

ODRA I NADODRZE

Alfred Klein

**Przedsiębiorstwa żeglugowe
w warunkach reformy gospodarczej**

Opole, kwiecień 1983 r.

INSTYTUT ŚLĄSKI W OPOLU

ALFRED KLEIN

PRZEDSIĘBIORSTWA ŻEGLUGOWE W WARUNKACH REFORMY
GOSPODARCZEJ

OPOLE 1983

ODRA I NADODRZE

KOLEGIUM REDAKCYJNE:

przewodniczący: prof.dr hab. Janusz Kroszel,
członkowie: mgr Wojciech Dębowski,
inż. Józef Kachel,
dr Stanisław Malarski,
mgr Andrzej Pasierbiński,
doc.dr hab. Robert Rauziński,
dr hab. Jan Tkocz.

Badania wykonano w ramach Rządowego Programu Badawczo-Rozwojowego PR-7 "Kształtowanie i wykorzystanie zasobów wodnych", koordynowanego przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Warszawie w Kierunku O7 "Podstawy kompleksowego zagospodarowania zasobów wodnych Odry", koordynowanym przez Instytut Śląski - Instytut Naukowo-Badawczy w Opolu.

Publikacja zawiera wyniki pracy badawczej podjętej w ramach planu prac badawczych Zakładu Badań Odrzańskich Instytutu Śląskiego w Opolu "Opracowanie koncepcji prawnej organizacji zarządzania gospodarką odrzańską ze szczególnym uwzględnieniem żeglugi śródlądowej oraz powiązań z gospodarką morską ujścia Odry /7.04.07/".

Autor: prof.dr hab. ALFRED KLEIN

WYDZIAŁ PRAWA I ADMINISTRACJI
UNIwersytetu Wrocławskiego

Opracowanie redakcyjne: mgr Marek Malec

Przedmowa

Kluczowym problemem intensyfikacji transportu wodnego na rzece Odrze, nawet w istniejących warunkach technicznych, jest przystosowanie jednostek gospodarczych działających w zasięgu rzeki do nowych warunków jakie stwarzają nowe regulacje prawne i ekonomiczne związane z reformą gospodarczą. Reforma uruchamia tylko zapewne długotrwałe procesy harmonizacji interesów jednostek gospodarczych z ogólnonarodowym zadaniem pełniejszego wykorzystania zasobów tkwiących w zagospodarowaniu kraju. W nowej sytuacji znajdują się zarówno przedsiębiorstwa żeglugowe jak i jednostki gospodarcze potencjalnie zainteresowane wykorzystaniem rzeki. Sądzę, że będzie to proces długotrwały i złożony. W tej sytuacji potrzebna jest stała, wielostronna dyskusja nad dostosowaniem tych wszystkich wymienionych jednostek do nowej sytuacji jakie stwarza reforma.

W zespole prof.dr hab. Alfreda Kleina, powołanym przez Instytut Śląski w Opolu podjęto badania w aspekcie prawnym podobnie jak w badaniach ekonomicznych realizowanych w zespole prof.dr hab. Franciszka Gronowskiego z Politechniki Szczecińskiej. W opracowaniu, prof. A.Klein prezentuje wstępne wyniki badań. Uważam, że już wstępne wnioski wpływające z opracowania wywołają ożywioną dyskusję.

Prosimy uprzejmie o zgłaszanie uwag i propozycji związanych z opracowaniami na adres: Instytut Śląski - Instytut Naukowo-Badawczy, ul.Luboszycka 3, 45-036 OPOLE.

JANUSZ KROSZEL

Dyrektor Instytutu Śląskiego
w Opolu

THE HISTORY OF THE

REIGN OF

CHARLES THE FIRST

By Sir Samuel Purchas
Knt. of the Bath
Author of the Pilgrimes
to this World
The second Edition
Revised and corrected by
the Author
LONDON Printed by
I. Blount at the signe of the
Sunne in St. Dunstons Church
in Fleetstreet
1632

THE HISTORY OF THE
REIGN OF
CHARLES THE FIRST
By Sir Samuel Purchas
Knt. of the Bath
Author of the Pilgrimes
to this World
The second Edition
Revised and corrected by
the Author
LONDON Printed by
I. Blount at the signe of the
Sunne in St. Dunstons Church
in Fleetstreet
1632

1. Z wejściem w dniu 1.X.1981 r. w życie ustawy z 25 września 1981 r. o przedsiębiorstwach państwowych¹ nastąpiła istotna zmiana w sytuacji przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej. Winny bowiem one - podobnie jak wszystkie przedsiębiorstwa państwowe - działać na zasadach samodzielności, samorządności i samofinansowania. Oparcie działalności przedsiębiorstw państwowych na zasadzie samofinansowania oznacza w szczególności konieczność działania z zyskiem, a przynajmniej bez strat. Działanie ze stratą grozi bowiem przedsiębiorstwu jego likwidacją /art. 23 ustawy o p.p. i § 18 ust. 3 rozp. wyk.²/a nawet - w przypadku popadnięcia w stan niewypłacalności - ogłoszeniem upadłości przedsiębiorstwa państwowego /art.26 ustawy o p.p/.

Położenie przedsiębiorstw żeglugowych stało się poważne, bo - podobnie zresztą jak i wiele innych przedsiębiorstw państwowych - weszły one w okres reformy gospodarczej w złym stanie. Wzrost kosztów eksploatacyjnych, a z drugiej strony dalszy wyraźny spadek przewozów z uwagi na brak ładunków, spowodowały, że wszystkie przedsiębiorstwa żeglugowe działają ze stratami, jeśli pominąć stosowane na ich rzecz dotacje przedmiotowe /art. 3 ust.2 i art. 34 ust. 3 ustawy z 26 lutego o gospodarce finansowej przedsiębiorstw państwowych.³ Sytuacja przedsiębiorstw żeglugowych jest tym trudniejsza, że - jak wynika z przeprowadzonych badań - i do roku 1981, prawie wszystkie działały ze stratą. W 1981 r. np. wynik bilansowy w przypadku czterech przedsiębiorstw żeglugowych wyraził się stratą. Żegluga Mazurska wykazała stratę w wysokości 6,9 mln zł., Żegluga Krakowska - 19,3 mln zł., Żegluga Warszawska - 24,2 mln zł., zaś Żegluga Bydgoska - w wysokości aż 170,1 mln zł. Tylko działalność Żeglugi na Odrze przyniosła zysk w wysokości 35,2 mln zł. W sumie przedsiębiorstwa żeglugowe osiągnęły wynik bilansowy ujemny, wyrażający się stratą w wysokości 185,3 mln zł. W sytuacji jednak gdy dotąd oceniono przede wszystkim wyniki finansowe działalności zjednoczenia jako całości, straty przedsiębiorstw żeglugowych stanowiły część tylko całego Zjednoczenia Żeglugi śródlądowej. Strata ta w 1981 r. wynosiła w sumie

583,1 mln zł, jako że na ogólną ilość 18 przedsiębiorstw i jednostek organizacyjnych wchodzących w skład tylko 7 osiągnęło rentowność a 11 zamknęło 1981 r. stratami.

Jak to już powiedziano, jeszcze w 1981 r. nie wszystkie przedsiębiorstwa żeglugowe działały ze stratą. Pozwala to sądzić, że w zasadzie przedsiębiorstwa żeglugowe mogą działać bez strat a nawet z zyskiem. Należy zwrócić jednak uwagę, że Żegluga na Odrze, która jeszcze w 1981 r. działała z zyskiem, jest największym przedsiębiorstwem żeglugowym, którego praca przewozowa - w 1981 r. - przekroczyła trzykrotnie łączną pracę pozostałych przedsiębiorstw żeglugowych. Podniesienie rentowności przedsiębiorstw żeglugowych zależy jednak od wielu okoliczności. Istotne znaczenie w tej mierze wydaje się mieć usprawnienie działalności przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej, w tym także przeprowadzenie pewnych zmian w modelu organizacyjno-ekonomicznym żeglugi śródlądowej.

2. Zasadnicze znaczenie dla rentowności przedsiębiorstw żeglugi mają taryfy przewozowe. Wiele wskazuje jednak na to, że dopiero z czasem będzie można wprowadzić opłaty taryfowe w wysokości zapewniającej wszystkim przedsiębiorstwom żeglugowym rentowność. Nadal bowiem, w celu zapewnienia żegludze śródlądowej ładunków, tylko wyraźnie niższe w stosunku do stosowanych przez innych przewoźników opłaty taryfowe mogą zachęcić klientów do zrezygnowania z transportu samochodowego czy zwłaszcza kolejowego / także w przypadku przewozów masowych/. Nie oznacza to jednak, by niektóre przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej nie mogły stosunkowo szybko dojść do osiągnięcia rentowności. Dotyczy to w szczególności Żeglugi na Odrze z uwagi na to, że obsługuje w poważnym zakresie ładunki masowe, często na długich trasach /Śląsk - porty, oraz tranzyt do CSRS, Austrii i WRL/, działa na stosunkowo dobrze wyposażonej odrzańskiej drodze wodnej, posiada liczną i dobrą technicznie i strukturalnie flotę, obsługiwaną przez dobrą kadrę pracowników.

Z przeprowadzonych badań i analiz wynika zresztą, że przedsiębiorstwa żeglugowe mogą doprowadzić do znacznego obniżenia kosztów eksploatacyjnych.

Z badań działalności przedsiębiorstw żeglugowych wynika przede wszystkim, że nie wykorzystuje się we właściwym stopniu taboru pływający. Nawet w Żegludze na Odrze wskaźniki gotowości techniczno-eksploatacyjnej taboru pływającego wskazują, że istnieją możliwości lepszego wykorzystania go. Wymaga to przede wszystkim poprawienia jakości i szybkości remontów. Wymaga to jednak lepszego niż dotąd zaopatrzenia tak przedsiębiorstw żeglugowych jak i stoczní remontowych w części zamienne i potrzebne materiały. Wydaje się także, że - podobnie jak w transporcie samochodowym i kolejowym - należy podjąć działania w celu większego zainteresowania stoczní budowlanych a zwłaszcza remontowo-budowlanych remontami. Jak dotąd bowiem są one bardziej zainteresowane budową nowych jednostek pływających. Poprawienie gospodarki remontowej i poprawienie tym sposobem gotowości eksploatacyjnej taboru pływającego winno w najbliższej przyszłości zapobiec utrzymywaniu nadmiernej w stosunku do wykonywanych zadań przewozowych taboru pływającego, a tym samym podnieść efekty działalności przewozowej.

Tak dawniejsze badania jak i nowsze analizy wskazują, że czas pracy sprzętu przeładunkowego tylko nieznacznie przekracza 50 % czasu nominalnego⁵. Pełniejsze wykorzystanie zdolności przeładunkowych portów można osiągnąć tylko przez zwiększenie przewozów, co w sumie powinno wydatnie podnieść wyniki finansowe działalności przewozowej przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej, jako że - jak dotąd - administrują również portami rzecznyymi. Problem jest o tyle ostrzejszy, że relatywny bądź wyrażający się w wielkościach bezwzględnych spadek efektywności portów ma miejsce przy stałym a nawet zwiększającym się inwestowaniu w wyposażenie portów.⁶

Przeprowadzone badania zatem jednoznacznie wykazują, że do rentowności przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej można dojść tylko przez ucieczkę do przodu; przez zdecydowane zwiększenie

tak ilości jak i jakości usług przewozowych.

Zwiększenie przez przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej przewozów nie jest jednak zadaniem łatwym do zrealizowania. Doświadczenie wskazuje, że nawet w okresie przed 1980 r., gdy zdolności przewozowe transportu samochodowego a zwłaszcza kolejowego były w pełni wykorzystane, klienci niechętnie rezygnowali z korzystania ze wspomnianych rodzajów transportu na rzecz przewozów za pośrednictwem żeglugi śródlądowej. Działo tu nie tylko przyzwyczajenie, przede wszystkim do przewoźnika kolejowego, lecz także i inne czynniki. Istotne znaczenie ma także i ta okoliczność, że cała dotychczasowa prawna organizacja przewozów została ukształtowana na tle potrzeb i na użytek działalności przewoźnika kolejowego i korzystania z jego usług. Uznanie transportu kolejowego za powszechny i podstawowy rodzaj transportu znajdowało wyraz w postanowieniach cenników, w których z zasady przyjmowano, że koszty związane z użytkowaniem innego środka transportu obciążają kupującego, który co najwyżej mógł się domagać zwrotu bonifikaty w wysokości kosztów transportu kolejowego. Powyższej postawy dowodzi także fakt, że mimo wielu apeli, umowy o przewóz w transporcie wodnym śródlądowym nie doczekały się szczególnej regulacji normatywnej, w sytuacji gdy znajdująca w tej mierze zastosowanie regulacja kodeksowa / art.774 -793 k.c./ okazuje się zbyt ogólna, zaś inne regulacje szczegółowe z natury rzeczy nie mogą znaleźć zastosowania, nawet choćby tylko w drodze ostrożnej analogii.

Daleko bardziej zniechęcają klientów takie okoliczności oczywiście jak wgląd na długi czas przewozów, niską terminowość ich realizacji, niewystarczający poziom zabezpieczenia ładunków przed działaniem czynników atmosferycznych i ochrony ładunków przed oddziaływaniem wody i wilgoci. Z tego ostatniego względu niezbędne jest wyposażenie przedsiębiorstw żeglugowych w kryte barki.

Zwiększenie ilości przewozów w transporcie wodnym śródlądowym zależy w znacznym stopniu od usunięcia jeszcze jednej

bariery ograniczającej korzystanie z usług przedsiębiorstw żeglugowych. Badania wyraźnie wskazują, że olbrzymia większość przewozów odbywa się na trasach między portami zarządzanymi przez przedsiębiorstwa żeglugowe, znacznie rzadziej z udziałem portów zarządzanych przez przedsiębiorstwa produkcyjne. Minimalnie natomiast wykorzystuje się jako miejsce nadania i odbioru różnego rodzaju przeładownie i przystanie, w tym także były porty. Kwestia przyczyn tego stanu rzeczy wymaga zbadania. Można jednak przypuszczać, że koncentrowanie się pracy przewozowej w transporcie śródlądowym na trasach między portami administrowanymi przez przedsiębiorstwa przewozowe łączy się ze zrozumiałym dążeniem tych przedsiębiorstw do maksymalnego wykorzystania zdolności przeładunkowej zarządzanych przez nie portów. Wydaje się także, że w żegludze śródlądowej można było zaobserwować podobne zjawisko jak u przewoźnika kolejowego, który też - jeszcze niedawno - zmniejszał ilość miejsc nadania ładunków do przewozu, kierując się wąsko pojętym własnym interesem czy tylko wygodą, nie bacząc na szkodliwość tego rodzaju postępowania z punktu widzenia interesów gospodarki narodowej jako całości. Jednak zwiększenie ilości miejsc nadawania i odbierania ładunków w transporcie śródlądowym jest niezbędne dla podniesienia stopnia konkurencyjności tego rodzaju transportu. Należy także wziąć pod uwagę, że największe możliwości zwiększenia przewozów dotyczą właśnie przewozów na krótszych odcinkach i to nie zawsze między portami administrowanymi przez przedsiębiorstwa żeglugowe. Z tego też punktu widzenia celowym może więc okazać się przekazanie administracji portów innym podmiotom.

Decydujące znaczenie dla stopnia konkurencyjności przedsiębiorstw żeglugowych ma jednak wysokość stawek taryfy przewozowej w transporcie śródlądowym. Jak wiadomo, była ona zawsze pośrednio kształtowana przez taryfę obowiązującą w transporcie samochodowym a zwłaszcza kolejowym. Ze zrozumiałych względów bowiem stawki taryfy przewozowej w transporcie śródlądowym musiały i nadal muszą być wyraźnie niższe. Przed wprowadzeniem reformy klienci skłaniali się do korzystania z usług

przedsiębiorstw przewozowych nie tylko z uwagi na niższe stawki a tylko ze względu na inne okoliczności, jak wygody związane z przewozami masowymi /węgiel, ruda, żwir/ czy przewozami wielkogabarytowymi. Pewne znaczenie w tej mierze miało także osiągnięcie przez innych przewoźników, zwłaszcza przez PKP, granic ich wydolności przewozowej. Nie wpłynęło to jednak decydująco na wzrost przewozów w transporcie wodnym śródlądowym a to ze względu na to, że wiele przedsiębiorstw położonych nad drogami wodnymi nie jest przystosowanych do korzystania z usług przewoźnika śródlądowego. Jest to o tyle zrozumiałe, iż takie przystosowanie się wymaga często nakładów inwestycyjnych. Można się jednak spodziewać, że przynajmniej z czasem, przedsiębiorstwa będą skłonne w szerszym zakresie korzystać z usług przewoźnika śródlądowego by obniżyć swoje koszty i tym sposobem zwiększyć osiągane zyski lub przynajmniej uniknąć strat. Do tego rodzaju postępowania nie skłoni przedsiębiorstw samo wprowadzenie reformy gospodarczej a dopiero doprowadzenie do sytuacji, w której nie będą mogły osiągać zysków przez samo tylko podnoszenie cen.

Konkurencyjność przedsiębiorstw żeglugowych może się też podnieść przez stosowanie umownych stawek za usługi przewozowe. Należy jednak wziąć pod uwagę, że również w przypadku stosowania - jak dotąd - urzędowych stawek na usługi przewozowe, przedsiębiorstwa żeglugowe mogą w zasadzie stosować także stawki niższe od ustalonych. Zgodnie bowiem z art.9 ustawy z 26 lutego 1982 r. o cenach⁷, ceny urzędowe oraz ceny regulowane są cenami maksymalnymi. Nie wydaje się jednak celowe szerokie stosowanie niższych stawek. Bardziej właściwe może się okazać udzielanie określonym klientom - np. w przypadku przewozów masowych, z zapewnionym ładunkiem powrotnym, przewozom na określonych trasach - opustów czy bonifikat.

Oczywiście należy mieć na uwadze, że stosowanie konkurencyjnych w stosunku do innych przewoźników stawek przewozowych, tylko wtedy zapewni zwiększenie przewozów w transpor-

cie śródlądowym i umożliwi osiągnięcie przez przedsiębiorstwa żeglugowe rentowności, jeśli przewoźnicy samochodowi a zwłaszcza PKP będą również rentowni lub też będą korzystać z niezbyt wielkich dotacji przedmiotowych czy ulg podatkowych. Tylko w takich warunkach przedsiębiorstwa żeglugowe mogą wykorzystać szanse, którą stwarza im taniość transportu wodno-śródlądowego.⁸

Wprowadzenie reformy gospodarczej przyniosło jednak ze sobą i pewne nowe trudności w uzyskaniu przez przedsiębiorstwa żeglugowe rentowności.

Przede wszystkim sytuacja kryzysowa i spowodowane nią zmniejszenie produkcji wielu przedsiębiorstw doprowadziły do wydatnego zmniejszenia zapotrzebowania na usługi przewozowe. Może to szczególnie dotknąć przewoźnika śródlądowego z uwagi na skłonność przedsiębiorstw do korzystania przede wszystkim z usług przewoźnika kolejowego. Należy się także liczyć, przynajmniej w przyszłości, z ogólnym zmniejszeniem się zapotrzebowania na usługi transportowe. Przedsiębiorstwa ponoszące koszty przewozów będą bowiem zainteresowane w poszukiwaniu kontrahentów bliżej swoich siedzib.

Po wtóre, wprowadzenie w cenach umownych między dostawcą /sprzedawcą/ i odbiorcą /kupującym/ rozliczenia kosztów transportu na warunkach loco zakład /magazyn/ dostawcy czy sprzedawcy, w miejsce - jak dotąd - stosowanej ceny franco miejsce przeznaczenia, może ujemnie wpłynąć na korzystanie z usług przedsiębiorstw żeglugowych. Odbiorcy /kupujący/ są często nowymi klientami zawierającymi umowy z przedsiębiorstwami przewozowymi, przy tym w zasadzie liczniejsi niż nadawcy. Można się jednak spodziewać, że umowy z przewoźnikami nadal będą zawierali dostawcy /sprzedawcy/, tyle że na rzecz i koszt / w ostatecznym rozrachunku/ odbiorcy /kupującego/. Winno to zmniejszyć niebezpieczeństwo utracenia przez przedsiębiorstwa żeglugowe części ładunków, jednak go w pełni nie usuwa. Najkorzystniejszym dla żeglugi byłoby zawieranie umów długoterminowych na wykonywanie usług przewozowych do portów

przeznaczenia, przy dokonywaniu rozliczeń za usługi przewozowe z nadawcami ładunków, którzy mogliby koszty poniesione z tytułu przewozów refakturować na nabywców /i to w zasadzie w jednym dokumencie rozliczeniowym za dostawę towaru/. Przedsiębiorstwa przewozowe muszą się jednak liczyć z tym, że tego rodzaju umowy nie zawsze odpowiadać będą interesom klientów.

Po trzecie, przedsiębiorstwa żeglugowe muszą się liczyć ze wzrostem kosztów eksploatacyjnych, zwłaszcza związanych ze zakupem oraz remontami taboru pływającego. Jest to nieuniknione w stopniu w jakim uzasadnione jest dążenie stoczni jak i innych przedsiębiorstw obsługujących przedsiębiorstwa żeglugowe do działania z zyskiem a przynajmniej bez strat.

Przedsiębiorstwa żeglugowe w warunkach reformy gospodarczej muszą zatem przejawiać wyraźnie większą aktywność w poszukiwaniu klientów. Bez nasilenia akwizycji przewozów przez poszczególne przedsiębiorstwa żeglugowe mogą powstać trudności w utrzymaniu dotychczasowych wielkości ładunków. Osiągnięcie przez nie rentowności wymaga jednak wyraźnego zwiększenia pracy przewozowej.

3. Poziom i jakość pracy przewozowej przedsiębiorstw żeglugowych w okresie do 1981 r. wskazuje, że osiągnięcie przez nie rentowności będzie bardzo trudnym zadaniem. Realne szanse na to - przynajmniej w najbliższym okresie - ma chyba tylko Żegluga na Odrze, a to tak z uwagi na warunki w których działa jak i na rozmiary wykonywanych przewozów. Znaczne rezerwy w wykorzystaniu taboru pływającego jak i mocy przeładunkowych portów odrzańskich, winny umożliwić rozwinięcie pracy przewozowej. Do tego, możliwość wykorzystania istniejących przeładowni i uruchomienia dalszych pozwala uruchomić przewozy na nowych trasach. Inaczej ma się rzecz z pozostałymi przedsiębiorstwami żeglugowymi. Utrzymanie ich działalności będzie jednak niezbędne, choćby z uwagi na potrzeby niektórych przedsiębiorstw, które dostosowały się już do korzystania z usług przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej. Oznacza to jednak koniecz-

ność stosowania dotacji przedmiotowych dla uniknięcia ich likwidacji czy zgoła postawienia /w razie niewypłacalności/ w stan upadłości. W związku z tym powstaje także problem celowości przeprowadzenia określonych zmian organizacyjnych. Tak np. może się okazać wskazanym przekształcenie niektórych słabszych przedsiębiorstw żeglugowych w przedsiębiorstwa wspólne czy mieszane, prowadzone w formie spółki z udziałem przedsiębiorstw szczególnie zainteresowanych w przewozach śródlądowymi drogami wodnymi.

4. Przeprowadzona analiza dotychczasowego stanu organizacyjnego przedsiębiorstw żeglugowych, stocznii innych jednostek organizacyjnych zgrupowanych w byłym Zjednoczeniu Żeglugi Śródlądowej uzasadnia tezę, że w celu stworzenia warunków dla podniesienia rentowności wspomnianych przedsiębiorstw celowym może się okazać podjęcie określonych zabiegów organizacyjnych. Poszukiwanie i znalezienie właściwych rozwiązań organizacyjnych jest z wielu względów celowe a nawet niezbędne. Zmiany organizacyjne winny być jednak wprowadzone tylko po ich należytym przygotowaniu i to takie, które stwarzają wyraźną szansę na poprawienie działalności reorganizowanych przedsiębiorstw. W każdym razie nie należy dopuszczać do zmian organizacyjnych, które nie są uzasadnione czy choćby tylko dostatecznie przygotowane. Warto w tym miejscu przypomnieć, że np. w byłym Zjednoczeniu Żeglugi Śródlądowej w latach 1973-1978 zmieniono 15 razy regulamin Zjednoczenia. Nie wydaje się, by ewentualne korzyści płynące z poszczególnych zmian mogły zrównoważyć dolegliwości wynikające z potrzeby dostosowania się do nich przez zgrupowane przedsiębiorstwa, nie mówiąc już o kosztach - także społecznych - częstych zmian.

Przed wszystkim nasuwa się potrzeba rozważenia czy nie należy mniejszych przedsiębiorstw żeglugowych połączyć w jedno większe. Winno to sprzyjać lepszemu wykorzystaniu wyposażenia tych przedsiębiorstw, zwłaszcza należącego do nich taboru pływającego. Utworzeniu przedsiębiorstwa przez połączenie kilku mniejszych w praktyce towarzyszy jednak często

wzrost aparatu administracyjnego, co podnosi koszty działalności przedsiębiorstwa. W warunkach przedsiębiorstw żeglugowych dodatkowa trudność wynika stąd, że poszczególne przedsiębiorstwa działają głównie na drogach wodnych w pobliżu swej siedziby, nie zaś na całej długości Wisły /nie mówiąc już o Żegludze Mazurskiej/. Tak więc sprawa opłacalności połączenia mniejszych przedsiębiorstw żeglugowych wymaga zbadania, i to przed podjęciem niezbędnych dla połączenia przedsiębiorstw działań. Należy przy tym zwrócić uwagę, że w świetle obowiązującej regulacji prawnej szczególnie połączenie przedsiębiorstw nie jest łatwe do przeprowadzenia. Wymaga bowiem, między innymi, zgody wszystkich przedsiębiorstw mających wejść w skład nowego przedsiębiorstwa /art.23 ustawy o p.p./.⁹

Rozważenia wymaga także celowość podziału niektórych przedsiębiorstw wchodzących w skład byłego Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej. Kwestia ta łączy się z faktem, że wejście w życie ustawy o przedsiębiorstwach państwowych nie zostało poprzedzone działaniami zmierzającymi do dostosowania wielkości przedsiębiorstw do rozmiarów uzasadnionych względami technicznymi i ekonomicznymi. Jest to problem szczególnie ostry z uwagi na to, że w latach siedemdziesiątych dążono do tworzenia wielkich przedsiębiorstw wielozakładowych, w szczególności kombinatów, kierując się bardziej względami biurokratycznymi czy zgoła modą, niż dążeniem do tworzenia przedsiębiorstw o wielkościach optymalnych z punktu widzenia ekonomicznego i warunków technicznych. Równocześnie, w świetle nowej regulacji prawnej gospodarki państwowej, połączenie i podział przedsiębiorstwa nie zależy tylko od woli organu założycielskiego, lecz wymagana jest także zgoda organów samorządu pracowniczego - rad pracowniczych zainteresowanych przedsiębiorstw /art. 23 ustawy o p.p./. Problem podziału przedsiębiorstwa przedstawia się tylko o tyle prościej, że wystarczy zgoda tylko jednej rady pracowniczej - rady przedsiębiorstwa ulegającego podziałowi.¹⁰

W przypadku przedsiębiorstw żeglugowych powstaje właściwie tylko kwestia ewentualnego wyodrębnienia z nich - w formie

oddzielnych przedsiębiorstw - portów rzecznych. Utworzenie z nich odrębnych przedsiębiorstw winno - jak się wdaże - przyczynić się do podniesienia efektywności pracy portów rzecznych. Działalność ich winna być finansowana przez opłaty przedsiębiorstw żeglugowych za usługi portowe, w szczególności także za składowanie towarów w magazynach i na nadbrzeżach. Utworzenie odrębnych przedsiębiorstw portowych może je silniej zainteresować w udostępnianiu magazynów i nabrzeży innym przedsiębiorstwom, niezależnie od tego czy łączy się to z usługami przewozowymi.

Wprawdzie - w przypadku Żeglugi na Odrze - porty stanowią odrębny zakład na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym. Pozostaje jednak do zbadania czy rozrachunek ten oparty jest na właściwych przesłankach z punktu widzenia kosztów samego przewozu i kosztów obsługi portowej. Jednak i wtedy, gdyby dojść do wniosku, że wyodrębnienie portów z przedsiębiorstw żeglugowych nie jest celowe, należy zastanowić się nad utworzeniem z poszczególnych portów odrębnych zakładów na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym.

Wyodrębnienie portów z przedsiębiorstw żeglugowych stwarza jednak szanse zainteresowania ich pracą terenowych organów administracji państwowej, z pożytkiem nie tylko dla przedsiębiorstw żeglugowych i ich klientów, lecz także innych użytkowników szlaków wodnych jak i samych miast i gmin, na terenie których porty się znajdują. Jak dotąd, terenowe organy administracji państwowej nie interesują się działalnością portów. Jednak szanse po temu mogą powstać, jeśli przywróci się formę własności komunalnej czy choćby tylko przyzna się określonym szczeblom administracji terenowej osobowość prawną z wyodrębnionym z majątku Skarbu Państwa majątkiem. Może to skłonić niektóre miasta czy gminy do uruchomienia nieczynnych portów i przystani jak także do przystąpienia do przedsiębiorstw wspólnych, które w celu administrowania portami mogą utworzyć zainteresowane przedsiębiorstwa żeglugowe, produkcyjne, handlowe i organy administracji terenowej.

Uruchomienie czy tylko uaktywnienie mniejszych portów i przystani nie wymaga tworzenia dla każdego miejsca załadunku odrębnego przedsiębiorstwa miejskiego, gminnego czy działającego w formie spółki przedsiębiorstwa wspólnego. Można z nich tworzyć także zespoły portowe administrowane przez wspomniane już przedsiębiorstwa wspólne, z udziałem w nich także zainteresowanych terenowych organów administracji państwowej. Celem może się okazać powoływanie w takiej sytuacji wojewódzkich przedsiębiorstw portowych w formie przedsiębiorstw wspólnych rad narodowych /art.10 ustawy o p.p.1 § 7 - 10 rozp. wyk/.

Wskazane formy zarządu portami, zwłaszcza mniejszymi oraz przystaniami, powinny pozwolić na uruchomienie wielu nowych miejsc załadunku. Do wykorzystania nadaje się tu w szczególności także nadbrzeża przeładunkowe wybudowane na terenie woj. opolskiego i wrocławskiego po 1970 r. w związku z modernizacją stopni wodnych na Odrze. Tylko uruchomienie dużej ilości miejsc załadunku pozwoli na zwiększenie ilości ładunków oraz na uruchomienie - raczej zaniedbanych dotąd - przewozów na trasach lokalnych. Bez zwiększenia zaś pracy przewozowej przedsiębiorstw żeglugowych nie uzyska się podniesienia ich rentowności.

Zmiany w systemie administrowania portami rzecznyymi winny być podejmowane tylko w uzasadnionych przypadkach i przy wyborze najwłaściwszej w danym przypadku formy organizacyjnej. W szczególności jednak należy poniechać dążeń do ujednolicania form zarządzania portami i miejscami przeładunkowymi. Może się bowiem okazać, że określone porty powinny pozostać w administracji przedsiębiorstw żeglugowych. Główny wysiłek należy skierować jednak na powołanie do życia struktur organizacyjnych pozwalających uruchomić nowe miejsca załadunku.

Niezależnie od tego czy uznać za celowe wyodrębnienie portów z przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej, przeprowadzona analiza struktury organizacyjnej Żeglugi na Odrze uzasadnia stwierdzenie, że chyba w zbyt małym zakresie korzysta się w nim z wewnętrznego rozrachunku gospodarczego. Szersze korzystanie z tej metody zarządzania powinno pozwolić przedsiębior-

twom żeglugowym ustalenie tych ogniw organizacyjnych, które pracują szczególnie nierentownie, a tym samym na zwrócenie działań sanacyjnych w tym właśnie kierunku. W kwestii określenia zakresu stosowania wewnętrznego rozrachunku gospodarczego przedsiębiorstwa żeglugowe nie powinny mieć żadnych formalnych trudności. Wedle bowiem ustawy o przedsiębiorstwach państwowych, tworzenie zakładów i innych wewnętrznych jednostek organizacyjnych należy wyłącznie do przedsiębiorstwa, które określa swą strukturę organizacyjną w statucie uchwalonym przez ogólne zebranie pracowników /art.27 oraz art.17 i 18 ustawy o p.p./.

5. Reforma gospodarcza doprowadziła jednak już dziś do jednej istotnej zmiany w strukturze organizacyjnej transportu wodno-śródlądowego. W końcu września 1982 r. doszło - zgodnie z zasadami reformy - do zniesienia Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej. Znaczenie tego faktu jest tym większe, iż także to Zjednoczenie - podobnie jak zjednoczenia przemysłowe - w znacznym zakresie ograniczało, głównie faktycznie, samodzielność zgrupowanych w nim przedsiębiorstw; także w zakresie aktywizacji przewozów jak i organizacji zaopatrzenia, scentralizowanego w odrębnym przedsiębiorstwie. Z drugiej strony, wobec zniesienia Zjednoczenia, finansowe wyniki działalności poszczególnych przedsiębiorstw przestały być jedynie składnikiem wyniku finansowego działalności zjednoczenia. Odpadła także możliwość uzyskania - za pośrednictwem zjednoczenia - składników mienia innego przedsiębiorstwa zgrupowanego w zjednoczeniu. Tak więc znacznie jaskrawiej niż dotąd ujawnia się na zewnątrz efektywność gospodarczej działalności poszczególnych przedsiębiorstw.

Zniesienie Zjednoczenia postawiło przed przedsiębiorstwami w nim zgrupowanymi problem czy i w jakiej formie organizacyjnej należy realizować w niezbędnym zakresie współpracę i koordynację działań. Z tego względu przeanalizowano kwestię czy bardziej celowe jest utworzenie zrzeszenia czy też może kombinatu, a więc przedsiębiorstwa wielozakładowego.

Na rzecz tej ostatniej koncepcji mogła przemawiać przynajmniej jedna ważka okoliczność. Zjednoczenia - szczególnie przemysłowe - w praktyce bardzo zbliżały się do formy organizacyjnej kombinatów, zwłaszcza takich, w których zakłady działając na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym korzystały ze znacznego zakresu samodzielności a równocześnie ich działalność produkcyjna czy usługowa nie była uzależniona od działalności innych zakładów kombinatu. Przyjęcie formy organizacyjnej przedsiębiorstwa wielozakładowego, w szczególności kombinatu, prowadziłoby zatem z punktu widzenia efektu praktycznego do utrzymania dotychczasowej sytuacji przedsiębiorstw zgrupowanych w zniesionym Zjednoczeniu. W wyniku analizy tę koncepcję jednak odrzucono. Niezbędne bowiem powiązania między poszczególnymi przedsiębiorstwami zgrupowanymi w zniesionym zjednoczeniu można zorganizować przy pomocy umów, zwłaszcza długoterminowych. Dotyczy to także umów między przedsiębiorstwami żeglugowymi i stoczniami remontowymi. Nadto należało wziąć pod uwagę, że poszczególne przedsiębiorstwa są rozmieszczone w znacznej odległości od siebie i styczność między nimi nie jest intensywna. Dotyczy to w szczególności przedsiębiorstw żeglugowych. Wreszcie wzięto pod uwagę, że założeniem reformy gospodarczej jest zwiększenie samodzielności przedsiębiorstw i przeniesienie do nich ośrodków decyzji w sprawie ich działalności produkcyjnej i usługowej. Przyjęcie koncepcji kombinatu czy innego rodzaju przedsiębiorstwa wielozakładowego prowadziłoby do dalszego ograniczenia ich samodzielności.

Niezbędny zakres organizowania współpracy i koordynowania działalności przedsiębiorstw żeglugowych i innych przedsiębiorstw zgrupowanych w byłym Zjednoczeniu można też było powierzyć utworzonemu w tym celu dobrowolnemu zrzeszeniu. Jest to bowiem forma organizacyjna, w której zakres działania jak i sama przynależność do niej zależy tylko od zainteresowanych przedsiębiorstw. Pozwala więc, wobec braku uprawnień zrzeszeń do władczego działania wobec zgrupowanych przedsię-

biorstw, uniknąć ograniczenia samodzielności przedsiębiorstw. Umożliwia też zminimalizowanie ciężarów związanych z działalnością zrzeszenia, przez ograniczenie zakresu działalności zrzeszenia do czynności ekonomicznie uzasadnionych, określonych zresztą przez same przedsiębiorstwa. Tą formę też - w wyniku analizy dotychczasowej działalności zjednoczenia i zgrupowanych w nim przedsiębiorstw - uznano za właściwszą.

Praktyka potwierdziła trafność wyboru formy organizacyjnej. Większość przedsiębiorstw zgrupowanych w byłym Zjednoczeniu zawarło umowę powołującą z dniem 1.X.1982 r. Zrzeszenie Przedsiębiorstw Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych "Polska Żegluga Śródlądowa". Jest rzeczą charakterystyczną, że do Zrzeszenia przystąpiły prawie wszystkie przedsiębiorstwa zgrupowane w zniesionym Zjednoczeniu i tylko takie. Nie skorzystano z możliwości utworzenia zrzeszeń innych, w innym układzie. Przeprowadzona analiza działalności byłego Zjednoczenia wskazuje, że celowe może się okazać tworzenie zrzeszeń samych tylko przedsiębiorstw żeglugowych czy też samych tylko stoczni /wszystkich względnie osobno remontowych i produkcyjnych/. Przyszłość pokaże czy celowym okaże się tworzenie np. zrzeszeń grupujących np. przedsiębiorstwa działające na jednym szlaku wodnym /np. na Odrze/. Należy zresztą podnieść, że możliwe jest należenie do kilku zrzeszeń równocześnie, jak też możliwa jest przynależność do jednego zrzeszenia przedsiębiorstw nadzorowanych przez różne organy założycielskie. Jak dotąd, sytuacje takie zdarzają się wyjątkowo. W przypadku przedsiębiorstw zrzeszonych w "Polskiej Żegludze Śródlądowej" może do tego dojść, gdyby zrealizować postulat przekazania nadzoru nad stoczniami produkcyjnymi Ministrowi Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego. Postulat ten, w świetle przeprowadzonej analizy, wydaje się godny uwagi.

Analiza umowy o utworzeniu Zrzeszenia "Polska Żegluga Śródlądowa" wskazuje, że i w tym przypadku /podobnie jak w przypadku utworzenia innych zrzeszeń/ przedsiębiorstwa nie są dostatecznie zorientowane w kwestii jakie sprawy i w jakim zakresie należy powierzać działalność zrzeszenia.

Z reguły można obserwować dążenie do ukształtowania zakresów działalności zrzeszeń na wzór dawnych zjednoczeń. Zapomina się, że dla prowadzenia wspólnie działalności gospodarczej i usługowej właściwszym jest tworzenie przedsiębiorstw wspólnych; że działalność naukowo-badawczą prowadzą z reguły powołane w tym celu instytuty naukowo badawcze; że zrzeszenia nie mają żadnych podstaw prawnych do podejmowania wobec zgrupowanych przedsiębiorstw działań władczych, nadzorczych czy kontrolnych; że w zrzeszeniach nie można tworzyć specjalnych funduszy dla wyrównywania strat ponoszonych przez poszczególne przedsiębiorstwa czy dla kredytowania działalności niektórych z nich.

Zrzeszenie winno służyć zgrupowanym przedsiębiorstwom przede wszystkim jako instrument organizowania i realizowania współpracy i koordynacji działań, zgodnie z zasadami przyjętymi przez same przedsiębiorstwa w formie uchwał rady zrzeszenia. Przedsiębiorstwa mogą także podejmować działania wobec wspólnego organu założycielskiego. Zrzeszenie nie staje się jednak z tego względu organem, który może w tym zakresie pełnić funkcje dawnego zjednoczenia jako jednostki nadrzędnej zgrupowanych przedsiębiorstw. W obecnej sytuacji, gdy wiele artykułów zaopatrzeniowych jest rozdzielanych lub centralnie bilansowanych i objętych przymusowym pośrednictwem przy zawieraniu umów na ich dostawę, zrzeszenia często działają w imieniu zgrupowanych w zrzeszeniu przedsiębiorstw. Jednak również z tego tytułu organy zrzeszenia nie uzyskują uprawnień w zakresie rozdziału przyznanych przedsiębiorstwom wielkości zaopatrzenia materiałowego.

Wydaże się zatem, że należy obserwować działalność Zrzeszenia "Polska Żegluga Śródlądowa" by można było zaproponować ulepszenia w zakresie jego struktury organizacyjnej a przede wszystkim właściwiej określić zakres i zasady jego działania. Zbadania wymagają także wprowadzone zasady finansowania działalności Zrzeszenia przez poszczególne przedsiębiorstwa. Można się zresztą spodziewać, że w miarę jak będzie się zmniej-

szał katalog artykułów rozdzielanych i objętych przymusowym pośrednictwem, zakres działalności zrzeszeń będzie się ograniczał i skierowywał za zasadnicze pole ich działania. Ważniejszym w przeciwdziałaniu zbędnemu tworzeniu jak i rozrostowi utworzonych zrzeszeń może się okazać dążenie przedsiębiorstw do minimalizacji kosztów utrzymywania zrzeszeń. Tą drogą może dojść także do przeciwdziałania zrozumiałym z punktu widzenia organów założycielskich dążeniom, by swoje funkcje wobec nadzorowanych przedsiębiorstw spełniać w pewnym zakresie za pośrednictwem zrzeszeń, chociaż te nie w tym celu są tworzone ani do tego - w świetle ustawy o p.p. - przeznaczone. Tego rodzaju postawy przedsiębiorstwa nie przejawia chyba jednak wcześniej zanim nie zaczną działać bez strat a z zyskiem, i to z zyskiem osiągniętym w drodze obniżenia kosztów eksploatacyjnych a nie podnoszenia ceny, co umożliwi im ich częsta sytuacja monopolisty. Dopiero wtedy też przedsiębiorstwa będą rzeczywiście zainteresowane w poszukiwaniu właściwej, efektywnej i taniej struktury organizacyjnej, stale doskonalonej i dostosowywanej do zmieniających się technicznych i ekonomicznych warunków działalności przedsiębiorstwa. Dotyczy to oczywiście także przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej.

W związku z powyższym należy podkreślić, że reforma gospodarcza przynosi ze sobą jeszcze jedną istotną zmianę w sytuacji przedsiębiorstw państwowych. Prawna regulacja reformy stworzyła przesłanki po temu, by struktury organizacyjne przedsiębiorstw państwowych były kształtowane z punktu widzenia potrzeb warunków działania poszczególnych jednostek organizacyjnych prowadzących działalność produkcyjną i usługową, nie zaś w sposób odpowiadający przede wszystkim potrzebom założycielskich czy innych centralnych i terenowych organów administracji gospodarczej i państwowej, mających nadzorować działalność przedsiębiorstwa i nią sterować.

P r z y p i s y

Referat opracowany został na podstawie następujących raportów częściowych, opracowanych w ramach badań Instytutu Śląskiego w Opolu związanych z realizacją Programu Badawczo-Rozwojowego PR-7 "Kształtowanie i wykorzystanie zasobów wodnych", temat PR-7/04 "Prawna organizacja zarządzania gospodarką odrzańską ze szczególnym uwzględnieniem żeglugi śródlądowej oraz powiązań z gospodarką morską ujścia Odry" :

1. B.Księżopolski, Organizacyjno-prawne metody i formy realizacji powiązań modelowych żeglugi śródlądowej w warunkach reformy gospodarczej,
2. A.Rosienkiewicz, Model organizacyjno-prawny żeglugi śródlądowej w warunkach reformy gospodarczej,
3. S.Malarski, Koncepcje zarządzania gospodarką odrzańską w procesie wdrażania reformy gospodarczej.

-
- 1 Dz.U.nr 24, poz.122 /dalej - ustawa o p.p./.
 - 2 Rozporządzenie Rady Ministrów z 30 listopada 1981 r. w sprawie wykonania ustawy o przedsiębiorstwach państwowych, Dz.U.nr 31, poz. 170 /dalej - rozp.wyk./.
 - 3 Dz.U.nr 7 poz.54.
 - 4 Por.Analiza działalności gospodarczej przedsiębiorstw żeglugowych i zaplecza technicznego, zgrupowanych w Zjednoczeniu Żeglugi Śródlądowej w roku 1981 /tekst. powielany/, s.32-33.
 - 5 Por.blżej J.Jagas, J.Winiarski, Wykorzystanie portów i przeładowni na katowicko-opolskim odcinku Górnej Odry, Instytut Śląski w Opolu /tekst powielany/, s.10 i 14.
 - 6 Tamże.
 - 7 Dz.U.nr 7, poz.52
 - 8 Por.blżej S.Główczyński, F.Gronowski, Żegluga Śródlą-

ładowa, Warszawa 1978, s.278-288; K.Skibicki, Przesłanki techniczno-ekonomiczne rozwoju żeglugi na Odrze w latach 1970-1990, Zeszyty Odrzańskie, Seria Nowa, nr 9, Opole 1980.

- 9 Por.J.Wiszniewski, Powstanie przedsiębiorstw państwowych, Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego 1982, nr 1/2, s.8
- 10 Może jednak dojść do zróżnicowania stanowisk rad pracowniczych zakładów w przedsiębiorstwie wielozakładowym.

The first part of the paper is devoted to a general discussion of the problem of the origin of life. It is shown that the problem is one of the most important and interesting in the history of science. The author discusses the various theories of the origin of life, and shows that the most probable one is the theory of spontaneous generation. This theory states that life originated from non-living matter, and that it has since developed into the various forms of life that we see today.

The second part of the paper is devoted to a detailed discussion of the theory of spontaneous generation. The author shows that this theory is based on the fact that life is a complex of many different parts, and that these parts are all made of the same material. This material is called protoplasm, and it is the only material that is known to be capable of life. The author shows that protoplasm is a very simple substance, and that it is capable of all the functions of life.

The third part of the paper is devoted to a discussion of the evidence in favor of the theory of spontaneous generation. The author shows that there is a great deal of evidence in favor of this theory, and that it is the only one that is based on facts. He shows that the experiments of Pasteur and others have shown that life can be generated from non-living matter, and that it can be destroyed by heat or chemicals.

The fourth part of the paper is devoted to a discussion of the objections to the theory of spontaneous generation. The author shows that these objections are based on a misunderstanding of the facts, and that they are not valid. He shows that the experiments of Pasteur and others have shown that life can be generated from non-living matter, and that it can be destroyed by heat or chemicals.

The fifth part of the paper is devoted to a discussion of the conclusions of the author. He shows that the theory of spontaneous generation is the only one that is based on facts, and that it is the only one that is capable of explaining the origin of life. He shows that the experiments of Pasteur and others have shown that life can be generated from non-living matter, and that it can be destroyed by heat or chemicals.

The sixth part of the paper is devoted to a discussion of the conclusions of the author. He shows that the theory of spontaneous generation is the only one that is based on facts, and that it is the only one that is capable of explaining the origin of life. He shows that the experiments of Pasteur and others have shown that life can be generated from non-living matter, and that it can be destroyed by heat or chemicals.



Nakład 200 egz. Objętość 1,3 ark. wyd. 1,5 ark. druk. Papier offset.
III kl. 80 g. Powielarnia Instytutu Śląskiego w Opolu, ul. Luboszycka 3,
zam. 5/83. Cena zł. 30.-