłożony przez wojsko wyniósł 1,1 miliona złotych.

Skomplikowany projekt przerzutu koparki przez jezioro, będący, jak



Laser wprowadza koparkę na suwnicę...

wspominałam, eksperymentem technicznym i rewelacją na skalę europejską, wykonali w czasie zaledwie 1,5 miesiąca oficerowie Szefostwa Służby Wojsk Komunikacyjnych MON: plk dr inż. T. BIAŁOBRZE-SKI (dowódca akcji), plk mgr inż. St. BOGDANSKI, plk inż. St. BIE-ŁAWSKI, ppłk inż. J. JANKO-WIAK, ppłk inż. TROJNAR przy współpracy: ppłk dr inż. Z. BUR-SZTYNOWSKIEGO (WAT), doc. dr. inż. R. KOWALCZYKA (IPPT PAN), dr. inż. R. KAMINSKIEGO (SGGW) oraz mgr inż. J. SNOCHA. Zespół ten był jednocześnie nadzorem technicznym operacji „Przerzut”, wykonywanej przez żołnierzy wojsk inżynierskich. Od strony technicznej, przedsięwzięcie wyglądało następująco: użyciu zespołu ciężkich pontonów wojskowych, które miały dźwigać suwnicę, zbudowaną z 2-ech składanych mostów kolejowych i 2-ech drogowych oraz 20-tu ton specjalnie doborzonych elementów nietypowych. Dzięki tej konstrukcji, skupiony ciężar koparki został rozłożony na poszczególnych elementach 40-metrowej suwnicy, na którą wprowadzono koparkę. Całą tę konstrukcję ustawiono na rolkach, wciągano za pomocą ciągników pancernych

nych na kolejno podstawiane pontony.

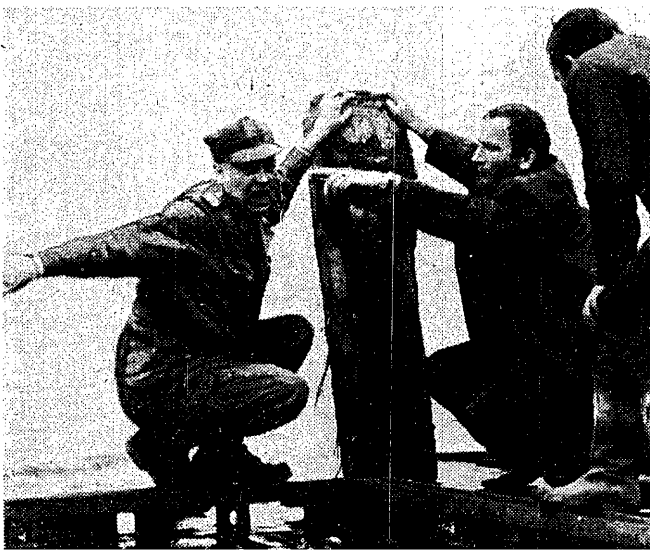
30-go marca przystąpiono do wykonywania projektu, a już 17-go maja zaczęła się praca przy budowie przyczółków startu i lądowania. Czas rewelacyjnie krótki. Przeciwnie biuro projektów musiało by ten sam projekt wykonywać sobie dostępnymi środkami — około 1-go roku.

17-go czerwca koparka, płynąc 50 minut, pokonała jezioro szerokości ok. 2 km. Wprowadzenie jej na drugi brzeg było procesem technicznym odwołnym, niż sprowadzanie na wodę.

Cała akcja przebiegała w niezwykle ciężkich warunkach atmosferycznych. Ciągły deszcz, zimno i porwisty wiatr utrudniały pracę. Operacja została jednak zakończona pełnym sukcesem dzięki wysiłkowi i poświęceniu techników wojskowych i ofiarnej pracy żołnierzy.

Operacja „Przerzut” była poligonem doświadczalnym i utworzyła drogę następnym tego typu akcjom. W najbliższym czasie przewiduje się podobną przeprawę ogromnej, 1200-tonowej koparki z kopalni siarki w Tarnobrzegu przez Wisłę.

Tekst i foto
EWA ULIKOWSKA



Plk Białobrzezski stale nadzoruje pracę przy budowie przyczółka startu do „Operacji — przerzut”.



Tuż przed wypłynięciem dyr. kopalni Konin, mgr inż. J. Wielecki w rozmowie z nadzorem technicznym operacji plk dr inż. Białobrzezski, plk inż. Bogdanowski, plk inż. Szepełowski — inżynierami — pomysłodawcami.

„GOSPODARKA PLANOWA” nr 4

CZWARTY numer „Gospodarki Planowej” otwierają dwie publikacje po Krajowym Zjeździe Ekonomistów. W pierwszej z nich, w oparciu o referat stanowiący zagajenie dyskusji w Sekcji I, prof. dr KAZIMIERZ SECOMSKI pisze na temat Modernizacji struktury gospodarki narodowej i dynamiki jej rozwoju. Druga publikacja, to przemówienie Prezesa Zarządu Głównego PT wygłoszone na inauguracyjnym posiedzeniu plenarnym Zjazdu; prof. dr JÓZEF PAJESTKA zabiera głos w sprawie Aktualnych kierunków polityki społeczno-ekonomicznej.

W omawianym numerze JÓZEF POPKIEWICZ zamieszcza drugą część też na temat Podstaw polityki cen w gospodarce socjalistycznej (pierwszą część relacjonowaliśmy w Z.G. nr 17/1971). Autor stwierdza, że przedstawiona uprzednio formuła cen, wprowadzona do cen równowagi rynkowej, pozwala jedynie na planowe wykorzystanie systemu cen dla wymiennego określenia potrzeb społecznych i optymalnego ich zaspokojenia dzięki prawidłowemu ustaleniu optymalnych rozmiarów struktury produkcji. Tak więc największe trudności związane z wprowadzeniem tego systemu cen nie wypływają z konkretnego wzorca funkcjonowania gospodarki socjalistycznej, bowiem zaprezentowana formuła jest uniwersalna i łatwa

do adaptacji w każdym modelu. Główne przeszkody natomiast wiążą się z koniecznością wprowadzenia istotnych zmian w ukształtowanej aktualnie strukturze cen w celu doprowadzenia jej do struktury optymalnej.

J. Popkiewicz przypomina, że istnieje ścisły związek... „między poziomem i strukturą cen a poziomem i strukturą plac. Zależność ta powoduje, iż (...) wpływ zmiany cen na poziom dochodów realnych jest zależny od niezwykłej zróżnicowanej struktury budżetów rodzinnych. Zróżnicowanie to jest bardzo trudne do wymiennego określenia i jeszcze trudniejsze do powszechnego zniwelowania. (...)

Dlatego też nie jest możliwe wyrownanie każdemu pracownikowi odrobnie ustalonych strat związanych z podwyżką cen przez indywidualne zróżnicowanie dodatków do plac. Z drugiej strony ogólna podwyżka plac z reguły faworyzuje jednych, nie rekompensując innych strat poniesionych w wyniku podwyżki cen.

W ten sposób ukształtowana w przeszłości struktura cen, chociażby była najbardziej racjonalna i zaleceniowa, jest niejako usankcjonowana przez strukturę wydatków związanych z utrzymaniem pracownika i jego rodziny. Każda zatem zmiana raz ustabilizowanej struktury cen wpływa na zmianę plac realnych w stopniu łatwym do ustalenia w skali ogólnej, lecz w trudniejszym do uchwycenia i wymiennego określenia w przekroju poszczególnych budżetów rodzinnych.

Dlatego też najtrudniejszym, przede wszystkim ze względów społecznych, problemem związanym z wprowadzeniem nowej struktury cen jest ściśle zsynchronizowanie zmian cen ze zmianami w planach. Gdyby takie trudności nie istniały, to powszechne wprowadzenie cen równowagi rynkowej byłoby stosunkowo proste i łatwe. Ponieważ jednak z trudnościami tymi musimy się liczyć, należałoby taką ogólną reformę cen poprzedzić dokładną analizą zmian, jakie ta reforma spowodowałaby w placach realnych wszystkich grup pracowniczych oraz indywidualnych pracowników i ich rodzin (...).

Autor sądzi, że obecnie nie stać na ogólną reformę cen i plac. Za bardziej realną uważa stopniową korektę wszystkich cen.

„Tęto” rodzaj stopniowa korekta cen zakłada z góry dłuższy okres niezbędny dla osiągnięcia struktury cenowej do optymalnej. W okresie tym należy się walczyć z różnicami, jakie będą występowały:

1) między cenami kalkulowanymi na obecnych zasadach a cenami planowymi, stanowiącymi podstawę nowej kalkulacji cen;

2) między kalkulowanymi cenami produkcji a cenami równowagi rynkowej, 3) między ukształtowanymi już cenami równowagi rynkowej a kalkulowanymi cenami produkcji (...).

Główne trudności wystąpią przy rozwiązywaniu różnic między kalkulowanymi cenami a cenami równowagi rynkowej. Do czasu zlikwidowania tej trudności przez odpowiednie zwiększenie podażi

pozostają dwa rozwiązania: albo administracyjna redystrybucja towarów po ustalonych cenach kalkulowanych do czasu pełnego zaspokojenia popytu wywołanego tymi cenami, albo też przejściowe ustalenie cen równowagi rynkowej do czasu rozszerzenia podażi do rozmiarów, przy których cena ta będzie musiała być obniżona do poziomu cen wytworzonej produkcji.

Pierwsze rozwiązanie wydaje się konieczne przy założeniu nienuisłości poziomu i struktury plac realnych. Jednakże wówczas trzeba się liczyć ze wszystkimi konsekwencjami, jakie powoduje odchylenie cen sprzedawczych od cen równowagi rynkowej (...).

Natomiast drugie rozwiązanie wysuwa konieczność ustalenia dodatkowych rezerw i opłat, która gwarantowałaby państwu przechwycenie od przedsiębiorstwa tych nadwyżek, które mogłyby ono osiągnąć jedynie dzięki ukształtowaniu się wysokiej, monopolowej ceny. Te niezasłuzone nadwyżki, wynikające jedynie z ograniczonych rozmiarów produkcji, powinny stanowić swoistą rentę monopolową, która powinna wrócić za pośrednictwem państwa do społeczeństwa, ponoszącego jej ciężar jedynie na skutek niedostosowania rozmiarów produkcji do jej potrzeb.

Powyższe rozwiązanie oznacza równocześnie przejściowe przezwyciężenie trzeciej różnicy, która występuje właśnie tam, gdzie cena równowagi rynkowej odbiega od kalkulowanej ceny produkcji. Między sposobem rozwiązywania różnic drugiej i trzeciej istnieje więc ścisły związek i wzajemna zależność.

Rozwiązanie te są zresztą stosowane w praktyce krajów socjalistycznych (...).

Opiera na tych rozwiązaniach polityka cen osłaga jedynie ten cel, że ceny zostały utrzymane na określonym poziomie. Dlatego też dotychczasowe rozwiązania nie przyczyniają się, i nie mogą przyczyniać do dostosowania struktury produkcji i podażi do optymalnego zaspokojenia potrzeb. Wprost przeciwnie, oznaczają one utrwalenie struktury ukształtowanej w sposób całkowicie przypadkowy lub nieracjonalnie woluntarystyczny. Przy tym nie można zapominać, że utrzymywanie cen takimi zabiegami cen kalkulowanych lub też cen równowagi rynkowej sankcjonują w pewnym sensie raz ukształtowane koszty produkcji, zamiast oddziaływać na ich stałą obniżkę (...).

*

Prócz tego w omawianej „Gospodarce Planowej” znajdziemy następujące pozycje: WIESŁAW KRECIK — Cele i środki strategii intensywnego rozwoju, BOHDAN GLINSKI — Próba krytycznego spojrzenia na dotychczasowe metody usprawniania systemu zarządzania, TADEUSZ PYKA — Rola przemysłu maszynowego w intensywnym rozwoju gospodarki (na przykładzie woj. katowickiego), MAREK GOŁĘBIEWSKI, BOGUMILA ZIELINSKA — Rozwój gospodarki krajów socjalistycznych i kapitalistycznych w 1970 r. oraz perspektywy na 1971 r., SZYMON JAKUBOWICZ — Efekty i trudności polityki zmian strukturalnych w gospodarce NRD, ANTONI BACZYKOWSKI — Reforma gospodarcza w budownictwie radzieckim (część I).

K. S.

ZE SWIATA

DOSTAWY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W CSRS

W roku ubiegłym obywatele CSRS zakupili 80 tys. samochodów osobowych, w roku bieżącym przewiduje się dostarczenie na rynek wewnętrzny 113 tys. wozów. Pod koniec bieżącej pięcioletki zakłada się zwiększenie sprzedaży samochodów osobowych do 170 tys. sztuk rocznie. Ponad połowa sprzedawanych obecnie samochodów pochodzi z produkcji krajowej. Już jednak za dwa lata przeważa na rynku wewnętrznym używki mające wozu importowane, głównie z Związku Radzieckiego i pozostałych krajów socjalistycznych. Nadzwyczaj pierwszy transport radzieckich samochodów „Ziguli” (8 tys. szt.) do roku 1975 przewiduje się import 153 tys. samochodów tej marki.

Na listę oczekujących na samochody osobowe wpisanych jest obecnie ok. 250 tys. osób. (KK)

KLUCZOWE INWESTYCJE W BRL

Bułgarska agencja prasowa „Sofia-Press” podała ostatnio listę kluczowych obiektów przemysłowych, budowanych bądź rozbudowywanych w latach 1971—1975. Poza licznymi obiektami energoelektrycznymi, o których informowaliśmy już wcześniej (elektrownia atomowa w Kozlodzie — 880 MW, elektrociepłownia w Bobow Dol — 600 MW, hydroelektr. Antoniwawci — 160 MW itd.), listę znajduje się m. in. Bułgarski Kombinat Petrochemiczny, którego zdolność przerobowa wzrosnąć ma o 6 mln ton ropy, Kombinat Chemiczny Nawoza.

Miejsce w Dewneńskim Kompleksie Przemysłowym (785 tys. ton mieszanki paszowej, 345 tys. ton trójsuperfosforu, 60 tys. ton nawozów fosforowych), także lokalizowana Fabryka Sody Kaustycznej (osiągnięcie zdolności produkcyjnej rzędu 800 tys. ton w bieżącej pięcioletce). Fabryka Włókien Szklanych w Swiszwio (uruchomienie instalacji wytwarzających 30 tys. ton celulozy rocznie).

Na liście też znajdują się także liczne obiekty hutnicze. W Kombinacie Metalurgicznym Kremikow przewidywane jest oddanie do użytku walcowni na zimno dostarczającej 540 tys. ton blachy ocynkowanej oraz 235 tys. ton innych blach, w tym pokrywanych tworzywami sztucznymi. W Zakładach Metalurgicznych im. Lenina planuje się uruchomienie oddziału kalibrowania cieplnego (100 tys. ton), w Gara Roman rozpoczęta zostanie budowa zakładów produkcyjnych drut i lin (wydajność w bieżącej pięcioletce — 100 tys. ton).

W przemyśle wydobywczym zakłada się zakończenie budowy kopalni miedzi oraz zakładu wzbogacającego „Elszica 2” (300 tys. ton rudy) rozpoczęcie budowy kopalni miedzi (wraz z zakładem wzbogacającym) „Elacica” (10 mln ton rudy pod koniec dziesięcioletcia). Kopalni oraz zakładu wzbogacającego rud cynkowo-olowiowych Osogowo (1 mln ton wydobywa) w Sofii zakończona ma zostać budowa Kombinatu Przerobki Metalu Kolorowego (120 tys. ton). Summa planuje się rozpoczęcie budowy zakładów przerobki aluminium, dostarczających — po przekazaniu do eksploatacji — przy zakładach wzbogacających 60 tys. ton folii aluminiowej oraz 10 tys. ton innych wyrobów aluminiowych. (KK)

TURYSTYKA W EUROPIE WSCHODNIEJ

Według badań Instytutu Studiów Ekonomicznych w Bernie kraje socjalistyczne będące członkami RWPG odwiedziło w ub. roku 16 mln turystów zagranicznych.

Na pierwszym miejscu znalazły się Węgry, które odwiedziło 3 mln turystów; a dalej: ZSRB, Rumunia, Czechosłowacja i Bułgaria. Każdy z tych krajów gościł 2 mln turystów. 25 proc. turystów pochodziło z krajów zachodnich, a 75 proc. z krajów socjalistycznych. Co czwarty turysta pochodził z krajów zachodnich.

Ocenia się, że wpływ z tytułu ruchu turystycznego w 1970 r., jakie osiągnęły kraje należące do RWPG, wyniosły 450 mln dolarów, co oznacza 3 proc. udziału w światowej turystyce. Turysty z krajów zachodnich wydawali przeciętnie 4,30 dol. dziennie, natomiast turyści z krajów socjalistycznych 3,10 dol.

Cyfrę tę są wyjątkowo niskie. Przyczyną tego są ograniczenia dewizowe w ruchu obywateli krajów socjalistycznych poza terytorium narodowym. W konsekwencji turyści zachodni nabyli dużego znaczenia. Przeprowadzając oni np. 50 proc. wpływów dewizowych Węgrom stanowią tylko 15 proc. ogólnej ilości turystów. (msk)

TURYSTYKA W JUGOSŁAWII

Jugosławia przyjęła w ub. roku ogółem 39,3 mln turystów zagranicznych. Ilość noclegów wyniosła 48,3 milionów, czyli o 3 proc. więcej niż w 1969 r. Wpływ z turystyki osiągnęły wysokość 274,6 mln dolarów, tj. o 14 proc. więcej aniżeli w 1969 r.

Zaznaczył się duży wzrost turystów z krajów zachodnich. Równolegle ilość noclegów turystów z krajów Wspólnego Rynku spadła o 39 proc. Największą ilość turystów, gdyż 36,7 proc., pochodziła z NRF, Austrii 15,4 proc., następnie z Włoch, Anglii, Francji i Holandii.

Powstałe zaulepokojenie w kręgach działaczy turystycznych w Jugosławii wywołała sytuacja w sektorze hotelierstwa. Wobec braku środków finansowych ukończenie budowy nowych hoteli o łącznej pojemności 22 000 łóżek (10 000 w rejonie Istrii i 12 000 w Dalmacji) stanęła pod znakiem zapytania. Przedsiębiorstwa

budowane, którym hotele za dotychczas wykonane prace zalegały z zapłatą na łączność ponad 2 mld dinarów, grożą wstrzymaniem dalszych robót.

Równocześnie z inicjatywą Zjednoczonego Przemysłowego „Ingras” zostało utworzone w Zagrzebiu konsorcjum, mające na celu opracowywanie projektów i ich realizację, jak również finansowanie budowy turystycznych i restauracyjnych urządzeń. Do konsorcjum należą już 81 przedsiębiorstw ze wszystkich gałęzi jugosłowiańskiej gospodarki. Zgromadzenie kapitału nastąpi w drodze funduszy kredytowych członków konsorcjum i banków krajowych. Również z konsorcjum interesantów, którzy w projektach jugosłowiańskiego ruchu turystycznego pragnęli inwestować, stworzone zostały możliwości współpracy w formie mieszanych przedsiębiorstw. (msk)

KONTENERYZACJA TRANSPORTU W WRL

Według oceny węgierskich specjalistów, do konteneryzacji nadaje się 4-9 proc. przewozów towarowych na liniach kolejowych WRL i w transporcie drogowym, oraz 12 proc. przewozów w żegludze śródlądowej. W ubiegłym roku przewieziono 10 tys. kontenerów, do roku 1975 ilość ma wzrosnąć 5-krotnie, do roku 1980 15-krotnie. Szacuje się, że pod koniec bieżącej pięcioletki transport kontenerowy obejmie 2,3 mln ton ładunków eksportowych i 2,3 mln ton ładunków importowych. (KK)

ŚWIATOWY HANDEL PSZENICĄ

Według danych ogłoszonych ostatnio przez Departament Rolnictwa Stanów Zjednoczonych, eksport pszenicy z 5 krajów, będących największymi eksporterami tego zboża, w ciągu 9 miesięcy od 1 lipca 1970 roku do 31 marca 1971 roku zwiększył się o 19,9 proc., w porównaniu z wywozem w odpowiednim okresie poprzednim.

Eksport pszenicy z „wielkiej piątki” (Stanów Zjednoczonych, Kanady, Australii, Argentyny i Francji) w ubiegłym okresie wyniósł 31,4 mln ton wobec 26,8 mln ton rok temu, czy czynniki Stany Zjednoczone, Kanada i Australia wykazywały wzrost, a Francja i Argentyna — spadek eksportu.

Głównymi importerami pszenicy w tym okresie były Anglia, Japonia, Korea, Maroko i Królestwo Wschodniego Rynku. Natomiast Chiny Ludowe i Indie wykazywały powolny spadek importu pszenicy z krajów „wielkiej piątki”.

W stosunku do roku poprzedniego Stany Zjednoczone zwiększyły wywóz pszenicy o 31 proc. (do 11 mln ton), Kanada — o 48 proc. (do 7,3 mln ton), Australia — o 35 proc. (do 6,7 mln ton). Natomiast eksport z Argentyny zmniejszył się o 14 proc. (do 1,3 mln ton), a z Francji — o 63 proc. (do 1,5 mln ton). (MIP)

MIESZANA FIRMA AMERYKANSKO-RUMUŃSKA

Ostatnio powołana została do życia amerykańsko-rumuńska firma handlowa pod nazwą „Romana Company Ltd.”. Jej główna siedziba będzie się mieścić w Nowym Jorku a filia w Bukareszcie — pisze JOURNAL OF COMMERCE z 4. maja. Porozumienie w tej sprawie zawarte zostało przez rumuńskie przedsiębiorstwo handlu zagranicznym „Tercu” i amerykańską firmę „Robert Anderson and Company Ltd of New York”.

Prezes firmy amerykańskiej, b. sekretarz skarbu Anderson zajmował dotychczas stanowisko dyrektora nowo powstałej spółki amerykańsko-rumuńskiej. Wygodę dyrektora będzie kierownik wewnętrznego przedsiębiorstwa rumuńskiego — Nulescu. Podając powyższe informacje dziennik JOURNAL OF COMMERCE stwierdza, iż powstanie „Romana” jest przejawem nowej koncepcji rozwoju stosunków gospodarczych między USA i Rumunią. (d)

Książki nadesłane

PAWEŁ BOŻYK, BRONISŁAW WOJCIECHOWSKI — HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI 1915—1969 — str. 424, cena zł 47.— PWE, Warszawa 1971.

Książka jest w naszej dotychczasowej literaturze ekonomicznej najobszerniejszą i najbardziej wszechstronnie ujętą pracą na temat polskiego handlu zagranicznego. W pierwszych dwóch rozdziałach daje syntezę rozwoju handlu zagranicznego Polski w latach międzywojennych i w okresie 25 lat Polski Ludowej, ujmując to zagadnienie zarówno od strony ilościowych, jak i jakościowych.

WŁADYSŁAW MISIUNA — REFORMY W ZARZĄDZANIU GOSPODARKĄ ROLNĄ W KRAJACH RWPG — str. 256, cena zł 22.— PWE, Warszawa 1971.

Autor — na tle przemian ogólnoeconomicznych rolnictwa i jego społecznej i technicznej przebudowy oraz osiągnięć w produkcji rolnej i żywnościowej — przedstawia główne problemy już dokonanych reform.

KAZIMIERZ ZAJAC — ZARYS METOD STATYSTYCZNYCH — str. 440, cena zł 40.— PWE, Warszawa 1971.

Niniejszy podręcznik zawiera wykład elementarnych metod statystycznych oraz rozważania na temat istoty statystyki i zasad w niej obowiązujących.

KAZIMIERZ PODOŚCI, BOHDAN PIASECKI — KOSZTY I EFEKTY KSZTAŁCENIA W POLSCE — str. 380, cena zł 32.— PWE, Warszawa 1971.

Książka prezentuje wyniki badań w zakresie kosztów i efektów kształcenia, a także regionalnego zróżnicowania rozwoju szkolnictwa w Polsce.

BRONISŁAW GARLIŚKI — METODY KSZTAŁTOWANIA ZAPASÓW — str. 320, cena zł 32.— PWE, Warszawa 1971.

W pracy przedstawione zostały współczesne metody kształtowania zapasów, oparte na zasadzie informacyjnych sprzężeń zwrotnych. Książka przeznaczona jest dla pracowników przedsiębiorstw i resortów, którzy zajmują się gospodarką materiałową.

ORGANIZACJA PRACY W SKLEPACH SAMOOSŁUGOWYCH — Praca zbiorowa — str. 260, cena zł 24.— PWE, Warszawa 1971.

Jest to popularny poradnik, w którym omówione są zasady organizacji zespołu pracowniczego, organizacji dostaw i sprzedaży towarów oraz wykonywanie czynności sprawozdawczych — administracyjnych w sklepach samoobsługowych.

