

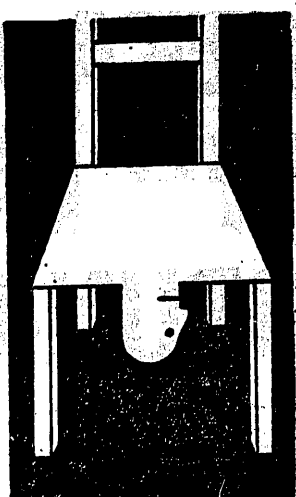
ŻYCIE GOSPODARCZE

8 PAŹDZIERNIKA 1978

ROK XXXIII

NR 41

CENA 4 ZŁ



*Kiedy szafa
zagra?*

ZANETTA REGEL

str. 3

*Tym się wazi
co się ma*

MARIAN SIKORA

str. 8



*O godzinie 13
budynkiem
wstrząsnął
północny wybuch*

STEFAN BIENIAS

str. 5

*Przewoźników
jest wielu...*

WŁODZIMIERZ
WODECKI

str. 10



Pstrąg w sadzach

ANDRZEJ
NALĘCZ-JAWECKI

str. 7

*Obosieczna broń
protokolonizmu*

MACIEJ PERCZYŃSKI

str. 11



STEFAN CZŁOWIECZEK pracuje od 28 lat w PKS. Jest nie tylko wzorowym kierowcą ale i doskonałym mechanikiem. Sam naprawia wszelkie usterki w swoim autobusie. (artykuł str. 8)

Gdy byłem tu przed półtora rokiem, najważniejszą sprawą, o którą wojował Klub Techniki i Racjonalizacji w Zakładach H. Cegielskiego, był problem wykorzystania wiórow metali szlachetnych w naszej gospodarce. Wszystko sprowadzało się do dylematu: wóry to strata czy zysk? Klub i racjonalizatorzy twierdzili, że strata. Administracja Zakładów, powołując się na obowiązujące w tym względzie przepisy, uznała je za zysk.

RACJE I EMOCJE

JOANNA KWIEK

N efekcie takiej interpretacji zamiana obróbki skrawaniem obróbką plastyczną — oszczędzająca surowiec, energię elektryczną — również tę w hucie zużyta na ponowne przetopienie wiórow — obniżająca zwykłe pracochłonność wyrobów i podnosząca precyzję wykonania — okazywała się nieopłacalna. Dla autora wynalazku czy usprawnienia oznaczało to odrzucenie jego projektu, albo istotne zmniejszenie wynagrodzenia, bo efekty ekonomiczne z zastosowania jego pomysłu zjadłyby od huty za dostawę wiórow. Ta dziwna arytmetyka miała podbudowę w całym systemie zachęt dla różnych „szczebli i stanowisk” przyznających się do wykonania planu zbiórki wiórow.

Stosowanie czy użytkowanie

Dzisiejszą naszą rozmowę prezes Klubu, STANISŁAW ZWIERZCHOWSKI zaczyna od optymistycznej wieści, że wóry są już załatwione. Co pomogło przewyżczeniu tego absurdu, funkcjonującego przez parę dobrych lat? Trudno jednoznacznie stwierdzić. Może ogólny klimat na rzecz obrony rozsądku, który znalazł dodatkowe poparcie w piśmie Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego, Nauki i Techniki, podtrzymującym już raz wyrażone w tej sprawie stanowisko: „Przy wyliczaniu efektów stanowiących podstawę wynagrodzenia twórców nie należy pomniejszać efektu o wartość wynikłą ze sprzedaży wiórow. Nieprawidłowości, jakie występują przy wyliczaniu efektów w podanych przez Was przykładach, wynikają z dużej rozpiętości cen wiórow w stosunku do kosztów robocizny, pracy maszyn. Jak wiadomo, wysokie ceny wiórow podrywane są zupełnie innymi

względami (chodzi naturalnie o zachętę materialną do właściwego zagospodarowania wiórow już powstałych, a nie do zwiększania ich ilości)”. Idea zmieniła się więc w swoje przeciwieństwo. Ministerstwo zapewnia, że tę sytuację weźmie pod uwagę przy najbliższej modyfikacji przepisów, dotyczących ustalania efektów ekonomicznych projektów racjonalizatorskich i wynalazków.

Półrocznym sukcesem zakończyła się batalia, która zaangażowała najwyższe autorytety prawnicze, o treść pojęcia „stosowanie”. Sprawa dotyczy wynalazku zarejestrowanego jako patent. Zdaniem Klubu autorom trzeba płacić za efekty uzyskiwane w ciągu 5 lat stosowania tego urządzenia. Sąd I instancji przyznał rację stanowisku administracji zakładów H. Cegielskiego, że wynalazek zastosowano tylko 2 razy, bo wytworzono dwa egzemplarze tego urządzenia. Należy rozróżnić słowo „stosowanie” od „użytkowania”. Prezes Zwierzchowski powołuje się na słownik języka polskiego, według którego stosowanie i użytkowanie to synonimy, oraz na zdrowy rozsądek — że samo wyprodukowanie trzpienia mierniczego korzyści żadnych zakładom nie przyniosło, (a wręcz przeciwnie — stratę w postaci nakładów na jego wytworzenie), lecz dopiero jego używanie do pneumatycznego otworu średnic, dało efekt.

Sąd wojewódzki, do którego wróciła sprawa, po zasięgnięciu opinii biegłego (20 stron maszynopisu) zajął, jak się wydaje, stanowisko pośrednie, zasądzając trzy czwarte kwoty, należące się autorom wynalazku za jego stosowanie (a może użytkowa-

DOKONCZENIE NA STR. 2

ENERGIA w coraz większym stopniu staje się warunkiem rozwoju gospodarczego kraju — i będzie nim również w przyszłości. Opierając się na jednym jej nośniku — węglu kamiennym, nie zdołamy pokryć zapotrzebowania przemysłu i ludności i to z uwzględnieniem daleko oszczędniejszego niż obecnie użytkowania. Dlatego będziemy musieli podjąć wysiłek zwiększenia produkcji energii z węgla brunatnego.

Obecnie około siedemdziesiąt procent energii elektrycznej — a w najbliższych 2—3 latach udział ten będzie jeszcze większy — produkowanych jest z węgla kamiennego. Jeśli do tego dodać, że węgiel kamienny, który eksportujemy, jest mniej więcej równoważny pod względem energetycznym z ropą i gazem zakupywanym za granicą, które pokrywają dwadzieścia kilka procent krajowego zapotrzebowania na energię (pozostałe ok. 7 proc. otrzymuje się z węgla brunatnego) okaże się, że w praktyce wzrost możliwości wytwórczych przemysłu w latach 1971—1975, jak i zaspokojenie potrzeb ludności oraz transportu dokonali się na bazie węgla kamiennego.

Mimo intensywnego inwestowania w górnictwo węgla kamiennego (od 1970 roku wydobycie wzrosło o około 50 mln ton), jego produkcja przestaje nadążać za potrzebami. Przy określonym poziomie rozwoju gospodarczego nie wydaje się możliwe zwiększenie przez długi okres dochodu narodowego w wysolidnym tempie przy wykorzystaniu jako nośnika energii tylko węgla kamiennego. W każdym razie nikomu dotychczas to się nie udało. Intensywne inwestowanie też ma swoje granice zarówno ekonomiczne, jak i czysto fizyczne.

Co to konkretnie znaczy? Spójrzmy na kilka liczb. Między rokiem 1980 a 1977 zatrudnienie w górnictwie węgla kamiennego zwiększyło się o 8,1 proc. (z 318,1 tys. osób do 343,8 tys.). W tym czasie wydobycie węgla kamiennego wzrosło o ok. 85 proc. (z 104,4 do 188,1 mln ton). Bez potężnych zespołów maszyn i koncentracji wydobycia taki przyrost produkcji nie byłby, oczywiście, możliwy. Ale cudów nie ma. Prawda, że wzrosły ceny materiałów i usług potrzebnych górnictwu, że więcej kosztuje transport i sięgać trzeba po węgiel nawet z tysiąca metrów w głąb ziemi. Fakt pozostaje jednak faktem — zdobyć każdą tonę węgla jest dziś daleko kosztowniej niż przed kilkunastu laty.

DEKADA WĘGLA BRUNATNEGO

JERZY DZIĘCIOŁOWSKI

Zwrócić też należy uwagę na udział robocizny bezpośredniej i wynagrodzenia dozoru w kosztach jednostkowych węgla kamiennego. W 1977 roku w koszcie wydobycia 1 tony węgla kamiennego placę górników dołowych i dozoru wynosiły 211,23 zł. Wprawdzie w przemyśle surowcowym, koszty robocizny z zasady są wysokie (bo materiały spełniają tylko rolę pomocniczą w uzyskaniu wyrobu; w tym wypadku jest to stal na obudowy, piasek na podsadzkę itd.), ale właśnie dlatego warto sobie uświadomić, że mimo iż koszt dniówki górnika dołowego wyniósł w 1977 roku 528 zł (łącznie ze świadczeniami ZUS) — chętnych do pracy w górnictwie brakuje.

Równocześnie rosną społeczne koszty wydobycia węgla kamiennego. Mechanizacja wydobycia i z roku na rok wołanie gospodarki o dostarczenie większej ilości węgla, nie pozostają bez wpływu na jego jakość. Niższa jakość węgla odbija się między innymi na sprawności elektrofiltrów w elektrowniach, które miszczą palone cząsteczki kamienia i w następstwie szkodzi środowisku. Pogoń za ilością sprawia, że nie zawsze dba się dostatecznie o to, by do końca wydobycie węgiel, do którego takim nakładem kosztów dotarło się w ziemi. Nie wyekspluatowane zaś do końca pokłady, to po prostu marnotrawstwo cennego surowca.

Bez względu na nakłady, coraz trudniej tradycyjnymi metodami (kolej, samochód) wywieźć czarne bogactwo wydobyte na Śląsku. Po prostu nie ma gdzie ułożyć kolejnej nitki torów kolejowych, a pojemność istniejących jest bliska wyczerpania. Jest to właśnie wspomniana bariera fizyczna. Wywożenie węgla z kopalni

przy pomocy systemu transporterów, czy tłoczenie go przez rury i składowanie go na placach na obrzeżach śląskiego zagłębia węglowego po to, żeby go stamtąd dalej rozwieźć, byłoby tak dalece kosztowne (nie mówiąc o tym, że nie został w pełni technicznie rozwiązany problem ochrony rur przed szybkim ścieraniem), że jest to w tej chwili czysto teoretyczne zagadnienie. Projekty tego rodzaju inwestycji nie mogą być poza tym rozpatrywane w oderwaniu od postępów, jakie czyni się w pracach nad wprowadzeniem na skalę przemysłową zgazowywania węgla, jak też bez uwzględnienia kosztów wytwarzania energii elektrycznej w elektrowniach jądrowych. Te ostatnie stają się w tej chwili konkurencyjne w stosunku do wytwarzania energii dla potrzeb energetycznych z węgla. Przy cenie 8—20 dolarów za funt wsadu (U₂O₈) do reaktora koszt 1000 kWh energii elektrycznej wynosi 22—25 dolarów. Uzyskanie tej samej ilości energii z węgla przy cenie 29 dolarów za tonę paliwa umownego kosztuje 20 dolarów. Nawiasem mówiąc, w miarę postępu dokonującego się w energetyce jądrowej oraz przy podnoszeniu się poziomu cen węgla, konkurencyjność energetyki jądrowej będzie coraz wyraźniejsza.

Rozwój gospodarki kraju wsparty został od kilku lat na koncepcji mak-

DOKONCZENIE NA STR. 2

DEKADA WĘGLA BRUNATNEGO

DOKONCZENIE ZE STR. 1

symalnego wykorzystania własnych surowców energetycznych. W początkach lat siedemdziesiątych, dzięki tej praktyce, Polska należała do nielicznych krajów świata, które nie odczuły braku energii, mimo że szczytowe lata, nie tylko tak zwanego kryzysu energetycznego, nałożyły się na okres intensywnego inwestowania i to m.in. w tak energochłonnych dziedzinach, jak metalurgia i produkcja cementu. Po doświadczeniach kryzysu energetycznego, to, że węgiel mamy, a inne nośniki energii, jak dotychczas, w aptekarskich ilościach, przesądza o słuszności trzymania się własnych źródeł energii.

Nie należy przy tym zapominać, że wśród wielu grup artykułów, które importujemy i eksportujemy, pozycja: surowce paliwowo-energetyczne dzięki dewizom za węgiel ma nadwyrżkę wpływ nad wydatkami. Globalne potrzeby energetyczne kraju nie mogą być poza tym pokryte dowolnymi nośnikami energii, są one bowiem zdeterminowane istniejącymi procesami technologicznymi.

★

Zanim bliżej przedstawie zamierzenia dotyczące wykorzystania węgla brunatnego, słów kilka o przewidywanym kształtowaniu się zużycia energii w nadchodzącej dekadzie.

Otóż przy założeniu, że dochód narodowy będzie wzrastał średniorocznie o 5-6 proc. przewiduje się, że zapotrzebowanie na energię będzie się zwiększało z roku na rok średnio o 4 proc. (a więc będzie relatywnie niższe o 1 proc. niż średnioroczne przyrosty notowane w bieżącym pięcioletniu).

Utrzymanie tego poziomu wzrostu zużycia energii będzie możliwe, jeżeli uda się stopniowo przestawić gospodarkę w kierunku rozwoju energooszczędności, co w praktyce musi oznaczać nie tylko energooszczędne metody produkcji i także odbioru energii, ale również nowe podejście do kwestii rozwoju struktury produkcji. Nawet, jeśli się uda spełnić te niestetyczne trudne do osiągnięcia w praktyce warunki, gospodarstwo kraju będzie potrzebowało w 1990 roku ponad 180 mln ton paliwa umownego (przyjmując, że tona paliwa umownego ma wartość opałową 7000 kcal/kg) i mniej więcej 270 mln ton w 1990 roku. Krótko mówiąc, w porównaniu ze stanem obecnym musi nastąpić niemal podwojenie dostaw nośników energii. Z podanych na wstępie powodów, nie rezygnując bynajmniej z dalszego rozwoju produkcji węgla kamiennego (z zestawienia podstawowych wielkości bilansu paliwowo-energetycznego wynika, że dla zaspokojenia wszystkich potrzeb, produkcja węgla kamiennego powinna osiągnąć w 1990 roku poziom około 245 mln ton) oraz uwzględniając odpowiedni wzrost zakupów ropy i gazu ziemnego, sprośnięcie temu zadaniu bez zasadniczego wzrostu wydobycia węgla brunatnego byłoby niemożliwe.

Łączne zasoby rozpoznanych złóż węgla brunatnego wynoszą około 15 mld ton (w tym około 8 mld ton zasoby udokumentowane). Poza tak znanymi obszarami występowania węgla brunatnego, jak Zagłębie Turzowskie, Belchatów-Szczerców czy rejon Konin-Adamów, bogate złoża tego surowca znajdują się w Legnickim i województwie poznańskim. Poza tym, zwłaszcza w zachodniej części kraju, spodziewać się można złóż nadających się do eksploatacji siłami przedsiębiorstw regionalnych (które zamierza się w przyszłości powołać w celu zagospodarowania tych złóż).

★

Jakich rozmiarów i jak rozłożone w czasie byłyby inwestycje w węgiel brunatny?

Wydobycie węgla brunatnego utrzymuje się od kilku lat na mniej

więcej tym samym poziomie około 40 mln ton. Po uruchomieniu kopalni Belchatów, co ma nastąpić w 1985 roku, której wydajność wynosić będzie około 40 mln ton węgla brunatnego rocznie, podwoi się jego wydobycie. Po 1980 roku przewiduje się rozpoczęcie budowy kopalni Szczerców, której zasoby stanowiące przedłużenie złoża belchatowskiego, pozwoliłyby na wydobycie dwudziestu kilku milionów ton węgla brunatnego przy końcu przyszłej dekady. W międzyczasie liczyć się należy z decyzjami co do budowy kopalni w rejonie Legnicy lub na złożach wielkopolskich. Złóża legnickie pozwala na uruchomienie dwóch zespołów górniczo-energetycznych, o mniej więcej takich rozmiarach wydobycia węgla jak Belchatów, skonstruowany ze Szczercowem. Rów poznaliśmy, jak nazywa się złóż pod stolicą Wielkopolski, w perspektywie przewyższalby wydajnością wymienione wyżej centra górniczo-energetyczne. Stwierdząc, przyszła dekada zamykałaby się wydobyciem węgla brunatnego na poziomie 130-140 mln. Nasz sąsiad za Odrą wydobycia obecnie 230 mln ton węgla brunatnego, który stanowi podstawowe źródło zaopatrzenia NRD w energię. Ten poziom wydobycia zamierzamy osiągnąć w 2000 roku.

Przy założeniu, że wydobycie węgla brunatnego osiągnęłoby w 1990 roku poziom 130 mln ton, jego udział w wytwarzaniu energii elektrycznej podniósłby się do ponad 40 proc. Energia elektryczna z węgla brunatnego jest zaś obecnie znacznie tańsza niż uzyskiwana z innych nośników energii. Nie należy, naturalnie, liczyć tych kosztów w odniesieniu do nakładów na ochronę środowiska, któremu energetyka oparta na węglu brunatnym z pewnością nie pomaga, i z góry w kalkulacjach uwzględnić ten fakt.

★

Rozwój wydobycia węgla brunatnego dla produkcji energii, ale także jako surowca dla przemysłu chemicznego, wymaga maszyn, których nie produkujemy: koparek, zwalówarek, taśmociągów dużej wydajności. Dla Belchatowa sprowadzaliśmy koparkę-giganta i inne delikatne maszyny z RFN płacąc dewizami. Skala wzrostu wydobycia węgla brunatnego po 1980 roku ma być taka, że nawet gdybyśmy mieli środki na zakup potrzebnych maszyn należałoby się zastanowić, czy nie wybrać innej drogi rozwiązania tego zagadnienia. Ponieważ możliwości dewizowe są zdeterminowane, nie mamy tego dylematu. Należy do liczących się w świecie producentów maszyn górniczych, tyle że technika wydobycia węgla kamiennego i brunatnego poza nazwą kopaliny nie mają nic więcej wspólnego. Jednocześnie trzeba sobie powiedzieć, że umiejętności budowania kilkudziesięciopiętrowych maszyn nie nabywa się z dnia na dzień.

Innymi słowy, nie udźwigniemy sami ciężaru uruchomienia branży maszyn dla górnictwa węgla brunatnego, który to problem staje przed nami, jako konsekwencja przedstawiania się na energetykę w oparciu o ten nośnik energii. NRD i Czechosłowacja wcześniej rozwinęły przemysł maszyn dla górnictwa węgla brunatnego. Przystąpienie do współpracy z innymi krajami RWPG w celu stworzenia przemysłu maszyn i urządzeń dla odkrywkowego górnictwa węgla brunatnego daje szansę zmniejszenia nakładów i dostarczenia w czasie niezbędnego górnictwu odkrywkowemu sprzętu. Od tego, czy uda nam się rozwinąć na zamierzoną skalę i w przewidywanym czasie górnictwo węgla brunatnego zależeć będzie wizerunek gospodarki w nadchodzącej dekadzie.

JERZY DZIECIŁOWSKI

W końcu sierpnia uruchomiona została w RFN — w Frechen pod Kolonią — eksperymentalna instalacja do produkcji gazu syntezowanego z węgla brunatnego dla chemii i hutnictwa. Przy tej okazji minister ds. badań naukowych i techniki RFN stwierdził, że w niedłwej przyszłości węgiel brunatny stanie się surowcem konkurencyjnym dla ropy naftowej i gazu ziemnego.

DOKONCZENIE ZE STR. 1

nie). Prezes przekonał zainteresowanych, że trzeba dać dalszemu procesowaniu. Autorzy ujawnili nowy interesujący projekt, który czekał na rozwiązanie wyżej wymienionego dylematu.

Kolejne wynalazki

Jeden z najwydajniejszych wynalazców w HCP, ZYGMUNT TATERKA, jest zadowolony z rozwoju sytuacji. Ogólny klimat jest dobry — powiada. — Bywały takie przypadki, że trzech dyrektorów słuchało, co ten Taterka chce od życia. Obecnie walczą o uznanie i zastosowanie czterech swych projektów. W jednym przypadku są to trzy wersje jednego rozwiązania (czwartą został wdrożony i spełnia wszystkie oczekiwania) problemu technicznego, a ich zaletą — słuszność stosowania na raz. Złożył je przed paru laty, nie uzyskując pozytywnej opinii Biura Konstrukcyjnego HCP, które obecnie przedstawia dwie spośród nich jako swoje propozycje. Taterka zdecydowany jest walczyć do ostatka.

W Odlewni HCP w Śremie wciąż trwa dyskusja nad wartością wynalazku, którego efekty ekonomiczne — 26 mln zł — stanowią połowę wszystkich osiągniętych w tych zakładach w 1976 r. z tytułu zastosowanych projektów racjonalizatorskich. W ubiegłym roku wynalazek miał patent tymczasowy, więc maksymalna suma wynagrodzenia dla autorów nie mogła przekroczyć 150 tys. Dziś, gdy nie ma już tej bariery, dyrektor Odlewni zaczął kwestionować rachunek efektów i udowadniać, że nie się więcej nie należy. W sprawie ma się wypowiedzieć biegły, bo w całym HCP nie ma lepszego odlewników niż dyrektor i twórca wynalazku.

Przykład, o którym wszyscy mówią, to instalacja inż. JANA NOWAKA, kierownika ciepłowni zakładowej. Inż. Nowak z przyróżnością parzył, jak ciężko produkowana w jego placówce para marnuje się w kuzni, gdyż po uruchomieniu młotów ulatuje w powietrze. Jak ją złapać i wykorzystać? Dwa lata przemyśleń, w której każdy problem był zupełnie innej natury. Pojem dziesięć miesięcy pracy wspólnie z kolegą elektrykiem i konstruktorem oraz robotnikami, którzy tworzyli brygadę racjonalizatorską. Dokumentacja rosła i doskonaliła się w trakcie realizacji pomysłu (niektóre jego fragmenty być może staną się patentem). Bez wstępnych założeń, kosztorysów, zatwierdzeń — udało się. W trzy miesiące zwrócił się koszty jej wybudowania. A efekt polega na tym, że „zapana” i odfekoczenia z oleju para odłotowa ogrzewa cały 20-tysięczny zakład oraz dostarcza ciepłej wody po pracy, gdy wszyscy chcą się umyć. Pozwoliło to na oszczędność 10 proc. ogólnego zużycia węgla oraz eliminację lokalnych urządzeń wraz z obsługą w poszczególnych zakładach. Co więcej, system jest całkowicie zautomatyzowany, więc bez dozoru człowieka reguluje przepływ ciepła zgodnie z potrzebami. Cała instalacja zmieściła się w istniejących pomieszczeniach. Prace nad tą konstrukcją nie przerywały na chwilę normalnego toku produkcji.

Ile kosztuje wynalazek

Jest to sukces nie tylko techniczny, ale i organizacyjny. Brygada racjonalizatorska okazała się nadzwyczaj skuteczną formą wdrażania w życie usprawnień. Bez jakiegokolwiek zaliczki, z ryzykiem, że w razie niepowodzenia w ogóle zapłaty nie będzie, zdana na własną siłę w organizowaniu wykonawstwa dotarła do szczęśliwego końca swych ambitnych zamierzeń. Do spełnienia potrzebny jest tylko jeden warunek: entuzjazm członków brygady od inżyniera do robotnika. Inżynier Nowak nie narzeka, że przez kilka lat inwestował w sprawę o trudnym do przewidzenia zakończeniu. Mówi, że dało mu to wiele satysfakcji, możliwość wyżycia się i sprawdzenia swych inżynierskich pomysłów. Prawdziwa przygoda z techniką. Wzajemny doping, kontrola, ogromna odpowiedzialność zwłaszcza kierownika brygady, który tę funkcję pełni społecznie, a może nawet z poczuciem winy, że wciągnął ludzi w ryzykowną grę. Niepokoić się tylko, czy na takiej zasadzie będzie można zawsze zwerbować robotników, którzy są przyzwyczajeni, że co zrobione to zapłacone — do pracy w godzinach ponadliczbowych. Co więcej, robotnik, pracując w takiej brygadzie, jak to wyliczył dokładnie prezes Zwierzchowski — od 5,25 zł do 10,50 zł na godzinę, w zależności od systemu pracy, w którym pracuje i grupy zaszerogowania.

A przecież intencją przepisów sankcjonujących funkcjonowanie brygad racjonalizatorskich było zachęcenie robotników do udziału w realizacji nowych wdrożeń — trudniejszych, bardziej pracochłonnych, więc mniej opłacalnych. Tyle, że w ślad za nimi weszła w życie obowiązująca interpretacja Ministerstwa Pracy, Plac i Spraw Socjalnych. Klub zwrócił uwagę na ten fakt ZG Zawodowców Metalowców, ten zaś skierował sprawę do Wydziału Ekonomicznego CRZZ, który milczy od lutego ub.r.

Działalność klubu

W roku 1977 trzynastu kół Klubu zorganizowało 145 zebrań, zgodnie z planem kwartalnym i rocznym, na których wygłoszone 170 prelekcji, 97 gazetek i plansz oraz 33 wystawy propagujące zagadnienia postępu technicznego. 450 filmów technicznych i popularnonaukowych, 10 konkursów, m.in. o tytuł „Racjonalizatora Produkcji HCP”, „Turniej Młodych

RACJE I EMOCJE

Mistrzów Techniki” z różnymi dodatkowymi konkursami — na najlepszy debiut, na najlepszy projekt robotniczy, konkurs pod hasłem „Zmniejszamy koszty materiałowe”, „Zmniejszamy zużycie energii i paliwa”, „Eliminujemy import”, na projekty z dziedziny bhp. Dziewiętnastu doradców technicznych udzieliło 2,5 tys. porad. Ukazują się co miesiąc „Racjonalizator” — dodatek do gazetki stanowiącej HCP, inspirował pomysły, podsuwał racjonalizatorom sprawy do pilnego rozwiązania. Społeczne komisje dokonały 36 przeglądów stanu wynalazczości, a co miesiąc dawali sprawozdanie z poszczególnych kół, uwzględniając przede wszystkim długo zatwierdzane sprawy projektów wynalazczych. Współpraca Klubu i jego kół z zakładowymi kołami SIMP, radami zakładowymi i dyrekcją. Odwołania, zażalenia.

Wszystkie te wysiłki uwieńczył plon bogaty, lepszy niż w poprzednim roku, co cieszy tym bardziej, że w ostatnich latach nie rósł a spadał. Zgłoszono 1898 projektów, 1077 wykorzystano w praktyce, uzyskując efekty ekonomiczne w wysokości 60,6 mln zł. Przyniosło to Klubowi Techniki i Racjonalizacji „Cegielskiego” pierwsze miejsce (nie po raz pierwszy) we współzawodnictwie na najaktywniejszy KTR w przemyśle maszyn ciężkich i rolniczych oraz Sztandar Prezesa Rady Ministrów i CRZZ dla przodującego KTR w kraju.

Efekty czy kłopot dla zakładu

60 mln zł to dużo, zważywszy, że składa się na to oszczędność 124 tys. roboczogodzin, 760 ton stali, staliwa i żeliwa. Poza tym rachunkiem — zdrowie pracowników.

Co z tego wynika dla Zakładów? Zdrowych pracowników na pewno mieć warto. Co do innych efektów, to 60 milionów złotych jest niewielką sumą na tle wartości produkcji globalnej (10 mld zł) i zysku, który wprawdzie urosł z powodu tych milionów, ale dla Zakładów niewiele z tego fakty wynika.

Możliwość z KTR zgadzają się, że tutaj tkwi podstawowa przyczyna szczególnej pozycji komórki wynalazczości w HCP. Dział rzecznicza patentowego z jego szefem na czele zamiast ich wspierać literą prawa, argumentem interesu społecznego i przyszłych pokoleń, traktuje ich jak zło konieczne. Jak gdyby jedyną racją działalności racjonalizatorów był ich prywatny biznes, a głównym zadaniem tej komórki przedsiębiorstwa — troska o równowagę rynkową. Tylko jeden krok do stwierdzenia, że honoraria wypłacane twórcom projektów i wynalazków podwyższają koszty produkcji. Prezes Zwierzchowski

ski sięga do własnych doświadczeń. W telewizyjnym programie „Mam pomysły” dostrzegł rzecz bardzo użyteczną dla „Cegielskiego” — ściągacz do łożysk osi dwudzielnych cylindrycznych. „POLFA” — której pracownik jest autorem tego urządzenia — zaofiarowała „Cegielskiemu” odstąpienie jednego egzemplarza po kosztach własnych i bez narzutów. „POLFA” uznała ten fakt za rozpowszechnienie i przesłała na rzecz prezesa i dwóch pracowników, którzy sprawę załatwiali, 700 zł. „Cegielski” nagrodę odesłał z powrotem, motywując, że było to kupno a nie rozpowszechnianie, dodając: „w przyszłości w przypadku rozpowszechnienia projektu, korespondencję z tym związaną prosimy kierować bezpośrednio do zakładów”. A Klub to nie zakład — komentuje prezes Zwierzchowski, którego samowolny postępek zaszkodził na miano rozpowszechnienia, gdyby kupił samą dokumentację, a „Cegielski” — po kosztach znacznie wyższych zrobił ściągacz u siebie.

Nie ma innego wyjścia: efekty trzeba liczyć w pieniądzu. Ale czy tak skrupulatnie obliczone kwoty odzwierciedlają rzeczywistą społeczną wartość usprawnień? Licznik szybko bije, jeśli efektem wdrożenia projektu jest oszczędność surowców. Bardzo wolno, jeśli oszczędza się roboczogodzinę czy energię elektryczną. Wyłącza się, gdy chodzi o projekt z dziedziny bhp. Podobnie w rachunku efektów nie istnieje w ogóle pozycja poświęcona kosztom transportu. Główny księgowy ma na tę całą sprawę ryczałt, by nie musiał się bawić w jeszcze jedne bilanse. A nie wiedząc, ile się wydawało na transport, nie sposób stwierdzić, ile się na nim zaoszczędziło.

Wszystkie „słabsze” w konkurencji efektywności tematy do racjonalizacji wspiera się konkursami, które dają możliwość zrekompensowania tej „niesprawiedliwości” — bo projekt podnoszący np. bezpieczeństwo pracy może być czasem doskonałym pomysłem niż ten, który oszczędza surowce.

Niniejsze rozważania przerywa Taterka: „Kto się w ogóle z kosztami liczy? Jak coś musi być zrobione, to nie ma żadnego znaczenia, za ile”.

W wytwórni silników, w której pracuje, robi się np. klucze, takie zupełnie prozaiczne, tyle że na wyposażenie ich wyrobów, za przesył czterech złotych sztuka. Bo takie są koszty wytwarzania parku maszynowego, służącego produkcji nowo-

czesnych silników. Nie ma jednak innego wyjścia — stały kooperant, który to robił za kilkanaście złotych od sztuki, wymówił swe usługi.

Sprawę mógłby załatwić na tokarce jeden rzemieślnik branży metalowej. W Poznaniu takich nie brakuje. Zrzeczając ich spółdzielnia uskarża się nawet, że może produkcyjne ma w dużym stopniu nie wykorzystane. Cóż stąd, skoro spółdzielnia — choć spółdzielnia, to sektor prywatny, na współpracę z którym „Cegielski” ma bardzo szczupłe limity.

POSTĘP techniczny, jak gdyby rozwój nie był podstawowym prawem życia, toczy się obok, czasem nawet pod prąd normalnego nurtu wykonywania zadań planowych. Nikt, oczywiście, nie kwestionuje starej, potwierdzonej przez życie prawdy, że pomysły przyszłości zakładu zależą od stałego dążenia do nowoczesności, szukania rozwiązań tańszych, mniej pracochłonnych. Ale nie jest to wpisane w reguły gry, decydujące o tym, co się dzieje dzisiaj. Dlatego chyba tak rzadko korzysta się z zapisanego prawa do ryzyka. Te bariery muszą sforsować twórcy postępu technicznego.

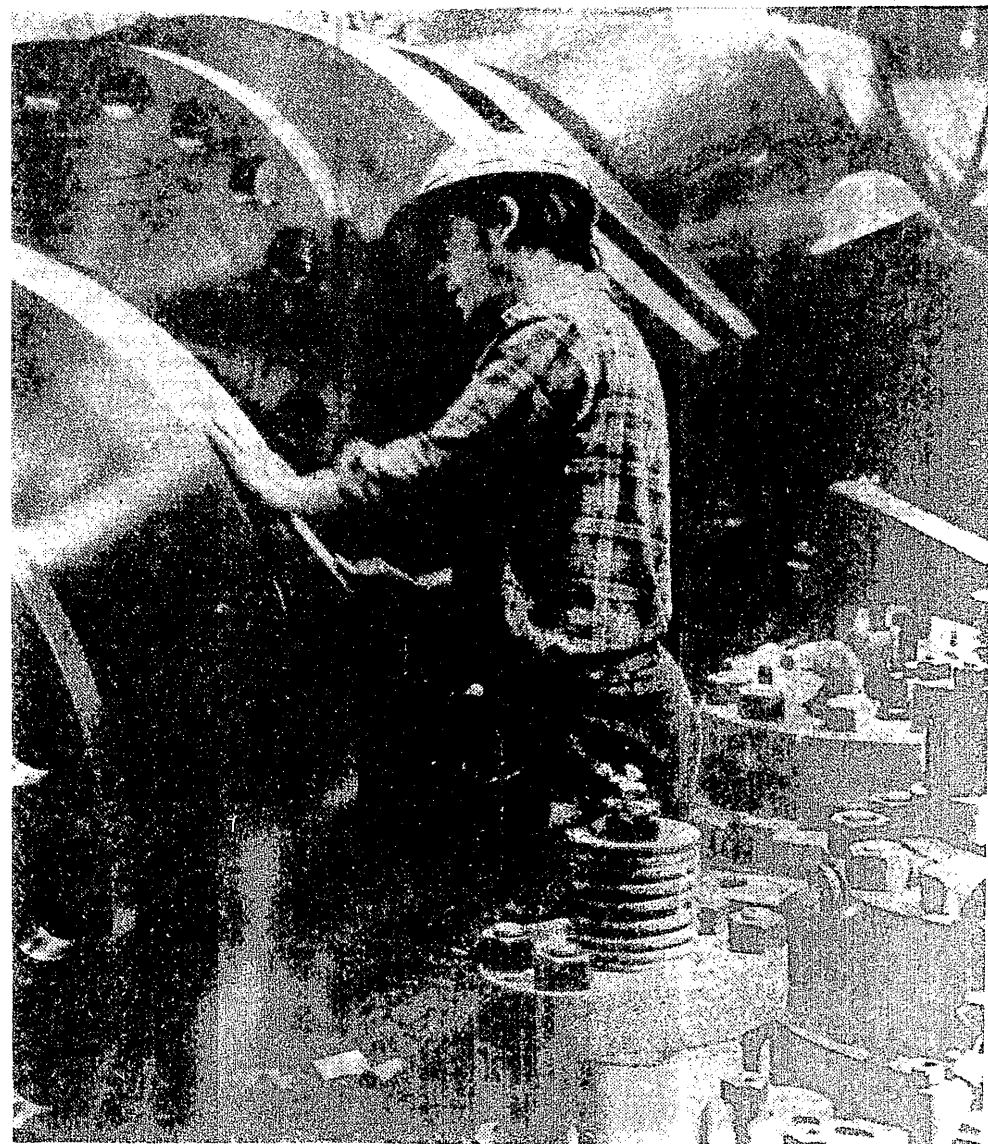
Dziesiątki zachęt materialnych, budzących nieraz niepokój, czy aby myślenie i gospodarkę przestały już należeć do obowiązków służbowych, to przecież doping dla twórców, by dobili się o realizację ich pomysłów. Bez osiągniętych w rzeczywistości efektów, a więc bez wdrożenia, pieniądze nie dostaną.

A przecież jak by to było cudownie, ile straconych godzin pracy pionu technicznego, ekonomicznego, rzeczniczków patentowych i doradców, dyrektorów i działaczy społecznych, sędziów, adwokatów, a bywa że i prokuratorów, ile kwasów i złych emocji można by sobie darować, gdyby wynalazcy tworzyli swe dzieła bezinteresownie.

Osobisty, ponadprzeciętny dorobek pracy trzeba honorować w całym systemie polityki kadrowej, a przede wszystkim w systemie płac i awansu. W tym bardzo złożonym problemie mamy już rozwiązany jeden fragment — specjalizację inżynierów, w ramach której można przyznawać za wybitne osiągnięcia dodatki do miesięcznej pensji od 2 do 5 tys. zł — nie na stałe, ale weryfikując go co dwa lata. Zakłady „H. Cegielskiego” zamierzają wprowadzić ten dodatek w najbliższej przyszłości. Oczywiście, inżynierowie stanowią tylko część, i to wcale nie największą, wynalazców i racjonalizatorów.

Zygmunt Taterka, na przykład, jest technikiem, ma średnie wykształcenie. Zarabia 4 tys. zł plus 15 proc. premii i dodatek stażowy. Nie awansuje na szefa w biurze konstrukcyjnym, choć byłby to człowiek na właściwym miejscu. Nie jeden robotnik, pracujący w dziale Taterki, wyciąga miesięcznie dwa razy tyle co on. I jak mu coś nie wychodzi, to czeka, aż technolog pomoże, bo przecież mu za to płacą.

JOANNA KWIEK



Fot. ARCHIWUM

wodzie rejestracyjnym, jeżeli pozostają na jej utrzymaniu, nie powinien być rozumiany jako uzależnienie istnienia ochrony ubezpieczeniowej od faktu figurowania określonej osoby w dowodzie rejestracyjnym pojazdu. Wymieniony przepis dotyczy osób w nim określonych. Jeżeli one byłyby posiadaczami zależnymi, to PZU nie ponosiłby odpowiedzialności. Inna wykładnia nie byłaby zgodna z § 5 ust. 1 pkt 1 i § 5 ust. 2 pkt 1 zmienionego rozporządzenia. Przepis § 5 ust. 1 pkt 1 jest przepisem ogólnym, § 5 ust. 2 pkt 3 zaś obejmuje wyjątki od tego ogólnego uformowania. Wśród wyłączeń od odpowiedzialności PZU za wypadek komunikacyjny z tytułu ubezpieczenia auto-casco brak jest sytuacji, w której doszło do sporu między stronami.

Tak więc powód Zbigniew I. jako współwłaściciel samochodu będący współposiadaczem samodzielnym, ma w stosunku do ubezpieczyciela roszczenie o odszkodowanie za zniszczonego w wypadku samochód z tytułu ubezpieczenia auto-casco.

Z tych przyczyn — wobec niekwestionowania ustalonej przez Sąd I instancji wysokości szkody — rewizja ulega oddaleniu (art. 387 k.p.c.), pozwany PZU zaś obciążono kosztami postępowania rewidycyjnego (art. 98 k.p.c.).

nowe przepisy i zarządzenia

PODWYŻSZENIE CEN SKUPU MLEKA

Rada Ministrów uchwala z dnia 31 sierpnia 1978 r. (Monitor Polski Nr 29, poz. 106) podniósł od dnia 1 września 1978 r. cenę skupu mleka średnio o pół złotego.

Ceny skupu mleka są poza tym zróżnicowane w zależności od klasy mleka, zawartości tłuszczu i białka oraz sezonu dostawy (zimowego bądź letniego).

ORGANIZACJA I ZAKRES DZIAŁANIA PAŃSTWOWYCH JEDNOSTEK PROJEKTOWANIA

W nr 28 Monitora Polskiego ukazało się zarządzenie wykonawcze Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 21 lipca 1978 r. (Monitor Polski Nr 28, poz. 104), które ustaliło szczegółowe wytyczne organizacji i zakresu działania następujących państwowych jednostek projektowania: 1) biur projektów, 2) zakładów projektowania w kombinatach lub innych państwowych przedsiębiorstwach wielozakładowych, 3) pracowni projektowych w państwowych jednostkach organizacyjnych nie będących biurami projektów.

Zarządzenie składa się z następujących rozdziałów: 1. Organizacja jednostek projektowania, 2. Zakres działania jednostek projektowania, 3. Obowiązki pracowników jednostek projektowania wykonujących podstawowe funkcje w procesie projektowania, 4. Sprawdzanie opracowań projektowych, 5. Przepisy końcowe.

REJESTRACJA I OBSERWACJA UJĘĆ WÓD PODZIEMNYCH

W wykonaniu Prawa wodnego z 1974 r., Minister Rolnictwa wydał zarządzenie z dnia 18 sierpnia 1978 r. w sprawie rejestracji i prowadzenia obserwacji ujęć wód podziemnych (Monitor Polski Nr 29, poz. 107).

Zarządzenie, które wejdzie w życie od dnia 1 października 1978 r., miedb będzie zastosowanie do ujęć wód podziemnych, zwanych w zarządzeniu „studniami”, do których zalicza się studnie wiercone, wibacyjne, źródła trwałe obudowane, szyby kopane, wyrobiska wykorzystywane jako ujęcie wód oraz ujęcia wód z infiltracji przegowej, jeżeli na pobór wód z nich wymagane jest pozwolenie wodnoprawne.

Przepisów zarządzenia nie stosuje się natomiast do studni publicznych, przeciwpożarowych, służących do wydobywania wód leczniczych oraz do ujęć wód kopalnianych położonych w obrębie zakładów górniczych.

Państwowe i inne ujęcia wodne jednostki organizacyjne, a także jednostki gospodarki nie uspołecznionej i osoby fizyczne obowiązane są do zarejestrowania studni przed przystąpieniem do jej eksploatacji.

Organem rejestrującym jest terenowy organ administracji państwowej stonpa wojewódzkiego. Może on uzależnić zarejestrowanie studni od przedstawienia dokumentacji geologicznej, zawierającej ustalenie zasobów wód podziemnych.

Jeżeli pobór wody przekracza 50 m³ na godzinę, istnieje obowiązek prowadzenia okresowych obserwacji wydajności studni, zgodnie ze wskazaniami zarządzenia. Ponadto należy prowadzić książkę eksploatacji studni i zawiadamiać organ rejestrujący o określonych w zarządzeniu zmianach, m. in. w wydajności studni i innych.

Opracowała:

STANISŁAWA ZIELIŃSKA

W GMINIE MOŃKI

JAK wykazują wyniki badań Instytutu Ekonomiki Rolnej, nowe formy gospodarowania w rolnictwie indywidualnym przyniosą szybko efekty produkcyjne przy stosunkowo niskich nakładach, stwarzając jednocześnie materiałno-techniczną bazę dla przeobrażenia naszego rolnictwa w przyszłości.

Za przykład umiejętnego stymulowania przemian strukturalno-społecznych w rolnictwie posłużyć może gmina Mońki (woj. białostockie). Jest to gmina typowo rolnicza, która wyróżnia się spośród innych stopniem upowszechniania różnych form organizacyjnych rolnictwa indywidualnego. Towarzyszą temu korzystne zmiany produkcyjne. Na terenie gminy działa 61 zespołów rolników indywidualnych, zarejestrowanych jest 228 gospodarstw specjalistycznych oraz 10 branżowych spółdzielni produkcyjnych (w całym kraju istnieje 150 RSP tego typu).

Co czwarte spośród 1846 gospodarstw indywidualnych w gminie można uznać za rozwojowe, ponieważ reprezentuje jedną z wyższych wymienionych form gospodarowania. Gospodarstwa te przodują pod względem postępu agrotechnicznego. Wywierają one znaczny wpływ na wyniki produkcyjne gminy. W 1977 roku rolnicy gminy dostarczyli do u-spolecznionego skupu w przeliczeniu na 1 ha 157 kg żywa wieprzowego, 38 kg wołowego, 700 l mleka, 2700 kg ziemniaków oraz 291 kg zboża. Wszystkie te wskaźniki, poza skupem żywa wołowego, są wyższe od średnich w województwie. Szczególnie rozwinięty jest na terenie gminy chów trzody chlewnej. Świadczy o tym stosunkowo wysoka obsada trzody, która przewyższa średnią dla województwa o 83,9 proc. oraz skup żywa wieprzowego przekraczający średnią wojewódzką o 118,6 proc. W 1977 roku średnia obsada trzody chlewnej w gminie w porównaniu do 1975 roku wzrosła z 144,2 do 164,3 szt. na 100 ha uż. rol., podczas gdy w województwie w analogicznym okresie średnia zmalała z 90,5 do 87 sztuk. Jak wykazuje ostatni spis czerwcowy, różnica ta nie tylko się utrzymuje, ale i powiększa. Obsada trzody w gminie wzrosła bowiem aż do 218,6 szt., a w województwie do 95,6 szt. W ujęciu wartościowym produkcja towarowa w gminie wyniosła w 1977 r. 16,7 tys. na 1 ha uż. rol. przekraczając średnią wojewódzką o 66 proc.

ORAZ lepsze wyniki produkcyjne gminy nie są na pewno przypadkowe. Tym bardziej, że gmina charakteryzuje się słabymi glebami, połowę powierzchni stanowią grunty klasy IV, a prawie całą resztę V i VI. Przeciwnie powierzchnia gospodarstwa indywidualnego w gminie (6,8 ha) niewiele się różni od średniej w województwie białostockim (6,9 ha).

Znaczny wpływ na rezultaty produkcyjne gminy niewątpliwie wywiera szersze niż gdzie indziej u-powszechnienie nowoczesnych form gospodarowania, które są szczególnie podatne na wdrażanie postępu agrotechnicznego i organizacyjnego. Wyraża się to m.in. stałym wzrostem nawożenia mineralnego, postępową mechanizacją — powierzchnia przypadająca na 1 ciągnik zmalała w ciągu ostatniego roku z 58 ha do 34 ha, podczas gdy w województwie w analogicznym okresie z 80 ha do 61 ha.

Gospodarstwa specjalistyczne i zespoły rolników indywidualnych są efektywnymi formami gospodarowania, szybko zwiększają produkcję przy stosunkowo niskich i racjonalnie wykorzystywanych nakładach inwestycyjnych i produkcyjnych. Szczególnie zaś w gospodarstwach czy zespołach, w których skala specjalistycznej produkcji zwierzęcej dostosowana jest do ich obszaru.

Spółdzielnie specjalistyczne są stosunkowo nową formą gospodarowania w naszym rolnictwie. Z uwagi na zakres u-spolecznienia środków produkcji oraz zakres zespołowej działalności produkcyjnej stanowią pośrednią formę między zespołami rolników indywidualnych a ukształtowanym w przeszłości modelem rolniczej spółdzielni produkcyjnej wyższych typów (I i II-go). Głównym ich



Fot. Z. KOSYCARZ

PONAD PRZECIĘTNOŚĆ

WACŁAW GUZEWICZ

TADEUSZ KMIĘCIŃSKI

celem jest wykorzystanie rezerw tkwiących w indywidualnych gospodarstwach członków poprzez stwarzanie warunków dla wdrażania w nich produkcji specjalistycznej w kooperacji z gospodarstwem zespołowym spółdzielni. Cechą charakterystyczną tej formy spółdzielni jest to, iż jej zasady statutowe nie przewidują obowiązku łączenia indywidualnych gruntów członków. Zespołowa działalność powinna być obejmowana w zasadzie jedną określoną gałąź produkcji. Gospodarstwa członków mają natomiast obowiązek specjalizowania się w określonych kierunkach produkcji, zgodnych z potrzebami produkcyjnymi gospodarstwa zespołowego.

Wszystkie badane spółdzielnie, a także trzy powstałe w późniejszym okresie, przyjęły statut rolniczej spółdzielni tuczu zwierząt.¹⁾ Ten kierunek hodowli ma tu korzystne warunki rozwoju z uwagi na tradycyjnie duży udział ziemniaków w strukturze zasiewów oraz ich wysokie plony (1977 r. — 250 q/ha). Członkowie RSTZ to w większości rolnicy, którzy posiadają gospodarstwa średnio 10,65-hektarowe. Stanowili oni na koniec 1977 roku — 56 proc. ogólnej liczby członków, a średnio spółdzielnia zrzeszała w tym okresie 17 członków. Zadaniem członków jest dostarczanie do zespołowej tuczni warchlaków. Zakres oraz skala zespołowej działalności produkcyjnej uwzględniają potencjalne możliwości gospodarstw członkowskich w zakresie dostarczania do wspólnego chowu warchlaków oraz wielkość zespołowej indywidualnej bazy paszowej, jak też warunki racjonalnego zagospodarowania gnojowicy.

KAZDA z 7 badanych przez IER spółdzielni zaplanowała wybudowanie do roku 1980 zespołowej tuczni na 600—2400 stanowisk. W sumie będą dysponowały ponad 8000 stanowisk dla trzody. Zróżnicowanie wielkości tuczni w przypadkach poszczególnych badanych spółdzielni wynika z różnego zaawansowania stopnia ich rozwoju, jak również liczby zrzeszonych członków-rolników.

Po trzech latach działalności dopiero w 3 spośród 7 spółdzielni rozpoczęto zespołową tuczę trzody chlewnej. Dysponują one jak dotychczas ok. 1500 stanowiskami w zespołowych budynkach inwentarskich. W powstałych spółdzielniach budowa chlewni jest mniej lub bardziej zaawansowana. Opóźnienia w realizacji zaplanowanych inwestycji inwentarskich spowodowane zostały trudnościami w zaopatrzeniu w materiały budowlane i w braku mocy przerobowych przedsiębiorstw budownictwa rolniczego. Niewątpliwie, trudności te powiększył fakt powstania tak dużej liczby spółdzielni na terenie jednej tylko gminy.

Zwraca uwagę wyraźne ożywienie produkcyjne w indywidualnych gospodarstwach członków. Wywołały je macierzyste spółdzielnie, które przekazują gospodarstwom członkowskim materiał zarodowy (loch), kapturki i w pasze, terminowo i

dobrze wykonują usługi mechanizacyjne oraz odbierają warchlaki (także w tych spółdzielniach, które nie zakończyły jeszcze budowy zespołowych tuczni). W rezultacie w gospodarstwach członków nastąpił znaczny wzrost pogłowia trzody chlewnej.

Świadczy o to dostosowywanie się organizacji i produkcji tych gospodarstw do potrzeb specjalistycznej zespołowej produkcji zwierzęcej. Na koniec 1977 r. 24 indywidualne gospodarstwa członków z ogólnej liczby 64 zrzeszonych w badanych spółdzielniach posiadały po 4 i więcej macior. W niedalekiej przyszłości liczba takich gospodarstw wzrosła do 31, a wśród nich, w 14 planuje się osiągnięcie pogłowia 10 i więcej macior. W konsekwencji w okresie 2 ostatnich lat nastąpił znaczny, gdyż wynoszący 26,8 proc. wzrost produkcji końcowej netto. Produkcja towarowa brutto wzrosła natomiast o 32,5 proc., tj. z 13,2 do 17,9 tys. zł na 1 ha uż. rol.²⁾ Prawie cały przyrost produkcji jest rezultatem wzrostu produkcji trzody chlewnej.

Przytoczone wskaźniki są średnimi wyliczonymi dla gospodarstw członków wszystkich siedmiu badanych

spółdzielni. Są więc zaniżone przez spółdzielnie, które z uwagi na nieukończone inwestycje inwentarskie mają ograniczone możliwości stymulowania indywidualnej produkcji członków. Realizacja zaplanowanych inwestycji inwentarskich stworzy bazę produkcyjną, umożliwiającą badanym spółdzielniom osiągnięcie produkcji towarowej netto w wysokości ok. połowy produkcji towarowej żywa wieprzowego całej gminy z 1977 r.

STNIENIE 10 spółdzielni w gminie jest przyjmowane przez miejscowych rolników jako coś normalnego, nie stanowiącego zagrożenia dla ich indywidualnych gospodarstw. Stąd też obok spółdzielni powstały liczne zespoły rolników indywidualnych i gospodarstwa specjalistyczne.

Rozwój tych form gospodarowania wymaga określonego minimum dostaw środków produkcji, zwłaszcza materiałów budowlanych i maszyn oraz narzędzi rolniczych. Dlatego też słusne wydaje się limitowanie ilościowego rozwoju tych form wyposażeń w środki produkcji. Niewątpliwie, trudności w realizacji planów inwestycyjnych i produkcyjnych. Zetknęły się z tym także spółdzielnie monieckie.

¹⁾ Ponadto istnieje jeszcze 5 statutów wzorcowych, tj. rolniczej spółdzielni hodowców; rolniczej spółdzielni drobiarskiej; spółdzielni chowu bydła mlecznego; spółdzielni produkcji ogrodniczej oraz spółdzielni przetwórstwa owoców i warzyw.

²⁾ Produkcja końcowa netto i towarowa brutto liczone w cenach stałych z 1975 r.

POGŁOWIE ZWIERZĄT W INDYWIDUALNYCH GOSPODARSTWACH CZŁONKÓW BADANYCH SPÓŁDZIELNI SPECJALISTYCZNYCH (stan na 31 XII)

Wyszczególnienie	trzoda	w tym maciory	bydło	w tym krowy	owce
a — na 1 gospodarstwo na 100 ha uż. rol.	15,9	1,7	6,3	3,6	1,0
b — na 1 gospodarstwo na 100 ha uż. rol.	146,2	15,5	57,6	32,9	9,0
c — na 1 gospodarstwo na 100 ha uż. rol.	18,0	2,6	6,3	3,4	0,8
d — na 1 gospodarstwo na 100 ha uż. rol.	167,2	24,3	58,5	31,6	7,6
e — na 1 gospodarstwo na 100 ha uż. rol.	18,4	3,1	6,0	3,6	1,0
f — na 1 gospodarstwo na 100 ha uż. rol.	173,3	29,4	56,8	33,6	9,0
g — na 1 gospodarstwo na 100 ha uż. rol.	22,6	3,2	6,4	3,5	0,8
h — na 1 gospodarstwo na 100 ha uż. rol.	212,2	30,0	60,1	32,5	7,9

a — 1974 r., b — 1975 r., c — 1976 r., d — 1977 r.

FUNDUSZE DLA GMINNYCH PRZETWÓRNI

Utworzony został fundusz rozwoju małych przetwórn rolnospożywczych w pionie CZSR „Samopomoc Chłopska”. Złoża się na niego wpłaty gminnych spółdzielni — w wysokości 0,4 proc. rocznego zysku oraz wpłaty dostawców produktów rolnych. Gromadzenie funduszy przeznaczonych na budowę, rozbudowę i modernizację małych przetwórn — głównie owocowo-warzywnych — rozpocznie się od stycznia przyszłego roku. Ocenia się, że wartość odpisów z zysków spółdzielni i wpłat producentów rolnych osiągnie kwotę 800 mln zł rocznie. Fundusz służyć będzie finansowaniu inwestycji o wartości nie przekraczającej 10 mln zł. (p.k.)

W CZYM WOZIC MLEKO?

Rolnicy daremnie usiłują kupić konie do mleka, ponieważ ich roczne dostawy są o co najmniej 50 tys. sztuk niżej od bardzo oszczędnie o-

szacowanego zapotrzebowania. W ubiegłym roku gospodarstwom indywidualnym dostarczono 365 tys. koni, w bieżącym dostawy mają wynieść 371 tys. sztuk. Niewielki (12 tys. sztuk w bieżącym roku) import koni ze Związku Radzieckiego nie jest w stanie wyrównać deficytu tego artykułu. Największy wytwórca — Olkuską Fabrykę Naczyń Emaliowanych do 1980 r. będzie mogła zwiększyć produkcję zaledwie o 29 tys. sztuk. Najlepszym wyjściem byłoby uruchomienie produkcji koni aluminiowych — lżejszych, trwalszych, bardziej higienicznych od stalowych. (p.k.)

DESZCZOWNIE Z „INOFAMY”

Fabryka Maszyn Rolniczych „Agromet-Inofama” z Inowrocławia, która na zamówienie szwedzkiego odbiorcy wytwarzała od 1976 r. pewne zespoły do maszyn deszczujących, opracowała konstrukcję i podjęła produkcję nowoczesnych deszczownic bębnowych. Egzemplarze z serii informacyjnej zostały bardzo pozy-

tywnie ocenione przez naukowców z IMUZ i przez praktyków z PGR i spółdzielni produkcyjnych. Nowy typ deszczowni, charakteryzujący się prostotą konstrukcji i wymiarami dostosowanymi do naszych pól (czego nie można powiedzieć o niektórych deszczowniach importowanych) spotkał się również z dużym zainteresowaniem ze strony prywatnych ogrodników. Jak wynika z wielu doświadczeń, deszczowanie upraw podwaja plony niektórych warzyw, zielonki i roślin okopowych (p.k.)

TUCZNIKI W NAMOTACH FOLIOWYCH

W całym kraju stoi już około 100 namiotów foliowych przystosowanych do chowu trzody chlewnej. Tuczniaki umieszczone są w nich w piętro ustawionych klatkach. Główną zaletą chlewni foliowych patentu dr Kazimierza Jabłońskiego jest prostota konstrukcji i niska cena: 1200

zł w przeliczeniu na miejsce dla jednego tuczniaka, wobec 16 tys. zł w typowych fermach pegeerowskich. Wynalazek narodził się z potrzeby znalezienia pomieszczeń zastępczych dla paru tysięcy warchlaków w PGR Dobrze Miasto, kierowanym przez autora patentu. (p.k.)

JESIENNE ZBIORY Z 6,2 MLN HA

Powierzchnia roślin okopowych, pastewnych i przemysłowych przewidywana do zbioru jesienno-wynosi około 6,2 mln ha — w tym 540 tys. ha buraków cukrowych, 725 tys. ha kukurydzy, 2350 tys. ha ziemniaków. Jest to obszar mniejszy niż w czasie zniw, ale wielkość zbiorów i przewóz ziemniaków jest na jesień największa — bliska 100 mln ton.

Do tegorocznych wykopków rolnictwo wystartuje lepiej wyposażone

w maszyny i narzędzia. Od ubiegłego roku przybyło między innymi 705 kombajnów do kukurydzy, 3950 kombajnów do ziemniaków. 662 — do buraków. W PGR kombajnami będzie można zebrać 76 proc. ziemniaków i całość buraków cukrowych. W gospodarstwach chłopskich kombajnami zbierze się około 7 proc. powierzchni ziemniaków i około 13 proc. arealu buraków. (p.k.)

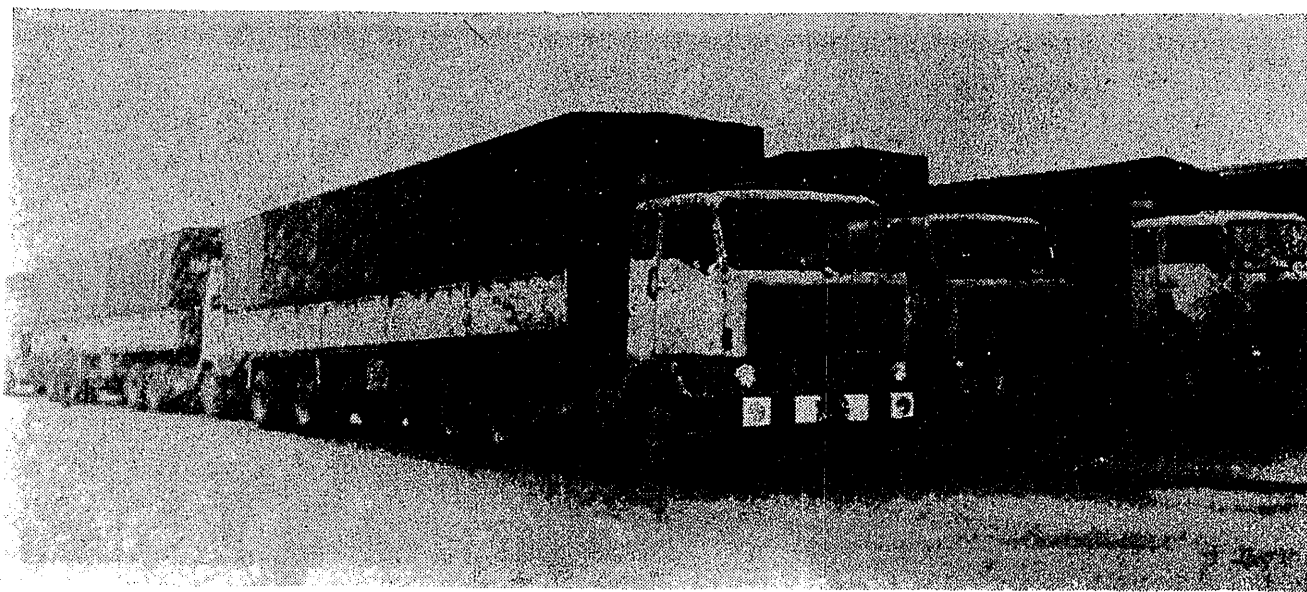
SIEWY OZIMIN

Zasiano już około 440 tys. ha rzepaku i około 150 tys. ha jęczmienia ozimego. Przewiduje się, że zasiewy pszenicy ozimej wyniosą 1950 tys. ha, a żyta — 2900 tys. ha. Dostawa kwalifikowanego ziarna siewnego wyniosła 282 tys. ton. Przedsiębiorstwa nasienne przygotowały też rezerwę 30 tys. ton ziarna na wypadek zwiększonego zapotrzebowania na materiał siewny. (p.k.)

**PSTRĄG
I KARP
Z WODY...
MORSKIEJ**

A black and white photograph showing a dense, close-up view of a plant with many long, narrow, pointed leaves, likely a species of grass or reed. The leaves are layered and overlapping, creating a complex texture. The lighting is bright, casting sharp shadows and highlights across the surfaces of the leaves. The overall composition is a tight, abstract pattern of organic shapes.

7



Fot. Z. PIASKOWSKI

POTENTAT Z ZADYSZKĄ

MARIAN SIKORA

ZADANIA przewoźowe transportu towarowego i pasażerskiego rosną u nas bardzo szybko, szybciej niż tabor, szybciej przede wszystkim niż możliwości przewozowe kolei. Stąd też coraz większa część zadań przewoźowych spada na transport samochodowy.

W tej dziedzinie potentatem jest Państwowa Komunikacja Samochodowa. Potentatem, który jednak często dostaje zadyszkę, choć każdego dnia 16640 autobusów i 25700 samochodów ciężarowych należących do PKS wyrusza na drogi naszego kraju. Codziennie autobusy PKS wykonują ponad 104 tys. kursów, docierając do prawie 37 tys. miejscowości w kraju.

Pasażerowie

Komunikacja autobusowa ma szczególne znaczenie w dojazdach do pracy i do szkół, nie tylko ze względu na bardziej rozbudowaną sieć dróg niż linii kolejowych, ale także z uwagi na mniejsze na ogół odległości do przystanków, które trzeba pokonywać pieszo. Na większość linii lokalnych, co trzeci pasażer do pracownika albo ucznia z biletem miesięcznym.

Autobusami Państwowej Komunikacji Samochodowej w 1977 r. przewieziono około 2328 mln podróży, co znaczy 2 razy więcej niż po ciągach, a w pierwszym półroczu bieżącego roku 1181 mln osób, w tym 61,2 proc. pracowników i uczniów. Średnia dzienna przewoź w ubiegłym roku zamknęła w granicach 6380 tys. osób, a w pierwszym półroczu 6523 tys. osób. Te liczby wyglądają imponująco, ale jest i druga strona medalu.

PKS w 1977 r. zmuszona została do ograniczenia ponad 3 tys. kursów o górnolodowej komunikacji regulacji. Przyczyniło się do tego pogorszenia jakości usług przewoźowych na określonych liniach, a zarazem do powstania poważnych przeszkód w utrzymaniu regularności komunikacji.

Niedostateczny stan taboru autobusowego zarówno pod względem jego ilości, jak i asortymentu (odczuwa się szczególnie brak autobusów o dużej pojemności) sprawia, że potrzeby przewoźowe w szczytowych godzinach natężenia ruchu nie są w pełni zaspokajane. Przyczynia się do tego również nienajlepszy stan gotowości autobusów, który uległ w bieżącym roku dalszemu obniżeniu. Dodatkowo sytuację pogarsza wycofanie z eksploatacji, wskutek naturalnego zużycia przyczep autobusowych, których produkcja zmniejsza.

W roku ubiegłym przeciętnie dziennie notowano opóźnienie 880 kursów autobusowych. Równocześnie odnotowywano codziennie 1132 kursy. Miało to określony wpływ na warunki podróży, spóźnienie do pracy i do szkół itp. Warunki te dodatkowo pogarsza sytuacja na dworcach autobusowych. W dużej części są to obiekty nietypowe i niefunkcjonalne, często za skromne w stosunku do ilości korzystających z nich pasażerów. Przewija się przez nie codziennie około 312 tys. podróży. Nierzadko za mała jest liczba stanowisk odjazdowych, a place postojowe nie mieszczą oczekujących do dyspozycji autobusów. Kierowcy niejednokrotnie zmuszeni są do uciążliwych operacji manewrowych, aby bezpiecznie doprowadzić pojazd na stanowisko. Powstaje zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów.

Towary

Największy udział w przewożach towarowych taboru PKS mają rezerwy przemysłowe: spożywcze i skupu, budowlane i przemysłowe materiałów budowlanych oraz komunikacji. Przewozy na rzecz przemysłu spożywczego szczególnie nasilają się w okresie jesienno-ze względu na zbiory plodów rolnych. W 1977 r. PKS przewiozła 199,4 mln ton ładunków, w bieżącym roku transport towarów ma wynieść 217 mln ton.

Pierwsze półrocze było okresem wyjątkowo pracowitym. Jednak zadania planowe w wymienionym półroczu zostały wykonane z nadwyżką. Potrzeby przewoźowe w II półroczu rosły nadal bardzo szybko. Ich zaspokojenie zależało będzie nie tylko od pracy PKS. Pojazdy przetrzymywane bowiem bywają przy manipulacjach przeładunkowych. Połowie czasu pracy samochodów zajmuje oczekiwanie na załadunek. Nie są dotrzymywane harmonogramy rozładunku, co na przykład w magazynach zbożowych na Opolszczyźnie spowodowało 2 tys. godzin przestoju ponad obowiązujące normy. Magazyny zazwyczaj czynne są do godziny 18, przy tym klienci niechętnie nadają lub odbierają przesyłki w dni wolne od pracy. W ten sposób, np. cały pion handlu wewnętrznego przyjmuje towary spożywcze: najgorzej, jeżeli są to szybko psujące się artykuły.

Obecnie wśród ładunków pierwszeństwo mają ziemniaki. W ich przewożach PKS sprawuje funkcję koordynatora, przy czym sam ma dowozić trzecią część żywnościowej masy towarowej. Sytuacja wymaga zgodnego współdziałania na styku przewoźnik-zielonolodów. Tymczasem zarówno plac manewrowy, jak i miejsce szladowe, czy pomieszczenia magazynowe absolutnie nie odpowiadają potrzebom. Szczepiłość ich powierzchni nie pozwala na racjonalne wykorzystywanie środków transportu.

Poważnym zadaniem PKS jest zapobieganie tzw. pustym przebiegom. W ubiegłym roku przewieziono 2,9 mln ton towarów w ramach wykorzystania „pustych” przebiegów. Natomiast w pierwszym półroczu bieżącego roku, dzięki wykorzystaniu przebiegów powrotnych ciężarowych pojazdów, przewieziono dodatkowo już ponad 1,6 mln ton ładunków. Podkreślić należy, że przez organizację pracy taboru samochodowego zapewniana jest góra dwukierunkowy przewóz towarów PKS przewiozły dodatkowo około 12,7 mln ton towarów.

Postawy kadrowe

Pracownicy Państwowej Komunikacji Samochodowej nie narzekają na zarobki, jednak warunki pracy, głównie w zapleczu technicznym, są niezmiennie uciążliwe, zwłaszcza jesienią i zimą. Szczepiłość i niedoinwestowane są bazy remontowo-naprawcze. Stan ten nadrabia się najczęściej wysiłkiem ludzkim, toteż obsługa na kanałach pracuje po 12 i więcej godzin dziennie. Sytuację pogarsza brak części zamiennych. Natomiast kierowcy najczęściej pracują na wydłużonej dniówce. A różnie bywa i z niedzielami i z dniami wolnymi od pracy.

Wszystko powoduje, że poziom fluktuacji pracowników przekracza średnio 30 proc., przy czym nie brakuje oddziałów, gdzie sięga ona nawet 30 proc. Łączny niedobór zatrudnienia w 1977 r. wyniósł 2839 pracowników, w tym 228 kierowców samochodów ciężarowych i 645 autobusów. Stąd coraz częściej są przypadki, że sprawny technicznie tabor nie wyjeżdża z baz z powodu braku kierowców.

Dla zapewnienia ciągłości pracy i obsługi tras komunikacyjnych niedobory zatrudnienia pokrywa się pracą w godzinach nadliczbowych. Niepokojący jest zwłaszcza wzrost godzin nadliczbowych kierowców ciężarówek i pracowników przeładunkowych.

Nie wszyscy pracownicy PKS dbają o właściwe użytkowanie i stan techniczny przydzielonego im taboru. Stanowi to nieraz poważne zagrożenie na drogach. W wielu przypadkach winne są także nieprawidłowo i niebale pracujące bazy transportowe, jak i ich spedytorzy, pozwalający na wyjazd niesprawnym samochodom.

Nie zawsze i nie w każdym przypadku nakazy i zakazy respektowane bywają przez kierowców. Wyniki kontroli na drogach i w bazach samochodowych roją się od licznych

niedociągów. Masowo dotyczy one niewłaściwego stanu technicznego pojazdów, niesprawnych lub nielegalizowanych liczników kilometrów. Osobną dziedzinę stanowi sposób prowadzenia dokumentacji przewoźowej nieprawidłowo prowadzone lub wypełniane dopiero w czasie jazdy kasy drogowej. Najczęściej zawyżanie wielkości przewożonej masy towarowej, czasu przestoju i oczekiwania na towary.

W tej sytuacji niezbędne okazuje się nasilenie kontroli nad zabezpieczeniem mienia społecznego i poprawą gospodarności wraz z podjęciem skutecznych środków zaradczych.

Części zamienne

Główny kłopot PKS — to jednak tabor, jego stan ilościowy, struktura i stan techniczny. Sytuację pogarsza duża awaryjność pojazdów samochodowych produkcji krajowej. Dotyczy to zwłaszcza autobusów marki „Autosan” o niższej gotowości od wycofanych z eksploatacji autobusów starszego typu „San”. Są one mniejsze od „Jelczy”, mniej sprawne i niedostosowane do dodatkowych obciążeń. Wystarczy dodać, że w ciągu ubiegłego roku zanotowano aż 4 tys. awarii w 1950 „Autosanach”, których przebieg nie przekroczył 50 tys. km. Dotyczyły one przede wszystkim silnika i tylnego mostu, charakterystycznych jest niskim stopniem niezawodności. Nie za wszystko można jednak winić producenta. Warunki eksploatacji też mają wpływ na żywotność pojazdów. Wobec braków taboru nie zważa się na granicę wytrzymałości autobusów. Z tego powodu nagminnie jest regenerowanie albo „przedłużanie życia” pojazdów ponad ich możliwości.

Efektywna praca zaplecza technicznego to przede wszystkim sprawa części zamiennych. W 1977 roku nastąpiło istotne pogorszenie w zaopatrzeniu w części. Lista brakujących części jest długa i stale rośnie. W setki asortymentów liczy się części, których nie dostarczono i nie dostarcza się w ogóle. Dochodzi do tego, że wymontowuje się je z czego można, aby zapewnić autobusom jakąś taką gotowość. Zastrzeżenia budzi także jakość części i podzespołów.

Równocześnie znacząco się stale przekroczenie kosztów materiałowych. Wynika to ze zmian w strukturze parku samochodowego. Wzrosła przede wszystkim ilość „Autosanów” i samochodów ciężarowych „Star — 200” do których części kosztują drożej niż części do pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Z powodu braku części pozostaje średnio dziennie w przestoju około 1,5 tys. autobusów oraz ponad 2 tys. samochodów ciężarowych. Trudną sytuację w dostawach części zamiennych pogarsza nie zawsze wiadomość ich dystrybucji wewnątrz PKS. Trzeba dodać, że w tej dziedzinie zmniejsza się do centralizacji i bardziej optymalnej dyspozycji zapasami części, do ich regeneracji i zwiększonego odzyskania z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Występują jednak braki części, których zastąpić używanymi nie można. Dotyczy to między innymi impulsatorów i filtrów powietrza. A przecież można by podnieść gotowość taboru 7—10 proc., gdyby były dostępne części do napraw.

W bieżącym roku bardzo ostro wystąpił problem zaopatrzenia w opony i detali, głównie do pojazdów o większych wymiarach kół.

W pierwszym półroczu przestoje techniczne samochodów z powodu braku ogumienia były jeszcze niewielkie — średnio dziennie 73 autobusy i 56 ciężarówek. Dokonywano bowiem różnych przerzutów opon z przyczep, z pojazdów oczekujących na naprawę z braku części oraz z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Problem powstał dopiero wtedy, gdy skończyły się możliwości manipulowania oponami. Z tego powodu już w sierpniu bieżącego roku 766 autobusów i 461 ciężarówek oraz 302 przyczepy stały „na kółkach”.

W tej sytuacji PKS monitoruje przede wszystkim o dostawę części oraz o przydział nowych pojazdów.

Wydaje się jednak, że sprawą najważniejszą jest skoordynowanie pracy przemysłu motoryzacyjnego i naszego największego przewoźnika. A z tym nie jest chyba najlepiej.

W PKS nie mówią tego głośno — ale „Autosan” stosunkowo nowe dziecko naszej motoryzacji, nie cieszy się najlepszą opinią. Jest też chyba oczywiste, że zapewnienie dostaw części zamiennych jest sprawą najpilniejszą, bo przecież może zwiększyć gotowość taboru o około 4 tys. pojazdów dziennie. Oczywiście, i nowy tabor też jest potrzebny, ale nie po to, by po krótkim przebiegu stał i czekał na jakąś część, której przemysł nie dostarcza.

Organizacja

Na cuda, czyli na błyskawiczną, radykalną poprawę w zaopatrzeniu w części i w wielkości dostaw nowego taboru liczyć jednak nie można. Potrzebne są więc przedsięwzięcia organizacyjne zarówno ze strony PKS, jak i zakładów pracy i instytucji, których pracownicy korzystają z komunikacji autobusowej. Dużą pomocą mogłoby być zróżnicowanie czasu rozpoczęcia i końca pracy. Zmniejsziliby się szczytowe przeciążenia autobusów, będące niejednokrotnie bezpośrednią przyczyną zarówno opóźnień, jak i niespodziewanych awarii.

W transporcie pasażerskim najważniejszym zadaniem okazuje się poprawa regularności i punktualności oraz zagwarantowanie dowozu pracowników do zakładów pracy, zwłaszcza uruchomienie połączeń autobusowych do wielu nowych zakładów przemysłowych. W przewożach pracowniczych niedostatecznie wykazuje się autobusy zakładowe, których coraz więcej przebywa. Przeprowadzone badania wskazują, że wiele autokarów stoi bezczynnie; nie wykorzystuje się ich pojemności i przebiegu w sposób odpowiadający potrzebom społecznym. Konieczne jest więc pełne respektowanie zarządzenia ministra komunikacji w tej mierze. Chodzi między innymi o zabieranie oczekujących na przystankach PKS osób dojeżdżających do pracy oraz między innymi, jeżeli tylko znajdują się wolne miejsca w przejeżdżającym autobusie zakładowym. Można też dokonać „ożenku” połączonych obok siebie przedsiębiorstw lub instytucji w celu należytego wykorzystania wszelkich miejsc w zakładowych autobusach.

Zwiększyć się również mogą przewożonych ładunków. Potrzebna będzie daleko większa mechanizacja robót ładunkowych (dostosowanie dźwignów burtowych do ciężkiego taboru, rozbudowa składowisk), racjonalne organizowanie dostaw, a nade wszystko usprawnienie dyscypliny ładunkowej. Konieczne też staje się całkowite zniesienie pustych przebiegów powrotnych i przyspieszenie napraw oraz remontów.

W transporcie towarowym PKS trzeba będzie przewieźć do końca roku jeszcze 72,2 mln ton towarów, głównie ziemiopłodów. Konieczne zatem staje się dalsze zintensyfikowanie wykorzystania taboru przez przedłużenie dnia pracy na dwie, a nawet trzy zmiany, pracę w dni wolne, a także lepsze wykorzystanie przyczep i stróżeń przystojów przy masowym ładunku.

URZĘDNIKI zajmujący się finansami i księgowością w instytucjach i przedsiębiorstwach nie mają największego prestiżu społecznego, a także dobrej prasy. Biegnie się to zarówno z powierzchniowej znajomości pracy tych służb, jak i z bezkrytycznego stosunku do rozpowszechnionego poglądu, że każdy księgowy to biurokrata, który światu nie widzi spoza norm, limitów i nakazów, a każdy pracownik wydziału finansowego patrzy tylko komu ile przyłoży podatku. Nie chce przez to powiedzieć, że służby finansowo-księgowe to elita intelektualna kraju o kryształowych charakterach, bez nalogów i wyjątków twardego kręgosłupa. Chociaż, na przykład, nie wahałbym się stwierdzić, na podstawie znajomości wielu dokumentów sporządzanych przez pracowników banków — że odznaczają się one godną naśladowania rzetelnością. W każdym razie, zanim zaczniemy przytakiwać ludziom, którzy wiedzą dokładnie, że księgowi to biurokraci z zamkniętym skądinąd p.t. pentem, warto wiedzieć coś niecoś na temat tej grupy pracowników, ile liczebności, kwalifikacji, pracy, którą mają do wykonania, a nawet płci.

WEDŁUG danych departamentu księgowości Ministerstwa Finansów we wszystkich jednostkach gospodarki społecznej pracuje łącznie około 417 tysięcy pracowników finansowo-księgowych. Jest to blisko 50 tysięcy więcej niż w przemyśle węglowym. Nie ma powodów do zachwyty, ale trzeba też wiedzieć, że mimo takiej liczebności księgowych na każdego z nich przypada w ciągu roku około 5 tysięcy dokumentów stanowiących podstawę ewidencji. Po zsumowaniu otrzymujemy gigantyczną liczbę 2,3 mld dokumentów, w których księ-

O KSIĘGOWYCH I BIUROKRATACH

gów dokonują w ciągu roku w całym kraju 8,4 mld zapisów (przebiegów ponad 20 tysięcy każdy pracownik). Prządactwo pewnej części tych dokumentów jest mocno wątpliwe, na ogół jednak nie ci, którzy je sporządzają, powołują te dokumenty do życia.

Szacuje się, że w latach 1973—1977 kadra finansowo-księgowa wzrosła o 4 proc. W tym samym czasie liczba zatrudnionych w gospodarce narodowej zwiększyła się o ponad 12 proc. Oznacza to, że każdy pracownik finansowo-księgowy zmuszony był obsługiwać większą liczbę pracowników innych służb. Średnio, w gospodarce, na jednego księgowego przypada obsługa 30 pracowników pozostałych służb. W dużych przedsiębiorstwach stosunek ten ma się jak 1 do 60.

Nie byłoby powodu do podkreślenia tych relacji, gdyby wzrostowi prac ewidencyjnych, m. in. w związku z powiększeniem się potencjału gospodarczego kraju, towarzyszyła, na podobnym poziomie, mechanizacja i automatyzacja tych prac. W rzeczywistości, z powodu braku odpowiedniej ilości urządzeń technicznych, a i nie najlepszej wykorzystania tych, które są, jeżeli są etaty, zatrudnia się do prac finansowo-księgowych nowych ludzi — oraz części, to prawda, nie najlepiej do zawodu przygotowanych. Obecnie tylko 2 proc. pracowników finansowo-księgowych (ok. 15 proc. głównych księgowych) ma dyplom wyższej uczelni. Około 88 proc. ma wykształcenie średnie (ale mniej niż połowa średnie ekonomiczne), a reszta jedynie wykształcenie podstawowe.

Co gorsza, nie zanosi się na zasadniczą zmianę tej sytuacji. Brzmi to dość nieprawdopodobnie, ale problematyka rachunkowości i specjalizacja w tym zakresie — co w praktyce oznacza przeciętne szeroko pojęte kwestie bilansowania nakładów i wydatków, czyli koszty gospodarcze — uważana była przez nowo powstające wyższe uczelnie ekonomiczne za przeszkodę w uzyskaniu statusu uczelni uniwersyteckiej. W rezultacie, jak się ocenia, niedobór absolwentów kierunku „finanse” oraz „przetwarzania danych i rachunkowości” dojdzie w najbliższym dziesięcioleciu do około 20 tysięcy. A chodzi przecież tylko o kadry, które w przyszłości miałyby zajmować stanowiska głównych księgowych i kierowników, kierowników działów i wydziałów w dużych przedsiębiorstwach itd. Absolwent byłej Szkoły Głównej Handlowej miał 360 godzin różnego rodzaju zajęć i ćwiczeń z rachunkowości (mimo braku

wyodrębnionego specjalistycznego kierunku „rachunkowości”). Obecnie absolwent wyspecjalizowanego kierunku „przetwarzania danych i rachunkowości” ma takich zajęć 195 godzin. Jest to, dość wyrażała ilustracja stosunku do fachu, którego przedstawiciele z założenia, powołani są do tego, by stać na straży efektywnego gospodarowania.

CHARAKTERYSTYCZNA cechą zawodu księgowego jest wysoki stopień jego feminizacji. Wskaźnik zatrudnienia kobiet w całej gospodarce wynosi około 42,5 proc. W służbach finansowo-księgowych przekracza on 80 proc. Jest wiele przedsiębiorstw, w których kobiety stanowią 100 proc. personelu w komórkach finansowo-księgowych. Uznawanie tego stanu rzeczy za pewną prawidłowość, związaną z tak zwanymi predyspozycjami psychiczno-fizycznymi kobiety (czyli, że natura dała im zamiłowanie do prac żmudnych i niewdzięcznych), jest wygodnym ukrywaniem faktu, że w podstawowej swej masie jest to zawód o ograniczonych możliwościach zarobkowych i niskim prestiżu społecznym.

Feminizacja służb finansowo-księgowych ma swoje skutki społeczne i ekonomiczne. Przeciężenie pracą zawodową i obowiązkami domowymi utrudnia podnoszenie kwalifikacji, nie sprzyja wiązaniu się na dłuższy okres z miejscem pracy, itd. Odbijać się to musi na jej efektach, również w tym sensie, że wykonuje się ją mechanicznie, co wyjawia i pozabawia jakiegokolwiek stosunku do wykonywanych prac. Zanim bardziej proporcjonalnie do

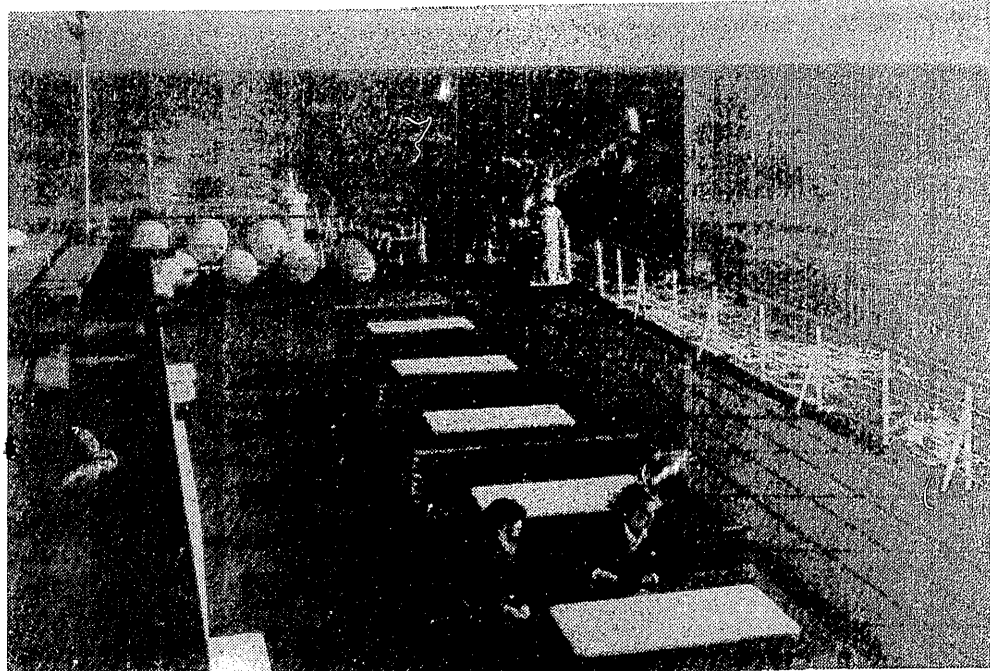
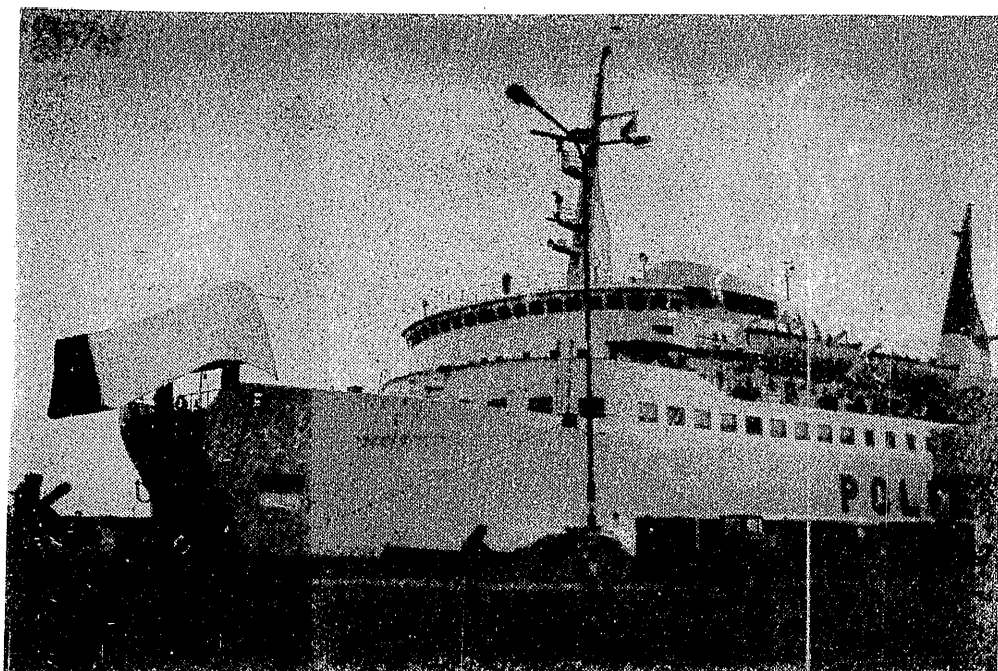
GŁÓWNY księgowy przedsiębiorstwa opracowuje i składa kilkadziesiąt sprawozdań finansowych i drugie tyle rzeczowych. Żyje bez przerwy pod presją terminów sprawozdawczych i odpowiedzialności za ich prawidłowość. Coraz bardziej upowszechnia się praktyka żądania od głównych księgowych sprawozdań ukrytych pod uczoną nazwą „analiza” lub „analiza”. Równie duży postęp ma miejsce w egzekwowaniu różnego rodzaju jednorazowych informacji, z reguły pracochłonnych, bo nie wynikających z ewidencji księgowej.

Wielokrotnie w ciągu roku dokonuje się przecen różnego rodzaju materiałów. Przykładowo w czterech centralach podległych Urzędowi Gospodarki Materialowej w ciągu jednego roku przeniesiono towary od 7 do 34 razy. Jedną z central dokonała w ciągu roku przeliczeń 1860 artykułów.

Przy rozliczeniach z budżetem, których liczebność jest nieczysto sobie, kwoty rozliczeń dla każdego niemal tytułu ustalane są w oparciu o inną postać i każdy z tytułów wymaga odrębnego ujęcia ewidencyjnego. Jest rzeczą dość powszechnie wiadomą, że wyliczanie subsydów chorobowych, czynność wysoce pracochłonna i skomplikowana jest czystą stratą czasu, ponieważ nie są one refundowane przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych. W większych zakładach pracy „zabawą” obciążonych jest kilku pracowników na pełnych etatach.

Na służby finansowo-księgowe spada obsługa wszelkiego rodzaju kontroli i rewizji, których częstotliwość nabrała charakteru „permanentnych dyżurów”.

BYŁA taka akcja w początkach lat siedemdziesiątych. Likwidacja zbędnych aktów prawnych, ograniczania twórczości w dziedzinie przepisów, upraszczanie przepisów i postępowania, były nawet zakazy w sprawie mnożenia sprawozdań, statystyk itd. Obecnie trwają również prace nad usprawnieniem sprawozdawczości. Nie rozwiąże to w pełni problemu efektywnego funkcjonowania służb finansowo-księgowych, który jest daleko bardziej złożony, chociaż może ulżyć im w pracy w większym stopniu skierować na obszar, na którym powinny się koncentrować, a mianowicie, jak i co nam się bilansuje. J.D.



Zdjęcia: S. ZUBCZEWSKI

Według rocznika statystycznego, Wielka Brytania zajmuje piąte miejsce na liście naszych zachodnich partnerów handlowych. W 1976 roku, według danych Polskich Linii Oceanicznych, flota polska przewiozła w obu kierunkach 293,6 tysięcy ton ładunków, z czego 229 tysięcy ton towarów dostarczonych przez polskie centrale handlu zagranicznego. Reszta to tranzyt przede wszystkim z CSRS, Węgier itp.

TŁOK DO ANGЛИI

WŁODZIMIERZ WODECKI

W tym też okresie z Anglii do Polski przyjechało ponad 60 tysięcy podróżnych, z czego tylko około 2 procent wybrało podróż do kraju drogą morską na pokładach naszych statków. Podstawowa masa turystów wołała przepłynąć się promami przez kanał La Manche, by dalej podróżować własnymi samochodami. Spora grupa podróżnych przyleciała do Polski i wróciła do Anglii na pokładach samolotów, oferujących częste i dogodne połączenia stolic obu krajów. Jak więc z tego wynika, ani masa ładunkowa, ani liczba podróżnych w obu kierunkach nie wskazuje, by wielkość te w najbliższych latach miały radykalnie wzrosnąć. Tym bardziej zatem dyskusyjne jest to, co zaczyna się dzieć u naszych przewoźników towarów i ludzi obsługujących linie angielskie.

Tradycje

Połączenia naszych portów z portami angielskimi należą do najstarszych, najbardziej obrotowych w tradycję sięgającą jeszcze czasów budowy Gdyni, skąd woziliśmy węgiel do Anglii. GAL, potem jego spadkobierca PLO, od przeszło półwiecza utrzymują regularne linie żeglowne do portów angielskich. Obecnie jest tych linii 7, w tym 3 kontenerowe, bowiem w ostatnich latach ta właśnie forma transportu morską rozwija się szczególnie dynamicznie. Tak więc dwa razy w miesiącu odpływa z Gdyni statek konwencjonalny do Hull, zaś 4 razy w miesiącu niewielki drobnicowiec przebudowany na semikontenerowiec. Do portu Ipswich PLO oferuje dwie podróże miesięcznie. Linia zachodnio-angielska obsługiwana jest przez dwa statki odpływające z naszych portów 3 razy w miesiącu. Ponadto 3 razy w miesiącu, pływają semikontenerowce ze Szczecina do Londynu. Mamy także połączenie Gdyni z portem Tilbury, które obsługuje statek angielski United Baltic Corporation pracujący w pool'u z PLO.

Statki Polskich Linii Oceanicznych, pływające na liniach angielskich, są jednostkami małymi, niezbyt szybkimi, o średnim wieku przekraczającym 12 lat. Być może jednak częstotliwość ich odjazdów z naszych portów do portów angielskich w zupełności by wystarczała dla potrzeb naszego handlu zagranicznego, gdyby nasze krajowe porty pracowa-

ły lepiej. Problem polega na tym, że spory procent ładunków do odbiorców angielskich to drobniak, której przeładunek w naszych portach stanowi jeszcze nie rozwiązany problem. Zatem regularność rejsów tych liniowych stateczków pozostawia wiele do życzenia.

Stawka na kontenery

W ostatnich latach szybko rosły potrzeby w zakresie konteneryzacji ładunków. W ubiegłym roku statki PLO przewiozły do Anglii prawie 38 tysięcy ton ładunków w kontenerach, przywiozły zaś z Anglii około 45 tys. ton. W pierwszym półroczu br. wielkość ta prawie podwoiła się, bowiem w wielu przypadkach konteneryzacja jest warunkiem rozwoju wymiany towarowej. PLO zmuszone więc zostały do dostosowywania swoich nie pierwszej młodości jednostek do obsługi serwisu kontenerowego. Przebudowano zatem w stoczniach remontowych konwencjonalne drobniowce „Liwiec”, „Wista”, „Skrzat” i „Syrenka” na semikontenerowce, zaś w najbliższym czasie przebudowę taką przejdą dalsze statki — „Kapitan Kański” i „Kwidzyn”. Poprawić to powinno znacznie sprawność obsługi ładunków na liniach angielskich, tym bardziej, że niedaleki już jest czas uruchomienia terminalu kontenerowego na nabrzeżu Helskim w Gdyni, przynajmniej w jego pierwszym etapie. Gorzej przedstawia się ta sprawa w Szczecinie, gdzie nabrzeże kontenerowe pęka już w szwach. Radykalna poprawa obsługi na liniach angielskich nastąpi jednak dopiero z chwilą wejścia do eksploatacji budowanego na zamówienie PLO w fińskiej stoczni Rouma Repola statku typu ro-ro, który ma wejść do eksploatacji w styczniu 1980 roku. Będzie to jednostka o nośności 7 tysięcy DWT, mogąca jednorazowo zabierać 350 TEU na 112 trajlerach. Statek wyposażony w dwa silniki z Poznania i śrubę z Zamechu rozwijał będzie szybkość 18 węzłów. Nowy nabytek PLO pływali będzie do Anglii w pool'u z United Baltic Corporation, która zamówiła w tejże stoczni fińskiej identyczny ro-ro-wieć. W pierwszej wersji statek ten miał dysponować 36 miejscami pasażerskimi, jednak na skutek negatywnych opinii rzeczoznawców UBC, którzy stwierdzili, że nie uda się zdobyć kompletu pasażerów na wszystkie

podróże, ilość miejsc pasażerskich zmniejszono do 12.

Do portów angielskich pływa także nasz statek flagowy „Stefan Batory” zabierający stamtąd pasażerów do Kanady w rejsach liniowych a także w podróże wycieczkowe na Wyspy Kanaryjskie itd. Co prawda pasażerów tych nie jest zbyt wielu, tym nie mniej uzyskane od nich wpływy liczą się w kalkulacji wpływów i kosztów naszego transatlantyka.

PLO jest więc od lat mocno usadowiona na rynku angielskim doskonale znając tamtejsze zwyczaje, mając rozgałęzioną stocznik, zwłaszcza dzięki pool'owi z UBC — firmą starą i znaną od lat na rynku. Oznacza to duże szanse dla zdobycia ładunków, przede wszystkim dla nowego nabytku PLO — ro-ro-wca, a także pasażerów dla Batorego, i miejsc pasażerskich na statkach liniowych. I jeżeli coś spędza sen z powiek służb eksploatacyjnych PLO to rozwój naszych linii lotniczych do Anglii. Już bowiem od kilku lat odczuwa się wyraźny spadek zainteresowania podróżami z Anglii do Polski naszym Batorem. Oczywiście trudno jest dokładnie wyliczyć ilu pasażerów oszczędzając czas zrezygnowało z podróży na Batorem na rzecz LOT-u, tym bardziej że przebieg z Anglią łączy nas także stosunkowo doskonała komunikacja autobusowa PKS, tym niemniej stale spada stopień wykorzystania miejsc na naszym flagowcu, mimo wzrostu liczby osób wybierających się z Anglii do Polski i odwrotnie. Dlatego też we wszystkich opracowaniach progностycznych PLO, w których rozważano, zresztą już od lat, możliwości uruchomienia żeglownej promowej między portami Polski i Wielkiej Brytanii, autorzy prognoz byli bardzo powściągliwi co do efektywności ekonomicznej takiej linii. Zdaniem naszych fachowców z PLO a także armatorów brytyjskich z uwagi na odległość portów, przy założeniu że tylko 2 procent ludzi wybiera podróż morzem, linia promowa do Anglii w chwili obecnej nie rzuca rentowności. Według tych ocen o linii takiej można myśleć realnie dopiero po 1980 roku, kiedy to stopniowo rosnąca wymiana towarowa i ruch turystyczny osiągnie taki poziom, że eksploatacja promu stanie się ekonomicznie uzasadniona.

4 listopada br. z przystani promowej w Swinoujście ruszy w swą dziewiącą podróż na nowej linii do

angielskiego portu Felixtone nasz prom morski. Rzecz jasna ta decyzja kolobrzezkiego armatora wzbudza sporo kontrowersji, sporo głosów i opinii negatywnych. W Kolobrzegu mają inną opinię: PLO obudziło się o pięć lat za późno z tą linią ro-ro do Anglii! I tak posłaliśmy im na rękę rezygnując z portu bazowego dla promy w Gdyni na rzecz Swinoujścia. Rozumieliśmy, że mają interesy z UBC, chociaż z Gdynią wiązała się większa tradycja pływania do Anglii, lepsze zaplecze ładunkowe, przede wszystkim zaś dworzec pasażerski z prawdziwego zdarzenia...

Zdaniem moich rozmówców z PZB, Gdynia może ścigać na swój rozwój ładunki ze wschodnich rejonów kraju. Dla promy PZB pozostać reszta.

W Kolobrzegu liczy się jednak przede wszystkim na tranzyt węgierski, czeskosłowacki, austriacki, ka, że do przystani promowej w Swinoujście jest z tych krajów znacznie bliżej niż do Gdyni. W tych też rejonach agencji PZB starają się rozwijać ożywioną działalność oferując usługi swojego promu.

Kalkulacja PZB

Głównym atutem w tych kalkulacjach jest, jak się okazuje, nie tyle polski rynek turystyczny ile rynek duński. Ponoć z Danii rocznie wyjeżdża do Anglii i wraca z powrotem około 370 tysięcy osób. Jeżeli uda się przechwycić tylko 3 procent tej masy, to łącznie z przewozem towarów linia winna być rentowna niezależnie od tego co da się zarobić w kraju. PZB liczy przede wszystkim na to, że z Kopenhagi, gdzie prom będzie zawijał po drodze do angielskiego portu Felixtone, nie odpływa żaden prom duński. Zatem turystom mieszkającym w tym rejonie Danii będzie wygodniej korzystać z usług naszego przewoźnika. Promy duńskie odchodzą z portu Eshjerg 220 km od Kopenhagi. Koszt przejazdu na tej trasie samochodem wynosi 93 korony. Tyleż koron może zatem oszczędzić każdy Duńczyk wsiadając na nasz prom, bowiem ceny biletów są takie same jak promów odpływających Eshjerg. Ceny biletów na promie PZB są w ogóle skalkulowane dosyć nisko: Swinoujście-Felixtone w obie strony kosztuje np. 3450 zł bez kabiny, z kabiną najtańszą 4925 złotych. Jeżeli ktoś jedzie samochodem, ceny są coraz niższe w zależności od liczby osób w tym samo-

chodzie, tak że na przykład przy czterech osobach samochód przewoźny jest promem za darmo. Wyda się, że są to warunki nieco mordercze dla armatora, takie jednak stosują przewoźnicy duńscy i PZB musi się do nich dostosować.

W bieżącym 1978 roku, nasz prom ma przewieźć na trasie Swinoujście-Kopenhaga-Felixtone około 4000 osób, 750 samochodów osobowych i 300 lor odbywając 9 podróży. Na rok przyszły planuje się 32,5 tys. przewiezionych pasażerów, 5400 samochodów osobowych i 2840 lor, co powinno przynieść zysk około 5 milionów złotych. Rok 1980 powinien zamknąć się 10 milionowym zyskiem. Takie są kalkulacje PZB. Trudno z nimi polemizować, bowiem jak każda kalkulacja, jest tylko pewnym przybliżeniem. Prawdą natomiast jest, że sprawa najważniejsza z punktu widzenia interesów armatora jest obecność na rynku.

Dobry przykład

Nie bez racji organizatorzy linii promowej do Anglii powołują się na przykład linii do Kopenhagi. Kiedy ją uruchamiano, też nie brakowało zapowiedzi generalnej plajty. Tymczasem okazało się, że linia ta prosperuje znakomicie i od 16 czerwca ubiegłego roku do 7 września br. przewiozła 44 tysiące ludzi, 8100 samochodów osobowych, 2540 lor z ładunkiem przynosząc profit PZB i wprowadzając spore rzesze Duńczyków na nasz rynek turystyczny. Bywały dni, kiedy pływająca do Kopenhagi „Skandynawia” nie mogła zabrać wszystkich chętnych, zaś regulą w sezonie były wypełnione kabiny pasażerskie. Młodzi ludzie z PZB linają się zresztą wszystkim możliwości, wożą np. na cardenach swoich promów jachtów eksportowanych przez Navimor do Danii. Efektem jest przejście sporej partii tranzytu z promów NRD na nasze linie lub świadczenie usług tak solidnemu przewoźnikowi samochodowemu jak radzieckie „Sowtransawto”. PZB przejażdżać też całość eksportu „Pagedu” do Danii wożąc promami płyty pilśniowe, wyroby z drewna.

A także „Pomerania” miała być sprzedana za około 18 milionów dolarów w kredycie 10-letnim. Ostatecznie prom ten wjeżdża w czarter szwedzki armator Terja Line placąc 14 tysięcy dolarów dziennie. Jest to okrągła sumka — 420 tysięcy dolarów — zarobiona w okresie czarte-

rowania promu. Takie też są zamiany PZB w stosunku do drugiego promu „Silesia”. Rzecz bowiem polega na tym, że przystanie promowe w naszym kraju są dla nich za małe, za ciasne, nie gwarantujące przełotowości i ładunków i samochodów. Obcy armatorzy zaś niepewni koniunktury wolą statki czarterować na określonych warunkach i w wyznaczonym terminie, niż łądowny milion dolarów w kupno statków. Ryzyko tutaj jest mniejsze, a przy tym i my robimy nieźle interes.

Pełny optymizm i konkurencja

W początkach listopada pierwszy prom PZB plynie do Anglii. W siedzibie armatora w Kolobrzegu panuje pełny optymizm i wiara w powodzenie tego nowego przedsięwzięcia. Liczy się na Kopenhagę i tamtejszych pasażerów, linia na tranzyt i także na naszych turystów skuszonych stosunkowo niskimi cenami. Optymizm mać jedynie niepewność co do klientów angielskich zdających do kraju, bowiem brak jest wiary w sprawność działania narzuczonego PZB agenta — GAL-u w Londynie. Powiada się w PZB, że: agentem troszczącym się o pasażerów dla Batorego nie jest GAL, tylko wdrożona w rynek firma angielska. Dlaczego zatem nas tak uszczęśliwiono? Gdybyśmy sami wybierali agenta w Angli — powiedział na koniec — nie byłoby problemu, wybraliśmybyśmy taką rzutką firmę, jaką mamy w Kopenhadze a z GAL-em nie wiadomo jak będzie...

Tak więc za kilka tygodni rusza prom do Felixtone. Na rufie będzie miał biało-czerwoną banderę i tylko znak armatorski na komlinie nieco inny. Do portów Albionu będą także przybijały liczne małe stateczki PLO, zaś za rok wejdzie do eksploatacji spory ro-ro-wieć kupiony za bodajże 19 milionów dolarów. Na lotnisku londyńskim codziennie lądą samoloty z niebieskimi znakami LOT, zaś droga lądowa pędzą tu autobusy i ciężarówki ze znakami PKS. A jest jeszcze przecież nasz Batory...

Interesujące więc, kiedy dojdzie do dziwnego widoku, że nasi kontrahenci PLO, PZB, LOT, PKS zaczną w angielskiej prasie ogłaszać inseraty że... z nami pojedziesz do Polski najtaniej!.

★

Nie wnikając w meritum sprawy, kto ma rację, kto jest więcej a kto mniej przedsiębiorczy, pozwolę sobie zadać pytanie: czy nie należałoby koordynować poczyną przewoźników działających na tym samym kierunku. Jakie przygotowane decyzje, jeżeli okaże się na przykład, że rzutka PZB przejechała wszystkie ładunki, na które liczyły PLO ze swoim statkiem ro-ro? Co zrobimy, jeżeli okaże się, że kabiny „Stefana Batorego” świecą pustkami, a przecież i ten statek ma swój plan przewozowy, wpływów itp.? Nieporozumieniem byłoby konkurowanie o zapleczenie kabin i ładowni przez przewoźników z biało-czerwonymi znakami.

„JÓZEF CONRAD KORZENIOWSKI” WYSZEDŁ W REJS

NIEDAWNO (14 września br.) flota Polskich Linii Oceanicznych zwiększyła się o nowy nabytek — jest nim „Józef Conrad Korzeniowski” — statek pod wieloma względami wyjątkowy. Jego wejście do eksploatacji stanowi nie tylko ważny krok na drodze modernizacji polskiej floty liniowej, ale jest również poważnym osiągnięciem i wizytówką nowych możliwości produkcyjnych polskiego przemysłu okrętowego.

Statek — dzieło Stoczni im. A. Warskiego w Szczecinie jest obecnie największym liniowcem i najszybszym statkiem w całej polskiej flocie handlowej. Jest też pierwszym w

historii polskiego przemysłu okrętowego statkiem, na którym zastosowano nowy rodzaj silnika głównego, zbudowanego przez Świętochłowicką „Zgodę” wg licencji francuskiej firmy „Pielstick”.

M/s „Józef Conrad Korzeniowski” jest szybkim semikontenerowcem o uośności 17 245 ton; dzięki dwóm 18-cylindrowym silnikom średnioobrotowym „Pielstick” o mocy 16 500 KM każdy, statek na próbach osiągnął prędkość ponad 25 węzłów. W warunkach eksploatacyjnych maksymalna prędkość statku wynosić będzie 23,3 węzła.

Oprócz prędkości głównym atutem statku jest jego uniwersalność. Jest

on bowiem przystosowany zarówno do przewozu konwencjonalnej drobniaki jak i kontenerów, samochodów osobowych, ładunków chłodzonych i mrożonych, olejów roślinnych, olejów technicznych i chemikali. Jednorazowo statek może zabrać 540 kontenerów 20-stopowych, z czego 240 w ładowniach zaopatrzonych w specjalne prowadnice, 2 bomy o udźwigu 40 ton każdy umożliwiają również przewóz ciężkiego sprzętu inwestycyjnego.

Pomimo długiego, bo prawie 7-letniego cyklu projektowo-realizacyjnego i stosunkowo nieznacznych odstępstw od generalnej koncepcji

opracowanej przez PLO w 1971 roku statek posiada szereg nowatorskich rozwiązań. Dla przykładu wymienić tu można potrojny układ luków umożliwiający pełne otwarcie ładowni, 40-tonowe bomy zbudowane według własnego projektu stoczni szczecińskiej, układ sygnalizacyjny silowni, zdalne sterowanie układem napędowym wykonane według dokumentacji firmy „Mc Mullen” stabilizatory przechyli, odolejące wody zęzowej produkcji przedsiębiorstwa „Warna” w Grudziądzu.

Statek wyposażony jest również w cały szereg urządzeń ułatwiających pracę załogi: w ster strumieniowy, w furtę burtową służącą głównie do załadunku prowiantu, windę dla pilota dźwig osobowy itp. Wszyscy członkowie załogi mieszkać będą w jednoosobowych kabinach z własnymi urządzeniami sanitarnymi. Do

ich dyspozycji jest również stały basen kąpielowy, biblioteka z czytelnią, sala projekcyjna, sala ćwiczeń gimnastycznych, sauna, ciemnia fotograficzna, pracownia dla majsterkowiczów itp.

„Józef Conrad Korzeniowski”, chociaż zbudowany został z przeznaczeniem na linie dalekowschodnie PLO, w pierwszy swój rejs eksploatacyjny uda się do portów Australii. Potrzeby tonażowe w zakresie statków przystosowanych do przewozu większych ilości kontenerów są bowiem w tej relacji największe. Obsługując linię konwencjonalne drobniowce oraz semikontenerowce „Profesor Szafer”, który wszedł do eksploatacji w czerwcu br. nie są w stanie sprostać nawet potrzebom własnego handlu zagranicznego, nie mówiąc już o tranzycie i ładunkach podróży.

Jak olbrzymia jest obecnie w tej relacji podaż skonteneryzowanych ładunków najlepiej świadczy fakt, że powracający z Australii m/s „Profesor Szafer” ma na swym pokładzie 400 kontenerów z zakupionymi przez nasze centrale handlu zagranicznego skórami i wełną. Będzie to zdecydowanie największa ilość kontenerów jaką kiedykolwiek dotąd przywiozł do Gdyni polski statek.

Dodać należy, że z powodu braku własnego tonażu specjalizującego się w przewozach skonteneryzowanych drobniaki, poważne ilości polskich ładunków od lat przewożone są w tej relacji statkami obcych armatorów. Wejście na linię semikontenerowców „Profesor Szafer” i „Józef Conrad Korzeniowski” a w najbliższych kilku miesiącach następnych 3 statków tych samych typów niewątpliwie odwróci te proporcje i tym samym zmniejszy o kilka milionów dolarów wydatki państwa za frachty płacone zagranicznym armatorom.

JERZY DRZEMCZEWSKI

Ważny nurt obrad stanowiły wypowiedzi praktyków z central handlu zagranicznego, którzy spotykają się na co dzień z barierami protekcjonistycznymi. Konferencja przyczyniła się do wyjaśnienia zarówno zjawiska współczesnego protekcjonizmu, jak i oceny skutków stosowania przez kraje zachodnie ograniczeń handlowych dla naszej gospodarki. Dokonano też szerokiej wymiany poglądów na temat przyszłości handlu międzynarodowego oraz przebudowy międzynarodowych stosunków gospodarczych w świetle tendencji protekcjonistycznych.

MACIEJ PERCZYŃSKI

Jakość produkcji — to temat nieśmiertelny. Nie tylko dlatego, że jakość poważnej grupy produktów i usług w naszym kraju nie zaspokaja jeszcze potrzeb i wymagań odbiorców. Jakość można przecież zawsze poprawić, jakość, którą uznajemy za wystarczającą czy, ścisłej mówiąc, optymalną dziś — będzie niewystarczająca i nieoptymalna jutro.

Ostatnio toczy się dyskusja między „KULTURĄ” i „POLITYKĄ” na temat procesu wytoczonego przez inż. Bienia, projektanta Osiedla „Widok” w Krakowie. Projekt osiedla został zmieniony w trakcie realizacji i to tak dalece, że projektant wystąpił do sądu. JACEK NOWICKI w „Kulturze” uważa, że proces powinien toczyć się z oskarżeniem publicznego, chodzi bowiem o pogorszenie jakości osiedla, którego zatwierdził projekt „był optymalny” pod tym względem. Optymalny, a więc uwzględniający i potrzeby użytkowników, i możliwości finansowe oraz techniczne inwestorów.

Nie chcemy tu wchodzić w meritum sprawy — rzecz ostatecznie rozstrzygnie sąd. Natomiast ogromnym problemem jest to, kto i na jakiej podstawie może określić, jaki poziom jakości w danym momencie uznajemy za optymalny. Jak już bowiem napisałem — jakość zawsze można poprawić, tylko nie zawsze będzie to społecznie uzasadnione. Bowiem poprawa jakości z reguły wymaga znacznych nakładów, które muszą być w odpowiedniej proporcji do efektów. Wynikających z wyższej jakości. Budownictwo jest tu przykładem dość dobrym z tym, że trwałość jego wyrobów powinna nakładać szczególne wymagania jakościowe. Powinniśmy więc, budując dzisiaj domy, myśleć o potrzebach i wymaganiach jego mieszkańców za lat 30 czy 50, ale równocześnie o naszych aktualnych możliwościach i ogromnych, bieżących potrzebach społecznych. Znaleźcie więc złoty środek, a więc właśnie rozwiązania optymalnych, nie jest sprawą łatwą. Zaczyna się od technologii — za taką optymalną technologię uznano wielką płytę, która ma ułatwić wykonanie zadań dzisiejszych, ale która bardzo utrudni dostosowanie budowanych mieszkań do potrzeb użytkowników w przyszłości.

Można tu sięgnąć do innego przykładu, tym razem z pogranicza spraw jakości. Niedawno oglądałem nowoczesną, zautomatyzowaną linię technologiczną, która jednak dawała około 10 proc. braków. Kiedy zapytałem się, czy nie można tego procentu zmniejszyć, dowiedziałem się, że jest to procent optymalny. Jego zmniejszenie wymagałoby bowiem zainstalowania dodatkowych urządzeń i aparatury kontrolnej, których konserwacja i amortyzacja kosztowałyby znacznie więcej niż wynosi wartość 10 proc. traconych podzespołów. Obecny przy tej rozmowie z ograniczonym specjalistą dodał, że my Polacy dość dziwnie podchodzimy do spraw jakości, np. polskie buty, które on sobie kupił w Anglii, tym się charakteryzowały, że podeszwa zużywała się znacznie szybciej niż reszta buta — a to przecież marnotrawstwo...

Miernikiem określającym jakość optymalną powinny być normy. W tej sprawie mamy jeszcze wiele do zrobienia. Ostatnio rozpatrywany przez Radę Ministrów projekt ustawy o jakości wyrobów, usług i obiektów budowlanych nakłada poważne obowiązki na Komitet Normalizacji i Miar. Ale, jak pisze ANDRZEJ STOKOWSKI w artykule o jakości, zamieszczonym w ostatnim „TYGODNIKU GOSPODARCZYM”, najlepsze normy i ustawy nie pomogą, jeżeli zawiędzie człowiek, bo aby coś robić dobrze — trzeba umieć i chcieć. A trudno to powiedzieć o budowniczych np. Ursynowa w Warszawie, gdzie deszczowa jesień sprawdziła bezlitośnie kwalifikacje i chęci — uławniając przemakające ściany i dachy.

Bardzo ważnym kontrolerem zgodności wykonania z normami powinien być handel wewnętrzny. Szczególnie, jeżeli chodzi o wyroby przemysłu elektromaszynowego, chemicznego, meblarskiego — gdzie użytkownik nie jest w stanie sprawdzić jakości wykonania przy zakupie. Niestety — handel również często nie jest w stanie dokonać takiego sprawdzenia, gdy wykracza ono poza badania, naukowo zwane „organoleptycznymi”, co w praktyce sprowadza się do powąchania czy pomoczenia wyrobu. Nie jest w stanie, bo nie ma do tego odpowiednich przyrządów kontrolno-pemiarowych.

Tak więc walka o jakość, zaczynając się od optymalnych norm, prowadzona być musi przez wszystkie ognia produkcji do handlu włącznie. Wymaga to świadomości, dobrych instrumentów ekonomicznych, fachowości — ale także pewnych niezbędnych nakładów. Będą one na pewno mniejsze od strat ekonomicznych i społecznych, jakie powoduje produkcja złej jakości.

S.C.

DRZWI DO LASU

STOSUNKI między lasem a jego gośćmi regulowane są przez obyczaje tych ostatnich, przepisy i straż leśną.

O obyczajach lepiej nie pytać. Jesienią widzi się zrywania: siedem autokarów na leśnym parkingu, zbieraczy grzybów z grabiami, które służą do zrywania poszycia, plastikowe opakowania po oleju i szklane butelki po wódce rozsiane niczym muchomory, muchomory zaś — jak okiem sięgnąć — pedantycznie porządkiwane. Ślady ognisk w najbardziej nieprawdopodobnych miejscach i tak dalej... Obyczaje mamy podłe.

Przepisy mamy liberalne. 10 stycznia 1977 Minister Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego wydał zarządzenie nr 2 w sprawie zasad prawidłowego zachowania się w lesie i na gruntach leśnych, stanowiące jak gdyby kwintesensę wszystkich do-

tychczasowych rozporządzeń w tej sprawie.

Rozporządzenie zabrania przede wszystkim wjeżdżania do lasu samochodem, czego nie trzeba uzasadniać dobie motoryzacji zmierzającej ku masowości. Ale zakaz ten jest w dużej mierze fikcyjny, gdyż „uzasadnione” wyjątki idą o lepsze z zasadą. Dzisiaj w każdym niemal kompleksie leśnym zdołano już upchnąć jakiś ośrodek wypoczynkowy, śródeśniewski uści są tysiące, nie mówiąc o tzw. „osadach”. Do tych wszystkich obiektów auto musi docierać.

Po drugie, zabrania się podpalania lasu oraz oczywistych aktów wandalizmu. I na dobrą sprawę — na tym wypoczywałoby się zakazy.

Zakładając, że przeciętny obywatel jest w miarę tylko kulturalny i zdrowy na umyśle, a więc nie będzie palił ognisk w zagajnikach, u-

rzędał w lesie wysypisk śmieci i z pasją niszczył, co w zasięgu ręki i nóg, zakazy te budzą podobne skojarzenia, co tabliczka „Nie płuć na podłogę” w eleganckim zakładzie fryzjerskim.

Poza tym — wszystko wolno. Na 65 procentach powierzchni lasów przez cały rok, na dalszych 10 procentach — przez jego większą część. „Swobody obywatelskie” w sposób radykalny narusza się tam tylko, gdzie obywatelowi może drzewo spaść na głowę lub dopiero co posadzone młode.

Nie śmiejemy się jednak z tych przepisów, bo śmiać się będziemy z samych siebie. Prawda, że to żenujące, ale gdy idzie o las — wciąż jeszcze trzeba zabraniać „plucia na podłogę”.

I tutaj dochodzimy do punktu trzeciego, pt. „straż leśna”. Straż leśna za naruszenie przepisów może karać mandatami w wysokości od 50 do 1000 zł. W przypadkach szczególnie jaskrawych — kieruje się sprawą na sejmik.

W roku 1977 ukarano mandatami na sumę 6,5 mln złotych, w tym roku

do 30 czerwca zebrano 3,1 mln złotych, a przecież prawdziwe żniwa zaczynają się dopiero w lipcu i w okresie grzybobrania.

Laikowi może się wydać, że są to kwoty pokaźne, spojrzmy więc na możliwości strażi leśnej z innej strony: przeciętne nadleśnictwo w Polsce ma powierzchnię 30—35 tys. hektarów, na jedno zaś nadleśnictwo przeciętnie wypada 2,5 strażnika... Działalność zatem strażi leśnej — co samo przynajmniej świadczy raczej o chęci egzekwowania przepisów, nie zaś o skuteczności tych poczynań.

Mamy jeszcze terenową służbę leśną. Ale służba ta tak bez reszty pochłonięta jest napiętymi zadaniami produkcyjnymi, że tylko bardzo skromny margines czasu i uwagi może poświęcać na ochronę lasu przed jego gośćmi.

Kiedys, w latach pięćdziesiątych, istniała instytucja gajowego. Był to człowiek, który chodził po lesie i pilnował, żeby był w nim porządek. Gajowi są nadal. Ale sytuacja kadrowa też napięta się i już od daw-

na gajowemu przykazano patrzeć, jak sprawniej las wycinać, nie chronić. Faktycznie las jest bezbronny.

Sumując: przepisy są niedoskonałe, bo zbyt liberalne. Zaostrzyć je, chociażby przez wprowadzenie stref wzmożonej ochrony, nie sposób, bo i dotychczasowych nie ma kto egzekwować. Poza tym — las jest wspólnym dobrem, a my lubimy grzybki marynowane, więc krzyk by się podniósł wielki. Kolo się zamyla.

Cześć nie zaostrzają przepisów, ale tam, gdzie nie chcą, żeby rozdeptywali im las tłumy niedzielnych wycieczkowiczów, z rozmysłem nie pielegnują dróg, nie tworzą parkingów ani kempingów, ani żadnych innych udogodnień, bez których obywałyby się tylko turyści z prawdziwego zdarzenia, a więc niechętni i dla lasu niegroźni.

Szwajcarzy poszli jeszcze dalej: zabronili zbierania grzybów w ustalone cztery dni tygodnia, w tym także podczas weekendów.

My las kochamy.

SADYBA

żywocik gospodarczy

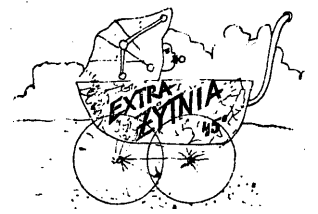
● W Poznaniu inż. Jan Mielnik, Einstein wędlin parzonych, bronił pracy doktorskiej pod tytułem: „Próba programowania i sterowania barwą kutrowanych wędlin parzonych badania modelowe”. Czyżby chodziło o to, by kiełbaska gnijąc nie robiła się zieloną, tylko kusiła klienta świeżością?

● „Wieczór Wrocławia” wydrukował bardzo tajemnicze ogłoszenie: „Posiadających kwalifikacje lub bez kwalifikacji rzemieślników zachęcamy do otwierania zakładów rzemieślniczych indywidualnych na



bardzo dogodnych warunkach”. Anons dał Cech Rzemiosł Odzieżowych (dawnej krawców). I proszę, jak to łatwo tak przykreć polszczyznę, żeby leżała na figurze stylistycznej! Tylko co krawiec bez kwalifikacji ma otwierać?

● Redakcja katowickiej gazety „Wieczór” ogłosiła, że jej obryzanie wzbudza kosztulki z nadruków.



waną etykietą żytniej eksportowej, które nosi młodzież. Co do młodzieży, to jeszcze nie widzieliśmy, żeby się uchlala na sucho przez koszulkę. Co zaś do żytniej, to my mamy silne bardzo obrzydzenie do komia-ku, ale traktujemy to jako sprawę intymną.

● W katowickim Handlowym Domu Dziecka „Centrum” prosperującym pod hasłem „Wszystko dla dziecka” (fragment): „Za nieporozumienie jednak uważamy potępienie naszej spółdzielni za brak śmiechoty o wyższej zawartości tłuszczu, brak masła, twarogów tłustych. Istnieje obawa, że Obywatelowi Redaktorowi nie jest znane zarządzenie z 5 sierpnia 1975 r. w sprawie oszczędnej gospodarki tłuszczem”. Gazeta się upiera, że oszczędna gospodarka ma ten cel, żeby w sklepach było masło, ser i śmietana, a nie żeby ich nie było.

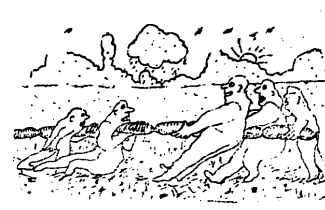
● Przypadek niezadowolonia Klientki, która nabyła zepsute ciuki „auto-cafe”, rozważa WSS Śródmieście w Łodzi. Zgodnie z wymogami normy ZN-76/MPSS/G-4-365

podaje się na cukierkach tylko datę produkcji, a nie okres świeżości. Zjadając cukierków może jednakże sprawdzić przed zjedzeniem, czy nie są one już zepsute zaglądając do tabel okresów gwarancyjnych. Czekając cukierkiem podajemy księgę tabel i już nie ma nudy w stosunkach towarzyskich.

● Rzemieślnicy z Poznania rzucili na rynek torby plastikowe po 39 zł sztuka reklamujące wyroby zachodnie, których nie ma u nas w sklepach. W niektórych krajach, niekoniecznie kapitalistycznych, torby takie dawane są darmo, ale całą radość psuje to, że reklamowane na nich wyroby nie mają waloru egzotyki, ponieważ można je kupić.

● Inż. Józef Świerczyński, prezes Wojewódzkiej Spółdzielni Mleczarskiej w Gorzowie do „Gazety Lubuskiej” (fragment): „Za nieporozumienie jednak uważamy potępienie naszej spółdzielni za brak śmiechoty o wyższej zawartości tłuszczu, brak masła, twarogów tłustych. Istnieje obawa, że Obywatelowi Redaktorowi nie jest znane zarządzenie z 5 sierpnia 1975 r. w sprawie oszczędnej gospodarki tłuszczem”. Gazeta się upiera, że oszczędna gospodarka ma ten cel, żeby w sklepach było masło, ser i śmietana, a nie żeby ich nie było.

● Z okazji przyłapania paru kłobiet pracujących w masarni WSS nr 3 na kradzieży wędlin wykryta została — donosi „Echo Dnia” — afera kiełbasiana. Przez pół dniówki masarzy, robiąc kiełbasę zwyczajną, wykradali z niej mięso, by przez drugie pół zamiast zwyczajnej robić



kiełbasę dobrą, którą uznawali za swoją własność i sprzedawali z zarobkiem dwa miliony za okres objęty materiałem dowodowym.

● Kolejarskie czasopismo „Sygnały” informuje, że szczyry przegrzają kable na warszawskim Dworcu Centralnym. Konsekwencje: unicestwienie łączności, zakłócenia a nawet wręcz unicestwienie ruch pociągów, wielogodzinne opóźnienia, niebezpieczeństwo kolizji. Gdybyśmy byli kolejarzami, to takie uszczępowienieżalnia za wszystko szczyry karciłibyśmy kawiorem i wozili karretami.

● Między PKP a „Gazetą Zachodnią” powstał spór. „Gazeta” np. twierdzi, że kasa kolejowa powinna wydawać resztę i że źle potraktowa-

no klienta, któremu kolej odmówiła wydania na stacji przesyłki, mówią, że obowiązkowa jest wysoko-płatna dostawa do domu, po czym wymierzyła mu karę, bo nie było go w domu, kiedy przesyłkę przynieśli. PKP twierdzi, że przepisy mówią, że podróżny winien płacić odliczoną kwotę i że z przesyłkami ma być tak właśnie. „Gazeta” powiada, że wobec tego funkcjonariusze kolei winni informować klientów tej firmy o owych dziwnych przepisach. PKP jest zdania, że każdy podróżny winien sam w odpowiednich starczyt „Dziennikach Urzędowych” czytać co trzeba i że z przepisami kolejowymi jest tak, jak z prawem karnym, to znaczy jego nieznanomość nie chroni od brania w tyłek. „Gazeta” znowu jest taka ciekawska, że chciałaby raz kiedyś usłyszeć o takich przepisach, które do czegośkolwiek zobowiązują kolej.



Rys. A. PIWONSKI

gielda samochodowa

Od pewnego czasu zaobserwować można na warszawskiej giełdzie większą ilość Fiatów 131 S „mirafiori”. Nie bardzo wiadomo, czemu należy przypisać „wyprowadzanie” tych samochodów, zwłaszcza że spora ich liczba była eksploatowana nie dłużej niż 1—2 lat. Być może plantatorzy oraz inne zamożne warstwy społeczeństwa oswoiły się już z samochodami za pół miliona złotych i rozglądają się za mocniejszymi wrażeniami. Nie widać jednak było, żeby ludzie rozchwytywali te pojazdy (a także inne). Ruch na giełdzie tej niedzieli toczył się według zasady: „trudno kupić, trudno sprzedać”.

Notowania kształtowały się następująco:

Fiat 131 S „mirafiori” z 1976 roku, po 58 tys. km — 300 tys. zł. Z tegoż rocznika za 395 tys. zł i za 448 tys. zł;

WARTBURG 353 W z września 1978 roku — 265 tys. zł. Widziałem także egzemplarz fabrycznie nowego Wartburga 353 W za 256 tys. zł. Warto więc, jak widać, pochodzić po giełdowym placu;

WARSZAWA z 1972 roku — 94 tys. zł. Równie o połowę tańszy samochód tej marki miał datę produkcji 1966 rok;

DACIA 1300 z 1972 roku — 152 tys. zł. Można było jednak znaleźć również wóz tej marki z 1974 roku za 147 tys. zł;

FIAT 850 Special z 1971 roku — 115 tys. zł;

ZASTAWA 1100P z 1977 roku po 23 tys. km — 220 tys. zł;

LADA 1500 z 1977 roku, po 36 tys. km — 290 tys. zł;

TRABANT 601 z 1970 roku — 78 tys. zł, z 1971 roku — 75 tys. zł i z 1972 roku... 73 tys. zł;

SKODA S 100L z 1976 roku — 178 tys. zł. Model 105 S z 1978 roku — 220 tys. zł;

FIAT 126p z 1977 roku, po 19 tys. km — 108 tys. zł i z tegoż roku — 118 tys. zł;

FIAT 125p (1500 ccm) z września 1977 roku — 238 tys. zł. Fabrycznie nowy egzemplarz oferowano za 265 tys. zł;

FIAT 127p z 1974 roku — 150 tys. zł. Po tej samej cenie oferowano Fiata 125p (1500 ccm) z 1975 roku;

SYRENA 105, nowa — 115 tys. zł. I bodaj najtańszy tej niedzieli wóz na giełdzie, Syrena 104 za jedne 29 tys. zł;

ZAPOROŻEC z lipca 1973 roku — 100 tys. zł;

BMW 200 z 1970 roku — 185 tys. zł;

OPEL-REKORD z 1977 roku — 430 tys. zł;

VOLVO-COMBI 144 z 1973 roku — 450 tys. zł.

(jed)



Fot. S. ZUBCZEWSKI

ŻYCIE GOSPODARCZE
tygodnik społeczno-gospodarczy

REDAGUJE ZESPÓŁ: Jacek Boidok, Stanisław Chelostowski (I zastępca redaktora nacz.), Andrzej Chmielewski, Zofia Długosz, Władysław Dudziński (zastępca redaktora nacz.), Jerzy Dzieciolowski (zastępca redaktora nacz.), Lech Froelich, Maria Gawrońska (redaktor techniczny), Jan Gliwczys (redaktor naczelny), Teresa Górnicza, Krzysztof Krausz, Anna Kusko, Joanna Kwiek, Andrzej Lubowski, Marcin Makowiecki, Eugeniusz Model, Andrzej Nalecz-Jawocki, Grzegorz Piskorski, Marjan Sikora, Jerzy Surdykowski, Karol Śwarc, Wiesław Sytyński, Elżbieta Tadeusik (zastępca sekretarza redakcji), Stefan Zubczewski (fotoreporter). Wydawca: RSW „PRASA-KSIĄŻKA-RUCH” — Wydawnictwo Współczesne, 00-490 Warszawa, ul. Wilejska 12, telefon 22-24-11. ADRES REDAKCJI: 00-481 Warszawa, ul. Roźna 35 (skrytka pocztowa nr 7) — 00-950 Warszawa. Telefony: redaktor naczelny 22-05-23, zastępca redaktora naczelnego 22-43-92, sekretarz redakcji 22-33-42, 22-38-54, sekretariat redakcji 22-06-28. Nie zamówionych artykułów redakcja nie zwraca. Redakcja zastrzega sobie prawo skracania materiałów nie zamówionych. OGŁOSZENIA PRZYJMUJE: Biuro Ogłoszeń RSW „Prasa-Książka-Ruch” — Wydawnictwo Współczesne 00-490 Warszawa, ul. Wilejska 12, telefon 22-24-11 oraz wszystkie Biura Ogłoszeń RSW „Prasa-Książka-Ruch” w miastach wojewódzkich. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. WARTUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej rocznie 208 zł, półrocznej 104 zł, kwartalnej 52 zł. Instytucje i zakłady pracy mające siedzibę w miastach samowładnych i placówkach państwowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch” Instytucje i zakłady pracy z siedzibą w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa-Książka-Ruch”, jak również prenumeratę indywidualną opłacają prenumeratę tylko we władstwie dla doręczeń pocztowych placówek pocztowo-telekomunikacyjnych lub u doręczycieli Wpłaty na prenumeratę roczną są 1 półroczną i 1 kwartał przyjmowane są w terminie do 25 listopada. Na pozostałe okresy w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres ogłoszonej prenumeraty. Prenumeratę ze zniżką wyśle do granicy, która jest droższa o 50 proc. od prenumeraty krajowej, przyjmują RSW „Prasa-Książka-Ruch”. Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw 00-950 Warszawa, ul. Towarowa 18, konto PKO nr 1531-71. Sprzedaż egzemplarzy numerów zdektualizowanych na uprzednie zamówienie prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa-Książka-Ruch”, 00-950 Warszawa, ul. Towarowa 18. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa-Książka-Ruch” — 00-424 Warszawa, ul. Marszałkowska 3/5. Numer indeksu 5596.

Zam. 3226. S-11