

PAŃSTWOWA KOMUNIKACJA SAMOCHODOWA W OBSŁUDZE KOMPLEKSU
GOSPODARKI ŻYWNOŚCIOWEJ

Janina Sliwieńska

Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie

Naświetlenie roli jednego z przewoźników samochodowych w obsłudze gospodarki żywnościowej wymaga chociażby ogólnego scharakteryzowania tej sfery obsługi przede wszystkim z punktu widzenia zasięgu jej działania, rozmiarów i struktury potrzeb przewozowych, podatności transportowej ładunków, wymagań dotyczących jakości usług itd.

Kompleks żywnościowy składa się z kilku segmentów, odrębnych gospodarczo i organizacyjnie, ale powiązanych funkcjonalnie w związku z produkcją żywności i zaspokajaniem podstawowych potrzeb konsumpcyjnych ludności. Są to:

I - gospodarstwa rolne (państwowe, spółdzielcze, indywidualne), produkujące surowce i produkty rolne,

II - zakłady przemysłu rolno-spożywczego, przetwarzające - surowce pochodzenia rolniczego (przemysłu mięsnego, owocowo-warzywnego, mleczarskiego, jajczarsko-drobiarskiego, cukrowniczego, zbożowo-młynarskiego itd.),

III - jednostki handlowe prowadzące skup i obrót artykułami rolnymi,

IV - jednostki handlowe, zaopatrujące gospodarstwa rolne w środki produkcji (magazyny artykułów masowych prowadzące sprzedaż: węgla, nawozów, mieszanek paszowych, materiałów budowlanych, maszyn i sprzętu rolniczego itd.).

Piątym segmentem, niejako spinającym wszystkie wymienione człony gospodarki żywnościowej oraz łączącym kompleks żywnościowy z dziedzinami wspomagającymi, jest transport, umożliwiający przepływy masy towarowej, a tym samym funkcjonowanie tego kompleksu.

Już z samego wyspecyfikowania członów kompleksu żywnościowego widać, że z punktu widzenia obsługi transportowej kompleks ten stanowi niejednorodny zbiór potrzeb przewozowych, różniących się nie tylko rodzajem nadawanych ładunków i miej-

scem powstawania potrzeb, ale także relacjami przemieszczania, warunkami w punktach nadania-odbioru, szeroko rozumianą podatnością transportową ładunków. Zaspokajanie potrzeb przewozowych poszczególnych segmentów wiąże się w konsekwencji ze znacznym zróżnicowaniem nakładów pracy przewozowej, ponoszonych przez zaangażowanych przewoźników.

Brak danych statystycznych uniemożliwia dokładne określenie rozmiarów potrzeb przewozowych kompleksu żywnościowego. Na podstawie przeprowadzonych badań i rozpoznania [2,3] szacuje się, że masa ładunków przewożonych w obsłudze kompleksu żywnościowego sięga około 400-450 mln ton rocznie, z czego przypada na:

- zaopatrzenie gospodarstw rolnych w środki produkcji - około 44%,
- skup surowców i produktów rolnych - około 27%,
- zbył przetworów rolno-spożywczych około 29%.

Wielkość przewozów w obsłudze gospodarki żywnościowej wynika nie tylko z wielkości skupu produktów rolnych, zaopatrzenia w środki produkcji i zbytu wyrobów przemysłu rolno-spożywczego, ale także z zasad obrotu towarowego wieś-miasto i związanej z tym liczby ogniw pośrednich uczestniczących w obrocie oraz wielokrotności przewozów.

Transport samochodowy odgrywa podstawową rolę w obsłudze kompleksu żywnościowego. Biorąc pod uwagę globalne rozmiary przewozów w gospodarce żywnościowej na transport samochodowy przypada około 40%, na transport ciągnikowy gospodarstw rolnych i SKR - około 35% i na transport konny - około 25% [8]. W podstawowych grupach asortymentowych ładunków udział transportu samochodowego jest jeszcze znaczniejszy i wynosi np. w przewozach buraków cukrowych ponad 50%, ziemniaków - powyżej 43%, owoców i warzyw - blisko 90%.

PKS uczestniczy w przewozach większości ładunków nadawanych przez jednostki gospodarki żywnościowej oraz przyjmowanych spoza kompleksu żywnościowego (artykułów zaopatrzeniowych). Podstawowa rola przedsiębiorstw PKS przypada na następujące grupy ładunków¹:

- buraki cukrowe z punktów skupu do cukrowni i stacji kolejowych,
- ziemniaki przemysłowe z punktów skupu do zakładów przetwórczych,

¹Stan organizacyjny jednostek PKS bazuje na istnieniu następujących 4 przedsiębiorstw: Krajowa Państwowa Komunikacja Samochodowa działająca poprzez 14 przedsiębiorstw okręgowych zlokalizowanych w: Białymstoku, Bydgoszczy, Gdańsku, Katowicach, Kielcach, Krakowie, Lublinie, Łodzi, Opolu, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Wrocławiu i Zielonej Górze oraz przedsiębiorstwa PKS w Koszalinie, Olsztynie i Warszawie. Jednostkami produkcyjnymi, wykonującymi bezpośrednio przewozy ładunków, wchodzącymi w skład wyżej wymienionych przedsiębiorstw, są Oddziały PKS (w liczbie 174) oraz Placówki Terenowe PKS (w liczbie 136).

- zboża z punktów skupu do zakładów zbożowych oraz przerzuty między zakładami przemysłu zbożowo-młynarskiego.

W mniejszym stopniu PKS uczestniczy w przewozach następujących ładunków:

- zwierzęta rzeźne z punktów skupu do zakładów mięsnych,
- owoce i warzywa oraz przetwory owocowo-warzywne w relacjach międzywojewódzkich,
- produkty zbożowo-młynarskie z zakładów przemysłu zbożowego do magazynów handlowych,
- artykuły zaopatrzeniowe (nawozy sztuczne, węgiel) ze stacji kolejowych lub zakładów produkcyjnych do magazynów towarów masowych.

Ładunki przewożone w obsłudze kompleksu żywnościowego są bardzo zróżnicowane pod względem podatności transportowej i wynikających stąd wymagań odnośnie jakości obsługi oraz warunków transportu. Prawie wszystkie surowce rolne, ze względu na swoje właściwości fizykochemiczne, są wrażliwe na wpływy atmosferyczne (wysoką dodatnią lub ujemną temperaturę, wilgoć, opady), wstrząsy itd. Są podatne na ubytki naturalne.

Nieprawidłowe warunki przewozu mogą powodować niekorzystne przemiany biologiczne, tj. zepsucie lub obniżenie wartości użytkowych przewożonych towarów¹. Większość ładunków przeznaczonych na zaopatrzenie rolnictwa jest związana z terminami agrotechnicznymi, a produktów i płodów rolnych - z cyklami produkcji roślinnej i zwierzęcej. Są to przeważnie ładunki przewożone sezonowo, co wpływa na powstawanie spiętrzeń sezonowych. Na przykład przewozy prawie całej masy buraków cukrowych (około 95%) przypadają na okres od września do grudnia. Około 75% ziemniaków skupowanych jest w okresie od września do listopada. Podobna koncentracja występuje w skupie zboża oraz owoców i warzyw.

Przeważająca część przewozów w skupie surowców rolnych oraz w zaopatrzeniu rolnictwa ma charakter masowy, co wraz z sezonowym spiętrzeniem wymaga od przedsiębiorstw transportowych w krótkim czasie (w zasadzie 4 miesiący) wyjątkowej koncentracji sił i środków oraz dużej elastyczności działania.

Z uwagi na sezonową koncentrację przewozów ładunków oraz na wielkość tych przewozów i zróżnicowaną podatność transportową ładunków do obsługi kompleksu żywnościowego angażowani są różni przewoźnicy (działający systematycznie lub doryw-

¹Ubytki dopuszczone normami (w związku z transportem i magazynowaniem) wynoszą np. dla buraków cukrowych 2,5%, ziemniaków 1,5%, owoców i warzyw 2,5%, co w skali rocznej wynosi powyżej 500 tys. ton i równa się w przybliżeniu masie średniodziennych przewozów PKS.

czo) o różnym stopniu zaangażowania i powiązania z obsługiwanyimi dziedzinami. Niektóre dziedziny kompleksu żywnościowego są obsługiwane prawie wyłącznie przez transport własny (gospodarczy lub branżowy), np. spółdzielczość mleczarską lub w znacznej części np. spółdzielczość ogrodniczo-pszczelarską, przemysł mięsny itd. Działalność przewozowa przedsiębiorstw PKS koncentruje się głównie na artykułach pochodzących ze skupu, tj. burakach cukrowych, ziemniakach i zbożach.

Udział procentowy przedsiębiorstw PKS w globalnych przewozach podstawowych grup ładunków kształtuje się następująco¹:

zboża	24%
ziemniaki	16%
buraki	36%
ładunki łatwo psujące się	10%
inne płody	25%

W stosunku do globalnych przewozów płodów i produktów rolnych przewozy wykonywane przez PKS stanowią łącznie około 10%, a w stosunku do ogólnych przewozów PKS przewozy na rzecz kompleksu żywnościowego stanowią około 20% [5]. W okresach wzmożonych przewozów (II półrocze) około 30% ogólnych przewozów PKS wykonywanych jest w obsłudze gospodarki żywnościowej. W tym okresie średnie dzienne przewozy w porównaniu z przeciętnymi w ciągu roku wzrastają o 2-5%, na co w dużym stopniu wpływają skoncentrowane przewozy ziemio-płodów. Tak kształtuje się średnio w kraju uczestnictwo transportu publicznego w obsłudze kompleksu żywnościowego na tle ogólnego obciążenia zadaniami przewozowymi transportu samochodowego.

Udział przedsiębiorstw PKS w układzie poszczególnych województw lub zakładów przetwórczych jest zróżnicowany i uzależniony od wielu czynników, m.in. roli, jaką dany obszar lub zakład spełnia w kompleksie żywnościowym. Na obszarach koncentracji produkcji rolnej lub przetwórstwa większość przewozów przypada na miejscowych przewoźników i w tej sytuacji ich udział w przewozach będzie wyższy w porównaniu z przeciętnymi krajowymi. Potwierdzeniem tego mogą być dane liczbowe, pozostające ze sobą w ścisłej korelacji, a obrazujące udział niektórych województw w przewozach podstawowych ziemio-płodów i współczynniki natężenia dziennych przewozów w przedsiębiorstwach PKS działających na obszarze tych województw [1]. Na przykład w ogólnokrajowych przewozach buraków cukrowych największy udział miały następujące województwa: bydgoskie (6,03%), leszczyńskie (5,27%), lubelskie (4,77%), poznańskie (6,80%), toruńskie (5,46%), wrocławskie (6,36%), zamojskie

¹Szacunki na podstawie badań ITS oraz badań statystycznych GUS, 1980.

(7,72%), a w przewozach ziemniaków: katowickie (5,79%), pilskie (4,10%), wrocławskie (4,28%). Współczynniki natężenia dziennych przewozów [8] przedsiębiorstw PKS działających na obszarach tych województw [9] były dużo wyższe (w okresie lipiec-listopad) od średniej w roku (1976-1980), np. w PKS Bydgoszcz w granicach 5-10%, PKS Lublin - 13-21%, PKS Poznań i Wrocław - 3-6%

Badania przeprowadzone w wybranych cukrowniach i zakładach przemysłu ziemniaczanego wykazały, że udział PKS w dowozie surowców jest bardzo zróżnicowany. Wynika to przede wszystkim ze stopnia koncentracji przewozów sezonowych na danym obszarze, podziału zadań przewozowych między gałęzie transportu i przewoźników samochodowych oraz zdolności przewozowych poszczególnych przewoźników. Na przykład udział przedsiębiorstw PKS w obsłudze cukrowni Dobrzelin i Mała Wieś w woj. płockim oraz zakładów przemysłu ziemniaczanego Iława w woj. olsztyńskim i Staw w woj. kaliskim sięgał 65-75% oraz 50-55% w obsłudze cukrowni Witoszyce w woj. poznańskim i Kętrzyn w woj. olsztyńskim. Nie odgrywał natomiast większej roli w dowozie towarów do cukrowni Gryfice w woj. szczecińskim (zaledwie 8%) i do zakładów przemysłu ziemniaczanego w Szczecinie (13%), [7].

W okresie wzmożonych przewozów jesienno-zimowych często zdolności przewozowe przewoźników zlokalizowanych na obszarach skoncentrowanych nadań-przyjęć surowców rolnych są niewystarczające w porównaniu z zapotrzebowaniem. Wiąże się to z koniecznością angażowania przewoźników nie działających na rzecz kompleksu żywnościowego (np. przedsiębiorstw „Transbud”, różnych przewoźników niezarobkowych) oraz przewoźników z różnych rejonów.

Jak już wspomniano, PKS z zasady obsługuje relacje przewozowe między punktami skupu a zakładami przetwórczymi. W minimalnym natomiast stopniu włącza się do przewozów bezpośrednio z gospodarstw rolnych lub z pól. Wynika to głównie z tego, że przedsiębiorstwa PKS posiadają tabor samochodowy wysokiej ładowności, dostosowany do obsługi dużych potoków ładunków. Te względy powodują także, że przewozy realizowane przez PKS odbywają się z reguły na dalsze odległości niż wykonywane przez innych przewoźników samochodowych. I tak np. średnia odległość przewozu buraków cukrowych w relacji punkt skupu-cukrownia, w których obsłudze uczestniczą przedsiębiorstwa PKS, wynosi w skali kraju 25-30 km, a w relacji pole plantatora-punkt skupu lub pole plantatora-cukrownia, obsługiwanych głównie przez SKR i innych przewoźników wynosi 7-8 km. W obsłudze branży owocowo-warzywnej PKS wykonuje przewozy w relacjach międzywojewódzkich na średnią odległość 135-140 km, a częściowo w relacjach wewnątrzwojewódzkich na odległość 30-35 km. Tak więc biorąc pod uwagę wielkość pracy przewozowej (w tonokilometrach) wykonywanej przez PKS w związku z obsługą kompleksu żywnościowego, udział PKS będzie znaczniejszy niż udział w masie ładunków, ale niestety brak jest informacji dla dokładniejszego zobrazowania tego zagadnienia.

Oceniając rolę PKS w obsłudze potrzeb przewozowych gospodarki żywnościowej, należy pamiętać, że obok działalności przewozowej, przewoźnik publiczny spełnia funkcje organizacyjno-koordynacyjne w stosunku do wszystkich przewoźników samochodowych, angażowanych do przewozów podstawowych płodów rolnych w okresie szczytowych przewozów jesienno-zimowych. Dotyczy to głównie przewozów buraków cukrowych, ziemniaków przemysłowych i zboża, w których obok PKS uczestniczą STW, SKR, transport własny gospodarstw rolnych i inni przewoźnicy. W związku z tym przedsiębiorstwa PKS dokonują bilansowania potrzeb przewozowych i rozdzielają zadania przewozowe, bieżąco koordynują pracę taboru samochodowego oraz rozwiązują powstające problemy organizacyjne. Konieczne jest także zharmonizowanie pracy taboru samochodowego różnych przewoźników z pracą urządzeń mechanicznych w punktach skupu, na placach składowych i stacjach kolejowych. Wszystkie te zadania ciążyą na podstawowych przewoźnikach, jakimi na ogół są przedsiębiorstwa PKS, mające odpowiednią kadre i środki techniczne, niezbędne do tego celu.

Trzeba także zwrócić uwagę na fakt, że przeważająca część masy sezonowo występujących ziemioplodów przewożona jest w stosunkowo krótkim czasie (kilku miesięcy); zadania te realizowane są przez przedsiębiorstwa PKS niezależnie od usług świadczonych systematycznie w ciągu całego roku w obsłudze stałych klientów (jednostek przemysłu lekkiego, chemicznego, maszynowego itd). Tak więc przewozy ziemioplodów stanowią jakby dodatkowe obciążenie dla transportu publicznego. Jednakże z racji wyposażenia tego przewoźnika oraz bliskiej lokalizacji baz transportowych w stosunku do miejsc powstawania potrzeb przewozowych, gospodarka żywnościowa jest sferą wyraźnie cięższą w części zadań przewozowych przeznaczonych do obsługi przez PKS.

Omawiając rolę PKS w gospodarce żywnościowej, należy wspomnieć o stopniu trudności realizacyjnych tych zadań. Stopień ten zależy od wspomnianej poprzednio podatności transportowej ładunków, a także od warunków techniczno-eksploatacyjnych w punktach nadania-odbioru, rzutujących na możliwości doboru odpowiednich technologii przewozu, na sprawność procesu przewozowego i na wyniki ekonomiczne przewoźnika. Prace przeładunkowe w samochodowych przewozach ziemioplodów i produktów spożywczych zmechanizowane są tylko częściowo. Stosunkowo wysoki jest poziom mechanizacji przeładunków buraków cukrowych [4] (pow. 74%) i zbóż (70%). Przeładunki ziemniaków i wyrobów owocowo-warzywnych są zmechanizowane w mniejszym stopniu (około 47-48%), a zmechanizowane przeładunki przetworów zbożowo-młynarskich stanowią zaledwie 10%. Stopień mechanizacji prac przeładunkowych w przewozach ziemioplodów jest limitowany stanem wyposażenia punktów nadania-odbioru w maszyny i sprzęt ładunkowy oraz możliwościami zastosowania tych urządzeń. Najgorsze warunki pod tym względem występują w punktach skupu ziemniaków przemysłowych

i częściowo w punktach skupu buraków cukrowych, zlokalizowanych na terenach użytkowych sezonowo (najczęściej dzierzawionych), na ogół nie mających żadnych trwałych przystosowań umożliwiających mechanizację przeładunków i ułatwiających pracę taboru samochodowego (utwardzone place składowe i drogi dojazdowe, stanowiska ładunkowe, oświetlenie itd.). Brak dostatecznego wyposażenia w urządzenia do mechanizacji przeładunków występuje także w punktach skupu zbóż i innych płodów rolnych. Nieco lepsza jest sytuacja w punktach wyładunku surowców rolnych (cukrowniach, zakładach przemysłu ziemniaczanego, magazynach zbożowych), jednakże ich wyposażenie jest także niewystarczające w stosunku do potrzeb. Niski stopień zmechanizowania robót ładunkowych oraz trudne warunki w punktach nadania-odbioru ładunków powodują określone negatywne skutki u przewoźników, m.in. nieefektywne postoje taboru samochodowego z powodu dużego udziału ręcznych prac przeładunkowych, dużą awaryjność taboru na skutek nieodpowiednich warunków dojazdu i manewrowania, a w konsekwencji zwiększenie częstotliwości napraw i zapotrzebowania na części zamienne, ponadnormatywne zużycie paliw płynnych, skracanie czasu użytkowania pojazdów i wzrost kosztów eksploatacyjnych. Nie oznacza to jednakże, że uzasadnione byłoby ograniczanie udziału lub wycofywanie się z przewozów przedsiębiorstw PKS, ale powinien to być sygnał do podjęcia działań zapobiegających negatywnym zjawiskom powstającym u przewoźników.

Wnioski

1. Przewozy na rzecz kompleksu żywnościowego są dla przewoźników bardziej skomplikowane w porównaniu z przewozami innych artykułów masowych. Wyższy stopień utrudnień wynika przede wszystkim z:

- niskiej odporności transportowej większości przewożonych ładunków,
- sezonowych spiętrzeń przewozowych,
- niedostatecznego poziomu mechanizacji prac przeładunkowych,
- niewłaściwych warunków techniczno-eksploatacyjnych w punktach nadania-odbioru.

2. Rolę przedsiębiorstw PKS w obsłudze gospodarki żywnościowej należy rozpatrywać nie tylko od strony rozmiarów wykonanych przewozów, lecz także należy uwzględnić niewymierne aspekty tej działalności, związane z wypełnianiem funkcji organizacyjno-koordynacyjnych w stosunku do wszystkich przewoźników obsługujących tę sferę potrzeb przewozowych.

3. Analizując dotychczasową rolę przedsiębiorstw PKS w obsłudze kompleksu żywnościowego oraz uwzględniając zmiany rozwojowe, jakie będą następować, należy przewidywać, że uczestnictwo transportu publicznego będzie konieczne nie tylko

na dotychczasową skalę, lecz że liczyć się będzie trzeba z potrzebą poszerzenia zakresu usług - oczywiście w ramach ekonomicznie uzasadnionego podziału zadań między przewoźników samochodowych. To przewidywanie wynika z następujących powodów:

A. Z obsługi przewozowej gospodarki żywnościowej powinni być wyeliminowani wszyscy przypadkowi lub o niskiej fachowości przewoźnicy, a obsługa powinna być powierzona wyłącznie tym przewoźnikom, którzy poprzez właściwe pod względem jakościowym, technologicznym i organizacyjnym usługi zapewnią pełne zaspokojenie potrzeb przewozowych - przy jednoczesnym ograniczeniu marnotrawstwa surowców, powstającego na skutek nieprawidłowej obsługi transportowej.

B. Obecnie znaczna część potrzeb przewozowych gospodarstw rolnych, zaspokajana przez nie we własnym zakresie, powoduje duże zaabsorbowanie czasu pracy producentów rolnych. W przyszłości zadania te powinny być w dużej części przejęte przez transport samochodowy, głównie przez STW, która działa najbliżej terenów wiejskich. Jednocześnie część obecnie wykonywanych zadań przez STW (np. dowozy-odwozy od kolei, przerzuty towarów masowych na dalekie odległości itp.) powinny przejść do innych przewoźników, m.in. PKS.

C. Dostosowywanie do wyłącznej obsługi transportem samochodowym części nowo budowanych zakładów przemysłu przetwórczego na obszarach masowego występowania surowców rolnych oraz reaktywowanie małych przetwórni nastawionych na wyłączną obsługę transportem samochodowym spowoduje wzrost udziału transportu samochodowego w obsłudze gospodarki żywnościowej. Będzie to oznaczać także wzrost zadań ciągłych do obsługi przez transport publiczny.

D. W obsłudze przewozowej kompleksu żywnościowego konieczne jest uczestnictwo i współdziałanie wielu przewoźników. Pełne zaspokojenie potrzeb przewozowych (pod względem ilościowym i jakościowym) wymaga wyznaczenia racjonalnych sfer działania - uwzględniając rodzaj i charakter zadań oraz predyspozycje i wyposażenie techniczno-eksploatacyjne każdego z przewoźników. Podział zadań przewozowych powinien być poprzedzony analizami i badaniami oraz uzasadniony ekonomicznie - z uwzględnieniem skutków dla funkcjonowania i rozwoju całej gospodarki żywnościowej oraz uczestniczących w obsłudze przewozowej przewoźników.

Literatura

1. Lissowska E.: Wariantowe koncepcje organizacyjne przewozów ziemiopłodów. Praca ITS nr 2402, Warszawa 1977.
2. Mirowska Cz., Starek A.: Zasady organizacji i technologii procesów przewozowych w podsystemach branżowych przemysłu spożywczego i rolnictwa. Praca ITS nr 2393 i 2499, Warszawa 1979.
3. Praca zbiorowa: Obsługa transportowa kompleksu żywnościowego. Praca ITS nr 2856.

4. Praca zbiorowa: Program mechanizacji robót ładunkowych w transporcie samochodowym na lata 1977-1980. Praca ITS nr 2186, Warszawa 1976.
5. Prognoza obsługi potrzeb przewozowych branż gospodarczych przemysłu spożywczego. Praca ITS nr 1984, Warszawa 1974.
6. Rocznik Statystyczny, PKS, 1981.
7. Śliwieńska J. i in.: Analiza przewozów ziemiopłodów z punktu widzenia ich gospodarczego uzasadnienia. Praca ITS nr 2335, Warszawa 1976.
8. Śliwieńska J.: Analiza przewozów ziemiopłodów. Praca ITS nr 2344, Warszawa 1976.

Я. Сливеньска

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВТОТРАНСПОРТ В ОБСЛУЖИВАНИИ КОМПЛЕКСА
ПИЩЕВОГО ПРОИЗВОДСТВА

Р е з ю м е

Если принять общий транспорт государственного автотранспорта (ПКС) за 100%, то транспорты для пищевого производственного комплекса составляют около 20%. ПКС участвует в транспорте большинства грузов поставляемых единицами пищевого производства, а также вне пределов пищевого комплекса - снабженческие средства. Основная роль автотранспорта ПКС касается следующих групп грузов: сахарная свекла, промышленный картофель, зерно, а в меньшей степени убойные животные, плоды и овощи, минеральные удобрения и уголь.

ПКС реализует как правило транспорта между точками скупки и перерабатывающими предприятиями, т.е. на более далеких расстояниях. Напр. среднее расстояние транспорта сахарной свеклы от точки скупки до сахарного завода составляет в масштабе страны около 30 км. Транспорты в области пищевого производственного комплекса являются более сложными для транспортных единиц в сравнении с транспортом других массовых грузов из-за значительной сезонности транспортов, низкой транспортной пригодности большинства грузов, низкого уровня перегрузочных работ. В транспортном обслуживании пищевого производственного комплекса необходимы участие и сотрудничество многих транспортных единиц.

J. Śliwieńska

STATE MOTOR COMMUNICATION IN RENDERING SERVICES
FOR THE FOOD PRODUCTION COMPLEX

S u m m a r y

The transport services for the food production complex amount to 20% against the total transport of the state motor communication (PKS) = 100%. The PKS takes part in the transport of most loads forwarded by food production units and receive from outside the food production complex - supply articles. The basic role of the PKS units is played towards the transport of the following groups of loads: sugar beets, industrial potatoes, cereals and to a less degree - slaughter animals, fruits and vegetables, mineral fertilizers and coal.

PKS is carrying out, as a rule, transport between purchasing units and processing factories, i.e. within longer distances. E.g. the mean distance of sugar beet transport from the purchasing units to the sugar factory amounts in the country scale to about 30 km. Transport in the food production complex is more complicated for transport units as compared with the transport of other massy articles due to a great seasonality of the transport of most loads, a low suitability for transport of most loads, a low level of reloading works. In the transport services for the food production complex the participation and cooperation of many transport units would be necessary.