

KAZIMIERZ KOZIKOWSKI

## Zagadnienia organizacyjne i ekonomiczne transportu drewna w Polsce

### I. WSTĘP

**Z**większające się zadania transportu w wymianie towarowej pomiędzy wsią i miastem, coraz bardziej rozwijający się przemysł stawiają organizację i ekonomikę transportu na pierwszym miejscu.

Aby móc rozpatrywać zagadnienie transportu drewna pod względem organizacyjnym lub ekonomicznym, musimy przede wszystkim ustalić najtrafniejszą definicję transportu w ogóle i zdać sobie sprawę z tego, jakie znaczenie ma transport dla rozwoju gospodarczego.

Najszerzej ujęte pojęcie transportu określa się jako przesuwanie ludzi i rzeczy w przestrzeni, względnie jako celową działalność człowieka, mającą na celu przesuwanie ludzi i rzeczy z miejsca na miejsce.

Powszechnie przyjęto określenie transportu jako usługi. Należy od razu zaznaczyć, że ekonomia marksistowska inaczej ujmuje pojęcie usługi, dzieląc je na materialne i niematerialne. Usługi materialne wytwarzają wartość i tym samym powiększają wartość produktu globalnego, zaś usługi niematerialne nie tworzą wartości i nie wpływają na wartość tego produktu. Toteż Marks usługi pierwsze zalicza wprost do produkcji materialnej i w dziele swym „Teoria wartości dodatkowej“ wyjaśnia, że istnieje przemysł transportowy obok przemysłu wydobywczego, rolnictwa i przemysłu przetwórczego.

Produkcja transportu ma tę specjalną cechę, że produkt jej nie przejawia się w formie materialnych przedmiotów, lecz możemy ją ściśle określić, obliczając ilość przewiezionych ładunków i odległość na którą te ładunki przewieziono. Wielkość tej produkcji transportowej zakreślają potrzeby gospodarcze państwa, względnie indywidualne ludności, a także rozmieszczenie masy towarowej, którą musimy przetransportować. Wielkość produkcji transportowej nie jest jedynie zależna od ilości środków przewozowych, lecz od właściwej organizacji transportu opartej na zasadach ekonomicznych. Środki przewozowe wykorzystane niewłaściwie mogą jedynie zwiększyć koszt przewożonej masy towarowej, zwiększając jej wartość użytkową w niewspółmiernie niskim, w stosunku do kosztów, procencie.

Uświadomienie sobie faktu, że transport jest również procesem produkcyjnym ma ogromne znaczenie dla zrozumienia i oceny jego istoty.

Znaczenie transportu w gospodarce planowej, w gospodarce w której wszystkie ogniwa olbrzymiego łańcucha — od przemysłu wydobywczego względnie rolnictwa, poprzez przemysł przetwórczy do rąk ludzi — muszą działać precyzyjnie i sprawnie — jest szczególnie ważne. Musimy zdać sobie sprawę z tego, że droga od zrębu do miejsca zbytu lub dalszej obróbki względnie przeróbki jest daleka, że często rozmaite środki transportowe muszą być do transportu drewna użyte, od pracy rąk uzbrojonych jedynie w capinę aż do nowoczesnych ciągników samoladujących drewno.

W planie 6-letnim zwrócono specjalną uwagę na zwiększenie taboru samochodowego i ciągnikowego w transporcie drogowym. W celu właściwego zorganizowania uspołecznionego transportu ciężarowego i wykorzystania taboru dla wykonywania narodowych planów gospodarczych Prezydium Rządu uchwałą z dnia 17 listopada 1951 r. podało zasady organizacyjne pracy w tej dziedzinie ustalając, że ciężarowy transport drogowy dzieli się na transport publiczny i resortowy.

Transport publiczny jest wykonywany przez przedsiębiorstwo PKS oraz przez spółdzielnie zrzeszone w Centrali Spółdzielni Transportu.

Transport resortowy jest wykonywany przez powołane w tym celu przedsiębiorstwa branżowe wyspecjalizowane w obsłudze transportowej różnych jednostek organizacyjnych określonej branży.

## II. ORGANIZACJA RESORTOWEGO TRANSPORTU MINISTERSTWA LEŚNICTWA

W okresie międzywojennym wywóz drewna z lasu opierał się wyłącznie na trakcji konnej — najemnej.

Przyczyną tego była przede wszystkim niska cena usług najemnego wozaka, wywołana ciężką sytuacją materialną wsi polskiej, a poza tym bardzo słabym rozwojem motoryzacji kraju.

W tych warunkach zainteresowanie administracji gospodarstw leśnych sprawą wywozu drewna ograniczyło się zasadniczo tylko do zawiadomienia miejscowej ludności o terminach, miejscach i kolejności wywozu drewna oraz do wypłacenia wynagrodzenia za wywóz już dokonany.

Okres bezpośredni po wojnie, jeżeli chodzi o wywóz drewna z lasu, zastał administrację lasów państwowych w specjalnie trudnych warunkach. Stan ilościowy koni na wsi, wskutek rabunkowej gospodarki okupanta, uległ bardzo poważnemu zmniejszeniu, zniszczone w wielu punktach tartaki przedłużyły długość drogi wywozowej, zniszczone i niekonserwowane mosty pogłębiły jeszcze te trudności. Odbudowujący się zaś przemysł i budownictwo wymagały dostarczenia surowca drzewnego, który należało wywieźć z lasu.

Bezpośrednio więc po wyzwoleniu spod okupacji hitlerowskiej, administracja lasów państwowych, pozbawiona możliwości wywozu drewna z lasu wynajętym sprzężajem konnym, stanowiącym własność miejscowej ludności, stanęła wobec konieczności zorganizowania własnego transportu leśnego, przede wszystkim transportu zmotoryzowanego.

W pierwszych latach środki wywozowe, jak konie, samochody i ciągniki przydzielone były bezpośrednio administracji lasów państwowych, która stojąc wobec zasadniczych zadań jakimi były: odbudowa administracji gospodarstwa leśnego, organizacja eksploatacji i wywozu drewna, odnowienie olbrzymich obszarów wyniszczonych przez wojnę, traktowała sprawę własnego transportu jako zagadnienia uboczne, nie przywiązując należytej wagi ani do sprawy organizacji transportu drewna, ani do prawidłowej eksploatacji środków transportowych, ani wreszcie do sprawy kosztów własnych opartych na ścisłych normach ekonomiczno-technicznych.

Koszta eksploatacji środków transportowych zaliczane były na ciężar kosztów wywozu drewna w łącznych pozycjach.

Obok administracji lasów państwowych również była Spółka „Paged“ zakupiła pewną ilość pojazdów mechanicznych, które przystosowała do wywozu drewna i zgrupowała je na terenie ziem zachodnich.

Pojazdy te pracowały w niewiele lepszych warunkach organizacyjnych jak środki wywozowe przydzielone administracji leśnej.

Rozbudowa i uprzemysłowienie naszego kraju, rozkwit naszego życia gospodarczego spowodowały narastające wciąż zadania w zakresie wywozu drewna.

W początkach 1950 roku, tj. w chwili reorganizacji Lasów Państwowych posiadane przez administrację leśną i b. Spółkę „Paged“ — urządzenia i środki transportowe w postaci pojazdów mechanicznych, koni i kolejek leśnych zostały połączone.

Przy Państwowej Centrali Drzewnej została stworzona służba transportowa resortu leśnictwa, której zadaniem jest wywóz drewna z lasu środkami będącymi własnością resortu.

Wykonanie i pomyślna realizacja naszych planów narodowych są możliwe przy równoczesnym stałym mechanizowaniu naszego transportu i jego czynności pomocniczych i uwzględnieniu również wywozu drewna sprzężajem konnym. Zaprząg konny w naszej gospodarce leśnej jeszcze długo będzie miał poważne znaczenie. Musimy zdać sobie sprawę z tego, że nie we wszystkich przypadkach koń w transporcie drewna da się obecnie zastąpić maszyną.

Państwowa Centrala Drzewna zajmuje się, jak wiadomo, dystrybucją drewna, zakupem i sprzedażą drewna na szczeblu hurtu i detalu, tranzytową sprzedażą drewna oraz spedycją morską. Wobec dużej przewagi działalności o charakterze handlowym, produkcja transportu drewna potraktowana została początkowo jako działalność pomocnicza.

Zagadnienie wywozu drewna, a specjalnie zagadnienie jego mechanizacji było zadaniem zupełnie nowym i wprowadzenie go w życie bez posiadania doświadczenia co do form organizacyjnych zasad eksploatacji i konserwacji, odnośnie zadań związanych z planowaniem i finansowaniem było i jest przedsięwzięciem niełatwym, zwłaszcza jeżeli weźmie się pod uwagę, że brak było zupełnie kadr leśników — transportowców. Aby sprostać temu zadaniu i nie popełniać rażących błędów, musiano w pierwszym etapie oprzeć się na doświadczeniach Związku Radzieckiego i jego zasadach w planowaniu, organizacji i finansowaniu produkcji transportu.

Podstawową metodą zarządzania przedsiębiorstwem socjalistycznym jest — rozrachunek gospodarczy.

Według Fiedosiejewa — „Rozrachunek gospodarczy jest to taki system prowadzenia gospodarki socjalistycznej, przy której każde przedsiębiorstwo otrzymuje operatywną samodzielność i możliwość rozwinięcia szerokiej inicjatywy w poszukiwaniu najbardziej skutecznych dróg i sposobów wykonywania nakreślonego im planu. Rozrachunek gospodarczy wprowadza bardzo ważny element bezpośredniego zainteresowania materialnego pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach tego charakteru“.

Zorganizowane w początkach 1950 r. biura i podległe im bazy transportowe PCD były niesamodzielnymi jednostkami gospodarczymi, nie działającymi nawet na ograniczonym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym, co uniemożliwiło nie tylko prowadzenie analizy wyników finansowych transportu drewna, które zacierają się w działalności handlowej, lecz co ważniejsze pozbawiło możliwości prawidłowego uchwycenia kosztów własnych transportu leśnego.

Jeżeli weźmie się pod uwagę fakt, że w 1950 i 1951 roku PCD stosowała jednolity plan kont dla przedsiębiorstw handlowych, w którym produkcja transportu potraktowana została jako działalność pomocnicza, dla której nie ustanowiono kosztów w sposób należyty z podziałem na elementy potrzebne do analizy działalności transportowej, jak również jeżeli się do tego doda i tę okoliczność, że ekspozytury PCD nie były organizacyjnie podzielone na dwie zasadnicze grupy, tj. grupę handlową i grupę transportową, to można bez żadnego błędu twierdzić, że zarówno plany kosztów transportu, jak i kalkulacja wynikowa tych kosztów nie były dokładne i zawierały szereg niedomagań i nieścisłości.

Od dnia 1. I. 1951 r. transport PCD zorganizowany został na zasadach ograniczonego rozrachunku gospodarczego, co przyniosło tylko nieznaczną korzyść, gdyż nadal finansowanie transportu następowało ze wspólnego źródła.

W drugiej połowie 1951 roku, w związku z uchwałą Prezydium Rządu z 24. III. 1951 r. w sprawie usprawnienia systemu rachunkowości przedsiębiorstw uspołecznionych, umożliwiającego pogłębienie rozrachunku gospodarczego i planowanie kosztów własnych, stanęło przed PCD zagadnienie zorganizowania młodej stosunkowo tak co do techniki, jak i organizacji gałęzi transportu leśnego, obejmującego wprowadzić tylko jeden wy-cinek transportu drewna, a mianowicie transport zmotoryzowany i konny własny — na pełnym rozrachunku gospodarczym.

Spław drewna, transport konny najemny, transport drewna kolejami (spedycja drewna) pozostały w innych pionach PCD lub też w CZLP.

Podstawowym rodzajem przewozów w jednostkach gospodarczych podległych Ministerstwu Leśnictwa, jest wywóz drewna z lasu, który odbywa się w następujących charakterystycznych warunkach:

- a) rzadka sieć komunikacyjna,
- b) mała gęstość zaludnienia,
- c) stosunkowo duże rozproszenie punktów naładunkowych,
- d) duże wymiary i ciężar poszczególnych sztuk ładunku,
- e) masowe i partiowe przewozy jednakowego ładunku.

Stąd wynika rola taboru samochodów i ciągników w wywozie drewna z lasu. Transport zmotoryzowany jest racjonalnie wykorzystany w następujących warunkach:

- 1) w razie braku lub niedostatecznej ilości transportu konnego albo niedostatecznej jego wydajności przy przewozach na dalsze odległości;
- 2) w razie niemożności lub niedogodności stosowania innych, ogólnie biorąc tańszych rodzajów i środków transportowych, np.: kolejek leśnych ze względu na nieopłacalność inwestycji przy krótkiej eksploatacji danej partii lasu lub ze względu na duże rozprzestrzenienie miejsc pozyskania drewna, prowadzące do znacznych odległości dowozu do miejsc zbytu lub miejsc wysyłkowych drewna (składnica kolejowa, binduga);
- 3) w razie istnienia odpowiednich dróg bitych, dobrych gruntowych lub specjalnych (drewnianej dyłowanki lub koleinowych).

Dla zapewnienia racjonalnego użytkowania motorowych środków transportowych w leśnictwie niezbędna jest właściwa organizacja pracy, stosowanie taboru o specjalnych cechach, mechanizacja prac naładunkowych i wyładunkowych, rozbudowa i troskliwa konserwacja dróg leśnych i należycie zorganizowana obsługa techniczna w terenie, bazująca na sprawnie funkcjonującym zaopatrzeniu w części zamienne i akcesorja.

Działalność transportową prowadzi obecnie PCD przez biura transportowe, będące jednostkami organizacyjnymi szczebla wojewódzkiego. Biura transportowe dzielą się na bazy. Dotychczasowa praktyka wykazała jednak, że najsprawniej pracują biura, tzw. jednobazowe posiadające ograniczoną ilość środków transportowych (40—60 sztuk pojazdów mechanicznych i ok. 50 par koni), obsługujące 2—3 rejony LP, działające w promieniu maksimum 80 km od siedziby biura. Dalszymi, niższymi jednostkami operatywnymi są: kolumny transportowe i brygady mechaniczne lub konne.

### III. EKONOMIKA TRANSPORTU RESORTOWEGO MINISTERSTWA LEŚNICTWA

Podstawowym zadaniem ekonomiki transportu jest planowanie pracy transportowej i podział tej pracy pomiędzy różne środki transportu. Toteż, jeżeli transport drewna z lasu do miejsc dalszej jego obróbki znajduje się w rękach dwu przedsiębiorstw podległych Ministerstwu Leśnictwa, to jest w rękach Centralnego Zarządu Lasów Państwowych



i Państwowej Centrali Drzewnej, a w tej ostatniej w dwu jej pionach: transportowym i hurcie — zagadnienia ekonomiczne są niezwykle skomplikowane.

Sytuacja jest taka, że transport drewna znajdujący się w rękach dwu przedsiębiorstw stwarza często działania transportowe, które aczkolwiek są słuszne z punktu widzenia ekonomicznego poszczególnych przedsiębiorstw — to jednak w sumie są sprzeczne z interesami Ministerstwa Leśnictwa.

Przykładem tego jest np. stosowanie rozległych składnic przykolejowych, pozostających w gestii PCD — zamiast składnic przejściowych w gestii CZLP.

Kontrola ekonomiki tak rozczłonkowanego transportu jest niezwykle trudna, a staje się wręcz niemożliwa, jeżeli sprawozdawczość finansowa nie jest dostatecznie sprawna i terminowa.

Państwowa Centrala Drzewna w dążeniu do osiągnięcia najlepszych wyników pracy taboru mechanicznego, zarówno w wywozie jak i zrywce drewna — musiała pod względem organizacyjnym i sprawozdawczości finansowej oddzielić transport od swych ekspozytur, aby wyniki finansowe tego transportu ustalić w sposób jawny i bezsporny.

Stało się to 1. I. 1952 r. przy czym biura transportowe ustawiono na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym, zaś podległe bazy — na ograniczonym rozrachunku. Przyjęty w roku 1952 układ planu produkcji transportu leśnego stworzył podstawy do dokładniejszego niż w latach ubiegłych planowania kosztów oraz do ściślejszego powiązania ich z planem techniczno-produkcyjnym.

Każdy fragment działalności biur transportowych, znajdujący swój wyraz w nakładach ma większy lub mniejszy wpływ na kształtowanie się kosztów własnych. Każdy więc fragment winien być przy pomocy kosztów ściśle skontrolowany.

Pod pojęciem kosztów własnych transportu leśnego należy rozumieć wartość nakładu pracy (żywej i uprzedmiotowionej) zużywanej do wytwarzania danej ilości produkcji transportowej. Innymi słowy jest to suma wydatków na środki produkcji i wynagrodzenia za pracę, wydatków poniesionych bezpośrednio lub pośrednio na produkcję obliczoną na pewien określony czas oraz na ilość dokonanej w tym czasie pracy.

Na poziom kosztów własnych, na wyniki ekonomiczne transportu — wywiera bezpośredni wpływ wydajność pracy, stopień wykorzystania taboru, przestrzeganie norm nakładów paliwa, ogumienia i materiałów.

Wielka różnorodność problematyki technicznej pomiędzy różnymi środkami transportu, jakimi dysponują biura transportowe PCD wykonujące np. wywóz mechaniczny, zrywkę mechaniczną, wywóz i zrywkę konną pociąga za sobą znaczną różnicę w ekonomicznej analizie poszczególnych rodzajów środków.

Wynika stąd, że najważniejszą metodą ekonomiki transportu drewna jest rozpatrywanie ekonomiki każdego środka osobno, ze specjalnym uwzględnieniem ekonomiki wywozu i zrywki drewna taborom mechanicznym jako nowego dla polskiego leśnictwa zagadnienia.

## LITERATURA

- Czereyski K. — Ładowanie drewna.  
Czereyski K. — Mechanizacja załadunku i wyładunku drewna.  
Fiedosiejew K. — Plan techniczno-finansowy przedsiębiorstwa państwowego.  
Kaczmarkiewicz B. — Ekonomia planowania transportu śródlądowego.  
Łopuszyński M. — Podstawowe zagadnienia polityki komunikacyjnej.  
Marks K. — Teoria wartości dodatkowej.  
Minc B. — Zagadnienia dochodu narodowego.  
Radziwiński S. — Mechanizacja transportu leśnego.  
Sokołowski T. i Roztocki A. — Transport samochodowy.  
Solski P. — Transport samochodowy w terenie.