

Krystyna Bacciarelli  
Redakcja Ekonomiczna

Główny Urząd Kontroli Prasy  
Publikacji i Widowisk  
Delegatura w Warszawie  
uczestnicząca w wyznaczaniu  
1980 - w roczniku

Nakład - R-9 Format -  
Data 16 VII 80

**SŁEDZTWO SIĘ ROZPOCZĘŁO**

Dnia 17.VII.1980 r.  
Godz. 7.00 - 7.10

219

Sledztwo w sprawie transportu rozpoczęło się niedawno.

Lepiej jednak później niż wcale. Podjęli je eksperci z Ośrodka  
Badawczego Ekonomiki Transportu w drugiej połowie lat siedemdzie-  
siątych, gdy już dłużej nie można było zamykać oczu na zjawisko  
rozrastających się przewozów, w wielu wypadkach ponad niezbędną  
miarę. Gdy okazało się, że przeróżne apele i zarządzenia trafiają  
w próżnię, ponieważ istnieją zupełnie inne czynniki sterujące  
transportem w drugą stronę. Kolej, PKS i PSK, transportowe  
przedsiębiorstwa spółdzielcze oraz Żegluga, oprócz wykonywania  
własnych planów działają bowiem na zlecenie klientów. Proponują  
usługę i mogą jedynie po cichu zastanawiać się, po co wozi się  
piasek na Śląsk z Pomorza, a dla pomorskiego budownictwa przywozi  
się go z Dolnego Śląska. Przewoźnicy mogą oczywiście tak sterować  
dostępnyimi sobie bodźcami na klientów, aby stosunkowo łatwo  
wykonać plany przewozów. Rozliczani są przecież poza tym  
z tonokilometrów i im więc także "opłaci się" wożenie wielu ton  
na dłuższe odległości.

221 *ky*

W rezultacie nasilania się wielu niekorzystnych zjawisk eksperci z Ośrodka Badawczego obliczyli, iż u nas każdą tonę wozi się trzy razy! Porównali też ile tonokilometrów przypadało na jednostkę dochodu narodowego, liczonego w dolarach USA w 8 krajach świata. Wzięli pod uwagę 4 kraje z obozu socjalistycznego: Węgry, NRD, Bułgarię i Czechosłowację oraz 4 kraje kapitalistyczne: Francję, RFN, Włochy i Wielką Brytanię. Porównali je z Polską. W 1974 roku tylko w trzech krajach wskaźnik ten wynosił ponad 2 tonokilometry - w Bułgarii 2,3, w Czechosłowacji 2,4, a w Polsce aż 2,8. W czterech krajach - na Węgrzech, w NRD, Francji i RFN - wahał się w granicach 1,7 - 1,9, a we Włoszech i Wielkiej Brytanii wynosił zaledwie 1,2 i 1. To porównanie pokazuje ile u nas się wozi oraz skalę naszych kłopotów z tym faktem związanych. Pokazuje także nieracjonalność takiej działalności.

Skarżymy się bowiem na brak wagonów, zatłoczone szlaki kolejowe, zbyt małą ilość samochodów i rosnącą cenę paliwa, brak barek i niesprawne szlaki żeglugowe. A jednocześnie zaleca się przewoźnikom coraz więcej i więcej towarów do przewiezienia.

Jedną z przyczyn tego stanu rzeczy tkwi w materiałochłonności naszej gospodarki. Im więcej materiałów potrzeba przemysłowi

i budownictwu, tym bardziej przybywa zadań dla transportu. Gospodarka potrzebuje również więcej niż gdzie indziej energii dla wytworzenia jednostki dochodu narodowego. To z kolei oznacza konieczność przewozu dużych ilości paliw - w naszym przypadku węgla, ładunku ciężkiego i zajmującego wiele miejsca. Następną z bolączek transportu jest system organizacji pracy wielu przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych oraz biur zbytu. Magazyny klientów pracują najczęściej na jedną zmianę, do godziny 14.00. Potem ładunek musi czekać na przyjęcie do dnia następnego. W województwie bydgoskim tylko Zakłady Predom-Romet i Stomil mają magazyny czynne nieco dłużej - do godziny 16.00 - 17.00. Zaś sztywny system biurokracji w biurach zbytu często powoduje niepotrzebne przewozy. Słynna na całą Polskę stała się historia wędrówki węgla ze Śląska do Koszalina i z powrotem na Śląsk. Koszalińskie Przedsiębiorstwo Budowlane miało grupę robót na Śląsku, dla której potrzebny był węgiel. Dystrybutor bezapelacyjnie zarządził jednak wysyłkę nad morze, ponieważ tam znajduje się dyrekcja przedsiębiorstwa. I potem samochodami wożono to z powrotem. Koszt tego niepotrzebnego przewozu nie obciąża jednak dystrybutora, a tylko odbiorcę. Gdyby płaciło za to biuro zbytu, prawdopodobnie nie byłoby takich decyzji.

Słynna jest też historia wożenia śledzi znad morza do Przemysła, aby schować je tam w chłodnych fortach, ponieważ na Wybrzeżu brakuje odpowiednich magazynów. Są tam natomiast zakłady przetwórcze i śledzie po pewnym czasie musiały wrócić nad morze. Koszty takiego nieracjonalnego transportu obciążają oczywiście przedsiębiorstwa, w ostatecznym rachunku rozliczane są one jednak z czego innego niż obniżka kosztów w ogóle. Liczy się bowiem przede wszystkim wykonanie planu produkcji i sprzedaży. Nie działa niemal zupełnie rachunek ekonomiczny.

Jeszcze jednym z czynników powodującym nadmierne przewozy jest zbytnia koncentracja i specjalizacja produkcji. Najlepszym tego przykładem mogą być fabryki domów, skąd elementy budowlane rozwozi się po coraz większym terenie. Podobny przykład - fabryki chleba. W Bydgoszczy mamy trzy takie giganty, z których chleb jeździ po całym mieście. W produkcji drobnego pieczywa wyspecjalizowały się dwie byłe piekarnie osiedlowe. Dzięki temu bagietki, bułki z makiem czy chałki wozi się z każdej z nich dla połowy miasta. Nie mówiąc o tym, jakie to ma znaczenie dla jakości tak traktowanego pieczywa, zwróćmy uwagę ile to niepotrzebnych tonokilometrów i litrów coraz cenniejszego paliwa wypala się na darmo.

225 W

Spójrzmy teraz jak te sprawy wyglądają na naszym terenie w oczach trzech przewoźników - kolei, PKS i Żeglugi. Przedstawiciele z tych przedsiębiorstw uczestniczą w pracach Wojewódzkiego Sztabu do spraw racjonalizacji przewozów. Podstawowa refleksja z analizy sytuacji to wrażenie, że wszyscy wożą wszystko i wszędzie. Z naszego regionu kolej wywozi na przykład cukier, mąkę i inne artykuły żywnościowe w Olsztynie, choć tam działa m.in. Cukrownia w Kętrzynie. Kolejjarze podejrzewają, że być może produkuje ona cukier na eksport i dlatego rynek wewnętrzny potrzebuje naszego cukru. Południe kraju i Warszawa zabierają u nas fordońską cegłę, a na nasze potrzeby sprowadza się ją z Zielonogórskiego. Nie wykluczone, iż chodzi o różne gatunki cegły. Dla drobnego przemysłu drzewnego sprowadza się opakowania ze Śląska, a nasze wysyła do Warszawy i Łodzi. Sęk w tym, iż zakłady w Więcborku produkują opakowania o nieco innych wymiarach. Mamy pod Bydgoszczą Hutę Szkła Gospodarczego w Turze. Nie robi ona jednak butelek do mleka, których ostatnio brakuje w mleczarni. Wozi się je więc do nas z południa kraju.

Wozi się to wszystko najczęściej koleją, ponieważ podniesienie mocno stawek przewozowych przez Żeglugę zahamowało napływ nowych klientów. Dawniej mówiono, że zbyt mało korzysta się z usług Żeglugi, choć jest tańsza. Teraz odpadł i ten argument,

a pozostały stare kłopoty. Jest to między innymi brak dostatecznej ilości krytych barek, potrzebnych do przewozu zboża, nawozów sztucznych i cementu.

Transport samochodowy natomiast, obok rosnących kosztów ze względu na cenę paliwa, charakteryzuje duża ilość przebiegów powrotnych. W PKS-ie ocenia się, że to nie samowola klientów, a raczej brak koordynacji między klientami, dysponującymi nierzadko skromnym własnym taborem. I bywa w rezultacie tak, że samochód PKS wraca pusty, gdyż nie ma zlecenia na przewóz powrotny, a jednocześnie na przeciwko wyjeżdża mu także pusty pojazd jakiejś fabryki. Miesięcznie przewoźnik państwowy robi jeden milion kilometrów niepotrzebnie, na pusto. Często samochody przedsiębiorstw są wysyłane z towarem lub po towar, choć PKS i PSK uruchomiły regularne linie towarowe, kursujące według stałego rozkładu jazdy. Klientów jednak jest mało. Wolą wysłać własny samochód, nieraz zmuszeni zresztą koniecznością, gdy dostawca zawiadamia ich, że muszą odebrać na przykład 500 kg blachy z Będzina <sup>w</sup> ekspresowym tempie. Pędzi więc pusty samochód na łeb, na szyję, aby tylko zdążyć, bo inaczej może stanąć produkcja.

W każdym dużym mieście działają biura koordynacji ładunków powrotnych. Nie narzekają jednak na nadmiar zleceń. W takiej sytuacji nie pomogą milicyjne i telewizyjne kontrole na drogach.

Nadmierne przewozy, puste przebiegi, chaotyczność przewozów, niepotrzebne koszty transportu - to są wyniki niedomagań innych dziedzin gospodarki. Wspomniane na początku - materiałochłonność i energochłonność produkcji, nadmierna jej koncentracja, system rozliczeń, a także nieliczenie się z kosztami przewozów - oto główne przyczyny schorzeń transportu. Zanim nie usunie się tych zjawisk, żadne nakazy administracyjne czy apele nie odniosą pożądanego skutku. Rozpoczęte śledztwo ujawniające nie tyle objawy choroby transportu, co przyczyny, rokuje nadzieje, że trafnie zostanie postawiona diagnoza i zastosowana odpowiednia terapia.

- - - - -