

ŻYCIE *gospodarcze*

TYGODNIK SPOŁECZNO-GOSPODARCZY
NR 33 (1091) 13 SIERPNIA 1972 ROKU

CENA 2 ZŁ

ROK XXVII

NASZ KOMENTARZ

DRUGA ZMIANA

Hasło zwiększenia zmianowości pracy obilo się o uszy każdego z nas. W czasie tworzenia planu na lata 1971—75 potrzebę zwiększenia zmianowości uzasadniano głównie z punktu widzenia aspektów społecznych, jako metodę bezinwazyjnego tworzenia nowych miejsc pracy. Choć obecnie argument ten nie ma już takiej wagi, nie ulega wątpliwości, że sprawa polepszenia wskaźnika zmianowości¹⁾ nosi w naszych warunkach zawsze aktualny charakter.

Przebiegają one z tym, że grubszą warstwą, do momentu zwiększenia zmianności, co może być odczuwane przez pracowników, do wzrostu miejsc pracy bez dodatkowego obciążenia dochodu narodowego inwestycjami (ten aspekt wciąż jeszcze ma swoją dużą wagę) i do w zasadzie bezwzględniejszego wzrostu produkcji. Równocześnie zwiększenie ilości pracowników na drugiej lub trzeciej zmianie prowadzi do obniżki kosztów jednostkowych w drodze zmniejszenia kosztów amortyzacji, które rozkładają się na większą ilościową produkcję.

W chwili obecnej za powrotem do tej sprawy agituja jeszcze dodatkowo argumenty. Na ile wysokiej dynamiki w naszej gospodarce wystymyka ze wzrostem i wydunkowego rozeznania — zaczyna wystopowac koniecznosc napiecia szeregowej odpowiedzialnosci za wzrastajace inwestycje, gdzie szybsze oddawanie efektów zysku w niektórych przypadkach jest hamowane przez opoznienia w dostawach maszyn i urzadzzen oraz materialow budowlanych. Daja o sobie znad perturbacje w zakresie zaopatrzania i kooperacji. Rolnicy wyrazaja ched zwiezienia zakupow sredkow produkcji. Na rynku coraz wieksza role odgrywaja wymagania jakosciowe. Usuniecie tych napiecia e przynajmniej ich zlagodzenie, jest warunkiem utrzymania dotychczasowego, wysokiego tempa rozwoju gospodarczego.

Jedną z bardziej istotnych metod szybkiego zwiększenia najbardziej nam obecnie potrzebnej produkcji jest zintensyfikowanie wytwarzania przy pomocy już istniejącego potencjału. Nie da się tego szybko osiągnąć poprzez tworzenie nowego aparatu wytwórczego, albowiem jego budowa wymaga stosunkowo długiego czasu. Prędzej natomiast możemy usunąć te bariery, jeśli podejmujemy zdecydowane kroki w kierunku uruchomienia drugiej i trzeciej zmiany w wielu zakładach pracy.

Poprzednie próby działań na tym odcinku nie przyniosły większych efektów. Od kilku lat wskaźnik zmienności oscyluje wokół 1,5. Jest to równoważące z tym, że maszynę i wszelkie środki trwale są wykorzystywane efektywnie przez około 12 godzin na dobę.

W ostatnim czasie w większości resortów nie obserwuje się także prawie żadnych istotnych zmian. I to pomimo faktu, że zatrudnienie — często pod pozorem wprowadzenia drugiej lub trzeciej zmiany — w I półroczu wzrosło w stosunku do analogicznego okresu ub. r. o przeszło 4 proc. Jedynie w chemii nastąpiła wyraźna poprawa (w r. 1970 29.X.1971 r. — 2,08, w dniu 28.IV.1972 — 2,14). Pewien postęp zanotowano w budownictwie (1,59, 1,63) i w przemyśle maszynowym (1,59, 1,61). Oczywiście tam, gdzie dominuje proces technologiczny o charakterze ciągłym, a także w górnictwie i przemyśle lekkim — wskaźniki zmianowości kształtują się bardzo wysoko i trudno je czasem jeszcze bardziej widać w górę. Są jednak pewne obszary produkcji, w których dalszy postęp jest konieczny dla utrzymania obecnej dynamiki.

Główne natarcie kieruje się na przemysł maszynowy — choć uczynił on pewne kroki naprzód — i ciężki. One to bowiem dostarczają tych towarów, które pozwalają nam utrzymać równowagę na rynku zrealizować z powodzeniem i szybko program inwestycyjny, zaopatrzyć w środki produkcji rolnictwo, uzyskać dobre efekty w handlu zagranicznym. Zwiększenie zmiannowości powinno nastąpić także w przemyśle spożywczym, a po części nawet i lekkim, z uwagi na ich znaczenie dla produkcji rynkowej. Z tych samych powodów, a także ze względów zaopatrzeniowych i ze względu na potrzeby rolnictwa, należy było utrzymać poziom postępu w chemii. Tempo inwestowania wymaga również w tej dziedzinie dalszych kroków naprzód — w przemyśle materiałowym budowlanych.

Jest więc pilną potrzebą chwili wytypowanie w tych resortach branż i zakładów, które mogą w stosunkowo krótkim czasie wprowadzić drugą i trzecią zmianę, aby w ten sposób działać na korzyść ogólnego przyspieszenia, w jakim znalazła się nasza gospodarka, aby likwidować w miarę możliwości i sił te z wąskich gardeł, które modyfikują tej dynamice przeszkodzić.

Silniejsza aktywność w kierunku zwiększenia zmianowości może znaleźć swe zaplecze w tym, że w ciągu ostatniego półtora roku usunięto wiele przeszkód hamujących rozwój budownictwa mieszkaniowego, socjalnego, komunikacji itd. To, co kiedyś oddzielało ludzi

DOKOŃCZENIE NA STR. 2

Sprawy nauki i techniki są nierozdzielnie związane ze wzrostem gospodarczym, który stanowi jedyną realną drogę prowadzącą do postępu społecznego i umacniania pozycji naszego kraju w skali międzynarodowej. Nadchodzące dziesięciolecia będą zaś dla nas okresem stałej konfrontacji nie tylko z poszczególnymi krajami (dysponującymi coraz nowocześniejszym aparatem wytwórczym), lecz z nowymi wielkimi układami (m.in. z integrującą się Europą Zachodnią). Zwiększyć się też znaczenie procesu integracji krajów RWPG.

MOŻNA przyjąć, że w dalszym ciągu będzie następowało — charakterystyczne dla naszej epoki — celowe podsywanie zmian technicznych. Oznacza to, że powodzenie w międzynarodowej rywalizacji jest nadal w decydującym stopniu uzależnione od umiejętności praktycznego korzystania z osiągnięć nauki.

W procesie dalszego rozwoju gospodarki, nauki i techniki, wystąpi z całą ostrością nowy element, którego nie można już dłużej pomijać: **społeczne koszty postępu naukowo-technicznego** muszą obejmować nakłady na ochronę przyrody. „Co zepsuła technika musi naprawić technika”. (Czynniką tego nie dostrzegali — lub nie chcieli dostrzec w przeszłości kraje najbardziej rozwinięte, torujące drogę postępowi technicznemu).

Powyzsze — przykladowo wymienione — ogolne warunki rozwoju, swiadcza o celowosci kompleksowego traktowania spraw nauki, rozpatrywania ich w calokształcie dzialalnosci badawczo-rozwojowej (B + R) z uwzglednieniem relacji: nauka—technika—gospodarka.

POTENCJAŁ
Działalność B + R (czyli: badania i rozwój) w Polsce, mierzona wielkością nakładów finansowych

B + R = POSTEP

ALEKSANDER FILASIEWICZ

wych i liczebnością kadry, rozwija się szybciej niż gospodarka, co jest zjawiskiem prawidłowym, występującym w krajach prowadzących politykę wzrostu gospodarczego.¹⁾ Cecha wyróżniająca nas jest na ogół bardzo regularny przyrost nakładów przeznaczanych na finansowanie omawianej działalności; rośnie on w tempie ok. 12 proc. rocznie, czyli dwukrotnie wyższym od tempa wzrostu dochodu narodowego. W innych krajach wzrost nakładów nie jest tak regularny i wykazuje silne okresowe przyspieszenia.

Regularny, szybki wzrost nakładów na badania i rozwój mógłby zapewnić systematyczne wzmacnianie potencjału B+R pod warunkiem zachowania korzystnych relacji między wydatkami bieżącymi i inwestycyjnymi oraz między wydatkami a zatrudnieniem. Relacje te jednak w latach 1960--1970 nie kształtowały się w sposób zapewniający istotne wzmożnienie placówek naukowo-badawczych i rozwojowych.

Np. w latach 1967—1970 wzrost kosztów badań naukowych i prac rozwojowych następował w tempie 13,1 proc. rocznie, zatrudnienia — 11,4 proc., a inwestycji w wyodrębnionych placówkach naukowo-badawczych i rozwojowych²⁾ tylko 8 proc. Nie wchodzi w szeregów można stwierdzić, że rozwój działalności B+R (rozpa-

trywanej jako całość, bo w poszczególnych placówkach sytuacja nie kształtowała się jednako-wo) charakteryzował się bardzo szybkim wzros-tem zatrudnienia, któremu nie towarzyszyła od-powiednia poprawa „uzbrojenia pracy badaw-czej”.

Potwierdzają to opinie przedstawicieli środowisk naukowych, wypowiedziane m. in. na łamach prasy: wyposażenie placówek naukowych-badawczych i rozwojowych oraz szkół wyższych jest niezadowalające a czasem wręcz żenujące

Z międzynarodowych porównań opartych na badaniach UNESCO wynika, że Polska pod względem wydatków na B+R zajmuje stosunkowo daleką pozycję w Europie, natomiast pod względem zatrudnienia jedno z czołowych miejsc. Jest to stan charakterystyczny dla krajów RWPG (z wyjątkiem ZSRR i CSRS), na które przypada około 80 proc. ogółu pracowników B+R w Europie, a tylko 53 proc. nakładów finansowych.

Ogólne rozmiary działalności naukowo-badawczej i rozwojowej w Polsce można wyznaczyć liczbą placówek, zatrudnieniemi i kosztami prac.

DOKONCZENIE NA STR. 2



URSUSEM
przez
11 krajów

Po blisko 3-miesięcznej podróży powróciła do kraju wyprawa reklamowo-akwizycyjna zorganizowana przez Zrzeszenie Przemysłu Ciężnikowego „Ursus” i naszą redakcję. Uczestnicy wyprawy, grupa warszawskich dziennikarzy i pracowników „Ursusa” (patrz zdjęcie), przejechała ciężnikami łącznie 14 tys. km docierając do Zatoki Perskiej. W bieżącym numerze (na str. 4) rozpoczynamy druk materiałów red. J. Dzieciotłowskiego, członka naszego zespołu, który kierował ekspedycją i był jednym z jej organizatorów.

BERLIET Z. BLISKA

Powiała się wciąż w Berlietie sentencje załozyciela, tej furmy. Są one wyrażone paradoksalnie: niemal w stylu filozoficznym: „Montaigne'a. Radzi na przykład Marius swemu synowi, żeby „wszystkie siły i energie” koncentrował na głównej sprawie: drogą pozornej dekoncentracji, przez zajmowanie się problemami pobocznymi, dzięki czemu zachowa większą sprawność psychiczną w głównej dziedzinie i tak potrzebna świeżość myśli. Bardziej praktycznie można to wyrazić słowami: jeżeli chce się mieć większe zyski, trzeba myśleć nie o zyskach lecz o produkcji.

Stworzył Marius Berliet istny kodeks reguł prakseologii: nigdy nie zadowalać się wielkimi nawet osiągnięciami, nie ufać bezgranicznie technice, nieustannie ją weryfikować, doskonalić.

DOKOŃCZENIE NA STR. 9

CZYMS takim marzyłam
flukak się wyszłymozom
Jelczem z Krynicy do
Warszawy. Przyjechalam
wtedy północy i dałam
Wypię swym żalom w
felietonie. Ale do kogo właściwie
miałam zgłaszać pretensje? Z kie-
rowcą autobusu, nie mniej zresztą
zmiatniętym w tym cde, mnie, wymie-
niliśmy w Warszawie tylko zgodne
uwagi. ze PKS-em podróżuje się w
Polsce wciąż jak w latach czter-
dziestych tłok, toboły niewygodna.
Tym razem siedziałam w prze-
stronnym, znakomicie wentylowa-
nym autobusie, przez którego pa-
noramiczne szyby wchodził niemal
do wnętrza monotonny krajobraz
okolicy Lyonu. Siedziałam — jak
w najwygodniejszym domowym fo-
telu. Autobus ruszył lekko i, bez
wstrząsów krążył po wirażach, mi-
mo że prowadzili go nie zawodow-
cy kierowcy, tylko moi znakomici
koledzy po piórze Leszek Kołodzię-
czyk z „Życia Warszawy” i Jan Bi-
jak z „Polityki” (ostatni ponoć kół-
ka kierownicy nie miał się lat 7).
Oddając więc co należyć ich
wszechstronnym, talentom, trudno
nie uznać, że świadczą to jednak
doskonale o autobusie Berliet, bo o

łam z osobistym niejako zaangażowaniem nie tylko dlatego, że przed dwoma miesiącami zwiedzałam tę uroczą starą firmę pod Lyonem, ale z przeświadczenia, że to jest właśnie to co jest nam obecnie w dziedzinie motoryzacyjnej najbardziej potrzebne.

Małolitrażowy tan; samochód, dobry magnetofon — to atrakcyjne

towary dla części, nie najliczniejszej, naszego społeczeństwa. Wygodny autobus na ulicach miast i na szosach to namacalna korzyść dla wszystkich.

Każdy dzień pracy ogromna większość z nas zaczyna i kończy w autobusie. Osiedla mieszkaniowe i fabryki są na ogół lokowane na przeciwnych krańcach miast i trud-

no temu teraz zaradzić. Od warunków więc, w jakich człowiek do jeżdża do pracy zależy jego wydajność, samopoczucie i co już dużo mówić, kultura osobista, której rozwojowi nie sprzyja przecież tłok. Przypiechanie się, napięcie i zdeenerwowanie od rana.

W kwietniu 1970 r. omawiając w naszym piśmie program przemysłu motocyklowego, pisałem, że w tym czasie

A OBLICZE (4)

BUS DLA

ryzycznego na lata 1971-1975) usługowa-
liśmy zwrócić uwagę na fakt, że w nie-
rariach aktualnych i przyszłych potrzeb
na pierwszym miejscu znajdować się po-
winien transport zbiorowy. W rok póź-
niej w dyskusji redakcyjnej znów do-
minował ten akcent. Na pytanie co roz-
wijać szybciej: motoryzację indywidual-
ną czy zbiorową, odpowiedź brzmiała -
rozwijać obie równolegle z preferen-
ciem: komunikacji zbiorowej jako za-
dania

nia społecznie najpilniejszego i perspektywicznie najsłuszniejszego, żebyśmy później — jak pewne wysoko rozwinięte kraje — nie musieli „chodzić po rozumie piechota”).

Przez wiele lat nie mogliśmy rozwiązać problemów komunikacji masowej. Jelcz, produkowany w oparciu o import podwozi z Czechosłowacji, był mniej więcej, w

WSZY

podstawowych problemów tej młodej stosunkowo branży. Ostatnio przyspół do produkcji „małego Fiata” w oparciu o umowę kooperacyjną, w myśl której za licencje płaci dostawami własnych wyrobów.

I teraz takiego samego typu kooperacyjną umowę podpisał z francuską firmą Berliet na uruchomienie w Jelczaniskich Zakładach Sa-

STKICH

Korespondencja własna)

moichodowych produkcji licencyjnego autobusu w wersji miejskiej, międzymiastowej i turystycznej — autobusu nowoczesnego o dużej pojemności. Kontrahentów, którzy chcieli nam sprzedać licencje było wielu. Zanim powiem, dlaczego fachowcy wybrali właśnie firmę Berliet opiszę wrażenie, jakie budzi ona w laiku, który ja zwiedza.

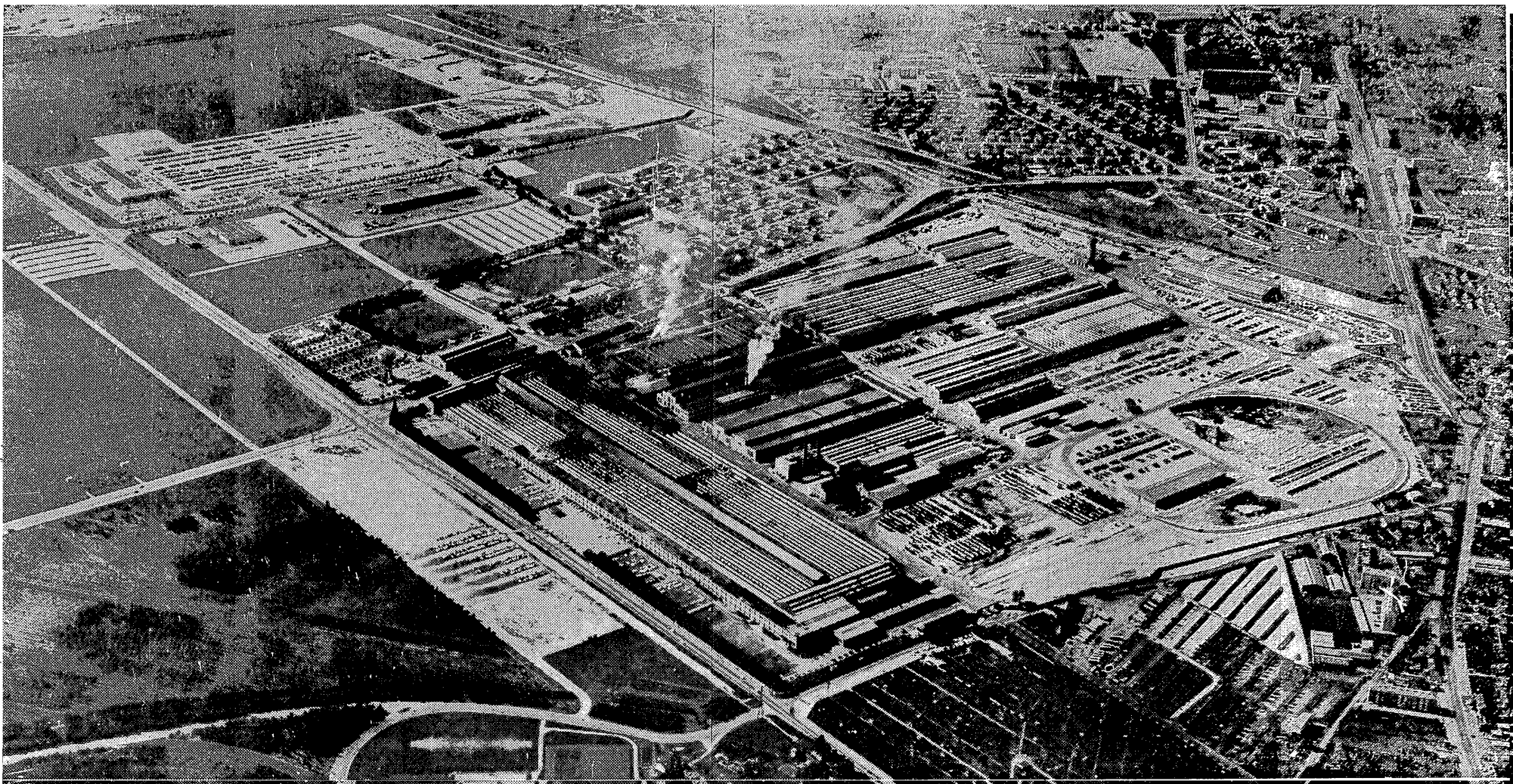
Bije tu w oczy przede wszystkim ogromne przywiązanie do starych tradycji tej rodzinnej kiedyś firmy. Założył ją w 1894 roku Marius Berliet kacz, który postanowił konstruować samochody. Był to typowy przedstawiciel swojej epoki — przełomu nowego stulecia, a także regionu, w którym się urodził i pracował — południa Francji.

BERLIET Z BLISKA

Powielają się wciąż w Berlietach sentencje załozycielki, tej firmy. Są one wyrażone paradoksalnie niemal w stylu filozoficznym: „Montaigne'a. Radzi na przykład Marius swemu synowi, żeby „wyszlizkił siły i energię” koncentrował na głównej sprawie: droga pozornej dekoncentracji, przez zajmowanie się problemami pobocznymi, dzięki czemu zachowa większą sprawność psychiczną w głównej dziedzinie i tak potrzebna świeżość myśli. Bardziej praktycznie można to wyrazić słowami: jeżeli chce się mieć większe zyski, trzeba myśleć nie o zyskach lecz o produkcji.

Stworzył Marius Berliet istny kodeks reguł prakteologii: nigdy nie zadowolami się wielkimi nawet osiągnięciami, nie ufać bezgranicznie technice, nieustannie ją weryfikować, doskonaląc.

DOKONCZENIE NA STR. 9



Teren zakładów firmy Berliet pod Lyonem. Produkuje się tam ponad tysiąc autokarów i autobusów. Kiedy Jelezańskie Zakłady Samochodowe osiągną docelową produkcję 5 tys. sztuk autobusów rocznie, można będzie nazwać zakład w Venissieux pod Lyonem — „filia” zakładu spod Wrocławia.

DOKOŃCZENIE ZE STR. 1

„Studiowałem mechanikę — po- wie swoim inżynierom — poprzez obserwację jodeł w La Grande Chartreuse. Patrzyłem na stare drzewa, na połączenia pnia z konami, na przewody rozprowadzające soki życia do każdego listka”.

Był widać nie tylko pilnym obserwatorem przyrody ale i życia, skoro już w 1906 roku postawił na rozwój środków transportu ciężkiego. Najpierw plastycznie, przy pomocy piany, przekonywał okolicznych chłopów lyońskich, że pięcioletni samochód zastępuje pracę 12 koni, a kiedy nie pracuje, nie, potrzebuje jedzenia. Majątek zaś zrobił na dostawach dla wojska. Ale nawet wtedy w myśl głoszonych maksym nazywał siebie wciąż tylko „drobnym przemysłowcem prowincjonalnym”, choć dochody jego firmy wynosiły milion franków co w owych czasach było sumą niebagatelną.

Zatrzymałam się nieco dłużej nad sylwetką Mariusa Berlieta, gdyż nasunęła mi ona rozmaite refleksje. W tym okresie Hipolit Cegielski, nauczyciel z zawodu, założył w Poznaniu fabrykę, która zdobyła w świecie znakomitą reputację. To dobrze, że rozumiejąc siłę tej tradycji przywróciłmy poznańskie fabryce jej firmę. Szkoda, że nie umiemy — jak Francuzi — pokazywać jej ciekawej historii, kulturować wszechpionier tam kiedyś atmosfery dobrej roboty i tworzyć w ten sposób tradycję kultury technicznej naszego kraju.

Wszystkie szczegóły z historii firmy Berlieta dotarły do mnie bez trudu, zanim jeszcze obejrzałam hale produkcyjne. Wprowadzono nas tam bowiem przez piękne muzeum, które jest plastyczną wizytówką zakładu, ilustracją rozwoju techniki samochodowej w Berlicie i zawrotnych pomysłów jej założyciela.

Najpierw przeabawne rowery o jednym dużym i drugim małym kole, potem samochody, przypominające do- rożki. Wśród nich zrekonstruowany ten pierwszy, który w 1893 roku wyprodukował sam twórca, lajując — z powodu błędów konstrukcyjnych samochodu — w

witrynie sklepu masarskiego, na oczach wysmiewających go mieszkańców Lyonu. Ale w parę lat później, samochód osobowy Berlieta będzie pierwszym, do którego wsiadł ówczesny prezydent Francji Poincaré.

Potem już w muzeum, podobnie jak w produkcji dominują wozy ciężarowe. Samochody wojskowe Berlieta, które przewoziły żołnierzy pod Verdun, a w 1928 roku przemierzały Saharę, aż do czasów dzisiejszych, kiedy to firma Berlieta specjalizuje się w produkcji dużych pojazdów do 20 a nawet 40 ton, oraz nowoczesnych autobusów o dużej pojemności.

Autobusy produkuje się tu w halach dalekich od nowoczesności. Na

Kiedy przekroczy się próg istniejącego pod Lyonem i rozciągającego się na przestrzeni 60 tys. metrów kwadratowych centrum naukowo-badawczego wchodzi się — jak już wspominałam w pierwszym artykule z Francji¹⁾ — w zupełnie inny świat, w wiek XXI. Pracują tu najnowocześniejsze urządzenia, sprawa- dzone z całego świata, amerykańskie komputery, znakomicie wyposażone laboratoria, rozmaite maszyny tortur, którym poddawane są samochody, żeby można było wszechstronnie wypróbować ich wytrzymałość przydatność w eksploatacji przy różnym obciążeniu i w rozmaitych warunkach klima-

zakład przygotować się musi do rozpoczęcia produkcji polskiej wersji autobusu PR-110, opracowanej przez firmę Berlieta.

Wersja ta będzie oryginalna. Ma bowiem uwzględnić w pełni polskie warunki eksploatacji (przepisy kodeksu drogowego dopuszczają u nas autobusy długości 12 metrów) oraz wykorzystać stworzony w kraju potencjał produkcyjny zakładów kooperacyjnych przemysłu motoryzacyjnego, a więc silniki produkowane od kilku lat przez WSK Mielec na licencji firmy Leyland, skrzynie biegów wg licencji Zahnrad Fabrik, zespoły hamulcowe Westinghouse, a poza tym koła jezdne, ogumienie, zespoły osprzętu elektrycznego itp.

placze naukowo-badawcze — są na wstrot nowoczesne i o umowie z Polską zdecydowały niewątpliwie ściśle wyliczenia.

Jest bowiem umowa z Polską zamówieniem dla Berlieta ogromnym. Zakłada serię ponad tysiąca sztuk autobusów PR-100, podczas gdy najdłuższą dotąd serią produkowaną w firmie sięgała około 200 sztuk jednakowych autobusów dla miasta Marsylii. Zakłada opracowanie nowego typu autobusu, którego produkcja ma wynosić 5 tys. sztuk rocznie. Zakłada współpracę z nowoczesnym, niezłe wyposażonym, wielkoseryjnym producentem w Jel-

liczu stał właściwie na rozdrożu. Nie wykorzystywał swych mocy produkcyjnych. Wskaźnik zmianowości był bardzo niski — 1,18.

MODERNIZACJA

A przecież zakład ma duże możliwości rozwoju. Jest wyposażony w nowoczesne maszyny. Może też korzystać z silnego ośrodka naukowo-badawczego, jakim jest leżący opodal Wrocław. Zakup licencji dla tego właśnie zakładu jest więc decyzją uzasadnioną.

Modernizacja, którą przewiduje umowa, wymaga jednak ogromnego wysiłku. Zwiększa w bieżącym i przyszłym roku, kiedy występuje duża koncentracja prac inwestycyjnych. Zakłada się rozbudowę hal o 50 tys. m kw., dostosowanie powierzchni socjalnej do potrzeb rosnącej do 10 tys. załogi. A służba inwestycyjna zakładu jest słaba i sama nie podda tym zadaniom.

W dzień podpisania umowy telefonował do Jelcy premier Piotr Jaroszewicz, pytał jak załoga przetrzeła tę wia- domość i obiecał wszechstronną pomoc.

Oczekuje się więc w Jelcu, że modernizacja zakładu będzie traktowana jak kluczowa inwestycja, np. Fabryka Samochodów Małolitrażowych Bielsko-Ty- chów.

Ale nawet to nie zwolni załogi od pilnej potrzeby lepszej, wydajniejszej pracy, podnoszenia umiejętności i wyszkolenia. Już dziś uczy się w zakładach tysiące osób. Stworzono tam filię politechniki. Kontrakt z Berlietem przewiduje 500 osobo-miesięcy na zdobywanie doświadczeń przez polskich fachowców i robotników we francuskiej firmie. 500 o- sobo-miesięcy co powiedzmy 100 osób pracujących i uczących się przez 5 mie- sięcy we Francji.

Początki współpracy, kooperacyj- ny i perspektywiczny charakter umowy, rokuja więc dobre nadzieje. Ich spełnienie zależy jednak nie tylko od Berlieta i nie tylko od Jel- czańskich Zakładów Samochodo- wych. Wiele zakładów branży motoryzacyjnej — i szerzej maszynowej — włączyć się musi do tego ogrom- nego przedsięwzięcia.

Piszę ten artykuł w cyklu „Fran- cja zmienia oblicze” ale właściwie chodzi tu o zmianę oblicza naszego kraju nie tylko przez to, że na uli- cach miast i na szosach pojawia się niedługo nowoczesne wygodne auto- busy, ale głównie dlatego, że Jel- czańskie Zakłady Samochodowe mo- ga teraz odegrać taką rolę — jeśli powołamy się na te same analogie — jak zakłady H. Cegielski, które korzystając z licencji Sulzera stały się jednym z największych produ- centów i eksporterów silników okrę- towych. Mogą stać się największym w Europie producentem i eksporte- rem nowoczesnych i ekonomicznych w eksploatacji środków transportu zbiorowego i ciężkiego. Cała gospo- darka jest w tym najżywniej za- interesowana, ażeby Jelczańskie Za- kłady szanse tę w pełni wykorzy- stały.

ANNA KUSZKO

¹⁾ Jerzy Dziegielowski: Motoryzacja Z G. nr 15 z 1970 r.

²⁾ „Nie chodzić po rozum piechotą” (reprint z redakcyjnej dyskusji Z.G. nr 12 z 1971 r.)

³⁾ Francja zmienia oblicze (1) Nieznany przyjaciel. Z.G. nr 27 z 1972 r.

AUTOBUS DLA WSZYSTKICH

pierwszy rzut oka wszystko wydaje się opierać na pracy ręcznej. Nie ma taśm, automatycznych linii. Wśród załogi przeważają ludzie w średnim wieku. Związani są z firmą tradycyjnie z pokolenia na pokolenie, w większości — jak my to nazywamy — chłopo-robotnicy.

Pracuje w czterech fabrykach firmy około 20 tysięcy osób. Na dwóch robotników wykwalifikowa- nych jeden technik, na dwóch, którzy zdobywali kwalifikacje w szkole jeden uzyskał je wewnątrz zakładu — tylko 140 zatrudnionych nie ma żadnego przygotowania za- wodowego.

Procentuje tu wciąż jeszcze umie- jętność działania starego Berlieta, który zwracał uwagę na fakty to- warzystwa głównemu celowi. Dbał więc o zaplecze socjalne firmy, za- pewniał warunki pracy lepsze niż w innych przedsiębiorstwach. Przy takiej załodze można wprowadzać w życie zasady dobrej roboty. Ale nie tylko to decyduje o sukcesach firmy.

tycznych. Oscylografy i cała gama przyrządów kontrolnych notuje prze- bieg badań. Bada się tu m.in. takie problemy jak klimatyzacja, wibracja i hałas wewnątrz i na zewnątrz po- jazdu, komfort i bezpieczeństwo ja- zdy zarówno kierowcy jak i pasażer- rów.

Pracuje w ośrodku około 1000 fa- chowców — inżynierów i techni- ków różnej specjalności: mechani- ków, konstruktorów, elektryków, specjalistów termodynamiki i akus- tyki. Berliet zatrudnia nawet 9 ma- tematyków, którzy tłumaczą progra- my przygotowane przez fachowców na język 5 nowoczesnych kompute- rów IBM.

Ładkowi to ogromne zaplecze wy- daje się wprost niewspółmierne w stosunku do skali produkcji nawet sięgającej 26 tys. pojazdów rocznie (dane z 1971 r.) i do nie najno- wocześniejszych metod wytwarza- nia. Doc. dr Edward Loth główny inżynier d/s studiów i prognozowa- nia COCKB MOT wyjaśnia, że wielkość zaplecza nie jest funkcją wielkości produkcji, tylko jej róż- norodności, podobnie zresztą jak automatyzacja nie jest równoznaczną z nowoczesnością — jest po prostu środkiem do obniżenia kosztów produkcji, wówczas, kiedy produkuje się długie serie.

Natomiast w Europie największe firmy samochodowe, z wyjątkiem Mercedesa produkują autobusy w ilości 1-2 tys. sztuk rocznie. I w tych liczbach kryje się jeszcze ogromna gama typów. Wśród wiel- kich producentów firma Berliet wy- różnia się tym, że wielokrotnie by- ła prekursorem rozmaitych rozwią- zań w dziedzinie samochodów cięż- zarowych i autobusów, od lat spe- cjalizuje się w produkcji pojazdów najcięższych, jakie dopuszcza kodeks drogowy i ma na rynkach świato- wych renomę producenta sprzętu nowoczesnego wysokiej jakości, sprzętu niezawodnego, chyba i dzie- ki temu, że łączy nowoczesną tech- nikę z precyzyjną rzemieślniczym wy- konaniem.

KORZYŚCI OBUSTRONNE

Z takim właśnie partnerem pod- pisałami kontrakt, który liczy aż 400 stron i zakłada bardzo trudne zadania dla obu kontrahentów. Jel- czańskie Zakłady Samochodowe bę- dą musiały już pod koniec roku — nie zmniejszając produkcji Jelcy — opanować montaż autobusów Berlieta PR-100 i uruchomić pro- dukcję zespołów i części monta- żowych, które do 1975 roku w 50 proc. ma dostarczać Polska. Równolegle

Przyznam się, że w miarę jak li- sta naszych wymagań wydłużała się, ogarniał mnie coraz większy niepo- kój, że autobus w polskiej wersji będzie przypominał tamten, w któ- rym krążyłam wygodnie pod Lyonem w takim stopniu, w jakim (mój ulubiony zresztą) pies — kun- del przypomina rasowego wilczura.

Dyrektor naczelny PHZ POL-MOT mgr inż. Andrzej Górecki, który wiele godzin przedyskutował w Ber- liecie, zanim złożył swój podpis na kontrakcie, nie podziela jednak moich obaw. Gwarantem bowiem tego, że firma zdoła uwzględnić na- sze wymagania i opracuje wpraw- dzie zupełnie nową ale co najmniej tak dobrą jak obecna wersję auto- busu, jest z jednej strony właśnie jej silne zaplecze naukowo-bada- we, które notabene umożliwiło jej przyjęcie warunków umowy, z dru- giej — postanowienia kontraktowe.

Spłacamy bowiem zaciągnięty w postaci licencji dług w 50 proc. własnymi wyrobami i to nie jakimś tam — jak to określa dyr. Górecki — planktonem, drobniak, tylko trze- ma podstawowymi zespołami i sa- mym autobusem, na którym Berliet umocuje plakietkę firmy. A firmę swoją cenę on wysoko.

Pertraktacje trwały wiele miesie- cy. Przemyślanie, zastanawianie się, dyskutowano aż do upadłego. Nie- łatwo było bowiem podjąć taką de- cyzję obu stronom. Co skłoniło francuską firmę do przyjęcia skom- plikowanych warunków umowy z Polską?

Jej prezes, Paul Berliet, wysuwa — jak to jest w zwyczaju firmy — tra- dycyjne względy. Przed 50 laty Marius Berliet prowadził rozmowy w Polsce. Chciał wówczas sprzedać nam samochody cięż- zarowe dla wojska. Umowę zawarliśmy jednak wówczas z włoską firmą SPA dziś wchłoniętą przez Fiat, a samocho- dy produkowano w Ursusie. Po latach syn zrealizował zamierzenia ojca i wszy- stko jest — jak podkreśla — zgodnie z tradycją. W historii bowiem Polski nie- jednokrotnie najpierw dominowały wpły- wy włoskie a dopiero później francu- zkie.

Ale ta miła tradycyjna otoczka ma tyle wspólnego z rzeczywistością, ile dzisie- sza firma Berliet ze starą rodzinną fa- bryką, założoną w Lyonie w 1894 roku. 97 proc. kapitału zakładowego firmy Be- rliet posiada dziś spółka Citroen. Na- tomiast Paul Berliet ma swoje akcje w Citroenie. W planowaniu kapitałistycznych powiązań trudno się zorientować. I choć firma w Lyonie tak pieczołowicie i nie bez korzyści konserwuje swoje stare tradycje, jej interesy — podobnie jak za-

czu, z przemysłem motoryzacyjnym i z fachowcami o niemalym doś- wiadczeniu. A to się liczy. I co naj- ważniejsze, liczy się fakt, że polski partner ma rynek zbytu ograniczo- ny tylko możliwościami produkcji — rynek, o jakim Berliet nie może nawet marzyć.

Jest też umowa z francuską firmą bardzo korzystna dla Polski. Jest właśnie tym, o co chodzi obecnie we współpracy handlowej z zagra- nicą, jest pierwszą wielką umową kooperacyjną z Francją.

Umowa — na autobus nowoczes- ny, o trwałości co najmniej 10 lat i 700 tys. km przebiegu przy jed- nej głównej naprawie, ekonomicz- ny zarówno w produkcji jak i w eksploatacji, zapewniający dużą wygodę i bezpieczeństwo jazdy. Oceny i decyzje w tej sprawie po- dejmowali — znów precedens god- ny podkreślenia — bezpośrednio za- interesowani: kierownictwo zakła- dow, uczestniczące od początku w rozmowach z Berlietem i użytkow- nicy — Ministerstwo Komunikacji oraz ówczesne Ministerstwo Gospo- darki Komunalnej.

Umowa, wg której należność w połowie spłacamy własnymi wyro- bami, zwłaszcza — co jest niezmiernie ważne — wyrobem finalnym. Przemysł motoryzacyjny nie uchyla się więc — co nie bywa, niestety, powszechną u nas praktyką — od tego najtrudniejszego egzaminu, ja- ki tym samym zdawać muszą pod- legać mu zakłady.

Czy młoda wiekiem, płynna dotąd i nie dysponująca dużą liczbą fa- chowców, załoga Jelczańskich Zakła- dów Samochodowych mierzy siły na zamiary, czy też nie zdaje sobie jesz- cze sprawy z trudów, jakie nakła- da na nią ten kontrakt?

Dyrektor naczelny zakładów inż. Jan Strzelbiński odpowiada, że załoga doskonale wie, co ją czeka, jed- nakże mimo ogromu zadań jest za-adowolona. Umowa z Berlietem stwa- rza bowiem wreszcie szeroki pro- gram działania, którego brak od- czuвано w Jelcu dotkliwie. Współ- praca z czechosłowacką Karosą ko- rzystna bardzo w swoim czasie i zadowalająca w pełni obie strony nie odpowiada już — wymaganiom dnia dzisiejszego, nie stwarza szans rozwoju.

— Nie ma nic gorszego — mówi mgr inż. Fenc, kierownik ośrodka koordynacji rozwoju produkcji au- tobusów w Jelcu — ni taka właś- nie sytuacja, w której nie wiesz, co robisz dzisiaj jutro. Jelcz od lat

SPRZEDAMY

po cenach obniżonych pełnowartościowe za- pasy nadmierne z następujących branż:

- Części zamienne do ciągników: Ursus C-4011, C-325, C-328, C-330, Zetor Super 50, Zetor 3011, Zetor-Major 4011
- Części zamienne do maszyn rolniczych: miotarki MSC-10, miotarki MSC-8, kombajny buraczanego KBC-1A, kombajny KZB-3A, kombajny KZB-3R, opryskiwacz ORC-300, nośnika narzędzi RS-09
- Zbiorniki powietrza do przyczepy typ B-43
- Części zamienne do samochodu W-wa i pochodne oraz samo- chodu Wolga
- Narzędzia różne, a zwłaszcza: frezy, kątomierze uniwersalne, pogłębiacze, wysokościomierze MARA, próbki do badania szczelności cylindrów samochodowych P-52
- Materiały hydrauliczne różne, a zwłaszcza: kolanka żeliwne i ocynkowane, trójniki czarne i ocynkowane, odgałęzienia, za- wory, redukcje czarne, zawory grzejnikowe, kurki, spusty umy- walkowe, natryski
- Materiały elektryczne różne, a zwłaszcza: mikroprzełączniki, puszki zaciskowe, wyłączniki, świetlówki, lampy ręcienne, za- ciski odgałęźnikowe, bezpieczniki 32-50A, gniazda bezpieczni- kowe
- wyroby hutnicze różne, a zwłaszcza: stal okrągła od 22 do 80 mm, stal sześciokątna od 32 do 50 mm, bednarka ocynkowana i czarna

Na żądanie natychmiast wysyłamy szczegółowe wykazy. Części z branży od poz. 1 do 7 przesyłamy w ciągu dwóch dni od zamówienia pocztą lub drobnicą na nasz koszt za zaliczeniem pocztowym lub pobraniem, nato- miast wyroby hutnicze możemy na żądanie wysłać na adres wskazany przez zamawiającego na jego koszt.

Informacji udziela Dział Zapatrzenia Państwowego Ośrodka Maszynowe- go w Kutnie, ul. Wilsona 7, tel. 20-48, 20-49 i 26-17.

K-42

