

## TRANSPORT W SPÓŁDZIELCZOŚCI „SAMOPOMOC CHŁOPSKA”

Władysław Dedo

Zarząd Transportu Centralnego Związku Spółdzielni  
„Samopomoc Chłopska” w Warszawie

### 1. Wstęp

W wymianie towarowej między miastem a wsią decydującą rolę spełnia spółdzielczość rolnicza. Poczesną rolę w tej wymianie zajmuje gospodarka żywnościowa, szczególnie w zaopatrzeniu rolnictwa w środki produkcji i w odbiorze płodów rolnych. Zadania, jakie realizuje w tym zakresie transport spółdzielczości rolniczej, wynikają głównie z wielokierunkowej działalności gospodarczej omawianej spółdzielczości, polegającej na:

- zaopatrywaniu wsi w artykuły żywnościowe i przemysłowe,
- prowadzeniu skupu produktów rolnych i surowców wtórnych,
- produkcji towarów spożywczych i przemysłowych, głównie na zaopatrzenie wsi,
- świadczeniu różnorodnych usług dla ludności, w tym również usług transportowych.

Rozmiary zadań transportowych wyznaczają głównie:

- obrót towarowy,
- wielokrotność przemieszczania masy towarowej z miejsca jej zakupu względnie wyprodukowania do miejsca sprzedaży.

Wielokrotność powtarzania procesów transportowych przy przemieszczaniu masy towarowej zależy od wielu czynników; najważniejsze z nich to: kierunek spływu masy towarowej, ogólnobranżowe kierunki dostaw, rodzaj i liczba ogniw handlowych uczestniczących w obrocie towarowym oraz lokalizacja miejsc sprzedaży i zakupów towarów. Z tych względów każda działalność gospodarcza spółdzielni wyznacza dla transportu odmienne zadania, zarówno pod względem wielkości, jak i rodzaju.

## 2. Zakres działania spółdzielczości rolniczej

Spółdzielnie zrzeszone w Centralnym Związku Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” obsługują około 16 mln osób, tj. około 45% ludności kraju, i zaopatrują 2,8 mln gospodarstw indywidualnych, pracowników zatrudnionych w państwowych gospodarstwach rolnych, członków spółdzielni produkcyjnych oraz pracowników spółdzielni kółek rolniczych. Z usług handlu wiejskiego korzystają pracownicy gospodarki leśnej, rybnej, państwowych ośrodków maszynowych, szkolnictwa, służby weterynaryjnej i zdrowia, różnych ośrodków rolnych, administracji terenowej itp., a w sezonie letnim - również ludność miejska w ramach organizowanego wypoczynku i kolonii.

Działając bezpośrednio w obsłudze rolnictwa, skupie i przetwórstwie rolno-spożywczym, spółdzielczość rolnicza zaopatruje w środki produkcji gospodarstwa chłopskie - nieomal w 100% oraz częściowo państwowe gospodarstwa rolne; rolnicze spółdzielnie produkcyjne i spółdzielnie kółek rolniczych: w nawozy, środki ochrony roślin, pasze, materiały i opał. Handel wiejski zaopatruje również część rynku miejskiego w opał, artykuły budowlane, sanitarne i metalowe. O charakterze i zakresie działania spółdzielczości rolniczej decydują szczególne warunki jej pracy, Składają się na nie:

- przestrzenne rozproszenie dużej liczby jednostek gospodarczych, których lokalizacja jest podporządkowana zasadzie „dostępności” z punktu widzenia mieszkańców poszczególnych wsi i osiedli,

- niespotykany w innych organizacjach gospodarczych zakres działania obejmujący: obrót artykułami produkowanymi przez prawie wszystkie gałęzie przemysłu, skup podstawowych produktów rolnych i rozbudowaną działalność produkcyjną w zakresie artykułów codziennego spożycia,

- sezonowość działania, będąca następstwem specyfiki produkcji rolnej.

Powszechny charakter obsługi rolnictwa i ludności wiejskiej określa skalę działań całej organizacji, która wg szacunku w 1985 r. osiągnie:

- wartość sprzedaży w detalu około 1 280 mld zł,
- wartość skupionych produktów rolnych około 350 mld zł,
- wartość wyprodukowanych wyrobów około 210 mld zł (w cenach zbytu).

Przytoczone wartości oznaczają, że udział spółdzielczości wynosi w skali krajowej około 31,5% całej sprzedaży detalicznej, około 31,7% wartości społecznego skupu, około 40% produkcji pieczywa i około 45% produkcji pasz przemysłowych.

Sieć gospodarcza spółdzielni i związków obejmuje:

- 41 830 magazyny i punkty skupu,
- 71 405 punkty sprzedaży detalicznej,
- 5 633 zakłady produkcyjne,
- 14 401 zakłady i punkty usługowe,
- 5 852 placówki gastronomiczne.

Ponadto spółdzielczość rolnicza dysponuje własną siecią magazynów hurtowych, zakładów produkcyjnych, budownictwa i innych placówek pracujących na rzecz spółdzielni. Placówki te wykonują zadania przez własną sieć placówek terenowych. Roczna masa towarowa w 1985 r. stanowiąca przedmiot zaopatrywania wynosiła 102,9 mln ton, w tym około 65% to towary masowe służące bezpośrednio produkcji rolnej.

Zakres i warunki działania organizacji wymagają odpowiednio przystosowanej obsługi transportowej. Przestrzenne jednak rozproszenie i rozdrobnienie jednostek gospodarczych powoduje, że służba transportowa ma do wykonania zadania szczególnie trudne. Rzutuje na to liczba obsługiwanych placówek, stan dróg - z reguły najgorszych w rejonach - i odległość od głównych ciągów komunikacyjnych.

Jednocześnie sprawność obsługi transportowej w stopniu bardzo wysokim decyduje o efektywności działania poszczególnych placówek i całej organizacji. Obsługa ta nie ogranicza się do własnych placówek - lecz poprzez usługi transportowe świadczone bezpośrednio rolnikom (dostawę i odbiór z zagrody) obejmuje także dużą liczbę indywidualnych gospodarstw rolnych.

### 3. Organizacja obsługi transportowej w spółdzielczości „Sch”

W systemie obsługi transportowej w spółdzielczości „Sch” szczególne znaczenie ma transport samochodowy i transport kolejowy. Żegluga śródlądowa ma drugorzędne znaczenie i dotyczy, jak dotychczas, jedynie jednostek gospodarczych położonych w pobliżu szlaku wodnego rzeki Odry.

Transport samochodowy spółdzielczości „Sch” ukształtowany został w toku wieloletnich doświadczeń i występuje w dwóch formach organizacyjnych:

- transport branżowy zorganizowany w 49 wojewódzkich Spółdzielniach Transportu Wiejskiego (STW), działający przez 306 oddziały jako jednostki organizacyjne zlokalizowane w większości w byłych miastach powiatowych, czyli jako jednostki bezpośrednio realizujące zadania transportowe,

- transport gospodarczy (dostawczy), funkcjonujący w strukturze organizacyjnej gminnych spółdzielni (GS) i zakładów obrotu towarowego i produkcji Wojewódzkich Związków Spółdzielni Rolniczych (WZSR).

Wyształtowanie się i utrwalenie tych form organizacyjnych transportu jest wynikiem przede wszystkim narastających zadań i rozmiarów w zakresie zaopatrywania ludności w towary konsumpcyjne i do produkcji rolnej oraz wieloletnich działań, zmierzających do usprawnienia towarowego transportu samochodowego, w szczególności w zakresie efektywnego wykorzystania jego możliwości przewozowych.

Według przyjętego podziału zadań transport branżowy skupia w swej organizacji głównie środki transportowe średniej i dużej ładowności, przeznaczone do realiza-

cji dostaw towarów do własnych magazynów i hurtowni, dostaw z hurtowni do sieci detalicznej oraz odbioru towarów ze stacji kolejowych i ich przewozu do magazynów spółdzielni oraz do bezpośrednich odbiorców.

Transport ten uczestniczy również w realizacji usług transportowych dla indywidualnych rolników, głównie w sferze skupu zwierząt rzeźnych w zagrodzie rolnika i bezpośredniego odbioru zbóż w ilościach trzytonowych i większych (tzw. trzytonówki). Usługi transportowe w tym zakresie, podjęte w latach sześćdziesiątych, są obecnie kontynuowane i mogłyby być znacznie rozszerzane przy większych przydziałach samochodów. W niektórych województwach osiągają znaczne rozmiary, które w skupie zbóż przekraczają 40% w stosunku do wielkości skupu.

Transport gospodarczy skupia środki transportowe o małej ładowności, tzw. dostawcze, które są wykorzystywane do przewozów towarów z własnej produkcji (pieczywo, mięso i jego przetwory, napoje chłodzące itp.) oraz do przewozów administracyjno-gospodarczych i interwencyjnych.

W transporcie branżowym na koniec 1984 r. znajdowało się 16 960 pojazdów silnikowych o ładowności 90 159 ton oraz 7 741 przyczep samochodowych o ładowności 45 134 ton. Łączna zdolność przewozowa tego transportu w skali roku wynosiła około 69 mln ton. W transporcie gospodarczym zgrupowane było 15 391 pojazdów samochodowych, w tym samochody Robur, Żuk i Nysa oraz 5 569 ciągników rolniczych wykorzystywanych do celów transportowych. W transporcie tym eksploatowane było również 11 174 przyczep, co stanowi potencjał o łącznej ładowności 79 589 ton.

Wykazane liczby środków transportowych i ich zdolności przewozowe są rezultatem wprowadzanych usprawnień i zmian w organizacji tego transportu oraz dokonanego w latach 1981-1982 wydzielenia się transportu spółdzielczości mleczarskiej i ogrodniczej. Na rzecz tych ostatnich tylko nieliczne jednostki świadczą jeszcze przejściowo swe usługi.

Aktualny stan transportu spółdzielczości „SCH” i jego formy organizacyjne są w zasadzie dostosowane do potrzeb i zadań realizowanych przez spółdzielczość „SCH” i odpowiadających wymaganiom racjonalnej obsługi transportowej.

#### 4. Wybrane wyniki pracy transportu za rok 1984

Wybrane wskaźniki pracy taboru samochodowego spółdzielczości zaopatrzenia i zbytu obrazuje tabela 1, a wyniki finansowe transportu branżowego (STW) - tabela 2.

T a b e l a 1

Praca i wykorzystanie transportu samochodowego branżowego  
(STW) i gospodarczego w spółdzielczości „SCh” w 1984 r.  
(wg materiałów GUS)

Wyszczególnienie	Jednostki miary	STW	Transport gospodarczy
Przewozy	tys. ton	69 157	31 541
Praca przewozowa	tys. tkm	2216 998	482 214
Średnia odległość przewozu	km	32,1	15,3
Wskaźnik gotowości technicznej	-	0,739	0,730
Wskaźnik wykorzystania taboru	-	0,570	0,536
Wskaźnik wykorzystania przebiegu	-	0,698	0,769
Wskaźnik wykorzystania czasu pracy	-	0,449	0,406
Średniodobowy czas pracy	godz.	9,2	8,7
Szybkość techniczna	km	33,31	23,69
Czas postoju na za- i wyładunek jednej tony	min	12,71	41,20
Wydajność na 1 tonę inwentarza			
- samochodów	ton	508	388
- przyczep	tkm	16 278	5 902
Zużycie paliw płynnych	l/tonę	2,15	-
(benzyn silnikowych i	l/1000 tkm	67,0	-
oleju napędowego)	l/100 km	30,1	-
Wartość sprzedaży usług ogółem			
w przeliczeniu na 1 tkm	zł	17,38	-
Koszty własne sprzedaży usług			
w przeliczeniu na 1 tkm	zł	15,88	-

T a b e l a 2

Wyniki finansowe transportu branżowego (STW)

Wyszczególnienie	Wykonanie 1984 r.
Wartość sprzedaży ogółem	38 524
w tym: działalność podstawowa	31 404
Koszty ogółem	35 213
w tym: działalność podstawowa	28 450
Akumulacja	3 311
- straty nadzwyczajne	575
- zyski nadzwyczajne	251
- różnice budżetowe dodatnie	-
Zysk bilansowy	2 989
Wskaźnik rentowności	7 76

## 5. Stan taboru i problemy eksploatacyjne

Stan techniczny samochodów w transporcie zorganizowanym za rok 1984 charakteryzuje się współczynnikiem gotowości technicznej wynoszącym 0,739. Amortyzacja tego taboru wynosi prawie 70%, co wynika z następujących powodów:

- ograniczonych przydziałów samochodów z rozdziału centralnego (corocznie spółdzielczość „SCh” otrzymuje średnio około 560 szt. samochodów średnio- i wysokotonażowych, co utrudnia planową odnowę posiadanego taboru).

- ograniczonych możliwości zakupu nowych pojazdów, spowodowanych obowiązującymi przepisami finansowymi, dotyczącymi opodatkowania dochodów przedsiębiorstw transportowych oraz podziału osiągniętych zysków,

- ograniczonych możliwości pozyskania kredytów bankowych na zakup środków transportowych.

Dostawy samochodów ciężarowych średnio- i wysokotonażowych pozwalały na odnowę posiadanego taboru: w 1983 r. w wysokości 4,4%, w 1984 r. - 3,4%, a w 1985 r. - 2,7%.

Najbardziej niekorzystnie przedstawia się sytuacja w samochodach Star (73% posiadania taboru), z których 47% jest eksploatowanych powyżej 9 lat). Wysoki niedobór występuje głównie w samochodach samowładowczych i specjalistycznych. W celu zapewnienia niezbędnej zdolności przewozowej oraz utrzymania optymalnego wskaźnika gotowości technicznej (bez nadmiernych nakładów remontowych) w spółdzielczym transporcie branżowym zachodzi potrzeba zakupu corocznie około 2100 szt. samochodów wysoko- i średniotonażowych, wartości średnio 2,3 mld zł.

W procesie odnowy taboru branżowego zakłada się eliminację samochodów importowanych GAZ-51 i 53, IFA, Skoda, Tatra, Csepel i wprowadzenie w ich miejsce samochodów typu „Star”: 4,5-6 ton z silnikami wysokoprężnymi oraz samochodów „Jelcz”: 7,5-18 ton (skrzyniowe i samowładowcze). Kształtowanie perspektywicznej struktury spółdzielczego transportu branżowego wymaga zapewnienia produkcji i dostaw, głównie samochodów Star-200 skrzyniowych i samowładowczych, „Jelcz”: skrzyniowy i samowładowczy, oraz przyczep, naczep do tych samochodów i ciągników. W transporcie gospodarczym dominują samochody dostawcze marki Żuk i Nysa oraz samochody Roibur (import z NRD).

Występujące trudności w zapewnieniu ciągłości eksploatacyjnej importowanych samochodów dostawczych wskazują na potrzebę podjęcia działań zmierzających do uruchomienia w kraju produkcji samochodów o ładowności do 3 ton. W ramach nowych uruchomień niezbędne jest przyśpieszenie prac nad przygotowaniem rozwiązań umożliwiających podjęcie produkcji pojazdów samochodowych z typowymi urządzeniami przystosowanymi do systemu wymienionych nadwozi.

Centralny Związek Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” jest indywidualnym odbiorcą samochodowych środków transportowych, sprzętu przeładunkowego, paliw płynnych, ogumienia i akumulatorów. Stopień zaspokojenia potrzeb spółdzielczego transportu branżowego i gospodarczego w poszczególnych rodzajach zaopatrzenia w 1985 roku przedstawia się następująco:

Otrzymany z Komisji Planowania przy RM przydział w wysokości 1376 samochodów ciężarowych dostawczych oraz średnio- i wysokotonażowych stanowi jedynie 36,2% zgłoszonego zapotrzebowania (3 800 szt). Pozwala to na odnowę posiadanego taboru tylko w 4,0%. W podstawowych grupach przydział środków transportowych w stosunku do zgłoszonych potrzeb wynosi: w taborze dostawczym 57,0%, a w taborze średnio- i wysokotonażowym 19,3%, co zapewnia odnowę w tych grupach środków odpowiednio w 5,5% i 2,7%.

Obniżone przydziały w zakresie średnio- i wysokotonażowych samochodów przeznaczonych w naszej organizacji dla transportu branżowego mają miejsce od 1982 r., co zilustrowano wyżej na przykładzie procentowych możliwości odnowy w poszczególnych latach.

W zakresie samochodów dostawczych obniżenie przydziałów nastąpiło w 1984 roku i wyniosło około 50% przydziałów w latach 1982-1983; pozwoliło to na odnowę w 1984 r. jedynie 5,5%, a w 1985 r. 5,5%, podczas gdy w latach 1982-1983 procent ten wynosił 11,7, 11,0.

W zakresie paliw płynnych tylko przydziały oleju napędowego zaspokajają występujące potrzeby. Przydziały benzyn silnikowych zaspokajają około 70% zgłoszonych potrzeb. Równocześnie z podejmowanymi działaniami o zwiększenie przydziałów benzyn silnikowych podejmowane są starania o pozyskanie taboru z silnikami wysokoprężnymi oraz silników wysokoprężnych na wymianę silników gaźnikowych, głównie w samochodach Robur i Star 29. Jednocześnie kontynuowane są oddziaływania w kierunku stosowania racjonalnej gospodarki paliwami płynnymi zarówno w transporcie branżowym, jak i gospodarczym w ramach realizacji zakładowych programów oszczędnościowych i doskonalenia systemów obsługi transportu.

Zaopatrzenia transportu spółdzielczości „Samopomoc Chłopska” w ogumieniu jest szczególnie niekorzystne z uwagi na wysoce ograniczone przydziały, zaległości w produkcji przemysłu gumowego oraz opóźnienia dostaw z importu.

Obecnie ocenia się, że potrzeby transportu w zakresie nowego ogumienia zaspokojone są w około 50%, przy czym największy niedobór występuje w zakresie o wymiarach 650-20 do samochodu Robur, 900-20 do samochodu Kamaz, 1100-20 do samochodu Jelcz i 1200-20 do przyczep. Pełne pokrycie potrzeb zdołano zapewnić tylko do samochodów Nysa i Żuk (650-16). W tej sytuacji jedynym źródłem uzupełniającym brakujące ogumienie jest racjonalna gospodarka posiadanym ogumieniem w powiąza-

niu z racjonalizacją przewozów oraz kierowanie jak największej liczby opon do regeneracji.

Dostawy nowych akumulatorów w połączeniu z poprawną obsługą i eksploatacją posiadanych akumulatorów pozwoliły zapewnić prawie pełne pokrycie potrzeb.

Zaopatrzenie w części zamienne dokonywane jest w systemie zdecentralizowanym na podstawie porozumienia zawartego przez Spółdzielnię Transportu Wiejskiego z przedsiębiorstwami „Polmozbyt”. Poziom zaopatrzenia znacznie odbiegał od występujących potrzeb, a najgorsza sytuacja występuje w zakresie części zamiennych, zespoły i podzespoły do samochodów Robur i Kamaz oraz kabin do samochodów typu Star-Jelcz.

Dla złagodzenia trudności w większości Spółdzielni Transportu Wiejskiego podjęto zorganizowanie wojewódzkich punktów kasacji pojazdów wyeksploatowanych, połączonych z pozyskiwaniem części do regeneracji, jak również podjęto produkcję określonych części zamiennych.

## 6. Zaplecze techniczne

Zaplecze techniczne transportu branzowego spółdzielczości rolniczej jest dalece zróżnicowane, co wynika z różnego stopnia jego rozwoju opartego na wypracowanych środkach finansowych.

Obecne zaplecze obsługowo-naprawcze w STW na koniec I kwartału 1984 r. charakteryzuje następujący stan posiadania:

- 55 zajezdni o pełnym zakresie obsługowo-naprawczym i rzemiosłami nie wykonującymi naprawy zespołów, podzespołów i produkcji okresowych części klasy III.
- 199 zajezdni o pełnym zakresie obsługowo-naprawczym kl. II,
- 102 zajezdni o ograniczonym zakresie obsługowo-naprawczym dostosowanych tylko do wykonywania przeglądów technicznych kl. I,
- 47 zajezdni o zróżnicowanym, ograniczonym zakresie obsługowo-naprawczym, adaptowane na okres przejściowy i przewidziane do zastąpienia obiektami typowymi.

Spśród 352 obiektów obsługowo-naprawczych tylko 25% jest wykonywanych według dokumentacji typowej dla tego rodzaju budownictwa. Pozostałe to obiekty, które wymagają dalszej modernizacji i rozbudowy zarówno w części warsztatowej, jak i socjalnej. W zapleczu tym znajduje się ogółem około 1750 stanowisk obsługowo-naprawczych.

Ta liczba stanowisk obsługowo-naprawczych w stosunku do posiadanego stanu taboru - 54 tys. szt. (samochodów i przyczep) jest dalece niewystarczająca, głównie ze względu na nierównomierne rozśrodkowanie tych stanowisk w skali kraju; ponadto na jedno stanowisko obsługowo-naprawcze przypada średnio około 31 jednostek, wg



normatywów zaś na jedno stanowisko obsługowo-naprawcze powinno przypadać nie więcej niż 20 jednostek taborowych, eksploatowanych w średnich warunkach pracy. W celu poprawienia istniejącego stanu jakościowego i ilościowego w zapleczu technicznym w STW, zachodzi potrzeba wybudowania do roku 1990 co najmniej 45 nowych typowych zajezdni o 450 stanowiskach obsługowo-naprawczych oraz rozbudowania i modernizowania około 150 zajezdni przy jednoczesnym założeniu, że około 20% taboru gospodarczego będzie korzystać z własnego zaplecza obsługowo-naprawczego.

Koszt powyższych przedsięwzięć liczony w cenach roku 1983 wyniesie około 18 mln zł. Średnioroczne nakłady przeznaczzone na budowę nowych i modernizację istniejących zajezdni samochodowych, w przyszłym pięcioleciu powinny wynosić około 3 mld zł.

W 1984 roku we wszystkich STW wydatkowano na budowę i modernizację zaplecza technicznego około 1,6 mld zł, z czego 1,3 mld zł przypadło na inwestycje nowe, a pozostałe 0,3 mld zł na inwestycje typu modernizacyjnego. W ramach tych przedsięwzięć podjęto budowę i modernizację zaplecza technicznego w 45 STW na 160 obiektach. Prace te były kontynuowane w roku 1985, przy czym nakłady te będą wyższe.

Równocześnie z działalnością inwestycyjno-modernizacyjną w zapleczu technicznym rozwijana jest także autoryzowana działalność obsługowo-naprawcza w 42 STW. W ramach tej specjalizacji uzyskano 95 uprawnień do prowadzenia autoryzowanych stanowisk obsługowych w tym:

- 39 dla samochodów marki Robur,
- 27 " " " Star,
- 19 " " " Jelcz,
- 8 " " " Żuk i Nysa,
- 2 " " " Multicar i Tarpan.

Niezależnie od tego, w zapleczu technicznym 48 STW funkcjonuje 225 punktów legalizacji drogomierzy samochodów, 379 stacji obsługi samochodów (SOS) i 10 stacji obsługi akumulatorów.

Podjęwane i kontynuowane działania w zakresie rozbudowy i modernizacji zaplecza technicznego STW służą także do rozwijania produkcji deficytowych części zamiennych, jak resory, koła zębate, bębny hamulcowe i inne, oraz do tworzenia specjalistycznych punktów napraw zespołów i podzespołów samochodowych. Te sumaryczne działania ukierunkowane są na podwyższenie poziomu usług technicznych dla transportu branżowego i gospodarczego oraz polepszenia warunków socjalnych załóg. Celem ich jest poprawa warunków pracy w zapleczu, polepszenie stanu pomieszczeń i urządzeń higieniczno-sanitarnych, zwiększenie liczby umywalni i natrysków z ciepłą wodą oraz liczby pomieszczeń do wydawania i spożywania posiłków itp.

Modernizacja i unowocześnienie posiadanego zaplecza z uwagi na ograniczone środki finansowe będą wymagać wydłużonego okresu inwestycyjnego. Przyspieszającym czynnikiem w tym zakresie może być zmiana w przepisach finansowych dotyczących przedsiębiorstw transportowych.

W celu stworzenia warunków dla właściwego wyposażenia stacji obsługi pojazdów samochodowych, w szczególności autoryzowanych stacji, w tym także stacji obsługi akumulatorów, pożądanym jest wymuszenie na producentach krajowych rozszerzonej produkcji i dostaw obrabiarek do metali, prostowników do ładowania akumulatorów, elektrycznych przyrządów pomiarowych stosowanych w ładownicach akumulatorów, przyrządów montażowo-demontażowych oraz kluczy - nie w kompletach.

### 7. Mechanizacja robót ładunkowych

STW wykonują pełną obsługę spedycyjną na 697 stacjach PKP dla 1052 gminnych spółdzielni oraz dla 400 zakładów WZSR/WZGS. Stanowi to odpowiednio 57% wszystkich GS i 73% wszystkich zakładów WZSR/WZGS. Częściową obsługę przewozowo-spedycyjną dotyczącą tylko niektórych towarów masowych, STW wykonują na rzecz 52 GS i 60 zakładów WZSR/WZGS.

Scentralizowaną obsługą spedycyjną realizowaną przez Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej (PSK) objętych jest 36 GS i 18 zakładów WZSR/WZGS, przy czym w tych przypadkach do odwozu towarów angażowany jest przede wszystkim tabor STW, jako podwykonawca PSK.

PSK, mimo że jest wyspecjalizowanym spedytorem wykonującym scentralizowaną obsługę na określonych stacjach PKP, to jednak nie obejmuje swą działalnością rozładunków nawozów mineralnych i wapna nawozowego, dostarczanych luzem, oraz innych uciążliwych w rozładunkach towarów i ich odwozu do odbiorcy (GS). Zadania te wykonują wyłącznie O/STW lub same GS.

W przypadku 17 gminnych spółdzielni i 3 zakładów WZSR/WZGS obsługę przewozowo-spedycyjną wykonują przewoźnicy PKS i inni, w tym częściowo prywatni. Dotyczy to 8 GS w woj. katowickim i 5 GS w woj. kieleckim, i po 1 GS w woj. łódzkim, poznańskim, śląskim, toruńskim, gorzowskim i siedleckim.

Zadania spedycyjne wykonywane przez GS i zakłady WZSR/WZGS we własnym zakresie dotyczą 508 gminnych spółdzielni i 50 zakładów, co stanowi odpowiednio 27% i 9,2% wszystkich GS i Zakładów.

Stan wyposażenia jednostek transportu branżowego spółdzielczości „ŚCh” w sprzęt do mechanizacji robót ładunkowych jest bardzo zróżnicowany, co wynika głównie z ograniczonych przydziałów tego sprzętu z produkcji krajowej i importu. Przydziały tego sprzętu w roku 1984 wyniosły 25 szt. wobec zgłoszonych potrzeb około

100 szt. Należący do wyposażenia sprzęt przeładunkowy pozyskany w większości z upływnień jest nietypowy i mało dostosowany do realizowanych przeładunków. W posiadanych sprzęcie dominują różnego typu koparki produkcji krajowej i z importu, dźwigi samochodowe, ładowarki stosowane w rolnictwie oraz różne rozładowniki ślimakowe, taśmociągi itp. Jego stan jest niewystarczający w stosunku do potrzeb. Średnio rocznie Spółdzielnie Transportu Wiejskiego przeładowują około 85 mln ton masy towarowej, z czego sprzętem przeładunkowym około 23 mln ton, ręcznie 26 mln ton, a pozostałe przeładunki - przy wykorzystaniu taboru specjalizowanego.

Niski procent zmechanizowania prac przeładunkowych wynika nie tylko z niewystarczającej liczby tego sprzętu i jego właściwości użytkowych, lecz również:

- z niedostatecznego uzbrojenia kolejowych stacji przeładunkowych PKP (rampy przeładunkowe, instalacje oświetleniowe i siłowe, sunnice bramowe, wagi itp.),
- z niedostosowania przez producentów masy towarowej do zmechanizowanych przeładunków (zawężenie stosowania dostaw towarów w zbiorczych jednostkach ładunkowych, kontenerach elastycznych itp.).

W celu chociażby częściowego złagodzenia występujących trudności w procesach przewozowych i spedycyjnych w spółdzielczości „SCH” podjęte zostały szeroko zakrojone działania, zmierzające do zmechanizowania robót ładunkowych na stacjach wyładowniczych i w magazynach gminnych spółdzielni. Duży niedobór tych urządzeń, a w szczególności brak urządzeń specjalistycznych, zmusił do szukania rozwiązań we własnym zakresie, przy współpracy z innymi wyspecjalizowanymi jednostkami.

W tym zakresie podjęto:

- produkcję żurawi przeładunkowych, typ DS-10-1K, montowanych na podwoziach samochodów Jelcz przystosowanych do rozładunku wagonów z wiązkami wyrobów hutniczych do 10 ton oraz rozładunku materiałów sypkich i kawałkowych przy zastosowaniu chwytaków o pojemności  $1,6 \text{ m}^3$ ,
- seryjną modernizację importowanych z Czechosłowacji ładowarek rolniczych, typ ND-4-022, dostosowanych do rozładunku wagonów z materiałami sypkimi i kawałkowymi, w tym z podnoszoną kabiną typ „wir” oraz instalowanych na podwoziach samochodowych,
- produkcję hydraulicznych chwytaków obrotowych, dostosowanych do rozładunku towarów sypkich i kawałkowych przy użyciu koparek „Waryński” i innych.

Niezależnie od wymienionych działań podjęto prace nad wykonaniem samojedznej maszyny przeładunkowej z chwytakiem o pojemności  $0,6 \text{ m}^3$ , z podnoszoną kabiną do 5 m, oraz prace nad dostosowaniem naczepy samochodowej do przewozu i rozładunku wyrobów hutniczych w warunkach GS i placów budów. Prototypy tych urządzeń są aktualnie w próbach.

Nadal jednak pozostaje nie rozwiązany problem przeładunku towarów sypkich przewożonych luzem w wagonach krytych. Z prowadzonych dotychczas przez nas prac

badawczych wynika, że najbardziej korzystnym rozwiązaniem możliwym do zastosowania w obecnych warunkach jest wykorzystanie kontenerów elastycznych. Sprawa ta wymaga jednak zsynchronizowania działań wszystkich zainteresowanych resortów dla uzgodnienia rozwiązań organizacyjnych, a także podjęcia decyzji w przedmiocie finansowania nakładów niezbędnych dla wdrożenia nowej technologii, w tym przewozu, naładunku tych towarów w warunkach zakładów produkcyjnych, przeładunku na stacjach kolejowych i wyładunku u odbiorcy.

#### 8. Współpraca w ramach łańcucha transportowego

Podstawowe problemy w zakresie współpracy między uczestnikami łańcucha transportowego, pozostającego w sferze zainteresowania spółdzielczości „SCh”, wynikają w głównej mierze z nieuwzględniania przez nadawców i kolej uwarunkowanych, wynikających z komplementarnego charakteru zależności pomiędzy poszczególnymi ogniwami tego łańcucha. Dotyczy to w szczególności nieprzestrzegania: obowiązku należytego opakowania i zabezpieczania przesyłek na czas przewozu, formowania przesyłek w jednostki ładunkowe, załadowywania przesyłek do odpowiednich wagonów, umożliwiających zmechanizowany ich rozładunek oraz organizowania dostaw do jednej stacji kolejowej w ilościach określonych ściśle przez odbiorcę. Niekorzystne skutki wymienionych zjawisk ujawniają się głównie w sferze dostaw towarów masowych przeznaczonych do produkcji rolnej. Występujące uciążliwości dotyczą w szczególności nawozów mineralnych przewożonych bez opakowania, wapna nawozowego i materiałów budowlanych, wśród których wyróżnia się cement i materiały ścienne. Rozmiary problemu określa wielkość pozostającej w obrocie masy towarowej wynoszącej w skali roku:

- |                       |                     |
|-----------------------|---------------------|
| - nawozy mineralne    | - 7 mln ton,        |
| - wapno nawozowe      | - 3,5 mln ton,      |
| - węgiel i koks       | - około 16 mln ton, |
| - zboże               | - 3,5 mln ton,      |
| - pasze przemysłowe   | - 1,5 mln ton,      |
| - materiały budowlane | - około 10 mln ton. |

Faktyczne przewozy tych materiałów są znacznie większe z uwagi na zjawisko podwajanego ich przeładunku i przewozów. Do szczególnych utrudnień w sferze obrotu tymi towarami należy zaliczyć zupełny brak możliwości zmechanizowania robót ładunkowych przy przewożeniu luzem nawozów mineralnych i wapna nawozowego w wagonach krytych.

Stopień zapyłania przy ich rozładunku wielokrotnie przekracza najwyższe dopuszczalne stężenie czynnika szkodliwego dla zdrowia. Inspektorzy pracy wydali

już liczne decyzje zakazujące ręcznego wyładunku tych nawozów, żądając jednocześnie od dostawców i PKP powszechnego stosowania do tych przewozów (jako rozwiązanie doraźne) wagonów węglarek krytych oponami. Niepełne stosowanie się dostawców i PKP do tych zaleceń i nadal dostarczanie tych nawozów w wagonach krytych, przy konieczności zapewnienia ciągłości zaopatrywania rolników w te środki, wymusza (mimo wydanych zakazów) zaangażowanie pracowników do ręcznego wyładunku, gdyż brak jest na świecie niepylających urządzeń mechanicznych.

Systematycznie pogłębiający się brak pracowników do prac ładunkowych powoduje nadmierny wzrost kosztów robót ładunkowych, a ponadto wymusza podejmowanie licznych działań zapobiegających wstrzymaniu dostaw dla rolnictwa nawozów mineralnych i wapna nawozowego. Z tych też względów wynika konieczność pilnego podjęcia działań przez wszystkich uczestników łańcucha transportowego nawozów mineralnych i wapna nawozowego (producent, przewoźnik, odbiorca) dla uzyskania rozwiązań doraźnych i docelowych, gwarantujących wymagany poziom BHP i ochrony środowiska.

Przy przewozie materiałów budowlanych zagadnieniem podstawowym jest zmechanizowanie przeładunków przesyłek cementu dostarczanego w workach bez palet. Dotyczy to w szczególności dostaw całopociągowych, a także dostaw w wagonach niepełnosprawnych, co wywołuje określone konsekwencje, wyrażające się przede wszystkim w płaconych kolei karach umownych za przetrzymanie wagonów, jak też w wielokrotnie przewyższających stawkach podstawowych wynagrodzenia dla pracowników dorywczo zatrudnionych. Mimo znacznej podatności tego wyrobu (pakowanego w worki) na formowanie jednostek ładunkowych nie stosuje się zupełnie paletyzacji przesyłek, a w przypadku materiałów ściennych jednostki ładunkowe są zjawiskiem o charakterze incydentalnym. Bardzo często zdarza się, że materiały ścienne (cegła, pustaki itp.) ładowane są do węglarek czteroosiowych bez drzwi, co powoduje, że wagony te mogą być rozładowywane wyłącznie ręcznie. Wydłuża to czas ich rozładunku, zwiększa koszty rozładunku itp. W tych warunkach nie odnosi pożądanego skutku podnoszenie wysokości stawek kar umownych za przetrzymanie wagonów. Dlatego też konieczne jest podjęcie odpowiednich decyzji stwarzających bodźce skłaniające producentów do formowania jednostek ładunkowych.

Dla usprawnienia procesów ładunkowych wagonów konieczna jest poprawa warunków pracy na stacjach kolejowych. W wielu przypadkach warunki te są przeszkodą w wykorzystywaniu już posiadanych maszyn i urządzeń, z uwagi na brak podłączeń elektrycznych, możliwości zorganizowania warunków socjalnych i BHP.

Kolejnym utrudnieniem jest brak przestrzegania rytmiki dostaw, co stwarza określone skutki głównie u odbiorcy. Naraża to odbiorcę na płaconie kolei kar za przetrzymanie wagonów w przypadku spiętrzenia dostaw oraz na ponoszenie skutków postoju taboru, sprzętu i ludzi wówczas, gdy dostawy te są znikome lub ich w

ogóle nie ma. W tych warunkach niezbędne jest - poza oddziaływaniem w trybie administracyjnym - stworzenie mechanizmów ekonomicznych skłaniających dostawców do ładu wagonów we wszystkie dni tygodnia. Ograniczyłoby to kumulacje dostaw do zdarzeń incydentalnych.

### 9. Działania usprawniające

Działania usprawniające sferę transportu towarów wymagają skoordynowanych wysiłków zarówno samego transportu, jak i nadawców i odbiorców uczestniczących w procesie transportowym. Jak potwierdza to praktyka, brak postępu na etapie przygotowania towarów do transportu i odbioru tychże po przewozie nie tylko pomniejsza, ale wręcz unicestwia wysiłki transportu podejmowane dla usprawnienia tego procesu. Stosowanie bowiem przez nadawców tradycyjnych lub wręcz prymitywnych technologii wywołuje w sferze przewozu i odbioru bardzo wysokie koszty. Koszty te związane są głównie z coraz wyższymi opłatami za wykonywanie robót ładunkowych, zwłaszcza dokonywanych ręcznie.

Potrzeba usprawniania procesu transportowego wywołana jest nie tylko koniecznością przeciwdziałania zbyt dynamicznemu przyrostowi kosztów transportu, lecz wynika także z uwarunkowań, do których należy głównie postępująca dekapitalizacja potencjału przewozowego, wymuszona przez ograniczone przydziały środków transportowych, sprzętu przeładunkowego oraz podstawowych materiałów eksploatacyjnych, głównie paliwa i ogumienia. W tych warunkach z inicjatywy i inspirującej funkcji transportu podejmowane są działania organizacyjno-ekonomiczne, techniczne i technologiczne, w wyniku których możliwe będzie zapewnienie ciągłości i rytmiczności obsługi transportowej oraz pracy taboru, zmniejszenie nakładu pracy przewozowej, a także ograniczenie ręcznych prac przeładunkowych i skrócenie czasu postoju pojazdów przy wykonywaniu czynności ładunkowych. Celowi temu służyłyby między innymi wykonane prace badawcze związane z ustaleniem przydatności do przewozu i przeładunków wapna nawozowego i nawozów mineralnych dostarczanych luzem, urządzeń pneumatycznych, kontenerów metalowych 5-tonowych i innych stosowanych w budownictwie.

Uznając jednak potrzebę kompleksowego przeanalizowania procesu transportowego i obsługi transportowej jednostek spółdzielczości „Sch”, Instytut Budownictwa, Mechanizacji i Elektryfikacji Rolnictwa (IBMER) wykonał na zlecenie Zarządu Transportu pracę badawczą obejmującą ocenę aktualnej organizacji transportu spółdzielczego w woj. lubelskim w powiązaniu ze wszystkimi miejscami nadania i odbioru towarów. W wyniku tej pracy zgromadzony został bogaty materiał analityczny stanowiący podstawę do podjęcia pogłębionych analiz, zmierzających do wdrożenia

określonych usprawnień w sferze obsługi transportowej jednostek handlowych i produkcyjnych spółdzielni „Samopomoc Chłopska”.

Równocześnie prowadzone są działania zmierzające do usprawnienia procesu transportowego w dostawach towarów masowych z przemysłu, głównie w odniesieniu do nawozów mineralnych przewożonych luzem i wapna nawozowego. Podejmowane w tym przedmiocie inicjatywy ujmują zagadnienie dwukierunkowo; występująca aktualnie sytuacja wymaga bowiem niezwłocznego wdrażania rozwiązań, które z konieczności są rozwiązaniami doraźnymi, przy równoczesnym poszukiwaniu rozwiązań docelowych, wymagających z reguły zasadniczych zmian w technologii załadunku, a to będzie wymagać poniesienia odpowiednich nakładów finansowych i czasu na wdrożenie tych rozwiązań.

W wyniku podejmowanych rozwiązań doraźnych:

- wyeliminowano wagony kryte (oprócz wagonów wapniarek) z przewozów wapna nawozowego, doprowadzono do uzgodnień w zakresie ograniczenia wysyłki superfosfatu pylistego i wapna nawozowego do 2 wagonów dziennie do jednego odbiorcy i nie więcej niż 5 wagonów do jednej stacji kolejowej;

- uzyskano zgodę resortu komunikacji na wydłużenie do 12 godzin terminu na wyładunek wagonów krytych, w których przewożony jest superfosfat pylisty, i wagonów wapniarek, w których przewozi się wapno nawozowe;

- wydłużono do 12 godzin terminu wolnego od kar umownych na rozładunek węgliarek z superfosfatem pylistym i wapnem nawozowym w grupach wagonów od 5 wwyż;

- zobowiązano służby przewozowe PKP do niekumulowania pojedynczych, 1-2 wagonów z superfosfatem pylistym i wapnem nawozowym na stacjach rozrządowych, a tym samym do zapewnienia sukcesywnego spływu tych nawozów do ściśle określonych stacji PKP (odbiorców).

Drugi kierunek uwzględniający rozwiązanie docelowe realizowany jest w ramach międzyresortowego zespołu; w działaniach zespołu uczestniczą przedstawiciele wszystkich zainteresowanych resortów, łącznie z resortem komunikacji, oraz IBMER i innych ośrodków badawczo-rozwojowych. W wyniku prac tego zespołu wypracowany został pogląd, zgodnie z którym najkorzystniejszym rozwiązaniem byłoby zastosowanie kontenerów elastycznych. Przyjęte do realizacji rozwiązania winny obejmować zarówno kontenery jednorazowego, jak i wielokrotnego użytku. Dalsze prace nad tą technologią, które przejęło Ministerstwo Komunikacji, podjęte zostaną po uzyskaniu stanowiska resortu chemii i przemysłu lekkiego w zakresie możliwości zapewnienia z krajowej produkcji dostawy płótna polipropylenowego.

Niezależnie od działań organizacyjnych na rzecz usprawniania procesów transportowych, co omówiono wyżej, prowadzone są intensywne prace w zakresie technicznych usprawnień, w tym przede wszystkim mechanizacji przeładunków i zwiększonego nasycenia spółdzielczego transportu w urzędzenia przeładunkowe. Omówiono to bliżej w poprzednim rozdziale.

Równolegle podejmowane są próby stosowania w transporcie branżowym i gospodarczym spółdzielczości „Samopomoc Chłopska” samochodów z żurawikami i podnoszonymi burtami, a także działania interwencyjne u władz o zwiększenie dla CZS „SCh” dostaw urządzeń przeładunkowych, pochodzących z produkcji krajowej i z importu.

Zwiększona dynamika usprzętowania spółdzielczego transportu branżowego wymusza jednocześnie konieczność rozwijania mechanizacji robót ładunkowych w hurcie i magazynach GS, przez pojemnikowanie i paletyzację towarów, dostosowanie ramp i podjazdów do magazynów, jak również coraz powszechniejsze stosowanie w magazynach i na placach składowych wózków widłowych niskiego i wysokiego podnoszenia, przenośników taśmowych itp.

W celu uzyskania liczącego się postępu w powyższym zakresie podejmowane są następujące działania:

- dokonywana jest aktualnie inwentaryzacja obecnego stanu zmechanizowania robót ładunkowych w jednostkach handlowych „SCh”, której wyniki stanowiąc będą podstawę dla bliższego ukierunkowania działań w tym zakresie;

- w ramach prac nad modyfikacją taryfy towarowej transportu samochodowego i spedycji (TTTSiS) przewidywane jest określenie warunków preferencyjnych dla przewozu przesyłek towarowych w jednostkach ładunkowych (spalezytowanych, pojemnikowanych);

- rozszerzane są dostawy towarów z hurtu do punktów sprzedaży detalicznej o artykuły przemysłowe. Dotychczas tymi dostawami objęte były głównie artykuły spożywcze i drobne gospodarstwa domowego.

Nowelizacja aktów normatywnych w powiązaniu ze stopniowym rozszerzeniem zakupów przez jednostki handlowe magazynowych urządzeń przeładunkowych stwarza warunki dla uzyskania zwiększonego poziomu mechanizacji robót ładunkowych w obrocie handlowym oraz osiągnięcia efektywniejszej obsługi transportowej jednostek spółdzielczości „SCh”.

В. Дедо

## ТРАНСПОРТ В КООПЕРАТИВЕ „САМОПОМОЦ ХЛОПСКА”

### Р е з ю м е

В товарообороте между городом и деревней важную роль выполняют кооперативы снабжения и сбыта, в том числе кооперативы сельского транспорта.

Автомобильный транспорт кооператива „Самопомощь хлопска” (Крестьянская взаимопомощь) реализуется в рамках двух организационных форм: товарный транспорт 49 кооперативов сельского транспорта (КСТ) и хозяйственный транспорт при гминных кооперативах. Товарный транспорт охватывает в 306 отделах КСТ транспортные средства средней и крупной грузоподъемности, а хозяйственный транспорт — транспортные сред-



ства малой грузоподъемности. т. наз. поставщиковые. Обслуживающе-ремонтная база КСТ насчитывает 352 объекта с 1750 ремонтными постами.

Состояние оснащения отделов КСТ средствами механизации погрузочных работ неудовлетворительно. Они реализуют на протяжении года перегрузочные работы в размере около 85 млн тонн, в том числе вручную все еще 26 млн тонн.

Действия по улучшению сферы транспорта товаров требуют координированных усилий как самого транспорта, так и поставщиков и получателей участвующих в транспортном процессе.

W. Dedo

#### TRANSPORT IN THE „SAMOPOMOC CHŁOPSKA” COOPERATIVE

#### S u m m a r y

The supply-and-sale cooperatives, including the rural transport cooperatives, fulfil a decisive role in the exchange of goods between town and village.

The car transport of the „Samopomoc Chłopska” (Peasants' self-help) cooperative occurs in two organizational forms: trade transport of 49 rural transport cooperatives (STW) and farm transport at communal cooperatives. The trade transport concentrates in 306 STW area units transport means of medium and high load capacity, the farm transport - means of small load capacity, so-called delivery transport means. The service and repair base of the STW comprises 352 objects with 1750 repair stands.

The state of outfitting STW area units in equipment for mechanization of loading works is insatisfactory; they reload about 85 million tons a year, therein by hand still 26 million tons.

Activities improving the transport of goods require coordinated efforts both of the transport as such suppliers and receivers taking part in the transport process.