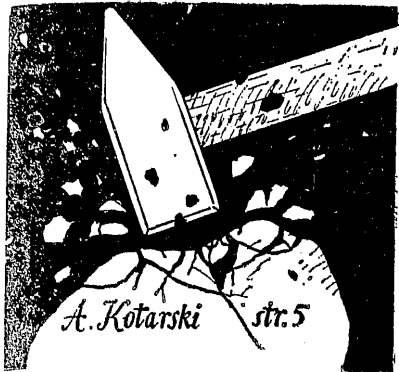
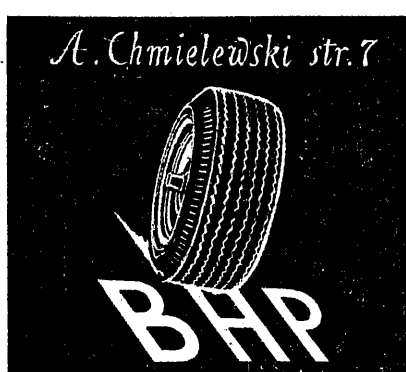




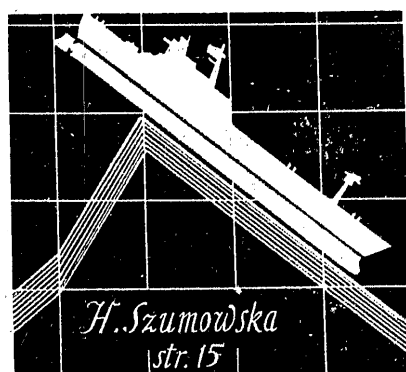
JAKI MA BYĆ
MAŁY
ZAKŁAD?

T. Pietrzkiewicz str. 10



PROBLEMY
SYSTEMU STEROWANIA
GOSPODARKA

M. Mieszczankowski
str. 11



1 KWIETNIA 1979

ROK XXXIV

CENA 4 ZŁ

ZYCIE

NR 13

GOSPODARCZE



O kolejarzach — ludziach decydujących o pracy naszego przewoźnika piszemy na str. 9. Na zdjęciu: Józef Banasiuk — kierownik pociągu z DOKP w Białymstoku (z lewej) i maszynista Jerzy Głębiński z MD Warszawa-Odolany. Fot. S. ZUBCZEWSKI

w perspektywie lat osiemdziesiątych

CO I CZYM WOZIĆ

Transport, obciążony nadmiernymi obowiązkami, wykazuje objawy niewydolności. Wozimy bardzo dużo, do granic możliwości obciążając przewoźników. Istnieje dość powszechne przekonanie, że niepokojące zjawiska w tym dziale gospodarki są między innymi następstwem nadmiernego wzrostu transportochłonności gospodarki narodowej, wzrostu często nie uzasadnionego ekonomicznie, oraz poszerzającego się marginesu przewozów nieracjonalnych. Czy rzeczywiście transportochłonność w Polsce kształtuje się nieodpowiednio? Co wpływa na transportochłonność, czy i w jaki sposób można jej przeciwdziałać?

Problematyce tej poświęcamy naszą dyskusję, w której udział wzięli: prof. mgr inż. CZESŁAW MEJRO z Polskiej Akademii Nauk, doc. dr. ROMAN KUZIEMKOWSKI i doc. dr. hab. WOJCIECH MORAWSKI z Ośrodka Badawczego Ekonomiki Transportu przy Ministerstwie Komunikacji oraz doc. dr inż. ANDRZEJ SITKO z Centralnego Ośrodka Badań i Rozwoju Techniki Kolejnictwa. Redakcję reprezentowali LECH FROELICH i KRZYSZTOF FRONCZAK.

REDAKCJA: Zdążyliśmy już na dobre przyzwyczaić się do pojęć ekonomicznych zawierających częstokroć — „chłonność”, a więc do „materiałochłonności”, „energochłonności”, „wodochłonności” itd. Mamy teraz na warsztacie „transportochłonność”. Czy można się pokusić o zdefiniowanie tego terminu?

R. KUZIEMKOWSKI: Transportochłonnością przyjęło się nazywać nakłady pracy żywej i uprzedmiotowionej ponoszone na działalność transportową w związku z podjęciem innej działalności społeczno-gospodarczej, a więc wszystkie nakłady związane z transportem, a ponoszone w związku z produkcją, z działalnością społeczną.

Cz. MEJRO: Wracając od razu pytanie: ponieważ w energetyce, która jest moją główną specjalnością, posługujemy się kategorią energochłonności ciągniętej, czy zatem będziemy tu mówili tylko o bezpośredniej transportochłonności, czy będziemy rozważać także sprawy transportochłonności ciągniętej, jeśli taka w ogóle jest badana? My, energetycy, sami też to badamy po to, by ustalić energochłonność ciągniętą, musimy też analizować transportochłonność ciągniętą. Widzimy w tym ogromne zadanie, działalność bardzo pożyteczną dla oceny gospodarczego rozwoju w takiej czy innej dziedzinie, dlatego, że wtedy wychodzimy na światło dzienne te prawdziwe obciążenia, które wiążą się nie tylko z transportem, np. blachy do stocznii, ale również z transportem rudy do hut.

W. MORAWSKI: Spróbujmy na to odpowiedzieć. Jeśli takie makrokat-

gorie ekonomiczne, jak kapitałochłonność, majątkochłonność, pracochłonność stanowią od dawna przedmiot zainteresowania zarówno teoretyków, jak i praktyków, jeśli takie kategorie techniczno-ekonomiczne, jak np. energochłonność, materiałochłonność, wodochłonność dawno weszły na warsztat naukowy, to sposób myślenia, np. przy wyborze lokalizacji zakładu przemysłowego, sugeruje, że transportochłonność jest nadal jeszcze kategorią nie w pełni uświadomioną. Inwestor częściej zastanawia się nad technologią, bada, czy jest ona energochłonna, materiałochłonna, wodochłonna. Nad transportochłonnością zaczyna się dyskutować od 2-3 lat. Jesteśmy daleko w tyle, znajdujemy się wciąż jeszcze na powierzchni tych badań, przy sprawach najbardziej generalnych. Cieszymy się, gdy uda się nam policzyć transportochłonność dochodu narodowego. Transportochłonnością ciągniętą na razie nie zajmujemy się, jest to dla nas biała plama i mamy świadomość, że do tego dojdzie musimy.

R. KUZIEMKOWSKI: Mówiąc o transportochłonności w skali „makro”, w skali gospodarki narodowej, analizujemy ciągniętą transportochłonność, wszystkie zdarzenia transportowe — z wyjątkiem wewnątrzprodukcyjnych, mniej nas interesujących — ale nie można tego porównywać z energochłonnością ciągniętą, bo tam występują całkiem inne problemy.

REDAKCJA: To w skali makro. Natomiast w mniejszej skali — tran-

DOKONCZENIE NA STR. 8-9

PRZEMIANY STRUKTURY AGRARNEJ

AUGUSTYN WOŚ

Teza o skuteczności naszej polityki w dziedzinie struktury agrarnej bywa niekiedy kwestionowana. Twierdzi się mianowicie, że pomimo wielkich wysiłków, kształt struktury agrarnej w Polsce nie uległ po wojnie istotnym zmianom, że nie ma postępu w koncentracji własności i produkcji rolnej, i że w pracach nad poprawą struktury jesteśmy nieomal w tym samym punkcie co 50 lat temu.

TRUDNO zgodzić się z takim poglądem, aczkolwiek „optyka” statystyki rolnej na to mogłaby wskazywać. Nie wchodząc w szczegóły, przypomnieć tu należy dwa fakty o podstawowym znaczeniu. Po pierwsze, przeprowadziliśmy w Polsce reformę rolną, która stworzyła zupełnie nową sytuację w strukturze agrarnej. W wyniku reformy rolnej i osadnictwa pojawiło się 814 tys. nowych gospodarstw chłopskich, a tylko 254 tys. powiększyło swój obszar. Co prawda, obszar gospodarstw małych rolnych powiększył się średnio o 1,9 ha, ale w sensie statystycznym reforma rolnej „pogorszyła” strukturę agrarną. Proces jej poprawy rozpoczął się więc po wojnie z nowego punktu. Tak więc dystans, jaki mieliśmy do przebycia, aby poprawić strukturę agrarną (rozumianą jako koncentracja własności i produkcji), był po reformie rolnej większy niż przed II wojną światową.

Po drugie, w minionym 35-leciu powstał sektor rolnictwa społecznie, który użytkuje obecnie 23,4

proc. ziemi rolnej i nie można zamknąć oczu na fakt, że jest to wynik świadomej prowadzonej polityki strukturalnej w rolnictwie. Jest to bez wątpienia, zasadniczy składnik poprawy struktury agrarnej w Polsce.

Porównajmy

Ocena przemian strukturalnych wewnątrz gospodarki chłopskiej i skuteczności polityki państwa na tym odcinku jest bardziej skomplikowana. Istotnie, dane o strukturze gospodarstw według obszaru świadczą o braku wyraźniejszego postępu na tym polu (por. tabela), ale byłoby bardzo ryzykowne wyciągać daleko idące wnioski z prostego porównania wskaźników. Wymowa danych jest dość jednoznaczna. W ciągu 46 lat udział gospodarstw większych obszarowo (powyżej 10 ha) wzrósł zaledwie o 3 punkty procentowe i o tyleż obniżył się udział gospodarstw mniejszych, przy czym wzrósł udział gospodarstw mających charakter działek (do 2 ha). Ten ostatni proces jest dla niektórych świadec-

tstw pogarszania się struktury agrarnej. Według mnie, należy go ocenić raczej pozytywnie, gdyż jest on świadectwem polaryzacji części gospodarstw w kierunku działki pracowniczej, co sprzyja koncentracji ziemi w jednostkach większych obszarowo. Do sprawy tej jeszcze powróćmy.

Struktura indywidualnych gospodarstw chłopskich według obszaru w latach 1931 i 1977 (w proc.)

Grupy obszarowe w ha	1931	1977
poniżej 2	25,6	30,0
2-5	33,9	30,5
5-10	24,9	25,9
10-15	6,5	9,2
powyżej 15	4,1	4,4

Źródło: Mały Rocznik Statystyczny 1939, Warszawa 1939, GUS, s. 68; Rocznik Statystyczny 1978, Warszawa 1978, GUS, s. 223.

Popęlnilibyśmy błąd, gdybyśmy chcieli ograniczyć ocenę skuteczności polityki strukturalnej w rolnictwie tylko do użytkowania ziemi i obszarowej struktury gospodarstw.

Problem polega na tym, że siła ekonomiczna poszczególnych grup gospodarstw i ich rozwój w coraz mniejszym stopniu zależą od ziemi i wielkości gospodarstwa, a coraz większego znaczenia nabiera majątek produkcyjny i inne czynniki o charakterze kapitałowym. Wzrost skali produkcji i stopień jej koncentracji mogą wzrastać przy braku postępu w koncentracji własności ziemi. Procesy takie w Polsce rozwijają się i to z coraz większą intensywnością. Coraz bardziej prawdziwa jest więc teza, iż następuje poprawa społeczno-ekonomicznej struktury rolnictwa chłopskiego bez wyraźniejszych zmian struktury obszarowej gospodarstw. Mamy szczególnie do czynienia z postępującą koncentracją produkcji i powolnym jej uspołecznianiem.

Trzeba tu nadto przypomnieć, że świadome działania zmierzające do poprawy struktury gospodarki chłopskiej rozpoczęły się faktycznie po 1970 roku. W latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych polityka strukturalna była bierna. Wobec

braku jaśniejszej koncepcji przebudowy chłopskiego rolnictwa, wszystkie działania ostatecznie petyfikowały strukturę agrarną. Dopiero proklamowanie przez partię na VI Zjeździe koncepcji stopniowej socjalizacji rolnictwa (podtrzymanej i rozwiniętej na VII Zjeździe partii, a następnie na VII Plenum KC PZPR) stworzyło w tej dziedzinie zupełnie nową sytuację.

Dla wytyczenia generalnych kierunków poprawy struktury agrarnej zasadnicze znaczenie mają następujące ustalenia polityczne:

1. Indywidualne gospodarstwo chłopskie stanowi trwały element struktury agrarnej i tworzy się mu warunki rozwoju (reprodukcji rozszerzonej).

2. Strategicznym celem partii jest socjalistyczna rekonstrukcja chłopskiego rolnictwa, ale proces ten powinien się rozwijać stopniowo, zgodnie z technicznymi i finansowymi możliwościami gospodarki narodowej z jednej strony oraz zgodnie

DOKONCZENIE NA STR. 6

z obrad Prezydium Rządu

JAK informuje rzecznik prasowy rządu — 23.III. Prezydium Rządu powzięło decyzję w sprawie realizacji **ponadplanowego eksportu** w 1979 r. Przyjęte w tej mierze zasady mają na celu zwiększenie wykorzystania majątku produkcyjnego oraz możliwości lokowania towarów na rynkach zagranicznych. Zmierzają do pobudzenia inicjatywy jednostek produkcyjnych i handlu zagranicznego oraz zapewnienia efektywności podejmowanych przedsięwzięć.

Biorąc pod uwagę, że realizacja dodatkowych zadań w eksporcie wymagać będzie pewnych zmian w tym przedsięwzięciu importowych, w przyjętej decyzji przewidziano na to odpowiednie środki. Będą one przydzielane w trybie umożliwiający organizacjom gospodarczym szybkie i elastyczne działanie.

Prezydium Rządu rozpatrzyło zagadnienia związane z **zabudową górnej Wisły w latach 1979—1982** oraz ustaliło kierunki **pracy na lata 1981—1985**.

Rozpatrzono informacje o **realizacji zeszłorocznych zadań inwestycyjnych i produkcyjnych w Hucie „Katowice”**. Biorąc za punkt wyjścia przedstawioną ocenę, przyjęto wnioski resortu hutnictwa i proponowane w nich przedsięwzięcia; zmierzają one do zapewnienia prawidłowego wykonania w 1979 r. planu inwestycyjnego i eksploatacyjnego w tym największym kombinacie metalurgicznym.

Prezydium Rządu omówiło następnie kilka problemów dotyczących **rolnictwa i gospodarki żywnościowej**. Ministrowie: rolnictwa, pracy, płac i spraw socjalnych oraz finansów przedstawili materiały, które ilustrują stan realizacji ustawy o zapobieganiu emerytalnym oraz innych świadczeniach dla rolników i ich rodzin.

Na posiedzeniu rozpatrzono wstępnie sprawy związane z uruchomieniem, w niedalekiej przyszłości, w przemyśle maszyn cieżkich i rolniczych, produkcji wysoko wydajnych kombinatów do zbioru psaz zieleni, przyczep dużej ładowności oraz innych urządzeń do silosowania psaz, jak również ze stworzeniem niezbędnej do tego celu bazy w przemyśle kooperacyjnym.

Prezydium Rządu w obecności przedstawicieli resortów rolnictwa oraz przemysłu spożywczego i skupu, a także Zarządu Głównego CZSR „Samopomoc Chłopska” omówiło obecną sytuację **zbożowo-pasową** w kraju, ocenę perspektywy skupu zwierząt rzeźnych i bilansu mięsa. W II kwartale bieżącego roku, rozpatrzyło sytuację w skupie mleka i w produkcji artykułów mleczarskich, jak również ustaliło zadania dla zainteresowanych organizacji gospodarczych, związane z wiosennym skupem i zaopatrzeniem w ziemniaki połów oraz w warzywa i jabłka.

polemiki — dyskusje

STRZELA Wojciech Kubicki w 460 numerze „Życia i Nowoczesności” z 15 marca br., polemizując z moim artykułem „Agencje po roku” („Z.G.” nr 8/1979 r.)

Strzały padają głównie z flanki „ideologicznej”. Niech się — grzmi mój polemista — przywaciarz nie ukrywa w skórze ajenta, niech występuje z otwartą przybicią; „jeśli ktoś chce wycisnąć szmal z handlu, niechaj sobie sam lokal wybuduje lub wynajmie i sam go wyposaży, a społeczeństwu tym głowy nie zawracać”. Dalej Wojciech Kubicki stawia handlowi społecznemu zarzut, ni mniej, ni więcej, tylko ... o dążenie do samolikwidacji.

Osobiście sądzę, że zastosowanie ideologii do handlu powinno polegać przede wszystkim na poszukiwaniu takich rozwiązań, które ułatwiałoby życie utrudzonym ponad miarę klientom. W ten np. sposób, by nie natykali się oni co krok na sklep zamknięty z powodu braku personelu, urlopu, choroby, przyjęcia towaru i dziesiątki innych przyczyn, które inni felietoniści układali już nawet w efektowne listy. Czy ajencyjna forma handlu stwarza taką szansę? Niewątpliwie. Wprowadzając ją, orientowano się na przykład kiosków „Ruchu”: 50 tysięcy sprzedawców pracuje w nich od dawna wiadomo na zasadach ajencyjnych, od wczesnego rana do późnego wieczora, w świątek i piątek, z rzadka zatrudniając klientom opiekę przed nosem. Jest to możliwe dlatego, że w razie choroby, urlopu, czy innej przeszkody, uniemożliwiającej stawienie się w pracy, mogą się oni wyręczyć członkami rodziny. Warto zwrócić uwagę, że nikt — nawet Wojciech Kubicki — nie zauważył, jak dotąd, by od istnienia tej potężnej, bądź co bądź, armii ajentów w kioskach zarysowały się gdzieś fundamenty ustroju socjalistycznego.

Ajencje nie powinny być jedyną formą uzdrawiania naszego handlu — twierdzi mój polemista i ma niewątpliwie rację. Tylko gdzie jest adwersarz, reprezentujący odmienny pogląd? Nie jest nim resort handlu, którego kierownictwo stwierdza otwarcie przy każdej okazji, że chodzi mu o pozbycie się balastu małych, źle wyposażonych i często deficytowych sklepów, po to, by skupić uwagę na doskonaleniu pracy większych placówek, wygospodarowaniu do nich potrzebnej liczby etatów i zmniejszeniu biurokracji w handlu, którą akurat tak gromi Woj-

Z ARMATY DO AJENTA

ANDRZEJ NAŁĘCZ-JAWECKI

ciech Kubicki. Nawiasem mówiąc, jest to rzadka u nas próba zwalczania biurokracji nie przez tępienie jej objawów, co jest najczęściej nieskuteczne, lecz usuwanie przyczyn, tzn. upraszczanie, bądź likwidowanie przeróżnych rozliczeń i papierowych manipulacji, wymagających zatrudnienia tysięcy urzędników. Tylko święta naiwność pozwala wierzyć, że starsi radcowie kolejni czy dyrektory i ich sekretarki zakaszą pewnego dnia rękawy i na polecenie ministra — staną za ladą.

Cała „operacja ajencyjna” angażowała w ubiegłym roku ok. 1 proc. obrotów handlu społecznego. W świetle tego czytelnicy sami mogą ocenić powagę zarzutu o tendencje handlu społecznego do samolikwidacji.

Wszystkie te fakty i komentarze do nich były wielokrotnie podawane w prasie i Wojciech Kubicki musi je najstaranniej omijać, aby ocalić proch do swojej armaty. Gdyby czytał choćby własne pismo — „Życie Warszawy” — nie mógłby podniecać opinii publicznej stwierdzeniem, że handel sprzedaje za bezcen majątek społeczny „prywatyzarom”. W kolejnym odcinku popularyzującym system ajencyjny pt. „Handel, gastronomia, usługi w ajencji”, „Życie Warszawy” z 16.III. br. wyjaśnia szczegółowo:

„(...) lokale będące własnością przedsiębiorstwa, a także przydzielone decyzją administracyjną lub dzierżawione nie mogą być ajentem zbywane. (...) Natomiast środki trwałe, surowce, materiały oraz inne składniki majątkowe przekazywane go zakładu (...) mogą być mu sprzedane lub wydzielone. Za prze-

jęte surowce i materiały obowiązują pełna odpłatność lub gotówkowe ich zabezpieczenie. (...) Przy potwierdzeniu zakładu do prowadzenia na warunkach pełnej odpłatności za przejęte mienie, ajent wykupuje od przedsiębiorstwa składniki majątkowe (...). Na wniosek ajenta, dyrektor przedsiębiorstwa może rozłożyć spłatę należności na raty miesięczne”. Raty — dodajmy od siebie — obciążone 9-proc. odsetkami.

W stosunku do proponowanego pierwotnie systemu ajencyjnego mieliśmy zupełnie inne niż Kubicki zastrzeżenia (wyłożone w rozmowie z ministrem handlu wewnętrznego i usług, „Z.G.” nr 48 z 1977 r.); m.in. obawialiśmy się, by wysokie sumy odpłatności za wyposażenie sklepu i zapas towaru nie uczyniły ajencji domeną cwaniaków i spryciarzy o zachłannych apetytach, którzy wcześniej w łatwy sposób dorobili się majątku, pozwalającego bez drgania powieć wyłożyć od razu na stół kilkaset tysięcy czy parę milionów zł. Przepisy wykonawcze do uchwały o ajencji, wprowadzające odpłatność na dogodną ratę, zmniejszyły te obawy, dając szansę zostania ajentem nie tylko mocno „nadzianym”.

Niewtajemniczeni w zasady prawidłowej organizacji rynku mogą się zastanawiać, dlaczego to małe sklepy są dla handlu społecznego balastem, którego chce się on pozbyć. Wojciech Kubicki, autor stałej rubryki pod hasłem „Ekonomia i okolice”, powinien jednak znać odpowiedź na to pytanie. Ale najwyraźniej „okolicę” interesują go znacznie bardziej niż „ekonomia”. Przypomnijmy tedy raz jeszcze (bo

i ten temat był w całej niemal prasie wielokrotnie i wszechstronnie omawiany), że obecna struktura sieci detalicznej naszego handlu jest zupełnie anachroniczna w stosunku do współczesnych i przyszłych potrzeb.

W momencie podejmowania uchwały o wprowadzeniu nowego systemu ajencyjnego, sieć ta składała się w 68 proc. ze sklepów o powierzchni poniżej 50 m kw., pozbawionych zaplecza, urządzeń chłodniczych, a często nawet niezbędnych pomieszczeń sanitarnych. Kosztów pełnego unowocześnienia, a następnie obsługi tak rozdrobnionej i rozproszonej sieci handlowej nie zdzierżyłoby znacznie bogatsze od nas kraje, toteż dawno już obrały one inną drogę. Dlatego nawet w tych województwach, gdzie małe sklepy w gestii społecznych przedsiębiorstw handlowych pracują dobrze (a tak bywa, gdyż cała przeszłość naszego handlu związana jest ze sklepikami, a organizacji i prowadzenia wielkich, nowoczesnych placówek musi się on dopiero uczyć), nieodwrotne doinwestowanie tych małych sklepów wymagałoby poniesienia niesłychanie wysokich kosztów społecznych. Przyszłość handlu musi się oprzeć na budowie wielkich, nowoczesnie wyposażonych i zorganizowanych magazynów, a w starannie odmierzonej proporcji, pozwalając na racjonalne wykorzystanie środków transportu — dużych, równie nowoczesnie wyposażonych sklepów. Te sieć powinny uzupełniać małe sklepiki — w sam raz dla ajentów, którzy mogą się obejść bez zaplecza, gdyż potrzebną co dzień niewielką ilość towarów przywiezie sobie własnym samochodem, dzięki czemu nie musi też odrywać się co rusz od sprzedaży, by przyjąć i pokwitować a to pojemnik z chlebem czy mlekiem, a to koszyk pietruszki.

Gdyby Wojciech Kubicki — tak bezpardonowy wobec niedomagań naszego handlu — zajął choć raz do magazynu handlowego czy bazy transportowej, niejedno niedomaganie by zrozumiał i od razu dostrzegłby też zupełnie inne priorytety inwestycyjne niż wznoszenie nowych, prywatnych sklepów, które proponuje. Każdy, prócz Kubickiego dostrzeże, że nasze budownictwo nie może podać swoim zadaniom i oddaje nieraz całe dzielnice mieszkaniowe bez żadnego sklepu. W tej sytuacji nic — doprawdy — nie jest nam bardziej potrzebne niż tworzenie dodatkowego frontu budowy sklepów prywatnych. Zwracając, że niewątpliwie punktem procesu inwestycyjnego nie są pieniądze, które mogłyby ewentualnie wyłożyć potencjalni kandydaci na kupców, a środki rzeczowe: materiały budowlane i instalacyjne, elementy wyposażenia, transport. Tych środków brakuje nawet do wyposażenia niewielkiej, w stosunku do potrzeb liczby obiektów, które buduje się w handlu społecznym. Przechwytywanie ich właśnie przez „prywatyzarów” — niech buła, jak mają „szmal” — to ma być to najdrowsze społecznie rozwiązanie, które zdołał wymyślić Wojciech Kubicki.

A przedkładanie prywatnych kupców nad ajentów jest w dodatku niekonsekwentne z przyjętego przez Kubickiego „ideologicznego” punktu widzenia. Łatwiej jest przecieć państwu trzymać w ryzach — choćby w kwestii stosowania cen — człowieka gospodarującego w lokalu pozostającym własnością przedsiębiorstwa handlowego, związanego z nim różnymi niemi zależnościami, niż „pana na własnych śmieciach”.

Forma ajencji jest pod wieloma względami podobna do tych powiazań, jakie występują między państwem a indywidualnym rolnictwem. Prywatny rolnik otrzymuje od państwa kredyty inwestycyjne, w znacznej części umarzane, zaliczki kontraktacyjne itp. — po to, aby rozwijał produkcję w kierunkach i metodami, które państwo uznaje za społecznie najważniejsze. Metody te mają zaś już u nas długą tradycję i całkiem dobrze zadasz egzamin. Jeżeli jednak i ten argument redaktora Kubickiego nie przekonuje, to jest on widac osobicie i głęboko przywiązany do nawiedzającego go w bezsenne noce widma „prywatyzarza”, przedzierzgniętego w ajenta, który wytrwale, a podstępnie podskubuje nasz majątek narodowy.

w ubiegłym tygodniu

w kraju

● **BIURO POLITYCZNE KC PZPR** i Prezydium NK ZSL na wspólnym posiedzeniu w dniu 27.III. rozpatrzyły i przyjęły wytyczne w sprawie rozwijania pracy oświatowo-wychowawczej na wsi i upowszechniania wiedzy rolniczej, oparte na założeniach polityki rolnej PZPR i ZSL oraz kompleksowego programu rozwoju rolnictwa i gospodarki żywnościowej. Zapoznano się z informacją na temat realizacji postanowień ustawy o zaopatrzeniu emerytalnym oraz innych świadczeniach dla rolników i ich rodzin. W nawiązaniu do aktualnej sytuacji w rolnictwie, Biuro Polityczne KC PZPR i Prezydium NK ZSL wystosowały list do rolników i pracowników rolnictwa w związku z rozpoczynającymi się pracami wiosennymi.

● **ZAKOŃCZYŁA SIĘ KAMPANIA SPRAWOZDAWCZA** w podstawowych i oddziałowych organizacjach PZPR.

● **SITUACJA PIENIĘŻNO-RYNKOWA**. W Ministerstwie Finansów z udziałem przedstawicieli Komisji Planowania przy Radzie Ministrów oraz zainteresowanych ministerstwach rozpatrzono i zatwierdzono 27.III. bilans pieniężnych przychodów i wydatków ludności na II kwartał 1979 r.

Sytuację pieniężno-rynkową w I kwartale charakteryzowało niższe od założonego w planie rocznym tempo wzrostu pieniężnych przychodów ludności, przy słabszej realizacji zadań gospodarczych, a m.in. produkcji przeznaczonych na rynek. W rezultacie tego powstały niedobory podaży szeregu wyrobów rynkowych, co spowodowało osłabienie dynamiki wydatków ludności na zakup towarów. Jednocześnie nastąpił wzrost zasobów pieniężnych ludności, w tym dość znaczny wzrost wkładów oszczędnościowych. Konieczność likwidacji skutków ostrej zmiany pociągnęła za sobą m.in. wypłaty znacznych kwot funduszu płac, nie związanych ze wzrostem produkcji rynkowej. W wyniku tego niekorzystnie ukształtowały się relacje między

dynamiką funduszu płac a tempem wzrostu produkcji i usług.

W II kwartale br. oczekuje się przypięszenia rozwoju gospodarczego oraz wzrostu przychodów i wydatków ludności. Szczególnie ważną sprawą w tym okresie będzie intensyfikacja działań zmierzających do zapewnienia w jednostkach gospodarki społecznej jak najwyższego osiągnięcia relacji ekonomicznych ustalonych w Narodowym Planie Społeczno-Gospodarczym na br. oraz poprawy równowagi rynkowej. Wymaga to odrobienia zaległości powstałych na początku roku oraz uzyskania odczuwalnej poprawy asortymentowej i jakościowej towarów rynkowych. Bezwarunkowo konieczne jest wywiązanie się przez wszystkich producentów z zadań w zakresie dostaw towarów na rynek oraz zdecydowanie wzmocnienie dyscypliny w zakresie zatrudnienia oraz gospodarki funduszem płac.

● **ODBYŁO SIĘ** dziesięć kolejnych narad resortowych nt. podniesienia efektywności gospodarowania. Relacje z trzech zamieszczamy na str. 4.

● **ALARM PRZECIWPOWODZIOWY** w dniu 27.III. obowiązywał w 21 województwach. W ubiegłym tygodniu nadal groźna była Warta, zwłaszcza w rejonie woj. gorzowskiego, a jeszcze bardziej Noteć, na której m.in. przełała się woda przez śluzę w Lipkach. Bardzo trudna była sytuacja na środkowym i dolnym Bugu oraz na górnej Narwi. W województwie stołecznym gwałtownie przybrały małe rzeki.

● **RADA DO SPRAW RODZINY** na posiedzeniu 26.III. rozpatrywała m.in. sprawy związane z edukacją ekonomiczną rodzin i badaniami użytkowymi na rzecz gospodarstw domowych oraz problemy sytuacji rodzin wielodzietnych — uznając za wskazane dalsze doskonalenie systemu świadczeń pieniężnych dla tych rodzin. Przeanalizowano również — także pod kątem udoskonalenia — zasady świadczeń socjalnych na rzecz rodziny, wynikających ze stosunku pracy i ubezpieczeń społecznych.

● **W SZPITALACH** przebywało w tym roku 3,5 tys. miejsc, w domach

pomocy społecznej — ok. 1,3 tys., w Żłobkach — ok. 6,5 tys. Liczba lekarzy wzrosła o 2,7 tys. osób.

● **W CENTRALNYCH DZIELNICACH** naszych miast ok. 1 mln mieszkańców wymaga modernizacji. Projekty takie przygotowywane są m.in. dla średnich Białogostu, Bydgoszczy, Gdańska, Katowic, Łodzi, Poznania, Szczecina i Wrocławia.

● **ROZMOWY TELEFONICZNE** w Lublinie częściowo są już przekazywane tzw. światłowodami (upraszczając nieco: włókno szklane, którego rdzeniem płynie światło). 24.III. oddano tu do użytku pierwszą w Polsce i w krajach RWPG eksperymentalną linię światłowodową. Wątkuści 2,5 km, założona w sieci łączą telekomunikacyjnych pomiędzy dwiema centralami. Jak zapowiada Ministerstwo Łączności, światłowody — niezawodne technicznie, niewrażliwe m.in. na zakłócenia elektromagnetyczne, umożliwiające zwiększenie liczby rozmów — zastosowane będą także w innych miastach.

● **PIERWSZE JASKÓŁKI**. Informowaliśmy niedawno o planowanym rozwoju „Mody Polskiej”, mającej znaczenie zwiększyć liczbę swoich „salonów”. I oto zarysowują się już kierunki tego rozwoju. Jak informuje „Życie Warszawy”, na ostatnich poznanińskich giełdach towarowych to eksportowe przedsiębiorstwo zakontraktowało w przemyśle kluczowym 200 tys. płaszczy damskich — czyli pięciokrotnie więcej niż zazwyczaj — a na rok przyszły obstarowało ich podobno 400 tys. Ceny na te wyroby ma ustalać „Moda Polska”. Jeżeli chodzi o tworczą własną przedsiębiorstwa, „Kobieta i Życie” po ostatnim pokazie „MP” pisał: „Nienowoczesna wprawdzie i nie na nasze warunki życiowe, a już zwłaszcza finansowe, ale (...) nie wypada przeciwstawiać się francuskiemu Haute Couture”.

● **GÓRALU, CZY CI NIE ŻAL...** Konkurs na „ładną i oryginalną pamiatkę warszawską” — naprawde związana z Warszawą — ogłosiła warszawska Izba Rzemieślnicza wspólnie z redakcją „Kuriera Polskiego” i „Rzemieślnika”.

za granicą

● Na zaproszenie I sekretarza KC Komunistycznej Partii Kuby, przewodniczącego Rady Państwa i Rady Ministrów Fidela Castro do Hawany przybył z wizytą oficjalną premier Piotr Jaroszewicz.

● W Moskwie rozpoczęło się 89 posiedzenie Komitetu Wykonawczego RWPG.

● 26 bm. podpisany został w Waszyngtonie separatystyczny układ między Izraelem a Egiptem. Grozi to zaostreniem kryzysu na Bliskim Wschodzie, gdyż pozostaje kraje tego regionu w dalszym ciągu stanowczo odrzucają warunki, na jakich doszło do porozumienia egipsko-izraelskiego.

● Po 49 dniach kryzysu zaprzysiężony został w Rzymie tróipartyjny rząd premiera Giulio Andreottiego. Według powszechnych opinii, nie ma on szans uzyskania inwestytury, gdyż odmawiają mu poparcia obie największe partie lewicowe — WIFK i partia socjalistyczna. Przewiduje się, że w wyniku przejścia lewicy do opozycji rozpisanie zostaną we Włoszech przedterminowe wybory.

● W Libii przebywał minister spraw zagranicznych PRL, Emil Wojtaszek. Ugodniono, że będą kontynuowane rozmowy na temat zawarcia umowy o wyeliminowaniu podwójnego opodatkowania, konwencji konsularnej oraz umowy o pomocy prawnej. Wskazano na istniejące możliwości dalszego rozszerzenia współpracy gospodarczej między obu krajami.

● Jak poinformowała agencja prasowa VNA, wbrew oświadczeniom Pekinu, Chiny nie wycofały swoich wojsk z terytorium Wiet-

namu. Okupują one jeszcze ponad 30 różnych punktów w północnych prowincjach, gdzie uciążliwie zajmowane pozycje. Ponadto trwa koncentracja oddziałów wojskowych na granicy z Wietnamem. Chiny zgromadziły też 5 dywizji na pograniczu z Laossem.

● Radio kabulskie podało, że siły bezpieczeństwa przy udziale mieszkańców stłumiły kontrowersyjną rebelię w Heracie — trzecim co do wielkości mieście Afganistanu.

● Rząd irański ogłosił decyzję o anulowaniu kontraktów z obokrami irańskimi. Mają oni opuścić Iran do 21 czerwca. Dotyczy to przede wszystkim obywateli państw azjatyckich; Amerykanie i obywatele państw zachodnioeuropejskich w większości wyjechali z Iranu już wcześniej. Do anulowania umów o pracę skłoniło rząd bezrobocie, które osiągnęło poważne rozmiary na skutek unieruchomienia wielu zakładów. W uzasadnionych przypadkach cudzoziemcy będą mogli pozostać w Iranie dłużej.

● Dzięki mediacji duchownego szyckiego — ajatollaha Teleganiego — udało się przywrócić spokój w kurdyjskim mieście Sanandadž, gdzie trwały zbrojne starcia ludności z wojskiem. Ludność kurdyjska żąda przyznania jej autonomii.

● W Czadzie utworzony został rząd jednolitości narodowej z udziałem wszystkich ważniejszych ugrupowań politycznych skupionych wokół dotychczasowego prezydenta Maluma, premiera Habre oraz rządu wyzwoleńca „Frolinat”. Stawia to szansę zakończenia trwającej w tym kraju od 13 lat wojny domowej.

● Francuska centrala związkowa CGT zorganizowała wielką manifestację w Paryżu na znak protestu przeciwko polityce społecznej i gospodarczej rządu premiera Bar-

re'a. Polityka ta zagraża zwiększeniem bezrobocia (które wynosi obecnie 13,50 tys. osób) w wyniku redukcji związanych z reorganizacją francuskiego przemysłu. Bezpośrednią przyczyną wystąpienia były redukcje planowane w przemyśle stalowym. Do demonstracji w Paryżu włączyli się elementy lewackie, które spowodowały starcia z policją.

● Parlament portugalski odrzucił rządową ustawę budżetową, przewidującą ostre środki oszczędnościowe mające wyprowadzić gospodarkę portugalską z kryzysu. Tym samym rząd premiera Mota Pinto znalazł się w sytuacji, której trudno mu będzie sprostać. Premier postanowił wstrzymać się z decyzją w sprawie ewentualnego zgłoszenia dymisji do czasu powrotu do kraju prezydenta Eanesa, który znajdował się w podróży do Bułgarii, Rumunii i Węgier.

● W Pradze odbyło się dwudniowe posiedzenie KC KPCZ poświęcone problemom rozwoju rolnictwa w najbliższych latach. Uchwała przewiduje, że do 1985 r. spożycie mleka i przetworów mlecznych na 1 mieszkańca CSRS powinno wzrosnąć do 250 kg, mięsa do co najmniej 90 kg, warzyw do 91 kg, owoców do 65 kg, spożycie maki ma zmniejszyć się o ok. 20 proc., a cukru — o 5-6 proc. Głównym celem polityki rolnej będzie wydajne zwiększenie zbiorów zbóż i psaz. Produkcja zbóż w pięcioletnim 1981—1985 ma wynieść 56—58 mln ton.

● Bank Światowy poinformował, że przyznał Rumunii dwie pożyczki w łącznej wysokości 145 mln dol. przeznaczonych na rozwój hodowli trzody chlewniej i prace melioracyjne. Spłaty pożyczek oprocentowanych na 7 proc. rozłożono na 15 lat.

● 24 bm. na pokład stacji orbitalnej „Salut-6” przekazano sygnały telewizyjne z Ziemi. Dotychczas transmisje telewizyjne przeprowadzane jedynie w odwrotnym kierunku — z Kosmosu na Ziemię.

Pasta do butów wielce znaczącym artykułem rynkowym nie jest. De facto jest drobiazgiem. Od wielu lat nigdy z tym problemu nie było. Dla tego tym bardziej ludzi denerwował i denerwuje jej brak w sklepach i kioskach.

DLACZEGO BRAKUJE PASTY?

KAZIMIERZ BOŃCZEWSKI

N AJBARDZIEJ niedobór pasty odczuwaliśmy w ostatnich miesiącach ubiegłego roku oraz w styczniu i lutym br., kiedy to niedobór ten stał się drastyczny. Luka w zaopatrzeniu narastała od dłuższego czasu, nie pojawiła się nagle. W 1977 roku różnica między ofertą producentów a zapotrzebowaniem wynosiła osiem milionów opakowań (w przeliczeniu na pudełeczka 40-gramowe), zaś w 1978 roku powiększyła się do 10 milionów.

Tak więc problem nie pojawił się nagle. Nie można powiedzieć, że nikt o nim nie wiedział. Jak zobaczymy dalej, nie było też obiektywnych przyczyn powstania tej luki w zaopatrzeniu rynku. Czasu było dość, by zapobiec pogarszającemu się zaopatrzeniu. Tylko nie było tych, którzy by się za to zabrali, którzy poczuliby się za ten stan rzeczy odpowiedzialni.

Dwa lata temu

Produkcją pasty do obuwi zajmują się sześć spółdzielni pracy, z których największą „Erdal” jest firma największą (około połowa produkcji krajowej) i pełni on funkcję wiodącą w całej branży. Ponadto produkuje pastę do butów dwie spółdzielnie inwalidów oraz jeden zakład ZZG „Inco” w Krakowie.

Jak widać, są to wszystkie firmy małe, rozproszone w trzech „pionach”. Niemniej jednak większość produkcji skupiona jest w spółdzielczości pracy. Dlatego też rolę koordynacji branżowej pełni Krajowy Związek Spółdzielni Chemicznych w Krakowie. Dlatego też odpowiedzialnym za zaopatrzenie rynku w pastę do butów, jest Centralny Związek Spółdzielczości Pracy w Warszawie.

Producenci pasty twierdzą i twierdzi, że mogą jej wyprodukować rocznie 60, a nawet więcej, milionów pudełeczek. Samej masy mają bowiem pod dostatkiem i zdolności wytwórcze pozwalają na tak dużą produkcję. Jedyną trudnością sprawia niedobór opakowań. Dodajmy, że wszystkie opakowania dostarczane były producentom pasty do butów spoza „sektora” spółdzielczego.

Do 1976 roku funkcjonowała w Krakowie — a więc blisko większości producentów pasty — Fabryka Opakowań Błasanych „Artigraph”, wytwarzająca rocznie około 12 milionów pudełeczek, tzw. pastówek. Po jej likwidacji jedynym producentem opakowań do pasty stały się Zakłady Opakowań Błasanych w Zawierciu, podległe Zjednoczeniu „Opakomet” z resortu przemysłu spożywczego i skupu. Firma ta wiedziała o zlikwidowaniu krakowskiego „Artigraphu” i miała obowiązek — jeśli zasłabiła taka potrzeba — zwiększenia produkcji pastówek do pełnych ilości potrzebnych odbiorcom. Do tego, dlaczego nie zwiększyła tej produkcji — dla wyrównania choćby ubytku pastówek z „Artigraphu” — wrócić nieco później.

W 1977 roku handel zgłosił zapotrzebowanie na pastę w wysokości 1330 ton, to jest 48 milionów opakowań. Producenci uznali, że nie mogą dostarczyć więcej niż 1600 ton, tzn. 40 milionów opakowań.

Przyjmując nawet, że spółdzielczość rzeczywiście nie mogła uzyskać od „Opakometu” więcej niż 40 milionów pastówek, to nie rozpoczynałaby ona podjęcie produkcji opakowań we własnym zakresie. Równocześnie Spółdzielcze Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznym „Coopexim” podpisuje w dniu 29 czerwca 1977 roku kontrakt na eksport 2 milionów pudełeczek pasty do WRL. Wysyłka miała być realizowana w 1978 roku.

Ale wróćmy do rozliczeń z 1977 roku. Mimo że producenci zadeklarowali się dostarczyć 40 milionów pudełeczek pasty, dostarczyli w końcu do handlu tylko 38 milionów. A więc łączny niedobór w dostawach sięgał równo 10 milionów sztuk.

Rok temu

Na 1978 rok handel zgłosił zapotrzebowanie wyższe tylko o 2 mln opakowań w stosunku do zapotrzebowania z roku ubiegłego, czyli na 50 milionów pudełeczek pasty (1950 ton). Natomiast producenci nadal oferowali tylko 1600 ton, czyli 40 milionów opakowań.

Rozpoczyna spółdzielczość w tymże roku eksport pasty na Węgry. Co więcej, SPHZ „Coopexim” w styczniu 1978 roku podpisuje drugi kontrakt — w wysokości 1 mln sztuk — na eksport pasty do WRL.

Na wiosnę 1978 roku zapasy pasty do butów w handlu spadają do zaledwie 20 dni. Ograniczone są jej dostawy do sklepów detalicznych, nie udaje się utrzymać ciągłości sprzedaży.

Dnia 4 maja ubiegłego roku odbyła się w zastępie Przewodniczącego Komisji Planowania konferencja z



Fot. S. ZUBCZEWSKI

udziałem przedstawicieli producentów pasty (CZSP, ZSI, ZZG) oraz resortów: przemysłu chemicznego, gospodarki materiałowej, przemysłu spożywczego i skupu (któremu podlega „Opakomet”) oraz handlu wewnętrznego i usług. Ustalenie podstawowe: producenci pasty muszą, poza zrealizowaniem zapotrzebowania bieżącego, wywiązać się z zaległości z 1977 roku — a więc dostarczyć w 1978 roku łącznie 2180 ton pasty, tj. 56 mln opakowań.

Aby zrealizować te dostawy, zobowiązano resort chemii do dostarczenia potrzebnych ilości surowców (parafina, barwniki). W sprawie niedoboru 16 milionów opakowań do pasty (różnica między 56 a 40 mln szt.) przyjęto konkretne ustalenia. W Zakładach Opakowań Błasanych w Zawierciu wprowadzona zostaje praca na trzecią zmianę — na wskutek tego dostawy zostaną zwiększone o 6 mln pastówek. CZSS „Społem” zaimportować ma z krajów socjalistycznych 5 mln pudełek pasty. Celem zlikwidowania niedoboru pozostałych 5 mln opakowań CZSP, w porozumieniu z Ministerstwem Gospodarki Materiałowej, miał przeprowadzić rozpoznanie mł. wprowadzenia w 1978 roku zastępczych opakowań szklanych (producent z resortu budownictwa).

Jednocześnie na tejże międzyresortowej konferencji ustalono, że w celu załatwienia problemu dostaw rynkowych pasty do butów na rok 1979 i lata następne Centralny Związek Spółdzielczości Pracy — w porozumieniu ze wszystkimi zainteresowanymi — opracuje kompleksowy program produkcji pasty do obuwi wraz z propozycją nowoczesnych wzorów opakowań, opierając się na krajowych dostawach maszyn i urządzeń oraz krajowych surowcach.

CZSP zwrócił się do producentów ze Zjednoczenia Szkła i Ceramiki „Vitrocer” o podjęcie produkcji 5 mln szklanych słoików na pastę do obuwi. Odmówiono podjęcia produkcji. Nie dostarczył też „Opakomet” owych 6 mln dodatkowych pudełek błasanych. Wreszcie spółdzielczość pracy z bardzo dużym opóźnieniem przystąpiła do radzenia sobie z tą sprawą we własnym zakresie.

Z początkiem roku

Start producentów pasty w 1979 roku nie zapowiadał prawie żadnych zmian. Wiadomo, że pasty do butów najbardziej potrzeba (m.in. ze względu na opady) w okresie IV i I kwartału. Handel otrzymuje w styczniu dostawę zaledwie 3,5 mln opakowań. W sklepach nie można już mówić o braku ciągłości sprzedaży, ale o kompletnym braku pasty.

Dnia 17 stycznia ekspediovane jest na eksport 62,5 tys. pudełek, a 22 stycznia dalsze 62,5 tys. opakowań pasty opuszcza granice kraju. Wskutek interwencji MHWiU eksport zostaje wreszcie wstrzymany.

W dniu 31 stycznia odbywa się w MHWiU narada wszystkich producentów, koordynujących i odpowiedzialnych za dostawę pasty do butów. Ustalono, że w lutym

br. spółdzielczość musi dostarczyć 7 mln pudełek z pastą, zaś w marcu br. — 6 mln szt. Razem w I kwartale br. — 16,5 mln opakowań. Obecny na tej konferencji dyrektor Zakładu Opakowań Błasanych „Opakomet” w Zawierciu stwierdza, że nikt z władz CZSP nie zwracał się o rozwinięcie produkcji opakowań. Dyrektor Zjednoczenia „Opakomet”, Tytus Lachnit, stwierdza, że istnieje możliwość poważnego zwiększenia produkcji opakowań w 1979 roku oraz zwiększenia ich dostaw już w I kwartale 1979 roku.

Cała sprawa sprowadza się do zaistnienia w „Opakometcie” w Zawierciu jednej sprawy. Taką sprawą — ostatnią nieczyzną — zakład ten posiadał od dawna, a jej uruchomienie wymagało tylko 100 tys. złotych funduszu bezosobowego na wykonanie potrzebnych form i narzędzi. Prasa ta miała wytwarzać pastówki już w marcu.

Zakłady w Zawierciu mogą więc dostarczyć w bieżącym roku nie 40 mln, a 56 mln pastówek, w tym blisko 16 mln do 15 marca br. Spółdzielnia Pracy „Urania” w Łodzi może wyprodukować w br. około 5 mln pudełeczek do pasty z tworzyw sztucznych. Spółdzielnia huta szkła — jedna z 11 z CZSP — „Skawina” w Kielcach wyprodukuje w br. szklanych słoiczek do pasty (takich jak do krajowego kawioru) — również 5 mln szt. Ponadto zakład opakowań Spółdzielni Inwalidów z Kraśnika dostarczy w I kwartale około 1 mln tubek dla zakładu „Inco” do wypełniania pasą do obuwi. Gotowość produkcji opakowań zgłosiło też rzemieślnictwo.

A więc nagle okazuje się, że jednak można „zdobyć” 56, 58, a nawet więcej milionów opakowań dla producentów pasty.

Dostawy w 1979 roku mają być następujące: w I kwartale producenci dostarczą ogółem 16,5 mln opakowań pasty do obuwi, w II kwartale — 13,5 mln opakowań, zaś w III półroczu 23 milionów opakowań. Razem rynek musi otrzymać 58 milionów pudełek a pastą od producentów krajowych.

„Do 19 marca — mówią mi teraz w CZSP — wyprodukowane zostało, licząc od początku roku, 14 milionów 370 tysięcy pudełek z pastą, pozostało jeszcze niespełna, 1,7 mln szt. Owe 16,5 mln na pewno zostanie wykonane, a liczymy, że dostawy szklanych tubek do 17 mln sztuk.”

W br. „Erdal” zrobił nie 750, ale 980 ton pasty, zakład „Inco” — 380 ton (w ubiegłym roku 180 ton), „Unia” w Poznaniu — 130 ton (90), „Sopocki” „Postę” — 130 ton (86), SP „Elektromet” z Przemyśla — 110 ton (61) itd. W sumie branża dostarczy w br. co najmniej 2300 ton, wobec 1637 ton w ubiegłym roku...

*

Drastyczna sytuacja i ostre interwencje doprowadziły wreszcie do skutecznego działania w zakresie produkcji i dostaw pasty do butów na rynek. To, co przez ponad dwa lata wydawało się niemożliwe — stało się realne. Oczywiście, że w całej tej sprawie poniesione zostały spore straty ekonomiczne, a przede wszystkim społeczne, wskutek opóźnionej działalności. Zabrakło poczucia odpowiedzialności i sprawności w koordynacji ze strony pionu produkcji Centralnego Związku Spółdzielczości Pracy, kierowanego przez wiceprezesa Zarządu, Czesława Sawickiego.

Pasta do butów nie jest jedynym zarówno dla spółdzielczości pracy, jak też i całego rynku problemem, który drastycznie dał się odczuć konsumentom. O sprawach zapalek, papieru toaletowego, butelek dla niemowląt już zapomnieliśmy. Każda z nich z osobna była też sprawą drobną, do rozwiązania po podjęciu skutecznego działania.

Sprawę pasty do butów — miejmy nadzieję — mamy już za sobą i można byłoby na dobrą sprawę już o tym wszystkim nie pisać.

Mamy na rynku wystarczająco dużo spraw trudnych, spowodowanych przez rzeczywiste warunki obiektywne. Rozwiązanie tych problemów wymaga długotrwałych zabiegów, wysiłku całej gospodarki i cierpliwości społeczeństwa. W tej sytuacji nie stać nas na luksus tolerowania tego typu braków na rynku, którym, jak się okazuje, można jednak zapobiec. Wystarczy tylko zwiększyć sprawność działania, lepszą koordynację i znakomicie wyższe poczucie odpowiedzialności tych, do których kompetencji i obowiązków rozwiązanie tych spraw należy.

listy

Zasiłek chorobowy dla rolników

Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Dział Świadczeń dla Rolników wyjaśnia, że w myśl ustawy z dnia 27.X.1977 r. o zaopatrzeniu emerytalnym oraz innych świadczeniach dla rolników i ich rodzin — rolnik nabywa prawo do zasiłku chorobowego jedynie w przypadku, gdy nieprzerwana, co najmniej 30-dniowa, niezdolność do pracy spowodowana została wypadkiem przy pracy w gospodarstwie rolnym lub chorobą zawodową.

Nie ma natomiast podstawy prawnej do wypłaty rolnikowi zasiłku chorobowego, jeśli niezdolność do pracy powstała wskutek innych przyczyn, np. choroby.

Czytelnik „Życia Gospodarczego” Ob. Józef Dolata w liście do Redakcji pisze, że był niezdolny do pracy od 9.IX. do 20.XI.1978 r. i przebywał w szpitalu w związku z kamicą nerek i przeprowadzoną operacją. Okres niezdolności do pracy związany był zatem z chorobą nerek, a nie z wypadkiem przy pracy. Zakład zaznacza przy tym, że kamicą nerek nie jest choroba zawodowa.

W tym stanie rzeczy ZUS informuje, że nie ma podstawy do przyznania Ob. J. Dolacie uprawnień do zasiłku chorobowego.

mgr I. KALINOWSKI
dyrektor Działu
Świadczeń dla Rolników
ZUS

Okna prefabrykowane

Zamieszczony w nr 10/1978 „Z.G.” artykuł Andrzeja Chmielewskiego pt. „Świat zabity oknami” przedstawia fałszywe dane producentów okien dla budownictwa.

Autor stwierdza, że 30–50 proc. sztyb okiennych zamontowanych w Zakładach Stolarski Budowlanej zostały zniszczone w transporcie i na budowach.

Według oceny ZSB, powłoki malarskie (okna trzykrotnie malowane) są na budowach nagięte i zniszczone.

Przemysł chemiczny nie realizuje zapotrzebowania ZSB na farby i lakiery niezbędne dla „delikatowego” wykonania okien na etapie produkcji w ZSB.

Tarcia, podstawowy surowiec — lepsza już nie będzie.

Jako długoletni pracownik budownictwa jestem całkowicie przekonany o słuszności trzech pierwszych stwierdzeń, przy czym uważam, że sztyb tutejsze są znacznie więcej niż 50 proc., a poruszonego problemu dotyczy nie tylko okna, ale także stolarki drzwiowej.

Jest rzecz zrozumiała, że wykonanie z klepskiego surowca okna i drzwi nie wymaga lepszej jakości nawet przez pięciokrotnie malowanie (trzy razy w ZSB i dwa razy na budowie), ani też przez dwukrotne szklenie z dwukrotnym zużyciem np. deficytowego kitu, sporządzanego z importowanych składników.

Obecną sytuację można jednoznacznie określić jako marnotrawstwo. Jednak przyczyną tego marnotrawstwa jest nie tyle bez troska budowlanych, ile dążenie ZSB do uzyskiwania wysokich cen za klepski produkt „ozdobiony” — bez potrzeby — wielokrotnym malowaniem i szkleniem.

Określenie „bez potrzeby” jest może nieścisłe, gdyż, jak sądzę, podkładało to dążenie do wykazywania wielokrotnego wzrostu globalnej produkcji ZSB liczonej w złotych i imponującej wydajności pracy na jednego zatrudnionego.

Sądzę, że dla gospodarki korzystniejsze byłoby ograniczenie zabiegów malarskich w ZSB do zastrzygnięcia stolarstwa w celu zabezpieczenia jej na okres składowania, a pozostawienie szklenia i dwukrotnego malowania budowlanym, co zresztą obecnie, mimo „konfekcjonowania”, robią. Zmniejszyłoby się wówczas zużycie farb i kitów oraz paliw dla samochodów woźnych szkło do zakładów ZSB — i samego szkła — a także wydatki dewizowe na składniki tych farb i ropę naftową.

Trudno się zgodzić z twierdzeniem, że tarcia będzie coraz gorsza. Nasze tartaki zapewne produkują również tarcie wyższych klas, nie przypuszczam bowiem, aby zagranicę importowały kupowały u nas klepskie drewno. Myślę, że część tego dobrego drewna można by przeznaczyć dla stolarstwa budowlanej, a ewentualnie zmniejszenie wpływu dewizowe skompensować przez eliminację marnotrawstwa farb, kitu, szkła i paliwa. Wyszłoby to na zdrowie naszej stolarce budowlanej i całej gospodarce (w tym

także przeciżonemu i transportowi kolejowemu).

Trzeba wprawdzie dla osiągnięcia tego celu wydać odpowiednio zarządzenia zmieniające ceny stolarstwa i klepskiego drewna, założenia planowe ZSB w zakresie „globalnej wartości produkcji” i „wydajności na jednego zatrudnionego” ale — jak się orientuje — zarządzenia nie są u nas towarami deficytowymi, sprawa jest więc do załatwienia.

STEFAN KUZDZAŁ
Mragowo

Faktury — ok prasa — ko

W „Życiu Gospodarczym” nr 10/1979 w rubryce „Żywiołki gospodarcze” ukazała się wzmianka o naszych zakładach. Stwierdza się tam, że Zakłady Mechaniczne Przemysłu Poligraficznego „Grafmasz” w ciekawy sposób konstruuje rachunki za wykonane usługi. Uspoleźniono placówki, które z nich korzystały, nadpłaciły tej firmie za zleczone roboty od 6 do 30 tys. złotych do każdego rachunku.

A oto jaka jest rzeczywistość.

W listopadzie 1978 r. inspektorzy PKC przeprowadzili w naszym przedsiębiorstwie kontrolę prawidłowości sporządzania kalkulacji kosztów produkcji stanowiących podstawę ustalania cen skomplikowanych remontów maszyn poligraficznych za 1977 i 1978 rok.

W latach 1977 i 1978 nasze zakłady wystawiły 2240 faktur na łączną sumę 197 463 tys. zł. Inspektorzy PKC zakwestionowali sposób wystawiania faktur w 34 przypadkach na kwotę 205,7 tys. zł. Zastrzeżenia dotyczyły przede wszystkim nieterminowego rozliczenia faktycznych kosztów delegacji, brzydactwa rachunków wykonanych w terenie. Wystąpiły z tego tytułu nadpłaty w kwocie 86,2 tys. zł oraz niedopłaty w kwocie 41,5 tys. zł.

Nieprawniżwiła jest więc przekazana społeczeństwu informacja, jakoby „uspoleźnieni usługowcy” nadpłacili „Grafmaszowi” za zleczone roboty od 6 do 30 tys. zł do każdego rachunku.

Ani treść protokołu po kontroli PKC, ani zalecenia pokontrolne nie dają żadnych podstaw do użycia sformułowania o „przysłowiowych kelnerskich dopiskach z sufitu” itd.

Sprawdzenie tutejszych zakładów do wspólnego mianownika z „osobami krótkowzrocznymi, dla których pieniądź stanowi tak wielką pokusę, iż nie oprą się przed żadną malwersacją”, stanowi publicznie wyrażoną obraźliwą opinię. U pracowników „Grafmaszu” wywołała ona co najmniej niesmak.

Nie znaczy to, aby prasa miała zatajać przed społeczeństwem przejaśnienie działalności godzącej w naszą gospodarkę, czy niezgodnej z zasadami moralności socjalistycznej, ale jeśli to czyni, to oczekuje się w takich przypadkach obiektywizmu. Sądziemy, że treść notatki w odniesieniu do naszych zakładów zostanie sprostowana.

Następują podpisy przedstawicieli dyrekcji, POP, Rady Robotniczej, Rady Zakładowej ZMP „Grafmasz” w Poznaniu.

RED.: Naszą notatkę oparliśmy na artykule pt. „Inspektorzy PKC pilnują interesów klienta”, opublikowanym w „Expressie Poznańskim” 22.II.1979 r.

„Koszt schabowego”

Nie dla polemiki, lecz z potrzeby ścisłego precyzowania ustaleń i wniosków, podaję pewne wyjaśnienie w związku z artykułem Mikołaja Hulewicz pt.: „Koszt schabowego” („Z.G.” nr 3/1979). Nieścisłe mianowicie jest stwierdzenie, że bardzo wysokie koszty weterynarii w fermie przemysłowej w Kolbaczu, wynoszące około 1,5 miliona złotych, „wynikają przede wszystkim z błędnego ustalenia, że pracownicy weterynarii, którzy mieszkają w domach ferm, korzystają z pomieszczeń i wyposażenia ferm, nie są jej pracownikami, a są pracownikami Wojewódzkiego Zarządu Weterynarii. Nie są więc zainteresowani w obniżeniu kosztów, natomiast aplikują jak największe ilości leków i preparatów oraz wykonują dużo zabiegów często niekoniecznych, gdyż ich wynagrodzenie zależy od wartości wykonanych zabiegów”.

Lekarze i technicy weterynarii pracujący w fermie w Kolbaczu nie są pracownikami Wojewódzkiego Zakładu Weterynarii, lecz są zatrudnieni bezpośrednio przez wyżej wymienione zakłady.

Wyjaśnia to, że koszty weterynarii nie zależą „przede wszystkim” — jak to formułuje autor — od sposobu zaangażowania pracowników i organizacji służby weterynaryjnej.

STANISŁAW WOŁOSZCZAK
dyrektor
Woj. Zakładu Weterynarii
Szczecin

We wszystkich resortach i urzędach centralnych odbywają się obecnie narady aktywu politycznego i gospodarczego w związku z listem i sekretarza KC PZPR, Edwarda Gierka do tych instytucji. I sekretarz KC zwraca się do aktywu resortów, zjednoczeń i przedsiębiorstw, by na wszystkich szczeblach aparatu produkcyjnego przeanalizować kluczowe dla rozwoju kraju i poprawy życia społeczeństwa zagadnienie — efektywność gospodarowania. Poniżej zamieszczamy informacje na temat narad w trzech resortach: maszyn ciężkich i rolniczych, hutnictwie oraz pracy, plac i spraw socjalnych.

SIĘGNAĆ DO ŹRÓDEŁ

STATKI, tabor kolejowy, maszyny i ciągniki rolnicze, maszyny dla przemysłu spożywczego, kotły dla energetyki, sprzęt dla górnictwa i budownictwa mieszkaniowego... oto niektóre najbardziej znane wyroby wytwarzane w fabrykach podległych Ministerstwu Maszyn Ciężkich i Rolniczych. Już to zwykłe wyliczenie pokazuje, jak wiele jest dziedzin gospodarki, których sprawne funkcjonowanie zależy od systematycznych dostaw z fabryk tego resortu. Przemysł maszyn ciężkich i rolniczych jest także poważnym dostawcą wyrobów na eksport (eksportuje 30 proc. produkcji, a udział w całym krajowym eksporcie wynosi 17 proc.). Jest to więc duża i znacząca w gospodarce kraju gałąź przemysłu, zatrudniająca

blisko 400 tys. osób, w ostatnich latach intensywnie rozbudowywana i modernizowana — 61 proc. brzołowego majątku przemysłu, wartości 87 mld zł, zostało przekazane do eksploatacji w latach 1971—1978. Powstało w tych latach wiele nowoczesnych zakładów, a wśród nich także jak fabryka kabli w Ożarowie, maszyn żniwnych w Płocku, czy rozbudowujący się nadal „Ursus”.

Uczestnicy resortowej narady, zwołanej w dniu 22 marca br. w celu przedyskutowania stojących przed tym przemysłem zadań zastanawiali się, jakie należy podejmować działania, aby osiągnąć poprawę efektywności gospodarowania i odrobić zaległości w produkcji zakładów powstałe w ciągu dwóch pierwszych miesięcy bieżącego roku. Straty są

bowiem poważne — średnio w skali resortu jest to równowartość produkcji wytwarzanej w ciągu pięciu dni roboczych. W niektórych branżach, np. w przemyśle ciągnikowym i okretowym, sięgają one kilkuset dni roboczych. Zabierający głos w dyskusji przedstawiciele tych zakładów stwierdzali, że można te zaległości odrobić, że jest to wręcz konieczne — na ich wyroby czekają odbiorcy w innych dziedzinach gospodarki i handel zagraniczny. Nadrobienie opóźnień warunkuje wykonanie całorocznych zadań produkcyjnych.

Na tie przedstawione przez resort analizy sytuacji rysują się wyraźnie dwa kierunki działania.

Pierwszy, to odrobienie zaległości produkcyjnych, udzielenie maksymalnej pomocy kolei, energetyce i innym gałęziom gospodarki — pomocy niezbędnej dla ich normalnego funkcjonowania.

Drugi, to poprawa efektywności gospodarowania — odrobienie strat i osiągnięcie zaplanowanych relacji ekonomicznych.

W tym celu konieczne okazało się przewartościowanie niektórych zadań w planie gospodarczym na rok bieżący. Jednym z realizowanych już kierunków jest zwiększenie produkcji części zamiennych, kosztem niektórych wyrobów finalnych, głównie dla komunikacji i energetyki, w celu zapewnienia sprawnego przeprowadzenia remontów. Przewiduje się w związku z tym wzrost, w stosunku do planu, produkcji części zamiennych o 9,4 proc. (wartości 1033 mln zł). Ponadto „Pafawag” i „Cegielski” same przystąpiły do remontów lokomotyw — 60 elektrycznych i 10 spalinowych (wymontowano już 26). Zakłady „Dolmei” remontują silniki trakcyjne. Bardzo znacznie, jak wielokrotnie pisaliśmy, wzrosło zapotrzebowanie na części

zamienne do ciągników i maszyn rolniczych. W związku z tym ich produkcja zostanie zwiększona o 9,8 proc., w stosunku do dotychczasowego planu (wartość tych dodatkowych dostaw wyniesie 610 mln zł). Dokonana korekta planu odpowiada obecnym potrzebom gospodarki narodowej, pozwoli na przekazanie do eksploatacji wielu maszyn i urządzeń wymagających remontów.

Do spraw o dużym znaczeniu należy także zwiększenie produkcji przeznaczonych dla rynku wewnętrznego. Przypomnijmy, że przemysł ten jest głównym dostawcą ciągników i maszyn rolniczych, wyrobów instalacyjno-sanitarnych, narzędzi gospodarczych, naczyń i nakryć stołowych i wielu innych. We wszystkich tych dziedzinach produkcji jest jeszcze wiele możliwości do wykorzystania. Poczynając od spraw z pozoru drobnych (np. jako osiągnięcie odnotowuje się postęp w konfekcjonowaniu gwoździ i wkrętów), aż po sięgające głębiej w strukturę produkcji. Chodzi w tym przypadku między innymi o lepsze dostosowanie produkcji do potrzeb rynku. Istnieją bowiem, jak stwierdzono, duże różnice między asortymentową strukturą dostaw a potrzebami zgłaszanymi przez handel. Aby się o tym przekonać, wystarczy ocenić zaopatrzenie rynku np. w takie artykuły, jak zlewowozywaki emalowane z blachy stalowej, naczynia emalowane o większych pojemnościach, naczynia ocykowane, cieniaki drut itp.

Przemysł maszyn ciężkich i rolniczych wytwarza wiele, wysoko cenionych na światowych rynkach, wyrobów przeznaczonych na eksport. Należy o nich statki, niektóre maszyny rolnicze, aparatura chemiczna i cukrownicza, urządzenia odlewnicze i transportowe, kable i inne. Jest to eksport przynoszący poważne korzyści naszej gospodarce, niezbędny również z punktu widzenia moderni-

zacji bazy wytwórczej samego przemysłu. Stąd też problem pełnego wykonania zadań eksportowych został podjęty z dużą uwagą w wystąpieniach uczestników narady.

W wielu branżach stworzone już zostały mocne podstawy do osiągnięcia postępu w nowoczesności i jakości produkowanych wyrobów. Miedzy innymi wykorzystano w tym celu nowe, dobre wzory i licencje zagraniczne. Uruchomienie produkcji licencyjnej przyniosło duże korzyści, np. w produkcji silników okrętowych, kotłów energetycznych, kombajnów do zbioru ziemniaków i buraków, automatycznych wózków cukrowniczych, maszyn paczkujących i innych. Wraz z unowocześnieniem technologii produkcji powinien jednak następować spadek jej importochłonności, co nie we wszystkich przedsiębiorstwach jest realizowane w należytych stopniach.

Wiele uwagi poświęcono również problemom wewnętrznym zakładów — sprawom zależnym od kierownictwa przedsiębiorstw i załóg, które w sumie decydują o efektach ekonomicznych i produkcyjnych całego przemysłu. Mówiono o przedsięwzięciach umożliwiających oszczędność gospodarkę materiałami, paliwami i energią, wdrażaniu nowych materiałów oszczędności technologii, unowocześnianiu konstrukcji urządzeń przeznaczonych dla energetyki (pod kątem ich niezawodności i oszczędniejszego zużycia paliw) i o licznych przedsięwzięciach organizacyjnych w zakładach. M.in. zwrócono uwagę na lepsze wykorzystanie czasu pracy na stanowiskach roboczych oraz ograniczenie nieproduktywnych przerw i nieuzasadnionej absencji. Jest to jeden z zasadniczych warunków wzrostu wydajności i lepszego wykorzystania majątku produkcyjnego.

W podnoszeniu efektywności gospodarowania szczególnie doniosła rola przypada postępowi technicz-

nemu. Są w tej dziedzinie liczne poważne osiągnięcia, ale niemało jest również niedociągnięć. Np. w budowie statków będącej naszą „wizytówką” i cenną specjalnością eksportową zbyt powolny jest postęp w technologii produkcji i obniżaniu pracochłonności oraz uruchamianiu produkcji nowych urządzeń do wytwarzania wyposażenia statków. Wiele innych wyrobów charakteryzuje się zbyt dużym ciężarem, do wielu kompletnych obiektów brakuje uzupełniającego wyposażenia. I tak dalej.

Zadania stojące przed zapleczem technicznym są tym większe, że w bieżącym roku resort ma uruchomić produkcję 730 nowych i zmodernizowanych wyrobów, w tym m.in. 7 typów statków, pierwsze urządzenia dla energetyki atomowej, kombajn do zielonok, o dużej wydajności; przyczepy objętościowe, duże rozsiawiacze do nawozów, linie do przetworstwa mleka, wyposażenie małych piekarni i inne.

W resortowej naradzie przemysłu maszyn ciężkich i rolniczych wziął udział i sekretarz KC PZPR, Edward Gierek. Zabierając głos na zakończenie obrad, stwierdził m.in., że aktywność partyjno-gospodarczą przemysłu maszyn ciężkich i rolniczych prawidłowo podchodzi do problemów efektywności gospodarowania i zadań określonych w liście do kierownictwa resortów gospodarczych i urzędów wojewódzkich oraz organizacji partyjnych. Przemysł maszyn ciężkich i rolniczych jest nowoczesny, dobrze zorganizowany i dysponuje wykwalifikowaną kadrą. Jestem więc przekonany — powiedział Edward Gierek — że potrafię w sposób rozsądny i najbardziej skuteczny osiągnąć do źródeł zwiększenia efektywności gospodarowania we wszystkich zakładach.

(mak)

GOSPODARKA NIE MOŻE ODCZUĆ NIEDOBORU STALI

NARADA poświęcona problemom efektywności hutnictwa odbyła się 22 marca w Hucie „Warszawa”, z udziałem członka Biura Politycznego KC PZPR, prezesa Rady Ministrów Piotra Jaroszewicza. We wprowadzeniu jako wyjściowy punkt rozważań do dyskusji minister hutnictwa, Franciszek Kałm przedstawił obecną sytuację, w jakiej znalazło się hutnictwo żelaza i stali oraz metali nieżelaznych.

Plan na rok bieżący zakładał m.in. wyprodukowanie 19,6 mln ton koksu, 20,3 mln ton stali, 13,6 mln ton wyrobów walcowanych gotowych (wzrost o blisko 12 proc.). Te zadania miały być realizowane zarówno w nowych, przekazywanych do eksploatacji wydziałach — przede wszystkim w Hucie „Katowice” — jak i w starych hutach przez ich modernizację i intensyfikację produkcji. Przemysł metali nieżelaznych ma zadanie wyprodukować m.in. 390 tys. ton miedzi (wzrost o ponad 17 proc.), 217 tys. ton cynku, 103 tys. ton aluminium. Wysokiej rangi hutnictwa, jako przemysłu dostarczającego podstawowe materiały stosowane przez wszystkie, praktycznie biorąc, gałęzie gospodarki, nie trzeba udawać. Wyścig, by gospodarz narady, Huta „Warszawa”, nie wyprodukował i nie dostarczył stosunkowo niewielkich nawet dostaw stali stopowych do Fabryki Łożysk Tocznych „Iskra” w Kielcach — by skutki tego niedoboru odczuło wielu odbiorców stosujących w swoich wy-

robach łożyska kulkowe; czy to będą zakłady „Predom” w Rzeszowie produkujące odkurzacze, czy FSO na Żeraniu — samochody. W wyniku trudności zimowych — ograniczenia w dowożeniu złomu stalowego, ograniczenia w dostawach wysokopropentowych rud — via porty, kłopoty z wagonami, z rytmiczną dostawą węgla koksujących, ograniczenia energetyczne — hutnictwo poniosło straty. Odrobienie tych strat będzie w przemyśle metalurgicznym szczególnie trudne, biorąc pod uwagę, że znakomita większość agregatów hutniczych pracuje w ruchu ciągłym, a więc czasu, który „wypadł”, odzyskać wprost niepodobna.

Jakie działania zamierza więc hutnictwo przedsięwziąć?

By nie dopuścić do powstania przestoju w produkcji u najważniejszych odbiorców, hutnictwo skoncentruje swoje wysiłki głównie na asortymentowym wykonywaniu zamówień. W porozumieniu z głównymi odbiorcami ustalono harmonogramy i kolejność realizacji najbliższych pozycji zamówień. Wśród tych hutniczych priorytetów widnieją dostawy dla energetyki, dla będących w budowie szczególnie ważnych inwestycji, dla przemysłu maszyn ciężkich i rolniczych, dla górnictwa, chemii, a także dostawy stali zbrojeniowej dla budownictwa mieszkaniowego.

Hutnicy mówią po męsku: — *Stawiamy sobie za cel odrobienie w*

ciągu bieżącego roku całej zaległej produkcji hutniczej. A poniesione straty szacuje się na 197 tys. ton surowców żelaza (około 10 proc. planu), około 300 tys. t stali (około 10 proc.), 190 tys. t wyrobów walcowanych i gotowych, 6,5 tys. t miedzi (około 17 proc.). I t. d. By działania podjęte przez hutników były skuteczne, muszą być jednak spełnione pewne warunki zewnętrzne, które „fizycznie” limitują hutniczą produkcję; przede wszystkim zapewnione muszą być niezbędne dostawy mediów energetycznych, a także znacznie muszą się poprawić usługi transportowe, dostawy podstawowych materiałów i surowców oraz odbiór finalnej produkcji.

A teraz o konkretnych zamierzeniach. Stopień wykorzystania potencjału produkcyjnego w hutnictwie jest wysoki — mówiono na naradzie. W skali resortu wynosił on w 1977 r. — 92 proc., w 1978 r. — 94 proc., a więc tyle czasu w skali roku czynne są agregaty produkcyjne. Są jednak i takie poszczególne agregaty: piece martenowskie, konwertory, piece elektryczne, linie walcownicze itd., zwłaszcza starsze wiekiem, w których ten wskaźnik wykorzystania czasu kalendarzowego jest nieco niższy. Możliwość zwiększenia produkcji, możliwość poprawy efektywności hutnicy dostrzegają w usprawnieniu gospodarki remontowej. Prawidłowo przygotowując remonty, zapewniając części zamienne i materiały do ich przepro-

wadzenia oraz odpowiedni potencjał wykonawczy można skrócić czas remontów średnio o 2,7 proc. w stosunku do roku ubiegłego.

Szczególną uwagę należy zwrócić na terminowe osiągnięcie pełnych zdolności produkcyjnych przez nowe obiekty hutnicze — ma na to wpływ i prawidłowe projektowanie, i realizacja inwestycji, i przygotowanie ich do eksploatacji. Z niedawnej przeszłości można wymienić przykłady tak właśnie sprawnie przeprowadzonych cykli inwestycyjnych: wielkie piece, stalownia konwertorowa, walcownia średnia w Kombinacie Metalurgicznym Huta „Katowice” zostały prawidłowo przygotowane do ruchu i w przewidzianych terminach osiągnęły, a nawet przekroczyły, projektowe zdolności produkcyjne. Jednak niektóre inne przedsięwzięcia: stalownia elektryczna w Hucie „Zawiercie”, w Hucie im. Nowotki, w walcowni miedzi, w Hucie Metali Nieżelaznych „Sopot”, wykazywały pewne opóźnienia w przebiegu cykli inwestycyjnych. Można więc i tak, i tak.

Udział kosztów materiałowych w ogólnych kosztach wytwarzania sięga w hutnictwie 70 proc. — stąd też racjonalizacja gospodarki surowcami i materiałami może tu stać się głównym źródłem poprawy efektywności i wypracowania akumulacji. Nakazem chwili jest zatem rozwijanie i wdrażanie takich technologii, które pozwalają na obniżenie jednostkowego zużycia surowców,

materiałów i energii.

Należy konsekwentnie — mówią hutnicy — *prowadzić zarówno „małą”, jak i „dużą” modernizację zakładów, ponieważ jest to najbardziej efektywna droga poprawy jakości i nowoczesności produkcji, rozszerzenia asortymentu wyrobów, poprawy zaopatrzenia kraju w poszukiwane wyroby hutnicze i zmniejszenia kosztownego importu. Warto wspomnieć, że w latach 1976—1978 hutnictwo uruchomiło produkcję 177 nowych lub zmodernizowanych wyrobów wartości 4,7 mld zł w skali roku; a w latach 1977—1978 podjęło produkcję 86 wyrobów dotychczas importowanych, równowartości 270 mln zł dew. Szczególne znaczenie, skoro mówimy o jakości, ma dla gospodarki narodowej zwiększenie produkcji stali o podwyższonej wytrzymałości, której zastosowanie pozwala zmniejszyć u odbiorców zużycie w granicach od 10 do 15 proc.* Do niedawna import wyrobów hutniczych stwarzał poważne obciążenie dla gospodarki narodowej. Jeszcze w 1975 r. import wyrobów hutniczych z II obszaru płatniczego wynosił 2,7 mld zł dew., a ujemne saldo obrotów z tego obszaru wynosiło 2,3 mld zł dew. W roku ubiegłym to ujemne saldo zmniejszyło się i wynosiło już tylko 0,77 mld zł dew., nastąpiła więc poprawa o około 1,5 mld zł dew.

W całym hutnictwie, w poszczególnych zakładach, wydziałach, oddziałach — w wyższym niż było do-

tychczas stopniu należy wiązać elementy pracy z osiągniętymi realnie parametrami jakościowymi produkowanych półwyrobów i wyrobów. Śmiało trzeba odchodzić od kryteriów oceny wyłącznie według tonażu produkcji — na rzecz jej jakości. A więc może się nawet zdarzyć, że produkcja „w tonach” będzie spadała — ale pod względem jakości, a więc i wartości, wykaze ostry wzrost i to pozwoli również na utrzymanie właściwej dynamiki plac. Fragmentem tego zagadnienia, zależności między pracą a placą, jest pojęcie na nowo „niesmiertelnej” w hutnictwie sprawy „minusowych” tolerancji. Stosując „dolne” odchyłki tolerancji — co wymaga, oczywiście, zawodowego kunsztu i starania — istnieją możliwości uzyskania, zwłaszcza w walcownictwie, wskutek „odchudzenia” walcowanych blach, taśm i profili, dodatkowych tysięcy ton wyrobów.

W całej dyskusji nad hutniczymi problemami roku 1979 dominowała myśl o ścisłym związku między techniką a ekonomiką. Poprawa efektywności gospodarowania, którą uznano za kluczowy warunek rozwiązania trudnych problemów roku bieżącego, wymaga jako niezbędnej podstawy podjętych działań stosowania w szerszym zakresie rzetelnego rachunku ekonomicznego.

W przemśle hutniczym — powiedział m.in. Piotr Jaroszewicz, zabierając głos na naradzie — *istnieje realna możliwość poprawy efektywności. Budowa nowoczesnej Huty „Katowice”, modernizacje dokonywane w hutach już istniejących, powodują wyraźne zmiany w nowoczesności procesów wytwarzania i zmniejszaniu energochłonności procesów produkcji. Jakość produkcji i prawidłowy wybór asortymentu — produkcji hutniczej decydują o możliwościach poprawy efektywności gospodarowania w wielu gałęziach gospodarki.* L.F.

LUDZIE-PRACA-WYNAGRODZENIE

RACJONALIZACJA zatrudnienia, rozsądne, celowe gospodarowanie funduszem plac i lepsze wykorzystanie nominalnego czasu pracy przez poprawę organizacji i normowania pracy — to trzy zasadnicze tematy, na których skupia się uwaga uczestników narady aktywu partyjno-administracyjnego poświęconej poprawie efektywności gospodarowania, która odbyła się w Ministerstwie Pracy, Plac i Spraw Socjalnych z udziałem członka Biura Politycznego KC PZPR, wicepremiera Mieczysława Jagielskiego w dniu 22 marca br.

Wskaźniki Narodowego Planu Społeczno-Gospodarczego przewidują, że w roku bieżącym nastąpi zmniejszenie zatrudnienia w gospodarce uspołecznionej o około 100 tys. osób, przy jednoczesnym zwiększeniu liczby pracowników sektora nie uspołecznionego o zbliżoną wielkość. Te dwie liczby nie obrazują jednak całości zadań, gdyż jednocześnie pamiętać trzeba o konieczności zatrudnienia około 470 tys. tegorocznych absolwentów szkół ponadpodstawowych oraz zapewnieniu niezbędnych pracowników dla oddawanych w tym roku do eksploatacji obiektów przemysłowych, jak też o zwiększonych potrzebach górnictwa w związku z wprowadzaniem tam powszechnie

czterobrygadowym systemem pracy. W sumie oznacza to spory ruch kadrowy, który musi być umiejętnie sterowany, jeżeli zadania planu mają być wykonane w sposób przynoszący w efekcie racjonalne wykorzystanie każdej pary rąk do pracy.

Obecnie w stosunku do wskaźników NPSG jesteśmy jeszcze „pod kreską”. Wprawdzie zatrudnienie w liczbach bezwzględnych zmalało na przestrzeni dwóch pierwszych miesięcy tego roku, ale założenia planowe są przekroczone o ok. 34 tys. osób. Jest to niewątpliwie po części wynik tegorocznej zimy. Po prostu, ktoś musiał odnieść ulice, drogi i szlaki kolejowe, a utrzymanie w ruchu transportu było ważniejsze niż rygorystyczne przestrzeganie planu. Najlepszym przykładem ilustrującym to stwierdzenie jest budownictwo, w którym zmniejszenie zatrudnienia nie tylko nie osiągnęło planowanych wielkości, ale nawet nie obniżyło się do poziomu normalnie rejestrowanych w tym resorcie w miesiącach zimowych. Wiemy przecież, jak licznie sprzęt i załogi budowlane zaangażowane były w prace związane z usuwaniem skutków śnieżyc i mrozów.

W tej sytuacji pełne wykonanie planu racjonalizacji zatrudnienia be-

dzie zadaniem bardzo trudnym, szczególnie jeżeli wziąć pod uwagę konieczność odrobienia zaległości produkcyjnych w przemyśle i budownictwie powstałych w dwóch pierwszych miesiącach roku. Należy więc zastanowić się nad szerszym wprowadzeniem zmianowości w pracy oraz czuwając nad konsekwentną realizacją planów zatrudnieniowych poszczególnych resortów, ułożonych w sposób gwarantujący wykonanie założeń NPSG. Ministerstwo Pracy, Plac i Spraw Socjalnych powinno tu nie tylko aktywnie nadzorować wykonanie planów, ale być również czynnikiem inspirującym do operatywnych działań. Szczególnie znacznie ma pełne zatrudnienie tegorocznych absolwentów, co będzie przedmiotem specjalnej troski resortu.

Opłacanie dodatkowej pracy związanej z usuwaniem skutków zimy zaważyło również na przekroczeniu funduszu plac w styczniu i lutym br. W tej sytuacji dyscyplinowanie gospodarki funduszem plac nabiera szczególnego znaczenia, a ściślej powiązanie wysokości wynagrodzenia z wynikami pracy staje się naczelnym zadaniem.

Jeżeli chcemy osiągnąć zaplanowany wzrost plac realnych, możemy dobrać plac tylko za dobrze wykonaną pracę — podkreślano w dyskusji.

Ministerstwo Pracy, Plac i Spraw Socjalnych zamierza zwiększyć zakres analityczny prac kontrolnych związanych z gospodarowaniem funduszem plac nie tylko w skali resortów, ale również poszczególnych przedsiębiorstw, współpracując w tym zakresie z Narodowym Bankiem Polskim. Przykładem pożytków płynących z takiej współpracy mogą być wyniki przeprowadzonej już przez NBP analizy rozdziału funduszu plac dokonanej przez poszczególne ministerstwa. Wykazała ona sporo nieprawidłowości, które są obecnie korygowane.

Dla dyscyplinowania gospodarki funduszem plac istotne znaczenie ma również wykorzystanie instrumentów prawnych zawartych w Kodeksie Pracy. Dotychczas kodeksowe postanowienia mówiące o potrącaniu wynagrodzenia za pracę źle wykonaną nie były w praktyce szerzej wykorzystywane. Ten stan rzeczy powinien się zmienić, a prawo pracy powinno spełnić również funkcje wychowawcze i organizatorskie.

Poprawa efektywności gospodarowania w bardzo dużym stopniu uzależniona jest od konsekwentnego doskonalenia organizacji i normowania pracy. Wydana ostatnio uchwała Prezydium Rządu w tym przedmio-

cie, nakładająca na poszczególne przedsiębiorstwa konkretne zobowiązania, powinna przynieść poprawę istniejącego stanu rzeczy. Przeprowadzona przez MPiSS analiza stanu i przygotowania służb organizatorskich wykazała bowiem, że dotychczas brak podstaw do zadowolenia z istniejącej sytuacji. Rozpoczęto więc konkretne działania zmierzające do osiągnięcia poprawy, które przyniosą już częściowe rezultaty, przygotowany program doskonalenia służb organizatorskich oraz wytyczne w sprawie ich ramowych zadań. Dla osiągnięcia rzeczywistego postępu w organizacji i normowaniu pracy niezbędne jest jednak wciągnięcie jak największej liczby pracowników do współdziałania w tym zakresie, a jest to zadanie bardzo trudne z uwagi na występujące niekiedy sprzeczności interesów. Wydaje się, że można by tu w większym niż dotychczas stopniu wykorzystywać siłę motywacyjną płynącą ze zwiększenia liczby dodatkowych dni wolnych od pracy, co uzależnione jest przecież od zwiększenia wydajności i poprawy organizacji pracy.

W toku narady wypłynął również problem racjonalnego gospodarowania funduszem socjalnym oraz świadczeniami pochodzącymi z fun-

duszu spożycia zbiorowego. W obu przypadkach konieczna jest stała analiza efektywności gospodarowania pozostającymi w dyspozycji środkami materialnymi, sprawiedliwości i celowości w rozdziale świadczeń oraz ich adekwatności w stosunku do zmieniających się przecież społecznych potrzeb.

Efektywność gospodarowania ludzką pracą, wynagrodzeniem i innymi świadczeniami w dużym stopniu zależy od stylu kierowania i zarządzania (także w zakresie racjonalizacji zatrudnienia, pełnego wykorzystania czasu pracy oraz jej należytego opłacania), od właściwego kojarzenia tendencji zmieniających do umacniania centralnego planowania z dążeniem do rozszerzania samodzielności zjednoczeń i przedsiębiorstw. Wszelkie konkretne propozycje w tym zakresie będą spotykały się z przychylnym przyjęciem i aprobata z strony najwyższych czynników kierowniczych — stwierdza na zakończenie narady, podkreślając, że wnioski z niej płynące wzbogacają i skonkretyzują program działania Ministerstwa Pracy, Plac i Spraw Socjalnych w roku bieżącym i latach następnych.

(stan)

O cemencie pisze się w ostatnim okresie bardzo dużo, o wiele mniej uwagi poświęca się natomiast kruszywom. Można by to określić jako stosunek odwrotnie proporcjonalny do wagi zagadnienia. Kruszywa odgrywają bowiem szczególną rolę, choćby z tego powodu, że stanowią aż 80 proc. masy betonowej. W roku ubiegłym wyprodukowaliśmy około 156 mln ton kruszywa. Samo przewiezienie tej masy surowca stanowi już problem sam w sobie.

PROBLEM TRUDNY DO SKRUSZENIA

ANDRZEJ KOTARSKI

UPRZEMYSŁOWIENIE budownictwa, upowszechnienie technologii wielkopłytkowej i wielkoblukowej spowodowało znaczny wzrost zapotrzebowania na kruszywa budowlane. Tymczasem przemysł kruszowy nie nadążył obecnie za potrzebami zgłaszanymi przez gospodarkę.

Baza surowcowa

Wbrew utartym poglądom, nasz kraj nie jest zbyt zasobny w niezbędne surowce do produkcji kruszyw budowlanych. Udokumentowana baza surowcowa nie jest bogata, za to bardzo zróżnicowana pod względem rozmieszczenia, jakości i możliwości eksploatacji.

Najwięcej, bo aż 87,8 proc. produkcji pochodzi ze złóż piasku, żwiru i pospółki. Zasoby tych surowców w skali kraju szacuje się na 4 mld ton, z czego 0,9 mld stanowią zasoby warunkowe, dla których nie uzyskano zgody na eksploatację z uwagi na ochronę gruntów rolnych i leśnych. Rozmieszczenie geograficzne zasobów kruszyw naturalnych na terenie kraju jest bardzo nierównomierne. Na południu kraju (mniej więcej 24 proc. powierzchni, 14 województw) znajduje się ok. 63 proc. krajowych zasobów kruszywa, w tym jednak ok. 29 proc. zasobów warunkowych, zalegających na terenach rolnych o wysokich klasach gruntu. Złóża surowca występujące w tej strefie są jakościowo najbardziej przydatne do produkcji kruszyw uszlachetnionych z uwagi na niską zawartość piasku. Stąd też pochodzi 54 proc. krajowej produkcji. „Strefa północna” (34 proc. powierzchni kraju, 13 województw) ma do dyspozycji ok. 30 proc. zasobów surowca o gorszej jakości i daje 34 proc. ogólnej produkcji. Podkreślić jednak należy, że w ostatnich latach zlokalizowano złóża kruszywa naturalnego na szelfie Bałtyku i rozpoczęto próbną eksploatację w rejonie Ławicy Ślupskiej.

Najuboższa w kruszywa naturalne jest „strefa środkowa” (42 proc. powierzchni kraju, 22 województw), gdyż posiada zaledwie 7 proc. krajowych zasobów. Złóża charakteryzują się bardzo wysoką zawartością frakcji piaskowej i z uwagi na małą zasobność, przy intensywnej eksploatacji szybko się wyczerpują. Baza surowców skalnych (wapienia, dolomitów, piaskowców, granitów i bazaltów) do produkcji kruszyw łamanych jest czterokrotnie mniejsza od bazy kruszyw naturalnych. Udokumentowane zasoby wynoszą 1,1 mld ton, z czego 32 proc. stanowią złóża przemysłowo zagospodarowane. I w tym przypadku uprzywilejowana jest strefa południowa, gdzie znajduje się ok. 60 proc. zasobów. Pozostałe 40 proc. zlokalizowane jest w „strefie środkowej”, łagodząc deficyt kruszyw naturalnych. W „strefie północnej” brak jest udokumentowanych złóż skalnych do produkcji kruszyw łamanych.

Podstawę produkcji kruszyw lekkich sztucznych stanowią różnego rodzaju surowce ilaste (iły, lessy,

gliny), których zasoby ocenia się na 194 mln m sześć, ale tylko 6 proc. jest przemysłowo zagospodarowanych, 51 proc. ogólnych zasobów znajduje się w „strefie środkowej”, 41 proc. w „strefie północnej”, a tylko 8 proc. w „strefie południowej”. Pozornie duża baza surowcowa nie gwarantuje jednak rozwoju produkcji kruszyw sztucznych, ze względu na niską jakość surowca. Tylko 23 mln m sześć, nadaje się do wytwarzania najbardziej poszukiwanego keramzytu, reszta (lessy i gliny zwalowe) przydatna jest tylko do produkcji glinoporytu. Poza surowcami ilastymi wykorzystuje się, w niewielkim co prawda zakresie, mineralne surowce odpadowe i odpady przemysłowe. Największe nadzieje wiąże się z zagospodarowaniem łupków karbońskich towarzyszących pokładom węgla kamiennego. Około 30 mln ton łupków gromadzi się corocznie z odpadów przy eksploatacji złóż węgla. Prowadzone badania jakościowe wykazują, że kryteriom przydatności do produkcji kruszyw sztucznych odpowiada 30 proc. tych zasobów. Obecnie wykorzystuje się tylko 0,6 mln ton łupków. Znacznie większe trudności towarzyszą próbom wykorzystania do produkcji kruszyw sztucznych popiołów i elektrociepłowni zawodowych. Dopiero usprawnienie procesów spalania w zakładach energetycznych może wpłynąć na znaczne zwiększenie tej bazy surowcowej.

Potrzeby i problemy

W latach 1971—1975 dzięki nakładowi inwestycyjnym (6,2 mld zł) osiągnięto przeszło dwukrotny wzrost produkcji kruszyw, ogółem i prawie trzykrotny wzrost produkcji kruszyw uszlachetnionych. Nastąpiły także istotne zmiany w strukturze asortymentowej grupy kruszyw uszlachetnionych. Podjęto produkcję kruszyw jednofrakcyjnych, trzykrotnie zwiększono produkcję kruszyw łamanych i o 150 proc. kruszyw lekkich. Ta wysoka dynamika rozwoju uległa jednak wyraźnemu załamaniu w latach 1976—1978. Tempo wzrostu produkcji spadło z 16 proc. do 6,8 proc. w wyniku przede wszystkim wyczerpania się intensywnie eksploatowanych złóż i — w konsekwencji — likwidacji zakładów produkcyjnych. Spadek produkcji z tego tytułu w latach 1976 i 1977 wyniósł 5,1 mln ton. Przrost nowych zdolności produkcyjnych zaledwie rekompensował ubytki.

Wprawdzie w początkach bieżącej pięcioletniej dynamika wzrostu zapotrzebowania na kruszywo budowlane także obniżyła się do około 10 proc. rocznie, ale w dalszym ciągu utrzymała się luka między możliwościami produkcyjnymi a popytem, rzędu 3 proc. rocznie. W konsekwencji na placach budów narasta niedobór kruszyw. Najbardziej poszukiwane, w związku z rozwojem prefabrykacji, są kruszywa uszlachetnione (żwir, grysy frakcjonowane, piaski hydroklastyfikowane). Potrzeby budownictwa na te

kruszywa w roku bieżącym wyniosła 67 mln ton, a w roku przyszłym 75 mln. Budownictwo mieszkaniowe zużyje z tego odpowiednio 30 i 32 mln ton w 1980 r., a zakłady prefabrykacji 15,7 i 17,3 mln. Tymczasem plan na rok 1979 przewiduje produkcję 62,8 mln ton kruszywa, co zapewni pokrycie potrzeb w wysokości 93 proc., zaś w roku 1980 produkcja ma osiągnąć 69 mln ton, tzn. 92 proc. ustalonych potrzeb.

Rejonizacja produkcji kruszyw uszlachetnionych kształtuje się następująco: strefa południowa — 57 proc., północna — 27 proc., środkowa — 16 proc., podczas gdy potrzeby przedstawiają się następująco: Polska środkowa — 43 proc., południowa — 37 proc., północna — 20 proc. W związku z przedstawioną wyżej rejonizacją potrzeb i struktury produkcji konieczny jest przewóz dużych mas kruszywa, głównie do Polski środkowej. Przewozy z innych rejonów kraju pokrywają 62 proc. potrzeb, a koszty transportu stanowią prawie 60 proc. kosztów kruszywa dostarczonego na plac budowy.

W szczególnie trudnej sytuacji znajduje się Polska północna. Produkcja kruszyw uszlachetnionych, ze względu na jakość złóż, wznikającym stopniowo pokrywa potrzeby, a możliwości dowozu ze strefy południowej są znikome. Średnia odległość przewozów dla uszlachetnionych kruszyw naturalnych wynosi 224 kilometry, a dla grysw twardej aż 429 km.

Wykorzystanie zasobów kruszywa uszlachetnionego jest przede wszystkim od zgody władz terenowych. Zaostroszone rygory wynikające z rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie „wykonywania” niektórych przepisów ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych oraz rekultywacji gruntów, znacznie ograniczają możliwości uzyskania zezwoleń na eksploatację złóż. Zakaz przeznaczania gruntów rolnych II i III klasy na cele nierolnicze, praktycznie eliminuje eksploatację większości złóż zlokalizowanych w strefie południowej, której udział w produkcji kruszyw uszlachetnionych jest największy. Tryb wydawania zezwoleń jest bardzo opieszły i ciągnie się od 1 do 2 lat. Władze wojewódzkie i gminne posiadające nadwyżki kruszywa nie są zainteresowane w przekazywaniu gruntów rolnych lub leśnych pod eksploatację nowych złóż, z których produkcja przeznaczona byłaby na wywóz do innych regionów kraju. Na początku bieżącego roku z powodu nieotrzymania dalszych zezwoleń pod eksploatację, czynnym już zakładom groziło obniżenie produkcji kruszywa uszlachetnionego o 0,5 mln ton.

Przemysł kruszowy jest przemysłem wydobywczym o sezonowym charakterze produkcji. Dominującą część kruszyw uszlachetnionych jest przerabiana przy użyciu dużej ilości wody (5 m sześć, na 1 tonę) w otwartym terenie. Przy niskich temperaturach utrzymanie produkcji na mokro jest utrudnione bądź wręcz niemożliwe, a prowadzenie eksploatacji w ruchu ciągłym niszczy ma-

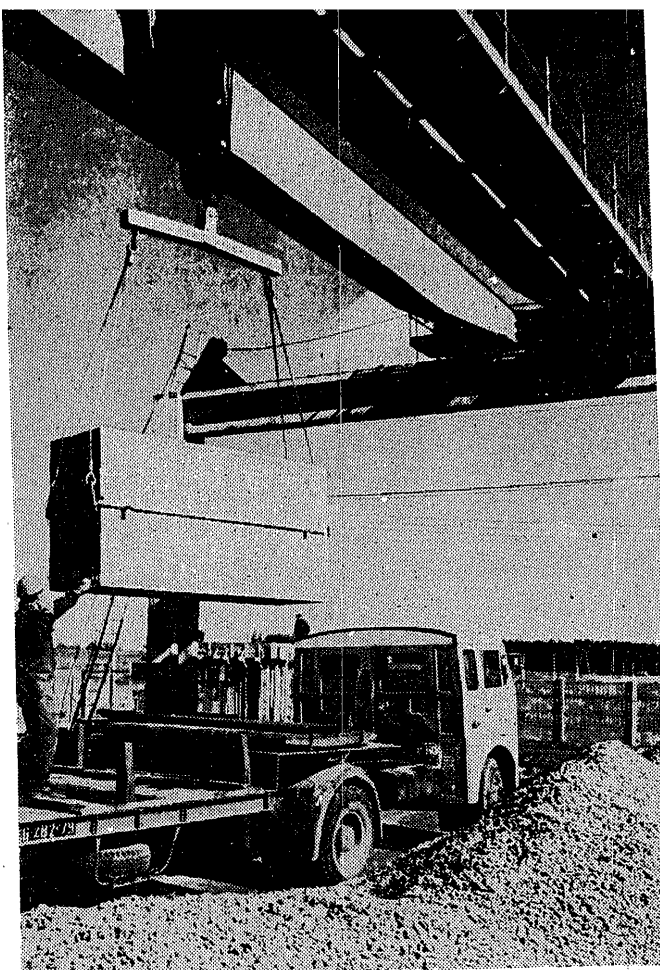
szyny i urządzenia. Przy sezonowości produkcji musi być jednak zachowana rytmika dostaw kruszyw dla budownictwa w ciągu całego roku, zwłaszcza dla zakładów prefabrykacji. Brak pełnej zbieżności między kwartalną czy miesięczną rytmiką produkcji a żądaną rytmiką dostaw wywołuje konieczność gromadzenia rezerw kruszyw i tworzenia specjalnych magazynów lub estakad przesykowych. Na skutek niewłaściwego transportu i składowania, różne gatunki kruszyw mieszają się ze sobą, co wymaga ponownego, żmudnego sortowania.

Jednym z ważniejszych problemów, z jakimi boryka się przemysł kruszowy, jest ilość i jakość sprzętu, którym dysponuje. Większość maszyn i urządzeń mimo niezwykle trudnych warunków eksploatacyjnych pracuje ponad 5 lat (65 proc.), a prawie 25 proc. już ponad 10 lat. Różnorodność sprzętu jest zadziwiająca. W zakładach pracuje 26 typów koparek, 14 typów pływających jednostek wydobywczych, 70 typów samochodów ciężarowych, 38 typów i odmian kruszarek itp. Opracowane przez Biuro Projektów Przemysłu Kruszyw i Surowców Mineralnych w Krakowie projekty unifikowanych i powtarzalnych zakładów kruszyw naturalnych muszą być w trakcie realizacji korygowane i dostosowywane do sprzętu otrzymywanego z przydziałów. Według oceny Centralnego Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Przemysłu Kruszyw Budowlanych, mniej niż 1/3 zakładów kruszyw znajduje się na średnim technicznym poziomie europejskim. W pozostałych poziom eksploatacji i przeróbki kruszywa jest niski, co odbija się na jakości produkcji. W Warszawskich Zakładach Eksploatacji Kruszyw spośród czterech pogłębiarek jedna pochodzi z 1998 r., a druga z 1993 roku.

Zdecyduje jakość

Prognoza zapotrzebowania na kruszywa budowlane przewiduje do roku 1985 wzrost potrzeb o 30 mln ton, przede wszystkim na kruszywa uszlachetnione. W roku 1990 powinniśmy produkować 195 mln ton kruszyw, w tym 140 mln ton uszlachetnionych. Zadania są więc ogromne. Jakże są szanse ich realizacji?

W materiale przeznaczonym dla Sejmowej Komisji Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, resort budownictwa podkreśla, że likwidacja niedoborów ilościowych i jakościowych zależy od środków finansowych przeznaczonych na rozwój tego przemysłu. Na lata 1979—80 potrzeby ocenia się na 4,5 mld zł. Do roku 1985 nakłady powinny osiągnąć sumę 22 mld zł. Chodzi przede wszystkim o inwestycje modernizacyjne i odtworzeniowe, polegające na przenoszeniu zakładów przerobczych na nowe złóża, bądź przebudowie i uzupełnieniu linii technologicznych. Ze względu na specyfikę branży, niezbędne jest także dostosowanie kryteriów inwestycyjnych modernizacyjnych przez podwyższenie udziału robót budowlano-montażowych w ogólnej wartości



Fot. M. STANKIEWICZ

kosztorysowej do 50 mln zł, przy jednoczesnym wydłużeniu cyklu budowy do 16 miesięcy.

Nie tylko to zdecyduje o rozwoju produkcji. Przemysł kruszowy zajmuje rocznie około 700 ha pod nowe zakłady. Rekultywację przeprowadza się na powierzchni 600 ha, z czego przekazuje się do zagospodarowania 500 ha. Na lata 1979—1980 zakłada się rekultywację wyrobisk równą terenom zajmowanym pod eksploatację. Wiadomo jednak, że nie zawsze rekultywacja jest równoważna z przywróceniem stanu poprzedniego. W wielu przypadkach jest to po prostu niemożliwe. Mimo programu rekultywacji wyrobisk poeksploatacyjnych, zajmowanie nowych terenów pod roboty odkrywkowe napotyka na coraz silniejszą barierę ochrony środowiska. Z drugiej zaś strony, zasoby kruszyw, łatwych w eksploatacji, nie wynagających skomplikowanych operacji uszlachetniania i położonych blisko ośrodków budowlanych, ulegają szybkiemu wyczerpaniu. Kierunki rozwoju przemysłu kruszyw muszą więc być wypadkową przedstawionych uwarunkowań oraz kosztów produkcji i transportu. W ocenie Zjednoczenia Przemysłu Kruszyw, Kamienia Budowlanego i Surowców Mineralnych przedstawiają się one następująco:

- rozwój eksploatacji złóż kruszywa w zbiornikach wodnych naturalnych i sztucznych, w tym również z dna mórz;
- intensyfikacja produkcji kruszyw łamanych;
- zwiększenie głębokości eksploatacji złóż kruszyw naturalnych oraz skalnych surowców kruszywo- wych;
- rozwój produkcji kruszyw sztucznych z odpadów górnictwa węglowego oraz popiołów i pyłów przemysłu energetycznego;
- pełne wykorzystanie wydobytych ze złóż surowców jako tworzywa budowlanego.

Zważywszy na ograniczone zasoby złóż surowców mineralnych, optymalne wykorzystanie złóż i wydobytych kopalin jest zadaniem najwyższej wagi. Dotychczas tylko Krakowskie Zakłady Eksploatacji Kruszywa, Lubelskie Przedsiębior-

stwo Produkcji Kruszywa oraz Rzeszowskie, Poznańskie i Gdańskie Przedsiębiorstwa Produkcji Kruszywa i Usług Geologicznych prowadziły bezodpadową eksploatację wyrobisk i produkcję kruszyw. Pozostałe zakłady posiadały na zwałowiskach pod koniec roku 1978 ok. 42 mln ton odpadów, wykorzystywanych głównie do rekultywacji wyrobisk poeksploatacyjnych. Zmniejszenie ilości odpadów oraz ich maksymalne wykorzystanie do zaspokojenia potrzeb miejscowego budownictwa, a nie rekultywacji, przyniosłoby nie tylko korzyści ekonomiczne zakładom produkcyjnym, ale również znacznie odciążałoby transport. Realizacja pozostałych postulatów wiąże się ze zwiększaniem kosztów produkcji. Kruszywa łamane są o 400 zł bardziej kapitałochłonne (licząc w zł na tonę zdolności produkcyjnej), a kruszywa „naturalne” Energochłonność produkcji kruszyw łamanych jest dwukrotnie, a kruszyw sztucznych dziesięciokrotnie większa niż kruszyw naturalnych.

Wzrost kosztów produkcji kruszyw może, a nawet powinien zostać częściowo zrekomensowany przez oszczędności w transporcie i zmniejszanie materiałochłonności budownictwa, pod warunkiem jednak poprawy ich jakości. Duże zapasowanie kruszywa naturalnego, stanowiącego podstawowy wsad do betonów, jest jedną z głównych przyczyn nadmiernego zużycia cementu o co najmniej 2 mln ton rocznie. Z tego samego powodu nieproduktywnie wykorzystuje się rocznie 250—300 tys. wagonów kolejowych. Poprawa jakości, dalsze zwiększanie udziału kruszyw uszlachetnionych w ogólnej masie produkowanego kruszywa, zwiększenie ilości produkowanych asortymentów w dostosowaniu do potrzeb odbiorców przyczyni się do racjonalizacji gospodarki kruszywami, a dzięki temu także i innymi materiałami budowlanymi. Niezbędne jest jednak unowocześnienie i automatyzacja produkcji, zapewnienie odpowiedniego zaplecza technicznego oraz prowadzenie dalszych intensywnych badań naukowych nad metodami eksploatacji i produkcji kruszyw.

aktualności

GOSPODARNOSC W PRZEMYŚLE

Kontrolę przedsiębiorstw przemysłowych wykazują, że najczęstsze wykroczenia przeciwko zasadom gospodarki to: nielegalne wydobycie surowców i materiałów. Polegają one głównie na:

- nieprawidłowym rozliczaniu materiałów pobieranych do produkcji;
- nieaktualizowaniu bądź przekraczaniu norm zużycia materiałów;
- nieuzasadnionym stosowaniu do produkcji materiałów droższych;
- nieprzestrzeganiu obowiązujących technologii produkcji, co prowadzi do zniszczenia lub nadmiernego zużycia surowców i materiałów oraz
- niedostatecznym zabezpieczeniem materiałów i surowców przed zniszczeniem, uszkodzeniem i kradzieżą.

Kierownicy wszystkich przedsiębiorstw powinni na te sprawy zwrócić większą uwagę przede wszystkim ze względu na konieczność poprawy efektywności gospodarowania. (Sb)

POPRAWA EKSPLOATACJI MASZYN

Kontrolę NIK ujawniły, że wiele zakładów przemysłowych dysponuje znacznymi ilościami maszyn i urządzeń, które od dłuższego czasu oczekują na zaistnienie lub są wykorzystywane w niedostatecznym stopniu. Brak również dostatecznej troski o wykorzystanie maszyn wyeksploatowanych, które po wyremontowaniu mogą służyć innym zakładom.

W związku z tym prezes Rady Ministrów zobowiązał ministrów nadzorujących resorty gospodarcze do:

- przeanalizowania do 30 kwietnia br. stanu niezagospodarowanych maszyn oraz podjęcia kroków niezbędnych dla przyspieszenia ich zaistnienia lub przekazania innym zakładom do eksploatacji;
- podjęcia działań potrzebnych do lepszego wykorzystania zaistniałych maszyn przez zwiększenie zmianowości itp.,
- zapewnienia sprawności maszyn przez przyspieszenie i poprawę

jakości prac remontowych, przeprowadzenia remontów niezbędnych maszyn przed przekazaniem ich nowym użytkownikom.

W celu sprawdzenia efektów tych przedsięwzięć, w maju br. ma być przeprowadzony ogólnokrajowy przegląd wykorzystania maszyn i urządzeń. (Sb)

ELEKTROWNIE WODNE

W celu przyspieszenia wykorzystania zasobów wodnych do produkcji energii elektrycznej, Prezydium Rządu zatwierdziło plan uruchamiania do 1990 r. elektrowni wodnych o mocy powyżej 5 MW.

W myśl tego planu jeszcze w br. mają być rozpoczęte roboty przy budowie elektrowni wodnej na Wiśle w Ciechocinku i elektrowni na Bystrzycy w Młotach (łącznie o docelowej mocy ponad 900 MW). Pierwsza energia z tych elektrowni ma popłynąć do sieci w 1985 r.

W 1981 r. mają być rozpoczęte roboty przy budowie elektrowni na Wiśle w Wyszogrodzie, w 1982 r. przy elektrowni w Solcu Kujawskim i w 1983 r. w Grudziądzu (łącznie o do-

celowej mocy ok. 700 MW). W 1983 r. ma być ponadto rozpoczęta budowa elektrowni na Bóbrce, a w 1984 r. na Sanie i Dunaju. (Sb)

LUBELSKIE ZAGŁĘBIE WĘGLOWE

W celu zapewnienia warunków dla rozwoju wydobywania węgla kamiennego w Lubelskim Zagłębiu Węglowym, Rada Ministrów podjęła decyzję o kompleksowym zagospodarowaniu tzw. Centralnego Rejonu Węglowego, zlokalizowanego na terenie woj. chełmskiego i lubelskiego. Rejon ten obejmuje miasto Chełm i gminy Cyców, Siedliszcze, Wierzbica, Urszulin na terenie woj. chełmskiego oraz miasto i gminę Łęczna, gminy Ludwin, Milejów, Spiczyn, Puchaczów na terenie woj. lubelskiego.

Chodzi tu zwłaszcza o budowę do 1995 r. mieszkań i urządzeń komunalnych dla ok. 180 tys. osób, niezbędnych dla zapewnienia wydobywania ponad 6 mln ton węgla w 1985 r., ponad 16 mln ton w 1990 r. i ok. 25 mln ton w 1995 r. (Sb)

WĘGIEL DROGĄ WODNĄ

Trudności przewożenia kolei wskazują na potrzebę maksymalnego przesunięcia transportu węgla na szlaki wodne. Pierwszoplanowym zadaniem powinno być wydanie zwiększenia zapotrzebowania w węgiel drogą wodną elektrowni „Połaniec” i „Kozienice”. Można by też zorganizować przewozy węgla Wisłą dla potrzeb Warszawy i Płocka.

Wykorzystaniu takich możliwości służyć powinno m. in. odpowiednie ustalenie priorytetów w ramach programu zagospodarowania Wisły. (Sb)

IMPORT CYTRUSÓW I UŻYWEK

Mimo trudności płatniczych i związanego z tym ograniczenia importu wielu artykułów, import owoców cytrusowych w ub. r. zwiększył się (z 176,7 tys. ton w 1977 r. do 201,5 tys. ton w 1978 r.). Zwiększył się też import herbaty, kawy i kakao (z 68,6 tys. ton w 1977 r. do 78,6 tys. ton

w 1978 r.). Oznacza to, że zahamowanie zwykłej tendencji cen tych artykułów na rynkach zagranicznych wykorzystaliśmy dla poprawy zaopatrzenia w nie rynku krajowego. (Sb)

EKSPORT WYROBÓW DZIEWIARSKICH

Rok ubiegły przyniósł godny odnotowania wzrost eksportu wyrobów dziewiarskich (z 483 mln zł dew. w 1977 r. do ok. 633 mln zł dew. w 1978 r.). Okazuje się więc, że środki zaangażowane w modernizację i rozwój przemysłu dziewiarskiego, chociaż z opóźnieniem, jednak przyniosły spodziewane wyniki.

Zwiększony eksport wyrobów dziewiarskich został częściowo wykorzystany na wzrost ich importu (z 106,7 mln zł dew. w 1977 r. do 116,7 mln zł dew. w 1978 r.), co sprzyjać powinno poprawie zaopatrzenia w niektóre szczególnie poszukiwane wyroby. (Sb)

w interesie konsumenta

KONKURENT BRÓDŃ

Sklepy owocowo-warzywne PGR Bródno mają już na rynku warszawskim ustaloną renomę. Klienci chcą ich więcej. Ba, sklepy Bródno będą jeszcze lepiej funkcjonować, bowiem zdopinguje je współzawodnictwo ze sklepami „Duchnie”.

Rolnicza Spółdzielnia Produkcyjna „Duchnie” otworzyła ostatnio nowy sklep przy ul. Solec 30. Jest to już szósta placówka tej firmy. Wszystkie sprawują się dobrze, wcale nie gorzej niż bródnowskie.

I o te rywalizacje właśnie chodzi! Niechże nas zaopatrują w owoce i warzywa sklepy „Bródno”, „Duchnie”, spółdzielce, agencje, prywatne, po kobiety i gospodarzy na targowiskach. Ta różnorodność jest bardzo pożądana. Dla każdej z firm roboty starczy, a współzawodnicząc dbać będą lepiej o towar, nie będzie „podskoków” cen, wreszcie... klient będzie panem. Przez te rozmaitości osiągany jest właśnie cel nadrzędny — lepsze zaopatrzenie rynku.

MLEKO SKONDENSOWANE

Od p. Witolda Perkowicza z Warszawy (ul. Pańska 37) otrzymaliśmy następujący list:

„Bardzo lubię skondensowane mleko. Niestety nie można go kupić ani w puszkach, ani w tubkach (droższe). Mleka mamy chyba pod dostatkiem, a technologia jego przerobu nie jest trudna.

Być może są kłopoty z puszkami. Ale przecież w NRD i CSRS mleka w puszkach można kupić ile się chce. I u nas tych puszek jest chyba dużo, skoro się w nich sprzedaje kapuste, marchew i nawet sery (!). A przecież te warzywa można dyktować pakować do szklanych słoików (których chyba w kraju mamy pod dostatkiem), a puszki przekazać producentom mleka.”

Uwagi naszego Czytelnika uznać należy za niezwykle cenne. Zwrócić uwagę na to, że jest to egzemplifikacja szerszego nieco zjawiska. Otóż oprócz wielu przeciętnych czy nawet kiepskich nowości rynkowych trafiają się bardzo udane. Właśnie takie, jak skondensowane mleko, konfitura z żurawiny i wiele innych wyrobów. I gdy przyzywały się już do nich konsumenci, gdy wyrób chwycił na rynku — nagle zniknął, bądź dostarczany jest w małych ilościach.

Nie chcę doradzać „nie pójść się na afisz, jeśli nie potrafisz”. Pchać się należy. Ale jednocześnie każdy producent danego wyrobu musi zastrzeżać się o przyszłość i rozwój tej nowej produkcji. Tzw. nowe uruchomienie sporo kosztują i wysiłku, i środków. Skoro już poniesie się te koszty, to bez sensu jest wycofywanie się boćkami z danej propozycji rynkowej.

Znikanie dobrych wyrobów z rynku nie dotyczy tylko nowości. Znikają na dobre społeczne towary tania herbata ekspresowa (100 torebek — 80 zł), jak również żelatyna. Technologia produkcji tej ostatniej jest prosta, surowców nie trzeba importować. Wiadomo dlaczego nie ma żelatyny? A może „Spolem” nie zamawia, bo nie chce handlować tak tanim drobiazgiem?

SPIRITUS SALICYLOWY

Ze zdziwieniem stwierdziłem, że w punktach sprzedaży detalicznej (m.in. w aptekach) brakuje specyfiku o nazwie „spiritus salicylowy”. Jak sama nazwa wskazuje, głównym i prawie jedynym jego składnikiem jest spirytus. A tego surowca nam chyba nie brakuje i importować go nie trzeba.

Postawmy sprawę jasno. Produkcja spirytusu jest tania, bowiem niskie są koszty jego wytwarzania. Litr spirytusu spożywczego — dla alkoholików i koneserów trunków — ma cenę kilkuset złotych. Natomiast chorzy w aptekach placą za salicylowy grosze. Więc łatwo się domyślić, których klientów preferują producenci. Czy tak powinno być? Adresuję sprawę do Inspektora Kontroli Społecznej CRZZ; personalnie — do tow. Wacława Sasina.

USZCZELKA POCZTA

W Sanoku otwarto sklep firmowy Zakładu Przemysłu Gumowego „Stomil”. Nie byłoby to fakt dogłębnie odnotowania, gdyby nie to, że... sklep ten wysłał będzie samodzielną część i akcesoria pocztą. Po prostu za zaliczeniem pocztowym.

A więc będą mogli „korespondencyjnie” kupić: poszukiwane paski klinowe (i to do wszystkich marek!), uszczelki przegubów do półosi „Syreny”, specjalne uszczelki popychaczy zaworów „Piata-126p”, ostony kół, przewody układu chłodzenia, gumy wycieraczek, itd., itd. Ponadto sklep ten dysponować będzie akcesoriami i uszczelnkami gumowymi do piecyków łaźnienkowych, pralek oraz częściami do zmechanizowanego sprzętu gospodarstwa domowego.

Cóż, pocztą w Sanoku znakomicie zwiększy „przerób”. Ciekawe tylko, jak długo oferta nowego sklepu nie skurczy się?

A.N.-J.

DOKOŃCZENIE ZE STR. 1

z poziomem świadomości chłopów, z drugiej strony. Zadaniem państwa jest zatem takie oddziaływanie na rozwój rolnictwa, aby przejście chłopstwa na tory gospodarki socjalistycznej było wyrazem uświadomionej konieczności i wyboru nowych form pracy i życia.

3. Rozwój indywidualnego gospodarstwa chłopskiego nie stoi w sprzeczności z socjalistyczną przebudową rolnictwa, gdyż nowoczesne społecznie i postępowo technicznie jednostki uspołecznionego rolnictwa najłatwiej tworzyć można z dobrych gospodarstw chłopskich, które — zrzeszając się dobrowolnie — wybiorą nowe formy produkcji.

4. Poprawa struktury agrarnej wewnątrz sektora chłopskiego sprzyja socjalistycznej przebudowie, gdyż tworzy dla niej naturalne i najtrwalsze przesłanki techniczno-organizacyjne oraz odpowiednio szeroką bazę społeczną. Z tego wynika jasny program poprawy struktury gospodarki chłopskiej, która to poprawa służy nie tylko realizacji bieżących celów produkcyjnych, ale również tworzy warunki sprzyjające socjalistycznej rekonstrukcji rolnictwa w długim okresie.

Kierunek na poprawę struktury gospodarki chłopskiej był w niektórych opiniach uznawany za sprzeczny z jej przebudową socjalistyczną. Jest to jednak wyraz braku zaufania do powolnych, ale trwałych w swych skutkach, przeobrażeń ustrojowych, uznania preferencji dla rozwiązań „szybkich”, które nader często przyniosą postęp formalny, niewiele zmieniając istotę społecznego procesu produkcji. Tymczasem, jak wynika z teoretycznych podstaw marksizmu, nowe stosunki produkcji manifestują się nie inaczej, jak tylko w pewnym typie stosunków między ludźmi, a stosunki własnościowe są tylko jedną z ich form. Socjalistyczne stosunki produkcji w rolnictwie nie dają się zawieźć do samych tylko form własności; są one w swej treści znacznie bogatsze i obejmują ponadto formy organizacji społecznego procesu produkcji, zasady podziału wytworzonych dóbr i dochodów, formy współdziałania ludzi, w tej liczbie również formy zarządzania produkcją. Godzi się przypomnieć te elementarne tezy w okresie, kiedy starania o spektakularne efekty przemian strukturalnych spychają na drugi plan to co jest istotą ustroju socjalistycznego, mianowicie — odpowiadające własności społecznej stosunki między ludźmi.

Czynniki strukturalne

Społeczno-ekonomiczna struktura wsi charakteryzuje się pewną trwałością, a nawet inercją. Poza wieloma innymi uwarunkowaniami bierze się to stąd, że rolnictwo chłopskie samo nie tworzy „siły”, która byłaby w stanie „rozsadzić” utrwalone jego struktury.

Analiza procesu dziejowego wyraźnie wskazuje, że we wszystkich ustrojach społeczno-politycznych gospodarstwa chłopskie same z siebie ma tendencję do trwania, natomiast elementy, które ją „rozsadzają”, zawsze przychodzą z zewnątrz. Tak było w epoce kapitalizmu, kiedy to wkraczając do chłopskiego rolnictwa, system ten począł się rozwarstwiać, tworząc typowe dla tego społeczeństwa bieguny kapitalistów i obszarów rolników oraz proletariatu wiejskiego i drobnego chłopstwa.

Kapitałizm narzucił też gospodarce chłopskiej nowe formy organizacji produkcji, nowe cele i motywy działania. Nie doprowadził on jednak do likwidacji systemu gospodarki chłopskiej, gdyż indywidualna własność chłopska jest zgodna z ekonomicznymi podstawami kapitalizmu, a jej rozwój nie stwarza zagrożenia dla tego ustroju. Kapitalizm stworzył także struktury na wsi, które odpowiadały ówczesnemu poziomowi rozwoju sił wytwórczych w poszczególnych krajach. W Polsce np. do czasów reformy rolnej przetrwała postfeudalna struktura agrarna, ale nie dlatego, że kapitalizm nie był w stanie jej zmienić (w niektórych krajach dokonał przecież tego), ale głównie dlatego, że taka właśnie struktura dobrze służyła realizacji najważniejszych celów burżuazji. Ukazująca się więc przed wojną społeczno-ekonomiczna struktura wsi była z jednej strony efektem dotychczasowego rozwoju historycznego, a z drugiej — produktem ówczesnej polityki rolnej.

Powojenne nasze prace nad przebudową struktury agrarnej nie mogą być rozpatrywane w oderwaniu od kolejnych etapów rozwoju całej gospodarki i społeczeństwa. Zmienia się siła podstawowe siły strukturalne. Po akcie reformy rolnej, który na długie lata ukształtował społeczno-ekonomiczną strukturę polskiego rolnictwa, przyspieszona industrializacja kraju była tym czynnikiem, który wywarł najtrwalszy wpływ na rozwój polskiej wsi. Pomimo tu bezpośredni wpływ, jaki rozwój przemysłu wywiera na zmianę technik wytwarzania w rolnictwie, a pozostający przy tych jego konsekwencjach, które mają zasadnicze znaczenie dla przekształceń strukturalnych.

Otóż jednym z najbardziej masowych procesów, który zdecydował o charakterze współzależności między rolnictwem a gospodarką narodową w całym okresie powojennym oraz o kierunkach przemian strukturalnych w rolnictwie, była migracja wiejskiej siły roboczej. Industrializacja wszędzie wywołuje silne

PRZEMIANY STRUKTURY AGRARNEJ

tendencje migracyjne, a jednocześnie wielkość migracji siły roboczej ze wsi do miast ma decydujące znaczenie dla tempa rozwoju przemysłu, budownictwa, transportu, handlu i innych gałęzi gospodarki narodowej. „Produkując” migrantów, wieś wytwarzać musi jednocześnie coraz więcej żywności, gdyż osoby pozostające w rolnictwie wyżywić muszą nie tylko siebie, ale także owych migrantów i to na coraz wyższym poziomie. Migracja wywiera więc presję na wzrost wydajności pracy w rolnictwie. Konieczne przy tym jest, aby wydajność pracy w rolnictwie rosła szybciej niż migracja ze wsi do miasta, co — przy tradycyjnej strukturze agrarnej — jest bardzo trudne do osiągnięcia.

Zadania ogólnogospodarcze, jakie mieliśmy do zrealizowania, zwłaszcza w latach planu 6-letniego, nie mogłyby być w ogóle podjęte bez dopływu siły roboczej ze wsi do przemysłu, budownictwa, transportu itd. W pierwszych latach po wojnie rozwój przemysłu miał charakter ekstensywny, wobec czego wzrost produkcji następował mógł przede wszystkim w wyniku wzrostu zatrudnienia, w mniejszym zaś stopniu wskutek wzrostu wydajności pracy. Oszacowano, że w latach 70 proc. przyrostu produkcji osiągnięto dzięki wzrostowi zatrudnienia, a tylko 30 proc. w wyniku wzrostu wydajności pracy.

Głównym kanałem odpływu ludności ze wsi była w Polsce po wojnie migracja osiadła (definitywna). Jak się ocenia, w latach 1946—1970 tym kanałem odpłynęło ze wsi około 5,1 mln osób, przy czym 36 proc. tego odpływu przypada na dziesięciolecie 1950—1960. Drugim kanałem odpływu była migracja wahadłowa, która zrodziła w Polsce w wielkiej skali grupę wiejskiej ludności dwuzawodowej. Był to niezwykle istotny wkład, jaki wnieśli w rozwój całej gospodarki narodowej.

Wielka skala migracji siły roboczej wywarła ogromny wpływ na przekształcenia strukturalne chłopskiego rolnictwa. Wszystkie jej konsekwencje nie zostały jeszcze dotychczas szczegółowo rozpoznane. Ogranicza się tu tylko do stwierdzenia najważniejszych. Otóż, relacje między rolnictwem a gospodarką narodową w okresie wzmożonej migracji uformowały się na kształt pompy ssąco-luszczącej. Nierolnicze działy gospodarki narodowej „wysysały” z rolnictwa część siły roboczej, ale ubytek ten musiał być zastąpiony przez nowoczesną technikę, którą przemysł „wtaczał” do rolnictwa. Konsekwencją tego był pewien wzrost technicznego uzbrojenia osób zatrudnionych w rolnictwie, oraz idący za tym wzrost kapitałochłonności i materiałochłonności produkcji rolniczej.

Jeśli na industrializację spojrzeć przez pryzmat przemian strukturalnych na wsi, to trzeba stwierdzić, że pierwszym jej produktem jest grupa chłopów-robotników. Nie zrodziła się ona w latach pięćdziesiątych (nie wielkie skupiska chłopów-robotników istniały w Polsce przed wojną), ale skala, jaką osiągnęła w okresie przyspieszonej industrializacji, jest tak wielka, że musi być rozpatrywana jako fenomen rozwoju polskiej gospodarki. Szacuje się, że 1/3 gospodarstw chłopskich prowadzona jest przez osoby mające drugie stałe miejsce pracy, a liczba gospodarstw, które uzyskują dochody z zajęć zarobkowych przekroczyła 56 proc. Powstanie liczonej grupy chłopów-robotników wywarło wielostronny wpływ na społeczno-ekonomiczną strukturę naszego rolnictwa. Niewątpliwie wzmożona została ekonomiczna pozycja gospodarstwa drobnego; dzięki dochodom ze źródeł pozarolniczych uzyskało ono nie tylko możliwości trwania, ale i rozwoju. Można nawet ryzykować twierdzenie, że wzrost liczby gospodarstw chłopów-robotników utrwalił istniejącą strukturę agrarną, zahamował procesy koncentracyjne i zrodził tendencję przechodzenia wielu gospodarstw w kierunku działalności pracowniczej.

Oceniając dziś ten proces, trzeba wskazać na te siły i czynniki, które w Polsce zrodziły w tak wielkich rozmiarach grupę chłopów-robotników. Nie ulega wątpliwości, że zasadniczą przyczyną był niski poziom naszej gospodarki. Społeczeństwo nie było wówczas w stanie sfinansować tej skali migracji osiadłej, jaka byłaby niezbędna, gdyby przemysł miał opierać swój rozwój na miejscowej sile roboczej (brak mieszkań, infrastruktury techniczno-społecznej itd.). Tak więc ogólna sytuacja gospodarcza podsycała wybór takiej strategii rozwojowej, która musiała w konsekwencji spetryfikować istniejącą strukturę agrarną i osłabić tendencję do jej poprawy. Jest więc prawdą, że industrializacja „wysysała” ze wsi wielką ilość niezbędnej siły roboczej, wydlatnie poprawiała strukturę demograficzno-zawodo-

wą i umożliwiła wzrost wydajności pracy osób pozostających w rolnictwie, ale jednocześnie jest prawdą, że osłabiła ona siły sprzyjające koncentracji produkcji i poprawie struktury agrarnej.

Z drugiej strony, ogólny rozwój gospodarczy i wzrost dochodów ludności podnosi — i to wydatnie — tzw. minimum socjalne, tj. społecznie akceptowany poziom bytu ludności wiejskiej. W tej sytuacji coraz trudniej przychodzi rodzinie utrzymać się z drobnego gospodarstwa, co rodzi tendencję do dwuzawodowości. Powstaje więc bardzo złożony spłót zależności między ogólnym rozwojem gospodarczym a przemianami strukturalnymi w rolnictwie. Industrializacja rodzi różne siły społeczno-ekonomiczne i każda z nich wywiera swoisty wpływ na rozwój wsi i rolnictwa. Ostateczny kształt przemian strukturalnych jest więc wypadkową różnych sił, niekiedy sprzecznych ze sobą.

Dominacja „średniaków”

Polityka rolna lat pięćdziesiątych doprowadziła do umocnienia ekonomicznej pozycji gospodarstw średniorolnych. Średniak stał się centralną figurą socjalną a jego gospodarstwo trzonem polityki produkcyjnej państwa. Ta polityka strukturalna miała swoje uzasadnienie w trójjedynych formule pryncypialnej na wsi, która stanowiła polityczną wykładnię walki klas. Jakkolwiek trudno przecenić bezpośredni wpływ idei na rzeczywistość społeczno-gospodarczą (zwłaszcza gdy sformułowane zostały one błędnie), to jednak jest faktem, iż polityka ta wywarła trwały wpływ na kształt i ewolucję struktury agrarnej w Polsce. Najogólniej rzecz ujmując, nastąpiła polaryzacja struktury społeczno-ekonomicznej chłopskiej, rano ze struktura agrarna (w ścisłym tego słowa znaczeniu) nie ulegała w tym czasie większym zmianom.

Umacniając ekonomiczną i socjalną pozycję gospodarstw średniorolnych, polityka ta osłabiła oba bieguny struktury agrarnej. Gospodarstwo drobne utraciło możliwości samodzielnego rozwoju (ze względu na niską skalę akumulacji wewnętrznej) i mogło trwać tylko dzięki dochodom z pracy zarobkowej. Z kolei w stosunku do gospodarstw większych obszarowo prowadzono politykę dyskryminacji, co wyrażało się w znacznej progresji obciążeń podatkowych i dostaw obowiązkowych, zahamowaniu dopływu nowoczesnych środków produkcji, odcieciu dostępu do atrakcyjnych form kontraktacji itd. W wyniku tego grupa ta słabła ekonomicznie (następowała dekapitalizacja części majątku produkcyjnego), a z czasem zaczęła się też kurczyć liczebnie (w wyniku wiażeń rodzinnych, niejednokrotnie fikcyjnych). Polityka ta zmieniła więc radykalnie układ sił w ramach wsi, ale nie wywarła decydującego wpływu na strukturę obszarową gospodarstw chłopskich. Zmiany, jakie w tej dziedzinie rejestrowała wówczas statystyka, były przeważnie fikcyjne.

Po 1956 roku zmienił się układ sił strukturalnych, zarówno ze względu na nowe orientacje polityczne, jak i zmianę strategii rozwoju gospodarstwa. Liberalizacja systemu ekonomicznego i szersze dopuszczenie rynku sprzyjało „normalnemu” rozwojowi poszczególnych grup gospodarstw. Rozpoczął się proces, który można określić jako umiędziawienie sił biegunów struktury agrarnej, a więc tendencję zupełnie odmienną od tych, jakie zarysowały się w latach pięćdziesiątych. Umacniać zaczęły się gospodarstwa obszarowo większe (powyżej 10 ha), a także wzrastał ich udział w ogólnej liczbie gospodarstw chłopskich. W kolejnych latach kształtował się on następująco:

1950	12,8 proc.
1957	10,5 proc.
1960	11,9 proc.
1965	11,1 proc.
1970	12,5 proc.
1977	13,6 proc.

Działo się to przede wszystkim kosztem gospodarstw średnich, gdyż udział gospodarstw drobnych w okresie dłuższym nie wykazywał tendencji do zmian. Tak więc rozpoczął się proces poprawy struktury agrarnej, ale był on niezwykle powolny. W stopniu bardziej zauważalnym zmieniła się siła ekonomiczna poszczególnych grup gospodarstw.

W wyniku poprawy ekonomicznych warunków produkcji, wzrostu opłacalności poszczególnych kie-

runków dochodów chłopskich z produkcji rolnej — wzrosły zdolności akumulacyjne wszystkich grup gospodarstw, ale pozycja względna poszczególnych grup ulegała pewnej zmianie. Poprawa siły ekonomicznej ekonomiczna pozycja gospodarstw większych obszarowo, które w nowych warunkach ekonomicznych pełniły mogły dyskutować korzyści skali produkcji.

Grupa gospodarstw drobnych (0,5—5 ha) podlegała zaczęła natomiast wewnętrznemu polaryzacji. Część z nich zaczęła wyraźnie ewoluować w kierunku działalności pracowniczej. Liczba jednostek o obszarze poniżej 0,5 ha wzrosła z 347,7 tys. w roku 1960 r. do 376,8 tys. w roku 1970, a więc o 29,1 tys., podczas gdy liczba gospodarstw w obszarze 0,5—2 ha zmniejszyła się w tym czasie o 73,1 tys. (dane spisów powszechnych). W innych gospodarstwach drobnych wystąpiły tendencje do wzrostu obszarów, a więc zaznaczyła się ich ewolucja w kierunku rolniczym.

Jedną ze znamienitych cech procesu przemian strukturalnych w latach sześćdziesiątych było umiędziawienie się zjawiska dwuzawodowości. Jeśli w latach pięćdziesiątych chłop-robotnik rekrutował się głównie z gospodarstw bardzo drobnych (do 2—3 ha), to w następnej dekadzie obszarowa granica zarobkowania przesunęła się bardzo wyraźnie w górę. Zjawisko to stało się omal tak samo powszechne w grupie gospodarstw średnich, jak i drobnych. Przyczyn tego zjawiska szukać należy przede wszystkim w sytuacji dochodowej rolnictwa. Jest faktem, że dochody ludności wiejskiej pochodzące z produkcji rolnej zasadniczo wówczas wzrosły, ale jednocześnie wzrósł społecznie pożądanym poziom dochodów na rodzinę.

Wobec obiektywnych procesów rozwojowych w skali całej gospodarki narodowej, dzięki wzrostowi możliwości całego społeczeństwa i upowszechnianiu się miejskiego stylu życia — wzrastać zaczęło na wsi poczucie dysparytetu dochodów. Uruchomiło to tendencję do dwuzawodowości, a jednocześnie szybko rozwijający się przemysł, budownictwo, transport itd. potrzebowały stale nowej siły roboczej. Z tych samych przyczyn jak w latach pięćdziesiątych, problemu zatrudnienia nierolniczego nie można było rozwiązać drogą migracji definitywnej, wobec czego pojawiły się nowe siły, które utrudniły i skomplikowały proces poprawy struktury agrarnej. Zaczął działać mechanizm petyfikacji istniejącej struktury obszarowej, choć następowały dość ważne zmiany ekonomiczne pozycji poszczególnych grup gospodarstw.

Lata sześćdziesiąte przyniosły jeszcze inne elementy nowe w ewolucji społeczno-ekonomicznej struktury gospodarstw chłopskiej. Przyspieszony został proces starzenia się ludności rolniczej, słabniecia pewnej grupy gospodarstw, co uruchomiło (po 1968 roku) międzysektorowy transfer ziemi. W ostatnim dziesięcioleciu są to jedne z najważniejszych czynników i sił strukturalnych w polskim rolnictwie. Jest przy tym znamienne, że proces ten występuje w tym samym mniej więcej natężeniu we wszystkich grupach obszarowych, w wyniku czego, mimo transferu ziemi i wypadania pewnej liczby gospodarstw, nie rejestrujemy zasadniczych przesunięć w strukturze agrarnej. Zjawiska te są przedmiotem szczegółowych badań prof. dr. Anny Szemberg i ich wyniki były już wielokrotnie prezentowane.

Lata siedemdziesiąte

W latach siedemdziesiątych polityka strukturalna została o wiele bardziej precyzyjnie sformułowana niż w okresach poprzednich, a ponadto jest to polityka celowa i konsekwentna. Zasadnicze znaczenie ma tu proklamowanie i konsekwentna realizacja koncepcji stopniowej socjalizacji rolnictwa, z której wynika, że rozwój gospodarki chłopskiej nie jest sprzeczny z kreowaniem gospodarki socjalistycznej, gdyż tworzy dla niej naturalne podstawy.

Ekspansja sektora socjalistycznego w rolnictwie opiera się na dwóch podstawach.

Po pierwsze, przejmując one część gruntów wypadających z chłopskiego użytkowania. Tak więc proces starzenia się ludności rolniczej i pojawienie się gospodarstw bez następców stanowią te siły, w wyniku których kurczy się substancja materialna gospodarki chłopskiej i umacnia się sektor socjalistyczny. Niektórzy określają to jako bierny mechanizm socjalistycznej przebudowy rolnictwa.

Po drugie, nasila się proces przebudowy czynnej (aktywnej), polegającej na tym, że do spółdzielni produkcyjnych i innych jednostek go-

spodarki socjalistycznej przepływa nie tylko ziemia, ale również ludzie. Powstają nowe lub rozwijają się istniejące spółdzielnie produkcyjne w wyniku wstępowania nowych członków z wkładem ziemi i majątku produkcyjnego. Jakkolwiek proces przebudowy czynnej jest dziś słabszy, to jednak w przyszłości ma on szansę stać się formą dominującą. Po to jednak, aby w przyszłości mogły powstać silne i samodzielne spółdzielnie produkcyjne, obecnie trzeba sprzyjać rozwojowi gospodarstw chłopskich. Spółdzielnie utworzyć mogą tylko rolnicy, którzy z rolnictwem związali swój los, i dla których praca w rolnictwie jest głównym albo jedynym źródłem dochodów. Im lepsze będą gospodarstwa chłopskie i im silniej powiązane one zostaną z państwem, tym bardziej naturalny i łatwiejszy będzie proces przechodzenia chłopsztwa na tory gospodarki socjalistycznej.

Wychodząc z tych przesłanek, polityka rolno po 1970 r. sprzyja procesom koncentracji w rolnictwie, preferuje gospodarstwa specjalistyczne, wieloma niemi powiązane z jednostkami gospodarki uspołecznionej oraz wszystkie te, które chcą i mogą zwiększać produkcję i rozbudowywać swój warsztat produkcyjny. Procesy te sprzyjają poprawie struktury agrarnej. Realizowana po 1970 roku polityka strukturalna przynosi oczekiwane rezultaty. Liczba gospodarstw większych obszarowo (powyżej 10 ha) wzrosła w latach 1970—77 o 43,9 tys., a jednocześnie wzrósł ich potencjał produkcyjny. Nie są to jeszcze zmiany o charakterze jakościowym, niemniej jednak zapoczątkowały one obiecujący proces poprawy struktury agrarnej.

Poprawie struktury agrarnej służy też ewolucja części gospodarstw drobnych w kierunku działalności pracowniczej, gdyż zwolnione tą drogą grunty mogą być włączone do organizmów większych i lepiej wykorzystane. Jest to ważne szczególnie w rejonach rozbudowanego rolnictwa. Bez takiej polaryzacji gospodarstw trudno sobie dziś wyobrazić w tych rejonach socjalistyczną przebudowę rolnictwa. Z badań ścisłych wynika, że dla zapewnienia pożądanego poziomu bytu ludności rolniczej, na każdą rodzinę utrzymującą się wyłącznie z rolnictwa przypadają musi 10—13 ha ziemi (zarówno w gospodarstwie indywidualnym, jak i w spółdzielni produkcyjnej). Przy takim założeniu liczba rodzin, jakie znajdują zatrudnienie w rolnictwie i będą mogły się utrzymać na odpowiednio wysokim poziomie, będzie tym większa, im więcej ludzi odpłynie do zajęć nierolniczych. W związku z tym jednak, że w dającej się przewidzieć perspektywie trudno byłoby założyć wielkiej skali migracji definitywnej ze wsi, przewidywać należy, że obok nowoczesnych, socjalistycznych gospodarstw rolnych będzie istnieć spora ilość działek pracowniczych. Jest to najbardziej prawdopodobny model przebudowy rolnictwa w rejonach szczególnie rozbudowanych. W tym też kierunku zdaje się ewoluować struktura agrarna w tych rejonach kraju.

*

Jeśli syntetycznie spojrzeć na ewolucję społeczno-ekonomicznej struktury polskiego rolnictwa w okresie powojennym, to nasuwają się następujące wnioski:

1. Gospodarka chłopska nie tworzyła sił strukturalnych; z istoty swej ma ona tendencję do stagnacji strukturalnej, a podstawowe siły zmieniające ją zawsze pochodzą z zewnątrz.

2. W minionym 35-leciu skurczyła się substancja materialna gospodarki chłopskiej i o tyle rozwinął się sektor socjalistyczny, ale struktura obszarowa wewnątrz sektora chłopskiego zmieniła się bardzo nieznacznie.

3. Jakkolwiek nie zanotowano w tych latach wyraźniejszego postępu w strukturze obszarowej gospodarstw chłopskich, to jednak w minionym 35-leciu dokonywały się bardzo ważne zmiany w szeroko pojmowanej strukturze społeczno-ekonomicznej. Zmieniała się siła ekonomiczna poszczególnych grup gospodarstw i te elementy, które określają ich położenie społeczno-ekonomiczne.

Powojenny rozwój polskiej wsi daje świadectwo tego, że maleje znaczenie czynnika ziemi w kształtowaniu struktury społeczno-ekonomicznej, wzrasta zaś rola czynników pochodzenia kapitałowego oraz całokształtu warunków, jakie polityka państwa stwarza poszczególnym grupom gospodarstw (chodzi tu przede wszystkim o politykę produkcyjną i dochodową). Wynika stąd, jak się wydaje, ważny wniosek metodologiczny: dla objaśnienia ewolucji struktur społeczno-ekonomicznych zasadnicze znaczenie ma dziś badanie cech położenia społeczno-ekonomicznego poszczególnych grup gospodarstw.

AUGUSTYN WÓŚ

Opublikowany materiał był przedmiotem konferencji naukowej poświęconej „Przeobrażeniu struktury agrarnej”, która odbyła się w Białymostku Sandomierskim w dniach 26—27 III b.

CO I CZYM WOZIĆ

DOKONCZENIE ZE STR. 1

sportochłonności wyrobów — to dopiero pożądana przyszłość?

R. KUZIEMKOWSKI: Niezupenie. Prowadzimy już i tego typu badania.

A. SITKO: To, co powiedział doc. Kuziemkowski, jest raczej pobożnym życzeniem. Cóż z tego, że od paru lat zajmujemy się sportochłonnością, skoro nie chce ona dotrzeć do świadomości wszystkich — bo i pełnych wyników badań jeszcze nie ma. Analizy są in statu nascendi, robi się je, rzecz by można, z punktu widzenia troski transportowca, a nie troski producenta, czy planisty. W ogólnym przekroju, w świadomości społecznej, sportochłonność jest pojęciem powstającym, torującym sobie drogę, które obrosło mnóstwem błędnych interpretacji.

W. MORAWSKI: Uważam sportochłonność doc. Sitko za bardzo ważne. Mogłoby się здаwać, że jest do brze, bo się już trochę sportochłonnością zajmujemy, ale pewnie sportochłonność naukowe dopiero wtedy zaczyna pełnić służbę społeczną, gdy są doprowadzone do powszechnej świadomości. Ale i informacje, jakich możemy dostarczyć, nie są jeszcze doskonałe.

R. KUZIEMKOWSKI: I z tego niedostatku informacji wynika jedna podstawowa rzecz. Otóż nie możemy stwierdzić z całą pewnością, że sportochłonność naszej gospodarki jest nadmierna. Powiem tak: mamy właśnie takie odczucie, odczucie spowodowane ostrym brakiem zdolności przewozowej. Nie zmierzaliśmy sportochłonności w sposób zadowalający, nie wiemy, czy w stosunku do naszych zasad i metod gospodarowania jest ona za wysoka czy jeszcze niska, czy transport przyczynia się jeszcze do wzrostu dochodu narodowego, czy jest stymulatorem gospodarki narodowej, czy jest już, poprzez sportochłonność, jej hamulcem. Wydaje mi się, że z powodu trudnej sytuacji transportowej staramy się przerzucić skutki niewydolności przewozowej na zbyt dużą sportochłonność gospodarki narodowej.

Od strony teoretycznej sprawę można przedstawić za pomocą prostej zależności sumy kosztów wytworzenia i stopnia społecznego podziału pracy (mieści się w tym lokalizacja produkcji, specjalizacja, kooperacja, koncentracja, organizacja obrotu towarowego itd.). Jeśli będziemy zwiększać stopień społecznego podziału pracy, to wówczas, rzecz jasna, koszty jednostkowe produkcji będą malały, natomiast w ślad za tym rosną koszty jednostkowe transportu. Problem polega teraz na tym, aby obrać optymalny poziom kosztów produkcji i kosztów transportu łącznie. Czy znajdujemy się obecnie powyżej czy poniżej tego optimum?

Na pytanie to konkretnej odpowiedzi dostarczyć mogą jedynie gruntowne badania prowadzone przez duży zespół badawczy, międzybranżowy czy międzyresortowy. Jestem przekonany o konieczności przeprowadzenia takich analiz, na podstawie których można by np. ustalić, na ile, z punktu widzenia sportochłonności, opłacalna jest koncentracja produkcji. Badania tego typu z powodzeniem prowadzi się w Związku Radzieckim, gdzie np. jeden z naukowców, A. Probst, rozpatrując efekty wynikające z powiększenia produkcji cukrowni o

około 47 proc., stwierdził obniżenie kosztów przetransportu o 8,2 proc., ale jednocześnie wzrost kosztów własnych o 36 proc., w związku z wydłużeniem średniej odległości dowozu buraków i stratami wywołanymi obniżeniem się w nich zawartości cukru. Efekty wynikające z obniżenia kosztu przetransportu w tym zakładzie były niższe od nakładów, jakie trzeba było ponieść na transport.

Wracając do naszych badań: przystąpiliśmy do analizy sportochłonności niektórych produktów w przemyśle cukrowniczym, zbożowo-młynarskim i tartacznym. Obliczyliśmy, jaka ilość pracy przewozowej, mierzonej w tonokilometrach, według gałęzi transportu, potrzebna była w wybranym roku na wyprodukowanie jednej jednostki produkcji — konkretnie tony, czy kilograma cukru, maki, tarcicy itd. Mammy wyniki, ale gdy przyszło do uogólnień, doszliśmy do pytania: co nam to właściwie dało? Wiemy w końcu, że np. w zakładzie X sportochłonność wynosi 100, w zakładzie Y — 120, w jeszcze innym — 90. Teraz powstaje problem: czy wynik 120 oznacza, że zakład X źle pracuje? Nie! Po prostu ma on inną lokalizację, inne powiązania surowcowe, powiązania zbytu i w związku z tym tam musi być to „120”!

Cz. MEJRO: W tym, co doc. Kuziemkowski przed chwilą mówił, widzę tak szaloną analogię do zagadnień energetyki, zwłaszcza źródeł energii i sieci, strat sieciowych, że pozwolę sobie powiedzieć parę słów na ten temat. Straty sieciowe mają swoje przyczyny obiektywne i subiektywne. Jeżeli nasza największa elektrownia, pracująca na węglu brunatnym jest w Turowie, na samej granicy z NRD, to musimy przesyłać tam wyprodukowaną energię do centrum kraju, i żeby nie wiem co robić, to straty te muszą powstać. Skoro nasz węgiel jest na Śląsku — musimy go rozwieźć po całym kraju, bo w tej chwili widzimy już absolutną niemożność dalszego rozbudowywania śląskiej energetyki, ze względów ekologicznych, zatrudnienia, wyczerpania zasobów wodnych itd. Wybudowaliśmy ostatnie elektrownie, nastawione na spalanie odpadów węglowych, jak np. Rybnik, jest to już ostateczne wypełnienie marginesu. Wiemy, że Lubelskie Zagłębie Węglowe oddaży nas od niektórych przewozów. Natomiast, jeżeli się bierze statystykę transportu węgla w podziale wojewódzkim i okazuje się, że województwo olsztyńskie jest jego „eksporterem”, dlatego, że się go wozi do województwa olsztyńskiego koleją, a potem się go reeksportuje samochodami w okolice Białegostoku — to już nie są obiektywne przyczyny, to są efekty złej organizacji. I takich zjawisk jest bardzo dużo.

Wreszcie w obronie „mojego” węgla. Mówi się ciągle, że transport węgla to trzydziście kilka procent przewozów. Nie patrzmy na tonokilometry na liniach kolejowych, ale patrzmy na liczbę poruszających się po nich pociągów. Dla mnie jest rzeczą oczywistą, że jeżeli dwutorowa linia kolejowa będzie miała np. 120 czy 150 par pociągów na dobę, a w tym 4 czy 5 par pociągów węgla, to partycypuje on w kosztach stałych tej linii tylko w kilku procentach. Amerykanie budują węglowe linie kolejowe od zagłębia do portu, na których nie ma żadnych przystanków, jadą pociągi jeden za drugim, każdy po 6 tys. ton netto,

oczywiście po odpowiednich torach. Proszę sobie policzyć — prawie milion ton dziennie — rocznie 300 mln ton. Całą Polskę można by obsłużyć jedną taką linią, specjalnie zbudowaną dla węgla. Niestety, my, energetycy, jesteśmy zainteresowani nie tylko tak skoncentrowanym transportem do elektrowni, ale również dystrybucją. Jest to sprawa bardzo delikatnej natury. Kolej ograniczyła nam liczbę stacji wydłunkowych i przerzucono część obowiązków na transport samochodowy, a ten zużywa 10-krotnie więcej energii...

W. MORAWSKI: Na marginesie — profesor „Mejro” „strzela” wynikami naszych własnych badań...

A. SITKO: Problem ograniczenia liczby stacji przyjmujących węgiel to, rzecz by można, „soczewka” pewnych konieczności i pewnych przebiegów. Otóż chciałbym zauważyć, że w lutym br. kolej odstąpiła od całopociągowych przewozów węgla na zaopatrzenie ludności i odbiorców rozproszonych, bo zima zmusiła nas do tego, ponieważ drogi samochodowe zostały zawiane i nie można było rozwieźć węgla ciężarówkami. Kolej dostarczała opał do dwóch tysięcy stacji bezpośrednio. Ale to wcale nie oznacza, że w przyszłości nie będziemy dążyć do koncentracji odpraw. Zgadza się z panem profesorem — udział węgla w przewozach kolejowych trzeba mierzyć liczbą pociągów, a nie w tonokilometrach, bo ciężki pociąg bezpośredni zajmuje mniej miejsca na torach, kosztuje nas taniej, zużywa mniej energii na przewiezienie tony.

REDAKCJA: W ten sposób od rozwiązań teoretycznych zeszliśmy na ziemię. Wróćmy jednak jeszcze do spraw ogólniejszych, co pozwoli nam na pewne uporządkowanie pojęć i ukształtowanie jasnej odpowiedzi: skąd się w ogóle bierze sportochłonność, co determinuje jej wzrost?

W. MORAWSKI: Na poziom sportochłonności oddziałują trzy grupy czynników. Pierwsza grupa to struktura gospodarki, druga — metody gospodarowania, trzecia — transport, który sam może być generatorem poziomu tego zjawiska. Przez strukturę gospodarki rozumiemy proporcję między wytwarzaniem środków produkcji a wytwarzaniem środków konsumpcji oraz między przemysłem wydobywczym i przetwórczym, udział przemysłów o wysokim i niskim stopniu przetwarzania, wreszcie stopień autarkii, otwartości gospodarki narodowej — czy handel zagraniczny jest znaczący, jaką on ma strukturę rodzajową i geograficzną.

Przejdźmy do kwestii metod gospodarowania. Użycie mniejszej lub większej ilości środków transportu zależy od stopnia specjalizacji i kooperacji produkcji, koncentracji, czyli skali produkcji, jej lokalizacji, stosowanych technologii, organizacji kontraktacji pól rolnych, dystrybucji, wreszcie organizacji i lokalizacji sieci magazynów.

Sam transport też może być nie bez winy. I tu występują tendencje do wzrostu kooperacji, specjalizacji i podziału pracy. Kolej chce przewozić dobra masowe w zwartych składach pociągów, między ograniczoną liczbą stacji i dalej rozpraszając ładunki transportem samochodowym. Ale przecież zdajemy sobie sprawę z tego, że nie możemy, po-

suwając zbyt daleko koncentrację stacji, ograniczać przestrzenną dostępność kolei, a także dostępność kolei w czasie — co jest następstwem marszrutyzacji i wprowadzania pociągów wahadłowych — bo powodujemy wzrost komplementarnej pracy przewozowej transportu samochodowego.

R. KUZIEMKOWSKI: Te wszystkie czynniki, które poruszył mój przedmówca, kształtowały się historycznie pod wpływem długotrwałych przemian w gospodarce narodowej i są one bardzo stabilne — nie możemy ich swobodnie, tak jakbyśmy chcieli, zmieniać. Jeśli chcemy je ruszyć i zmniejszyć sportochłonność, musimy działać z bardzo dużym wyprzedzeniem, już dziś przewidując wszelkie możliwe warianty rozwoju. Jedyne, co możemy zrobić już teraz, to likwidować tzw. nieracjonalne przewozy.

Cz. MEJRO: Chciałbym nawiązać do tej ostatniej sprawy od innej trochę strony, posługując się przykładem. Na to, by elektrownia pracowała z maksymalną wydajnością, musi otrzymywać określony gatunek węgla. Na świecie jest tak, że konstryktuje się węgiel nawet nie z określonej kopalni, a z określonego pola tej kopalni. Trudnością transportową powodują między innymi, że na przykład elektrownia Siedliska zaopatrywana jest w węgiel z 18 kopalni, inne z 30, słowem — „jak leci”. Jest to przykład, jak trudno jest ocenić straty gospodarcze powodowane niedowładem transportu.

W. MORAWSKI: Zostałem sprostowany przez pana profesora tymi przykrymi uwagami pod adresem transportu. Jeżeli już mamy sięgać do pikantnych przykładów, to proszę bardzo. Rozdziałem energii elektrycznej na kraj zajmuje się, jak wiadomo, Centralna Dyspozycja Mocy, która ma opracowany model optymalizujący włączenie i wyłączenie poszczególnych elektrowni do sieci w zależności od potrzeb, przy czym kryterium wyboru jest stopień wykorzystania kalorii zawartych w węglu oraz jego gatunek...

Cz. MEJRO: ...no, niezupełnie tak...

W. MORAWSKI: ...Na podstawie takiego schematu odbywa się rzecz niebywała. W czasie względnego zaspokojenia potrzeb energetycznych zostaje wyłączona elektrownia np. „Jaworzno II”, czy „III” (nazwy nie są istotne), która stoi okrzakiem na węglu i gdzie taśma wychodzi on z kopalni wprost na paleniska kotłowych, a węgiel wiezie się gdzieś do „Ostrołęki”, bo charakteryzuje się ona dobrymi współczynnikami wykorzystania kalorii i spala podjęższe gatunki. Mam tu przykład, jak „rozkłada się” transport choćby takimi dyspozycjami mocy.

Cz. MEJRO: Gwoli ścisłości — tzw. plan ekonomicznego rozkładu obciążeń jest zapisany na maszynie cyfrowej i z nią nie ma już dyskusji. Kwestia wynika stąd, że koszt węgla, który płaci energetyka, jest liczony razem ze średnim kosztem transportu — loco stacja odbiorcza. Inaczej mówiąc, węgiel kosztuje energię tak samo w Ostrołęce i Jaworznie, i nas właściwie nie obchodzi to, czy będzie on wioziony czy nie. Jest to oczywiście nonsens, ale dodajmy do tego, że jakiegokolwiek próby określenia kosztów transportu zawodzi. Mam tu akurat przed sobą trzy opracowania, w których cena tran-

sportu 1 tony węgla na odległość około 500 km waha się od 120 do 500 zł. Chcąc, żebyśmy się tym posługiwali, wierzyli w to, co spreprowali luminarze ekonomiki transportu? Jeśli chcemy usprawnić transport przy pomocy bodźców ekonomicznych, to musimy wiedzieć, ile on naprawdę kosztuje w Polsce?

A. SITKO: Zastanawiamy się nad tym, co to jest sportochłonność, jak się ją mierzy, a przecież rzecz idzie o bardzo prozaiczną sprawę, o to, aby w ogóle sprostać potrzebom gospodarki narodowej w ciągu najbliższych dziesięciu, piętnastu lat.

Zaniedbaliśmy transport w przeszłości. Obecny tu doc. Morawski, kierując grupą prognostyków, opracował na podstawie materiałów różnych branż prognozę „ostrzegawczą” potrzeb przewozowych na rok 1990, z której wynika, że — wierząc danym prognozy — w roku tym będziemy musieli przewozić około 2 razy więcej ładunków niż w roku 1977. A ponieważ w tej chwili cały system transportowy nie ma już rezerw, to podwojenie zdolności przewozowej w ciągu 12 lat uznać trzeba za utopię. Gdybyśmy chcieli to zrobić, to w stosunku do pięciolatki 1975—1980 wzrost nakładów inwestycyjnych na transport musiałby w latach 1980—1985 być 5,5-krotny. Przecież to nonsens. Wynika stąd ostrzeżenie, że musimy iść w dwóch kierunkach. Po pierwsze: poważnie się zastanowić, czy naprawdę tyle musimy wozić? Po drugie: pilnie modernizować infrastrukturę transportową, gdyż na transport patrzeć trzeba nie tylko przez pryzmat samych przewozów, ale uświadomić sobie, że praca transportu to połączenie dwóch elementów: i przemieszczania w przestrzeni, i przeładunków. Wobec powyższego rozumowania miarą jego wydajności jest suma tonokilometrów i tonnooperacji. Z powyższych przesłanek wysnuć można jeden generalny wniosek: koncentracja odpraw ładunków jest koniecznością. Czy będzie to bardziej opłacalne czy nie, jeśli chcemy do 1990 r. podwoić przewozy, musimy to, co dziś wozimy jako rozproszoną drobnicę, skanalizować w przewozach całopociągowych. Wiemy, że koncentracja ułatwia pracę kolei i bardziej obciąża transport samochodowy. Pamiętajmy też — wymaga kompleksowej mechanizacji! Obecnie przy przeładunkach w transporcie kolejowym i samochodowym zorganizowanym, tzn. publicznym i branżowym, zatrudnionych jest 850 tys. ludzi. W 1990 r., przy obecnym poziomie mechanizacji, potrzebowałibyśmy ich 1,5 mln! To kolejny nonsens!

W tej pięciolatce zapoczątkowaliśmy od strony projektowej, bo z braku środków nie doszło jeszcze do rozpoczęcia pierwszej budowy, organizację dwóch poligonów doświadczalnych dla sprawdzenia w praktyce idei dużych, w pełni zmechanizowanych, punktów przeładunkowych: w województwie leszczyńskim — bazy dla obsługi ładunków masowych (węgiel, nawozów sztucznych, cementu i materiałów budowlanych) i województwie radomskim, gdzie realizować będziemy koncepcję ograniczonej liczby stacji kolejowych z torami ogólnego użytku i scentralizowaną obsługą. Dopiero eksploatacja pozwoli nam stwierdzić, które z tych rozwiązań będzie można przyjąć w skali krajowej. To bardzo poważna gra — jedna taka baza kosztuje ponad 1 mld zł.

W. MORAWSKI: Do tej wypowiedzi zgłaszam małe wyjaśnienie. Ową apokaliptyczną obraz około 2-krotnego wzrostu popytu na przewozy do 1990 r., który przedstawił doc. Sitko, powołując się na prognozę naszego ośrodka (od czego się nie odżegnuję), wynika z konkretnych przesłanek. Prognozy takie robi się na podstawie aktualnych danych o wielkości i strukturze produkcji oraz przewidywanych tu zmianach. Otworzyliśmy ten obraz, wykorzystując prognozy produkcyjne z lat 1977—1978, ale nie mogli-

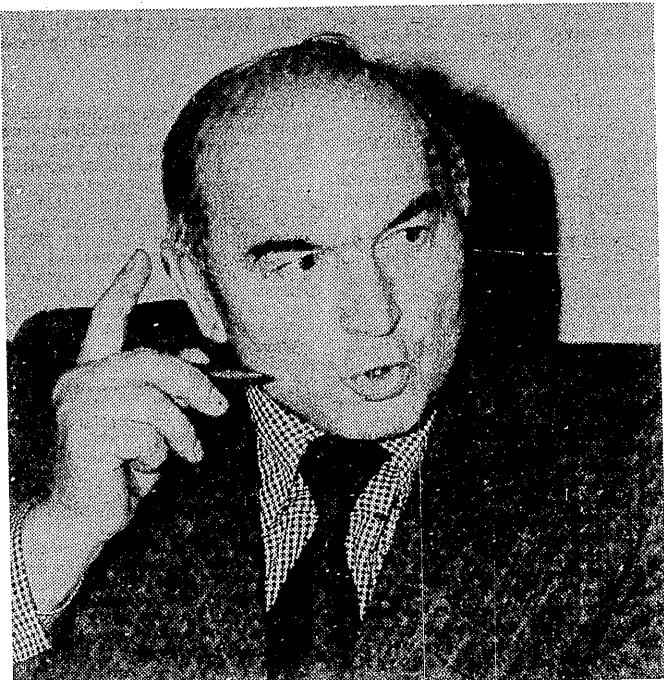
śmy uwzględnić skutków manewru gospodarczego, które dadzą o sobie znać w roku 1990 i nie uwzględniły skutków przegrupowań, które zawiera NPSG na rok bieżący. Niewątpliwie echo inwestycyjne obu tych posunięć odczujemy się w produkcji roku 1990, być może będzie ona nieco mniejsza, co pociągnie za sobą odpowiednio mniejszy popyt na przewozy. I nie jest ważne, czy będzie to wzrost około 2-krotnie, czy też 1,8-krotnie, bo nawet mnożnik 1,6 jest dla transportu „trudny do przekroczenia”.

Cz. MEJRO: Jako energetyk dostrzegam pewne analogie między strukturą sieci kolejowej lub drogowej a strukturą sieci energetycznej. Wiadomo, że sieć energetyczna budowana jest na zasadzie nakładających się na siebie układów coraz wyższych napięć. Dla zasilania jakiegos terenu instalujemy np. sieć o napięciu 15 kV, kiedy jej zdolność przenoszenia energii staje się niewystarczająca, zostaje zwiększona liczba stacji transformatorowych 110/15 kV, a kiedy i to nie wystarcza, do przesyłania energii na dalsze odległości dla zasilania systemu 110 kV buduje się sieć trzeci układ o napięciu 400 kV. Wszystkie te trzy układy służą temu samemu celowi, przesyłaniu energii, lecz za każdym razem na wyższym poziomie. A więc może się zdarzyć, że w określonej miejscowości widzimy nad sobą zawieszono aż trzy linie przesyłowe, i to nie budzi zdziwienia.

Można więc sobie wyobrazić także równoległe szlaki kolejowe (bądź równoległe drogi jezdne), każda przeznaczona do innego celu; jedna w typu ekspresowego do obsługi ruchu szybkiego na duże odległości, na których ruch może się odbywać z wysoką sprawnością i równoległe do niego drogi typu lokalnego, podmiejskiego, z częstymi przystankami.

W. MORAWSKI: Warto jednak rozważyć zagadnienia transportochłonności, dokonając projekcji naszej sytuacji na sytuację w innych krajach. Z punktu widzenia metodologicznego sprawa ta nie jest całkiem prosta. Dokonać trzeba pewnych wstępnych zastrzeżeń i założeń: że porównywać będziemy kraje „porównywalne” o zbliżonych rozmiarach geograficznych, że uwzględnimy różnice wynikające z odmiennymi metodami statystycznymi (w RFN np. w oficjalnych, powszechnie dostępnych, statystykach transportu samochodowego pomija się przewozy na krótkich dystansach poniżej 50 km), że uwzględnimy odmienne w krajach socjalistycznych i kapitalistycznych metody obliczania dochodu narodowego. Zastrzeżenia te są o tyle konieczne, że jako podstawowe mierniki sportochłonności przy porównaniach międzynarodowych przyjęto dwa: ilość tonokilometrów przypadających na jednostkę dochodu narodowego oraz ilość tonokilometrów przypadających na jednego statystycznego mieszkańca. Jeżeli rzucimy okiem na tabelę sportochłonności w odniesieniu do dochodu narodowego, to okaże się, że Polska zajmuje wśród krajów porównywalnych miejsce czołowe ze wskaźnikiem 2,8 tkm/jedn. doch. narod., przed CSRS — 2,4, NRD — 1,9, Francją — 1,7, RFN — 1,7, Włochami — 1,2 i Wielką Brytanią — 1,0. Natomiast w odniesieniu do statystycznego mieszkańca pod względem sportochłonności na czoło wysuwa się CSRS ze wskaźnikiem 5780 tkm/głową ludności, przed Polską — 4960, NRD — 4170, Francją — 4100, RFN — 3680, Wielką Brytanią — 2200 i Włochami — 2000.

Z czego wynikają te różnice i jak można je interpretować? Wynikają one z odmiennych struktur gospodarczych i z odmiennymi metodami gospodarowania. Jeśli naszą analizę zawężymy do trzech wielkich gałęzi gospodarki, do przemysłu wydobywczego, rolnictwa i budownictwa, najbardziej sportochłonnymi, to okaże się, że ich udział w wartości wytworzonego dochodu narodowego wynosi w Polsce — 31 proc., we



Roman Kuziemkowski



Czesław Mejro



Wojciech Morawski

Francji — 16 proc., w RFN — 15 proc., a w Wielkiej Brytanii tylko 12 proc. Ponieważ górnictwo party-cypuje u nas w znacznej części wy-tworzonego dochodu narodowego i jest ono „obciążone” koniecznością przewozów, i to na dalekie odległo-sci, uczynienie gospodarki mniej transportochłonnej nie jest proble-mem rozwiązywalnym od zaraz. Ko-nieczne jest głębokie wejście w sprawę struktury naszej gospodarki i metod gospodarowania.

Jeśli chodzi o wpływ metod gospo-darowania, to jako przykład można zacytować wpływ przyjetnych tech-nologii budowlanych na transporto-chłonność. Badano te sprawy w Ośrodku Badawczym Ekonomiki Transportu w odniesieniu do bu-downictwa mieszkaniowego (w 1975 r.) i okazuje się, że dla zabudowania 1 m kw. powierzchni użytkowej w budownictwie tradycyjnym trzeba przewieźć 5,2 tony materiałów, przy wielkich blokach — 4,8 ton, przy wielkich płytach — 4,7 ton (ta tech-nologia, jak wiadomo, dominuje obecnie w Polsce), przy budownictwie monolitycznym — 3,8 przy szkieletowym — 3,6 przy stalowym — 2,3. Jeśli więc decydujemy się na wybór konkretnej technologii, to za-razem decydujemy się na określe-nie transportochłonności; często kry-terium decydującym bywa tu osz-czędność pracy żywej, o którą coraz trudniej, a opłacić to trzeba rosną-cymi nakładami w transporcie.

R. KUZIEMKOWSKI: Inny przy-kład z innej branży — z przemysłu spożywczego. Jest dylemat, czy bu-dować na przykład wielkie scentrali-zowane obiekty przetwórstwa rolno-spożywczego, młyny, cukrownie, mleczarnie, czy też gęściej zlokalizo-waną sieć mniejszych zakładów. Okazało się, że jeżeli 4 mniejsze mleczarnie zastąpimy jedną o zdol-ności przetworczej 500 tys. litrów mleka na dobę, to choć z punktu wi-dzenia nakładów inwestycyjnych poczynimy oszczędności i choć ko-szyt przetwórstwa na jednostkę być może zmaleje, to jednak praca prze-wozowa w związku z wydłużeniem tras od punktów skupu do mleczarni i odbiorem produktów wzrasta o 123 proc.

W. MORAWSKI: Na pewno jed-nak przy istniejącej konkretnej strukturze gospodarki kraju i przy konkretnych metodach gospodaro-wania można by wyznaczyć pewne zależności warunkujące utrzymanie harmonijnego rozwoju gospodarki narodowej — między nakładami na rozwój transportu i na rozwój pozos-tałych dziedzin gospodarki.

REDAKCJA: Zastanówmy się jed-nak, co robić, jakie praktyczne dzia-łania można by przedsięwziąć, by trudną sytuację transportową opa-nować; by doprowadzić do wzglę-dnego zmniejszenia „transportochłó-ności” w naszej gospodarce?

W. MORAWSKI: Pewnym opty-mizmem napawa przede wszystkim obserwacja, że jeśli dotychczas o transporcie i o transportochłonności mówili sami transportowcy — kole-jarze, drogowcy — to obecnie sta-ło się oczywiste, że są to sprawy ogólnogospodarcze i nawet często użytkownicy transportu bardziej są zainteresowani „głośniejsi” mówią o swych potrzebach przewozowych niż sami transportowcy. Te zmiany w świadomości społecznej są niezwykle istotne, gdyż sami transportowcy nie są i nie będą w stanie rozwiązać problemu lawinowo narastających zadań przewozowych.

A propos tej świadomości — w kwietniu br. odbyć się seminarium Zespołu II komisji partyjno-rządowej do spraw doskonalenia funkcjonowania gospodarki, które między innymi zajmie się trans-portochłonnością, w czerwcu Mini-sterstwo Komunikacji urządza na-radę międzyresortową, poświęconą również tej problematyce, na jesie-ni — przy udziale Komitetu Nauko-wo-Technicznego NOT do spraw Transportu oraz ZG Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji — organizujemy ogólnopolską konferencję na temat: „Transporto-

chłonność w gospodarce narodowej a potrzeby transportu w świetle je-go obecnego stanu”.

Cz. MEJRO: Transport jest czyn-nikiem realizacji dochodu narodo-wego. Można węgiel wydobyć, ale to mało — trzeba go przewieźć, dostar-czyć odbiorcom, sprzedać, wyeks-portować. Będę tu nieco trywialny — przemysł gorzelniczy, produkuj-ąc i sprzedając 1 l alkoholu, party-cypuje w tworzeniu dochodu narodo-wego w zbliżonym stopniu co górnictwo wydobywając 1 t węgla. Ale przetransportować 1 l alkoholu jest na pewno łatwiej niż tonę wę-gla. Jeśli jednak górnictwo ma nie-wątpliwą priorytet gospodarczy i społeczny, to priorytet ten powin-nien obejmować jednocześnie infra-strukturę transportową, związaną z ekspedycją węgla i jego przewozami.

Myszę, że skoro gospodarkę narodo-wą obecnie coraz częściej rozpa-trujemy kompleksowo i integralnie, to problemy komunikacyjno-trans-portowe powinny być na etapie pla-nistycznym rozpatrywane w nawi-ązaniu i kontekście rozwoju poszcze-gólnych dziedzin gospodarki. Skoro z racji ogólnogospodarczych zdecy-dowaliśmy się na budowę Huty „Ka-towice”, to integralnym elementem tej inwestycji stała się budowa linii hutniczo-siarkowej.

A. SITKO: Myszę, że dotychczas to kojarzenie inwestycji, nazwijmy je produkcyjnymi, z rozwojem in-frastruktury, w szczególności trans-portowej, było niedoskonałe. Można podać wiele przykładów decyzji in-westycyjnych, w których samo przedsięwzięcie jeszcze szczegółowo opisane, którego założenia technicz-no-ekonomiczne były szczegółowo przebadane, skontrolowane, kosztorysy zatwierdzone, ale przy punkcie „transport” znajdujemy się ogólnikowe stwierdzenie, że w ramach posiada-nego potencjału ma go zapewnić mi-nister komunikacji.

R. KUZIEMKOWSKI: Jako pierw-szą jaskółkę — sygnał pozytywnych zmian — można przytoczyć fakt, że w pięcioleciu 1971—1975 transporto-chłonność produkcji przemysłowej (mierzona pracą przewozową przy-padającą na jednostkę dochodu na-rodowego — tkm/1000 zł) zmalała o 4 proc. Jest to wynik korzystnych zmian w strukturze produkcji prze-mysłowej, procesy te postępują oczy-wiście powoli. Niestety, w wyrażeniu wartościowym (koszty transportu /1000 zł dochodu narodowego) na nadal tendencję wzrostową, bo w okresie tym koszty transportu wzros-ły o 13 proc. Jest to związane ze zwiększającym się udziałem droższe-go niż koleją transportu samochodo-wego oraz różnych form transportu „łamanego”.

Myszę także, że choć pierwotny szacunek potrzeb przewozowych przewiduje w roku 1990 dwukrotny wzrost przewozów, to w rzeczywistości będzie on niższy. Bo jeśli na przykład w prognozie ustalono, że w przyszłości przewozów do 1990 r. o 2,5 mld ton około 40 proc. stanowi ziemia i gruz przerzucany w budow-nictwie na stosunkowo krótkie dy-stanse, to można trochę inaczej spoj-rzeć na problem. I należałoby sobie życzyć, aby budownictwo we wła-snym zakresie szukało rozwiązań sprawy „ewakuacji” tych technolo-gicznych odpadów. Jedno nie ulega najmniejszej wątpliwości — trans-port nie wyjdzie z obecnych kłopot-ów bez zwiększenia służących mu inwestycji.

Cz. MEJRO: I oczywiście, zawsze trzeba mieć na względzie racjonal-i-zację przewozów, unikanie przewo-zów zbędnych, likwidację pustych przebiegów, unikanie takich przy-musowych sytuacji, jak wożenie wę-gla brunatnego z Turoszowa do Ko-nina.

REDAKCJA: Dziękujemy za udział w dyskusji.

Dyskusję opracowali:

LECH FROELICH
KRZYSZTOF FRONCZAK



Andrzej Sitko

Zdjęcia: T. MÜLLER

KOLEJARSKI STAN

STEFAN ANCEREWICZ

O kolejarzach pisze się dwo-jako: albo w tonacji bohater-skiej — do czego szczególnie asumpt dała tegoroczna zima — albo w czarnych bar-wach, kiedy jest mowa o wy-gładzie naszych pociągów, niedostatkach obsługi i cią-głych spóźnieniach. Przy pisa-niu o kolei obowiązuje inna konwencja: porównuje się wówczas bazę materialną i uzbrojenie techniczne PKP z sytuacją transportu kolejowe-go w innych krajach, wska-zuje na rosnące dyspropor-cje między lawinowym przy-rostem zadań a możliwościami ich wykonania, podkreśla konieczność bezustannego inwestowania w kolejnictwo.

MATERIALNY kształt naszych kolei zestawiony z przewoza-mi, jakie na nich ciąży, stwa-rza rzeczywistość dość pesymistycz-ną obraz. Wprawdzie w ostatnich la-tach PKP dostają spory zastrzyk in-westycyjnych pieniędzy, dzięki cze-mu ich majątek zaczął się wyraźnie modernizować i powiększać, ale do-tychczasowe tempo wzrostu nie po-zwala na nadrobienie narosłych la-tami zaległości i dogonienie ciągle zwiększających się potrzeb. Wyścig, a raczej „pościg” nie ustaje — czy jednak cały problem można sprowa-dzić do spraw techniki, wycizlić i zo-brazować konfrontując ton ładun-ków do przewiezienia z liczbą wa-gonów, lokomotyw i elektryków, z długością i gęstością kolejowych szlaków? Byłoby to rachowanie, a nie rachunek, bo zabrakłoby w nim tych, o których rzadko piszemy spo-kojnie i bez emocji, ludzi, dzięki którym mimo wszystko cały kolejo-wy interes jest jednak na co dzień w ruchu. Krótko mówiąc — koleja-rzy.

Polskie Koleje Państwowe są przedsiębiorstwem zupełnie specy-jalnym. Stan jego posiadania wytycza-ją granice państwa, majątku w większości nie chronią żadne mury, wiele stanowisk pracy dzieła kilo-metrowe odległości, a jednocześnie łączą i ściśle zespalają całą szyn. Dziesiątki tysięcy ludzi pracuje nie oglądając się nawzajem na oczy, mimo to niezbędni jedni dla dru-gich, a wszyscy potrzebni po to, by kółka wagonów toczyły się gładko. Pracując — to zresztą źle powiedzia-ne; ci ludzie służą na kolei, choć termin ten nie przez wszystkich z nich jest obecnie w pełni aprobowa-ny. A jednak jest to służba, ciężka i odpowiedzialna, której nie sposób wykonywać na zasadzie odpracowy-wania 8 godzin i fajrant. Tu trzeba często interes własny podporządko-wać interesowi przedsiębiorstwa, tu nieraz nie można liczyć godzin pra-cy i wysiłku, tu, cechą niezbędną każdego powinna być wielka rzetel-ność i głębokie poczucie odpowie-dzialności za swoje obowiązki, bo pierwszym i najważniejszym kontrol-erem na ogromnej liczbie stanowisk pracy jest własne sumienie.

Pociągatem może nawet za wyso-kie „C”, ale zrobilem to świadomie. Wydaje się bowiem, że w rachunku kolejowych potrzeb i możliwości zbyt mało uwagi poświęcamy lu-dziom, którzy kiedyś z dumą nosili swój mundur, a dziś nakładają go najczęściej tylko wówczas, gdy wy-maga tego służbowy regulamin. Dla-czego?

Poprawa jest, ale...

Odpowiedź na to pytanie jest trud-na i złożona. Niewątpliwie na obe-cnej sytuacji ciąży zaszczyt sprzed wielu lat, kiedy potrzeby kolei i kole-jarzy nie były należycie docenia-ne, co spowodowało obniżkę statusu materialnego i społecznego tego za-wodu. W konsekwencji nie było chętnych do pracy w kolejnictwie, PKP borykały się z niedoborami kadro-wymi, a o selekcji pozytywnej trud-no było mówić. Od kilku lat sytu-a-cja zaczęła się zmieniać.

Odnosiła to na naszych łamach Anna Szymańska, która na początku 1976 r. w artykule „Ludzie na to-rach” zajęła się blaskami i cieniami życia kolejarzy. Przeprowadzone niedługo przedtem operacje placowe, rzetelna fotografia rzeczywisto-sci i wytyczone kierunki działania w dziedzinie socjalno-bytowej, wre-szcie zaprogramowane inwestycje — pozwalały mieć nadzieję, że koleja-rzom będzie się żyło i pracowało co-raz lepiej, a tym samym zawód ten zacznie znowu nabierać atrakcyjno-sci i przyciągać ludzi. Optymizm ten w części okazał się uzasadniony. Od 1976 r. począwszy koleją zaczęła wy-chodzić z zatrudnieniowego dolka. Jeżeli w 1975 r. wskaźnik dynamiki zatrudnienia (przyjmując rok po-przedni za 100) wyniósł 99,8, to w

trzech następnych latach (przyjmu-jąc z kolei rok 1975 za 100) powoli rósł i odpowiednio wynosił: 101,1 — 103,1 — 103,7.

Równocześnie korzystne zmiany zachodziły w poziomie kwalifikacji i przygotowania zawodowego pra-cowników PKP. Grupa kolejarzy z dyplomami wyższych uczelni wzros-ła o 13,8 proc., z wykształceniem średnim zawodowym lub ogólno-kształcącym o 17,9 proc., a z zasad-niczym zawodowym o 4,7 proc., przy równoczesnym spadku liczby pra-cowników mających wykształcenie podstawowe lub niepełne podstawo-we.

Ale przytoczone wyżej wskaźniki nie mówią jeszcze całej prawdy. Za-trudnienie na kolei rzeczywiście ro-snie, zbyt wolno jednak w stosunku do potrzeb. Plan zatrudnienia nie jest w pełni wykonywany. Niedosta-tki ludzi występują przede wszyst-kim w drużynach manewrowych, trakcyjnych i konduktorskich oraz wśród pracowników zatrudnionych przy naprawie taboru i nawierzchni kolejowych. Te niedobory uzupełnia-ne są pracą w godzinach nadliczbo-wych.

Niewątpliwie jest zwyżkujący trend kwalifikacyjny. Niemniej jednak bli-sko połowę z około 370 tys. pracow-ników PKP stanowią ludzie z wy-kształceniem podstawowym lub nie-pełnym podstawowym, a w tej gru-pie znajduje się najwięcej kolejarzy, którzy chłubi swej firmie nie przy-noszą.

Pamiętajmy też, że znaczną liczbę pracowników kolejnictwa stanowią chłoporobotnicy. Zaryzykuje twier-dzenie, że wśród najmniej kwalifiko-wanych kolejarzy bardzo duży jest odsetek ludzi, którzy w minimalnym stopniu lub wcale nie identyfikują się z macierzystym przedsiębior-stwem i łatwo rezygnują z pracy, przyczyniając się do utrzymywania wskaźnika fluktuacji kadr na wyso-kim poziomie, od kilku lat nie niżej kilkunastu procent.

Spotkałem się z twierdzeniem, że istnieje „kolejarski bakcył”. Kto go połknie — ale na to trzeba zapraco-wać kilka lat — ten już będzie kolejarzem do emerytury, choć nie-rzad będzie psioczył i wyrzekł na swój zawódowy los. Obserwacja zda-ją się potwierdzać tę tezę, ale przede wszystkim w odniesieniu do lu-dzi, którzy decydują o podjęciu pra-cy na PKP wspierali lub umocnili za-wodowym przygotowaniem. W tej sytuacji na czynnik trochę irracjo-nalny w odniesieniu do ogromnej li-czby kolejarzy, których praca w po-ważnym stopniu decyduje o spraw-ności pociągów i szlaków, nie ma co liczyć, a jednocześnie stabilizacja w tej grupie zawodowej wydaje mi się problemem o coraz większym dla ca-łych PKP znaczeniu. Jeżeli więc chcemy ją osiągnąć, jeżeli chcemy innych zarazić „kolejarskim bakcy-lem”, musimy się bliżej przyjrzyć ofercie, jaką Polskie Koleje Pań-stwowe przedkładają swoim pra-cownikom.

Na kolei, jak gdzie indziej

Zacznijmy od kwestii pierwszej — wynagrodzeń. Nie mówi się obecnie wiele — a być to kiedyś ważny te-mat — o zniechęcająco niskich zar-obkach na kolei. Bo też byłaby to nieprawda. Średnia płaca na PKP (4757 zł w 1978 r.) przekroczyła śred-nią krajową i choć jest niższa niż w przemysle czy budownictwie, to w stosunku do tego ostatniego charak-teryzuje się większą dynamiką wzro-stu. Nie chcę przez to powiedzieć, że kolejarze zarabiają znakomicie, po-równując się jednak z pracownikami innych działów gospodarki narodo-wej nie mają już powodów do kompleksu niższości.

Ale w tym ogromnym przedsię-wzięstwie pod gołym niebem, w któ-rym warunki pracy z natury rzeczy są trudne, sprawą również niezmiernie ważną jest stworzenie ludziom maksimum wygod — nazwijmy je utartym zwrotem — socjalno-byto-nych. Tymczasem na naszych kole-jach ciągle jeszcze możemy mówić raczej o minimum.

Wśród spraw socjalnych na pierw-sze miejsce wysuwa się problem przebrania się, umycia i zjedzenia w pobliżu miejsca pracy oraz temat już bardzo znany — noclegownie. Wypada się powtórzyć — poprawa następuje, ale wolno, wolniej niż planowano. Liczby wspólne dla ca-łego resortu komunikacji obrazują to następująco:

W latach 1971—75 wybudowano i oddano do eksploatacji 136 obiek-tów socjalno-bytowych, nakłady na ten cel wyniosły 651,2 mln zł. W la-tach 1976—78 zaplanowano nakłady w kwocie 1230 (!) mln zł, ale wy-dano około 968 mln wskutek kłopot-ów z wykonawstwem.

Jest niewątpliwie lepiej, zaplece socjalne — w sensie liczby miejsc, gdzie można umyć się, zjeść i prze-brnąć — rozbudowuje się, zmieniają się też korzystnie warunki pobytu w noclegowniach. Zastosowano działa-nia mądre — najpierw podciągnięto te obiekty do pewnego poziomu, po-tem ogłoszono konkurs, który rozbudził ludzkie ambicje, by było jeszcze lepiej. To prawda, że niektóre nocle-

gownie gwarantują standard zupeł-nie przyzwoitego hotelu, ale praw-dą jest również, że mieszczą się na międzytorzach, a przychodzącym do nich ludziom każe się niekiedy po-czekać, aż idąc do pracy kolejarzy zwolnią łóżka.

Wypoczynek urlopowy kolejarzy i ich dzieci to odrębny temat. Jeśli chodzi o te ostatnie, nie ma proble-mów — całość potrzeb jest zaspoka-jana — gorzej z możliwościami wy-jazdu na urlop dla samych pracow-ników. Kolej ma niewiele własnych ośrodków wypoczynkowych z praw-dziwego zdarzenia, a wczasowy wa-gon — choć obecnie daleko odbie-gają na plus od stereotypu, do ja-kiego przywykliśmy przed laty — nie mogą jednak stanowić docelowego rozwiązania. Jeszcze zimą udaje się na ogół zaspokoić wszystkich chętnych, ale w pełnym sezonie urlopo-wym spora liczba kolejarzy musi so-bie organizować wypoczynek we własnym zakresie.

Wśród spraw socjalno-bytowych niewątpliwie największy problem stanowią mieszkania. Wojewodowie nie są dla kolejarzy łaskawsi niż dla innych, wiele więc spraw trzeba za-latwiać we własnym zakresie. Wprawdzie budownictwo mieska-niowe realizowane systemem gospo-darczym rozwija się (rok 1976 — 116 mieszkań, rok 1978 — 950 mieszkań), ale przyjrzyjmy się tym liczbom ja-ko wielkościom bezwzględny, pamietając przy tym, że na kolei obo-wiązuje pojęcie mieszkań funkcyj-nych. Kolejowych brygad remonto-wo-budowlanych nie można jedno-cześnie przećwiczać zadaniami mie-szkaniowymi, bo ich pierwszoplano-wym obowiązkiem jest utrzymywa-nie we właściwym stanie substancji produkcyjnej, z czym mają wystar-czająco wiele roboty. Koldra jest krótką, tam gdzie stają bloki mie-szkalne, zaczyna się tuszczyć farba na budynkach stacyjnych.

Kolej pomaga swoim pracownikom w budownictwie jednorodzinym: przydziela wycofane z użytku szyny, drewno, blachę i inne materiały po-chodzące z rozbioru wagonów, po-zwala na wykonywanie niektórych elementów budowlanych we wła-snych warsztatach. Jest to istotna pomoc, większa niż w wielu innych przedsiębiorstwach, ale mimo wszyst-ko rozmiary budownictwa jedno-rodzinnego są niewystarczające, by zaważył na rozwiązaniu mieszkani-o-wego problemu. Czasy budowlanych własnym przemysłem kolejarskich osiedli należy zaliczyć do przeszło-sci.

W tej sytuacji dla większości pra-cowników PKP droga do własnego mieszkania wiedzie przez spółdziel-nię mieszkaniową, w której czas oczekiwania jest znany.

Ekstra świadczenia kolejowe: bez-płatne umundurowanie, bilety, odrębna służba zdrowia i świadczenia emerytalne mocno straciły dzisiaj na atrakcyjności. Z przyczyn bardzo prozaicznych, choć na ogół niedoce-nianych — podniesienia się ogólnego poziomu i zmiany stylu życia. Uza-sadniając telegraficznie: ubranie się nie jest na ogół życiowym proble-mem, kolej straciła pozycję prawie jedynego przewoźnika, prawo do bezpłatnej opieki zdrowotnej ma praktycznie całe społeczeństwo, a o emeryturze myśli się na ogół dopie-ro po przeprowadzeniu kilkunastu lat.

Gdyby więc chcieć podsumować w kilku słowach profity zawodowe ko-lejarzy, można by powiedzieć, że nie odbiegają one zbytnio od przecięt-nych pracujących Polaka. Natomiast praca na kolei dość wyraźnie różni się od innej.

Tak, jak na kolei

O tym, że jest to przede wszyst-kim służba, napisałem już na wstę-pie, a rozwijanie tego wątku nie wydaje mi się konieczne. Lecz to nie wszystko, dla uzupełnienia trze-ba sobie przybliżyć obraz warun-ków, w jakich ta służba jest wyko-nywana.

Kolejarze pracują pod gołym nie-bem, bez względu na porę roku i wa-runki atmosferyczne. Kolejarze pra-cują z dala od domu, w ruchu, spać i odpoczywać im wypada w naj-różniejszych miejscach Polski. Kole-jarze pracują często w tzw. „sys-temie turnusowym”, to znaczy w piątek, świętek i niedziele, przy czym napięcie harmonogramu dyżurów nie-rzad nie wytrzymują próby życia.

Oczywiście, żadne z tych twier-dzeń nie odnosi się do wszystkich pracowników PKP, ale w sumie sta-nowiska pracy z herbatą i gazetką na biurku na kolei można że świe-ć szukać. Wszyscy natomiast świa-domi swoich obowiązków kolejarze pracują w napięciu płynącym z po-zucia odpowiedzialności, często wię-ciej niż pracodawca mógłby od nich wymagać.

Wspomniałem już o łataniu nie-doborów kadrowych pracą w godzi-nach nadliczbowych, które przede wszystkim obciążają drużyny ma-newrowe i pociągowe. Ponieważ pra-cy przybywa w szybszym tempie niż ludzi, więc też liczba godzin nadlicz-bowych systematycznie rośnie i w wielu przypadkach przekracza prze-widziane prawem normy.

Tu wypada mi wrócić jeszcze na chwilę do dysproporcji między sta-wianymi zadaniami a możliwościami wykonawczymi PKP. Niedoinwesto-wanie kolei, niedostatek taboru, zbyt mała mechanizacja wielu prac, usu-wanie awarii dzięki niemal dosłowne-mu wyczerpywanym materiałom i częściom zamiennym powoduje, że napięcie do maksimum plany przewo-zowe są wykonywane dzięki dodat-kowym ludzkim wysiłkom. Są to ob-ciążenia, których na kolei być nie musi, ale które są i dopełniają obra-zu warunków pracy kolejarzy.

Czy w tej sytuacji można się dzi-wić, że absolwent szkoły lub uczelni po rozpytaniu się o warunki pracy na kolei mówi: dziękuję, wolę gdzie in-dziej nawet zarobić mniej, ale pra-cować spokojnie w dobrych warun-kach od ósmej do czwartej, a potem odwiedzić fartuch i iść do domu. Wy-starczy porównać obciążenia i wa-runki pracy w kolejnictwie z sumą korzyści płynących z pracy na PKP, by znaleźć odpowiedź na pytanie, dlaczego kolej nie jest magnesem przyciągającym ludzi. I nie stanie się nim w przyszłości, jeżeli sposoby i tempo rozwiązywania spraw socja-lno-zawodowych nie zmienia się zde-cydowanie na korzyść.

Ale o statusie społecznym koleja-rzy decydują nie tylko kwestie ma-terialne.

Firma buduje prestiż

W naprawdę szczerzych rozmowach ludzie z PKP mówią wyraźnie: obe-cnie o deprecjacji zawodu kolejarza i braku chętnych do pracy nie de-cydują warunki materialne i niedo-godności tej służby — po prostu na kolei dyszonor pracować.

Społeczeństwo na co dzień widzi, wie, a nieraz na własnej skórze czu-je, jak kursują i jak wyglądają po-ciągi, i nie wnika, z jakich to dzieje się przyczyn. Jeżeli na wypełnionym tłumem oczekujących na spóźniający się pociąg peronie pojawi się czło-wiek w kolejarzkim mundurze, to choćby był Bogu ducha winien — nie przejdzie bez wymyślań. Można wprawdzie zrozumieć taką reakcję, ale osad gorczyć zawsze pozostaje, bo często ten człowiek zrobił przed chwilą więcej niż do niego należało, po to, by spóźnienie pociągu było jak najmniejsze.

Nie oczekujemy cudów — jeżeli kie-dyś mundur kolejarza stanowił po-wód do dumy, to nie tylko dlatego, że oznaczał dobry status materialny. Ten zawód cieszył się estymą w spo-leczństwie, bo PKP stanowiło się za-wór innym i dla ich pracowników było to co najmniej równie ważne.

Ludzie na PKP zdają sobie równo-cześnie sprawę, że odbudować pre-stiż i autorytet stanu kolejarskiego muszą sami. Nie zróbą tego jednak gołymi rękami — tym bardziej, że ręk tych nie staje, a raptownego przybytku, póki co, spodziewać się nie należy — i w sytuacji, w której przyrost zadań stale wypycha przy-rost możliwości. Muszą mieć zapew-nione środki i zapać odrobinną od-dechu, po to, by wydłużyć krok.

Odiu winy za obecny stan nasze-go transportu kolejowego w oczach sporej części społeczeństwa spada przede wszystkim na kolejarzy. Nie-słusznie, czego już w tym miejscu udowodnić chyba nie trzeba, ale też nie chcę przez to powiedzieć, że wszyscy ludzie spod znaku uskrzyd-łonego koła są aniołami bez skazy wykonującymi więcej niż nienagan-ne swoje obowiązki. Odbudowa au-torytetu oznacza również uporządko-wanie niektórych spraw na własnym podwórku.

Przyjrzyjmy się, jak wygląda wie-le pociągów w chwili, gdy rozpoczy-na się podróż, popatrzmy na mundu-ry niektórych kolejarzy bezpośred-nio stykających się z pasażerami, za-stanówmy się nad sposobem obsługi, informacją, powiedziałabym general-nie postawę, jaką przyjmują na co dzień PKP wobec podróżnych. Tu wiele można i trzeba poprawić bez oglądania się na dodatkowe środki i pomoc z zewnątrz.

Rozumiem, że ogromne obciążenie zadaniami przewozowymi, czasami przerastające siły, może wpłynąć na pewne rozluźnienie dyscypliny i machnięcie ręką na sprawy pozor-nie mniej ważne. Nie dajmy się jed-nak zwieść pozorom — w służbie na kolei wszystko jest ważne. Czy-sty, odprasowany, porządnie zapię-ty mundur to nie tylko sprawa este-tyki, lecz również świadectwo wew-nętrznego zdyscyplinowania i sposo-bu podejścia jego właściciela do obowiązków.

Odbudowa autorytetu i prestiżu kolejarskiego stanu nie jest zada-niem łatwym i możliwym do prze-prowadzenia w krótkim czasie. Jeże-li jednak kolejarze będą działali wszechstronnie i konsekwentnie, otrzymają do dyspozycji odpowied-nie środki, które zostaną proporcjo-nalnie zużyte na rozbudowę bazy eksploatacyjnej i poprawę warun-ków pracy, sądząc, iż po pewnym cza-sie kolej znacznie znowu przyciągać ludzi.

W opinii wielu naszych specjalistów od organizacji i zarządzania małe zakłady produkcyjne charakteryzują się różnymi cechami, negatywnymi: przestarzałą produkcją, niezadowalającą jakością wykonania wyrobów lub usług, wysokim kosztem produkcji, niekorzystnymi warunkami pracy personelu.

SZANSA RACJONALIZACJI

TADEUSZ PIETRZKIEWICZ

OBSERWUJĄC praktykę gospodarczą w kraju, znajduję się istotnie potwierdzenie wskazanej tu niekorzystnej diagnozy. Nie podejmuje się jednak próby uzyskania obiektywnej odpowiedzi na pytanie, czy tak musi być? Jeżeli zaś poszukujemy metod racjonalizacji gospodarki, to nie możemy pominąć analizy tego zagadnienia i sformułowania chociażby ogólnej odpowiedzi.

W krótkim artykule nie można dokonać systematycznej analizy wymienionych tu cech małych zakładów produkcyjnych. Celowe natomiast wydaje się wskazywanie niektórych przykładów działalności małych jednostek organizacyjnych, odznaczających się wyróżniającymi się korzystnymi efektami.

Nowe konstrukcje

„Wyrobów powstają bardzo często, i to zarówno w kraju, jak i za granicą, w małych zespołach twórców techniki. Wystarczy zapoznać się z historią chociażby kilku takich osiągnięć, aby uzyskać przekonanie, że nie różniary potencjału poszczególnych jednostek, lecz szczególne predyspozycje ludzi i nagromadzone doświadczenia są tu główną przesłanką sukcesu.

Oryginalne, na najwyższym światowym poziomie, konstrukcje urządzeń walowniczych zostały stworzone przez Sędzimira w Polsce w okresie przed II wojną światową. Wdrożenie ich do produkcji nastąpiło w latach pięćdziesiątych, gdy twórca, dysponując skromnymi środkami finansowymi, wykonał prototypy i zainteresował nimi przemysł w USA.

Konstrukcje nowoczesnych samolotów szkolnych i wielocelowych opracował Sołtyk w kilkuosobowym zespole Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych w Łodzi w latach pięćdziesiątych.

Marciniak stworzył swoje konstrukcje pras i matryc w wyższej uczelni, dysponując nielicznym personelem i ograniczonym potencjałem produkcyjnym.

Nowatorskie, były wszystkie konstrukcje Nowaka, a po ich opracowaniu rozpoczął się rozwój krajowej produkcji nowoczesnych pras hydraulicznych przystosowanych do wymagań przemysłu maszynowego.

Stefan Kudelski, Szwajcar polski, go pogłębienia, skonstruował bezkonkurencyjny w latach pięćdziesiątych magnetofon NAGRA, odznaczający się wysokimi parametrami pracy. Już po kilku latach mały, kilkuosobowy warsztat rozrósł się w wielki zakład, z kilku oddziałami

w różnych krajach Europy, a największe stacje radiowe i telewizyjne są wyposażone w sprzęt stanowiący ewolucję magnetofonów NAGRA.

W 1958 r. elektronik japoński, Masaru Ibuka, dysponując kapitałem 500 dolarów, zorganizował siedmioosobowy warsztat, a już po 10 latach zdobył światową pozycję w produkcji sprzętu elektronicznego jako firma SONY.

Analizując historię licznych innowacji, dochodzi się do wniosku, że większość nowoczesnych rozwiązań opiera się na inwencji poszczególnych twórców bądź niewielkich zespołów specjalistów. Ta zasada zachowuje swoją ważność niezależnie od formy własności przedsiębiorstwa przemysłowego czy skali jego potencjału. Nie ma więc podstaw do poszukiwania w tym zakresie najbardziej racjonalnej skali potencjału jednostki zaplecza naukowo-badawczego, ponieważ nowe, wartościowe rozwiązania powstają wszędzie i często w sposób przypadkowy. Nie jest więc uzasadniona ani polityka preferowania wielkich ośrodków naukowo-badawczych i tworzenia w nich ciepłarnianych warunków, ani wiązania działalności innowacyjnej tylko z małymi jednostkami organizacyjnymi, co jest również niekiedy sugerowane.

Oczywiście, należy wykluczyć z tych rozwiązań szczególnie złożone, kompleksowe przedsięwzięcia rozwojowe, np. w dziedzinie techniki rakietowej czy lotniczej lub atomowej, gdzie istnieje „bariera potencjału naukowego”. Nie dysponując, dla przykładu, tak zwanym tunelem aerodynamicznym, umożliwiającym badanie modeli o rozpiętości kilku metrów i przy szybkości powyżej 3 Machów, nie można skonstruować nowoczesnego samolotu. Taki tunel kosztuje zaś ok. 1 mld dolarów (!).

Wielkość wyrobów jest jednak tylko unowocześnieniem znanych rozwiązań i może być wynikiem inwencji niewielkich zespołów twórców, przy nieznacznym własnym potencjale wyposażenia, bądź wykorzystaniu potencjału w wyższych uczelniach, instytucjach naukowo-badawczych lub w zapleczu badawczo-rozwojowym przemysłu kluczowego.

Wzbogacanie asortymentu...

„Wyrobów stanowi jedną z głównych dziedzin, w której małe zakłady produkcyjne stają się nieocenionymi i niezastąpionymi sojusznikami wielkich producentów. Trzeba pamiętać, że postęp techniczno-ekonomiczny w uprzemysłowionych kra-

jach wyraża się między innymi w umiejętności i szybkości dostosowywania podaży wyrobów do zmieniającego zapotrzebowania ze strony odbiorców.

Przez pojęcie asortymentu wyrobów przemysłowych rozumie się tu zarówno różnorodność ich właściwości fizycznych (czyli budowę, strukturę, skład chemiczny itp.), odporność na określone oddziaływanie otoczenia (np. przeciwkorozyjność, odporność na zakłócenia magnetyczne, odporność na drgania itp.), czy wreszcie — standard wykonania. Ostatecznie więc konkretny asortyment wyrobów dostarczanych odbiorcom wynika z różnorodnych kombinacji wskazanych tu wymagań technicznych. Powstaje wręcz astronomiczna liczba tak zwanych typorozmiarów wyrobów. Nawet tak pozornie typowy wyrób — finalny, jakim jest samochód osobowy, może uwzględnić kilkadziesiąt typowych wykonan, kojarzonych dowolnie, niezależnie od wymagań odbiorców (np. typ sprężnia, tapicerka, kolor nadwozia, rodzaj ogumienia, odporność na warunki klimatyczne, sprzęt elektryczny lub elektroniczny itp.).

Takiemu zróżnicowaniu wymagań odbiorców nie jest w stanie sprostać wielki przemysł bez całej plejady drobnych wytwórców, dostosowujących się błyskawicznie do zmieniających warunków technicznych, niezaplanowanych terminów, bądź skokowych zmian zamówień.

Jakość wyrobów...

„Stanowi jeden z istotnych warunków konkurencyjności przemysłu krajowego na rynkach zagranicznych. Teza identyfikująca małe zakłady produkcyjne z niską jakością wyrobów jest myląca i szkodliwa dla gospodarki narodowej. Jeżeli taki stan nawet istnieje w określonych przypadkach, to przede wszystkim trzeba zbadać, jakie są tego przyczyny. Przykładowo, trzeba odpowiedzieć na pytania: czy małe jednostki organizacyjne umożliwiłyby zakup najbardziej nowoczesnych urządzeń produkcyjnych, jeżeli zgłaszała takie zapotrzebowanie? Czy koszty i termin zakupu takich urządzeń byłby identyczny, jak w przypadku wielkich zakładów przemysłowych? Czy mała jednostka może uzyskać niezbędne materiały i części oraz zespoły z kooperacji w cenie i w terminach zbliżonych do zaopatrzenia wielkich jednostek? Czy personel wysoko kwalifikowany zatrudniony w małych jednostkach może uzyskać zbliżone wynagrodzenie do płac w przemyśle kluczowym? Czy zespół przepisów i polityki zarządzania przemysłem sprzyja doskonałości jakości produkcji w małych zakładach? Dopiero po uzyskaniu pozytywnej odpowiedzi na te pytania, inaczej mówiąc — stworzeniu warunków równego startu małym zakładom, można dokonywać obiektywnego porównania jakości wyrobów w zakładach wielkich i małych.

Wydaje się, że nie ma żadnej prawidłowości między wysoką jakością wyrobów a skalą potencjału produkcyjnego poszczególnych zakładów. Znanie są wielkie przedsiębiorstwa, które w pewnych okresach wytwarzają wyroby niezadowalającej jakości, i na odwrót — istnieje wiele przykładów wysokiej jakości wyrobów wytwarzanych w małych zakładach. Ten sam zakład wykazuje wahania poziomu jakości, zależnie od całego zespołu warunków technicznych, ekonomicznych, kadrowych czy polityki gospodarczej zmieniającej się w otoczeniu.

Można natomiast, bez ryzyka popełnienia większego błędu, ustalić, że względu na konstrukcję i wymagania jakościowe poszczególnych typów wyrobów, czy są one predysponowane do wytwarzania w wielkich bądź w małych zakładach. Pierwszy przypadek występuje wtedy, gdy uzyskanie wysokiej jakości wiąże się z koniecznością współpracy ze złożonym zapleczem konstrukcyjnym, technologicznym, narzędziowym, laboratoryjnym i handlowym. Typowym przykładem jest tu przemysł surowcowy, produkcja masowa dóbr

trwałego użytkowania (samochody, telewizory itp.) lub masowa produkcja typowych elementów maszyn (np. łożyska toczne, precyzyjne elementy złączne, dokładne odlewy czy wypraski itp.). Drugi przypadek jest typowy dla wyrobów, w których występuje duży udział pracy ręcznej, bądź gdy wytwarza się nawet masowo wyroby stosunkowo proste, przy pomocy tanich urządzeń. Przykład: wszelkiego rodzaju usługi przemysłowe, wytwarzane małosejryjnie lub jednostkowo części maszyn lub maszyn nietypowych o niewielkich gabarytach, wytwarzanie wyrobów typowych, lecz odznaczających się wielką różnorodnością asortymentu (np. uszczelki, nietypowe pomoce produkcyjne itp.).

Z badań J. Subockiego *) wynika, że w małych zakładach przemysłowych w USA odbywała się intensywna modernizacja wyposażenia i w latach 1963—1972 przrrost wartości środków trwałych w zakładach zatrudniających do 100 osób wyniósł 2,6 raza, podczas gdy w zakładach o zatrudnieniu powyżej 1000 osób — 2,38 raza. Według danych firmy konsultacyjnej McGraw-Hill, park maszynowy w małych zakładach przemysłu USA był w latach 1968—1976 nowocześniejszy niż w wielkich.

Informacje te zmuszają do zastanowienia i zrewidowania naszych poglądów na nowoczesność procesów produkcyjnych w małych zakładach przemysłowych oraz nowoczesność ich wyposażenia, co jest podstawowym warunkiem zapewnienia wysokiej jakości produkcji.

Koszt produkcji

„to również niewłaściwie wykorzystywane kryterium do oceny racjonalności funkcjonowania małych zakładów produkcyjnych.

„Po pierwsze, koszt własny wytworzenia jest tylko jedną z wielu przesłanek wyboru techniki i organizacji, obok takich kryteriów, jak: nowoczesność wyrobu, jakość wykonania, termin realizacji zamówień, sprawność obsługi odbiorcy itp. Istnieje wiele przypadków w konkretnej działalności gospodarczej, gdy koszt własny nie stanowi podstawowego kryterium racjonalności działania, ustępując innym spośród wymienionych poprzednio. Z tego względu niesłuszna jest teza, że małe zakłady produkcyjne są nieracjonalne, ponieważ odznaczają się większym kosztem wytworzenia.

Po drugie, obliczenia kosztów własnych w zakładach wielkich lub w małych są najczęściej nieporównywalne, ponieważ w pierwszym przypadku pomija się liczne koszty dodatkowe, np. w zapleczu rozwojowym, w aparacie handlowym, w systemie zarządzania na wyższych szczeblach hierarchii przemysłowej, które wiążą się z wytwarzaniem wyrobów w wielkich zakładach. W drugim przypadku, gdy produkcja odbywa się w małych zakładach, wszystkie koszty obciążają określony wyrób, ponieważ proces wytwarzania zamyka się zwykle w jego obrębie. Jeżeli nawet mały zakład korzysta z pomocy z zewnątrz, to w znacznie mniejszym stopniu niż wielki.

W licznych dziedzinach działalności przemysłowej w krajach uprzemysłowionych dominującą znaczenie ma nowoczesność wyrobów, jakość ich wykonania, terminy dostaw i warunki serwisu. Cena wyrobu stanowi tam zaś często kryterium uzupełniające do wyboru dostawcy „najtańszego z najlepszych”. Jeśli chcemy prowadzić gospodarkę otwartą i zapewnić konkurencyjność naszych wyrobów, musimy stosować podobne zasady.

Jednym z najważniejszych problemów, nie docenianych w naszym systemie podejmowania decyzji, jest skracanie terminów dostaw. W miarę koncentracji potencjału produkcyjnego staje się on z konieczności coraz mniej elastyczny, coraz trudniej jest przeobrażać go do realizacji zmiennych żądań odbiorców i coraz dłużej to trwa. Nasilająca się konkurencja międzynarodowa oraz szybki postęp nauki i techniki powodują zaś, że wymagania odbiorców zmieniają się coraz częściej i to niekiedy w kierunku trudnym do przewidzenia. W tej sytuacji większe efekty ekonomiczne daje taka forma koncentracji produkcji, która umożliwia uzyskanie elastyczności rywalizującej z innymi potencjalnymi do-

stawcami liczącymi się na rynku międzynarodowym.

Szybkość dostawy urządzenia czy usługi ma też pierwszorzędne znaczenie. W sytuacjach awaryjnych, kiedy chodzi o minimalizację przesto- jów w pracy wielkich agregatów produkcyjnych. Niekiedy nawet w grę wchodzi godzina czy minuta, szczególnie gdy przedmiotem działania są urządzenia unikalne, nie posiadające „kanałów rezerwowych” bądź stanowiące „wąskie przejścia” procesów wytwórczych. W miarę unowocześniania parku maszynowego, pociągającego za sobą duży wzrost jego wartości i wydajności, szybkie usuwanie zakłóceń w jego pracy nabiera ogromnej wagi.

Małe jednostki produkcyjne są w tej dziedzinie bezkonkurencyjne, jeżeli zapewnią się im prostotę organizacyjną i właściwy system ekonomiczno-finansowy. W licznych dziedzinach działalności przemysłowej konieczne i możliwe jest zapewnienie warunków dla realizacji dostaw w terminie „natychmiastowym”, czyli ze składu, w ciągu kilku godzin bądź kilku dni. O opłacalności konkretnej dostawy powinien decydować bezpośredni odbiorca, ponieważ on tylko jest w stanie prawidłowo określić ewentualne straty wynikające z przedłużania się terminów dostaw, bądź odwrotnie — korzyści uzyskiwane dzięki ich przyspieszeniu. Takie sytuacje mogą występować w działalności eksportowej, zaopatrzeniowej, inwestycyjnej, remontowo-modernizacyjnej czy w dostawach na rynek.

Jaki ma być?

Na tie obserwacji praktyki gospodarczej i jej ewolucji, można uznać, że mały zakład produkcyjny w kraju powinien się charakteryzować określonymi cechami, a głównie:

● wysokim poziomem technicznym wytwarzanych wyrobów (nowoczesność wyrobu i jakość wykonania), w dziedzinie, która stanowi przedmiot specjalizacji określonej jednostki organizacyjnej;

● znaczną elastycznością nadążania podaży za popytem, zapewniającą konkurencyjność pod tym względem w skali krajowej lub międzynarodowej;

● sprawnością obsługi odbiorców o bardzo zróżnicowanych asortymentowo wymaganiach; dotyczy to zarówno odbiorców skoncentrowanych, jak i rozproszonych;

● niską kapitałochłonnością produkcji, niewielką dewizochłonnością i niskim technicznym uzbrojeniem pracy; dopiero po wyczerpaniu możliwości nakładooszczędności rozwoju, w którym małe zakłady produkcyjne mogą odegrać znaczną rolę, uzasadnione będzie poszukiwanie racjonalnego rozwoju małych zakładów przy wyższym poziomie uzbrojenia pracy;

● zdolnością do wykorzystywania różnego typu rezerw pojawiających się w gospodarce narodowej, jak np.: surowce miejscowe lub odpadkowe, urządzenia produkcyjne wycofywane z przemysłu kluczowego, zespoły maszyn wycofywane z działalności remontowej z wielkich zakładów.

Zestaw wymienionych tu cech można uważać za „model idealny” w gospodarce narodowej, a w praktyce będą występować zawsze określone odchylenia, ponieważ nie można zapewnić równocześnie maksymalizacji wszystkich wymienionych tu właściwości. Wobec tego w konkretnych przypadkach należy poszukiwać „mieszanki” cech najbardziej odpowiedniej dla danej sfery produkcji i dla określonych grup odbiorców.

Ważność społeczna

Niezmiennie ważne dla rozwoju małych zakładów jest zapewnienie im odpowiednich warunków otoczenia społeczno-gospodarczego oraz zasad zarządzania.

Rozwój ten powinien być uznany za jeden z istotnych kierunków racjonalizacji naszej gospodarki, sprzyjający jej elastyczności i lepszemu zaspokajaniu potrzeb różnych grup odbiorców. Konsekwencją uznania ważności społecznej powinno być zweryfikowanie metod zarządzania w wielu sferach, np. plac,

modeli ekonomiczno-finansowych, polityki społecznej — tu przede wszystkim chodzi o warunki pracy zatrudnionych — a wreszcie polityki społecznej i zawodowej pracowników małych zakładów produkcyjnych. Personel zatrudniony w małych jednostkach nie powinien stale odczuwać dominacji znaczenia zakładów kluczowych, ponieważ ma także do zrealizowania wiele działań niezbędnych gospodarce. Należy tu zastosować podobne rozumowanie, jak przy projektowaniu struktur wielkich systemów technicznych, gdzie nie ma w ogóle pojęcia mniej lub bardziej ważnego elementu, ponieważ każdy z nich ma do spełnienia określoną, niezbędną funkcję, a niesprawność któregokolwiek powoduje zawodność całości.

Konsekwencją uznania społeczno-gospodarczej ważności małych zakładów jest konieczność stworzenia im warunków równego startu w dostępie do wszystkich czynników produkcji decydujących o racjonalności i efektywności działania. Chodzi tu więc o takie czynniki, jak: siła robocza, fundusz płac, materiały, inwestycje, środki dewizowe, możliwości energetyczne i transportowe i wiele innych. Deficytowość określonych czynników produkcji nie stanowi jednoznacznego i ścisłego ograniczenia ich alokacji dla wielkich lub małych zakładów produkcyjnych. Po prostu trzeba je przydzielać tam, gdzie przynioszą gospodarce narodowej największe korzyści.

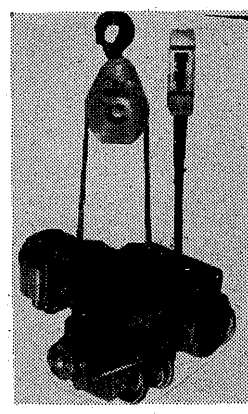
Nie ma uniwersalnych, prostych recept określających racjonalny stopień koncentracji produkcji. Ocena taka powinna być zawsze wykonywana indywidualnie i weryfikowana, zależnie od zmian zachodzących w otoczeniu gospodarczym.

Racjonalność — inaczej

Jednym z niezmiennie istotnych czynników powodzenia w systematycznym rozwijaniu drobnych przedsiębiorstw i uczynienia z nich trwałego składnika organizacji życia gospodarczego jest przełamanie mitu, polegającego na dążeniu do wykorzystywania do maksimum zdolności produkcyjnej, jako głównego czynnika intensyfikacji produkcji. W rzeczywistości racjonalność produkcji małego zakładu zależy najczęściej w znacznie większym stopniu od innych czynników (jakość wyrobów, szybkość realizacji dostaw, elastyczność zmiany asortymentu bądź ilości dostaw itp.) niż od zdolności produkcyjnej. W związku z tym małe zakłady powinny dysponować potencjalną rezerwą środków placowych, kadrowych, materiałowych. Rozumie się, że nie chodzi tu o rzeczywiste posiadanie materiałów, wyroby czy inne zasoby, lecz o możliwość szybkiej mobilizacji dodatkowych czynników produkcji w chwili pojawienia się nowej potrzeby ekonomicznej.

Działanie mechanizmów sprzyjających uzyskiwaniu przez małe zakłady cech sprawności i elastyczności działania, wymaga planowego stworzenia i podtrzymywania „rynku odbiorcy”, inaczej mówiąc pewnej nadwyżki potencjalnej podaży nad popytem. Zrealizowanie tego postulatu może przyczynić się do uzyskiwania wielkich oszczędności w zakładach społecznie niezbędnych, bądź w efektach. Zagadnienie to należy do najtrudniejszych i najbardziej dyskusyjnych w praktyce zarządzania gospodarką planową. Nie będziemy tu analizować tej sprawy ograniczając się do stwierdzenia, że istnieje wiele dziedzin (np. projektowanie, konstruowanie, opracowanie technologiczne, wykonawstwo nietypowych urządzeń, świadczenie nietypowych usług itp.), gdzie w warunkach monopolu wytwórcy — ukształtowały się jaskrawe przejawy niskiej wydajności pracy, niskiej jakości, a jednocześnie wysokich kosztów. Wszędzie tam, gdzie produkcja rozwijała się w sposób niekontrolowany mechanizmem rywalizacji, nieznacznie ale stale zwiększała się pracochłonność i koszty wykonania. Skalę tego zjawiska można ocenić, dla przykładu, zlecając opracowanie dokumentacji, lub określonej usługi zakładowi produkcyjnemu bądź — dla weryfikacji — zespołowi specjalistów dobranych indywidualnie i na zasadach konkursu. Okazuje się bardzo często, że mamy do czynienia z kilkakrotną rozpiętością kosztu na niekorzyść wielkiego zakładu, bądź nawet małego zakładu, ale pracującego w warunkach planowanego „rynku producenta”. Sprawa ta wymaga bardzo starannej i szybkiej weryfikacji, ponieważ tu między innymi kryje się prawdopodobnie szczególnie duże rezerwy racjonalizacji gospodarki.

*) J. Subocki: „Koncentracja przemysłu i małe przedsiębiorstwa”, „Woprosy Ekonomiki”, 5/1978, s. 66.

**LINOWE I ŁAŃCUCHOWE
ELEKTROWCIĄGI PRZEJEZDNE**

balkancar

uniwersalne rozwiązanie problemów dla rozmaitych przypadków stosowania w przemyśle, budownictwie, handlu i życiu codziennym szerzeg wielkości udźwigu: 500, 1000, 2000, 3200, 5000 kg (linowe)
125, 250, 500 i 100 kg (łańcuchowe)
wysokość podnoszenia od 6 do 36 m (linowe) i do 6,4 (łańcuchowe)

konstrukcja zwarta, oparta na zasadzie agregatów szeroki wachlarz odmian konstrukcyjnych
możliwość zasilania w rozmaitych warunkach pracy, przy różnych napięciach i częstotliwościach
łatwe w obsłudze i konserwacji — niskie koszty eksploatacyjne

EKSPORTER:
balkancarimpex
1000 Sofia, ul. Alabina 56
Telefon: 88-21-22, Telex 623431/2
Telegramy: Balkancarimpex Sofia
Importer w PRL:

CENTROZAP
Ligonia 7
40-036 Katowice
Dystrybutor:
Centrala Techniczna
ul. Łukowa 37/38
Gdańskie Biuro Sprzedaży
80-958 Gdańsk

T-10

PROBLEMY SYSTEMU STEROWANIA GOSPODARKĄ

MIECZYSLAW MIESZCZANKOWSKI

W konstrukcji naszego systemu ekonomiczno-finansowego, istniejącego od 1973 r. w Wielkich Organizacjach Gospodarczych, trzy problemy odgrywały wężową rolę, a mianowicie: metoda sterowania gospodarką za pomocą parametrów, charakter miernika oceny działalności gospodarczej, zakres parametrycznych i dyrektywnych metod zarządzania. Przyjęte rozwiązania tych problemów opierały się, według mego zdania, na następujących głównych ideach. Wymieniając wg powyższej kolejności są to: 1) idea jednego podmiotu gospodarczego, a więc jednopodmiotowego systemu parametrycznego, 2) idea jednego supermiernika syntetycznego, 3) idea uniwersalnego (doskonałego) działania parametrów, autonomicznego niejako charakteru systemu zarządzania przez parametry. Omówienie i weryfikacja tych trzech idei jest przedmiotem niniejszego artykułu.

Konieczność odejścia od zarządzania za pomocą dyrektyw (częściowe bądź całkowite), według opinii znacznej części ekonomistów, wynikała z dwóch głównych przyczyn. Pierwszą wiązała się z rozwojem potencjału gospodarczego, który z czasem osiągał taki poziom, że organizacja i technika zarządzania (dyrektywnego) przez centrum stają się niesprawne (zawodzi dostosowanie za pomocą dyrektyw struktury produkcji i podaży do struktury rynku itd.). Drugą przyczyną, ściśle związaną z pierwszą, wiązała się z poszukiwaniem bardziej efektywnych metod gospodarowania. Narastająca niesprawność dyrektywnego zarządzania (pierwsza przyczyna) powoduje, że efektywność gospodarowania ulega obniżeniu. Metody parametrycznego zarządzania wydają się w tej sytuacji jedyną alternatywą, zwłaszcza że są one, według opinii wielu ekonomistów, niejako ze swej natury bardziej sprawne i efektywne.

Te dwie główne przyczyny implikowały zarazem główne idee nowego systemu ekonomiczno-finansowego. Centrum, pozostając nadal wyrazicielem jednego podmiotu gospodarowania, zamienia dyrektywy (bądź ich części) na parametry, za pomocą których zarządza centralnie. Niesprawność wieloskładnikowych dyrektyw skłania do szukania głównego, centralnego miernika, który staje się superparametrem. Ewidencja zalet parametrycznego zarządzania nie skłaniają do synchronizowania ich z elementami dyrektywnego zarządzania oraz z uwarunkowaniami społecznymi, do budowy stabilizatorów zapobiegających ujemnym skutkom braku synchronizacji między tymi czynnami zarządzania. Nowy system miał niejako sam przez się przynieść wysoce dodatnie rezultaty. Tak przynajmniej zakładano w wielu publikacjach.

DEA jednego podmiotu gospodarowania może wydawać się bezsensowna, gdyż podmioty ekonomii politycznej socjalizmu mówią przecież o państwie i przedsiębiorstwach, a więc o dwóch podmiotach gospodarowania. Rzecz jednak w tym, że przyjmuje się, iż są to dwa członki jednego podmiotu gospodarowania, które cechuje wspólność celów i zgodność interesów. W konsekwencji wszystkie ogniw gospodarki traktuje się jako części składowe jednego kartelu generalnego, którym zarządza jego centrum. Co nie mniej ważne, w teorii pomija się (czemu praktyka przeczy) trzeci podmiot gospodarowania, tj. robotników i pracowników, traktując ich jako integralną część organizacji przedsiębiorstwa. Ma to istotne konsekwencje dla konstrukcji systemu zarządzania (o czym za chwilę).

Koncepcja jednego podmiotu gospodarowania nie jest jednak trafna, gdyż jego części składowe cechuje różny zakres celu produkcji (indywidualny, grupowy, ogólnospołeczny); istnieją więc w rzeczywistości trzy podmioty gospodarki.

Społeczna własność środków produkcji sprawia, że nie ma podstaw alienacji kadry kierowniczej przedsiębiorstw. Socjalistyczna własność eliminuje więc w przedsiębiorstwie sprzeczności między zarządzającymi a zarządzanymi (mają one charakter marginesowy). Przedsiębiorstwo jest zainteresowane we wzroście płac całej załogi włącznie z kadrą kierowniczą. Oznacza to, że w przedsiębiorstwie nie występuje mechanizm regulujący podział produkcji czystej zgodnie z prawami reprodukcji rozszerzonej. Ipso facto oznacza to, że w przedsiębiorstwach występuje zjawisko presji na wzrost płac przy stosunkowo mniejszym zwracaniu uwagi na wzrost wydajności pracy, wzrost efektywności gospodarowania.

Wielominowanie omawianej sprzeczności występuje w przekroju wertykalnym, obejmując zakład, przedsiębiorstwo, zjednoczenie. Dopiero ministerstwo, a praktycznie centrum — jest ogniwem moderującym związane z tym tendencje i biorącym na siebie funkcje regulatora podziału produkcji czystej na płace

i akumulację. Występuje tu więc sprzeczność nieantagonistyczna między centrum (państwem) a przedsiębiorstwami i ich załogami. Różny zakres celu działalności głównych podmiotów gospodarowania rozszerza występowanie zarysowanych nieantagonistycznych sprzeczności. Przedsiębiorstwa jako całość, starając się zapewnić możliwie wysoki wzrost płac swoich pracowników, dążą zarazem do jak największego zaspokojenia swoich potrzeb produkcyjno-rozwojowych (co ma różne uwarunkowania, m. in. dążenie do wzrostu płac, lepszego zaspokojenia potrzeb zbiorowych). Jest to główna podstawa zjawiska nadmiernej skłonności do inwestowania. Przy czym sprzeczności nieantagonistyczne w przekroju wertykalnym występują tu już na szczeblu zjednoczenia, a czasami i przedsiębiorstwa. Sprzeczności te występują także w przekroju horyzontalnym (miedzy ministerstwami branżowymi, zjednoczeniami danych ministerstw itd.), a także w przekroju regionalnym. I znów centrum jest głównym ogniwem moderującym te sprzeczności, biorącym na siebie funkcje regulatora podziału akumulacji.

Istnienie wymienionych nieantagonistycznych sprzeczności między centrum a przedsiębiorstwami oraz ich brak w obrębie przedsiębiorstw jest główną sprawcą przyczyną tego, że centralne zarządzanie wyłącznie za pomocą parametrycznego mechanizmu nie może być efektywne. Gospodarkę można było poprzednio traktować jednopodmiotowo i zarządzać centralnie bez większych organizacyjnych trudności za pomocą dyrektyw. Nie jest to możliwe za pomocą parametrycznych, nieobjektowych narzędzi zarządzania (mierników syntetycznych, normatywów i in.), gdyż wtedy dochodzi do głosu wymienione sprzeczności między gospodarującymi podmiotami. Dochodzi dlatego, gdyż wzrastają uprawnienia, samodzielność podmiotów na różnych szczeblach gospodarowania. (Stają się one podmiotami gospodarującymi w pełnym znaczeniu tego słowa. Przy systemie dyrektywnym natomiast samodzielność przedsiębiorstw jest bardzo mała, co sprawia, że cała gospodarka może być traktowana skutecznie jako jeden podmiot gospodarowania).

Dyrektywne wskaźniki są w dominującej części ze swej istoty obiektowe, nie mają one w stosunku do przedsiębiorstw. Nie dotyczy to w naszych warunkach części podstawowych parametrów. Gospodarka jest wysoce zróżnicowana, co narzuca konieczność zróżnicowania normatywów dla poszczególnych działów gospodarki i gałęzi produkcji, a nawet ich części (zjednoczeń). Centrum musi przeto ustalać normatywy dla poszczególnych organizacji gospodarczych, oczywiście, w porozumieniu z tymi organizacjami. Przy czym praktycznie nie ma możliwości obiektowego wyznaczenia tych normatywów. Jak wiadomo, ustala się je w toku długich nieraz negocjacji (przetargów). Przy czym jest zrozumiałe, że organizacje gospodarcze dążą do ustalania normatywu i bazy wyjściowej syntetycznego miernika oceny na poziomie najdogodniejszym dla siebie. Centrum dąży, oczywiście, do tego, aby ustalić te parametry na poziomie uwzględniającym zarówno interesy przedsiębiorstw i ich załóg, jak i interesy ogólnospołeczne. Ale nie jest możliwe uzyskanie informacji, które umożliwiłyby tego rodzaju obiektowe wyznaczenie normatywów. W konsekwencji nierazkadby były one ustalone zbyt luźno, co pozwala osiągnąć wyniki finansowe bez współmiernego wysiłku i czerpać z niezaspokojonych korzyści. Nie stymuluje to, oczywiście, wzrostu efektywności gospodarowania.

Istotne jest także to, że organizacje gospodarcze mogą w naszych warunkach uzyskiwać i uzyskiwały wpływ na podstawowe parametry, które powinny mieć w stosunku do nich zewnętrzny charakter, tzn. być „dane” dla przedsiębiorstw. Dotyczy to zwłaszcza cen towarów i usług oraz przeliczników dewizowych (do sprawy tej jeszcze powróćmy).

W konsekwencji funkcjonowanie parametrycznego systemu zarządzania w zarysowanej formie nie może być sprawne i przynosić zadowalających postępów w efektywności gospodarowania. Nie może to nie rozdzielić, wcześniej czy później, konieczności wniesienia istotnych modyfikacji do systemu zarządzania.

Powyższe uwagi błądzącej nie implikują konieczności powrotu do systemu dyrektywnego zarządzania. Doświadczenia naszej reformy gospodarczej wykazują, nawet przy najostrożniejszej krytyce, że wprowadzony przez nią system zarządzania gospodarką jest postępem w porównaniu z poprzednim systemem. Wskazując na konieczność modyfikacji, mamy na myśli doskonałość przyjętego systemu, przy czym kierunki działania mogą być opracowywane wariantowo. Jeden może opierać się na założeniu ulepszenia przy-

jętej konstrukcji mechanizmu zarządzania, drugi — na zmianie konstrukcji tego mechanizmu. Więcej racji zdaje się przemawiać za tym drugim wariantem.

Drugi wariant w omawianym zakresie oznaczałby rezygnację z parametrycznego zarządzania bezpośrednio przez centrum za pomocą trudnych do zobiektywizowania mierników syntetycznych i normatywów oraz przeniesienie tych parametrów na szczebel organizacji gospodarczych. Centrum, oczywiście, określałoby zasady konstrukcji parametrów „branżowych”. Na podstawie tych zasad ustalanie danych parametrów należałoby do kompetencji organizacji gospodarczych. Centrum zaś czuwałoby nad przestrzeganiem przyjętych zasad. W bezpośredniej gestii centrum pozostałoby zobiektywizowanie (bądź możliwe do zobiektywizowania) parametry (ceny, podatki, stopy procentowe, stawki amortyzacyjne, przeliczniki walutowe) oraz określony, dość znaczny zakres dyrektywnego zarządzania gospodarką i sterowania jej rozwojem. Pierwsze kroki w tym zakresie zostały zresztą już poczynione. Jak wiadomo, ministerstwu gospodarczym powierzono zadanie ustalenia (dla podległych im organizacji gospodarczych) parametrów (normatywów) o zindywidualizowanym charakterze. Ale jest to dopiero początek, chodzi o znacznie głębsze zmiany, co wymagałoby jednak odrębnego omówienia.

DEA jednego miernika (supermiernika) syntetycznego ma długi już rodowód i równie długo jest przedmiotem dyskusji. Nie sięgając do tych dyskusji, chciałbym wskazać, że koncepcja ta ma nie tylko zalety, a praktyka zdaje się wskazywać na bardziej adekwatne rozwiązania.

Teoretyczne rozważania wskazują, że na to, że jeden wskaźnik (miernik) nie może odzwierciedlać w zysytetycznej formie wszystkich podstawowych aspektów działalności przedsiębiorstwa, gdyż po prostu aspektów tych jest zbyt wiele, aby można było wyrazić je w postaci jednego, nawet wysoce złożonego miernika. Taki syntetyczny miernik, jak stopa zysku, odzwierciedlałaby przed wszystkim stopień rentowności (efektywności wykorzystania) majątku przedsiębiorstwa. Nie odzwierciedlałaby natomiast stopnia rozwoju przedsiębiorstwa, wzrostu jego produkcji. To samo dotyczy innych mierników, które mogą wyrazić adekwatnie tylko jeden bądź kilka aspektów działalności przedsiębiorstwa.

W praktyce współczesnych kapitalistycznych korporacji stosuje się zwykle 10 głównych syntetycznych mierników działalności ich przedsiębiorstw. Oczywiście, nie wszystkie te mierniki (wskaźniki) są wykorzystywane jednocześnie przy ocenie wyników pracy poszczególnych przedsiębiorstw. Każda korporacja ma zwykle nieco odmienny, uzależniony od jej cech specyficznych, system oceny działalności. Niemniej jednak we wszystkich przedsiębiorstwach jest on wieloskładnikowy, w żadnym nie ma tylko jednego uniwersalnego miernika oceny działalności.

Przeważnie korporacje stosują trzy rodzaje mierników. Pierwszy wyraża stopień efektywności wykorzystania majątku przedsiębiorstwa za pomocą stopy zysku i jej wariantów. Drugi rodzaj obejmuje mierniki dotyczące wzrostu, rozwoju produkcji i przedsiębiorstwa. Trzeci dotyczy stopnia realizacji planów korporacji. Z wymienionych wskaźników połączony jest fundusz premiiowy kadry kierowniczej korporacji.

W praktyce naszej reformy przyjęto jeden supermiernik produkcji dodanej, zakładając że wraz z zasadami kształtowania dyspozycyjnego funduszu płac pełni on funkcje uniwersalnego niemal systemu motywacyjnego. Przyjmowano, że ten system motywacyjny zawiera bodźce do wzrostu produkcji, a zarazem dostosowania struktury podaży do struktury popytu. Przyjmowano, że stwarza on nie mniej silne bodźce zachęcające do wzrostu wydajności pracy, a także i do obniżenia kosztów materialnych, do oszczędnej gospodarki materiałami w toku produkcji oraz redukcji wydatków nadmiernych zapasów. Wskazywano, że będzie także prowadził do eliminowania niezasadnych ekonomicznie powiązań kooperacyjnych. Konstrukcja produkcji dodanej miała też spełniać funkcje systemu motywacji skłaniającego do racjonalnego gospodarowania środkami inwestycyjnymi, do wzrostu efektywności inwestycji. System ten miał zarazem zapobiegać strumieniowi nadmiernych czy wręcz nieuzasadnionych inwestycji. Jednocześnie jego całokształt miał także stymulować postęp techniczny.

Przyjęta konstrukcja produkcji dodanej i zawarty w niej system motywacji zostały dodatkowo uzupełnione zasadami premiiowymi kadry kierowniczej przedsiębiorstw oraz możliwościami tworzenia funduszu rozwojowego. Ponadto system ten uzupełniano wmontowanymi ele-

mentami zachęty (ceny nowości) bądź oddziaływaniem zewnętrznych instrumentów (stopa procentowa, przeliczniki dewizowe).

Czy przyjęty miernik produkcji dodanej wraz z zawartymi w nim bodźcami i uzupełniającymi go elementami mógł pełnić tak rozliczne funkcje? Praktyka zdaje się wskazywać, że nie pełnił ich w zadowalającym stopniu. Co nie mniej ważne, nosił on cechy dość znacznej wahałości, która wysoce utrudniała pełnienie podstawowych funkcji przypisanych produkcji dodanej. Istotne jest również to, że zagregowana konstrukcja produkcji dodanej utrudniała właściwe powiązanie jej z systemem premiowym kadry kierowniczej i powiązanie z systemem motywacyjnym całej załogi przedsiębiorstwa.

Można, oczywiście, próbować doskonalić miernik produkcji dodanej. Praktyka zdaje się jednak wskazywać na to, że należy również rozważyć ewentualność rezygnacji z tego miernika. Przy czym nie należałoby go zastępować innym supermiernikiem, gdyż z wyliczonych przyczyn nie może on spełniać wymaganych funkcji. Według mego przekonania, należy przejść na system zdezagregowanych mierników, które odzwierciedlałyby podstawowe aspekty działalności przedsiębiorstw. Proponuję w tej sprawie zgłaszać już wcześniej.¹⁾ Minione doświadczenia wskazują, że mogłoby to być następujące główne mierniki:

1) Produkcja czysta, która ma nazwać wartość dodaną, a która wyrażałaby wzrost produkcji i sprzedaży. 2) Zysk netto i jego relacja do zasobów przedsiębiorstwa, które byłoby głównym miernikiem efektywności gospodarowania. 3) Miernik relatywny bądź absolutny obniżki kosztów własnych. Oprócz tych trzech mierników należałoby przewidzieć czwarty, mający charakter odnośnikowy (wyspecjalizowany), który byłby dobierany dla danego przedsiębiorstwa w zależności od jego cech specyficznych. Wszystkie te mierniki byłyby powiązane z dyspozycyjnym funduszem płac oraz z systemem premiowym kadry kierowniczej. Natomiast z premiami personelu niższych szczebli byłoby powiązane tylko niektóre z nich, a mianowicie te, które w największym stopniu odzwierciedlały zadania poszczególnych szczebli. Sprawy te wymagają, oczywiście, szerszego omówienia i bliższych konkretyzacji, co wykracza już poza ramy niniejszego artykułu.

NOWY system ekonomiczno-finansowy wprowadzany w życie od 1972 r., mający w dominującej części parametryczny charakter miał niejako sam przez się, jak już zaznaczyliśmy, przynieść wysoce dodatnie rezultaty, skłaniając do gospodarowania według zasad rachunku ekonomicznego, do stałej poprawy ekonomicznej efektywności, realizacji zadań nakreślonych w narodowym planie społeczno-gospodarczym.

Obok wielu pozytywnych zjawisk, które przyniósł nowy system ekonomiczny, a zwłaszcza skłaniający kadry kierujące jednostkami gospodarczymi i organów przedsiębiorstw — wystąpiły także zjawiska, które trudno ocenić pozytywnie. Jednostki gospodarcze mając wpływ na ceny częstokroć ustalały je nieprawidłowo. Dokonywały nieuzasadnionych podziałów asortymentowych. Jedno i drugie umożliwiało osiąganie niezaspokojonego wzrostu produkcji dodanej. Nie można również ocenić, że poprawa efektywności gospodarowania była zadowalająca; nie zwracano zwłaszcza uwagi na koszty produkcji. (Swego czasu pisałem, że w minionych dyskusjach, które przyjmowały, iż przejście do parametrycznego modelu gospodarowania będzie oznaczało niejako samo przez się wzrost efektywności gospodarowania — tkwiło dużo romantyzmu ekonomicznego²⁾).

Należy wyraźnie podkreślić, że wystąpienia tych zjawisk nie można przypisać wyłącznie nowemu systemowi ekonomicznemu. Zarazem wydaje się faktem, że nastąpiło naruszenie równowagi między parametrycznymi a dyrektywnymi metodami zarządzania, co było istotnymi czynnikami wymienionych zjawisk.

Współczesny etap (stadium) rozwoju naszej gospodarki wymaga współistnienia i kojarzenia dyrektywnych oraz parametrycznych metod zarządzania. Tezy tej w zasadzie nikt nie neguje. Ale na tym kończy się zgodny pogląd. Problemem głównym jest zakres dyrektywnych i parametrycznych metod zarządzania. Można sądzić, że obiektowe przesłanki tkwiące w poziomie współczesnego stadium rozwoju naszej gospodarki wskazują na to, iż zakres bezpośredniej gestii państwa (centrum) powinien być następujący:

1. Ceny powinny być całkowicie w gestii władz państwowych. Powinno to dotyczyć wszystkich dóbr finalnych. Jest to możliwe do całkowitego i konsekwentnego wcielenia w życie. (Nie oznacza to, że władze państwowe decydowałyby bezpośrednio o poziomie wszystkich cen

dóbr finalnych). Należałoby też postulować i rozpatrzyć możliwości pozabawienia bądź ograniczenia gestii przedsiębiorstw w zakresie stonowania cen „produktów kooperacyjnych”, które są częstokroć głównymi czynnikami kreującymi wzrost cen dóbr finalnych.

2. Inwestycje strukturalne oraz branżowe powinny także być w gestii centrum, z tym, że te drugie centrum cedowałoby w ramach „limitów” limitów NSPG ministerstwu branżowym. W gestii przedsiębiorstw i ich organizacji pozostawałyby tylko inwestycje modernizacyjne oraz tzw. indukowane (z reguły wysoko rentowne, uzupełniające luki na rynku). Także i te inwestycje musiałby się mieścić w ramach limitów NSPG, chociaż byłyby finansowane w części z własnych środków przedsiębiorstw.

3. Płace w zakresie ich funduszu w jednostkach gospodarczych byłyby powiązane ze zdezagregowanymi miernikami oceny. Zarazem jednak centrum regulowałoby rygorystycznie globalny fundusz płac w relacji do podaży dóbr i usług, która to relacja pozwoliłaby zachować równowagę rynkową. W dominującej części wzrost płac w przedsiębiorstwach powinien być przez centrum ściśle związany ze wzrostem wydajności pracy, wynikającym z intensyfikacji gospodarowania.

4. Produkcja w swej podstawowej masie pozostaje w gestii przedsiębiorstw i ich organizacji. Jednakże centrum zachowuje prawo decyzji dotyczących produkcji standardowej oraz niektórych asortymentów (niezbędnych dla realizowania priorytetowych zadań).

5. Handel zagraniczny, będąc obiektem zawsze monopolu państwowego, pozostaje w gestii państwa w zakresie ściślego limitowania importu oraz dyrektywnego określania rozmiarów eksportu. Jest zrozumiałe, że w gestii państwa pozostaje całkowicie sprawa kredytów zagranicznych.

6. Postęp techniczny w zakresie badań podstawowych z natury rzeczy pozostaje w rękach państwa. Dziedzina tzw. dużego i średniego postępu technicznego powinna być także bezpośrednio w gestii państwa i jego bezpośrednich organów: gospodarczych. Tylko: tzw. mały postęp techniczny pozostawałby w gestii przedsiębiorstw, z tym że należałoby zwiększyć siłę czynników skłaniających przedsiębiorstwa do podnoszenia jakości wyrobów i ulepszeń procesu produkcji. Czynnik ten powinien mieć po części charakter dyrektywny i po części parametryczny.

Zakres bezpośredniej gestii państwa (centrum) w wymienionych sześciu dziedzinach, który już dość dawno temu postulowałem³⁾, jest podobnie ujmowany i przez innych ekonomistów. I można sądzić, że jest on adekwatny dla rozwiniętej już gospodarki przy współczesnej własności. W naszych warunkach jest to ponadto uzasadnione zjawiskami partykularnymi, braku rynku komplementarności, ograniczeniami w handlu zagranicznym i innymi zjawiskami.

Można także sądzić, że wymieniony zakres bezpośredniej gestii państwa w procesach gospodarowania nie powinien kępować reguł funkcjonowania systemu ekonomiczno-finansowego w jego parametrycznej części. Oba człony tego systemu mogą spójnie funkcjonować prowadząc do wzrostu efektywności gospodarowania. Nie wytrzymują krytyki głosy, że przy wymienionym zakresie bezpośredniego zarządzania funkcjonowanie parametrycznej części systemu nie może być sprawne. W samej rzeczy bowiem dla przedsiębiorstwa podstawową sprawą jest możliwość samorządnego kierowania i zarządzania produkcją, doskonalenia procesu produkcji i podnoszenia jej jakości oraz istnienie dostatecznie sprawnego systemu motywacji zapewniającego wzrost wydajności pracy i efektywności gospodarowania. A warunki te mogą być spełnione przy wymienionym zakresie bezpośredniego zarządzania. Oczywiście, jeśli zakres ten nie ulegałby rozszerzeniu krepującemu działalność przedsiębiorstw mnogością limitów, dyrektyw itp.

Trzeba jeszcze dodać, że w miarę postępów rozwoju gospodarczego zakres bezpośredniego zarządzania może ulegać ograniczaniu. Dotyczy to jednak głównie dziedzin wymienionych wyżej w pozycjach 4, 5 i 6. Co się tyczy pierwszych trzech dziedzin, to nadal będą one w głównej części w gestii państwa; można to uznać za trwałą i adekwatną cechę systemu gospodarki socjalistycznej. Chociaż i w tych dziedzinach będą się dokonywać określone zmiany. Ale jest to sprawa dalszej perspektywy.

¹⁾ Zob. „Problemy wdrażania reformy” — „Z.G.” nr 8/1974; „Czy zmodyfikować produkcję dodaną?” — „Z.G.” nr 17/1974; „System wzrostu płac personelu kierowniczego” — „Z.G.” nr 31/1974.

²⁾ Zob. „O stosunkach ekonomicznych” — „Z.G.” nr 17/1975.

³⁾ Zob. „Rozważania nad reformą” — „Z.G.” nr 24/1971 oraz „Propozycje rozwiązań” — „Z.G.” nr 25/1971.

POPRAWIENIE WADLIWIE WYKONANEJ ROBOTY

Kombinat Budowlany „R-B”, Spółdzielnia Pracy w P. wykonał na rzecz K. W. roboty budowlane przy budowie dla niej domu jednorodzinnego. Kombinat ustalił, że należy mu się z tego tytułu 320 021 zł, a ponieważ K. W. wpłaciła na poczet tej sumy 290 670 zł, przeto żądano od niej dodatkowo 29 351 zł i o tę kwotę Kombinat wystąpił na drogę sądową.

Pozwana K. W. nie tylko wniosła o oddalenie powództwa, ale — ze swej strony — w pozwie wzajemnym domagała się zaszędzenia od Kombinatoru 140 840,26 zł z odsetkami i kosztami procesu na jej podstawie, że Kombinat zawyżył ilość robót, niektóre roboty rozliczył dwukrotnie, bezpodstawnie pobrał 15 ppoc. dodatku za tzw. utrudnienie robót, wadliwie rozliczył koszty transportu i zbrojenia, nie odliczył wartości ciasta wapiennego dostarczonego przez pozwaną, wadliwie przeprowadził tynkowanie wewnętrzne budynku, policzył niewłaściwie ceny materiałów budowlanych, a wreszcie wskutek opóźnienia wykonania robót, naraził pozwaną na koszty magazynowania materiałów.

Sąd Wojewódzki w P. oddalił powództwo Kombinatoru, a natomiast z pozwu wzajemnego zaszędził od Kombinatoru 99 771 zł z 8 proc.

Od wyroku Sądu Wojewódzkiego Kombinat wniosł rewizję do Sądu Najwyższego.

Sąd Najwyższy wyrokiem z dnia 11 stycznia 1978 r. nr II CR 494/77 rewizję Kombinatoru oddalił, wypowiadając następujący pogląd prawny:

W myśl art. 636 kodeksu cywilnego zamawiający — w razie wadliwego wykonania zamówionego dzieła — po bezskutecznym upływie terminu udzielonego wykonawcy na dokonanie poprawek może powierzyć wykonanie dzieła innej jednostce (osobie) na koszt przyjmującego zamówienie.

Jeżeli zamawiający nie ma możliwości przeprowadzenia poprawek przez wykonawcę uspołecznionego za wynagrodzeniem określonym umową, należy mu się zwrot efektywnie poniesionych kosztów.

Wykonawca mógłby uchronić się od poniesienia kosztów wykraczających ponad umowny cennik, jeżeliby bądź sam dokonał poprawek, bądź sam zlecił ich wykonanie uspołecznionemu wykonawcy („...”).

W uzasadnieniu swego wyroku Sąd Najwyższy zaznaczył m. in.: „(...) O ile chodzi o dodatkowe roboty tynkarskie, to rozmiar ich został ustalony w oparciu o opinię biegłego oraz zeznanie świadków F. R. i W. P., którzy roboty te wykonywali i przedstawili dokładnie sposób wykonania uprzedniego tych robót (...). Biegły twierdził przy tym, że wykonawcy uspołecznieni z uwagi na obowiązujące ich cenniki, które tego rodzaju prace czynią mało opłacalne, nie chcą podejmować się takich robót. W myśl art. 636 § 1 k.c. zamawiający — w przypadku wadliwego wykonania dzieła — może powierzyć wykonanie dzieła na koszt przyjmującego zamówienie. Skoro więc zamawiająca nie miała możliwości przeprowadzenia tych poprawek przez wykonawcę uspołecznionego za wynagrodzeniem określonym cennikiem, należy się jej zwrot poniesionych efektywnych kosztów, a te zostały ustalone przez Sąd Wojewódzki prawidłowo. Rewidujący mógłby uchronić się od ponoszenia kosztów wykraczających ponad umowny cennik, gdyby bądź to sam dokonał poprawek, bądź sam zlecił ich wykonanie uspołecznionemu wykonawcy („...”).

nowe przepisy i zarządzenia

TWORZENIE PRZEDSIĘBIÓSTW Z UDZIAŁEM KAPITAŁU ZAGRANICZNEGO

W nr 4 Monitora Polskiego opublikowana została uchwała Nr 24 Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1979 r. w sprawie tworzenia i działalności w kraju przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego (poz. 36).

Zezwala ona przedsiębiorstwom państwowym i spółdzielniom na zawieranie z zagranicznymi osobami prawnymi lub fizycznymi umów o utworzenie przedsiębiorstw w formie spółek z ograniczoną odpowiedzialnością, z siedzibą w PRL, których zadaniem będzie produkcja wyrobów na rynek krajowy i na eksport.

Spółki mają prowadzić działalność w skali i w branżach, jak przedsiębiorstwa państwowe przemysłu terenowego oraz spółdzielnie.

Zagraniczną osobą prawną lub fizyczną może być osoba mająca siedzibę lub miejsce zamieszkania za granicą, uprawniona zgodnie z prawem państwa, na którego terytorium ma siedzibę lub miejsce zamieszkania, do wykonywania działalności gospodarczej wspólnie z zagranicznymi osobami prawnymi.

Udział polskiego przedsiębiorstwa państwowego (polskiej spółdzielni) w spółce nie powinien być mniejszy niż 51 proc. kapitału zakładowego.

Zagranicznym osobom prawnym

DOKONCZENIE NA STR. 12

DOKOŃCZENIE ZE STR. 11

lub fizycznym, będącym współnika-
mi spółek, uchwała zapewnia udzie-
lenie zezwoleń dewizowych:

1) na przekazywanie za granicę
przypadających im części zysku —
po potrąceniu należnych podatków
i opłat oraz w pełnym zobowią-
zań powstałych z mocy prawa i za-
wartych umów,

2) na przekazywanie za granicę
kwot pieniężnych stanowiących rów-
nowartość należności z tytułu zwro-
tu wniesionych wkładów pienięż-
nych i rzeczowych w razie likwidacji
spółki — zgodnie z warunkami
określonymi w umowie spółki.

Spółki mają być zawiązywane
zgodnie z prawem polskim i działa-
ć ich podlega prawu polskiemu.
Spółka może być zawiązana na
okres do 15 lat, z możliwością prze-
dłużenia.

Decyzję zezwalającą na zawarcie
umowy spółki wydaje właściwy mi-
nister lub zarząd centralnego zwią-
zku spółdzielni.

Jako załącznik do uchwały ogło-
szone zostały: Wytyczne w sprawie
zasad tworzenia, organizacji i funk-
cjonowania w kraju spółek z ogra-
niczoną odpowiedzialnością z udziałem
kapitału zagranicznego".

POZWOLENIE NA WYKONANIE GÓRNICZYCH ROBÓT BUDOWLANYCH

Prezes Wyższego Urzędu Górnicze-
go zarządził z dnia 24 stycznia
1979 r. (Monitor Polski Nr 3, poz. 35)
ustalić warunki wydawania pozwo-
leń na wykonanie górniczych robót
budowlanych.

Pozwolenie takie wydaje okręgowy
urząd górniczy w razie:

1) budowy nowych obiektów bu-
dowlanych zakładu górniczego,
2) przebudowy, rozbudowy, mon-
tażu lub remontu istniejących obiek-
tów budowlanych zakładu górnicze-
go,

3) rozbioru (likwidacji) obiektów
budowlanych zakładu górniczego.

Pozwolenie udzielane jest na
wniosek inwestora bądź przedsię-
biorstwa górniczego. Może ono do-
tyczyć całej inwestycji lub jej części.
Zarządzenie ustala warunki, jakim
powinien odpowiadać wniosek i jak-
ie załączniki powinny być do niego
dołączone.

W pozwoleniu okręgowy urząd
górniczy ustala warunki wykonywa-
nia robót, okresy utrzymywania tym-
czasowych obiektów budowlanych
oraz warunki likwidacji przejściowe-
go zagospodarowania terenu, a
także — w zależności od rodzaju za-
mierzonych robót — inne wymaga-
nia.

USTANOWIENIE ODZNAKI „ZASŁUŻONY DLA POLSKIEJ GEOLOGII"

Uchwała nr 7 Rady Ministrów z
dnia 12 stycznia 1979 r. ustanowiła
odznakę „Zasłużony dla polskiej
geologii” (Monitor Polski Nr 3, poz.
29).

Odznaka jest dwustopniowa: sre-
brna i złota. Nadaje ją Prezes Cen-
tralnego Urzędu Geologii.

1) pracownikom zatrudnionym w
przedsiębiorstwach geologicznych,
instytucjach naukowych i naukowo-
badawczych, organach administ-
racji państwowej oraz w innych je-
dnostkach organizacyjnych za wielo-
letnią i nienaganną pracę oraz za
szczególne zasługi w rozwoju
polskiej geologii,

2) obywatelom państw obcych za
zasługi położone dla rozwoju polskiej
geologii i umacniania współpracy
międzynarodowej w tej dziedzinie.

W tym samym nr 3 Monitora Pol-
skiego ukazało się również zarząd-
zenie Prezesa Centralnego Urzędu
Geologii z dnia 15 stycznia 1979 r.
ustalające wzór odznaki oraz zasady
i tryb jej nadawania, jak też wręcza-
nia.

OPLATA SKARBOWA W RAZIE ODPLATNEGO ZBYCIA LOKALU LUB BUDYNKU MIESZKALNEGO

Nad odmiennymi zasadach niż to
ma miejsce przy dziedziczeniu lub
darowiznie spółdzielczego prawa do
lokalu bądź też lokalu lub budynku
nabytego od Państwa (zob. „Nowe
przepisy i zarządzenia” w nr 3 „Ży-
cia Gospodarczego” z 21 stycznia
1979 r., str. 12), Minister Finansów
okólnikiem nr 14/PO z dnia 16 grud-
nia 1978 r. (Dz. Urz. Min. Fin. Nr 13,
poz. 29) wyjaśnił, że w razie odplat-
nego zbycia spółdzielczego prawa do
lokalu — podstawę wymiaru opłaty
skarbowej stanowi wartość
rynkowa tego prawa. Wartość
rynkową określa się w oparciu o ce-
ny stosowane przy sprzedaży mieszk-
kań na danym terenie przez Biuro
Handlu Zagranicznego „Locum” i
opinie spółdzielni będącej właścicie-
lem budynku, co do standardu zby-
wanego mieszkania i amortyzacji.

Te same zasady powinny być od-
powiednio stosowane również wów-
czas, gdy przedmiotem odpłatnego
zbycia jest budynek lub prawo od-
rębnej własności lokalu w małym
domu mieszkalnym lub w domu wie-
lomieszkalnym, nabyte przez
zwykłe od Państwa.

Opracowała:
STANISŁAWA ZIELIŃSKA

POLSKA 1918—1978

Jedną z ważnych pozycji najnow-
szego numeru „Ekonomisty” (6, 1978)
jest artykuł warszawskiego history-
ka ANDRZEJA JEZERSKIEGO:
„Problemy rozwoju gospodarczego
Polski 1918—1978”. Chociaż ubiegły
rok przyniósł już wiele publikacji
dotyczących podsumowania dokon-
ań ostatniego sześćdziesięciolecia ro-
zwoju Polski, to jednak artykuł A.
Jezerskiego wnoszący szereg nowych
zauważań i spostrzeżeń i, obserwacji
wzobogacających — złożony przecież
— obraz tego okresu.

Swoją refleksję nad rozwojem go-
spodarki polskiej po odzyskaniu nie-
podległości w 1918 r. rozpoczyna
A. Jezerski od rozważań konsekw-
encji zarobków dla rozwoju gospo-
darczego. „Najistotniejszym czynni-
kiem negatywnym była rosnąca de-
zintegracja ziem polskich w okresie
kształtowania się i rozwoju kapita-
lizmu... Rozbiory powstrzymały pro-
ces integracji narodowej, uniemożli-
wiając formowanie się rynku nardo-
wego, stanowiącego gospodarczą
podstawę tej integracji. Fakt iż z
Warszawy do Poznania trzeba było
podróżować koleją przez Toruń, a
jadąc z Kielc do Krakowa zmie-
niać za Miechów pismo ruchu z
prawostronnego na lewostronny sta-
nowiło może ilustrację odmienności
provincji polskich, ich ograniczo-
nych związków, a w pewnej mierze
również odmienności układów spo-
łecznych Wielkopolski, Małopolski,
Mazowsza i Śląska. Tak więc, gdy
po zakończeniu I wojny światowej
większość państw europejskich prze-
stępowła jedynie do odbudowy zni-
szonych wojennych, dla Polski naj-
istotniejszą kwestią stała się integra-
cja ekonomiczna kraju”.

Dalej w sposób niezwykle skon-
densowany przedstawia A. Jezerski
zmiany gospodarcze, które dokonały
się w okresie międzywojennym.
Wiadomo, że rozwój ten zainicjowa-
ny był w niesprzeczających warun-
kach, żeby wspomnieć o podniesie-
niu przed chwilą głębokiej dezinte-
gracji gospodarki. Istniejące zaco-
panie ograniczało możliwości in-
westowania i tworzenia nowych
miejsc pracy, a tym samym oży-
wiania konsumpcji stanowiącej

katalizatoru ruchu inwestycyjne-
go. Tu właśnie, w dziedzinie
tworzenia warunków dla rozwoju
konsumpcji tkwiły główne — zda-
niem autora — trudności rozkręca-
nia koniunktury gospodarczej w la-
tach międzywojennych.

Brak było też pełnych możliwości
dla uruchomienia drugiej ważnej siły
rozwojowej, jaką jest podaż no-
wej techniki. Istnieje jak wiadomo,
sprzężenie między postępem techni-
ki i inwestycjami polegające na tym,
że opłacalne rozwiązania same w so-
bie składają inwestorów do roz-
budowy mocy produkcyjnych, wy-
miany parku maszynowego itd. Z
drugiej jednak strony, warunkiem
wykorzystania potencjalnych zalet
nowej techniki jest zdolność inwe-
stycyjna przemysłu jako taka. A Je-
zerski zauważa, że niska zdolność
inwestycyjna hamowała dopływ no-
woczesnej techniki do produkcji.

„W latach dwudziestych i trzydzie-
stych — pisze A. Jezerski — poziom
polskiej nauki i techniki wyraźnie
wyprzedzał słabe możliwości wdra-
żania ich osiągnięć do produkcji
przemysłowej. Jest to zjawisko bar-
dzo charakterystyczne dla okresu
międzywojennego. Oryginalne pol-
skie rozwiązania w przemyśle zwią-
zane z zmotoryzowaniem, konstrukcją sa-
mochodów i lotniczych, w przemy-
śle zbrojeniowym i innych dziedzi-
nach wytworczyły stały na dobrym
poziomie światowemu, ale nie mogły
wyjść poza skalę doświadczalną pół-
przemysłową. Przeszkoda w wdra-
żaniu nowoczesnej techniki w prze-
myśle był brak kapitałów i brak ry-
nków zbytu, np. zapotrzebowanie na
samochody osobowe nie przekracza-
ło rocznie 3 tys. sztuk. Uruchamia-
nie nowoczesnej hutnictwa w Stalowej
Woli trwało 18 miesięcy, ale jej pro-
dukcja wynosiła tylko 6 tys. ton sta-
li rocznie. Istniała więc zasadnicza
sprzeczność między poziomem nauki
i techniki, a potencjałem wytwór-
czym kraju, który mógłby ją celo-
wo i efektywnie wykorzystywać”.

Mimo wielu niesprzeczających oko-
liczności, polityka inwestycyjna pań-
stwa, oparta w późniejszych latach

na doktrynie Keynesowskiej, przy-
niosła wyraźne rezultaty. Z obliczeń
statystycznych prezentowanych przez
autora wynika, że wyniki gospodar-
cze kraju wyróżniały się na korzyść
w zestawieniu z wieloma europej-
skimi państwami startującymi z po-
dobnego punktu. „Porównanie Pol-
ski — czytamy — i innych krajów
kapitałistycznych znajdujących się
na tym samym etapie rozwoju go-
spodarczego wypada dla Polski dość
korzystnie. Oczywiście, były to ko-
rzystne relatywne, sytuacja mas pra-
cujących w Polsce była nadal ciężka...”

W okresie II wojny światowej go-
spodarka polska poniosła wielkie
straty. Wobec ogromu zniszczeń wo-
jennych tylko nowe siły, tkwiące
w nowym ustroju Polski dawały moż-
liwość szybkiego odrobienia strat
i przystąpienia do dynamicznego
rozwoju. W 1950 r. Polska miała już
solidne podstawy dla rozpoczęcia
uprzemysłowienia kraju. Do mo-
nych stron zaliczyć można: rozwi-
niętą infrastrukturę, bazę przemys-
łową odziedziczoną po latach przed-
wojennych, zintegrowanie z krajem
ziem odzyskanych, zmiany struktu-
ry produkcji przemysłowej na rzecz
środków wytworzenia itd.

Lata 1949—1958 określone są przez
autora jako „okres początków indus-
trializacji”. Było to dziesięciolecie
wielkich zmian: podwojono liczbę
zatrudnionych (przy wzroście liczby
ludności o 20 proc.), dochód narodo-
wy powiększył się dwukrotnie a
produkcja globalna przemysłu jesz-
cze szybciej, gdyż ponad 4-krotnie.
Osiągnięte wyniki mimo tego,
że realizacja strategii uprzemysłow-
ienia napotykała na szereg obje-
ktowych przeszkód, wśród nich
zwłaszcza dyskryminującą politykę
gospodarczą rozwiniętych krajów
kapitałistycznych i atmosferę „zim-
nej wojny”.

„Te przyczyny obiektywne — pisze
autor — spowodowały nie tyle
wzrost integracji gospodarczej
państwa socjalistycznych — rola
RWPG była jeszcze znikoma — co
autonomiczny rozwój technologii do-
konujący się niejako równoległe w
stosunku do rozwoju technologii naj-

silniej rozwiniętych państw kapita-
listycznych. W niektórych gałęziach
produkcji rozwój technologii ZSRR
i krajów socjalistycznych był szyb-
szy niż Zachodu, jak np. podstawy
naukowe i technologiczne badania
przestrzeni kosmicznej (w ZSRR), w
niektórych gałęziach natomiast, np.
przemysł motoryzacyjny, tworzy-
wość sztucznych czy elektronicznych
sytuacji międzynarodowej sta-
nowiły obiektywne źródło zarówno
strukturze rzeczowej programu in-
westycyjnego Polski, jak też przy-
jmowania rozwiązań technicznych re-
latywnie mniej nowoczesnych niż w
przodujących krajach Zachodu (pre-
myśl lekka, motoryzacyjny, chemicz-
ny, itp.).”

Drugim rozdziałem w powojen-
nym rozwoju gospodarczym są lata
1959—1970. Okres ten określa A. Je-
zerski jako „drugą fazę industrial-
izacji”. Różnice między tą fazą i po-
przednim dziesięcioleciem polegają
przede wszystkim na: poprawie
struktury wytwórczej kraju, moder-
nizacji technicznej, nowej roli han-
dlu zagranicznego i podniesieniu
kwalifikacji pracowników do pozio-
mu wymaganej przez nowoczesny
aparatus produkcyjny. Rok 1971 otwie-
ra najnowszą fazę, którą nazywa
A. Jezerski „programem przyspie-
szonego wzrostu gospodarczego lat
siedemdziesiątych”.

Powojenne przemiany gospodarcze
nie wolno było od napięć o dyspro-
porcjach, które można uznać za swo-
istą cenę szybkiego wzrostu, ale nie
tylko — upłynęły na to również
inne czynniki. Oprócz rzeczywistych
zjawisk rynkowych, przyspieszony
wzrost gospodarczy powodował tak-
że trudności w procesie inwestycyj-
nym i w produkcji przemysłu. Obj-
awy tych trudności to deficyt surow-
ców, materiałów i energii, zaburze-
nia w kooperacji i niewykonanie
rocznych zadań gospodarczych przez
niektóre przedsiębiorstwa. Skutkiem
tych zjawisk był spadek tempa wro-
stu gospodarczego, którego wyrazem
był relatywnie niski wzrost dochó-
dów narodowych w latach 1952, 1962
i 1969.

Zarówno dysproporcje wzrostu,
jak i przejściowe „przesilenia” nie
zmieniają — zdaniem autora — ge-
neralnej oceny, że ostatnie ćwierć-
wiecze cechował wzrost ekonomicz-
ny na niespotykaną wcześniej skalę;

w połączeniu z rozwojem lat mię-
dzywojennych daje to okres 60-le-
cia głębokich zmian w poziomie
i strukturze rozwoju gospodarki pol-
skiej, które zapewniły krajowi miej-
sce w ścisłej czołówce państw prze-
mysłowych. Zwłaszcza jednocześnie
A. Jezerski uważa na fakt, że obok
pomnażania majątku produkcyjnego
doniosłe zmiany nastąpiły w pozio-
mie życia ludności. „Strategia gospo-
darcza krajów socjalistycznych opie-
ra się na zasadzie że przemysł śro-
dków wytwarzania rozwija się w
szybszym tempie, niż przemysł śro-
dków spożycia. Jest to uzasadnione
dążenie do rozbudowy przemysłu
środków konsumpcji, rolnictwa i in-
nych dziedzin gospodarki na wła-
snej bazie środków wytworczonych.
Koncepcja ta była realizowana w
Polsce Ludowej w całym trzydzie-
cioleciu (1948—1978). Warto jed-
nocześnie stwierdzić, że mimo niezwyk-
łego rozwoju przemysłu ciężkiego
i — ogólnie rzecz biorąc — wysokiej
stopy akumulacji, dochody realne
ludności, a także płace realne wzro-
ściły poważnie w stosunku do okresu
międzywojennego”.

Na podstawie szacunku M. Ka-
leckiego, dochody realne ludności
nierolniczej Polski w 1960 r. wzrosły
w stosunku do 1937 r. (na 1 miesi-
kańca) o 70 proc., na 1 zatrudnio-
nego — o 36 proc., a na 1 zatrudnio-
nego w przemyśle — o 54 proc. Do-
chody ludności rolniczej wzrosły w
tym czasie od dwóch do trzech razy.
Opierając się na tym szacunku na-
leży przyjąć, że przeciętna płaca
realna w 1977 r. wyniosła 244 proc.,
przyjmując za 100 przeciętną płacę
w 1937 r. Oczywiście, dochody real-
ne całej ludności wzrosły silniej z
uwagi na bez porównania wyższy
stopień zatrudnienia, tj. aktywizację
zawodową ludności.

W omawianym numerze „Ekono-
misty” znajdują się następujące
jeszcze pozycje: T. S. CHACZATU-
ROW: „Efektywność nakładów in-
westycyjnych w gałęziach usług
i sferze nieprodukcji”, E. PA-
NEK: „Optymalny rozkład inwesty-
cji w zagregowanym modelu wro-
stu”, E. KRZECZKOWSKA: „Zróżni-
cowanie regionalne kraju w świet-
le badań dochodu narodowego”,
M. OPAŁO: „Rozmieszczenie prze-
mysłu w teorii i praktyce planowa-
nia”.

(K)

POLITYKA ROLNA

Konrad Bajon jest autorem książ-
ki pt. „Polityka rolna”, wydanej
przez Państwowe Wydawnictwo
Ekonomiczne (Warszawa 1978 r.).
Jest to wydanie drugie, zmienione
w stosunku do pierwszego, które
ukazało się w 1974 r. pt. „Problemy
polityki rolnej”. Uwzględniono w
nim najnowsze decyzje w odniesie-
niu do rolnictwa, jak np. opracowa-
nie ustawy rozwiązyującej problem
zaopatrzenia emerytalnego rolników.
Przedstawiono też w tej pracy per-
spektywę polityki rolnej do 1980 r.

Książka jest próbą przedstawie-
nia węższych problemów polityki
rolnej. Autor omawia strukturę spo-
łeczno-ekonomiczną polskiej wsi i
rolnictwa w ujęciu historycznym,
prezentuje różnorodność form od-
działywania na proces intensyfi-
kacji produkcji rolnej, wypunktował
znaczenie racjonalnego gospodarowania
ziemią i mechanizacji rolnictwa oraz
podkreśla rolę organizacji rolniczych
w realizacji zadań polityki rolnej.

(KS)

PODREČNIK O TRANSPORCIE MORSKIM

Państwowe Wydawnictwo Ekono-
miczne jest wydawcą podręcznika
Stanisława Borowicza, Stanisława
Ładyki i Tadeusza Łodykowskiego
pt. „Ekonomika transportu morskie-
go” (Warszawa 1978 r.).

Za podstawę układu tego podręcz-
nika przyjęto program wykładów
prowadzonych w Instytucie Ekono-
miki Transportu Morskiego Univer-
sytetu Gdańskiego.

Punktem wyjścia jest analiza cech
statku jako środka produkcji usług
przewoźowych w transporcie mor-
skim, ładunku jako przedmiotu prze-
mieszczenia oraz trasy przewoźowej
jako czynnika określającego warun-
ki, w których statek morski pracuje.

Na tej podstawie wprowadzone
zostały pojęcia produkcji usług prze-
woźowych oraz pracy przewoźowej
w transporcie morskim, a także
funkcje określające ich wielkość dla
pojedynczego statku. Przechodząc od
tego do najprostszych do sytuacji bar-
dziej złożonych, sformułowano na-
stępnie pojęcie i funkcje produkcji
i pracy dla zespołów statków obsłu-
gujących linie i zasięgi pływania.

Następnie omówiona została pro-
blematyka kosztów własnych eksploa-
tacji statku. Szczególną uwagę zwró-
cono na jednostkowy koszt przewo-
żenia ładunku i wykonania jednej to-
nomii.

Stosunkowo obszerna część pracy
dotyczy spraw związanych z mecha-
nizmem kształtowania się cen za
usługi przewoźowe statku na mię-
dzynarodowym rynku frachtowym.
Punktem wyjścia jest analiza ry-
nku cząstkowego. Jej wyniki postu-
żyły za podstawę badań nad zwią-
kami między rynkami cząstkowymi
oraz charakterystyki typowych prze-
jawów wahań stawek frachtowych.
Zwrócono uwagę na nowe zjawiska
występujące na współczesnym ry-
nku frachtowym, związane głównie
ze wzrostem roli roli krajów socja-
listycznych, z interwencjonizmem
państwowym, a w dziedzinie techno-
logii przewoźów — z konteneryza-
cją.

Na rozważaniach dotyczących
problematyki kosztów i cen opar-
to część opracowania dotyczącą efek-
tów z eksploatacji statków. Bardziej
szczegółowo zostały omówione dwa
najważniejsze wskaźniki charakte-
ryzujące te efekty, tj. wskaźnik kwoty
zysku i wskaźnik stopy zysku, a
także nadwyżka dewizowa oraz jej
wpływ na kształtowanie się bilan-
su płatniczego kraju.

Kolejny fragment pracy dotyczy
problematyki inwestycji w żeglud-
zie morskiej. Zwrócono uwagę na
kryteria efektywności inwestycji
żeglugowych oraz na przydatność
zastosowania poszczególnych kryte-
riów w zależności od przewidywa-
nych warunków pracy statków. Od-
nosi się to zwłaszcza do wskaźnika
kosztu jednostkowego eksploatacji
statku i wskaźnika stopy zysku jako
alternatywy przy wyborze kryterium.

Omawiając rolę żeglugi w gospo-
darce narodowej, określono jej
wpływ na kształtowanie się produk-
tu globalnego i dochodu narodowe-
go. Starano się przedstawić przesu-
nięcia w dochodzie narodowym pow-
stające w związku z budową i roz-
wojem narodowej floty handlowej.
Ponadto omówiono zapotrzebowanie
gospodarki narodowej na morskie
usługi przewoźowe i na tonaż
o określonej wielkości i strukturze,
niezbędny dla zaspokojenia tego za-
potrzebowania.

Rola floty handlowej w gospo-
darce narodowej kraju określa typ
polityki żeglugowej, jaką kraj ten
prowadzi. W niniejszej pracy omó-
wiono podstawowe rodzaje tej po-
lityki (protekcjonizm, liberalizm)
oraz ich historyczne i współczesne
uwarunkowania. Przedmiotem roz-
ważań jest również polityka żegl-
gowa krajów socjalistycznych. Z

problematyką polityki żeglugowej
wiąże się sprawa sprzeczności, ja-
kie występują we współczesnym
międzynarodowym transporcie mor-
skim.

(KS)

PROGRAMY KOMPLEKSOWE

Państwowe Wydawnictwo Ekono-
miczne jest edytorem tłumaczonej
z rosyjskiej pracy zbiorowej pt.
„Kompleksowe programy rozwoju w
krajach RWPG” (Warszawa 1978 r.).

Praca ta poświęcona jest bardzo
aktualnemu, lecz dotychczas mało je-
szcze zbadanemu tematowi, jakim są
kompleksowe perspektywiczne pro-
gramy rozwoju. Książka napisana
została przez ekonomistów z krajów
socjalistycznych pod auspicjami In-
stytutu Ekonomiki Światowego Sys-
temu Socjalistycznego Akademii
Nauk ZSRR.

„W obecnych warunkach — pisze
w przedmowie do tej książki czoł-
nek — korespondent AN ZSRR,
O.T. Bogomolow — opracowanie
kompleksowych perspektywicznych
programów nabiera szczególnego
znaczenia, ponieważ stanowi ono
ważki instrument realizacji strategii
gospodarczej komunistycznych i ro-
botniczych partii krajów RWPG. To
wzmożone zainteresowanie komple-
sowymi programami perspektywicz-
nymi nie jest przypadkowe. Spowo-
dował je fakt, że dominująca dotych-
czas w planowaniu gospodarki naro-
dowej metoda czynnika-gałęziowa
w coraz większym stopniu uzu-
pełniana jest metodą cel-program.
Osiągnięty przez kraje RWPG po-
ziom rozwoju sił wytwórczych nie
tylko stwarza konieczność, lecz także
kreuje możliwości wprowadzania
metodologicznych zmian w systemie
planowania gospodarki narodowej,
które przyczyniają się do podnie-
sienia efektywności całego procesu
planistycznego.”

Wprowadzenie kompleksowych
programów perspektywicznych do
praktyki gospodarczej krajów
RWPG stanowi dowód nieprzerwa-
nego postępu w socjalistycznym sy-
stemie planowania, zdolnym do sta-
wiania i rozwiązywania na odpo-
wiednim poziomie naukowym coraz
większych zadań w dziedzinie roz-
woju społeczno-gospodarczego, w
celu dalszego wzrostu dobrobytu lu-
dzi pracy i umocnienia potęgi gos-
podarczej krajów socjalistycznych.

Stopniowo kompleksowe programy
perspektywiczne zaczynają prze-
stać ramy narodowe: metoda cel-
program przenika do praktyki
wspólnej działalności planistycznej
krajów RWPG. W związku z tym ro-
dzi się potrzeba poznania takich no-
wych problemów, jak miejsce gos-
podarstwa międzynarodowych we wspól-
nym działości planistycznej krajów
RWPG, wykorzystanie w pracy
nad programami międzynarodowy-
mi doświadczeń zdobywanych przy
opracowaniu i realizacji programów
narodowych, wzajemne uzgodnienie

programów narodowych i między-
narodowych itd.

Z powodu nowości i złożoności
problematyki rozpatrywanej w
książce wiele poruszonych w niej za-
gadnień ma charakter inscenizacyjny.
Czytelnik, uzyskując pożyteczną in-
formację o konkretnym doświadcze-
niu programowania w krajach
RWPG, będzie mógł także zapoznać
się z poglądami różnych ekono-
mistów na dany problem i tym samym
zyskać bodziec do dalszych rozmy-
ślań.

Dokonując analizy doświadczenia
nabytego w toku opracowywania
i realizacji kompleksowych progra-
mów w krajach RWPG, zespół au-
torski wniósł swój określony wkład
do rozwoju teorii i metodologii so-
cjalistycznego planowania. I na tym
właśnie polega główna wartość
książki.

(KS)

EMERYTURY DLA ROLNIKÓW

Książka Edmunda Spirydowicza
„Emerytura dla rolników” (KiW,
Warszawa, 1978 r.) odpowiada za-
potrzebowaniu społeczeństwa — więk-
szemu zainteresowaniu systemem
powszechnych świadczeń emerytal-
nych dla rolników. Autor przedsta-
wia znaczenie ustawy emerytalnej:
na ponad 2 mln gospodarstw o ob-
szarze powyżej 0,5 hektara, aż 730 tys.
prowadzi rolnicy w wieku emery-
talnym (dane dotyczące 1977 r.),
a 250 tys. rolnicy wkraczający w
wiek emerytalny. Rozwiązanie pro-
blemu zabezpieczenia bytu ludzi sta-
rych jest aktem o historycznym zna-
czeniu dla polskiej wsi.

Książka omawia szczegółowo doty-
czące przekazywania gospodarstw,
zasad przyznawania świadczeń em-
erytalnych otrzymywanych przez ro-
lników, świadczeń z tytułu wypadków
przy pracy, zasad tworzenia fundu-
szu emerytalnego itp. Publikacja wy-

dana została w popularnej serii
„Prawo i obywatel”, to dość dużym
nakładzie (40 tys. egz.) i może być
pomocną przy popularyzowaniu po-
stanowień ustawy emerytalnej.

(mok)

EKONOME- TRYCZNE METODY PROGNOZOWANIA

Państwowe Wydawnictwo Nauko-
we jest edytorem książki z serii
„Biblioteka ekonometryczna” pt.
„Ekonometryczne metody progno-
zowania wykonania planów gos-
podarczych” (Warszawa 1979). Jest
to praca zbiorowa pod redakcją
naukową Zbigniewa Pawłowskiego.

Przedmiotem tej pracy są ekono-
metryczne metody przewidywania
wykonania planów gospodarczych
na różnych szczeblach organizacyj-
nych. Autorzy zajmują się zarów-
no budową prognoz na szczeblu
przedsiębiorstwa, gałęzi, jak rów-
nież w skali całej gospodarki na-
rodowej. Omawiając metody wnio-
skowania w przyszłość właściwe
dla przedsiębiorstwa i gałęzi, mają
oni na względzie przedsiębiorstwo
przemysłowe lub gałąź przemysłu,
choć wiele z prezentowanych metod
może z powodzeniem znaleźć rów-
nież zastosowanie w innych dzia-
łach produkcji materialnej. Wiele
uwagi w pracy poświęca się także
niektórym kwestiom organizacyj-
nym związanym ze sprawną budo-
wą prognoz wykonania planów.

Książka przeznaczona jest dla
ekonomistów i inżynierów zajmu-
jących się problemami ilościowych
analiz zjawisk ekonomicznych.

(KS)

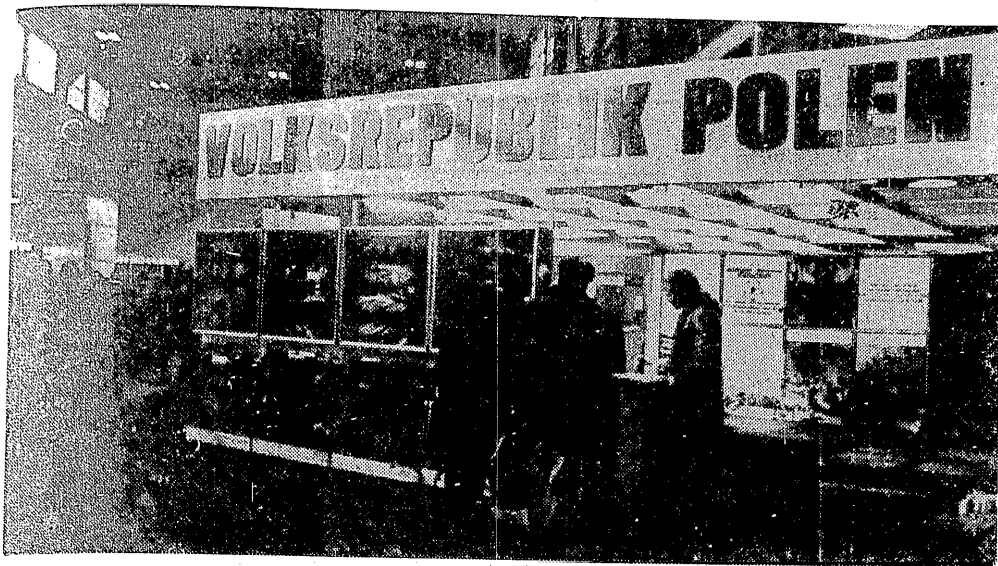
UNIwersYTET MIKOŁAJA KOPERNIKA

w Toruniu

OGŁASZA KONKURS

na stanowisko docenta i kierownika Zakładu Ekonomii Poli-
tycznej na Wydziale Nauk Politycznych.

W konkursie mogą uczestniczyć kandydaci odpowiadający warun-
kom określonym w art. 79 ustawy z dnia 5 listopada 1958 r. o szkol-
nictwie wyższym (Dz. U. nr 4, poz. 31 z 1969 r.) oraz tekst jednolity
ustawy (Dz. U. nr 32, poz. 191 z 1973 r.).
Podanie wraz z kompletem dokumentów stwierdzających posiadane
kwalifikacje w postaci stopni naukowych, dorobku naukowego, opisu
przebiegu pracy dydaktycznej i naukowej należy przesłać w ter-
minie do dnia 30 kwietnia 1979 r. pod adresem:



...napis VOLKSREPUBLIK POLEN przekonał mnie, że jestem w Lipsku



...jedno z naszych 17 stoisk branżowych — „Pezetel”

REKLAMA DŹWIGNIĄ HANDLU?

Korespondencja własna z Targów Lipskich

POCIĄG Warszawa—Lipsk przybył o 9.30 do celu. Znajac już plan Lipska oraz rozmieszczenie poszczególnych stoisk, nie tracąc czasu oddałem walizkę do przechowania, przygotowałem aparat fotograficzny do zdjęć i ruszyłem pełen zapału do pobliskiego Handelshofu, gdzie na piętrze IV zobaczyłem znany mi znak firmowy „Unitry”. Po przebieżeniu korytarza nie mogłem dojrzeć ekspozycji. Wreszcie dostałem się do stoiska i szybko z tego korzystając zacząłem fotografować, gdy nagle usłyszałem pytanie: „Pan tu tak fotografuje, fotografuje, a czy zezwolenie naszej dyirekcji na to pan ma?”. Udałem, że nie rozumiem, przez chwilę poczułem się jak w DT „Centrum” w Warszawie, gdzie każde zdjęcie stoiska trzeba uzgodnić z działem reklamy. Jednak napis VOLKSREPUBLIK POLEN przekonał mnie, że jestem na MIEDZYNARODOWYCH TARGACH LIPSKICH. Czyżby „U-

nitra” wystawiła urządzenia super-tajne? Zezwolenie na fotografowanie! Panowie dyrektorzy...!

Zniechęcony do sprzętu radiowo-telewizyjnego, w celach relaksacyjnych udałem się do pobliskiego pawilonu Ring Messehaus, gdzie właśnie odbywał się pokaz mody organizowany przez NRD-owski Textil Commerz. Sliczne dziewczyny odziane w bardzo modne, i o dziwo ładne, (ja tych spraw nigdy ze sobą nie kojarzę) młodzieżowe stroje, pozwoliły mi zapomnieć o wszelkich zezwoleniach, zaskoczyły mnie zaś czymś, do czego przyzwyczajony nie jestem, a mianowicie, nie chodziły sztywno „biodrami do przodu”, lecz poruszały się naturalnie, swobodnie, w rytmie, świetnie dobranej zresztą do prezentowanej kolekcji, muzyki. Po tej miłej imprezie zasiadłem na podgrzewanym fotelu, w tramwaju nr 15, który po 10 minutach dowioził mnie pod dwie ogromne litery MM

— gdzie znajduje się wejście główne na Targi Techniczne. Oczywiście, pierwszym moim celem było odnalezienie polskich stoisk. W pawilonie 17 zgromadzona była większość naszych stoisk poza nielicznymi, ale wielkimi stoiskami, jak np. „Agromet”. Rozgościł się on na wolnym powietrzu zajmując ok. 3000 m kw. Największy ekspozant „Agrometu”, to cieszący się wielkim zainteresowaniem „Bizon-Gigant”. Niestety, ani pierwszego, ani drugiego dnia po otwarciu targów prawie żadnych informacji dotyczących naszych obrotów handlowych nie zdołałem (mimo starań) uzyskać. Mówiono mi, że jeszcze za wcześnie itp. Być może, rzeczywście tak było.

Każdy będący na terenie targów musi przejść koło budującego się, wielofunkcyjnego pawilonu centralnego oraz obok pawilonu nr 7. Sprawcą obu obiektów jest „Budimex”, który można powiedzieć za-

domowił się w Lipsku na stałe. Na terenie NRD firma ta buduje między innymi wielką elektrownię w Jänschwalde.

Aby zobrazować, jak wielkie znaczenie ma współpraca handlowa polsko-NRD-owska, zaczne od samych targów. Polska była tu obok ZSRR i Czechosłowacji trzecim najpoważniejszym wystawcą. Zajmowaliśmy ogółem 8000 m kw. z czego na Targach Technicznych 6 500 m kw., a było tu 14 stoisk branżowych i biur kontaktowo-informacyjnych, jak np. „H. Cegielski”, „Mera-Elwro” czy „Pezetel”. Reprezentowało nas 40 central handlu zagranicznego oraz wyroby z ponad 130 zakładów produkcyjnych. W umowach wieloletnich na lata 1976—1980 nasze obroty z NRD wynoszą około 8,5 miliarda rubli, w tym nasz import 4,4 miliarda, z czego około 1,4 miliarda rubli przypada na towary rynkowe, a eksportować będziemy za sumę 4,1 miliarda rubli, z czego towa-

rów rynkowych za około 1,6 miliarda. Ważniejsze firmy zajmujące się wymianą pomiędzy Polską a NRD, to „Torimex” oraz „Hortex-Polkop”. One to w 1979 r. we własnym zakresie zorganizowały wymianę na sumę około 15 milionów rubli, po obu stronach. Tu chciałbym podać wyrywkową listę artykułów rynkowych, które trafiają na nasz rynek i w zamian za co je otrzymamy. I tak mamy dostać: tkaniny meblowe, dywany, chodniki, także bieliznę dzianą oraz coś, co zainteresuje panie o „nietypowych” wymiarach, a mianowicie rajstopy specjalnych rozmiarów. W naszych sklepach pojawia się NRD-owskie firanki, wyroby gorsecarskie, kaletnicze, parasolki, szkło stolowe, meble, szkło optyczne (do okularów), kosmetyki, zegarki, aparaty fotograficzne, otrzymamy wiele asortymentów artykułów elektrycznych gospodarstwa domowego, a także tapety, instrumenty i broń myśliwska. Jedną z większych pozycji import-

wych będą poszukiwane u nas zabawki. A wszystko to dostaniemy na przykład, w zamian za wyroby „Hortexu”, który na terenie NRD prowadzi 11 sklepów firmowych, wiecznie obleganych przez „odchudzających” się smakoszy, a także za napoje spirytusowe sprzedawane przez „Agros”. Sprzedawcą będziemy również radia, odkurzacze, lodówki, wyroby wikliniarskie, płyty gramofonowe itd., itd.

Wracając do Targów Lipskich — zaobserwowałem wielkie zainteresowanie kawą brazylijską, gdyż ekspozycja Brazylii połączona była ze stałą degustacją kawy. W stoisku brazylijskim dokonałem zdjęć bez zezwolenia st. referenta d.s. parzenia kawy i jakoś uszło mi to na sucho, a raczej na mokro, bo poczęstowano mnie tam kawą.

Tekst i zdjęcia:
STEFAN ZUBCZEWSKI



...zobaczyłem znany mi znak firmowy „Unitry”



...dokonałem zdjęć bez zezwolenia i poczęstowano mnie kawą

ZSRR

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

DŁUGOŚĆ eksploatowanych obecnie dróg żeglugi śródlądowej w ZSRR wynosi 146 tys. km, z tego 20 tys. km stanowią sztuczne drogi wodne — kanały i inne urządzenia hydrotechniczne. Flota śródlądowa dysponuje różnymi typami statków: od szybkich pasażerskich wodorotłoków i motorowców do barek czy rudowców. Jest ona jedną z wysokorentownych gałęzi gospodarki narodowej. Planuje się, że w roku 1980 przewoży towarów na trasach żeglugi śródlądowej ZSRR wyniosą 272 mld t/km.

Żegluga śródlądowa spełnia ważną rolę, zwłaszcza w europejskiej części ZSRR. Statki przewożą tu miliony ton ładunków, w tym towary eksportowane i importowane: drewno, ropę naftową, rudę, artykuły przemysłowe, produkty rolne. Są to nie- rzadko potężne statki o ładowności do 5 tys. ton. Ekonomiczna jest również flota posługująca się pchaczami o mocy 2—4 tys. KM.

W żegludze tzw. mieszanej (rzeka — morze) statki przewożą np. z Togliatti do Polski, Bułgarii i innych krajów europejskich samochody „Lada”, produkty naftowe, drewno... Przewoż bez przeładunków obejmuje ponad 17 mln ton ładunków rocznie. Ostatnio także ładunki ciężkie, o dużych wymiarach, np. sprzęt dla przemysłu chemicznego

o wadze 300—400 ton, transportuje się szlakami wodnymi.

Również na wschodzie ZSRR, gdzie szybko wzrasta potencjał przemysłowy, rzeki i jeziora są często najważniejszymi lub nawet jedynymi arteriami transportowymi. W sezonie nawigacyjnym 1978 r. przemysł naftowy i gazowy Syberii Zachodniej otrzymał tą drogą 13 mln ton ładunków. Łączna długość tylko takich rzek, jak Jenisej, Ob, Irtysz i Lena przekracza 14 tys. km. Ostatnio również mniejsze rzeki są tu przysposabiane do żeglugi.

Sezon nawigacyjny w żegludze śródlądowej jest w ZSRR, niestety, stosunkowo krótki, szczególnie na północy, gdzie okres lodowatości trwa długo. Ekonomicści obliczyli, że przedłużenie sezonu o 10—12 dni umożliwi zwiększenie objętości ładunków w transporcie rzecznym północno-zachodniej części RFSRR o 15—20 mln ton. W tym celu należy zastosować różnego typu lodolamacze. Te potężne i ekonomiczne zarazem statki o mocy 4,5 tys. KM pracują już na Woldze i na rzekach Syberii.

W ramach rozbudowy floty śródlądowej rozpoczęto seryjną produkcję barek uniwersalnych o pojemności 3750 ton do przewożenia ładunku suchego, zbiornikowców (do 5 tys. ton) oraz barek samowyladow-

nych. Zastosowano już także kontenery-motorowce o ładowności 1000 ton. Ich specjalność to dostarczanie warzyw Wolgą do Moskwy i Leningradu. Powiększa się też stale ilość statków, które w jedną stronę wożą ropę naftową, a z powrotem — rudę.

Jeżeli chodzi o pasażerów, to w roku bieżącym ma z tego rodzaju transportu skorzystać 105 milionów osób. Tylko w Federacji Rosyjskiej istnieje ponad 1000 linii pasażerskich, lokalnych i tranzytowych. Wśród pasażerów liczną grupę stanowią osoby jeżdżące służbowo. Dla nich statek jest środkiem transportu, od którego wymaga się jak najszybszego dostarczenia pasażerów do celu podróży. Korzystają oni chętnie z wodorotłoków, z linii ekspresowych.

Dla wielu innych osób podróż statkiem to ciekawa i przyjemna forma relaksu. Wkrótce rozpocznie się sezon nawigacyjny 1979 r.; wśród pasażerów wędrujących w celach turystycznych znajdują się m. in. Czesi, Polacy, Niemcy i inne narodowości. Mogą oni skorzystać z dobrze wyposażonych statków, obliczonych na 200—400 osób. Wybr tras jest niemały. Popularnością cieszą się zwłaszcza podróże Wolgą, Donem, rzekami Syberii i — oczywiście — wycieczki po Bajkale.

AP „NOWOSTI”

z krajów socjalistycznych

RADZIECKIE LICENCJE

Program eksportowy radzieckiego przedsiębiorstwa handlu zagranicznego „Lizenizorg” obejmuje ponad 1000 propozycji związanych z najważniejszymi radzieckimi opracowaniami w dziedzinie technologii i techniki. Kilkaś z nich jest już wykorzystanych poza granicami Związku Radzieckiego. Co roku wartość eksportu radzieckich licencji wzrasta o 30 proc. Spółki hutnicze w Japonii, RFN i innych krajach wykorzystują np. radzieckie licencje na metodę ciągłego rozlewania stali. W zespole podwozia samolotu „Concorde” zastosowano stal wysokiej jakości, uzyskaną w urządzeniach do przetopu elektrodożuwowego, które opracowano w ZSRR. Znana firma francuska zakupiła radziecką technologię szampanizacji wina itd.

INSTALACJE HUTNICZE Z NRD

W węgierskim kombinacie hutniczym w okręgu Borsod pracuje instalacja do analizy powierza, wyprodukowana w NRD. Wytwarza ona 10 tys. m sześć. czystego tlenu na godzinę, umożliwiając podwyższenie prawie o 1/3 wydajności pieców martenowskich. Montaż urządzeń na Węgrzech trwał rok. Byli tam zatrudnieni fachowcy z kombinatów chemicznych z Erfurtu i Drezn, z zakładów budowy aparatury technicznej i regulacyjnej z Teltow, z zakładów budowy pomp z Lipska oraz fabryki budowy maszyn z Wurzenu. Kombinaty metalurgiczne na terenie Węgier, obok kombinatu w Dunajvaros i Huty im. Lenina w Miskolcu.

BULGARSKA CHEMIA GOSPODARCZA

W bieżącej pięcioletce 17 proc. produkcji bułgarskiego przemysłu chemicznego przypada na wyroby rynkowe. W 1980 roku produkcja włókien chemicznych zwiększy się o 77 proc. i osiągnie średnio 12,6 kg na mieszkańca, produkcja środków piorących wzrośnie o 80 proc., artykułów perfumeryjno-kosmetycznych o 50 proc., wyrobów z tworzyw sztucznych o ponad 80 proc., a farb i lakierów o 40 proc. Decydujące znaczenie w realizacji tych założeń ma rozbudowa potencjału wytwórczego branży. Powstał już kombinat specjalizujący się w produkcji syntetycznych środków piorących, w trakcie budowy są obiekty przemysłowe włókien chemicznych, tworzyw sztucznych i kosmetyków. Równocześnie modernizowane są już pracujące zakłady wytwarzające chemiczne wyroby powszechnego użytku.

„JABLONEX” W 110 KRAJACH

Czechosłowacka firma „Jablonex” znana jest w 110 krajach świata. Biżuteria i wyroby galanteryjne tej firmy cieszą się dużym powodzeniem. Polska jest jednym z największych kontrahentów „Jablonexu”; wartość zakupów wynosi około 3 mln rubli rocznie. Wśród krajów socjalistycznych nasz kraj znajduje się na drugim miejscu po Związku Radzieckim, a w całym eksporcie „Jablonexu” — na piątym. Dwa razy do roku polscy eksperci odwiedzają „Jablonex”, wybierając wyroby z no-

wych kolekcji, które przygotowywane są zawsze na sezon wiosna-lato i jesień-zima. Obejmują one tysiące nowych wzorów. Równocześnie przedstawiane są własne propozycje w zakresie wzornictwa, dzięki czemu na naszym rynku znajdują się wyroby szczególnie interesujące polskiego klienta.

JUGOSŁOWIAŃSKI IMPORT RYB

Jugosławia od lat importuje ryby morskie. Pierwsze 500 ton sprowadziła w 1956 roku, a dwadzieścia lat później — 91 tys. ton. Import ryb jest wynikiem nienadążania jugosłowiańskiego rybołówstwa morskiego za rosnącym z każdym rokiem popytem. W latach 1957—1976 spożycie ryb w Jugosławii wzrosło z 16 tys. ton do ponad 117 tys. ton, tj. 7,3 raza. Polowy w tym samym czasie wzrosły z 20,1 tys. do 34 tys. ton. W tej sytuacji, aby zaspokoić potrzeby rynku, trzeba było zdecydować się na import. Sprowadza się ryby świeże i mrożone, mączkę rybną oraz olej z ryb. Zupełnie inaczej przedstawia się natomiast sytuacja w zakładach przetwórczych: w 1976 r. wyprodukowano w Jugosławii przeszło 29 tys. ton konserw rybnych, podczas gdy krajowy rynek wchłonął niewiele ponad 14 tys. ton. Pozostałą produkcję przeznaczono na eksport. Ostatnio zapadła decyzja o modernizacji floty rybackiej. Do 1983 roku planuje się wzbogacić ją o 100 nowoczesnych jednostek, przy czym większość z nich ma być zbudowana w stoczniach zagranicznych. Rozszerzono współpracę w zakresie rybołówstwa z zagranicą, m. in. z Polską, ZSRR i Norwegią.

koniunktura na świecie

na rynkach pieniężnych

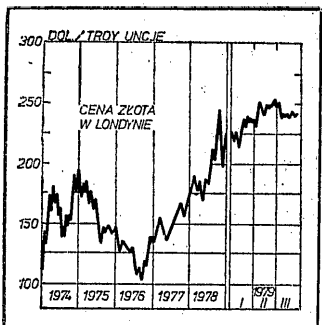
CENA ZŁOTA

(w dolarach za troy uncję *)

TABELA 1

	16.III.	19.III.	21.III.	23.III.
Londyn	244,0	242,3	239,9	242,5
Zurych	244,1	242,6	240,4	242,9
Paryż				

*) 1 troy uncja = 31,1 grama.



W trzecim tygodniu marca cena złota obniżyła się w Londynie z 244

dolarów za troy uncję w dniu 16.III. do 242,5 dolarów w dniu 23.III. a więc o 1,5 dolara na troy uncję. W przekroju całego omawianego okresu oscylowała ona jednak w przedziale zbliżonym do poprzedniego tygodnia (por. tabela 1 i wykres). Silniejszy spadek ceny złota w dniu 21.III. związany był z kolejną aukcją sprzedaży złota z zapasów rządowych USA. Na aukcji tej sprzedano 1,5 mln uncji po średniej cenie 241,3 dolarów za troy uncję złota najwyższej jakości i 240,1 dolarów za troy uncję złota niższej jakości.

Sytuacja na rynkach walutowych rozwijała się w trzecim tygodniu marca nadal dość spokojnie. W pierwszej połowie tego okresu utrzymywała się zwykła tendencja kursu dolara, która zaznaczała się już w poprzednim tygodniu (w dniu 21.III. za dolara płacono 1,889 marek RFN, 1,893 franków szwajcarskich i 207,1 jenów japońskich). Osłabienie kursu jena japońskiego w stosunku do dolara spowodowało nawet, że bank Japonii, sprzedawał nadal dolary w celu przeciwdziałania tej tendencji. Słabsze notowanie kursu waluty japońskiej tłumaczy się obawami dotyczącymi dalszego rozwoju koniunktury gospodarczej tego kraju, które rysują się znacznie mniej optymistycznie niż zakładano. (Przyspieszenie wzrostu gospodarczego w Japonii i RFN skompensować miało w br. oczekiwane osłabienie aktywności gospodarczej w USA).

W drugiej połowie trzeciego tygod-

nia kwietnia kurs dolara uległ pewnemu osłabieniu. (W dniu 23.III. za dolara płacono: 1,886 marek RFN; 1,889 franków szwajcarskich i 205,6 jenów japońskich). Osłabienie to może się pogłębić w następnym tygodniu. W dniu 24.III. ogłoszono bowiem dane dotyczące wskaźnika kosztów utrzymania w USA. W lutym wskaźnik ten, przyjmowany powszechnie za miarę inflacji, wzrósł o 1,2 proc. w stosunku do stycznia, co jest najwyższym przyrostem miesięcznym od 4,5 lat. W rezultacie tej zmiany w lutym br. stopa inflacji w USA wzrosła w skali rocznej (duty 1979 r. w stosunku do lutego 1978 r.) do 9,9 proc., wobec 9,3 proc. w styczniu (por. poprzedni przegląd — „Wskaźniki”).

Wzajemne odchylenia kursów walut w ramach ESW utrzymywały się w trzecim tygodniu marca w ramach dopuszczalnego przedziału odchyleń. Istotne znaczenie z tego punktu widzenia miała trwająca stabilizacja marki RFN, lub raczej zahamowanie wyrażonej do niedawna tendencji do aprecjacji tej waluty. Wśród walut krajów zrzeszonych w ESW na podkreślenie zasługują istotne wzmocnienie kursu lira włoskiego, który — jak dotąd — oscyluje w przedziale znacznie wyższym niż przynosił mu (szerszy niż dla innych krajów), kurs lira wzmocnił się także w stosunku do dolara, co pokazuje dane zawarte w tabeli 2. Zmiany kursu Ecu (wspólnej jednostki walutowej kra-

jów zrzeszonych w ESW) w stosunku do dolara, pokrywają się ze zmianami kursu waluty amerykańskiej w stosunku do walut innych głównych krajów kapitalistycznych. (W dniu 21.III. Ecu notowano po kursie 1,348 dolara, wobec 1,350 dolarów w dniu 16 i 23.III.).

Istotne znaczenie dla dalszego rozwoju sytuacji na rynkach walutowych mieć będą wyniki konferencji ministrów do spraw rolniwaftowej krajów OPEC, które rozpoczęły się w dniu 26.III. w Genewie. Konferencja ta poświęcona jest sytuacji jaka powstaje na rynku ropy w wyniku rozwoju wydobycia w Iranie. Zgodnie z decyzjami grudiowej sesji OPEC, przewidzianymi 4-etapową podwyżkę cen w br. od 1.IV. br., bazowa cena ropy naftowej eksportowanej przez kraje zrzeszone w tej organizacji wzrosnąć miała z 13,33 do 13,84 dolarów za baryłkę. Jej ceny aukcyjne już wcześniej wzrosły do 18–20 dolarów za baryłkę. I choć następnie obniżyły się i obecnie oscylują wokół 16 dolarów za baryłkę, jest to wciąż poziom znacznie wyższy niż przewidywany w uchwale grudniowej sesji OPEC.

Z ostatnich doniesień wynika, że na konferencji tej kraje OPEC podwyższyły cenę ropy do 14,54 dol. za baryłkę, a więc do poziomu, jaki według uchwały z grudnia ubr. obowiązywać miał dopiero od 1.X. br. Decyzja ta oznacza, że z dniem 1.IV.br. cena ropy wzrośnie: o 9

KURSY WALUT

TABELA 2

	16.III.	19.III.	21.III.	23.III.
Funt szterling (w dol. za funt)	2,032	2,033	2,030	2,036
Gulden holenderski (w gul. za dol.)	2,012	2,011	2,015	2,014
Frank belgijski (we frank. za dol.)	29,46	29,40	29,50	29,48
Marka RFN (w mk. za dol.)	1,864	1,863	1,869	1,866
Lir włoski (w lirach za dol.)	842,6	841,2	840,7	840,0
Frank francuski (w frank. za dol.)	4,290	4,293	4,299	4,294
Frank szwajcarski (we frank. za dol.)	1,682	1,683	1,693	1,689
Jen japoński (w jenach za dol.)	207,6	207,5	207,1	205,6
Peseta hiszpańska (w pesetach za dol.)	69,17	69,22	69,05	69,97
Szyling austriacki (w szyl. za dol.)	13,36	13,67	13,70	13,69
Korona szwedzka (w kor. za dol.)	4,367	4,369	4,374	4,378
Korona norweska (w kor. za dol.)	5,101	5,105	5,113	5,109
Ecu (w dol. za Ecu)	1,350	1,349	1,348	1,350

proc. w stosunku do obecnego jej poziomu, o 5 proc. w stosunku do poziomu, jaki miał obowiązywać od

1.IV.br. i o 14,5 proc. w stosunku do poziomu, jaki obowiązywał w końcu ubr.

na rynkach towarowych

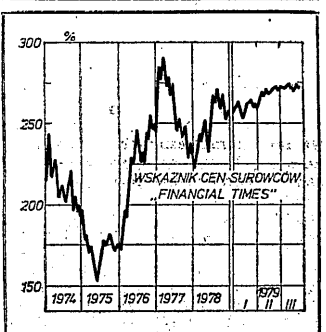
WSKAŹNIK CEN SUROWCÓW

„Financial Times”

(I.VI. 1952 = 100)

TABELA 3

Data	Wskaźnik
15.III.	268,5
20.III.	273,8
22.III.	272,7
Przed miesiącem	270,5
Przed rokiem	235,3



W trzecim tygodniu marca przez wahania wskaźnika cen surowców „Financial Times” zaznaczyła się znów jego wyższość. W dniu 22.III. wskaźnik ten wynosił 272,7 wobec 268,5 w dniu 15.III., a więc wzrósł o 4,2 punkta. W końcu omawianego okresu kształtował się on na poziomie o 2,2 punkta wyższym niż przed miesiącem i o 37,4 punkta wyższym niż przed rokiem (por. tabela 3 i wykres). Dla wyjaśnienia ruchu ogólnego wskaźnika cen surowców w trzecim tygodniu marca sęgnijmy — jak zwykle — do danych tabeli Nr 4. Z tabeli tej wynika, że:

● Zmiany cen zbóż i pasz były zróżnicowane. Przy silnej niżnie cen pszenicy, ceny innych zbóż i pasz obniżyły się w stosunku do poprzedniego tygodnia. Na niższe cen pszenicy wpłynęły zarówno środki podjęte przeciwko spekulacji na giełdzie w Chicago, jak również ogłoszenie przez Międzynarodową Radę do Spraw Pšenicy zrewidowanej oceny światowych zbiorów tego zboża w roku 1978. Z oceny tej wynika, że osiągnęły one rekordowo wysoki poziom 440 mln ton (o 4 mln ton wyższy od styczniowej oceny tej organizacji i o 54,5 mln ton wyższy niż w roku 1977). Główną przyczyną rewizji w górę światowych zbiorów pszenicy w roku 1978 są wyższe niż pierwotnie oceniano jej zbiory w Australii. Równocześnie z tym MRP podwyższyła ocenę zapasów pszenicy w pięciu głównych krajach eksportujących, które w końcu roku gospodarczego 1978/79 wyniosły 55,3 mln ton, a nie 50,3 mln ton jak przewidywano do tej pory.

W prognozie na rok 1979 MRP wskazuje na możliwość wzrostu produkcji pszenicy w USA, w związku z pierwszym od trzech lat zwiększeniem arealu jej uprawy (o 6,3 proc. w stosunku do ub. roku) oraz spadku jej produkcji w krajach EWG (głównie w związku ze szkodami jakie wyrządziły mrozy w północnej Francji).

Prognoza MRP dotycząca światowych zbiorów zbóż pastewnych w roku gospodarczym 1978/79 została obniżona o 6 mln ton (do 735 mln ton), pozostałe jednak nadal znacznie wyższe niż ich zbiory w roku gospodarczym 1977/78, które wynosiły 697,5 mln ton.

Na sesji MPR, która zakończyła się dnia 22.III. w Londynie podjęto decyzję o przedłużeniu dotychczas obowiązującej Międzynarodowej Umowy Pšenicznej, w związku z flaktem rożnym na temat zawarcia nowej umowy.

● Zróżnicowane były także zmiany cen innych artykułów żywnościowych.

Ceny kawy na giełdzie londyńskiej wzrosły w stosunku do poprzedniego tygodnia. Za główną tego przyczynę

TABELA 2						
	Jedn. pien.	23.III.	Przed tygodniem	Przed miesiącem	Przed rokiem	W ciągu roku w proc.
ZBOŻA I PASZE						
pszenica	centy/busz.	342,3	373,0	356,3	295,3	115,9
kukurydza	"	250,0	236,0	234,3	236,8	105,6
jęczmień	dol./tona	82,9	80,7	80,8	78,5	105,6
ziarno soi	"	"	"	"	290,0	"
INNA ŻYWNOSĆ						
kawa	f. szt./tona	1473,0	1439,0	1366,5	1379,0	103,9
kakao	"	1724,5	1708,0	1806,0	1996,0	86,4
kukier	centy/lb	8,7	8,7	8,6	7,6	114,5
WŁÓKNA I SKÓRY						
bawełna	centy/lb	65,8	65,8	67,3	60,3	109,2
włna	penny/kg	287,0	286,0	278,0	266,0	107,9
skóry ciężkie (krowie)	centy/lb	100,0	100,0	82,0	39,5	253,2
METALE						
żelazo stali	dol./tona	118,8	120,8	110,8	74,2	160,1
miedź elektr. (wire bars)	f. szt./tona	1054,0	955,5	1021,0	649,5	162,3
"	"	7425,0	7410,0	7200,0	5775,0	128,6
cyna	"	396,0	383,0	402,0	267,0	148,3
ołów	"	567,5	558,0	516,0	300,0	189,2
INNE						
kaukuczuk	penny/kg	61,0	60,0	64,3	49,5	123,2

Miejsce notowania: Chicago — pszenica, kukurydza, skóry ciężkie; Winnipeg — jęczmień, owoce; Rotterdam — ziarno soi; Nowy Jork — kukier, złoto stali; Bradford — wełna; Liverpool — bawełna; Londyn — kawa, kakao, miedź elektrolityczna (wire bars), cyna, ołów, kaukucz, rzepak. Jednostki przeliczeniowe: 1 buszel pszenicy = 27,2 kg, 1 buszel kukurydzy = 25,4 kg, 1 lb (funt) = 0,454 kg.

uznaje się nadal politykę podtrzymywania cen przez kraje eksportujące kawę. Wśród innych przyczyn wskazuje się na trwającą walkę w Ugandzie i wstrzymanie w związku z tym, dostaw kawy z tego kraju.

Ceny ziarna kakao wzrosły w stosunku do poprzedniego tygodnia, choć obroty były stosunkowo niskie. Wśród czynników, które mogą wpłynąć na dalsze ukształtowanie się cen tej używki warto wspomnieć o przewidywaniach wyższych jego zbiorów w Brazylii i na Wybrzeżu Kości Słoniowej.

Ceny cukru utrzymały się na poziomie z poprzedniego tygodnia. W

trzecim szacunku światowej produkcji cukru w roku gospodarczym 1978/79 (wrzesień-sierpień) znana zachodnioeuropejska firma O. Licht przewiduje, że wyniesie ona 92,88 mln ton wobec 92,16 mln ton przewidywanych do tej pory oraz 93,5 mln ton osiągniętych w roku gospodarczym 1977/78.

● Ceny surowców dla przemysłu lekkiego nie wykazały zmian w stosunku do poprzedniego tygodnia, z wyjątkiem dalszej wyższości cen wełny.

● Na rynku metali nieżelaznych, po zmniejszeniu, w poprzednim tygodniu, ceny ponownie zwiększały. Ceny miedzi wzrosły do poziomu

najwyższego od pięciu lat. Wśród przyczyn tej wyższości wskazuje się przede wszystkim na utrzymujący się strajk w peruwiańskich kopalniach miedzi, (o którym wspominaliśmy w poprzednim przeglądzie), a także możliwość wybuchu strajku w przemyśle metalowym Kanady (w związku z wygasającymi umowami zbiorowymi) oraz obawy, że Zair ograniczy dostawy miedzi (wobec trudności związanych z jej wydobyciem i transportem).

W ślad za miedzią wzrosły również ceny innych metali nieżelaznych. Na uwagę zasługuje także to, że ceny aluminium na giełdzie londyńskiej osiągnęły rekordowo wysoki poziom 780 f. szt. za tonę.

Zwyżka ta wydaje się jednak nadal przejściowa co wielokrotnie podkreślaliśmy w tym przeglądzie. Poгляд ten znajduje potwierdzenie w prognozie rozwoju sytuacji na rynku metali nieżelaznych, ogłoszonej ostatnio przez Amalgamated Metal Corporation. W prognozie tej wskazuje się, że silna zwyżka cen metali nieżelaznych w pierwszym miesiącu br. związana jest z rozwojem sytu-

cji w Iranie, a także innymi wydarzeniami międzynarodowymi, które doprowadziły — jak zwykle w tego rodzaju sytuacji — do zwiększonych zakupów metali nieżelaznych. Wobec słabszych nadziej na poprawę koniunktury gospodarczej w głównych krajach kapitalistycznych zakupy te nie mają jednak pokrycia we wzroście ich zużycia.

W prognozie Amalgamated Metal Corporation przewiduje się że: Podaż cyny w krajach kapitalistycznych wyniesie w br. (nawet bez przewidywanego jej zwiększenia przez zwolnienie części cyny z zapasów strategicznych USA) 185 tys. ton, przekraczając jej zużycie o 9,5 tys. ton.

Jedynie w zakresie cynku i ołowiu przewiduje się, że popyt będzie wyższy niż podaż (w tym ostatnim przypadku, w związku z przewidywanym, wysokim nadal zapotrzebowaniem ze strony krajów socjalistycznych).

wskaźniki

PRODUKCJA PRZEMYSŁOWA

TABELA 5

	Styczeń 1979	Grudzień 1978	Listopad 1978	Styczeń 1978	Zmiana w ciągu roku w proc.
USA 1967 = 100	150,8	150,4	149,5	138,5	+8,9
RFN 1970 = 100	108,0	122,0	130,7	108,7	+0,6
W. Brytania 1975 = 100	104,4	111,0	109,4	106,9	+2,3
Włochy 1970 = 100	130,9	118,6	137,0	124,9	+4,6
Grudzień 1978 Listopad 1978 Październik 1978 Grudzień 1977					
Francja 1970 = 100	132,0	130,0	129,0	123,0	+7,3
Holandia 1970 = 100	124,0	121,0	122,0	120,0	+3,3
Październik 1978 Październik 1977 Wrzesień 1978 Listopad 1977					
Japonia 1975 = 100	125,3	124,1	124,4	117,3	+6,8
Belgia	125,5	125,2	124,4	119,6	+4,9

ze świata nauki i techniki

WARTOŚCIOWE PASZE

Kostrzewa jęczmienna — roślina pastewna szczególnie przydatna w gospodarstwie hodowlanym — znalazła się w Państwowym Rejestrze Odmian Oryginalnych. Wyodrębniła się ona spośród innych traw tego rodzaju wysoka wartość paszowa. Kostrzewa przeszła pozytywnie cykl badań i prób w Stacji Hodowl. Roslin i w Centralnym Ośrodku Badania Odmian Roslin Uprawy. „Węsta” — bo tak nazwę otrzymała nowa odmiana — jest „dzielną” doc. dr. hab. Stanisława Sulimowskiego, inż. Janiny Perensowicz i mgr. Teresy Maczyńskiej. (WIT)

REKORDY ZIMNA

Rekordowo chłodnym okresem na Antarktydzie był rok 1978. Amerykańska stacja polarna „Amundsen-Scott”, położona na samym Biegunie Południowym zanotowała średnie temperatury dobowe minus 50 stopni, tj. o 0,3 stopnia mniej niż w rekordowo zimnych latach 1959 i 1964. W okresie antarktycznej zimy od kwietnia do września średnia temperatura wynosiła minus 60,7 stopnia, zaś 8 sierpnia 1978 padł na Biegunie Południowym rekord zimna — minus 76 stopnia. (PAP)

PRZECIW KOROZJI

W br. nastąpi wdrożenie praktyki przemysłowej, opracowanej w NRD ochrony przed korozją metodą „Duplex”. Metoda polega na nakładaniu aluminiowej warstwy ochronnej na konstrukcje stalowe za pomocą specjalnego pistoletu. Dzięki wytwarzanej wysokiej temperaturze następuje między powierzchnią stali a warstwą aluminium tzw. polacowanie quasilaminacyjne. W ten sposób oszczędza się cenny cynk. Na warstwie aluminium nakładane są następnie inne powłoki. Metoda „Duplex” daje 10-krotnie dłuższą trwałość konstrukcji stalowych. Oblicza się, że w NRD trzeba chronić przed korozją powierzchnie stalowe liczące 200 mln m kw. (PAP)

SOCIOLOGIA MORSKA

Polska znajduje się w czołówce państw zajmujących się socjologią morską i ma na swoim koncie 5 konferencji krajowych i 7 międzynarodowych zorganizowanych w ostatnim 10-leciu. W tym badaniach prowadzonych na terenie kraju przodują Morski Instytut Rybacki w Gdyni oraz placówki naukowe i zespoły badawcze w Gdyni, Szczecinie, zajmujące się — w myśli założeń socjologii morskiej — badaniami zbiorowisk i procesów społecznych związanych z kierunkami i formami aktywności ludzkiej na morzu lub na rzecach morza. (PAP)

ELEKTRONICZNI TŁUMACZE

„Tezaurus” — to umowny „język” symbolicznych oznaczeń i skrótów, którymi oznacza się specjalistyczne terminy w naukowych publikacjach, dotyczących rolnictwa. Kod ten wprowadza się do maszyn elektronicznej — np. do „Odry” — i przy jej pomocy szybko tłumaczy naukowe teksty z języka polskiego na niemiecki i odwrotnie. W tym roku wejdzie w użycie tezaurus polsko-rosyjski. „Tłumacz” elektroniczny jest dziełem Instytutu Budownictwa, Mechanizacji i Elektryfikacji Rolnictwa. (PAP)

LINIA DLA „ISKRY”

W fabryce Obrabiarek Specjalnych „Ponar-Pomna”, Zakład nr 1 w Poznaniu, opracowano dokumentację konstrukcyjną oraz wykonano kompletną linię obróbkową 5-stanowiskową typu LPL-10. Linia przeznaczona jest do obróbki pokryw zaworowych dla Fabryki Armatury PRVA ISKRA BARIC — Belgrad Jugosławia; wykonuje ona operacje: wiercenia otworów, łeczenia, planowania i fazowania. Przewidywane efekty ekonomiczne — obniżenie pracochłonności technologicznej 30 tys. roboczogodzin rocznie. (MPM)

WYKRYWANIE BIALACZKI

Na razie u zwierząt — być może wkrótce u ludzi — wykrywać się będzie białaczka polską metodą unikalną w skali światowej. Metodę opracowali naukowcy z Instytutu Zoologii i Genetyki, prof. dr. Jerzy Mazurek i dr. Barbara Owczarek. Przy jej pomocy wykrywa się we wczesnym stadium białaczkę i procesy nowotworowe w bydła mlecznego. Wynaga ona stosowania specjalnej aparatury, która opracował Instytut Radiochemii Politechniki Warszawskiej. (WIT)

RYBY I SAMOCHODY

W rezultacie bardzo dokładnych prac szwedzkiego Ośrodka Badania i Kontrol Środowiska okazało się, że w tym województwie nie ma już ani jednej rzeki zaliczanej do I kategorii czystości. Stwierdzono też m. in., że poważnie pogarsza ten stan rzeczy nagromienie już myśie samochodów w rzekach lub ich bezpośrednim sąsiedztwie. Powoduje to bowiem odpływanie do nich hektolitrowe wody zanieczyszczonej detergentami i innymi substancjami zabójczymi dla rybnych organizmów. (WIT)

NOWA FARBA DRUKARSKA

W laboratorium badawczym Zakładów Produkcji Farb „Budacolor” w Budapeszcie opracowano cenną nowość: natychmiast wysychającą farbę drukarską. Poszukiwania trwały dwa lata i zakończyły się powodzeniem. Nowa farba odpowiada wysokim wymaganiom poligrafii. Obecnie przystąpiono do wdrożenia tego wyrobu do produkcji seryjnej. (PAP)

TYLKO BEZPIECZNE

Od grudnia ub. roku nowe samochody w Szwecji — rejestrowane po raz pierwszy — muszą być wyposażone w warstwowe klejone szyby bezodpryskowe. (WIT)

wiadomości gospodarcze

ROKOWANIA EWG — KRAJE ACP

22 bm. odbyła się w Freeport na Wyspach Bahama dalsza tura rokowań między Wspólnym Rynkiem i 57 rozwijającymi się krajami Afryki, strefy Karaibów i Pacyfiku (ACP). Rokowania te mają na celu zarysowanie ram nowego układu o handlu i rozwoju, który miałby zastąpić tracący ważność w marcu przyszłego roku układ z Lomé.

Układ z Lomé został podpisany 28 lutego 1975 r. Zapewnia on krajom ACP ułatwienia w eksporcie na obszar EWG dużej części ich produktów. Stawia także do dyspozycji krajów ACP 4 mld dol. przeznaczonych na pomoc rozwojową oraz stabilizację dochodów eksportowych pochodzących z wywozu 12 najważniejszych surowców.

Bardzo zróżnicowana geograficznie grupa krajów ACP domaga się od EWG utrzymania obowiązujących obecnie ułatwień i ustanowienia „nowego, sprawiedliwego światowego układu gospodarczego” oraz rezygnacji z łączenia problemów handlu i tu-

współpracy gospodarczej z problematyką respektowania praw człowieka (em)

KONCENTRACJA HODOWLI W EWG

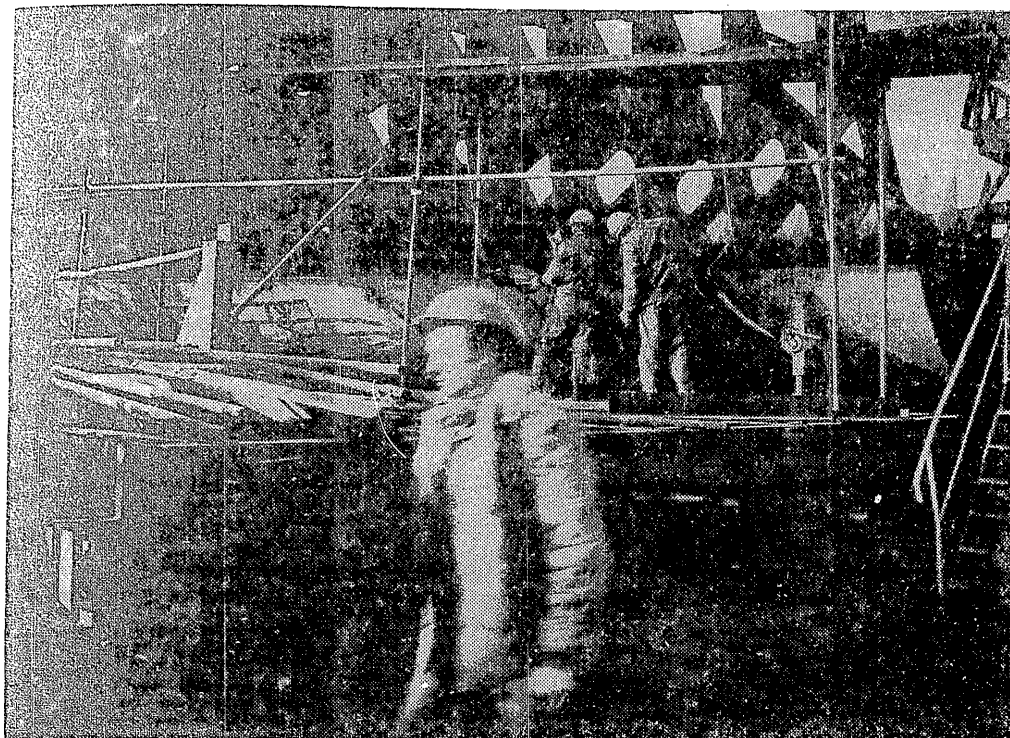
W ciągu ostatnich dwóch lat liczba obór mlecznych w krajach EWG zmniejszyła się o 237 tysięcy i wynosi obecnie 1950 tysięcy. Likwidowane były przede wszystkim obory liczące mniej niż 20 krów, w których produkcja na małą skalę okazała się nieopłacalna. W wyniku tych zmian 380 tysięcy gospodarstw (około 20 proc. ogółu), posiadających co najmniej 20 krów, grupuje aż 57 proc. całego pogłowia krów (w 1975 r. 48 proc.). Proces koncentracji hodowli doprowadził do zwiększenia się przeciętnej liczby krów mlecznych w jednym gospodarstwie z 10 w 1973 r. do 11. Wzrostu koncentracji w poszczególnych krajach. Np. w Wielkiej Brytanii średnio na jedno gospodarstwo przypada 46 krów, w Holandii 27, a w Włoszech 7, a w pozostałych państwach EWG od 10 do 20. (m)

Po pierwszych rozmowach na forum czterech grup roboczych stało się widoczne, że kraje rozwijające się mogą liczyć na pomoc w ustalaniu dochodów eksportowych, pochodzących z wywozu kilku nowych produktów rolnych. Kraje ACP życzą sobie objęcia programem STABEX karczunku i produktów siłowych. Ich życzenie włączenia do tego programu również usług i tu-

Kryzys światowego budownictwa okrętowego stał się faktem, którego już nikt nie próbuje tłumaczyć jako normalne, cykliczne zjawisko koniunkturalne.

ZŁOMUJ I BUDUJ

HANNA SZUMOWSKA



Fot. S. ZUBCZEWSKI

JUŻ od 1975 roku przeważająca większość światowych zakładów stoczniowych żyje głównie z „zapasów” — z zamówień nagromadzonych w okresie boomu na zbiornikowce. Zmasowane w tamtym okresie inwestycje powiększyły zdolności wytwórcze stoczni do ogromnych rozmiarów.

Z kolei recesja w międzynarodowej żegludzie morskiej wpływa na powiększanie się nadwyżki potencjału przewozowego i tym samym na zdecydowane zmniejszenie zapotrzebowania armatorów na nowy tonaż. Kurczy się „bochen chleba” do podziału, jakim jest pula nowych zamówień, a producentów statków wciąż przybywa.

Kłeska bezrobocia

Światowe zakłady stoczniowe są w stanie budować statki o łącznym tonażu ponad 35 mln BRT rocznie, natomiast globalny portfel zamówień na koniec grudnia roku ubiegłego obejmował tonaż 25,8 mln BRT, w tym świeżo uzyskane w ciągu 1978 r. kontrakty opiewały na 8,5 mln BRT, co stanowiło zaledwie niecały 48 proc. rocznej produkcji światowej. Liczby te staną się jeszcze bardziej wymowne, gdy przypomni się, że w swym najlepszym okresie — w marcu 1974 r. — światowy przemysł stoczniowy dysponował zamówieniami na statki o tonażu ponad 135 mln BRT.

Nic dziwnego, że przed wieloma

producentami w krajach kapitalistycznych stało widmo bezrobocia. Minione kilkanaście miesięcy zapisało się bolesnie w historii światowego budownictwa okrętowego; nie rzadkie były przypadki, że stocznie nie zdołały uzyskać ani jednego zamówienia i niektóre z nich zakończyły ostatecznie swoją działalność. Rosnie też liczba zakładów, które „konsumują” ostatnie kontrakty i stoją przed dylematem, co dalej robić. Rentowność „wielu” przedsiębiorstw zmalała prawie do zera, to też ograniczenie czasu pracy, zamrożenie na czas nieograniczony przyjmowania nowych pracowników, a nawet masowe zwalnianie już zatrudnionych są prawie powszechnie stosowanymi praktykami.

Skutki recesji na międzynarodowym rynku statków odczuł przemysł stoczniowy wszystkich niemal krajów kapitalistycznych. Nie oparł się im nawet azjatycki potentat — Japonia, który, chociaż nadal pozostał liderem w czołówce światowej, też cierpi na brak zamówień, a jego portfel skurczył się na przestrzeni czterech lat w sposób dramatyczny: z 59,3 mln BRT do 6,5 mln BRT. Pogorszyła się raptem sytuacja szwedzkiego przemysłu, który spadł z tradycyjnego drugiego miejsca w tabeli największych producentów na dziewiąte. Nie mniej — problemy przeżywa zachodni europejski przemysł stoczniowy.

Szukając ratunku przed nasilającą się dekonstrukcją, część stoczni

starła się podejmować inne prace poza budową statków, na ogół jednak bez rezultatów. Dobrze zapowiadający się początkowo rynek sprzętu i urządzeń morskiego przemysłu wydobyczego dość szybko przyhamował swój rozwój. Podobnie przedstawia się sprawa, jeśli chodzi o budowę pływających fabryk czy innych obiektów (w rodzaju hoteli, lotnisk itp.). Początkowo upatrywano w tym zyskowny interes, są to jednakże trudne i skomplikowane technicznie konstrukcje, a popyt na nie jest stosunkowo niewielki. Próby przestawiania się na remonty statków również okazały się mniej efektywne niż się spodziewano, jako że i w tej dziedzinie panuje ostra konkurencja. Wszystkie te rozwiązania są więc półśrodkiem, nie mogącymi zapewnić stoczniom pełnej stabilizacji.

Próby wyjścia z impasu

Trudne warunki koniunkturalne i pogarszająca się rentowność przedsiębiorstw wpłynęły na przyspieszenie procesów koncentracji w światowym budownictwie okrętowym, bardzo często nie tylko zalecanych przez poszczególne rządy, ale też przez nie inspirowanych. Po nacjonalizacji brytyjskiego przemysłu stoczniowego również w Szwecji doszło do przejęcia przez państwo kontroli nad zakładami stoczniowymi. Rząd Francuski stara się doprowadzić do stworzenia tylko dwóch wielkich grup stoczniowych w kraju, uzależniając od realizacji tego programu

swą dalszą pomoc dla branży. Projekty dotyczące zasadniczej restrukturyzacji przemysłu stoczniowego opracowywali również i inne kraje, chociaż wprowadzenie ich w życie odbywa się z pewnymi oporami ze strony producentów statków i w konsekwencji — ze znacznymi opóźnieniami.

Od dłuższego już czasu czynione są w skali międzynarodowej — zarówno w OECD, EWG, jak i przez rozmaite organizacje międzynarodowe — próby złagodzenia efektów przedłużającej się stagnacji na rynku statków poprzez racjonalizację działalności przemysłu stoczniowego i forsowanie dobrowolnych ograniczeń zdolności wytwórczych przez liczących się w świecie producentów. Procesy te stopniowo nabierają rozmachu, chociaż bronią się sami producenci, oponując przeciwko „zamykaniu” bądź też likwidowaniu niedawno rozbudowanego potencjału, z drugiej zaś strony utrudniają takie działania wymagania społecznej polityki niektórych krajów, posunięte niejednokrotnie do protekcjonizmu. Budownictwo okrętowe stanowi bowiem na ogół bardzo ważną z punktu widzenia gospodarki narodowej gałąź przemysłu, o której zachowanie walczy się za wszelką cenę.

W każdym razie, ubiegły rok przyniósł duże zmiany w tej dziedzinie. Najbardziej widoczne są one w Japonii, Szwecji i Norwegii. Japonia wprowadza w życie plany ograniczenia zdolności wytwórczych przeciętnie w całej branży o 39 proc. w ciągu najbliższych dwóch lat, a w przypadku siedmiu największych towarzystw stoczniowych od 51 do 66 proc. W Szwecji zmniejszenie możliwości produkcyjnych wyniesie w ciągu czterech lat 40 proc., a w Norwegii 30 proc., przy czym te dwa kraje liczą się poważnie z koniecznością dalszych cięć. Inne kraje, mimo że nie powiadomiły dotąd oficjalnie o swych zamiarach zredukowania potencjału stoczniowego, też muszą przyhamować swe ambicje produkcyjne. W RFN, na przykład, powzięto ostatnio decyzję o zamknięciu dwóch stoczni należących do towarzystwa Howaldtswerke-Deutsche Werft und AG, w innych zakładach przeprowadza się poważne redukcje siły roboczej. To samo dotyczy przemysłu brytyjskiego, włoskiego, francuskiego i wielu innych.

Z inicjatyw międzynarodowej organizacji morskiej IMIF opracowany został program, znany pod nazwą „Złomuj i buduj”, a postulujący szybkie złomowanie starych jednostek i zamian za przekazanie do kasacji dwóch statków armator otrzymalby pomoc od państwa przy budowie jednego nowego. W ten sposób ożywiłby się nieco ruch inwestycyjny i stocznie zyskałyby nowych klientów. Czy i kiedy urzeczywistni się ta koncepcja, pozostaje jednak kwestią otwartą.

„Subsydiowa” wojna

Naturalną konsekwencją słabnięcia światowego przemysłu stoczniowego jest odwoływanie się do pomocy rządów. W ostatnim roku nasiliły się szczególnie zabiegi o uzyskanie odpowiedniej opieki. W większości przypadków nie trafiały one w próżnię. Podczas gdy jeszcze dwa lata temu na ogół zgadzano się z zaleceniami OECD w sprawie ograniczenia i stopniowego likwidowania bezpośredniej pomocy państwowej oraz przestrzegano ustaleń odnośnie warunków kredytowania budowy statków, to ostatnio zalecenia te były jawnie omijane.

Nigdy w historii światowego budownictwa okrętowego nie otrzymywało ono takiego silnego wsparcia ze strony państwa, jak w ubiegłym

roku i w tak różnych postaciach. Pośpyły się subsydia, dotacje gotówkowe, gwarancje kredytowe, ulgi finansowe itp. lub przynajmniej zapowiedzi ich szybkiego przyznania. W rezultacie, w chwili obecnej subsydia sięgają przeciętnie 30 proc. kosztu budowy statku, a zdarza się, że i więcej. Wspomniana już międzynarodowa organizacja morska IMIF szacuje, że w latach 1978—1985 bezpośrednio subsydia państwowe dla światowego przemysłu stoczniowego mogą osiągnąć łącznie poziom 31 mld dol., a rządowe gwarancje i inne jeszcze formy pośredniej pomocy państwowej mogą wynieść około 68 mld dol. Oceny te sporządzone zostały przy założeniu, że potencjał wytwórczy światowego budownictwa okrętowego będzie ograniczony do 30 mln BRT rocznie.

Interwencyjne działania państw, określane potocznie jako wojna „subsydiowa”, umożliwiają także przemysłowi stoczniowemu skuteczniejszą rywalizację na rynku międzynarodowym. A w obliczu zamierającego zapotrzebowania na nowe statki walka konkurencyjna przybiera szczególnie ostre formy, w której producenci uciekają się najczęściej do dwóch atutów: niskich cen i szczególnie dogodnych warunków kontraktowych, sprawiających się przeważnie do ulg kredytowych. Ta ostatnia broń okazała się najsłabszą, zwłaszcza w stosunku do klientów z krajów Trzeciego Świata.

Szczegółowe oferty i prowadzonych negocjacji między producentami a armatorami są otaczane na ogół ścisłą tajemnicą. Niemniej jednak wiadomo, że ustępstwa, na jakie idą ci pierwsi, przybierają niespotykane dotychczas rozmiary, by wspomnieć tylko o 100-procentowych kredytach (a podobno i jeszcze wyższych) przy jednoczesnym wydłużeniu okresu karencji i oprocentowaniu w wysokości 3 proc. rocznie. Nic też dziwnego, że pomoc państwa staje się czasami warunkiem sine qua non zawarcia kontraktu eksportowego, którego opłacalność w takich warunkach jest raczej wątpliwa.

Wielu ekspertów międzynarodowych przestrzega jednak przed takim postępowaniem, upatrując w nim poważne zagrożenie dla dalszej przyszłości budownictwa okrętowego. Utrzymywanie „na siłę” przy życiu słabych przedsiębiorstw stoczniowych i zapewnianie im bytu subsydiami doprowadzi — ich zdaniem — tylko do pogłębienia braku równowagi między podażą a popytem na statki. Wydaje się jednak, że jak na razie jest to głos wołającego na puszczy.

Mówiąc o zaostuzzającej się konkurencji na międzynarodowym rynku statków, nie można pominąć tak charakterystycznego zjawiska, jakim jest „eksplozja” nowych producentów w krajach Trzeciego Świata. Wyrosły nowe, prężne przemysły stoczniowe na Dalekim Wschodzie, w Ameryce Łacińskiej. Większość z nich co prawda ma za zadanie zaspokajanie potrzeb własnych flot handlowych, niektóre jednak, czego przykładem może być Południowa Korea, przebojem włączyły na rynek światowy, wypierając skutecznie wielu tradycyjnych producentów. Ich ambicje i aspiracje są duże, wbrew ogólnemu zastrzeżeniu starają się one w szybkim tempie rozbudowywać swoje zdolności wytwórcze. I jeśli nawet nie będą się zbyt dalece odzwierciedlać na działalności eksportowej, to budując statki dla rodzimych armatorów tym samym odbiorą potencjalnych klientów stoczniom z krajów wysoko uprzemysłowionych.

Oczywiście jest, że kraje te nie czekają biernie na rozwój wydarzeń. Aspiracje krajów Trzeciego Świata starają się wykorzystać w jakiś spo-

sób dla siebie, nawiązując współpracę przemysłowo-techniczną. Oferując usługi przy budowie zakładów stoczniowych, udostępniając licencje i know-how, szkoląc fachowców i usługując umocnić swoje wpływy i chociaż pośrednio ciągnąć z tego zyski. Pewne osiągnięcia w tej dziedzinie ma już przemysł japoński, norweski i hiszpański i można przewidywać, że w niedługim czasie rozgrywać się będzie prawdziwa batalia o wejście w ścisłe związki z przemysłem stoczniowym Trzeciego Świata.

Niepewna przyszłość

Wśród ekspertów międzynarodowych przeważa opinia, że światowa wymiana handlowa i przewozy drogą morską rozwijają się będą w następnym dziesięcioleciu w wolnym tempie. Utrudni to poważnie wchłonięcie przez żeglugę nadwyżki potencjału przewozowego floty handlowej, co siłą rzeczy musi odbić się na rozmiarach światowej produkcji stoczniowej.

Nowe, zweryfikowane prognozy sporządzone przez zachodnioeuropejskie stowarzyszenia producentów statków są dla branży mało optymistyczne. Zakładają one, że w okresie 1981—1985 międzynarodowy rynek będzie w stanie wchłoniąć w skali rocznej tonaż sięgający 23 mln BRT, co oznaczałoby zmniejszenie produkcji światowej przemysłu stoczniowego o 30—40 proc. w stosunku do jej poziomu z 1975 r.

Podkreśla się również, że dalszym przemianom ulegać będzie struktura popytu na jednostki pływające; zaledwie 20 proc. produkcji przypadnie na zbiornikowce i masowce, około jednej trzeciej na statki niehandlowe (m. in. różnego rodzaju jednostki rybackie), natomiast ponad 40 proc. — na różne typy statków do transportu ładunków drobnicowych i statki wysoko wyspecjalizowane. Nikt nie sądzi, aby w najbliższej przyszłości mógł powtórzyć się wielki run na zbiornikowce-giganty, który w swoim czasie stał się przyczyną rozkwitu budownictwa okrętowego, a jego ustanie — zgubą dla producentów nastawionych na budowę tych jednostek.

Koła branżowe okazują więc dużą wstrząsliwość w ocenie perspektyw międzynarodowego rynku statków. Kryzysowi w budownictwie okrętowym towarzyszy swoisty kryzys prognoz. Stagnacja trwa bowiem dłużej niż to pierwotnie zakładano, a jej konsekwencje także przybrały większy zasięg niż myślało. Jak dotąd, sprawdzają się raczej pesymistyczne przewidywania.

Stąd też specjaliści na ogół zgodnie nie rokują poprawy przed połową lat osiemdziesiątych, chyba żeby zaszyły całkiem nieoczekiwane wypadki. Jednocześnie powszechnie uważa się, że nawet ewentualna poprawa koniunktury nie pozwoli już budownictwu okrętowemu wspiąć się na takie szczyty, jak to miało miejsce w początkach bieżącej dekady. Światowych producentów statków czekać jeszcze będzie wiele ciężkich dni, wypełnionych ciągłą walką o utrzymanie się przy życiu.

Tylko zakłady stoczniowe zdolne do elastycznej działalności stosownie do zmian popytu na jednostki pływające oraz mogące podejmować się budowy supernowoczesnych, skomplikowanych technicznie konstrukcji mają szansę na kontynuowanie eksportu, przetrwanie i doczekanie lepszych czasów. Do takich zaliczają się z całą pewnością polskie stocznie, które mimo rosnącego zapotrzebowania na statki ze strony socjalistycznych partnerów też w pewnym stopniu odczuwają skutki światowego kryzysu — jednak wychodzą z niego obronną ręką. Ale to już inny temat.

KONIUNKTURA W STOCZNIACH REMONTOWYCH

ZALAMANIE koniunktury w światowym budownictwie okrętowym (o czym piszemy obszernie w artykule „Złomuj i buduj”) skłoniło szereg krajów do angażowania nadwyżki możliwości produkcyjnych przemysłu okrętowego w usługi remontowe. Zainteresowanie rozwojem przemysłu remontu statków wykazują też kraje nie posiadające dotychczas tradycji budownictwa okrętowego, dysponujące natomiast kapitałami oraz przekonaniami, że na remontach statków zrobi się pieniądze.

Szczególną uwagę zwraca szybki w ostatnich latach rozwój potencjału remontowego statków w rejonie Zatoki Perskiej. Bazy remontowe na Bliskim Wschodzie budowane są przede wszystkim z myślą o remontach wielkich tankowców zabierających ropę z Kuwejtu, Bahrajnu czy Arabii Saudyjskiej dla Japonii, Stanów Zjednoczonych i krajów Europy zachodniej. Inwestowanie w stocznie remontowe w tym rejonie uzasadnia m.in. fakt, że są to jedyny ośrodki remontowe w połowie szla-

ku żeglugowego między Europą a Dalekim Wschodem.

Budowa tych baz, wyposażonych w doki manewrowe wielkości, dokonuje się z pomocą znanych stoczni europejskich. Ośrodek produkcyjno-remontowy w Kuwejcie powstał przy współpracy stoczni Blohm und Voss z Hamburga. Z doświadczeń organizacyjnych znanej stoczni portugalskiej Lisnave korzystano przy uruchomieniu bazy remontowej ASRY w Bahrajnie. Nawiasem mówiąc, ta i bez tego wielka baza ma być wyposażona w drugi suchy dok. W tym roku ma nastąpić otwarcie zbudowanego kosztem 340 mln dolarów ośrodka remontowego w Dubai. W 1983 roku przewiduje się ukończenie budowy dwóch potężnych suchych doków w irańskim mieście Bandar Abbas. Będą one zdolne do przyjmowania statków o nośności 400 tys. i 500 tys. ton.

Wśród arabskich eksporterów ropy naftowej rośnie także świadomość możliwości budowy ośrodka remontowego w basenie Morza Śródziemnego, w związku z zamierzonym w połowie lat osiemdziesiątych pogłę-

bieniem Kanału Sueskiego, co pozwoliłoby na przeprowadzanie się przez kanał tankowców o nośności 150 tys. ton pod ładunkiem i 350 tys. ton pod balastem.

Rozmach inwestycyjny w tej dziedzinie wykazują nie tylko przedsiębiorcy arabscy. Podobne zamiary mają niektóre państwa afrykańskie. Ważną bazą remontową stać się ma Dakar — stolica Senegalu. Planuje się tu budowę trzech doków mogących przyjmować statki o nośności 1 000 000 t, 500 000 t i 300 000 t. Silny ośrodek remontowy ma powstać również w Port Elizabeth (RPA).

Największy ilościowo przyrost doków, o mniejszej jednakże jednostkowej zdolności podnoszenia, przewidywany jest na Dalekim Wschodzie w takich krajach, jak Korea Płd., Singapur, Filipiny, Indonezja. Zwraca uwagę brak wśród wymienionych Japonii. Nie należy jednak zapominać, że Japonia z posiadany mi już 34 dokami wypiera znacząco inne ośrodki światowego budownictwa okrętowego. Przyjmując za miernik zdolność podnoszenia doków, Japonia dysponuje 7 mln

DWT. Następne w kolejności państwa Półwyspu Iberyjskiego mają potencjał remontowy rzędu 3,8 mln DWT.

W 1976 roku przemysł remontu statków na świecie dysponował potencjałem 28,4 mln DWT. Obecnie sięga 31,6 mln DWT. Do roku 1986 przewiduje się, że w dokach remontowych będzie można naprawiać statki o łącznym tonażu 42 mln DWT.

Przyspieszenie rozwoju przemysłu remontu statków na świecie dokonuje się przy finansowym wsparciu państwa. Znajduje ono wyraz w udzielaniu stoczniom i przedsiębiorstwom taniach kredytach na ten cel, ułatwianiu zaciągania pożyczek i stosowaniu ulg podatkowych.

Rozwój potencjału remontowego statków na świecie nie oznacza, że wszyscy robią na remontach jednako dobre interesy. Wzrasta wartość zleceń remontowych udzielanych Japonii, chociaż wśród ofert zwiększyły się znacznie zapotrzebowanie na przebudowy. Biorze się to stąd, że wobec przeciągającego się kryzysu armatorzy wołają przebudować starsze statki na bardziej opłacalne typy, niż je remontować.

Duże nadzieje wiąże japoński przemysł z modernizacją tankowców, które zgodnie z obecnymi wymaganiami powinny mieć rozdzielony system balastowy oraz podwójne dno. Eksperci przewidują, że w stoczniach japońskich dokona się pewna zmiana struktury popytu na usługi remontowe — wzrośnie on dla statków małych i średnich, zmniejszy natomiast dla dużych jednostek.

Zlecenia otrzymywane przez japońskie stocznie remontowe związane są z doskonałym wykonawstwem i niskimi cenami usług. Stocznie należące do Ishikawajima — Harima Heavy Industries podjęły się na przykład budowy doku pływającego o długości 295 m za cenę 17,5 miliona dolarów. Wspomniana stocznia Lisnave gotowa była podjąć się tej budowy za 30,9 mln dolarów, a Blohm und Voss za 34,3 mln dolarów, a więc dwukrotnie drożej od Japończyków.

Ale i Japończycy mają konkurenta w stoczniach Korei Płd., gdzie nie tylko podejmują się usług remontowych po niższych cenach, ale coraz lepsza jest też jakość prac. W tej sytuacji doki Hyundai Mipo Dockyard przeznaczone dla statków do 400 tys. i 150 tys. DWT są w pełni obciążone. Koreańczycy wykonali w ubiegłym roku szereg poważnych przebudów i przedłużeń, m.in. 4 przebudowy masowców na statki ro-ro.

W Singapurze w 1977 roku zaborbiono na remontach 537 mln dolarów. Wzrasta udział remontów w strukturze całego przemysłu okrętowego Singapuru. Wskaźnik ten, ustalony wpływami dolarów, wyniósł w 1976 roku 37 proc., zaś w rok później — 44 proc.

Na uwagę zasługuje przyspieszenie rozwoju przemysłu remontowego w Portugalii i Hiszpanii. Stocznia Lisnave w Lizbonie ma bardzo dogodnie położenie — zaledwie 3—4 dni od głównych portów europejskich. Ośrodek ten obejmuje nie tylko stocznie, ale również stowarzyszone z nią kooperantów, co ma istot-

ne znaczenie dla szybkości wykonywanych usług i ich zakresu. Nie bez znaczenia jest też korzystny klimat ułatwiający wykonawstwo prac, zwłaszcza konserwacyjnych i malarzskich.

Oprócz remontów Lisnave przebudowuje i przedłuża jednostki. Ostatnio Lisnave poczyniło przygotowania, które pozwolą stoczni na przystosowywanie statków do likwidacji pozostałości mazutu z ładowni, tym samym poszerzając możliwości ładunkowe statków.

Według oficjalnych danych hiszpańskich, wpływ na usługi remontowe przemysłu stoczniowego wzrosły w okresie ostatniego roku o 26 proc. Do danych tych podchodzić trzeba jednak z dużą rezerwą ze względu na wysoką stopę inflacji w Hiszpanii.

Francja zakłada rozbudowę ośrodków w Marsylii, Breście i w Le Havre, ale tymczasem przeżywa spore perturbacje z wypełnieniem portfela zamówień.

Sytuacja w holenderskim przemysle remontowym jest zróżnicowana. Jedne stocznie mają pełny portfel zamówień, inne natomiast nie mają roboty. Holenderskie usługi są drogie w porównaniu z innymi krajami europejskimi. Niemniej jednak Holendrzy wykonali szereg skomplikowanych przebudów, zwłaszcza specjalistycznych statków obsługujących platformy wiertnicze.

Do drogiej zalicza się również przemysł remontowy RFN. Świadczy on głównie usługi statkom zawiązanym do portów zachodnioniemieckich.

J.D.

Kiedy dwóch chce dobrze, to wcale nie znaczy, że obaj pragną tego samego — ta sentencja znalazła potwierdzenie w zamieszczonym na łamach ostatniej „Kultury” felietonie Aleksandra Małachowskiego. Znakomity felietonista nie po raz pierwszy zgłasza projekt odbudowy pałaców Saskiego i Brühla oraz przekazania tych gmachów Uniwersytetowi Warszawskiemu, który się dusi i pęka w szwach.

Impulsem ponowienia tej propozycji stał się dramatyczny artykuł profesora Bogdana Suchodolskiego, który nie może się pogodzić z zamiarem przeniesienia części wydziałów UW w pobliże toru wysięgowego na Służewcu. I mnie to rozważanie nie przypadło do serca, tym bardziej że sam kilkanaście lat temu ukończyłem te uczelnię. Natomiast całkowicie zgadzam się z tymi rzeczowymi argumentami, które mówią o korzyściach społecznych, pedagogicznych, naukowych, czy wręcz — ekonomicznych, wynikających z oddania otoczenia placu Zwycięstwa w posiadanie Uniwersytetu.

Ale nie po to zabrałem się do pisanja, aby wyłącznie przyłączyć się do chóru tych, którzy są „za”. A. Małachowski przy okazji bowiem bierze na publiczny kiel basek z swych korespondentek i rozprawia się z nią, a przede wszystkim z jej nauczycielami, w sposób elegancji, acz zdecydowany. A ponieważ już za młodu nasiąknęłam wskazaniem, aby kobiet nie bić nawet kwiatem, więc i tym razem ośmielałam się wystąpić w obronę „słabszej” płci. Przynajmniej jeśli chodzi o niektóre kwestie.

Autorka listu naraziła się A. Małachowskiemu protestem przeciw zamkomani na placu Zwycięstwa, opowiadając się za przeniesieniem tych środków na wzniesienie od zaraz kilkunastu szpitali, na dwignięcie rolnictwa lub na wybudowanie mieszkań. A w najgorszym razie — na ratowanie już istniejących skarbów kultury, które niszczy gdzieś w Polsce.

A. Małachowski uważa, że nie ma żadnej różnicy w kolejności zaspokajania potrzeb między służbą zdrowia a oświatą. I jedno, i drugie potrzeby są równie palące. Nie doszłoby jednak, że te potrzeby, choć rzeczywiście palące, są jednak różnie KONKURENCYJNE. Worek inwestycyjny nie jest bowiem bez dna, czerpać z niego — szczególnie dziś i w najbliższej przyszłości — trzeba rozważnie.

Pieniądze przeznaczone na wzniesienie gmachów na Służewcu lub placu Zwycięstwa wydają się być te same, z uwagi na to, że w centrum stolicy rzeczywiście nakłady na infrastrukturę powinny być mniejsze. Jednakże np. już w zestawieniu z remontami prowincjonalnych zabytków tymi samymi nie są. Nawet jeśli pochodzą ze społecznej kieszki, a nie z budżetu państwa. Remonty — jak mnie uczono na Uniwersytecie — są mniej materiało-, energo- i transportochłonne, aniżeli wznoszenie budynków od nowa. A jak wiadomo, rzeczywiste bariery naszej gospodarki między innymi polegają na niedostatkach materiałów, energii i transportu, a nie tkwią w sferze czysto finansowej. Z punktu widzenia efektywności wyłącznie ekonomicznej, remonty są więc bardziej korzystne (inna sprawa, że niemiłe widziane przez wykonawców). Naturalnie, te rachunki nie wystarczą. Trzeba także rozważyć, co jest efektywniejsze społecznie: budowa pałaców Saskiego i Brühla czy restauracja prowincjonalnych zabytków, które przecież oświadczenie i kulturze mogą z pożytkiem służyć.

Nie podejmuję się w sposób jednoznaczny rozstrzygnąć tego dylematu. Ale nie mogę pogodzić się z dezawuowaniem podobnych pytań. A tym bardziej tych, którzy uczyli się stawiać. Zgłaszanie takich wątpliwości, rzeczowa, społeczna dyskusja muszą stanowić rekonstrukcję trafności podejmowanych wyborów.

Tego rodzaju dylematy trzeba poddawać społecznej dyskusji zwłaszcza wówczas, gdy w grę wchodzi wybór o wiele bardziej skomplikowany, jak np. między mieszkaniami a pałacami, między komunikacją masową a luksusowym samochodem osobowym. Ocena bowiem potrzeb i korzyści społecznych w konfrontacji z możliwościami ekonomicznymi może przyczynić się do tego, że problemy te uda się rozwiązać w stosunkowo krótkim okresie, jeśli umiejętnie rozłożymy ich realizację w czasie. I wówczas to, co wydawało się obciążeniem jednego pokolenia, może się stać jego ewidentnym dorobkiem.

K.S.

żywocik gospodarczy

„Wieczór Wrocławia” postuluje produkcję zlamanych noży dla potrzeb gastronomii. Po co marnować



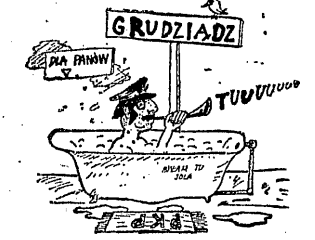
surrouce i angażować robotnicze restauratorów w niszczenie sztuców (aby ich goście nie ukradli), kiedy przemysł w pełni jest zdolny robić pokancerowane widelce i noże?

Na Dolnym Śląsku są liczne źródła wód mineralnych. Tymczasem do Oleśnicy wodę taką sprowadza się z Kolorozgu i Krynicy. Mimo istnienia w Oleśnicy wytwórni win owocowych, takie same wina sprowadza się tu z Jastu. Oleśnickie młyny zapatrują w mąkę województwa krakowskie i rzeszowskie. Taką samą mąkę sprowadza się tu z poznajskiego. Fabrykę cukierków w Brzegu dzieli 14 km od cukrowni w Lewoniu Brzeskim, cukier sprowadza ona jednak z odległej cukrowni „Otmuchów”. Cukier dla Wrocławia przybywa głównie z Katowic, cukrownie wrocławskie wysyłają swój cukier do Lublina i Bydgoszczy. Oto częściowa odpowiedź na pytanie, skąd wziąć wagony.

Nad Wierchomlą koło Muszyny odbyło się zamknięcie „Bacówki” — nowego obiektu PTTK. Został on uroczystie otwarty trzy miesiące temu po dziesięciu latach budowy. Zamknięcie spowodowane zostało pewnymi wadami obiektu i odbyło się bez szczególnej pompki.

Pralnia szczecińska przy ul. Kaszubskiej urządziła w prasie kampanię reklamową: obiecywała 20 procent rabatu tym, którzy w marcu oddadzą kożuch do prania. Wiera kierownictwa pralni w skuteczność kampanii spowodowała zamknięcie na marzec pralni i oddanie jej do remontu. Rachunek ekonomiczny wykazał bowiem, że najlepiej opłaca się remontować w marcu, kiedy obowiązuje rabat.

W Grudziądzu wytwarza się rocznie 120 tys. zlewuszywaków i waznien. Jak obliczono, każdy wyrób



przebywa przeciętnie podróż długości 1000 km, nim trafi do klienta.

Cała produkcja zwożona jest najpierw do centralnej hurtowni w Radomiu i stamtąd dopiero wozu jest wanny po całej Polsce, także do Grudziądza.

W krakowskiej państwowej stacji obsługi samochodów przy ulicy Wielickiej zarządzono, że przed od-



daniem wozu do reperacji klient powinien go umyć. Mechanikowi klient nie jest obowiązany umyć pleców, ale oczyszczenie mu butów jest dobre widziane.

Klasykowi ideal estetyczny: kobieta powinna mieć taki sam obwód w biuście, jak w biodrach. W ten sposób noszą się greckie posągi. Polska Norma, opracowana na podstawie pomiarów Zakładu Antropologicznego PAN we Wrocławiu, w ogóle nie przewiduje odzieży jednakowo szerokiej w biodrach i biuście. Greckie posągi nie mogłyby się u nas ubrać, podobnie zresztą jak sporo żyjących kobiet, które są nietypowe, bo

proporcjonalnie zbudowane. Na Zachodzie odzież szyta jest w 6 — 8 rozmiarach i w zasadzie na wszystkich wchodzi i leży. U nas produkują się 130 rozmiarów. Obecnie przewidziany jest postęp i będzie 70 „rozmiarów” dla mężczyzn, 77 „rozmiarów” dla kobiet i dodatkowo 93 „rozmiarów” dla nietypowych. Oznacza to, że prawdopodobieństwo znalezienia właściwego numeru odzieży w upatrzonym sklepie będzie równe zeru.

Organ Zaodrzańskich Zakładów Przemysłu Metalowego „Zastal”, czapismo „Zastalowiec” informuje, że naczelny dyrektor tych zakładów aż tak bardzo zdenerwował się przegraną meczu przez zakładową drużynę piłki nożnej „Zastal”, że zarządził, iż piłkarze mają normalnie przychodzić do pracy i przez osiem godzin wykonywać obowiązki produkcyjne wpisane w ich fikcyjne przebiegi umowy o pracę. Nieludzka decyzja zarządcy przyjęła brawami, zaś piłkarze wynieśli się do innych klubów.

Inspektorzy PIH udali się do warszawskich hoteli udając kandydatów na gości. Oczywiście, wszędzie odmówiono wynajęcia pokoi informując, że wszystkie są zajęte. Po sprawdzeniu okazało się, że w „Victorii” 128 pokoi stało pustych, w „Europejskim” — 30, w „Grand Hotelu” stały wolne 183 pokoje, w „Metropolu” — 51, w „Polonii” — 73, a w „Warszawie” — 87. Zresztą w całej Polsce odnosi się wrażenie, że głównym pragnieniem recepcji jest nie wynajęcie i zostawienie hotelu pustym.

Jak wynika ze sprawozdania Rady Oddziału i Dyrekcji WSS „Spartan” w Gdańsku, strona 75, w ra-



mach walki z alkoholizmem postanowiono zlikwidować sprzedaż alkoholu w 20 sklepach. Natomiast w ramach powiększania obrotów postanowiono również powiększyć plan sprzedaży spirytualii o 17,8 proc.

200 miejsc na wycieczki do Ameryki Łacińskiej w cenie 120 tys. zł od osoby „Orbis” w całym kraju sprzedał w ciągu dwóch godzin. Mało tego: obywateli Głodny ze wsi Wielka Bieda (w woj. piłskim) żali się w liście do redakcji „Gazety Zachodniej”, że władze nie chcą ani jemu zmienić nazwiska, ani nazwy wsi, chociaż: „Wokół naszej wsi rozciągają się piękne lasy pełne zwierząt i runa leśnego, grzybów, jagód, malin. Żyjemy dostatnio, niczego nam nie brakuje i tylko nazwa naszej wsi niezgodna jest z rzeczywistością”.

Rys. A. PIWOŃSKI

nowości wydawnicze

PAŃSTWOWE WYDAWNICTWO NAUKOWE

TEOFIL LIJEWSKI — „UPRZEMYSŁOWIENIE POLSKI”. 1948—1975. Przemiany strukturalne i przestrzenne, s. 288, il., zł 40.

Autor — w ujęciu przestrzennym — przedstawia przemiany przestrzenne, a także strukturalne, jakim ulegał przemysł w okresie 26-letniego powojennego.

ALFRED LUSTRYKOWSKI — „WŁADZA POLITYCZNA W GMINIE”, s. 320, il., zł 35.

W oparciu o ustalenia i propozycje nauki marksistowsko-leninowskiej autor ustala definicję władzy politycznej i systemu władzy politycznej oraz dokonuje analizy strukturalnej i funkcjonalnej systemu władzy politycznej w gminie.

EDWARD KULESZA, JEDRZEJ SŁOŃSKI — „PRAWO BUDOWLANE”. Podr. dla uczelni technicznych, ekonomicznych oraz prawa, s. 178, il., zł 22.

Podręcznik obejmuje znowelizowane przepisy z zakresu prawa budowlanego. Autorzy omawiają m.in. istotę i zakres prawa budowlanego, nadzór organów administracji państwowej nad budownictwem, podstawowe kryteria projektowania, budowy i utrzymania obiektów budowlanych, prawne problemy ochrony środowiska.

PAŃSTWOWE WYDAWNICTWO ROLNICZE I LEŚNE

„KOOPERACJA W POLSKIM ROLNICTWIE”, s. 235, zł 50.

Zbiór opracowań na temat różnych form współdziałania zarówno między gospodarstwami i przedsiębiorstwami rolniczymi

czym i wewnątrz poszczególnych sektorów rolnictwa, jak i między jednostkami różnych sektorów społeczno-ekonomicznych gospodarki rolnej.

STEFAN WAWRZYŃCZAK, STANISŁAW KAMIŃSKI, FLORIAN KOSCIŃSKI — „NOWOCZESNE METODY OPASANIA BYDŁA”, s. 88, il., zł 22.

Podstawowe problemy jednej z nowych gałęzi specjalizacji w hodowli zwierząt — opasania bydła. Omówiono: cechy zwierząt opasowych, wychów cieląt, pasze stosowane w żywieniu bydła, rodzaje opasania, ocenę stopnia opasania młodego bydła oraz ekonomiczne opasania.

ALEXANDRU IONESCU — „ZANIECZYSZCZENIE CYWILIZACYJNE I ICH SKUTKI W ROLNICTWIE”, Tł. z rum. s. 324, il., zł 50.

Autor omawia źródła zanieczyszczeń, główne czynniki zanieczyszczające, jak i zagrożenie odporności roślin. Opisuje złozone skutki wynikające z zanieczyszczenia lasów, sadów i wielkich monokultur rolnych. Podaje wskazówki lub sugestie dotyczące zmniejszenia szkodliwych wpływów zanieczyszczeń w rolnictwie oraz sposobów zwiększenia plonów. Porusza również zagadnienia: żywności gleby, roli nawadniania oraz problemy hodowli zwierząt.

MARIAN JERZAK — „METODY PRACY SŁUŻBY ROLNEJ W GMINIE”, s. 180, il., zł 25.

Próba kompleksowego ujęcia metod pracy gminnej służby rolnej. Autor omawia cele, zadania, organizację i metody pracy, metodykę zarządzania produkcją rolniczą w gminie i elementy doradztwa rolniczego. Treść książki podporządkowana specyfice pracy instruktora rolnego i kierownika gminnej służby rolnej.

„OCHRONA I REKULTYWACJA GLEB”, s. 288, il., zł 50.

Omówiono elementy gleboznawstwa, niezbędne dla zrozumienia zjawiska odporności gleb na zanieczyszczenia, a także sposoby przeciwdziałania degradacji i odwracania gleb zniszczonych w wyniku różnych rodzajów działalności gospodarczej człowieka, jak również prawne podstawy działalności w tym zakresie.

TADEUSZ WYSZYMIRSKI — „SYSTEM FINANSOWY W POLSKIM ROLNICTWIE”, s. 284, il., zł 40.

Autor przedstawia ewolucję polityki rolnej i systemu finansowania rolnictwa w Polsce, podstawowe zagadnienia dotyczące finansów i systemu finansowego, rolę finansów w kształtowaniu obrotu ziemią i w zagospodarowaniu ziemi, analizę systemów finansowych uspołecznionych przedsiębiorstw rolnych, zagadnienia finansowania gospodarki nie uspołecznionej itd.

INSTYTUT WYDAWNICZY CRZZ

JANUSZ CHUDZIK, BOGUSŁAW LORENS — „NAPRAWA SAMOCHODU NA DRODZE”, Wyd. 3, s. 26, 2 tabl. il., zł 6.

BHP. Podstawowe Wiadomości.

Wiadomości na temat bezpiecznego zachowania się kierowcy w razie uniemożliwienia i naprawy samochodu na drodze. Poruszono takie zagadnienia, jak: zatrzymanie, zabezpieczenie samochodu, wymiana ogumienia, wymiana pasków klinowych, praca pod samochodem, naprawa instalacji paliwowej, uruchamianie silnika korbą, holowanie i pchanie pojazdu.

TADEUSZ MAJDECKI — „WPŁYW LEKÓW NA BEZPIECZEŃSTWO PRACY KIEROWCÓW”, s. 30, il., zł 8.

BHP. Podstawowe Wiadomości.

Omówiono: zaburzenia wywołane przyjęciem leku, uwarunkowane właściwościami człowieka, rodzaje zaburzeń wywołanych działaniem leku oraz zagrożenia wynikające z przyzwyczajenia i nalogowego przyjmowania leków i skrajnego działania leków i alkoholu.

„CZYTELNIK”

STANISŁAW RAINKO — „ŚWIADOMOŚĆ I HISTORIA”. Studia nad społeczną rolą świadomości, s. 331, zł 45.

Zbiór esejów traktuje o problemie świadomości i jej roli społecznej. Wychoząc z założeń materializmu historycznego autor analizuje określone typy i formy, w jakich wyraża się społeczna rola świadomości (światopogląd, ideologia, spory ideologiczne), rozpatruje pewne systemy idei (np. wojności).

WYDAWNICTWO „ŚLĄSK”

JEREMI GLISZCZYŃSKI, MIECZYSLAW SYREK — „Kłuczowe problemy polityki społeczno-gospodarczej PZPR w latach 1971—1980”. Przewodnik metodyczny. Wyd. 2, s. 308, zł 30.

W książce zamieszczono pięć tematów dotyczących strategii rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Każdy temat zawiera: tezę, wykład wprowadzający, pytania sprawdzające oraz literaturę.

„KSIĄŻKA I WIEDZA”

JERZY KOWALSKI — „DEMOKRACJA BURŻUJĄCA I DEMOKRACJA SOCJALISTYCZNA”, s. 86, il., zł 15.

Autor prezentuje zarys ustrojów politycznych — demokracji burżuazyjnej i socjalistycznej, choć wyraża wyższość tego drugiego nad pierwszym. Koncentruje się głównie na ukazaniu podstaw społeczno-ekonomicznych oraz ich związku z zasadami i mechanizmem funkcjonowania demokratycznych ustrojów politycznych.

WŁODZIMIERZ WESOŁOWSKI — „TEORIA, BADAŃ, PRAKTYKA”. Z problematyki struktury klasowej. Wyd. 2, s. 316, zł 60.

Prace grupowane w trzech częściach: Teoria marksistowska i socjalistyczna praktyka; O złożonym charakterze świadomości społecznej; O niektórych aspektach i roli klasy robotniczej.

WYDAWNICTWA SZKOLNE I PEDAGOGICZNE

„KSZTAŁCENIE ZAWODOWE W SŁUŻBIE GOSPODARSTWA I KULTURY NARODOWEJ”, s. 224, il., zł 75.

Praca zawiera rozważania na temat ogólnych problemów kształcenia i doskonalenia zawodowego, badań porównawczych treści nauczania, problemowego nauczania oraz rozważania nad wynikami pracy nauczycieli i uczniów, czynnikami i cechami rozwoju osobowości zawodowej uczniów szkół zawodowych.

giełda samochodowa

20 marca br. elektroniczny czytelnik Fabryki Samochodów Malolitrażowych w Bielsku Białym odnotował wykonanie półmilionowego samochodu licencyjnego. Gratulujemy.

Plan dobowy FSM na ten dzień przewidywał produkcję:

224,0 ton odkuwek w kuźniach w Skoczowie i Ustroniu;

96,0 ton odlewów żeliwnych w odlewni Skoczów;

50,0 ton odlewów z aluminium i stopów kolorowych;

2100 szt. koś rolniczych;

15 700 szt. lamp samochodowych;

1120 szt. rowerów;

1350 szt. zespołów napędowych Fiata i Syreny;

146 szt. samochodów Syrena;

752 szt. samochodów Fiat 126p.

Na warszawskiej giełdzie notowano:

WARSZAWA 226 z 1970 roku — 55 tys. zł. Inny egzemplarz z 1969 roku — 52 tys. zł;

FIAT 126p ze stycznia 1979 roku — 128 tys. zł; z 1977 roku, karoseria z 1978 roku — 120 tys. zł; z 1976 roku, po 29 tys. km — 105 tys. zł;

ZASTAWA 1100 P z lipca 1978 roku — 243 tys. zł;

FIAT 125 p (1500 ccm), nowy — 397 tys. zł; z 1976 roku — 235

tys. zł; z 1976 roku, po 31 tys. km — 200 tys. zł;

SKODA 105 S z 1978 roku, po 6 tys. km — 238 tys. zł;

WARTBURG 353 W, nowy — 285 tys. zł; z 1971 roku — 125 tys. zł; z 1970 roku — 120 tys. zł;

WOLGA z 1974 roku — 195 tys. zł;

SYRENA 105 L z 1976 roku — 85 tys. zł;

LADA 1500 S z końca 1978 roku — 355 tys. zł, model 1500 z 1977 roku — 300 tys. zł;

DACIA 1300 z 1973 roku, nadwozie z 1975 roku — 165 tys. zł;

POLONEZ 1500 z lipca 1978 roku — 442 tys. zł;

DATSUN 1200, model 1975, po 46 tys. km — 350 tys. zł;

CITROEN z 1974 roku — 200 tys. zł;

BMW 1600 z 1970 roku — 136 tys. zł;

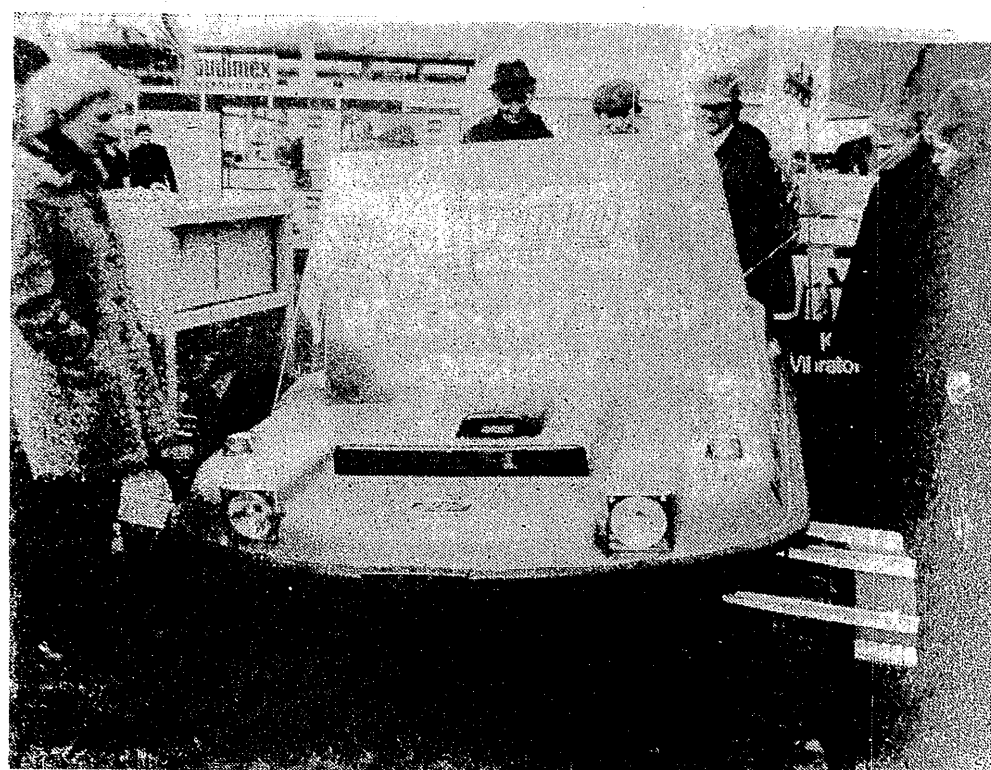
FORD TAUNUS z 1967 roku — 110 tys. zł;

AUDI 80 LS z 1976 roku — 420 tys. zł;

OPEL z 1971 roku — 175 tys. zł;

RENAULT 10 z 1965 roku — 110 tys. zł.

(jod)



Na Wiosennych Targach Lipskich 79 Szwajcaria zaprezentowała terenowy samochód ARGO — taki, co jak nie przejeździe, to przepłynie...

Fot. S. ZUBCZEWSKI

ŻYCIE GOSPODARCZE

tygodnik społeczno-gospodarczy

REDAGUJE ZESPÓŁ: Stefan Ancerewicz, Jacek Bóldok, Stanisław Chęciński (I zastępca redaktora nacz.), Andrzej Chmielewski, Zofia Długosz, Władysław Dudziński, Jerzy Dzieciolowski (zastępca redaktora nacz.), Lech Froelich, Maria Głowacka (redaktor techniczny), Jan Głowicki (redaktor naczelny), Teresa Górnicka, Aleksander Jędrzejczak, Paweł Kapuściński, Krzysztof Kraus, Anna Kusko, Joanna Kwiek, Andrzej Lubowski, Marcin Makowiecki, Eugeniusz Możejko, Andrzej Nalczyk-Jawecki, Grzegorz Pisarski, Andrzej Piwoński (red. graficzny), Zdzisław Regel, Marian Sikora, Karol Szwarc (zastępca redaktora nacz.), Elżbieta Tadeusik (zastępca sekretarza redakcji), Stefan Zubczewski (korektor). Wydawca: RSW „PRASA-KSIĄŻKA-RUCH” — Wydawnictwo Współczesne, 00-490 Warszawa, ul. Wilejska 12, telefon 28-24-11.

ADRES REDAKCJI: 00-681 Warszawa, ul. Hoża 35 (skrytka pocztowa nr 7 — 00-950 Warszawa). Telefony: redaktor naczelny 28-06-28, zastępca redaktora naczelnego 28-06-28, sekretarz redakcji 28-06-28. Nie zamówionych artykułów redakcja nie zwraca. Redakcja zastrzega sobie prawo skracania materiałów nie zamówionych.

OGŁOSZENIA PRZYJMIE: Biuro Ogłoszeń RSW „Prasa-Książka-Ruch” — Wydawnictwo Współczesne, 00-490 Warszawa, ul. Wilejska 12, telefon 28-24-11, fax 28-24-11.

Książka-Ruch” w miastach wojewódzkich. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

WARTUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej rocznie 308 zł, półroczna 154 zł. Kwartalnie 82 zł. Instytucje i zakłady pracy z siedzibą w miastach zamawiają i opłacają prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch”. Instytucje i zakłady pracy z siedzibą w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa-Książka-Ruch”, wplaty na prenumeratę rocznie, na 1 półrocze i 1 kwartał przyjmowane są w terminie do 15 listopada. Na pozostałe okresy w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres zgłoszonej prenumeraty. Prenumeratę ze zniżką w wysokości 50 proc. od prenumeraty krajowej, przyjmują RSW „Prasa-Książka-Ruch”. Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictwo 00-850 Warszawa, ul. Towarowa 23, kod PKO nr 1331-71.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych na uprzednie zamówienie prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictwo RSW „Prasa-Książka-Ruch”, 00-634 Warszawa, ul. Marszałkowska 3/5. Numer indeksu 35505.

Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa-Książka-Ruch” — 00-634 Warszawa, ul. Marszałkowska 3/5. Numer indeksu 35505.