

TRANSPORT W SPÓŁDZIELCZOŚCI MLECZARSKIEJ

Mariusz Jaworski

Zarząd Transportu Mleczarskiego CZSM w Warszawie

Wstęp

Branżowy transport mleczarski został utworzony w 1971 roku w wyniku koncentracji taboru Zakładów Transportu i Spedycji oraz Gospodarstw Samochodowych należących uprzednio do Okręgowych Spółdzielni Mleczarskich.

Powstało 17 Wojewódzkich Zakładów Transportu Mleczarskiego, prowadzących działalność usługową na rzecz spółdzielni mleczarskich za pośrednictwem oddziałów i zajezdni terenowych. Lata 1971-1975 charakteryzowały się dynamicznym rozwojem tych zakładów. Wzrastał stan ilościowy taboru oraz zwiększał się udział branżowego transportu w zaspokajaniu potrzeb spółdzielni mleczarskich, korzystających także z usług PKS, KZST, kółek rolniczych i innych.

Postępowała specjalizacja taboru samochodowego w kierunku zgodnym z wymaganiami technologii mleczarskiej. Coraz więcej było na stanie samochodów izotermicznych, chłodni, autocystern do mleka.

W tym okresie powstały koncepcje własnych konstrukcji nowoczesnych autocystern o ładowności 5, 10 i 18 ton, których późniejsza produkcja w kraju pozwoliła na całkowite wyeliminowanie importu.

Intensywnie było rozbudowane zaplecze techniczne, gwarantujące sprawność taboru i obniżkę kosztów jego utrzymania.

Bardzo istotnym dla mleczarstwa czynnikiem było szkolenie kadry kierowców-konwojentów w zakresie znajomości przewożonych artykułów oraz prowadzenie badań ich jakości. Celem było stworzenie nowej sylwetki pracownika służby mleczarskiej, do którego zadań należałoby, poza prowadzeniem pojazdu, zakupywanie mleka o właściwej jakości, sprzedaż rolnikom gotowych wyrobów mleczarskich oraz nadzór nad pracą urządzeń chłodniczych.

W 1976 roku w wyniku decyzji władz gospodarczych, mimo udokumentowanego protestu specjalistów transportu mleczarskiego, dokonano połączenia transportów bran-

zowych: spółdzielczości rolniczej, mleczarskiej i ogrodniczej. Różnorodność przewożonych artykułów i okresowo występujące priorytety spowodowały wstrzymanie procesu specjalizacji. Spadła jakość usług. Wzrosły straty ponoszone przez spółdzielnie, których wymiar społeczny wyrażał się w tysiącach litrów skwaszonego mleka. Potwierdza to ilość sporów, mediacji i spraw arbitrażowych występująca w latach 1976-1980.

Dlatego w grudniu 1980 r. na zjeździe założycielskim Centralnego Związku Spółdzielni Mleczarskich przedstawiciele spółdzielni podjęli jednomyślnie uchwałę o reaktywowaniu branżowego transportu mleczarskiego. Niektóre spółdzielnie mleczarskie tak dotkliwie odczuły okres współpracy ze spółdzielniami transportu wiejskiego, że powróciły do formy gospodarstw samochodowych, nie ufając nowo powstającemu przewoźnikowi. Wielkość przewozów spółdzielczości mleczarskiej przez transport własny i obcy w 1982 r. ilustruje tabela 1.

T a b e l a 1

Wielkość masy transportowej w spółdzielczości mleczarskiej w 1982 r.

Wyszczególnienie	W tys. ton
Ogółem przewozy	35 633,3
1. Transportem własnym	24 388,8
- branżowym	21 359,4
- gospodarczym zorganizowanym	2 759,3
- gospodarczym nie zorganizowanym	270,1
2. Obcym, samochodowym	6 141,1
- CZSR „Sch” (STW)	3 817,0
- publicznym (PKS)	521,5
- gospodarczym (SKR-PGR)	1 368,2
- pozostałym	434,4
3. Konnym rolników indywidualnych	4 956,9
4. Kolejowym (PKP)	146,5

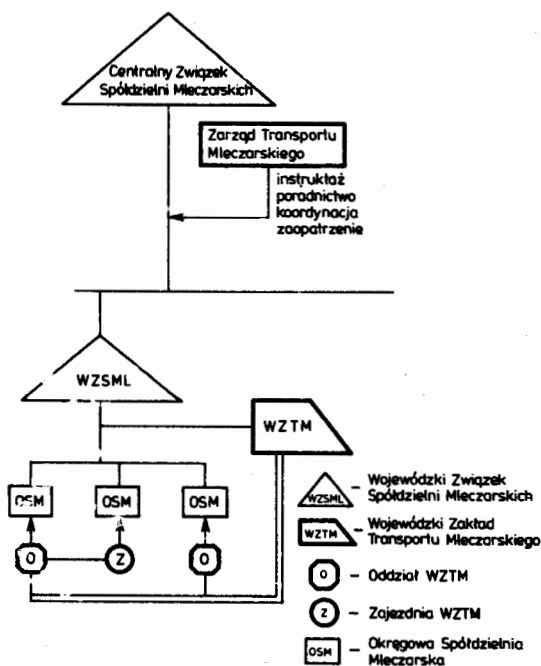
Udział procentowy przewozów transportem własnym wyniósł 68,4%, w tym:
 branżowym 59,9%,
 gospodarczym zorganizowanym 7,7%.

1. Organizacja transportu mleczarskiego

Przewozy na rzecz spółdzielni mleczarskich wykonuje obecnie 39 Wojewódzkich Zakładów Transportu Mleczarskiego. Są to jednostki transportu branżowego działające na pełnym wewnętrznym rozrachunku w ramach osobowości prawnej Wojewódzkich

Związków Spółdzielni Mleczarskich. Zakłady te posiadają oddziały przy dużych zakładach mleczarskich oraz zajezdnie podległe oddziałom, zlokalizowane przy mniejszych jednostkach produkcyjnych.

Działalność Wojewódzkich Zakładów koordynowana jest przez Zarząd Transportu Mleczarskiego, który jest zakładem Centralnego Związku Spółdzielni Mleczarskich. ZTM pełni funkcję nieobligatoryjnego Zrzeszenia, a ponadto prowadzi działalność handlową, w sferze zaopatrzenia wojewódzkich jednostek.



Rys. 1. Organizacja branżowego transportu mleczarskiego

Schemat organizacji branżowego transportu mleczarskiego przedstawia rys. 1.

Poza transportem branżowym funkcjonują 43 gospodarstwa samochodowe okręgowych spółdzielni mleczarskich.

2. Charakterystyka transportu mleczarskiego

Stan taboru samochodowego w transporcie mleczarskim na koniec 1982 r. przedstawiał się następująco:

transport branżowy -	8739 pojazdów silnikowych o łącznej ładowności 42 358,6 ton,
transport gospodarczy zorganizowany -	1481 pojazdów liczących 6578,0 ton ładuowności
razem	<u>100220 pojazdów silnikowych</u> 48 937,5 ton ładuowności.

Cechą wyróżniającą transport mleczarski wśród 10 transportów branżowych re-sortów gospodarczych jest stosunkowo duży udział dostaw nowego taboru i stopa odnowienia wynosząca w 1982 r. 13,9%, przy średniej krajowej 5,2%.

Wyniki działalności transportu spółdzielczości mleczarskiej w 1982 r. przedstawiają się następująco:

A. Transport branżowy:

przewóz ładunków	21 359,4 tys. ton,
praca przewozowa	741 093,0 tys. tkm,
wartość sprzedaży usług działalności podstawowej	8 944 108,0 tys. zł.

B. Transport gospodarczy, zorganizowany:

przewóz ładunków	2 759,0 tys. ton,
praca przewozowa	45 839,5 tys. tkm,

Podstawowe współczynniki techniczno-ekonomiczne ilustruje tabela 2.

T a b e l a 2

Współczynniki techniczno-ekonomiczne w transporcie
spółdzielczości mleczarskiej w 1982 r.

Wyszczególnienie	Transport branżowy	Transport gospodarczy zorganizowany,
Współczynnik gotowości technicznej taboru silnikowego	0,778	0,710
Współczynnik wykorzystania taboru silnikowego	0,654	0,589
Średniodobowy czas pracy w h	9,77	9,45
Szybkość eksploatacyjna w km/h	12,48	13,27
Współczynnik wykorzystania przebiegu	0,759	0,714
Średnia odległość przewozu 1 tony w km	34,73	37,85

3. Koszty transportu w spółdzielczości mleczarskiej

Wpływy pieniężne i koszty działalności transportu branżowego w 1982 r. przedstawia tabela 3.

T a b e l a 3

Wpływy pieniężne i koszty oraz wynik finansowy
w transporcie spółdzielczości mleczarskiej
w 1982 r.

Wyszczególnienie	Ogółem	w zł na	
		1 tonę	1 tkm
1. Wpływy ogółem	9 578 469	485,60	14,35
- w tym z działalności podstawowej	8 944 108	453,48	13,40
2. Koszty ogółem	8 496 045	430,72	12,73
- w tym na działalność podstawową	7 851 386	398 04	11,77
3. Wynik finansowy ogółem	1 070 576	54,27	1,60
- w tym z działalności podstawowej	1 093 886	54,46	1,64
4. Rentowność w procentach ogółem		12,60	
- w tym z działalności podstawowej		13,93	

Jako branżowy przewoźnik powołany do obsługi transportowej spółdzielni mleczarskich wojewódzki zakład transportu mleczarskiego jest przewoźnikiem relatywnie najtańszym.

Szerokie zastosowanie stawek zryczałtowanych (kalkulowanych niżej od postanowień taryfowych) oraz bonifikat od należności taryfowych powoduje, że koszt obsługi transportowej spółdzielni mleczarskich kształtował się w 1982 r. następująco:

- Wojewódzkie zakłady transportu mleczarskiego - 453,5 zł/tonę lub 0,45 zł/kg brutto,
- STW, PKS itp. - 480-500 zł/tonę lub 0,48-0,50 zł/kg brutto,
- PGR i SKR - 800-1200 zł/tonę lub 0,80-1,20 zł/kg brutto.

Należy stwierdzić, że obowiązujące stawki TTTiS zapewniają obecnie rentowność transportu jedynie pozornie. Dzieje się to bowiem w sytuacji, w której transport nie ponosi planowych kosztów na inwestycje oraz naprawy, a także na zakup ogumienia, akumulatorów i całego szeregu zespołów trudno dostępnych na rynku.

Przy uwzględnieniu wyżej wymienionych kosztów dodatni wynik finansowy byłby trudno osiągalny. Należy przypuszczać, że nowe przepisy taryfowe w 1984 r. problem ten odpowiednio rozwiążą.

4. Racjonalizacja przewozów

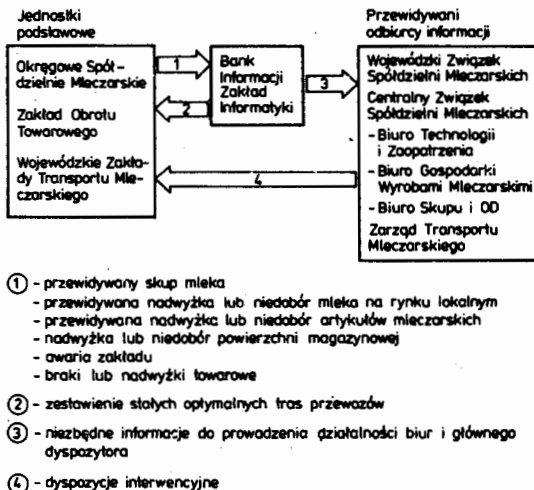
Stającą poprawę wykorzystania środków transportu uzyskuje się dzięki doskonałemu niu pracy służb dyspozytorskich zakładów wojewódzkich, które ściśle współpracują zarówno z zakładami produkcyjnymi, jak i jednostkami obrotu towarowego. Do obowiązków tych służb należy stała weryfikacja tras przewozowych oraz dobór odpowiednich środków transportu.

Niezależnie od działalności tych wojewódzkich ośrodków koordynacji funkcjonuje centralny, którego praca, zwłaszcza w dobie kryzysu paliwowego, musi być coraz bardziej operatywna.

Rozpoczęto prace nad przygotowaniem i wdrożeniem centralnego systemu dyspozytorskiego z wykorzystaniem elektronicznej techniki obliczeniowej.

Jest to konieczne chociażby z tej przyczyny, że transport mleczarski tylko w niewielkim stopniu korzysta z usług PKS. Przeważająca część taboru to samochody specjalizowane, które ze względów sanitarnych nie mogą być wykorzystywane do przewozu innych niż artykułów mleczarskich. Dlatego tak należy powiązać przewozy gotowych artykułów mleczarskich w relacjach producent-rynek, aby uzyskać maksymalne wykorzystanie taboru.

Schemat funkcjonowania centralnego systemu dyspozytorskiego przedstawia rys. 2.



Rys. 2. Schemat centralnego systemu dyspozytorskiego

Należy tu wspomnieć, że branżowy transport mleczarski osiągnął w 1982 roku najwyższy wśród 10 transportów branżowych współczynnik wykorzystania taboru, wynoszący 0,654.

Dzięki poprawie wykorzystania taboru możliwa jest bardziej oszczędna gospodarka paliwami. Jeszcze w 1981 roku średnie uzyskanie paliw kształtowało się na poziomie 4,21 na 1 tonę przewiezionego ładunku oraz 0,125 l na 1 tonokilometr pracy.

Obecnie w pierwszym półroczu 1983 r. zużycie wynosiło: 3,49 l na 1 tonę przewiezionego ładunku oraz 0,106 l na 1 tonokilometr pracy.

Niestety, na ciągle wysokim poziomie kształtuje się zużycie paliw w transporcie gospodarczym. W pierwszym półroczu 1983 r. wynosiło ono 4,01 l na 1 tonę przewożonego ładunku oraz 0,113 l na 1 tonokilometr pracy.

Istotną rolę w dalszej optymalizacji mleczarskiego procesu przewozowego odgrywa struktura środków transportowych. Stały wzrost zadań trwający od połowy 1981 roku i konieczne odnowienie z ukierunkowaniem na tabor specjalizowany kształtuje roczne potrzeby na nowy tabor na poziomie 2000 pojazdów. Wyjątkowo trudna sytuacja wiąże się z brakiem taboru dostawczego. Deficyt w tej grupie pojazdów pogłębiający się od 3 lat powoduje:

- stosowanie samochodów średnio tonażowych do przewozu małych partii towarów,
- utrudnienie dowozu ekip naprawczych do zakładów mleczarskich punktów skupu mleka i rolników eksploatujących mleczarskie urządzenia chłodnicze,
- przeszkodę we wdrażaniu nowej normy na mleko - brak ruchomych laboratoriów oceny mleka.

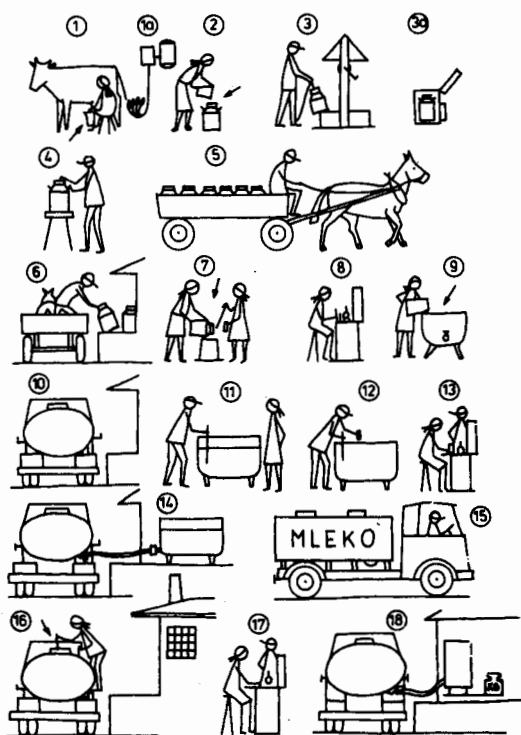
W pozostałych grupach taboru dostawy są proporcjonalne do potrzeb. Produkcja zakładów własnych zapewnia dostawy nowych autocystern, a także poczynając od 1984 r. - furgonów izotermicznych. W przygotowaniu do produkcji znajdują się autocysterny z aparaturą kontrolno-pomiarową, tzw. „ruchomy punkt skupu”. Dodać należy, że również transport mleczarski oczekuje na większe dostawy taboru z silnikami wysokoprężnymi.

Podobnie jak każdy przewoźnik branżowy, transport mleczarski boryka się z przestojami pod załadunkiem.

Podstawowym urządzeniem przeładunkowym jest pompa nabiałowa. Pompy zainstalowane w punktach skupu mleka i w zakładach mleczarskich zasilane są energią elektryczną. Ale w wielu rejonach kraju występują okresowe przerwy w dostawie energii. I wtedy niezbędna staje się pompa zainstalowana na autocysternie. Pompy obecnie stosowane wytworzone przez przemysł maszynowy nie mają wymaganych parametrów wydajności i wytwarzanego podciśnienia. Trwają obecnie prace nad uruchomieniem własnej produkcji nowego typu pompy o znacznie wyższych parametrach użytkowych.

5. Ograniczenie strat występujących w transporcie

Straty, jakie występują w przemyśle mleczarskim, to głównie skwaszenie mleka oraz - marginesowo - zepsucie się gotowych wyrobów. Szczególnie ważny jest problem pierwszy, ponieważ ze złego surowca nawet przy najlepszej technologii nie otrzyma się dobrego wyrobu. Trzeba stwierdzić, że tradycyjnie za głównego winowajcę uważa się transport.



Rys. 3. Droga mleka z obory do zakładu mleczarskiego. Stan obecny

Ale jeżeli bliżej przypatrzymy się drodze mleka od krowiego wymiona do zakładowej odbieralni, to stwierdzimy, że przewoźnik wprawdzie odpowiada za skutki, lecz przyczyny tkwią poza przewoźnikiem. Przedstawia to rys. 3. Grube strzałki

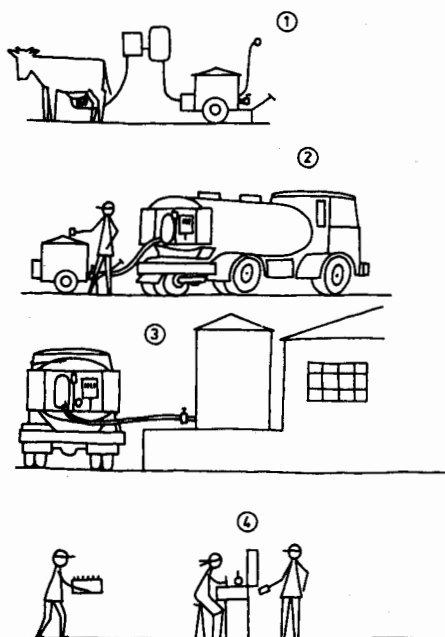
oznaczają miejsca, gdzie jakość mleka ulega pogorszeniu. Oddziałują trzy czynniki: czas, temperatura i skażenie z zewnątrz.

Gdy do autocysterny, której zbiornik jest termosem, zostanie załadowane mleko o właściwych parametrach jakościowych i o właściwej temperaturze, a przewóz oraz rozładunek nastąpił w czasie określonym harmonogramem, to fizyczną niemożliwością jest pogorszenie się jakości tego mleka podczas transportu.

Generalnie, dla zlikwidowania omawianych strat niezbędne jest spełnienie trzech podstawowych warunków:

- 1) utrzymanie pełnej higieny (czystość wszystkich elementów stykających się z mlekiem),
- 2) zachowanie łańcucha chłodniczego na całej opisanej drodze mleka,
- 3) skrócenie i uproszczenie drogi mleka.

Pożądany przebieg procesu transportu mleka przedstawia rys. 4.



Rys. 4. Droga mleka z obory do zakładu mleczarskiego. Stan docelowy

6. Lokalizacja przetwórstwa w aspekcie bazy surowcowej

Spółdzielczość mleczarska ma na terenie kraju ponad 400 zakładów mleczarskich przetwarzających rocznie 10 mld litrów mleka. Większość tych zakładów pracuje opierając się na własnej bazie surowcowej, tj. mleku skupowanym z okolicznych gmin. Ale jest grupa dużych zakładów mleczarskich w wielkich aglomeracjach miejsko-przemysłowych, gdzie na skutek braku lokalnej bazy surowcowej mleko jest dowożone z odległych nieraz rejonów kraju. Tak jest w Warszawie, Gdańsku, Krakowie i Katowicach.

Duża masa ładunku, duże odległości, niezbędna szybkość przemieszczania i terminowość stwarzają poważny problem transportowy. Podobna sytuacja występuje w wąskiej grupie zakładów buforowych, jakimi są proszkowanie mleka. Zakłady te pracują w okresach zwiększonej podaży surowca, tj. w okresie wiosenno-letnim. Przyjmują mleko stanowiące nadwyżkę nad zdolnościami produkcyjnymi poszczególnych stale pracujących zakładów mleczarskich. Podejmowane były próby wykorzystania do przewozu mleka drogi kolejowej. Ale ze względu na wyżej wymienione warunki, których kolej nie jest w stanie spełnić, przewozy takie wykonywane są w niewielkim stopniu tylko w rejonie Katowic.

7. Możliwość integracji z krajowym systemem przewozowym

Z przyczyn, które wymieniono uprzednio, jak: specjalizacja taboru, wymagania sanitarne, terminowość, przygotowanie zawodowe personelu - integracja z krajowym systemem transportowym nie rokuje dużych korzyści.

Potwierdzają to negatywne doświadczenia z okresu integracji transportu mleczarskiego z transportem spółdzielczości rolniczej. Możliwość integracji dotyczy wyłącznie przewozów pomocniczych: węgla, opakowań, pasz itp., które stanowią nikły procent w ogólnej masie przewozów. Spółdzielczość mleczarska stara się korzystać w tym zakresie z usług innych wyspecjalizowanych przewoźników.

8. Wnioski w zakresie usprawnień transportu

1. Dalsze doskonalenie organizacji transportu mleczarskiego, w tym przejęcie całości przewozów przez transport branżowy od przewoźników obcych i transportu gospodarczego.

2. Dalsza specjalizacja taboru oraz zawodowa personelu.

3. Doskonalenie systemu koordynacji przewozów mleczarskich.

4. Modernizacja zaplecza technicznego.

М. Яворски

TRANSPORT В МОЛОЧНЫХ КООПЕРАТИВАХ

Р е з ю м е

Транспорты для молочных кооперативов проводятся 39 воеводскими предприятиями молочного транспорта. Это единицы товарного транспорта работающие на полном внутреннем хозрасчете в рамках правоспособности воеводских объединений молочных кооперативов.

Предприятия молочного транспорта имеют свои территориальные отделы при крупных молочных заводах, а также дело подчиненные отделам локализованным при меньших производственных единицах. Деятельность воеводских предприятий координируется управлением молочного транспорта Центрального объединения молочных кооперативов.

Молочные кооперативы располагают на территории страны свыше 400 молочными заводами, перерабатывающими 10 млрд литров молока в год. Такая крупная масса грузов, значительные транспортные расстояния, необходимая скорость перемещения и срочность создают важную проблему для транспорта. Поэтому возникает необходимость улучшения молочного транспорта, дальнейшей специализаций транспортного парка и модернизации технической базы.

M. Jaworski

TRANSPORT IN DAIRY COOPERATIVES

S u m m a r y

Transport for dairy cooperatives is performed by 39 districtal dairy transport enterprises. They constitute units of the trade transport acting in a full internal economic accountability within the framework of legal personality of districtal units of dairy cooperatives.

Dairy transport enterprises have their area divisions at large dairy factories and depots subordinated to divisions located in smaller production units. The activity of districtal enterprises is coordinated by the Dairy Transport Board of the Central Union of Dairy Cooperatives.

The dairy cooperatives utilize on the country territory over 400 dairy factories processing 10 billion liters milk a year. Such a great mass of loads, long distances of transport, necessary speed and punctuality of deliveries create a significant problem for the transport. Hence it would be necessary to improve the dairy transport organization, to carry out further specialization of transport means and to raise the mechanization level of the technical base.