

PP Żegluga na Odrze

Wrocław, ul. Kleczkowska Nr 50

Tylko do użytku służbowego

A N A L I Z A E K O N O M I C Z N A
Z A R O K 1 9 8 0

Wrocław, marzec 1981 rok

Spis treści

	str.
1. Stan organizacyjny	3
2. Wykonanie planowych zadań gospodarczych za rok 1980	3
3. Warunki nawigacyjne	4
4. Głębokość techniczna- sklep eksploatacyjna	10
5. Gotowość techniczno-eksploatacyjna urządzeń przeładunkowych.	15
6. Wykonanie zadań przewozowych Przewozy krajowe	17
7. Przewozy zagraniczne	21
8. Przewozy osób	34
9. Przeładunki	35
10. Usługi składowe w magazynach i na placach	41
11. Współpraca z PKP	43
12. Praca floty towarowej	44
13. Zatrudnienie i fundusz płac Wydażność pracy	53
14. Wpływy za usługi przedsiębiorstwa	58
15. Nakłady i koszty działalności przedsiębiorstwa	61
16. Wynik działalności przedsiębiorstwa	65
17. Rozliczenie wniosków z "Analizy ekonomicznej za 1979r."	66
18. Wnioski na 1981 r.	72

1. Stan organizacyjny.

PP Żegluga na Odrze wykonuje swą działalność na podstawie dekretu z dnia 26 października 1960 r. o przedsiębiorstwach państwowych /Dz. U. 18/60 poz. 111/ i zostało powołane zarządzeniem Ministra Żeglugi z dnia 1 października 1970 r. zmienionym zarządzeniem nr 59 Ministra Żeglugi z dnia 7 czerwca 1972 r.

Siedzibą przedsiębiorstwa jest Wrocław.

Przedmiotem działalności przedsiębiorstwa jest :

- dokonywanie przewozu ładunków na śródlądowych drogach wodnych, na wodach portowych i zalewowych PRL oraz na drogach śródlądowych NRD i Europy Zachodniej,
- Dokonywanie przewozów pasażerskich w rejonach Odry górnej i śródlądowej,
- wykonywanie usług portowych w pełnym zakresie,
- wykonywanie usług holowniczych,
- wykonywanie czynności agencyjnych na rzecz innych armatorów
- wykonywanie czynności spedycyjnych,

PP Żegluga na Odrze jest przedsiębiorstwem wielozakładowym, w skład którego od dnia 1 stycznia 1968 r. wchodzi:

- Zakład Portów z siedzibą w Gliwicach
- Zarząd Przewozów z siedzibą we Wrocławiu
- Zarząd Techniczny z siedzibą we Wrocławiu, któremu podlegają Wydział Floty we Wrocławiu - Wydział Floty w Kędzierzynie-Koźlu.

Zakład Portów w Gliwicach działa według zasad pełnego wewnętrznego rozrachunku gospodarczego.

Interesy PP ŻnO na terenie Zespołu Portów Morskich Szczecin-Swinoujście reprezentuje Oddział w Szczecinie powołany z dniem 1.04.1978 r. zarządzeniem Dyrektora Nr 7/78 w miejsce Delegatury działającej od 1.01.1975 r.

Zwierzchni nadzór nad przedsiębiorstwem sprawuje Minister Komunikacji poprzez Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej.

2. Wykonywanie planowych zadań gospodarczych za rok 1980.

Przewozy ładunków.

Plan przedsiębiorstwa na 1980 r. przewidywał przewiezienie 13.700 tys. ton i wykonanie 2.100.000 tys. tkm.

Wielkości te zrealizowano następująco :

- tony 11.644.254 - co stanowi 85,0 % zadań planowych przy jednoczesnym wzroście o 93.493 tony w stosunku do wykonania 1979 r.
- tkm 1.689.639.132 - co stanowi 80,5 % zadań planowych oraz wzrost w stosunku do wykonania 1980 r. o 218.313 tys.

Przewozy pasażerów:

Plan przewidywał przewiezienie 300 tys. osób i wykonanie 6.280 tys. osobokilometrów.

Zadania powyższe zrealizowano następująco :

- osoby 262.662 - co stanowi 87,6 % planu oraz spadek w stosunku do wykonania roku poprzedniego o 97.331 osób
- oskm 5.722.850 - co stanowi 91,1 % planu z jednoczesnym spadkiem o 2.274 tys. w stosunku do wykonania 1979 roku.

Usługi przeładunkowe:

Plan zakładał wykonanie 8.215 tys.t.fiz. i 9.650 tys.toper. Wykonanie wyniosło natomiast

- tony fizyczne 7.049 tys. - co stanowi 85,8 % planu i jednoczesny spadek w stosunku do wykonania 1979 roku o 126 tys.
- tonoperacje 8.448 tys. - co daje 87,5 % planu i spadek o 362 tys. w stosunku do wykonania 1979 r.

Inne usługi podstawowe:

Wykonanie zadań planowych w zakresie pozostałych usług podstawowych przedstawia się następująco :

- magazynowanie - plan w wysokości 7.158 tys. tono-dni wykonano w 95,7 % przy jednoczesnym spadku w stosunku do 1979 r. o 402 tys.twd
- składowanie - plan w wysokości 22.800 tys. tono-dni wykonano w 100,8 % uzyskując nadwyżkę w stosunku do wykonania 1979 r. o 694 tys.twd
- przetpki - uzyskano 1.228 tys.zł wykonując plan w 102,3 % oraz zwiększając wykonanie w stosunku do roku 1979 o 109 tys.zł,
- inne usługi portowe - uzyskano 1.540 tys.zł tj. 78,2 % planu przy obniżeniu wpływów w stosunku do roku 1979 o 420 tys.zł,
- magazynowanie na barkach - wykonano w wysokości 11.890 tys.zł, co daje nadwyżkę w stosunku do planu o 2.545 tys.zł a do wykonania roku 1979 nadwyżkę w wysokości 2.686 tys.zł,
- wynajem floty - wykonano w wysokości 53.166 tys.zł co daje nadwyżkę do planu o 5.166 tys.zł, natomiast w stosunku do roku poprzedniego nastąpiło pogorszenie o 10.164 tys.zł.

Szczegółowy przebieg realizacji zadań planowych przedstawiony zostanie w dalszej części niniejszej analizy.

3. Warunki nawigacyjne

Załodzenie szlaku wodnego na przełomie roku spowodowało całkowite zanknięcie ruchu żeglugowego od dnia 9 stycznia. Ponowne otwarcie nawigacji nastąpiło po ustąpieniu zjawisk lodowych w m-culutym i tak :

- z dniem 14.02.80 r. otwarte odcinek Odry skanalizowanej od śluzy Bartoszowice do Brzegu Dolnego,

- z dniem 13.02.1980 r. otwarto całą Odrę swobodnie płynącą łącznie ze szczecińskim węzłem wodnym,
- z dniem 18.02.1980 r. otwarto ruch żeglugowy na Kanale Gliwickim oraz Kędzierzyńskim.

Ruch żeglugowy odbywał się wyłącznie w porcie szlutowej. 29.02. otwarto ruch żeglugowy w systemie całodobowym z Bielinka do Szczecina. Głębokość tranzytowa utrzymywano były poprzez zasilenie wodą ze zbiorników retencyjnych i wynosiły :

Kanał Gliwicki i Kędzierzyński	- 180 cm
Odra swobodnie płynąca	- 160 cm
Odra skanalizowana	- 180 cm od Bortoszewo do Brzegu Dolnego.

Pozostały odcinek Odry Skanalizowanej /za wyjątkiem odcinka Koźle-Opole, który otwarto z dniem 26.02.80 r./ zamknięty był w okresie całego miesiąca.

Ponadto w m-cu lutym wystąpiły krótkotrwałe zamknięcia szlaku wodnego spowodowane awariami budowli wodnych.

Z powodu występujących zjawisk lodowych na Jeziorze Dąbie na odcinku Szczecin-Swinoujście ruch żeglugowy był zamknięty.

W miesiącu marcu stany wody utrzymywały się w strefie stanów niskich ze wzrostem w ostatnich dniach miesiąca do stanów strefy średniej.

W związku z ustąpieniem zjawisk lodowych nastąpiło z dniem 4.03.

otwarcie dla żeglugi Odry skanalizowanej od Koźle do Wrocławia.

Dla żeglugi całodobowej z dniem 23.02. zarządzono otwarcie odcinka Odry skanalizowanej od Wrocławia do Brzegu Dolnego, a z dniem 29.02. odcinek Odry skanalizowanej od Bielinka do Szczecina.

Głębokość tranzytowa utrzymywano była poprzez zasilenie ze zbiorników retencyjnych i przedstawiała się następująco :

Kanał Gliwicki i Kędzierzyński	- 180 cm.
Odra swobodnie płynąca	- 180 cm.
Odra skanalizowana	- 180 cm.

Na przestrzeni marca wystąpiły utrudnienia nawigacyjne spowodowane awariami budowli wodnych, brakiem prądu lub niskimi stanami wody.

Z dniem 25.03.80 r. nastąpiło otwarcie przejścia ze Szczecina do Swinoujścia przy czym z powodu występujących silnych wiatrów nie było przejścia dla barek motorowych przez okres 1 dnia i dla zestawów pchanych przez okres 6 dni.

W m-cu kwietniu stany wody utrzymywały się w strefie wysokiej stanów średnich ze wzrostem w II-iej dekadzie m-ca do stanów wysokich.

Naturalne przepływy spowodowały wzrost stanów wody aż do wystąpienia NWŻ w rejonie Ścinawy i Głogowa, co spowodowało wstrzymanie ruchu zestawów pchanych w dół rzeki w okresie 25-29.04.80.

Głębokość tranzytowa wyniosła :

Kanał Gliwicki i Kędzierzyński	- 180 cm
Odra skanalizowana	- 180 cm
Odra swobodnie płynąca	- 180 cm

Na przestrzeni m-ca kwietnia wystąpiły utrudnienia nawigacyjne powodujące zakłócenia w pracy floty /drobne awarie śluz, brak prądu itp./ Z powodu przekroczenia siły wiatru na Zalewie Szczecińskim nie było przejścia dla barek motorowych przez 8 dni, zaś dla zestawów pchanych - 13 dni.

W maju stany wody utrzymywały się w I dekadzie miesiąca w strefie wysokiej stanów średnich ze spadkiem w II-iej i III-iej dekadzie do strefy stanów średnich.

Głębokości tranzytowe przedstawiały się następująco :

Kanał Gliwicki i Kędzierzyński	- 180 cm
Odra skanalizowana	- 180 cm
Odra swobodnie płynąca	- 180 cm

Pomimo gwarantowania głębokości tranzytowej tak na rzece Odrze skanalizowanej jak i swobodnie płynącej wystąpiły poważne utrudnienia w ruchu statków jak :

- na Odrze skanalizowanej w wyniku zamulenia poniżej śl. Opole zaistniała konieczność podstawienia poławacza do przeciągania statków od 17-go do końca maja;
- na rzece Odrze swobodnie płynącej w km 388, 398, 419-420, 445, w wyniku utworzenia się przemiałów, przepływające statki osiadały na dnie, co powodowało konieczność ich ściągania. Przestoje z tego tytułu sięgały do 6 godzin. Ponadto wystąpiły również utrudnienia nawigacyjne spowodowane awariami śluz, brakiem energii elektrycznej lub mgłami. Z powodu przekroczenia siły wiatru na Zalewie Szczecińskim nie było przejścia dla barek motorowych przez 5 dni dla zestawów pchanych przez 11 dni. Miesiąc czerwiec charakteryzował się spadkiem wód do stanów średnich. Głębokości tranzytowe utrzymywane były przez 2 pierwsze dekady poprzez zasilanie ze zbiorników retencyjnych, w ostatniej dekadzie poprzez wzrost naturalnych przepływów i przedstawiały się następująco:

Kanał Gliwicki i Kędzierzyński	- 180 cm
Odra skanalizowana	- 180 cm

Odra swobodnie płynąca w dniach 1-30.06.80 na odcinku Ujście Nysy Łużyckiej do Szczecina - 180 cm.

W dniach 5-25.06.80 - 160 cm na odc. Brzeg Dolny - Ujście Nysy.

Analogicznie jak w poprzednich miesiącach istniały utrudnienia nawigacyjne spowodowane awariami budowli wodnych, brakiem prądu, ćwiczeniami wojskowymi itp.

Na Zalewie Szczecińskim nie było przejścia dla barek motorowych przez 3 dni dla zestawów pchanych przez 9 dni.

Stany wody na przestrzeni m-ca lipca utrzymywały się w strefie stanów wysokich.

Zwiększając się w początkowych dniach naturalne przepływy doprowadziły do stanu powodziowego, w wyniku czego nastąpiły zamknięcia ruchu żeglugowego :

- z dniem 4.07.80 zamknięto odcinek Odry skanalizowanej od Koźła do Wrocławia
- z dniem 10.07.80 zamknięto odc. Odry swobodnie płynącej od Brzegu Dolnego do Biolinka.

Otwarcie ruchu nastąpiło odcinkami w dn.

17.07.80 Wrocław - Ząbów

30.07.80 odc. Odry skanalizowanej Koźle - Opole

Głębokości tranzytowe przedstawiały się następująco :

Kanał Gliwicki i Kędzierzyński	- 180 cm
Odra skanalizowana	- 180 cm
Odra swobodnie płynąca w dn.:	

1.07. - 3.07.80 - 160 cm

4.07. - 31.07.80 - 180 cm

Ujście Nysy Łużyckiej - Szczecin.

Ponadto wystąpiły utrudnienia powodujące arytmie pracy floty a spowodowane najczęściej awariami budowli wodnych.

Z powodu przekroczenia siły wiatru na Zalewie Szczecińskim nie było przejścia dla BM przez 3 dni, dla zestawów przez 10 dni.

Miesiąc sierpień charakteryzował się stanem wody w strefie stanów wysokich ze spadkiem w III-ej dekadzie do strefy stanów niskich.

W pierwszych dniach miesiąca nastąpiło przekroczenie NWŻ co spowodowało ponowne zamknięcie ruchu żeglugowego na Odrze skanalizowanej i swobodnie płynącej od Bielinka do Szczecina z dniem 1.08.1980 r. za wyjątkiem Wrocławskiego Węzła Wodnego i odc. Odry swobodnie płynącej od Bielinka do Szczecina, które to odcinki były otwarte dla ruchu żeglugowego przez okres całego miesiąca.

Otwarcie ruchu żeglugowego w porze dziennej przedstawiały się następująco :

9.08.80 Odra swobodnie płynąca od Wrocławia do Bielinka
z dniem 23.08.80 - otwarto Odrę skanalizowaną od Koźła do Wrocławia.

Głębokości tranzytowe przedstawiały się następująco :

Kanał Gliwicki i Kędzierzyński	180 cm.
Odra skanalizowana	180 cm
Odra swobodnie płynąca	180 cm

Ponadto na przestrzeni m-ca sierpnia wystąpiły utrudnienia powodujące zakłócenia w pracy floty jak :

- w dn. 21.08. - 23.08.80 nastąpiło wstrzymanie ruchu żeglugowego w rejonie Ścinawy w związku z pracami przy zawieszaniu przęsła mostowego,
- awarie budowli wodnych, okresowy brak prądu oraz ćwiczenia wojskowe powodujące kilkugodzinne przerwy w nawigacji.

Z powodu przekroczenia siły wiatru na Zalewie Szczecińskim nie było przejścia dla barek motorowych przez 3 dni dla zestawów pchanych przez okres 10 dni.

W miesiącu wrześniu stany wody utrzymywały się w strefie stanów średnich ze spadkiem w III-j dekadzie do strefy niskiej stanów średnich.

Głębokości tranzytowe utrzymywane poprzez zasilanie wodą ze zbiorników retencyjnych kształtowały się następująco:

Kanał Gliwicki i Kędzierzyński	- 180 cm.
Odra skanalizowana	- 180 cm
Odra swobodnie płynąca	- 180 cm

Z dniem 4.09.1980 r. nastąpiło otwarcie ruchu żeglugowego w systemie całodobowym na odc. od służy Różanka do wyrobiska "Bajkał".

Podobnie jak w ubiegłych miesiącach zakłócenia pracy floty powodowane były awariami śluz, brakiem prądu, brakiem piętrzenia wody oraz zjawiskami mgłowymi trwającymi ca 4 godz. dziennie.

Z powodu przekroczenia siły wiatru na Zalewie Szczecińskim nie było przejścia dla barek motorowych przez 6 dni dla zestawów pchanych przez 11 dni.

Miesiąc październik charakteryzował się wodą w strefie stanów niskich ze wzrostem w II-ej dekadzie do strefy stanów wysokich i spadkiem w III-ej dekadzie miesiąca do strefy stanów średnich.

W II dekadzie nastąpiło przekroczenie NWŻ w wyniku czego zamknięto z dniem 11.10.80 r. ruch żeglugowy na odcinku Odry skanalizowanej od Koźła do Lipiek.

Otwarcie tego odcinka przedstawiało się następująco :

- z dn. 16.10.1980 r. otwarto odcinki Koźle-Krapkowice oraz od Opola do Zawady,
- z dn. 17.10.1980 r. otwarto odcinek Zawada-Lipki,
- z dn. 19.10.1980 r. otwarto odcinek Krapkowice-Opole.

Głębokości tranzytowe przedstawiały się następująco :

Kanał Gliwicki i Kędzierzyński - 180 cm

Odra skanalizowana - 180 cm

Odra swobodnie płynąca :

Brzeg Dolny - Ujście Nysy Łużyckiej

w dniach 1 - 5 - 10.80 - 180 cm

" 6 - 11 - 10.80 - 160 cm

" 12 - 31 - 10.80 - 180 cm

Ujście Nysy Łużyckiej - Szczecin - 180 cm

Na przestrzeni miesiąca października wystąpiły utrudnienia nawigacyjne spowodowane okresowymi awariami śluz.

W miesiącu listopadzie stany wody utrzymywały się w strefie stanów średnich.

Głębokości tranzytowe przedstawiały się następująco :

Kanał Gliwicki i Kędzierzyński - 180 cm

Odra skanalizowana - 180 cm

Odra swobodnie płynąca - 180 cm

W ciągu miesiąca wystąpiły krótkotrwałe najczęściej kilkugodzinne przerwy nawigacyjne spowodowane awariami śluz.

Z powodu przekroczenia siły wiatru na Zalewie Szczecińskim nie było przejścia dla barek motorowych przez 13 dni, dla zestawów pchanych przez 23 dni.

Na przestrzeni m-ca grudnia poziom wody użrzymywał się w strefie stanów średnich.

W związku z zalodzeniem w dniu 6.12.80 r. zamknięto ruch żeglugowy na Kanale Gliwickim, Odrze Skanalizowanej, Odrze swobodnie płynącej, Odrze zachodniej wraz z Jeziorem Dąbie.

W wyniku poprawy warunków hydrologicznych otwarto dla pory dziennej w dn. 15.12.1980 r. ograniczony ruch żeglugowy na odc. od Ujścia Nysy Łużyckiej wraz z Odrą Zachodnią do Szczecina.

Głębokości tranzytowe przedstawiały się następująco :

Kanał Gliwicki i Kędzierzyński - 180 cm

Odra skanalizowana - 180 cm

Odra swobodnie płynąca - 180 cm

Z powodu przekroczenia siły oraz zalodzenia nie było przejścia przez Zalew Szczeciński dla barek motorowych przez okres 28 dni, zaś dla zestawów pchanych przez okres 30 dni.

	Wykonanie 1980 r.												Wyk.	Plan
	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	1980	1980	1980	1980
<u>Kanał Gliwicki</u>														
Głębokość														
wykonana /cm/	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Ilość dni nawigacyjnych	31	30	31	30	31	31	30	31	30	5	280	275		
<u>Odra skanalizowana</u>														
Głębokość wykonana /cm/	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Ilość dni nawigacyjnych	27	30	31	30	3	8	30	23	30	5	217	275		
<u>Odra swobodnie płynąca</u>														
Głębokość wykonana /cm/	180	180	180	172	178	180	180	176	180	180	179	160		
Ilość dni nawigacyjnych	31	26	31	30	9	23	30	31	30	35	246	275		
<u>Zalew Szczeciński</u>														
Ilość dni nawigacyjnych														
dla barek motorowych	30	22	26	27	28	28	24	23	17	3	228	260		
dla zestawów pchanych	25	17	20	21	21	21	19	6	7	1	158	260		

3. Gotowość techniczno-eksploatacyjna floty

Wykonanie planu gotowości technicznej floty za 1980 rok w rozbiciu na poszczególne rodzaje przedstawiało się następująco

Rodzaj floty	Dyspozycja		Gotowość techn.netto		
	plan	wykon.	plan	wykon.	%
1	2	3	4	5	6
pehacze ogółem	258,2 93.239	260,3 95.047	183,0 66.015	184,1 66.302	100,6 100,4
w tym:					
- pehacze Tur	75,0 21.210	74,3 21.381	52,2 14.817	57,9 16.694	110,9 112,7
- pehacze Bizon	151,8 60.700	157,0 62.504	104,8 41.913	103,3 41.112	98,6 98,1
- pehacze Muflon	11,0 8.470	11,0 8.470	9,2 7.090	8,5 6.567	92,4 92,6
- pehacze manewr. portowe	8,4 1.898	8,0 1.848	6,0 1.330	5,5 1.181	91,7 88,8
- pehacze kruszyw.	12,0 961	10,0 844	10,8 865	8,9 748	82,4 86,5
barki motorowe	209,0 96.368	209,6 96.649	150,5 69.383	158,6 73.191	105,4 105,5
barki pehane ogółem	665,2 297.552	660,5 295.609	570,6 255.995	573,0 257.848	100,4 100,7
w tym:					
BP- 500	421,6 208.151	420,2 207.468	369,3 182.340	375,5 185.401	101,7 101,7
BP- 400	221,6 84.239	217,3 82.732	181,7 89.076	177,0 87.531	99,4 97,8
BPP-200	16,0 2.630	16,0 2.630	14,4 2.367	15,2 2.493	105,6 105,3
BP-800	2,0 1.600	2,0 1.632	1,7 1.395	2,0 1.632	117,6 117,0
ZPS+ ATO	2,0 442	2,3 506	1,7 376	1,2 265	70,6 70,5
BPW	2,0 490	2,3 621	1,8 441	2,1 526	116,7 119,3
SP	6,2 1.121	6,2 1.121	5,8 1.065	5,6 1.089	96,6 102,3

Generalnie należy stwierdzić, że gotowość techniczna została wykonana zarówno w grupie floty trakcyjnej jak i tonażowej. Nieznaczne odchylenia ujemne wystąpiły w grupie pchaczy Muflon, Bizon, manewrowo-portowych i kruszywowych. Zmniejszenie gotowości technicznej dla pchaczy kruszywowych wynikało z obniżenia ilości tych pchaczy w dyspozycji po wycofaniu z eksploatacji pchacza "Jeż" i "Ryś" z uwagi na ich zły stan techniczny. Pewien niedobór w grupie pchaczy Muflon i Bizon powstał w wyniku :

- braku pełnego asortymentu części zamiennych, co spowodowało opóźnienia przeprowadzanych remontów planowych szczególnie w Kozielskiej Stoczni Rzecznej.
- Aktualną konsekwencją takiego stanu rzeczy jest fakt, że 7 szt. pchaczy będących w remontach w roku 1980 dla odnowienia klasy przeszło poślizgiem do remontów na rok 1981.
- przebywanie w remontach bieżących i awaryjnych na WSR Muflon⁸ /ulegił spaleni/ od kwietnia do grudnia 1980 r. oraz Muflon⁵ od czerwca do listopada 1980 r., co miało zdecydowany wpływ na kształtowanie się gotowości technicznej w tej grupie floty,
- przerwy w pracy w stoczniach i bazach remontowych w miesiącach sierpniu i wrześniu /strajki/.

W porównaniu z rokiem ubiegłym i planem na 1980 r. wskaźnik gotowości technicznej przedstawiał się następująco:

w %

	1979 r.	1980 r.	
	wykon.	plan	wykon.
- pchacze Tur	72,0	69,6	77,9
- pchacze Bizon	62,2	69,0	65,8
- "- Muflon	77,7	83,6	77,3
- "- manewr.-port.	100,0	71,4	68,8
- "- kruszywowe	61,8	90,0	89,0
- "- ogółem	65,2	70,9	70,7
- barki motorowe	66,1	72,0	75,7
- barki pchane	84,3	85,8	86,8

Jak widać wskaźnik gotowości technicznej floty wzrósł znacznie w porównaniu z uzyskanym w roku 1979, natomiast w porównaniu z planem - wskaźnik ten uzyskany został w grupie pchaczy Tur, barek motorowych i barek pchanych, w pozostałych typach floty wskaźnik nie został osiągnięty. Powyższa sytuacja wynika z następujących przyczyn /poza wymienionymi wyżej/:

- wyprowadzenie z remontów planowych mniejszej niż planowano ilości pchaczy Bizon /St.Ż.Śr. we Wrocławiu o 2 szt; SRŻŚ. w Kędzierzynie-Koźlu o 7 szt/ jedną z przyczyn tej sytuacji był permanentny brak możliwości zapewnienia pełnego pokrycia zapotrzebowania na części zamienne i podzespoły.
- niezapewnienie przez stocznie remontowe dziennych przerobów dla remontów statków,
- opóźnienie zakończenia remontów bieżących przez poszczególne stocznie,
- znaczna ilość awarii floty spowodowanych przede wszystkim niskimi kwalifikacjami załóg pływających i pogarszającym się stanem szlaku wodnego.

W wyniku powyższego ilość floty odstawionej do remontów w okresie 1980r. przedstawiała się następująco:

Rodzaj floty	Remonty ogółem		Remonty kap.		Remonty śr.		Odnoszenie klasy	awaryjne	Remonty bieżące		Remonty bieżące ogółem
	plan	wykon.	plan	wyk.	plan	wyk.			plan	wykon.	
Pchacze	75,2 27224	76,2 28745	2,7 821	-	21,8 83883	33,4 12299	-	2,9 1124	50,7 18020	39,9 15322	42,8 16446
Hizon	47,0 18787	53,7 21392	-	-	18,6 7443	24,8 9854	-	2,4 1025	28,4 11344	26,5 10513	28,9 11538
Tur	22,8 6393	16,4 4687	2,7 821	-	2,6 769	6,6 1877	-	-	17,5 4803	9,8 2810	9,8 2810
Auflon	1,8 1380	2,5 1903	-	-	-	-	-	-	1,8 1380	2,5 1903	2,5 1903
Pch.m.p.	2,4 568	2,5 667	-	-	0,6 171	2,0 568	-	0,5 99	1,8 397	-	0,5 99
Pch.krusz.	1,2 96	1,1 96	-	-	-	-	-	-	1,2 96	1,1 96	1,1 96
B.M.	58,5 16265 26985	51,0 13693 23458	6,5 1913 3007	5,2 1399 2402	9,8 2589 4522	9,1 2452 4239	-	2,2 590 1009	42,2 11763 19456	34,5 9252 15808	36,7 9842 16817
BP	94,6 41557	87,5 37761	-	-	-	-	31,8 13472	16,0 6858	94,6 41557	39,7 17431	87,5 37761
BP-500	52,3 25811	44,7 22067	-	-	-	-	13,2 6516	7,3 3604	52,3 25811	24,2 11947	44,7 22067
BP-400	39,9 15163	40,7 15221	-	-	-	-	18,6 5956	8,7 3254	39,9 15163	13,4 5011	40,7 15221
BPP-200	1,6 263	0,8 137	-	-	-	-	-	-	1,6 263	0,8 137	0,8 137
BP-800	0,3 205	-	-	-	-	-	-	-	0,3 205	-	-
ZPS-ATO	0,3 66	1,1 241	-	-	-	-	-	-	0,3 66	1,1 241	1,1 241
BPW	0,2 49	0,2 95	-	-	-	-	-	-	0,2 49	0,2 95	0,2 95
SP	0,4 41 56	0,6 21 32	-	-	-	-	-	-	0,4 41 56	0,6 21 32	0,6 21 32

Jak widać z powyższego nastąpiła znaczna ilość remontów awaryjnych, głównie w grupie pchaczy Bizon, barek motorowych i barek pchanych. Trudności z wykonaniem wskaźnika gotowości technicznej wynikały także w związku zwtakich części zamiennych jak: łożysk 22322k, uszczelnień do linii wałów, pomp wody zaburtowej, części do remontu przekładni R-20 oraz poważnych niedoborów części armatury paliwowej, olejowej i elektrycznej. W okresie 1980 roku, analogicznie jak w latach poprzednich, wystąpiły trudności z obsadzeniem załogami pływającymi statków gotowych technicznie.

W analizowanym okresie przestoje floty z tytułu braku kadr wyniosły średniorocznie: 16,1 szt pchaczy Bizon i Muflon; 2,8 szt pchaczy Tur oraz 8,1 szt barek motorowych sprawnych technicznie. Należy nadmienić, że trudności w tym zakresie zmniejszały się w porównaniu z pierwszym półroczem br., przede wszystkim w związku z zatrudnieniem załóg o podwójnych kwalifikacjach.

W roku 1980 ilość roboczogodzin przeznaczonych na remonty wykonane przez własne bazy remontowe wyniosła 1.625 tys.

Strzeby remontowe zgłoszone przez PP Żegluga na Odrze na początku roku w wysokości 1.839 tys. rob. zostały przyjęte przez stocznie w 98,5 %
Wykonanie remontów w stosunku do zgłaszanych potrzeb i zawartych umów dla poszczególnych stoczni wyniosło :

Stocznie	Ilość przepracowanych roboczogodzin w tysiącach	% w stosunku do potrzeb	% w stosunku do zawartych umów
1. Stocznia Rzeczna Żegluga Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	655,4	93,8	93,8
2. Stocznia Remontowa Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu	562,5	84,3	88,0
3. Wrocławska Stocznia Rzeczna	285,7	95,2	95,2
4. Stocznia "Odra" w Szczecinie	121,0	69,9	69,9

Stocznia Rzeczna Żegluga Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu nie przyjęła do remontów 7 szt. pchaczy dla odnowienia klasy, z powodu braku pełnego asortymentu części zamiennych.

Stocznia Remontowa żegluga śródlądowej we Wrocławiu również nie przyjęła w umowach ilości określonych przez ŻnO, ponadto niedobór roboczogodzin pogłębił się jeszcze bardziej w wykonaniu remontów.

Występowały także opóźnienia w wykonawstwie remontów bieżących.

Jak już wspomniano - gotowość techniczna floty zależy w poważnej mierze od jej awaryjności.

Okres 1980 roku charakteryzujący się częstymi zmianami stanów wody wpłynął na zwiększenie się awaryjności w stosunku do lat ubiegłych. W okresie tym ogólna ilość awarii wyniosła 342 na łączną kwotę strat ca 16 mln zł, gdy w roku 1979 liczba ich wyniosła 261 na ogólną kwotę 10.010.028 zł.

Z najpoważniejszych awarii zaistniałych na wodach krajowych i zagranicznych mających decydujący wpływ na wzrost kosztów poniesionych przez ŻnO wymienić należy:

- Tur-24	- pożar	- straty wyniosły	- 738.000,- zł
- Tur-18	- pożar	- " " "	- 393.000,- zł
- Bizon-127	- zerwanie sterówki	- koszt	- 345.000,- zł
- Bizon-115	- zerwanie sterówki	- koszt	- 468.000,- "
- Tur-72	- uszkodzenie urządzeń pędnikowych i sterowych	- koszt	- 332.000 zł,
- Bizon-17	- zerwanie sterówki	- koszt	- 450.000,- zł
- BM-5017	- uszkodzenie części podwodnych	- koszt	- 284.000,- zł
- BM-5517	- pożar	- koszt	- 135.000,- zł
- Tur-78	- uszkodzenie dalby cumowniczej w Nodlitz	- koszt	- 650.000,- zł
- BM-5122	- uszkodzenie zbiornika wodnego w Peine	- RFN na koszt	- 1150.000zł
- BM-5077	- kolizja z jednostką bandery RFN	- koszt	- 550.000,- zł

Rodzaje uszkodzeń statków powstałe w wyniku zaistniałych awarii /kolizji/ ilustruje poniższa tabela :

Lp.	Rodzaj awarii,	Pohacze	BM-ki	Barki pohane	Inne statki
1.	Przebiecia żelne	4	29	76	-
2.	Uszkodzenia sterówek	3	-	-	-
3.	Uszkodzenia śrub napędowych	23	2	-	1
4.	Uszkodzenia dysz Cārtha	2	1	-	-
5.	Uszkodzenia urządzeń sterowych	16	6	-	-
6.	Zablokowanie śrub napędowych	3	15	-	-
7.	Utopienie kotwic	1	9	8	-
8.	Awarie silników	34	33	-	1
9.	Zatopienie częściowe i całkowite statków	-	1	8	-
10.	Pożary statków	3	1	-	-
11.	Uszkodzenia śliz i budowli wodnych	12	-	-	-
12.	Uszkodzenia różno	12	25	41	6
R a z e m :		113	122	133	8

Jeśli chodzi o miejsca zaistnienia awarii sytuacja ta przedstawia się w rozbięciu na poszczególne odcinki drogi wodnej następująco :

1. Kanał Gliwicki	- 8 awarii
2. Odra skanalizowana	-108 "
3. Odra środkowa	- 73 "
4. Odra dolna	- 50 "
5. Wody portowe i zalewowe	- 52 "
6. Wody zagraniczne	- 57 "
7. Inne wody i akweny	- 5 "

Jak widać z powyższego zestawienia, drogami wodnymi, gdzie zaistniało najwięcej wypadków żeglugowych są Odra skanalizowana i Odra środkowa. Przyczyną zaistniałych kolizji na w/w odcinkach drogi wodnej dopatrywać się należy w złym stanie budowli hydrotechnicznych jak również w zbyt wysokich parametrach statków w stosunku do drogi wodnej.

5. Gotowość techniczno-eksploatacyjna urządzeń przeładunkowych

W 1980 r. Zakład Portów dysponował potencjałem przeładunkowym w ilości 247.354 dźwigo-godzin tj. o 3,7 % wyższym niż w roku ubiegłym. Struktura czasu pozostawiania urządzeń przeładunkowych w dyspozycji przedstawiała się następująco :

Wyszczególnienie	1979	1980	Udz.procent.	
	dźwigo- godz.	dźwigo- godz.	1979	1980
Czas pozost.urz.w dyspo- zycji	238.501	247.354	100,0	100,0
Czas trwania remontów	51.328,5	52.128	21,5	21,1
w tym: kapitalne	1.630	4.042	0,7	1,6
średnie	160	36	0,1	-
bieżące i awaryjne	49.538,5	48.050	20,7	19,4
Czas pozost.urz.w eksploa- tacji	187.172,5	195.226	78,5	78,9

W wyniku zmniejszenia się udziału czasu przeznaczonego na remonty z 21,5 % w roku ubiegłym do 21,1 % w br czyli o 0,4 %, czas pozostawiania urządzeń przeładunkowych w eksploatacji uległ zwiększeniu o ten sam procent.

Wykorzystanie czasu pozostawiania urządzeń w eksploatacji przedstawiało się następująco :

Wyszczególnienie	w %	
	1979	1980
Wykorzystanie czasu pozost.urz.przeł.w ekspl.	100,0	100,0
- konserwacja	6,4	6,6
- czas postoju w pow.braku masy /barek/	25,7	21,1
- czas postoju z innych przyczyn	11,4	18,9
- efektywny czas pracy	56,5	53,5

Z powyższego zestawienia wynika, że czas postoju z innych przyczyn wzrósł z 11,4 % w roku 1979 do 18,9% br.

Wzrost czasu postoju z innych przyczyn nastąpił na skutek przerw w nawigacji, a także z powodu braku transportu samochodowego zwłaszcza w porcie Popowice.

W związku z powyższym wskaźnik wykorzystania efektywnego czasu pracy w poszczególnych portach przedstawia się następująco :

P o r t y	%	
	1979	1980
Gliwice	57,0	51,4
Kędzierzyn-Koźle	46,7	56,4
Przeł.Krapkowice	52,3	40,3
Opole	20,3	26,3
Wrocław	53,5	48,3
Malczyce	4,1	33,1
Cigacic	37,5	37,3

Nowa Sól	44,7	39,3
Oddział Szczecin	78,6	71,7 ⁿ
Zakład Portów	56,5	53,5

Wskaźnik wykorzystania urządzeń przeładunkowych ukształtował się w wysokości 53,5 % czasu pozostawiania urządzeń w eksploatacji wobec 56,5 % w roku 1979.

Przyczyną zmniejszenia się wskaźnika wykorzystania urządzeń przeładunkowych w portach Gliwice i Wrocław było wydłużenie czasu postoju z innych przyczyn /przerwy w nawigacji/ natomiast w portach Nowa Sól, O/Szczecin, Krapkowice wydłużenie czasu postoju urządzeń nastąpiło z powodu braku masy towarowej, a także w wyniku przerwania działalności eksploatacyjnej w porcie Krapkowice w związku z kapitalnym remontem nabrzeża. Wykorzystanie czasu pozostawiania urządzeń przeładunkowych w eksploatacji w sezonie nawigacyjnym /z wyłączeniem I kw./ przedstawiało się następująco

8 %

Wyszczególnienie	1979	1980
Wykorzystanie czasu pozost. urz. przeładunkowych w eksploatacji	100,0	100,0
- konserwacja	6,7	6,7
- czas post. z powodu braku masy	21,6	16,3
- czas post. z innych przyczyn	11,7	20,4
- efektywny czas pracy	60,0	56,6

Wskaźnik wykorzystania urządzeń przeładunkowych w 1980 r. zmniejszył się o 3,4 % w porównaniu ze wskaźnikiem wykorzystania urządzeń w 1979 roku. Przyczyną zmniejszenia się wyżej wymienionego wskaźnika było wydłużenie czasu postoju z innych przyczyn.

Wskaźnik efektywnego wykorzystania urządzeń przeładunkowych ukształtował się w poszczególnych portach następująco :

8%

Porty	1979	1980
Gliwice	55,1	54,1
Kędzierzyn-Koźle	49,3	57,4
Przeł. Krapkowice	55,4	34,6
Opole	23,8	30,9
Wrocław	62,2	51,5
Malczyce	4,8	41,3
Cigacice	47,4	47,4
Nowa Sól	49,9	44,1
Oddział Szczecin	78,4	72,2
Razem Zakład Portów	60,0	56,6

Porównując wskaźnik wykorzystania urządzeń przeładunkowych w roku kalendarzowym 1980 ze wskaźnikiem wykorzystania urządzeń w sezonie nawigacyjnym należy stwierdzić, że wskaźnik ten w sezonie nawigacyjnym wzrósł we wszystkich portach oprócz przeładowni Krapkowice.

6. Wykonanie zadań przewozowych

Plan przewozów ładunków przewidywał przewiezienie w okresie 1986 roku 13.700 tys. ton oraz wykonanie 2.100.000 tkm. Faktyczne wykonanie wyniosło 11.644.254 ton tj. 85,0 % planu i 1.689.639.132 tkm tj. 80,5% planu. Wykonanie przewozów w podziale na poszczególne relacje przedstawia się następująco:

Relacja	Jedn. miary	Plan	Wykonanie	%
Trasa krajowa długa	tony	2.072.000	1.708.244	82,4
	tkm	1.345.419.000	1.080.490.285	80,3
w tym:				
w dół rzeki	tony	1.052.000	903.554	85,9
	tkm	695.892.000	546.936.662	78,6
w górę rzeki	tony	1.020.000	804.690	78,9
	tkm	649.527.000	533.553.623	82,1
Trasa krajowa krótka	tony	791.000	1.435.361	181,5
	tkm	157.801.000	204.679.216	129,7
Trasy lokalne	tony	10.337.000	7.106.546	68,7
	tkm	257.780.000	119.774.101	46,5
Razem przewozy krajowe	tony	13.200.000	10.250.151	77,7
	tkm	1.761.000.000	1.404.943.602	79,8
Przewozy zagraniczne	tony	500.000	1.394.103	278,8
	tkm	339.000.000	284.695.530	84,0
Ogółem przewozy	tony	13.700.000	11.644.254	85,0
	tkm	2.100.000.000	1.689.639.132	80,5

Wykonanie przewozów poszczególnych rodzajów masy towarowej w zestawieniu z planem przedstawiało się następująco :

trasa krajowa długa :

w dół rzeki:	plan	wykonanie	%
- węgiel ogółem	1.020.000	863.470	84,6
w tym:			
węgiel eksportowy	120.000	238.833	199,0
węgiel krajowy	900.000	624.637	69,4
w tym:			
Szczecin Elektr.	450.000	361.194	80,2
-"- Pap. Skolwin	40.000	17.123	42,8
-"- WPEC	100.000	32.052	32,0
-"- Gazownia	100.000	63.682	63,7
-"- ZHO	20.000	2.375	11,8
-"- inni odbiorcy	-	5.687	-
Swinoujście WPEC	20.000	23.971	119,8
-"- Gazownia	26.000	29.093	111,8
-"- inni odbiorcy	-	20.950	-

Nowa Sól	20.000	12.414	62,0
Cigacice	20.000	5.783	28,9
Stepnica ZEC	4.000	321	3,0
Dziwnów	-	2.110	-
Police	100.000	47.882	47,8
- nawozy ZAK	10.000	2.608	26,1
- samochody	12.000	11.320	94,3
- aparatura chemiczna	10.000	221	2,2
- pokrywy metalowe	-	50	-
- cement	-	400	-
- kamienie	-	21.921	-
- koks	-	3.127	-
- prefabryk. bud.	-	437	-
<u>W górę rzeki:</u>			
- ruda importowana	550.000	479.840	87,2
- ruda tranzytowa	200.000	181.391	90,6
- surowce fosforowe	170.000	52.893	31,1
- nawozy z Polic	50.000	55.079	110,1
- zboże	50.000	16.435	32,9
- kruszywo z Bielinka	-	13.209	-
- koksik	-	3.332	-
- pasze i inne płody roku	-	2.511	-
<u>trasa krótka i lokalna:</u>			
kruszywo WZEK rej. Wrocławia	1.300.000	1.081.167	83,2
- " SPPK	2.300.000	1.838.915	79,9
- " rej. Głębinowa	1.000.000	719.420	71,9
- " rej. Raciborza	4.951.000	3.354.603	67,7
- " rej. Proszkowie	500.000	498.615	99,7
- " G. Śląsk	10.000	15.050	-
węgiel odbiór Wrocław	730.000	681.522	93,3
- " odbiór Krapkowice	120.000	38.040	31,7
- " " Opole	100.000	92.506	92,5
- " odbiór Malczyce	-	16.407	-
węgiel rej. Szczecin	-	43.355	-
- " rej. G. Śląsk	-	4.488	-
- " ZPO "Rokita"	40.000	-	-
- węgiel Nowa Sól	-	1.463	-
- samochody	43.000	9.960	23,1
- żużel i szlaka	-	26.853	-
- ruda imp. rej. Szczecińska	-	8.806	-
- kamienie	-	5.544	-
- surowce fosforowe	-	9.358	-
- nawozy ZAK	27.000	14.239	52,7
- nawozy "Police"	17.000	23.359	137,4
- zboże	-	8.799	-
- karton	-	360	-
- prefabrykaty budowl.	-	26.473	-
- torf	-	3.133	-
- pyły dymne	-	16.922	-
- płyty drogowe	-	266	-
- metale i inne	-	2.284	-

W rozbięciu na poszczególne kwartały - plan i wykonanie przewozów przedstawiało się następująco:

Kwartał	tony		tkm	
	plan	wykonanie	plan	wykonanie
I	1.000.000	1.748.801	110.436.000	192.765.137
II	4.500.000	4.332.699	715.392.000	686.315.427
III	4.400.000	3.146.350	687.884.000	399.261.352
IV	3.800.000	2.416.404	586.288.000	411.297.216
Rok	13.700.000	11.644.254	2.100.000.000	1.689.639.132

Wujęciu wskaźnikowym - wykonanie planu przewozów wyniosło :

	tony	tkm
I kwartał	174,9 %	174,5 %
II "	96,3 %	95,9 %
III "	71,5 %	58,0 %
IV "	63,6 %	70,2 %
r o k	85,9 %	80,5 %

Wcześniejsze otwarcie nawigacji, a także stosunkowo korzystne warunki hydrologiczno-atmosferyczne spowodowało, że zarówno zadania przewozowe w relacji jak i przewozy wg rodzajów ładunków w I-ym kwartale 1980 roku zostały znacznie przekroczone. W drugim kwartale sytuacja przewozowa uległa pewnemu pogorszeniu, głównie ze względu na nieuzyskanie gotowości eksploatacyjnej floty z uwagi na braki załogowe oraz w wyniku wystąpienia trudności z zaopatrzeniem statków w materiały pędne. W miesiącu czerwcu zarejestrowano 874 pchaczno-dni przestoju z braku paliwa. Przestoje te spowodowały powstanie strat w zakresie przewozów ładunków w ilości 130,6 tys. ton i 21,3 mln tkm. Straty te wpłynęły w znacznym stopniu na niewykonanie zadań w miesiącu czerwcu, a co za tym idzie w całym III-im kwartale. Największe straty przewozowe powstały w okresie III-go kwartału, kiedy to nastąpiły poważne ograniczenia przewozów w miesiącach lipcu i sierpniu wynikiem z wysokich stanów wody. Przerwa w nawigacji trwała w tym okresie 50 dni. Straty z tego tytułu wyniosły 848 tys. ton i 220.413 tys. tkm. Ponadto w miesiącu sierpniu wystąpiły przerwy w pracy spowodowane strajkami. Straty przewozowe z tego tytułu wyniosły 120 tys. ton i 48 mln tkm. W związku z okresowym wstrzymaniem nawigacji w miesiącach lipcu i sierpniu, zaoszczędzono dość znaczne ilości paliwa z tego względu, pomimo trudności z limitami, w miesiącu wrześniu nie było problemów z zaopatrzeniem statków w materiały pędne. Pewne trudności z paliwem wystąpiły w październiku i listopadzie.

W IV-ym kwartale, podobnie jak w III-im powstały przerwy w nawigacji spowodowane powodziowymi stanami wody. W miesiącu październiku ruch żeglowski zamknięty był z tego powodu na okres 9 dni. Straty z tego tytułu wyniosły 221.411 ton i 28.446 tys. tkm. Sezon nawigacyjny został zamknięty z dniem 06.12.1980 roku, w związku z wcześniejszym niż zazwyczaj wystąpieniem zjawisk lodowych - straty przewozowe z tego tytułu wyniosły 215.367 ton i 40.147 tys. tkm. Dalsze ograniczenie przewozów wystąpiło w wyniku zmniejszenia gotowości eksploatacyjnej floty w związku z brakiem obsad załogowych, co spowodowało przestój 16,1 szt pchaczy Bizon i Muflon, 2,8 szt pchaczy Tur i 8,1 szt barek motorowych gotowych technicznie. W porównaniu z latami poprzednimi nastąpiła natomiast poprawa na odcinku zabezpieczenia kadr, w związku z czym w 1980 r. wyłączonych było z eksploatacji o 17,1 statków mniej czyli o 38,8 %.

Podano wyżej przyczyny miały decydujący wpływ na niewykonanie zadań przewozowych, a w szczególności odbiły się ujemnie na wykonawstwie przewozów na trasie długiej.

Przewozy na trasie długiej nie zostały wykonane zarówno w mierniku ton, jak i w mierniku tkm. Nie zostały wykonane również wg rodzajów ładunków. Znacznie przekroczone zostały jedynie przewozy węgla eksportowego /199%/ co wynikało z wielkości tego ładunku oferowanych do przewozu przez Centralę Zbytu Węgla. Dostawy węgla dla odbiorców krajowych wykonane zostały w 69,4 %, w związku z przyczynami podanymi wyżej jak również w związku z ograniczoną dostawą tego surowca dla poszczególnych portów. /pkt. 9 niniejszej analizy/.

Poważnie niewykonane były przewozy nawozów z Kędzierzyna w dół rzeki do portów Nowa Sól i Cigacice co wynikało z faktu, iż odbiorca WZSR w Cigacicach przyjmuje wyłącznie nawóz workowany, natomiast ZAK oferuje nawóz luzem. Ponadto oferowany nawóz pod wpływem warunków atmosferycznych ulegał zbrylaniu, co powodowało znaczne kłopoty z jego rozładunkiem.

W górę rzeki przewozy nie były realizowane zgodnie z planem przede wszystkim z uwagi na trzy głównie powyżej dane przyczyny, a ponadto z uwagi na obserwację od dłuższego czasu zmniejszenia podaży surowców fosforowych co spowodowało wykonanie planu przewozu tego ładunku jedynie w 31,1 %. Również nie wykonane zostały przewozy zboża w górę rzeki czego główną przyczyną jest brak barek krytych, jakie wymagane są do tego typu przewozów.

Ponadto zboże dostarczone było przez statki morskie głównie do portu Świnoujście, a ze względu na złe warunki atmosferyczne ograniczone były przewozy na Żalowie Szczecińskim.

Przewozy na trasach krótkich i lokalnych łącznie, nie zostały wykonane /76,8 % planu/, a niedobór wyniósł 3.240.628 ton. W poszczególnych podstawowych rodzajach masy towarowej niedobory wyniosły :

- kruszywo WZEK	~	220.218 ton
- kruszywo SPPK	~	461.085 ton
- kruszywo rej. Głębinowa	~	280.580 ton
- " rej. Raciborza	~	1.596.397 ton
- węgiel odbiór w Wrocławiu	~	48.478 ton
- węgiel odbiór w Krapkowicach	~	81.960 ton
- węgiel odbiór w Opolu	~	7.494 ton

Powyższe niedobory kruszywa wynikały głównie ze zmniejszenia podaży tego ładunku na barki, w związku z ograniczeniem wydobycia przez przedsiębiorstwa OZEK, PPKMIL, SPPK.

Przewozy kruszywa dla WZEK uzależnione były od zdolności wydobywczej, która uległa zmniejszeniu w stosunku do założonych, w związku z wyłączeniem z eksploatacji pogłębiarki "Atlas", która oddana została do remontu niezależnie od tego wystąpiły przerwy w pracy związane z zamknięciem Wrocławskiego Węzła Wodnego /wysoka woda/ oraz niewydobywaniem kruszywa przez WZEK w wolne soboty, niedziele i święta.

Przewozy kruszywa na zbiorniku w Głębinowie zostały wykonane w 71,9 % w wyniku: obniżonej zdolności pogłębiarek przybrzeżnych odbierających kruszywo, a ponadto w wyniku wahań lustra wody związanych ze stanami powodziowymi. Niedobory węgla w przewozach na trasach krótkich i lokalnych analogicznie jak na trasach długich powstały na skutek ograniczenia przydziału tego ładunku przez Centralę Zbytu Węgla dla poszczególnych odbiorców. Największe odchylenia "in minus" obserwuje się w dostawach do Krapkowic, gdzie ograniczono przewozy w związku ze zmniejszoną mocą przeładunkową - remont nabrzeża. Niewykonanie przewozów do Cementowni Opole związane było z trudnościami w wywozie węgla z portu. /zła droga dojazdowa do portu/, dopiero po interwencjach u wojewody opolskiego Cementownia przystąpiła do odbioru węgla, jednakże niedostatek taboru samochodowego spowodował dalsze trudności z odbiorem tego ładunku. W celu maksymalnego wykorzystania floty podjęto zostały przewozy innych nieplanowych ładunków.

W rejonie Górnej Odry przewieziono 151.837 ton różnorodnych ładunków, a w rejonie Górnej Odry przewieziono 37.521 ton poza planem, z tego 22.358 ton węgla. Łącznie przewozy nieplanowane na trasach krótkich i lokalnych wyniosły 189.561 ton, co pozwoliło w pewnej części pokryć niedobory planowanych przewozów kruszywa i węgla.

7. Przewozy zagraniczo.

=====

Plan przewozów zagranicznych na 1980 rok przewidywał przewiezienie 700 tys. ton, wykonano 1.575,5 tys. ton tj. 225 % założeń planu.

W bezpośrednich przewozach zagranicznych /bez przewozów ładunków tranzytowych CSRS/ na planowaną wielkość 500 ty. ton przewieziono 1.394.103 tony, tj. 278,8 % planu.

W porównaniu do roku 1979 wielkość przewozów w relacjach zagranicznych wzrosła o 131 tys. ton.

Wykonanie zadań na poszczególnych kierunkach przewozu w 1980 r. wyniosło :

Eksport		Plan	Wykonanie
NRD		25.000	
Berlin Zachodni		195.000	153.969
RFN		217.000	189.009
Holandia		9.000	5.463
Belgia		13.000	11.094
R a z e m		459.000	359.535
Import			
NRD			11.276
RFN		10.000	36.251
Holandia			907
Belgia		1.000	1.604
Razem		11.000	50.038
Przewozy wewn. na terenie CSRS			5.100
Przewozy wewn. na terenie Eur. Zach.		30.000	32.223
Przewozy wewn. na terenie NRD			920.066
Tranzyt NRD			3.991
Tranzyt do Austrii			23.150
Tranzyt CSRS		500.000	1.394.103
		400.000	181.391
		700.000	1.575.494

Pomimo występowania szeregu trudności /wysokie stany wody, strajki/ wyniki roku 1980 ukształtowały się powyżej założeń.

Podobnie jak w roku 1979 tak i w roku 1980 Spichaczy pracowało w czarterze NRD na rzecz firmy VEB-Binnenreederei przewożąc 920 tys. ton.

Przewozy w relacjach eksport-import uległy zmniejszeniu w stosunku do 1979 r. o 73,2 tys. ton. /przewozy w eksporcie i imporcie razem w 1980 r. wyniosły 409,6 tys. ton, wobec 482,8 tys. ton w roku 1979/.

Było to wynikiem m.in. wyżej przytoczonych trudności jak również załamania się w III/IV kwartał 1980 r. względnej koniunktury podaży ładunków do przewozu.

Rok 1980 był również rokiem trudniejszym, jeżeli chodzi o przewozy wewnętrzne na terenie Europy Zachodniej. Wykonanie ich wyniosło 32,2 tys. ton wobec planu 30 tys. ton; jest to mniej niż w roku 1979 kiedy na plan 15,0 tys. ton wykonano 43 tys. ton.

Przerwy w nawigacji na Odrze tylko w pewnym stopniu rzutowały na ostateczne wielkości przewozów zagranicznych, bowiem na zagranicznych drogach wodnych zmiany stanów wód i zjawiska lodowe w zasadzie nie stanowiły przeszkody w żegludze.

Wskaźnik średniego załadunku barok ukształtował się korzystniej niż w 1979, i tak:

w eksporcie	- 416 ton /w r. 1979 - 380 ton/
w imporcie	- 358 ton /w r. 1979 - 337 ton/
w przewozach wewn.	- 405 ton /w r. 1979 - 383 ton/

Wpływ na poprawę w/w wskaźnika miały utrzymujące się przez dłuższy czas dobre warunki nawigacyjne na rz. Odrze /stopa załadunkowa 165 cm/ jak również lepsze wykorzystanie ładowności barok poprzez właściwe szturowanie drewna na barkach w Szczecinie.

Średni czas pobytu barok wyniósł 14 dni tj. średnio o 1 dzień dłużej niż w 1979 r.

Pogorszeniu uległ natomiast średni czas pobytu w Holandii i Belgii /o 3 i 2 dni/ w RFN - pozostał na niezmienionym poziomie /17 dni/, znacznie pogorszył się wynik w przewozach w Europie Zachodniej /14 dni wobec 11 dni w 1979 r./

Natomiast przewozy zimowe na terenie Europy Zachodniej jak również rejsy w relacji Europa Zach.- NRD uległy poprawie /o 1 i 2 dni/.

Ponadto w 1980 r. rozpoczęto przewozy tranzytowe do Austrii z terenu Holandii i RFN, gdzie średni czas pobytu barki wyniósł 16 i 18 dni.

Natomiast średni czas pobytu w przewozach do Berlina Zachodniego wyniósł 7,5 dnia tj. identycznie jak w 1979 r.

Nie uległ poprawie średni czas pobytu barok pchanych /1978 - 6 dni, 1979 - 7 dni, 1980 - 7 dni/.

Przewozy do NRD

Plan przewozów do NRD przewidywał przewiezienie 25 tys. ton. Przewozy węgla w w/w ilości nie doszły do skutku z uwagi na wypowiedzenie części umowy dot. współpracy w zakresie wzajemnych rozliczeń z tytułu tych przewozów. Sprawa ta pomimo wielu propozycji ze strony ŻnO i Węglokoks do odpowiednich kontrahentów nie została rozwiązana.

Przewiduje się załatwienie tego problemu w II kw. 1981 r.

W imporcie natomiast przewieziono poza planem 11,3 tys. ton zboża.

Przewozy do Berlina Zachodniego.

	Plan w tonach	Wykonanie w tonach
węgiel	120.000	120.152
związ	40.000	23.431
ceмент	10.000	4.268
miedź	25.000	3.684
drut walcowany	-	778
pojemniki na śmieci	-	1.656
	195.000	153.969

Wykonanie przewozów w stosunku do planu wyniosło 79 %.

W przewozach do Berlina Zachodniego jedynie węgiel przewieziono w 100 % planu natomiast pozostałych ładunków przewieziono znacznie mniej.

Przewozy węgla odbywały się w relacji ze Szczecina, i w zasadzie nie napotykały na trudności. Zagwarantowana była odpowiednia rytmika dostaw, jednakże okresowo zdarzały się przestoje barok pod wyładunkiem u odbiorcy. Niuzasadnione wyjścia ze Szczecina 2 barok w ciągu 1 dnia powodowały również niepotrzebne postoje w oczekiwaniu na wyładunek.

Stosowana forma przewozów jest sprawdzona i są z niej zadowoleni tak importer jak również eksporter oraz przewoźnik.

Zakontraktowano również do przewozu 40 tys. ton związku w relacji Wrocław-Berlin Zachodni. Wykonano 23 tys. ton co stanowi 57,5 %.

Na taki rezultat w zasadzie złożyły się dwie przyczyny, mianowicie; przerwa nawigacyjna na Odrze spowodowana wysokim stanem wody jak również okresowe przerwy w dostawach kruszywa prowadzonych przez Zakład w Pilcach jak i odbiorze przez odbiorców berlińskich.

Przewozy niedzi do Berlina Zachodniego wykonano zaledwie w 14,8 % z powodu przekazania ładunku w tej relacji przez CHZ Impexmetal Żegludze Szczecińskiej.

Przewozy cementu nie zostały wykonane z tej samej przyczyny co przewozy kruszywa /wysoka woda, trudności występujące po stronie dostawcy/.

Ponadto przewieziono 2,5 tys.ton ładunków /druć, pojemniki/ z kontraktów, które zawarte zostały w trakcie sezonu nawigacyjnego.

Przewozy do RFN

<u>Eksport</u>	Plan tony	Wykonanie tony
węgiel	125.000	125.026
koksik	40.000	3.574
drewno i pochodne	10.000	35.897
miedź, miedź, brąz, aluminium	8.000	12.255
stłuczka, sioje, szkło	-	2.249
keks pakowy	-	7.783
wrobby stalowe	30.000	-
opady /różne/	4.000	2.225
	217.000	189.009
<u>Import</u>	Plan tony	Wykonanie tony
żelazo-chrom	-	612
żyto	10.000	30.710
preparat naftowy	-	400
kora mimozy	-	294
koncentrat cynku	-	4.235
	10.000	36.251
Ogółem RFN	227.000	225.260

Przewozy w obrocie z RFN wykonano w 99,2 %.

Przewozy w eksporcie nie osiągnęły pełnej wysokości założeń planowych i zostały wykonane w 87,1 %.

Import natomiast znacznie przekroczono i wyniósł on 362,5 % planu. Znaczącą pozycją w obrotach z RFN w eksporcie stanowił węgiel oraz drewno, zaś w imporcie zboże. Import ten pozwolił na częściowo wykorzystanie pustych barek w drodze powrotnej do kraju.

Średni czas pobytu barek w 1980 roku wyniósł 17 dni tj. identycznie jak w 1979 r. Obsługa barek w portach RFN w wyniku dobrej pracy agenta f-my R-WTAG była poprawna.

Przewozy do Holandii.

	Plan tony	Wykonanie tony
Eksport	9.000	5.463
Import	-	907
	9.000	6.370

Przewozy w eksporcie to sioje, szlany, podkłady kolejowe w imporcie mączka kukurydziana i kasza jęczmienna. Zakładany większy przewóz sioi, nie został wykonany z powodu braku dostarczenia ładunków do przewozu /trudności produkcyjne w hutach szkła/.

Średni czas obsługi barek wyniósł 22 dni tzn. pogorszył się o 3 dni w stosunku do roku 1979.

Obsługę agencyjną na terenie Holandii wykonywała f-ma IMOG zgodnie z umową w tym zakresie.

Przewozy do BelgiiEksport
Import

<u>Plan tony</u>	<u>Wykonanie tony</u>
13.000	11.094
1.000	1.604
14.000	12.698

Przewozy w eksporcie wykonano w 85,3 % a w imporcie 160,4 %.
W eksporcie przewożali ładunki drobnicowe, zaś w imporcie masowo.
Średni czas pobytu barek wyniósł 28 dni, pogorszył się więc o 2 dni w stosunku do lat 1978/79.

Obsługę agencyjną sprawowała f-ma PSAL a jej wyniki należy uznać za niedostateczne.

Współpraca z agentami.

F-ma RHENUS-WTAG - Duisburg

Obsługa barek ŻnO przez f-mę R-WTAG przebiegała poprawnie.
Pewnemu okresowemu ułogę współpracę w zakresie przekazywania pełnej informacji o barkach znajdujących się na terenie działania agenta /dotyczyło to okresu 2-3 m-cy/.

Firma R-WTAG obsługiwała 493 barek w eksporcie i 99 barek w imporcie.
Również przez R-WTAG obsługiwane były barki przechodzące tranzytem przez RFN, na rzecz których załatwiała pilota, komisje reńskie itp.
W przewozach wewnętrznych zafrachtowano 2 barki tj. 780,- ton ładunków.
Wpływy z tego tytułu wyniosły 10.075,- DM.

F-ma IMOG - Rotterdam.

F-ma IMOG wywiązywała się należycie z przyjętych na siebie obowiązków agenta ŻnO. Pomimo występujących trudności na rynku frachtowym w Holandii i Belgii wykazywała dużą aktywność w zakresie akwizycji ładunków z terenu Holandii jak również w Belgii. Uzyskane z tych przewozów wpływy wyniosły 103.835 HFL = /97.042 DM/ - 14 barek.

Agent zafrachtował do przewozów wewnętrznych w relacjach do RFN i NRD 14 barek na 5.647 ton.

F-ma obsługiwała 19 barek w eksporcie i 2 barki w imporcie.
Rozliczenia z tytułu frachtowań przebiegały terminowo.

F-ma PSAL - Antwerpia

F-ma PSAL jako jedyny z agentów nie wykazywał należytej aktywności w zakresie zabezpieczenia ładunków powrotnych jak również w zakresie sprawnej obsługi barek w portach.

Średni czas pobytu barek w Belgii zwiększył się o 2 dni w stosunku do 1979 r. i wyniósł w 1980 r. 28 dni.

Agent zafrachtował do przewozów wewnętrznych 15 barek w tonażu 6.869 t.
Wpływy z tego tytułu wyniosły 1.534.511 Bfr. /102.301 DM/.

F-ma Dettmer w Berlinie Zachodnim.

F-ma Dettmer jako agent działalności akwizycyjnej nie wykonywała, świadczyła jedynie usługi w zakresie dyspozycji części floty wydzielonej do przewozów ładunków do Berlina Zachodniego z wyłączeniem barek z węglem.
W 1980 r. agent ten obsługiwał 86 barek w tym 58 barek ze żwirem, 9 barek z miedzią, 11 barek z cementem, 6 barek z pojemnikami na śmieci i 2 barki z drutem walcowanym.

Ogólnie rzecz biorąc terminowość przekazywania informacji uległa znacznej poprawie w stosunku do lat 1978/79.

Współpraca z Przedstawicielstwami PZS w NRD, RFN i Holandii.

Na przestrzeni 1980 roku współpraca z poszczególnymi Przedstawicielstwami układała się pomyślnie. Każde z przedstawicielstw posiada nieco odmienny zakres działania.

Największą aktywność z uwagi na charakter i zakres działania przejawia Przedstawicielstwo w NRD, od którego otrzymywaliśmy bieżącą informację o ruchu floty na trasie, w portach NRD oraz w Berlinie Zachodnim. Ponadto Przedstawicielstwo prowadziło również pełną obsługę agencyjną barek w przewozach węgla do elektrowni Bewag, jak również prowadziło kontrolę terminowości za i wydunkunku barek w NRD i BZ. O wszelkich trudnościach występujących w tym zakresie ŻnO była informowana na bieżąco.

Działalność Przedstawicielstwa w Holandii koncentrowała się przede wszystkim na uzyskaniu korzystnych frachtów w przewozach z krajów Beneluxu jak również na obsłudze załóg barek na terenie Holandii i Belgii.

Również przedstawiciel w Holandii przekazywał armatorowi informacje o sytuacji ruchowo-handlowej floty znajdującej się na terenie jego działania. Na terenie RFN pełną obsługę agencyjną barek prowadziła f-ma R-WTAG w Duisburgu, zaś rola Przedstawicielstwa sprowadzała się do sprawowania obsługi załóg pływających floty armatorów PRL regulowania różnych spraw konflikto- wych oraz nadzorowania prawidłowości pracy agenta.

Współpraca z centralami handlu zagranicznego w 1980 r.

- CHZ-Węglkokoks zleciła do przewozu 248,9 tys. ton węgla i koksiku co jest równe 69,2 % całości masy towarowej przewiezioną w eksporcie. Przewozy węgla do Berlina Zachodniego zorganizowane były na zasadzie przewozów wydzieloną flotą pchaną w celu zagwarantowania rytmiki dostaw węgla. Dostawy węgla do pozostałych odbiorców w RFN /porty MLK, Salzgitter/ dokonywane były barkami motorowymi,
- Dla CHZ Paged ŻnO przewieziono w 1980 r. 37 tys. ton co stanowi 10,3 % ogółu masy towarowej w eksporcie. Przewieziono drewno i pochodne w relacji do RFN /porty: Moppon, Papenburg, Gelsenkirchen/.
- Na zlecenie C.E.I. Minex przewieziono 24,1 tys. ton tj. 9,5 % ogółu masy towarowej w eksporcie. Ładunki - to przede wszystkim kruszywo i cement w relacji do Berlina Zachodniego.
- Ponadto w imporcie na zlecenie CHZ Rolimpax przewieziono 42,3 tys. ton co stanowi 84,5 % masy towarowej w imporcie. Pozwoliło to na zaangażowanie pustego tonażu wracającego do kraju. Odbiór zboża następował z portów NRD i RFN.

Ubezpieczenia i sprawy awaryjne.

W 1980 r. odnowiono polisę ubezpieczeniową, obejmującą jednostki pływające uczestniczące w przewozach zagranicznych. Po raz pierwszy dopolisy ubezpieczeniowej włączono odpowiedzialność TUIR "Warta" za przewożony towar oraz frauszyzę redukcyjną do wysokości 10.000 zł. co oznacza że przy rozliczeniu kosztów własnych, refundacja z tytułu szkód wypłacanych przez TUIR "Warta" każdorazowo zostaje pomniejszona o kwotę 10.000 zł.

W ubiegłym roku zarejestrowano 48 wypadków żeglugowych, które wchodziły w zakres ubezpieczenia.

Były to:

- kolizje wynikłe pomiędzy statkami	- 12
- przobicia donno	- 7
- uszkodzenia budowli wodnych	- 7
- uszkodzenia pędnikowe	- 4
- zablokowanie śrub napędowych	- 12
- uszkodzenie podłóg statków	- 5
- uszkodzenia poszycia statku	- 1

Ogólną wartość szkód z tytułu zaistniałych awarii określa się na kwotę 5.000.000,- zł, gdy stawka ubezpieczeniowa wynosiła 7.000.000 zł oraz 437.800 zł za ubezpieczenie towaru.

W kwocie 5.000.000 zł mieściła się rezerwa szkodowa w wysokości 3.700.000 zł która została uzgodniona w Towarzystwie Ubezpieczeń.

Na wysokość szkód złożyły się następujące wypadki zeglugowego :

- 1/ DM-5122 -- uszkodzenie zbiornika wodnego w Peino /RFN/ -- 1150.000 zł
- 2/ TUR-78 -- uszkodzenia dalby cumowniczej w Nedlitz /NRD/- 680.000 "
- 3/ Tur-78 -- uszkodzenie mostu w Berlinie Zachodnim -- ca 1.000.000 "
- 4/ BM-5077 -- kolizja z jednostką bandery RFN -- ca 550.000 "

Z dokumentacji poawaryjnej wynika, że brak zachowania ostrożności przez załogi w/w statków był przyczyną powstania tak znacznych szkód.

Podstawowym dokumentem rozstrzygającym o przyczynie i winie zaistnienia awarii jest protokół policji wodnej, który nie zawsze bywa obiektywny.

Prowadzenie spraw na drodze postępowania sądowego wiąże się z poważnym ryzykiem przegranej a tym samym ze wzrostem kosztów bowiem sytuację pogarsza fakt braku dostatecznej znajomości języka obcego przez załogi ZnO co bywa często wykorzystywane przez załogi obcych statków przy zgłaszaniu wypadków i spisywaniu protokołów awaryjnych.

Fundacja szkód przez T.U.R. "Warta" przebiegała bez zakłóceń.

Sprawy kadrowe

W roku 1980 wytypowano do przewozów zagranicznych łącznie 161 statków, w tym:

- 148 barek motorowych BM-500
- 13 pchaczy typu Tur

Na wszystkich typach statków, podobnie jak w latach ubiegłych, obowiązywała 3 osobowa załoga.

Przy typowaniu załóg do przewozów zagranicznych brano pod uwagę następujące kryteria:

- wieloletni staż pływania,
- nienaganną pracę,
- nienaganną postawę moralno-etyczną,
- posiadanie patentów reńskich, łabskich i kanałowych lub możliwości zdobycia ich w krótkim czasie,
- podnoszenie kwalifikacji zawodowych,

Wjezanie nawigacyjnym 1980 wprowadzono do przewozów około 27 % nowych pracowników.

Na rok 1980 wizy otrzymało :

- do krajów Beneluxu -- 250 osób
- do RFN -- 294 osoby

W ciągu roku za przestępstwa celno-dewizowe wycofano z przewozów zagranicznych 15 osób, 2 osoby zdezerterowały do RFN.

Wyniki finansowe

Wpływy ogółem z tytułu przewozów zagranicznych wyniosły 243.480.378,- zł co w porównaniu z rokiem poprzednim dają przyrost o 31.199 tys.zł tj. o 14,7%. W zestawieniu z planem wzrost uzyskanych wpływów wyniósł 68.633,- tys.zł. tj. o 39,3 %.

W rozbięciu na poszczególne kraje wpływy wyniosły:

K r a j	Wykonanie w tys. zł		% wzrostu
	1979 r.	1980 r.	
Europa Zachodnia	132,287	148,292	112,1
Berlin Zachodni	28,000	29,708	106,1
NRD	10,401	11,408	109,7
CSRS	41,594	54,012	129,9
R a z e m	212,282	243,480	114,7

Znaczny wzrost wpływów za przewozy zagraniczo, pomimo zmniejszenia przewozów towarowych w porównaniu z rokiem ubiegłym, wynika w głównej mierze z przyjmowania towarów wyżej taryfowych.

Jedynie zwiększone wpływy z przewozów do NRD wynikły ze wzrostu wielkości przewozów - wzrost o 209.539,- ton.

Stawki jednostkowe za przewóz 1 tony za badane lata ukształtowały się następująco:

K r a j	zł/tonę		% wzrostu
	1979 r.	1980 r.	
Europa Zachodnia	382,99	494,80	129,2
Berlin Zachodni	169,28	193,34	114,2
NRD	14,33	12,20	85,1
CSRS	215,81	297,77	138,0
R a z e m	148,51	155,04	104,4

Stawki jednostkowe uległy zwiększeniu z uwagi, jak już wspomniano wyżej, przyjmowanie do przewozów towarów o wyższej stawce. Natomiast stawki jednostkowe za przewozy w obrocie z NRD kształtują się z roku na rok na coraz niższym poziomie, co wynika w głównej mierze z faktu, iż gros przewozów są to przewozy wewnętrzne dokonywane na bardzo krótkich relacjach na warunkach czarteru dla firmy VEB Binnenreederei. Wpływy ogółem z przewozów do NRD wyniosły 11.408 tys. zł, natomiast wpływ za czarter NRD wyniosły 9.724 tys. zł. Koszt zdobycia 1 dolara będący wypadkową uzyskanych wpływów i poniesionych kosztów ukształtował się następująco :

- dla krajów Europy Zachodniej - 32,27 zł
- dla Berlina Zachodniego - 48,43 zł

W zestawieniu z kosztem granicznym /46,05 zł/ powyższy wskaźnik ukształtował się pomyślnie dla krajów Europy Zachodniej. Jednakże w relacji do Berlina Zachodniego koszt zdobycia dolara przekroczył koszt graniczny, co spowodowało, iż przewozy do Berlina Zachodniego stały się nieopłacalne. Przyczyną tego był wzrost kosztów przewozu wynikły z konieczności eksploatacji w tej relacji w 1980 r. zestawów pchanych złożonych tylko z 1 barki i pchacza, w związku z czym dla dokonania tych przewozów musiała wzrosnąć ilość floty. I tak, o ile w 1979 r. omawianą relację obsługiwało 13 pchaczy Tur, to w 1980 r. potrzebnych było 6 pchaczy Bizon i 14 pchaczy Tur. W roku 1978 przewozy do Berlina Zachodniego obsługiwało 6 pchaczy Tur.

Koszt zdobycia 1 rubla w 1980 roku wyniósł :

- dla NRD 4,71 zł
- dla CSRS 39,70 zł

Biorąc pod uwagę graniczny koszt /44,444 zł/ należy stwierdzić, że wskaźnik ukształtował się pomyślnie za dokonane przewozy dla CSRS. Natomiast koszt zdobycia 1 rubla dla NRD jest nieporównywalny z kosztem granicznym, ze względu na nierozliczenie w kosztach przewozów na terenie NRD, kosztów za wynajem floty.

Koszt zdobycia 1 rubla w NRD za przewozy /bez czarteru/ wyniósł 42,56 zł /na koszt graniczny 44,444 zł/.

Ogółem przewozy zagraniczne za 1980 r. zanęły się zyskiem w wysokości 47,541 tys.zł, co na tle wykonania przewozów krajowych należy ocenić bardzo pozytywnie.

Szczegółowe ukształtowanie się wpływów i kosztów w podziale na relacje przewozowe przedstawione w tabelach 7 i 8.

Wykonanie przewozów zagranicznych za 1980 r. /wg danych do GUS/

K r a j	Plan NRC		Wykonanie ton	Wykonanie w tys.t.km. łącznie	% wykonania	
	ton	tys.t.km			ton	tys.t.km. łącznie
<u>Eksport</u>						
NRD	25.000	7.500	-	-	-	-
Berlin Zachodni	195.000	114.950	153.969	38.389.435	78,9	33,4
RFN	229.000	176.733	189.009	114.269.115	82,5	64,7
Belgia	4.000	6.146	11.094	15.824.734	277,3	257,5
Holandia	6.000	6.636	5.463	6.022.263	91,0	90,8
<u>Razem</u>	<u>459.000</u>	<u>311.965</u>	<u>359.535</u>	<u>174.505.547</u>	<u>78,3</u>	<u>55,9</u>
<u>Import</u>						
NRD	-	-	11.276	5.703.411	-	-
RFN	10.000	10.950	36.251	31.871.738	362,5	291,0
Holandia	-	-	907	1.043.092	-	-
Belgia	1.000	1.118	1.604	1.793.272	160,4	160,4
<u>Razem</u>	<u>11.000</u>	<u>12.068</u>	<u>50.038</u>	<u>40.411.513</u>	<u>454,8</u>	<u>334,9</u>
Tranzyt Austria	-	-	2.102	2.297.026	-	-
" EZ	-	-	21.048	23.109.506	-	-
<u>Razem</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>23.150</u>	<u>25.406.532</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
<u>Tranzyt</u>						
NRD	-	-	3.991	267.397	-	-
BSRS	200.000	132.950	181.391	120.949.189	90,6	91,0
<u>Razem</u>	<u>200.000</u>	<u>132.950</u>	<u>185.382</u>	<u>121.216.586</u>	<u>92,6</u>	<u>91,2</u>
<u>Przew. wewn.</u>						
Europa Zachodn.	30.000	14.967	32.223	15.553.697	107,4	103,9
NRD /czarter/	-	-	920.666	28.367.244	-	-
CSRS	-	-	5.100	183.600	-	-
<u>Razem</u>	<u>30.000</u>	<u>14.967</u>	<u>957.389</u>	<u>44.104.541</u>	<u>3191,2</u>	<u>294,7</u>
<u>Nawigacja zimowa</u>						
Ogółem	700.000	471.950	1.575.494	405.644.719	225,0	86,0

Średni czas pobytu barek za granicą w 1980 r.

R o l a c j a	Rodzaj floty	Ilość barko- rojsów	Ilość dni pobytu	Średni czas pobytu w dniach
Belgia	BM	28	772	28
Holandia	BM	19	422	22
RFN	BM	491	8133	17
Przew. wewn.:	BP	2	46	23
w Europ. Zachodnia	BM	21	287	14
Europ. Zach. - NRD	"	10	152	15
Przew. zimowe	"	52	682	13
		623	11.117	
Berlin Zach.	BM	106	847	8
	BP	221	1.603	7
Tranzyt z RFN do Austrii	BM	60	957	16
Tranzyt z Holandii do Austrii	BM	16	295	18
Przewozy razem		1.026	14.819	14

Średni załadunek barek w 1979 i 1980 r.

	tony	
	1979	1980
<u>Eksport</u>		
Belgia	343	368
Holandia	307	288
RFN	362	338
NRD	368	-
Berlin Zachodni	421	469
Średni załadunek	380	416
<u>Import</u>		
Belgia	353	401
Holandia	307	300
RFN	334	370
NRD	8	322
Średni załadunek	337	358
<u>Przewozy wewn.:</u>		
W Europie Zachodniej	352	443
Europa Zach.- Berlin Zach.	360	-
Europa Zachodn.- NRD	404	402
w NRD	370	-
Przew. zimowe	429	372

Zestawienie barko-rejsów w przewozach zagranicznych w rozbięciu na miesiące w latach 1979 i 1980 r

Kraj	I		II		III		IV		V		VI		VII		VIII		IX		X		XI		XII		Ogółem	
	79	80	79	80	79	80	79	80	79	80	79	80	79	80	79	80	79	80	79	80	79	80	79	80	79	80
NRD	-	-	-	-	-	-	4	-	8	-	9	-	11	-	4	-	4	-	1	-	-	-	-	-	41	-
Berlin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zach.	-	4	-	1	-	26	41	35	38	39	49	46	57	31	49	33	47	32	36	44	43	25	33	11	393	327
RFN	-	-	-	-	-	12	30,5	39	61,5	85	78	69	92,5	70	92,5	45	98	59	80	54	67	59	23	10	623	493
Bel-	-	-	-	-	-	-	6	2	2,5	2	1	4	4	2	6	1	3,5	7	2	6	4	3	1	1	30	28
gia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Holan-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
dia	-	-	-	-	-	-	2,5	-	2	-	2	-	7,5	1	2,5	2	4,5	3	8	5	8	4	1	4	38	19
Ogółem	-	4	-	1	-	38	84	76	112	126	139	119	172	104	102	81	157	101	127	109	122	82	58	26	1125	867

Ilość rejsów w latach 1979 i 1980 w rozbiciu na relacje i rodzaje floty

Rodzaj floty	Belgia		Holandia		RFN		Berlin Zachodni		NRD		Przewozy						Ogółem	
											Eur. Zach.		E.Z-NRD		zimowe			
	79	80	79	80	79	80	79	80	79	80	79	80	79	80	79	80	79	80
BM	30	28	38	19	623	491	198	106	17	-	88	21	17	10	34	52	1045	727
BP	-	-	-	-	-	2	195	221	24	-	-	-	-	-	-	-	219	223
razem	30	28	38	19	623	493	393	327	41	-	88	21	17	10	34	52	1264	950

Ilość barek biorących udział w przewozach zagranicznych w latach 1979 i 1980.

Rodzaj floty	Ilość sztuk	
	1979	1980
Barki motorowe	144	151
" pchane	45	29
Pchaczo	15	20

8. Przewozy pasażerskie

W 1980 r. przewozy pasażerskie dokonywane były 6-ciom statkami pasażerskimi; tramwaj wodny "Kaczuska" był przebudowany w Bazie Remontowej Opatowice.

Wykonanie przewozów pasażerskich za omawiany okres wyniosło :

262.662 osoby	tj.	87,5 % planu
5.722.850 oskm	tj.	91,1 % planu

W porównaniu do rekordowego wykonawstwa w 1979 r. nastąpiło obniżenie przewozów osób o 97 tys. osób i 2.274 tys. osobokilometrów.

Na tak niskie wykonanie planu miały wpływ takie czynniki, jak : chłody w kwietniu i maju, częste opady deszczu, zamknięcie szlaku wodnego w lipcu i sierpniu z powodu wysokich stanów wody.

W omawianym okresie zmniejszyła się ilość wycieczek organizowanych przez zakłady pracy. W porównaniu z 1979 r. - Międzynarodowym Rokiem Dziecka - nastąpiło znaczne zmniejszenie liczby imprez dla dzieci.

Z rejsów statkami skorzystało 1.660 grup wycieczkowych; średnio 50 osób w grupie. W stosunku do wykonania 1979 r. nastąpiło zmniejszenie o 540 grup wycieczkowych.

Zakłady pracy, szkoły, organizacje społeczne i biura turystyczne wynajmowały statki na rejsy dłuższe.

Na zasadzie wynajmu zorganizowano :

- we Wrocławiu 49 rejsów w tym dwa na trasie Wrocław - Szczecin
- w Opolu 84 rejsy głównie z występami teatru lalek na pokładzie
- w Gliwicach 56 rejsów
- w Nowej Soli 44 rejsy.

Wykorzystanie statków na poszczególnych liniach przewozowych było bardzo zróżnicowane i przedstawiało się następująco :

Przystań Zwierzyniecka-Wyspa Opatowicka

Na linii tej przewieziono największą liczbę pasażerów. Utrzymywane były stałe rejsy. W dni powszednie kursował regularnie jeden statek, natomiast w niedziele i święta pracowały dwa statki.

Ponadto w okresie dużego nasilenia ruchu turystycznego na linii tej uruchamiany był również w dni powszednie dodatkowy statek. Największe wykorzystanie jednostek pływających było w okresie od 25 maja do 11 czerwca oraz w niedziele i święta od połowy maja do końca sierpnia.

Przystań Zwierzyniecka - jezioro Bajkał

Mimo pewnej atrakcyjności turystycznej tej trasy pod względem krajobrazowym w 1980 r. nastąpił znaczny spadek przewozów w tej relacji w porównaniu z rokiem poprzednim. Wydaje się, że główne przyczyny powyższego było obok niekorzystnych warunków pogodowych - niezapewnienie rozrywki w czasie rejsów. Staromiejski Dom Kultury zrezygnował z prowadzenia dyskotek na statkach, bowiem imprezy te były nieopłacalne.

Przystań Zwierzyniecka - Przystań Uprząbicka

Linia powyższa czynna była jedynie w niedziele i święta. Spełniała ona rolę uzupełniającą w okresach maksymalnego natężenia ruchu.

Wykorzystanie miejsc statku było najwyższe spośród wszystkich statkowych linii. Z powodu wysokich stanów wody w lipcu i sierpniu przewozy na tej linii były wstrzymane przez większość niedziel.

Przystań Zwierzyniecka - Brzeg Dolny

Na linii tej wystąpiła niewielka ilość chętnych z uwagi na brak wyżywienia na statkach oraz z uwagi na fakt, iż w 1980 roku Kawiarnia na kąpielisku w Brzegu Dolnym nie prowadziła sprzedaży dań gorących.

Wrocław -- wynajem

W porównaniu z 1979 rokiem ilość wynajmów statków zmalała o 53 %. Od 10 lat obserwuje się stały spadek przewozów statkami na zasadzie wynajmu, który spowodowany jest wieloma czynnikami, jak : wzrost opłat za wynajem statku, brak zabezpieczenia wyżywienia, wzrost motoryzacji itp. Większość wynajmu w 1980 r. dokonywana była w godzinach popołudniowych i nocnych przez studentów.

Rejon Opola

Przedłużający się remont statku spowodował, iż przewozy w tym rejonie rozpoczęte zostały 6 maja. W maju, czerwcu i wrześniu statek odbywał trzygodzinne rejsy w teatrom lalek. Ponadto SP "Neptun" kursował wg rozkładu rejsów dla ogółu społeczeństwa. Jednakże zamknięcie szlaku żeglownego od 4 lipca do 3 sierpnia spowodowało zmniejszenie przewozów w stosunku do 1979 r. o 2 %.

Należy podkreślić, że rejsy z teatrem lalek cieszyły się dużym powodzeniem i były w pełni wykorzystane, natomiast jednogodzinne przejażdżki miały znacznie mniejszą frekwencję, w związku z czym statek wykorzystany był w około 30 %.

Rejon Gliwice

Statek obsługujący Kanał Gliwicki przewiózł o 17 % mniej pasażerów niż w roku 1979, co wynikało głównie ze złych warunków nawigacyjnych. Raz w tygodniu wspólnie z Domem Kultury w Łabędach organizowany był rejs z dyskoteką na trasie Gliwice Łabędy - Pławniowice. Statek wykorzystany był w tych rejsach w około 40 %. Pozostałe rejsy organizowane były na zamówienia zbiorowe, a wykorzystanie miejsc wynosiło około 70 %. Jednakże przez około 1/3 sezonu nawigacyjnego statek nie był wykorzystany. Głównym czynnikiem ograniczającym przewozy pasażerskie w tym rejonie jest stale pogarszający się stan wody w Kanał Gliwickim. /zamulenie i zanieczyszczenie wody/.

Rejon Nowej Soli.

Rejon ten obejmował rzekę Odrę od Głogowa do Kostrzyna oraz rzekę Wartę do Gorzowa Wielkopolskiego. Statek w tym rejonie odbywał rejsy na zasadzie wynajmu. Przez okres 16 dni statek wyłączony był z eksploatacji wskutek wysokich stanów wody. Rejsy z pasażerami prowadzone były tylko przez 44 dni. W porównaniu do 1979 r. nastąpił spadek przewozów o 45 %. Statek odbył 5 rejsów na trasie Krosno Odrzańskie - Eisenhüttenstadt tj. o 4 mniej niż w 1979 r., głównie w wyniku złych warunków pogodowych.

9. Przeładunki.

Plan na 1980 r. przewidywał przeładowanie 8,215 tys.t.fiz. ładunków i wykonanie 9.650 tys.tonooperacji. Wykonanie przeładunków w poszczególnych kwartałach w porównaniu z planem przedstawiało się następująco :

Wykonanie przesłuchań państwowych przez poszczególne statki.

Miesiąc	DRIADA		HARRIDA		HUSALKA		GOTIANA		TRITON	
	osoby	oskm	osoby	oskm	osoby	oskm	osoby	oskm	osoby	oskm
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Kwiecień	1.396	25.490	1.282	12.590	-	-	-	-	-	-
Maj	17.065	269.090	14.740	453.190	21.919	200.810	3.248	548.100	2.779	291.380
Czerwiec	29.688	191.640	25.461	231.440	12.941	81.960	3.857	406.030	3.442	272.080
Lipiec	14.879	87.590	11.825	64.230	12.627	172.270	1.027	189.040	3.437	203.730
Sierpień	7.698	38.490	8.199	50.130	9.785	60.390	609	81.200	3.694	273.470
Wrzesień	5.165	25.560	6.245	70.810	4.100	38.770	609	66.930	3.275	261.260
Październik	-	-	2.561	36.150	2.323	51.200	-	-	406	38.570
Razem	75.691	717.770	70.313	925.510	63.695	525.430	10.150	1.291.270	17.033	1.340.490

Miesiąc	HEPTON		RAVEN	
	osoby	oskm	osoby	oskm
1	2	3	4	5
Kwiecień	-	-	2.678	54.990
Maj	8.923	256.820	68.674	2.039.390
Czerwiec	7.354	326.500	82.743	1.509.620
Lipiec	1.005	31.760	45.603	648.530
Sierpień	2.320	123.040	32.315	643.720
Wrzesień	5.968	187.290	25.362	700.620
Październik	-	-	5.230	125.920
Razem	25.580	922.410	262.662	5.722.850

Wykazanie przewozów pasażerskich przez poszczególne statki.

Miesiąc	BRIADA		RUSKIDA		RUSALKA		COTLANA		TUTON	
	osoby	oskn	osoby	oskn	osoby	oskn	osoby	oskn	osoby	oskn
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Kelocien	1.326	25.420	1.202	12.590	-	-	-	-	-	-
maj	17.065	209.090	14.740	453.190	21.919	200.810	3.248	548.100	2.779	291.380
czerwiec	29.688	191.640	25.461	231.440	12.941	81.960	3.857	436.030	3.442	272.000
lipiec	14.879	87.590	11.825	64.200	12.627	172.270	1.027	189.040	3.437	203.730
sierpień	7.698	38.490	8.199	50.130	9.785	60.390	609	81.200	3.694	273.470
wrzesień	5.165	75.560	6.245	70.810	4.100	38.770	609	66.930	3.275	261.260
październik	-	-	2.561	36.150	2.323	51.200	-	-	406	38.570
razem	75.891	717.770	70.313	925.510	63.635	525.400	10.150	1.291.270	17.033	1.340.490

Miesiąc	HEFTON		RABEN	
	osoby	oskn	osoby	oskn
1	2	3	4	5
Kelocien	-	-	2.678	54.990
maj	8.923	256.820	68.674	2.039.390
czerwiec	7.354	326.500	82.743	1.509.620
lipiec	1.005	31.760	45.600	648.590
sierpień	2.320	120.040	32.315	643.720
wrzesień	5.968	187.290	25.362	700.620
październik	-	-	5.290	125.920
razem	25.500	982.410	252.662	5.722.850

Kwartał	Jedn. miary	Plan	Wykonanie	% wykonania
I	tys. t-fiz.	300	365	108,1
	tys. t-op.	1.000	1.061	106,1
II	tys. t-fiz.	2.600	2.619	100,7
	tys. t-op.	3.000	3.064	102,1
III	tys. t-fiz.	2.500	1.860	74,4
	tys. t-op.	3.000	2.200	73,3
IV	tys. t-fiz.	2.315	1.705	73,7
	tys. t-op.	2.650	2.123	80,1
Rok	tys. t-fiz.	8.215	7.049	85,8
	tys. t-op.	9.650	8.448	87,5

Analogicznie, jak w zakresie przewozów ładunków, zadania przeładunkowe nie zostały wykonane w okresie III-go i IV-go kwartału.

Wykonanie jednakże 1.509 tys. ton operacji masy towarowej nie związanej z transportem wodnym poprawiło wskaźnik wykonania planu przeładunków w mierniku tonoperacji.

Najpoważniejszym czynnikiem limitującym usługi przeładunkowe były niższe niż zakładano w technologii dojścia barek do portów oraz przerwy w pracy urządzeń przeładunkowych spowodowane strajkami, a także długie przerwy nawigacyjne, wynikiem z powodziowych stanów wody.

Wykonanie wielkości usług przeładunkowych przez poszczególne porty przedstawiało się następująco :

Porty	Jedn. miary	1979r. wykon.	1980		% wzrostu	
			plan	wykon.	wzrostu	wyk. planu
1	2	3	4	5	6	7
Gliwice	tys. t-fiz.	1.916	2.400	1.888	98,5	78,7
	tys. t-op.	3.001	3.400	2.831	94,3	83,3
Kędz./Koźle	tys. t-fiz.	586	750	674	115,0	89,9
	tys. t-op.	734	880	801	109,1	91,0
Prz. Krapkowice	tys. t-fiz.	70	125	39	55,7	31,2
	tys. t-op.	70	125	39	55,7	31,2
Opole	tys. t-fiz.	121	140	122	100,8	87,1
	tys. t-op.	121	140	122	100,8	87,1
Wrocław	tys. t-fiz.	1.847	1.700	1.773	96,0	104,3
	tys. t-op.	2.243	2.000	2.083	92,9	104,1
Malczyce	tys. t-fiz.	4	90	73	1825,0	81,1
	tys. t-op.	5	90	85	1700,0	94,4
Ogacice	tys. t-fiz.	21	25	27	128,6	108,0
	tys. t-op.	25	30	31	129,2	103,3
Nowa Sól	tys. t-fiz.	43	50	43	100,0	86,0
	tys. t-op.	45	50	45	100,0	90,0
Szczecin	tys. t-fiz.	2.567	2.600	2.410	93,9	85,8
	tys. t-op.	2.567	2.600	2.411	93,9	87,5
Ogółem	tys. t-fiz.	7.175	8.215	7.049	98,2	85,8
	tys. t-op.	8.310	9.650	8.448	95,9	87,5

x/ w tym 355 tys. ton przeładunków niezbilansowanych w obydwu miernikach.

Plan przeładunków portu Gliwice nie został wykonany zarówno w mierniku t-fiz., jak i w mierniku t-op. Wpływ na to miały przerwy w nawigacji, a także niedochodzenie barek do portów Górnej Odry, w związku z czym węgiel z kopalń kierowany był bezpośrednio do Wrocławia. W porcie Gliwice przyjmowano węgiel tylko w wagonach kubłowych. Główną przyczyną niewykonania zadań planowych przez port Kędzierzyn-Koźle były przerwy w nawigacji oraz wcześniejsze niż planowano zamknięcie sezonu nawigacyjnego.

W związku z trwającym remontem kapitalnym nabrzeża w Krapkowicach plan usług przeładunkowych wykonano tylko w 31,2 % w mierniku t-fiz. i 31,2 % w mierniku t-op. /punkt przeładunkowy zamknięto 12.09.80 r./. Niedostarczenie zaplanowanej masy towarowej, przerwy spowodowane wysokimi stanami wody oraz remont nabrzeża i podtorzy - a co za tym idzie pozbawienie możliwości przyjęcia masy towarowej z przewozów pozawodnych - wpłynęły na niewykonanie zadań planowych przez port Opole. Niewykonanie przeładunków przez port Malczyce i Nowa Sól spowodowane zostało niedostarczeniem planowanej ilości masy towarowej oraz przerwami w nawigacji.

Ujemny wpływ na działalność przeładunkową w Oddziale Szczecin miał brak własnego portu przeładunkowego przystosowanego do prawidłowego działania w obsłudze wyladunkowej floty. Rozmieszczenie urządzeń przeładunkowych w różnych portach i nabrzeżach nie pozwala na prowadzenie prac przeładunkowych oraz często uniemożliwia sprawne usuwanie awarii.

Awaryjność urządzeń załadunkowych w ZEK Bielinek, brak barek do wyladunku, nierównomierne załadunki barek dla odbiorców na poszczególnych nabrzeżach, a także częste braki w dostawie energii elektrycznej, miały wpływ na niewykonanie planów w przeładunkach.

Udział % poszczególnych portów w wykonaniu usług przeładunkowych przedstawiał się jak niżej:

P o r t y	% %	
	1979 wgt-op.	1980 wgt-op.
Gliwice	34,1	33,5
Kędzierzyn-Koźle	8,3	9,5
Przeładownia Krapkowice	0,8	0,5
Opole	1,3	1,4
Wrocław	25,5	24,7
Malczyce	0,1	1,0
Cigacice	0,3	0,4
Nowa Sól	0,5	0,5
O/ Szczecin	29,1	28,5
Razem Z-d Portów	100,0	100,0

Najwyższy udział procentowy w przeładunkach Zakładu Portów posiadały porty w Gliwicach, we Wrocławiu i Szczecinie, których łączny udział wyniósł 86,7 %. W porcie Gliwice udział procentowy zmniejszył się z 34,1 % w 1979 r. do 33,5 % w roku analizowanym co związane jest ze zmniejszeniem przeładunków pozawodnych.

Struktura przeładunkowej masy przez porty: Gliwice, Kędzierzyn-Koźle, Opole, Wrocław i Szczecin w latach 1979 i 1980 przedstawiała się następująco :

Masa towarowa	Jednostka miary	Gliwice		Kędzierzyn- Koźle		Opole		Wrocław		Szczecin	
		1979	1980	1979	1980	1979	1980	1979	1980	1979	1980
węgiel	tys.t-fiz.	994	852	206	307	108	96	472	703	142	148
	tys.t.op.	1234	1022	219	325	108	96	567	751	142	148
ruda	tys.t.fiz.	134	373	348	305	-	-	11	-	4	2
	tys.t.op.	258	494	482	410	-	-	11	-	4	2
kruszywo	tys.t.fiz.	705	596	-	-	3	4	1314	1030	2025	1825
	tys.t.op.	1369	1200	-	-	3	4	1591	1281	2025	1826
surowce	tys.t.fiz.	9	10	3	-	-	3	1	1	-	-
fosforowe	tys.t.op.	9	10	4	-	-	3	1	1	-	-
nawozy	tys.t-fiz.	-	-	-	-	-	-	21	29	7	3
	tys.t.op.	-	-	-	-	-	-	21	29	7	3
inne	tys.t.fiz.	62	39	28	62	10	19	11	6	372	423
masowe	tys.t.op.	114	80	28	66	10	19	18	7	372	423
drobnica	tys.t.fiz.	12	18	1	-	-	-	17	4	17	9
	tys.t.op.	17	25	1	-	-	-	34	14	17	9
Razem	tys.t-fiz.	1916	1888	586	674	121	122	1847	1773	2567	2410
	tys.t.op.	3001	2831	734	801	121	122	2243	2083	2567	2411

Struktura przeładowanej masy towarowej w skali Zakładu Portów przedstawiała się następująco :

		w tys. t-oper.				
Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie 1979 r.	Wykonanie 1980r.	Odchylenia		% wzro- stu
				+	-	
1.	węgiel + koks	2.362	2.444	82	-	103,5
2.	ruda i piryty	755	906	151	-	120,0
3.	surowce fosforowe	14	14	-	-	100,0
4.	nawozy	55	68	13	-	123,6
5.	kruszywo	4.993	4.331	-	662	86,7
6.	inne masowe	550	616	66	-	112,0
7.	drobnica	81	69	-	12	85,2
	Ogółem przeładunki	8.810	8.448	312	674	95,9

W porównaniu do wielkości uzyskanych w 1979 r. - najniższy wzrost ujemny nastąpił w zakresie przeładunków kruszywa, jak już wspomniano, poprzez zmniejszenie przeładunków pozawodnych tego ładunku dla potrzeb budownictwa przemysłowego i mieszkaniowego województwa katowickiego.

Kształtowanie się natomiast odbioru i wysyłki drugiego podstawowego ładunku tj. węgla przez poszczególne porty przedstawia poniższa tabela :

Odbiór i wysyłka węgla za rok 1980

M-ce /kw./	Porty	Odbiór węgla w portach			Wysyłka węgla			Stan na placach	
		wag./plac	wag./barka	razem	plac/ barka	wagon/ barka	razem	na początk. pólr. /roku/	na końcu pólr. /roku/
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I	Gliwice	82.220	457.108,5	539.326,5	48.101,5	457.108,5	505.208	259	34.377,5
pólr.	Koźle	3.524,5	145.051	148.575,5	1.244	145.051	146.295	30	2.310,5
	P.O.Ś	22.605	204.303	226.908	19.093	204.303	223.396	361	3.873
	Razem ZP.	108.349,5	806.460,5	914.810	68.438,5	806.460,5	874.899	650	40.561
II	Gliwice	86.046	218.475	304.521	110.116,5	218.475	328.591,5	34.377,5	10.307
pólr.	Koźle	13.353,2	142.059	155.412,2	15.053,2	142.059	157.125,2	2.310,5	597,5
	P.O.Ś.	9.045	387.013	396.058	12.328	387.013	399.341	3.873	590
	Razem ZP	108.444,2	747.547	855.991,2	157.510,7	747.547	885.057,7	40.561	11.494,5
Rok	Gliwice	168.266	675.581,5	843.847,5	158.218	675.581,5	833.799,5	259	10.307
	Koźle	16.877,7	287.110	303.987,7	16310,2	287.110	303.420,2	30	597,5
	P.O.Ś.	31.650	591.316	622.966	31421	591.316	622.737	361	590
Razem Z.P.		216.793,7	1.554.007,5	1.770.801,2	205.949,2	1.554.007,5	1.759.956,7	650	11.494,5

Na tle przedstawionych wielkości usług przeładunkowych wydajność pracy mierzona ilością przeładowanych ton na jednego zatrudnionego w grupie robotników bezpośrednio i pośrednio przeładunkowych ukształtowała się w poszczególnych portach następująco :

Porty	Jedn. miary	Wydajność pracy mierzona il. ton na 1 zatr. w grupie bezp.i pośrednio przeładunkowych					
		1979	1980		%	%	
		wykon.	plan	wykon.	5:3	5:4	
1	2	3	4	5	6	7	
Gliwice	t.f./zatr.	23.366	29.268	25.863	110,7	88,4	
	t.op./zatr.	36.598	41.463	38.781	106,0	93,5	
Koźle	t-f/zatr.	10.281	12.711	12.962	126,1	102,0	
	t-op/zatr.	12.877	14.915	15.404	119,6	103,2	
Prz.	t-f/zatr.	17.500	41.667	13.000	74,3	31,2	
Krapkowice	t-op/zatr.	17.500	41.667	13.000	74,3	31,2	
Opole	t-f/zatr.	10.083	10.000	12.200	121,1	122,0	
	t-op/zatr.	10.083	10.000	12.200	121,1	122,0	
Wrocław	t-f/zatr.	21.988	19.518	21.839	99,5	113,2	
	t-op/zatr.	26.702	22.727	25.716	99,3	113,2	
Malczyce	t-f/zatr.	500	11.250	9.125	1825,0	81,1	
	t-op/zatr.	625	11.250	10.625	1700,0	94,4	
Cigacice	t-f/zatr.	2.100	2.500	2.700	128,6	108,0	
	t-op/zatr.	2.400	3.000	3.100	129,2	103,3	
Nowa Sól	t-f/zatr.	21.500	16.667	10.750	50,0	64,5	
	t-op/zatr.	22.500	16.667	11.250	50,0	67,5	
O/Szczecin	t-f/zatr.	85.567	78.788	77.742	90,8	98,7	
	t-op/zatr.	85.567	78.788	77.774	90,9	98,7	
Razem							
Z-d Portów	t-f/zatr.	24.827	27.383	25.915	104,4	94,6	
	t-op/zatr.	30.484	32.167	31.059	101,9	96,6	

10. Usługi składowe w magazynach i na placach.

Planowane wielkości w zakresie usług składowych w magazynach i na placach zostały wykonane w stosunku do planu odpowiednio w 95,7 % i 100,8 %.

Plan usług składowych w magazynach zakładał wykonanie 7.153 tys. tonodni, z tytułu składowania w magazynach i 22.800 tys. tonodni z tytułu składowania na placach, natomiast wykonanie wyniosło odpowiednio 6.848 tys. tonodni i 22.981 tys. tonodni.

Wykonanie tych wielkości w stosunku do uzyskanych w roku ubiegłym wyniosło odpowiednio 94,5 % i 103,1 %.

Kształtowanie się wielkości usług składowych w poszczególnych portach przedstawia poniższa tabela :

Rorty	Rodzaj usług	1979 r. wykon.	1980		w tys. t-dni	
			plan	wykon.	% wykonania	
1	2	3	4	5	5:3	5:4
6	7	8	9	10	11	12
Gliwice	magazyn. skład.	1.063	2.000	1.361	128,0	68,1
Opole	magazyn. skład.	61	-	-	-	-
Wrocław	magaz. o skład.	6.489	6.400	6.434	99,2	100,5
Malczyce	magaz. skład.	387	380	360	95,5	95,6
Cigacice	magaz. skład.	313	370	54	93,0	92,8
		401	-	663	-	-
				1.080	17,3	14,6
					269,3	-
Razem	magaz.	7.250	7.150	6.848	94,5	95,7
Z-d Portów	skład.	22.287	22.800	22.981	103,1	100,8

Nieuzyskanie wielkości planowych w zakresie usług składowych w magazynach powstało w głównej mierze w porcie Cigacice. W porcie tym - mimo posiadanej wolnej powierzchni magazynowej /1344 m²/ nie można było przyjmować ładunków do magazynowania z uwagi na zamontowanie torów kolejowych w ramach rozpoczętych prac inwestycyjnych co wyeliminowało możliwość transportu towarów koleją.

Przekroczenie usług składowych na placach wynikało z faktu, iż porty Malczyce i Cigacice prowadziły działalność w tym zakresie mimo nie ujęcia jej w planie.

Dość znaczne natomiast niewykonanie usług składowych wystąpiło w porcie Gliwice w związku z tym, iż zmniejszone w stosunku do planu dostawy węgla do tego portu o 516 tys. ton powodowały, że węgiel był kierowany bezpośrednio z kopalni do odbiorców.

11. Współpraca z ZKP.

Zabezpieczenie potrzeb wagonowych przedstawia poniższe zestawienie:

Nazwa portu	Rok 1979			Rok 1980		
	ilość wagonów		% zabezp. potrzeb.	ilość wagonów		% zabezp. potrzeb.
	zamów.	podstaw.		zamów.	podst.	
1	2	3	4	5	6	7
Gliwice	12,512	5,048	40,3	13,135	9,138	69,6
Kędzierzyn- Koźle	21,392	9,199	43,0	13,767	9,447	68,6
Opole	-	-	-	-	-	-
Wrocław	1,349	651	58,3	884	860	97,3
Malczyce	280	64	22,9	931	766	82,3
Cigancice	-	-	-	-	-	-
Razem	-	-	-	-	-	-
Z-d Portów	35,533	14,962	42,1	28,717	20,211	70,4

W roku 1980, podobnie jak w latach ubiegłych, występowało zjawisko niepełnego i nieterminowego zabezpieczenia potrzeb wagonowych portów. W porównaniu z 1979 r., kiedy to pokrycie przez PKP zamówień na wagony puste wyniosło 42,1 % nastąpiła wyraźna poprawa.

Należy jednak podkreślić, że w br. ZnO zamówiła o 6.816 wagonów mniej niż w roku ubiegłym. Ilość wagonów obsługiwanych wzrasta o 9,7 %

/z 65.695 wagonów w 1979 r. do 72.078 wagonów w roku analizowanym. Obsługa wagonów w poszczególnych portach przedstawia się następująco:

Porty	Ilość wagonów obsługiwanych			Ogólny czas obsługi /godz./			Średni czas obsługi 1 wagonu /godz.		
	1979	1980	%	1979	1980	%	1979	1980	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Gliwice	37,188	36,091	97,1	255,906	289,565	113,2	6,9	8,0	115,9
Koźle	16,279	17,963	110,3	132,277	162,989	123,2	8,1	9,1	112,3
Opole	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wrocław	12,088	15,625	129,3	139,567	203,843	146,1	11,5	13,0	113,0
Malczyce	140	2,399	171,4	574	27,242	474,6	4,1	11,4	278,0
Cigancice	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Razem	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zakład	65,695	72,078	109,7	528,324	683,643	129,4	8,0	9,5	118,8

Średni czas obsługi jednego wagonu uległ wydłużeniu z 8,0 godz. w roku 1979 do 9,5 godz. w roku analizowanym.

12. Praca floty towarowej.

Ukształtowanie się struktury czasu pracy floty w zestawieniu z wykonaniem roku 1979 przedstawia się następująco :

T r o ś ć	Rok 1979		Rok 1980	
	jednostko- godziny	%	jednostko- godziny	%
1	2	3	4	5
Barki motorowe				
Czas eksploat. brutto	936.599	100,0	973.416	100,0
w tym:				
- czas jazdy ogółem	239.195	25,6	233.447	24,0
w tym: jazda z ład.	179.736	19,2	190.097	19,5
jazda bez ładunku	59.459		43.350	
- postoje na trasie	237.130	25,3	251.355	25,8
w tym: noclegi	190.265	20,3	188.868	
remonty	16.214		29.953	
różne	30.641		32.519	
- postoje w porcie	460.234	49,1	488.614	50,2
w tym: remonty	119.374		122.439	
załad. i wyład.	70.239		72.310	
pozostałe	270.571		293.365	
Pchacze				
Czas eksploat. brutto	859.239	100,0	864.358	100,0
w tym:				
- czas jazdy ogółem	318.396	37,0	305.418	35,3
w tym: jazda z barkami	229.037	26,7	246.318	28,5
ładownymi				
- postoje na trasie	141.670	16,5	197.476	22,9
w tym: noclegi	121.386		169.693	
remonty	6.100		10.621	
różne	13.584		17.162	
- postoje w portach	399.173	46,5	361.464	41,8
w tym: remonty	195.399		152.288	
oczekiw. na barki	24.039		39.783	
pozostałe	179.735		169.388	
Barki pchane:				
Czas eksploat. brutto	3.127.008	100,0	3.300.839	100,0
w tym:				
- czas jazdy ogółem	600.266	19,2	569.518	17,3
w tym: jazda z ładunk.	451.152		475.765	
jazda bez ładunku	149.114		93.753	
- postoje na trasie	250.933	8,0	501.547	15,2
w tym: noclegi	201.744		236.466	
remonty	12.934		17.527	
różne	36.255		197.554	
- postoje w portach	2.275.809	72,8	2.229.774	67,5
w tym: remonty	360.189		269.420	
pozostałe	1.915.620		1.960.354	

Przedstawione wyżej wielkości obrazujące pracę floty w roku 1980 wykazują wzrost czasu eksploatacji brutto w porównaniu z uzyskanymi w sezonie nawigacyjnym roku 1979. Wzrost ten wyniósł dla barek motorowych 103,9 %, dla pchaczy 100,6 %, a dla barek pchanych - 105,6% czasu przepracowanego przez statki w 1979 r. mimo, jak już wcześniej podkreślono, niekorzystnie kształtujących się warunków hydrologiczno-atmosferycznych, oraz przerw spowodowanych brakiem paliwa i strajkami, które ograniczały prowadzenie nawigacji szczególnie w okresie trzeciego kwartału 1980 r.

Przechodząc do omawiania podstawowych elementów struktury czasu pracy floty należy generalnie stwierdzić, że najistotniejszy z tych elementów - czas jazdy - uległ zmniejszeniu dla wszystkich rodzajów floty w stosunku do 1979 roku.

Przy spadku ogólnej ilości godzin jazdy - zjawiskiem pozytywnym jest wzrost ilości godzin jazdy z ładunkiem.

Czas jazdy z ładunkiem wzrósł w porównaniu z rokiem 1979:

- barki motorowe o 10.361 godz. tj. o 5,8 %
- pchacze o 17.281 godz. tj. o 7,5 %
- barki pchane o 24.613 godz. tj. o 5,5 %

Powyższe świadczy o spadku pustych przebiegów. Ilość godzin jazdy bez ładunku zmalała:

- barki motorowe o 16.109 godz. tj. o 27,1 %
- pchacze o 30.259 godz. tj. o 33,9 %
- barki pchane o 55.361 godz. tj. o 37,1 %.

Zarówno dla barek motorowych, pchanych i pchaczy poważny ciągły procent stanowią postoje w portach. Dla barek motorowych czas postojów w portach wydłużył się o 6,2 %, natomiast dla pchaczy i barek pchanych czas postojów w portach uległ skróceniu. Jednocześnie wydłużyły się czasy postojów na trasie dla wszystkich rodzajów floty. Na takie ukształtowanie się czasu postojów na trasie w ogólnej wielkości czasu eksploatacji brutto miały wpływ przede wszystkim wydłużone noclegi, głównie w wyniku niemal całkowitego zaniechania żeglugi całodobowej. Dość znaczne skrócenie czasu postojów w portach dla barek pchanych wynikało ze zmniejszenia proporcji barek pchanych do pchaczy, co automatycznie zwiększyło rotację barek.

W poszczególnych okresach sprawozdawczych ilość barek pchanych przypadająca na 1 pchacz wynosiła:

1979 r.	-	3,43
1980 r.	-	3,11

Wielkości zadań przewozowych:

Globalne wykonanie wielkości przewozów masy towarowej przemieszczonej przez poszczególne rodzaje barek przedstawiało się następująco:

Wyszczególnienie:	Wykonanie:		rok 1980			
	1979 r.		plan	wykon.	% wykon.	
1	2		3	4	5	6
<u>barki motorowe</u>						
tys. ton	776,2		874	933,1	106,8	120,2
tys. tkm	392.326		566.938	463.452	81,7	118,1
<u>barki pchane</u>						
tys. ton	10.774,5		12.826	10.711,2	83,5	99,4
tys. tkm	1.079.000,2		1.533.062	1.226.187,1	80,0	113,6
<u>Ogółem przewozy</u>						
tys. ton	11.550,7		13.700	11.644,2	85,0	100,8
tys. tkm	1.471.326,2		2.100.000	1.689.639,1	80,5	114,8

Wydańność przewozowa mierzona ilością ton i tonokilometrów wykonanych w okresie nawigacyjnym przez 1 tonę wymierzoną wyniosła :

Wyszczególnienie	Wykonanie 1979 r.	rok 1980			
		plan	wykon.	%	%
				wykon.	wzros- tu
1	2	3	4	5	6
<u>Ogółem przewozy</u>					
ton/tw	36,6	42,1	35,2	83,6	96,2
t.ton /tw	4.661,6	6.454,0	5104,1	79,1	109,5
w tym:					
<u>Barki motorowe</u>					
ton/tw	11,9	12,6	12,7	100,8	106,7
tkm /tw	5.990,4	8.171,1	6332,1	77,5	105,7
<u>barki pchane</u>					
ton / tw	43,0	50,1	41,5	82,8	96,5
tton/tw	4.308,3	5.988,6	4755,5	79,4	110,4

Natomiast wydajność przewozowa mierzona ilością ton i tonokilometrów wykonanych przez 1 statek z danego rodzaju floty wynosiła :

	Wykonanie 1979r.	Plan 1980 r.	Wykonanie 1980 r.	% wykon. planu	% wzrostu
1	2	3	4	5	6
<u>barki motorowe</u>					
ton/1 BM	5.489,4	5.807,3	5.883	101,3	107,2
tys.tkm/1 BM	2.774,6	3.767,0	2.922,1	77,6	105,3
<u>barki pchane</u>					
ton/1 BP	19.039,6	22.478,1	18.693,3	83,2	93,2
tys.tkm/1 BP	1.906,7	2.686,8	2.139,9	79,6	112,2

Jak więc widać, w 1980 roku planowana wydajność przewozowa tak wyrażona ilością ton na 1 tonę wymierzoną jak i ilością tonokilometrów na 1 tw nie została osiągnięta przez barki pchane, natomiast w grupie barek motorowych nastąpił nieznaczny wzrost we wskaźniku ton/tw, jednakże we wskaźniku tkm/tw nastąpiło dość znaczne obniżenie w stosunku do planu. Takie ukształtowanie się powyższych wskaźników jest wynikiem przede wszystkim krótszego sezonu nawigacyjnego oraz kłopotów z paliwem oraz przerw w pracy spowodowanych strajkami. Panujące warunki nie pozwoliły przewozić w tej relacji tylko w 82,4 %. Powyższe wpływa na ciągłe zmniejszanie odległości przewozowej.

Świadczy o tym zestawienie średnich odległości przewozowych :

	1978 r.	1979 r.	plan 1980 r.	wykon. 1980
- średnio dla całej floty	184,7 km	127,4 km	153,3 km	145,0 km
- dla barek pchanych	148,4 km	180,9 km	119,5 km	114,5 km

Praca floty

Podstawowe parametry eksploatacyjne pracy floty w ujęciu rejsowym uzyskane za okres roku 1980, w porównaniu z założeniami technologicznymi przedstawiały się następująco :

Pchaczo typu Mufion - 24 godz.

Relacja Wrocław - Szczecin - Wrocław

dół/góra

		technologia	wykonanie
- odległość przewozowa	km	474/474	482/482
- szybkość na trasie	km/godz.	11,7/6,5	11,1/6,0
- czas jazdy	godz.	40/73	43/80
- postoje na trasie	"	1,5/1,5	19/7
- postoje w portach	"	16/5	23/7
- czas trwania kursu	"	57,5/79,5	85/94
- czas pracy na dobę	"	24/24	24/24
- czas trwania kursu	dni	2,4/3,3	3,5/3,9
- czas trwania rejsu	"	5,7	7,4
- wskaźnik rotacji	il.obrot. w m-cu	5,26	4,05

Relacja Wrocław - Szczecin - Wrocław

12 - godz.

dół/góra

		technologia	wykonanie
- odległość przewozowa	km	474/474	482/482
- szybkość na trasie	km/godz.	11,7/6,5	11,2/6,4
- czas jazdy	godz.	40/73	43/75
- postoje na trasie	"	0,5/0,5	-/2
- postoje w portach	"	12/4	28/18
- czas trwania kursu	"	52,5/77,5	71/95
- czas pracy na dobę	"	12/12	13,5/15,5
- czas trwania kursu	dni	4,4/5,4	5,3/6,1
- czas trwania rejsu	"	10,8	11,4
- wskaźnik rotacji	il.obrotów w m-cu	2,78	2,63

relacja Biolinok - Szczecin

24 godz.

dół/góra

		technologia	wykonanie
odległość przewozowa	km	61/61	64/64
szybkość jazdy	km/godz.	9,4/7,2	7,4/6,2
czas jazdy	godz.	6,5/8,5	8,6/10,3
postoje na trasie	"	- / -	- / -
postoje w portach	"	7,3/3,3	1,5/4,5
trwania rejsu	"	25,6	24,9
czas pracy na dobę	"	24	24
czas trwania rejsu	dni	1,07	1,04
wskaźnik rotacji	il.obrotów w miesiącu	28,04	28,85

Pchacze typu Bizon

Kędzierzyn/Koźle - Szczecin - Kędzierzyn/Koźle dół/góra

		technologia	wykonanie
odległość przewozowa	km	642/642	642/642
szybkość na trasie	km/godz.	8,8/4,8	7,8/5,2
czas jazdy	godz.	73/134	82/123
postoje na trasie	"	5/5	9/9
postoje w portach	"	16/15	20/25
czas trwania kursu	"	94/154	111/157
czas pracy na dobę	"	12/12	13,8/14,8
czas trwania kursu	dni	7,8/12,8	8,0/10,6
czas trwania rejsu	"	20,6	18,6
wskaźnik rotacji	il. obr.		
	w miesiącu	1,46	1,61

Pchacze Bizon

Wrocław - Szczecin - Wrocław - - - - - 12 godz.

		technologia	wykonanie
odległość przewozowa	km	474/474	482/482
szybkość na trasie	km/godz.	10/5,5	9,8/5,4
czas jazdy	godz.	47,5/86,5	49/89
postoje na trasie	"	0,5/0,5	3/4
postoje w portach	"	12/4	27/31
czas trwania kursu	"	60/91	79/124
czas pracy na dobę	"	12/12	14,5/15,4
czas trwania kursu	dni	5/7,6	5,4/8,1
czas trwania rejsu	"	12,6	13,5
wskaźnik rotacji	il. obr.		
	w m-cu	2,38	2,22

Wrocław - Szczecin - Wrocław - - - - - 24 godz.

		technologia	wykonanie
odległość przewozowa	km		482/482
szybkość na trasie	km/godz.		9,9/6,1
czas jazdy	godz.		49/79
postoje na trasie	"		/
postoje w portach	"		10/2
czas trwania kursu	"		59/81
czas pracy na dobę	"		24/24
czas trwania kursu	dni		2,5/3,4
czas trwania rejsu	"		5,9
wskaźnik rotacji	"		5,08

Kędzierzyn/Koźle - Wrocław - Kędzierzyn/Koźle - - - - - dół/góra

		technologia	wykonanie
odległość przewozowa	km	163/163	163/163
szybkość na trasie	km/godz.	5,4/4,8	5,0/4,5
czas jazdy	godz.	30/34	33/36
postoje na trasie	"	2/2	3/2
postoje w portach	"	2/10	15/19
czas trwania kursu	"	34/46	51/57
czas pracy na dobę	"	12/12	14,5/13,9
czas trwania kursu	dni	2,8/3,9	3,5/4,1
czas trwania rejsu	"	6,7	7,6
wskaźnik rotacji	il. obr.		
	w m-cu	4,48	3,95

Pchnacze typu TUR

Kanał Gliwicki

		technologia	wykonanie
odległość przewozowa	km	41/41	41/41
szybkość na trasie	km/godz.	5,1/5,1	4,3/4,2
czas jazdy	godz.	8/8	9,5/9,8
postoje na trasie	"	1/1	1/-
postoje w portach	"	1/1	3/8
czas trwania kursu	"	10/10	13,5/17,3
czas pracy na dobę	"	12/12	13,8/13,7
czas trwania kursu	dni	0,8/0,8	1,0/1,3
czas trwania rejsu	"	1,6	2,3
wskaźnik rotacji	il. obr.		
	w m-cu	18,75	13,04

rejon Wrocław średnio dół / góra

		technologia	wykonanie
średnia odległość przewozowa	km	14	20
szybkość na trasie	km/godz.	6	4,6
czas jazdy	godz.	2,3	4,3
postoje na trasie	"	0,2	0,1
postoje w portach	"	9	8
czas trwania rejsu	"	14,0	16,8
czas pracy na dobę	"	24	24
czas trwania rejsu	dni	0,6	0,7
wskaźnik rotacji	il. obr.		
	w m-cu	50	42,86

Kędzierzyn/Koźle - Wrocław - Kędzierzyn/Koźle

		technologia	wykonanie
średnia odległość przewozowa	km	163/163	163/163
szybkość na trasie	km/godz.	5,5/4,7	4,9/4,0
czas jazdy	godz.	29/35	33/41
postoje na trasie	"	2/2	2/3
postoje w portach	"	8/8	14/40
czas trwania kursu	"	39/45	49/84
czas pracy na dobę	"	12/12	13,9/13,6
czas trwania kursu	dni	3,3/3,7	3,5/6,2
czas trwania rejsu	"	7,0	9,7
wskaźnik rotacji	il. obr.		
	w m-cu	4,29	3,09

Barki motorowe :

Kędzierzyn/Koźle - Kędzierzyn/Koźle dół/góra

		technologia	wykonanie
odległość przewozowa	km	648/648	648/648
szybkość na trasie	km/godz.	9,8/6,7	9,3/5,8
czas jazdy	godz.	60/97	70/112
postoje na trasie	"	8/8	15/11
postoje w portach	"	43/48	116/139
czas trwania kursu	"	116/153	201/262
czas pracy na dobę	"	12/12	13,5/14,3
czas trwania kursu	dni	9,7/12,7	14,9/18,3
czas trwania rejsu	dni	22,4	33,2
wskaźnik rotacji	il. obr.		
	w m-cu	1,33	0,90

	technologia	wykonanie
odległość przewozowa	km	488/488
szybkość na trasie	km/godz.	11,4/5,7
czas jazdy	godz.	43/86
postoje na trasie	"	3/5
postoje w portach	"	127/174
czas trwania kursu	"	173/265
czas pracy na dobie	"	13,4/13,5
czas trwania kursu	dni	12,9/19,6
czas trwania rejsu	"	32,5
wskaźnik rotacji	il. obr. w m-cu	0,92

Wykładnikiem kształtowania się poszczególnych parametrów procesu przewozowego jest wskaźnik rotacji tj. ilość wykonanych rejsów w okresie nawigacyjnym.

Wykonanie tego wskaźnika dla pchaczy pracujących na poszczególnych relacjach przewozowych w porównaniu do założeń technologicznych układało się, jak niżej :

Pchacze Muflon

- relacja Wrocław - Szczecin - Wrocław	- 24 h	77,0 %
- " " " "	- 12 h	94,6 %
- relacja Biolinok - Szczecin - Bielinok	-	102,9 %

Pchacze Bizon

- relacja Wrocław - Szczecin - Wrocław	-	93,3 %
- relacja Kędzierzyn-Koźle - Wrocław - Kędzierzyn-Koźle	-	88,2 %
- relacja Wrocław - Nowa Sól - Szczecin - Wrocław	-	83,5 %
- relacja Kędzierzyn-Koźle - Szczecin - Kędzierzyn-Koźle	-	110,3 %

Pchacze Tur

- kanał Gliwicki	-	69,5 %
- rejon Wrocławia	-	85,7 %
- relacja Kędzierzyn-Koźle - Wrocław - Kędzierzyn-Koźle	-	72,0 %
- relacja Szczecin - Berlin Zach. - Szczecin	-	45,7 %

Pchacze Muflon

Na rok 1980 zakładano eksploatację pchaczy Muflon na Odrze swobodnie płynącej w systemie pracy 12 godz./dobę oraz całodobowo na relacji Bielinok - Szczecin - Bielinok w zestawie z 6 barkami. Zakładano również pracę Muflona na relacji Wrocław - Szczecin - Wrocław w systemie 24 h/dobę, ale tylko w celu zabezpieczenia ciągłej eksploatacji na relacji Bielinok - Szczecin/romont wykonuje WSR/. Takich rejsów było w 1980 r. 7 i ze względu na to, że całodobowy pchacz z Bielinoka do Szczecina jechał faktycznie do Wrocławia tylko w porze dziennej, wyniki eksploatacyjne "całodobowych" pchaczy trasowych są nieporównywalne z założeniami.

Jeżeli chodzi o pracę pchaczy jednozmianowych na relacji Wrocław - Szczecin - Wrocław to uzyskany wskaźnik rotacji jest mniejszy od planowanego o 5,4 %. Wynikło to przede wszystkim z przekroczenia postojów technologicznych o 30 godz. na rejs. Długotrwałe postoje wystąpiły w m-cach czerwcem, październiku i listopadzie z powodu braku paliwa, a w m-cach lipcu, sierpniu i październiku - z powodziowych stanów wód. Ponadto pchacze Muflon wydłużyły czas jazdy w stosunku do normy taryfowej : w dół rzeki o 3 godz., w górę o 2 godz. Dłuższa jazda w dół rzeki na również związana z brakami paliwa. Od dnia 12 czerwca obowiązywało zarządzenie nr 15/0 o czasowym wprowadzeniu obowiązku jazdy w dół rzeki na jednym silniku, co automatycznie wpłynęło na jej wydłużenie. Wprowadzenie pełnej obsługi, jak zakładano, przewoźów kruszywa z Bielinoka zestawami 6-cio barkowymi napotyka na trudności organizacyjne. Uprawdzenie pojedynczo zestawy 6-cio barkowe były formowane

/m.ih. w celu przeprowadzenia jazd obserwowanych/, ale bardzo często w akwenie wodnym Bielinka brakowało barek w związku z częstą komasacją barek ładownych /50 - 60 barek / spowodowaną brakiem odbioru kruszywa przez "Transbud". Ponadto droga wodna oraz część pchaczy Muflon nie są technicznie przygotowane do jazdy z 6 barkami w porze nocnej.

Pchacze Bizon

Pchacze Bizon nie uzyskały zakładanego wskaźnika rotacji przy czym największe odchylenie "in minus" zanotowano na relacji Wrocław-Nowa Sól - Szczecin - Wrocław.

Podobnie jak w poprzednim rodzaju floty, również i postoje technologiczne pchaczy Bizon zostały znacznie przekroczone w stosunku do założeń, czego przyczyną były, jak wcześniej zaznaczono, kłopoty paliwowe i wysoka woda /oczekiwanie w portach na poprawę warunków nawigacyjnych/.

Pchacze Tur

Średnie wykonanie parametrów eksploatacyjnych przez pchacze Tur na wszystkich relacjach ukształtowało się poniżej założeń technologicznych, tak że ten rodzaj statków nie uzyskał zaplanowanego wskaźnika rotacji.

Przyczyny - to przede wszystkim przekroczenie, jak poprzednio, postojów portowych, których negatywny wpływ na kształtowanie czasu rejsu nie został zniwelowany przez dłuższy czas pracy na dobie.

Dodatkowego omówienia wymaga relacja do Berlina Zachodniego. Znaczne obniżenie szybkości na trasie i wydłużenie z tego tytułu czasu jazdy wynika z błędnych zapisów w dziennikach pokładowych gdzie, czasem związanym z oczekiwaniem na śluzowanie i odprawami granicznymi obciążono jazdę /norma postojów na trasie 10 godz. na rejs, wykonanie 1,4 godz./.. Ponadto oczekiwania na wyładunek w Berlinie Zach. przekracza znacznie określony w umowach. Powyższe potwierdziła również jazda obserwowana.

Barki motorowe

Na sezon nawigacyjny 1980 założono, że barki motorowe wykonujące rejs zagraniczny muszą wykonać rejs w kraju przewożąc w górę rzeki nawozy, zboże, surowce f., a w dół - węgiel ze Śląska do Wrocławia i Szczecina. W ten sposób barka wykonuje rejs po tzw. "trójkącie", którego "wierzchołki" to port załadunkowy w kraju, port wyładunkowy w granicę i port wyładunkowy w kraju. Ten sposób pracy obejmował praktycznie wszystkie barki i dlatego też nie można porównywać wykonanych parametrów eksploatacyjnych z założeniami technologicznymi jak również z wykonaniem roku 1979. Dla celów statystycznych oddzieliła się w sposób jednoznaczny pracę w kraju i pracę poza jego granicami, przy czym nie są wyodrębnione szczególnie porty a jedynie kraje /np. relacja PRL-Holandia/.

Czas obsługi portowej floty tonażowej w porównaniu do 1979 przedstawiał się jak niżej :

barki motorowe

	godz./rejs.	
	wykon. 1979	wykon. 1980
porty własne	86,9	110,6
w tym:		
- oczekiwanie na załadunek	21,9	26,7
- załadunek	8,7	6,9
- oczekiwanie na wyładunek	24,6	42,4
- wyładunek	10,2	10,5
- brak załogi	9,7	4,8
- pozostałe	11,8	19,4

<u>porty morskie</u>	79,5	107,6
w tym:		
- oczekiwanie na załadunek	21,1	31,0
- załadunek	7,8	10,4
- oczekiwanie na wyładunek	12,6	24,7
- wyładunek	7,6	13,3
- brak załogi	14,8	5,4
- pozostałe	15,6	22,8

barki pchane

<u>porty własne</u>	67,7	157,6
w tym:		
- oczekiwanie na załadunek	9,4	40,5
- załadunek	1,5	1,8
- oczekiwanie na wyładunek	21,0	44,7
- wyładunek	2,9	2,9
- brak pchacza	19,9	45,0
- brak ładunku	2,3	7,1
- pozostałe	10,7	15,6

<u>porty morskie</u>	150,0	137,9
w tym:		

- oczekiwanie na załadunek	17,9	37,3
- załadunek	4,6	3,9
- oczekiwanie na wyładunek	32,5	23,8
- wyładunek	8,4	9,0
- brak pchacza	62,8	42,3
- brak ładunku	3,0	-
- pozostałe	20,8	21,6

Jak więc widać, w 1980 r. zanotowano znaczne wydłużenie czasów postojów portowych floty tonażowej w stosunku do roku 1979.

Dłuższe postoje wystąpiły dla obu rodzajów barek w portach własnych, dla BM-ok również w portach morskich.

Zasadniczą przyczyną powyższego było przedłużenie czasu oczekiwania na operacje za-wyładunkowe. Wydłużył się on dla barek motorowych o 44,5 godz., a dla barek pchanych o 67,5 godz./rozs.

Taka sytuacja jest w znacznym stopniu odzwierciedleniem niepełnej i nierytmicznej realizacji zamówień ŻnO na pusty tonaż wagonowy. W roku 1980 przedsiębiorstwo nie otrzymało 7.452 pustych wagonów o łącznym tonażu 327.296 ton i tak:

- do portu Gliwice	zamówiono	12.827 wagonów/	596.214 ton
	otrzymano	9.068 "	/ 353.151 ton
- do portu Koźle	zamówiono	12.139 wagonów/	384.520 ton
	otrzymano	8.446 " "	/ 300.287 ton

Ponadto dla barek pchanych wydłużył się znacznie czas oczekiwania na pchacze w portach własnych, a dla barek motorowych wzrósł czas z przyczyn "pozostałe". Powyższe ma związek z brakami paliwa oraz oczekiwaniem w portach na poprawę warunków nawigacyjnych na rzece Odrze.

13. Zatrudnienie i fundusz płac. Wydajność pracy.

Zatrudnienie w rozbięciu na poszczególne grupy pracowników wykonano zostało za okres 1980 r. następująco :

1	Jedn. miary	Wykonanie 1979r.	1980 r.		%	%
			plan	wykon.	wykon.	wzrost
2	3	4	5	6	7	8
Ogółem /bez uczniów/	osób	2.936	3.085	3.055	99,0	104,0
z tego:						
1. Personal pływaj.	"	1.590	1.648	1.648	100,0	103,6
2. Robotnicy lądowi	"	750	770	754	97,9	100,5
w tym:						
przeład.	"	289	300	272	90,6	94,1
3. Obsługa i straż	"	113	118	118	100,0	104,4
4. Prac. umysłowi	"	443	475	475	100,0	107,2
5. Grupa dzieł. ogół.	"	40	74	60	81,0	130,0
Uczniowie	"	3	5	10	200,0	333,3

W okresie 1980 r. wykonanie zatrudnienia w stosunku do planu wyniosło 99,0 % co daje niedobór 30 osób.

Odchylenie zatrudnienia w poszczególnych grupach pracowniczych przedstawiały się następująco:

- robotnicy lądowi - 16 etatów
- grupa pozaeksploatacyjna - 14 etatów

Pomimo niewystępowania niedoborów w grupie personelu pływającego w stosunku do planu, występowały częste absencje z tyt. chorób, urlopów wypoczynkowych, okolicznościowych, nieobecności nieusprawiedliwionych, co powodowało trudności w zakresie obsadzenia statków co z kolei powodowało przestoje jednostek sprawnych technicznie /patrz punkt 6/.

Znaczny niedobór wystąpił w grupie robotników. Szczególnie dotkliwy - rzutujący bezpośrednio na wielkość wykonywanych usług - w grupie robotników przeładunkowych i wyniósł :

- w grupie Gliwice - 26 osób
- w porcie Kędzierzyn/Koźle - 1 osoba
- w porcie Opole - 2 osoby
- w portach Odry Środkowej - 5 osób
- w przeładowniach w Szczecinie - 3 osoby

Trudności z utrzymaniem planowanego zatrudnienia tak w grupie załóg pływających jak i robotników występują od szeregu lat i wynikają z całego szeregu czynników, z których najważniejsze to: ciężkie warunki pracy, stosunkowo niskie zarobki w odniesieniu do ilości przepracowanych godzin, brak w portach odpowiedniego technicznego uzbrojenia stanowisk pracy oraz brak nalożonego zaplecza socjalno-bytowego. W roku 1980 i pracy w PP Żegluga na Odrze zrezygnowało 581 osób, natomiast przyjętych zostało do pracy w przedsiębiorstwie 805 osób. W porównaniu do lat poprzednich nastąpiło zmniejszenie fluktuacji. W stosunku do wykonania 1979 roku liczba osób odchodzących z przedsiębiorstwa zmalała o 155.

Kształtowanie się struktury czasu pracy w obu porównywalnych latach przedstawiało się następująco:

T r o ś ć	wykonanie ogółem w godz.		wykon. na 1 zatrudn.	
	1979 r.	1980 r.	1979 r.	1980 r.
1	2	3	4	5
Godziny przeprocowane ogółem:	8.070.291	8.080.598	2.749	2.645
Godziny nadliczb.	2.202.914	2.081.806	750	681
urlopy wypoczynkowe	407.070	519.825	139	170
	w tys. godz.			
Godziny nieprzprocowane rocznie ogółem	390,3	407,6	133	133
w tym:				
- choroby pracown.	256,6	257,3	87	84
- zwolnienia z tyt. sprawowania opieki i kwarantanny	23,0	26,5	x	x
- urlopy macierzyńskie i zwolnienia dla matek karmiących	18,3	10,7	x	x
- inne usprawiedl.	86,3	79,3	29	26
- nieobecności nieusprawiedliwione	6,1	6,1	2	2
- przerwy w pracy spowodowane strajkami	-	27,7	-	9

Jak widać czas pracy w 1980 r. uległ pewnemu zmniejszeniu w stosunku do wykonania 1979 roku.

Zmniejszyła się ilość godzin przprocowanych przez 1 zatrudnionego w związku ze zwiększeniem czasu na urlopy wypoczynkowe oraz zmniejszeniem ilości godzin nadliczbowych.

Zmniejszenie się godzin nadliczbowych tak globalnie jak i na 1 zatrudnionego należy uznać za zjawisko pozytywne.

Niepokojącym jest natomiast fakt, iż na niezmiennym poziomie pozostawała ilość czasu straconego z tytułu nieobecności nieusprawiedliwionych.

Fundusz płac

Wykonanie funduszu płac wg bankowej korekty przedstawiało się następująco :

Lp.	T r o ś ć	Plan	Plan skorygowany	Fundusz płac do dyspozycji	Wykonanie	Prze- kro- cze- nie	Osz- czed- ność
1	2	3	4	5	6	7	8
<u>I. Fundusz płac objęty wskaźnikiem dyrektywnym</u>							
1.	Korygowany osobowy fundusz płac	222.836	216.527	214.267	226.125	11858	-
2.	Niekorygowany osobowy fundusz płac	40.054	40.054	40.054	39.896	-	158
	Razem 1+2	262.889	256.581	254.321	266.021	11700	-
3.	Fundusz na krajowe podróże służbowe	2.000	2.000	2.000	1.846	-	154
4.	Bezosobowy fundusz płac	200	200	200	221	21	-
	Ogółem 1+2+3+4	264.789	258.781	256.521	268.088	11567	-
<u>II. Fundusz płac nie objęty wskaźnikiem dyrektywnym</u>							
	Ogółem w tym:	622	622	622	883	261	-
	a/ działalność specjalno-bytowa	490	490	490	733	243	-
	b/ uczniowie i stypendia fundowane	132	132	132	150	18	-

Natomiast kształtowanie się osobowego funduszu płac wg grup zatrudnienia i obowiązującej klasyfikacji składników funduszu płac przedstawiało się następująco :

	Jedn. miary	Wykonanie 1979	1980 r. plan	1980 r. wykon.	% wyk.	% wzrostu
1	2	3	4	5	6	7
Ogółem :	tys. zł	234.122	264.020	268.210	101,5	114,5
z tego :						
1. Personel pływający	"	147.465	164.394	166.682	101,3	113,0
2. Robotnicy lądowi	"	52.592	58.141	59.763	102,8	113,6
w tym:						
przeład.	"	19.304	20.425	20.524	100,4	106,3
3. Obsługa i straż	"	4.552	5.691	5.671	99,6	124,6
4. Pracownicy umysł.	"	27.875	32.748	33.116	101,1	118,8
5. Grupa dział. socj.-byt. c	"	1.638	3.046	2.978	97,7	181,8
Fsz płac uczniów	"	19	47	57	121,2	300,0

	1	2	3	4	5	6	7
Fundusz na delegacje służbowe	tys. zł	1,920	2,000	1,846	92,3	96,1	
Bezosobowy fundusz płac	"	220	200	221	110,5	100,4	

Bezwzględne przekroczenie funduszu płac wyniosło 4.190 tys. zł, natomiast w rozliczenia bankowego przekroczenia to wyniosło 11.567 tys. zł. Na takie ukształtowanie się funduszu płac w stosunku do planu wpływ miały następujące czynniki :

- niewykonanie wartości usług - przekroczenie z tego tytułu wyniosło 6.008 tys. zł.
- wypłaty za przestoje w m-cu sierpniu z powodu strajków - przekroczenia z tego tytułu wyniosły 658 tys. zł.
- podwyższenie przelicznika dewizowego na 1980 r., co nie było uwzględnione w limitach - przekroczenie z tego tytułu wyniosło 733 tys. zł.
- niedolimitowanie funduszu płac z tytułu podwyższenia z dniem 1.10.80 strawnego dla załóg pływających z 50 zł /dobę na 85 zł/dobę - /pismo Ministerstwa Komunikacji znak KP 2.II 11361-26/80 z dnia 11.10.1980r. przekroczenie o 4.168 tys. zł.

Należy nadmienić, że z dniem 01.1.1980 r. zostały zmienione przepisy o nagrodach jubileuszowych, w wyniku których zostały zwiększone wypłaty z funduszu płac o około 600 tys. zł. Ponadto przedsiębiorstwo poniosło dalsze skutki na funduszu płac na przestrzeni roku 1981 z tytułu :

- realizacji uchwały RM nr 154 z 21.09.1979 r oraz zarządzenie Nr 21 w sprawie podwyżek dla najniżej zarabiających w m-cu maju,
- realizacji protokołu dodatkowego Nr 17 z 29.07.80 dla załóg pływających w systemie pracy jednozmianowej oraz wprowadzenia III tabeli dla baz remontowych w m-cu wrześniu,
- realizacji zarządzenia Nr 28 z dnia 17.09.1980 r. dla baz remontowych i WPT, obsługi prac. umysłowych, robotników portowych i załóg pracujących w systemie 24 h/dobę /szczegół B tab. 2/ - podwyżka w miesiącu październiku,
- realizacji protokołu dodatkowego Nr 18 na pokrycie skutków dla personelu pływającego w m-cu grudniu,
- pokrycia pozostałych skutków podwyżek płac w m-cu grudniu.

Wypadkową funduszu płac i ilości zatrudnionych jest średnia płaca która za analizowany okres ukształtowała się jak niżej :

1	Jedn. miary	Wykonanie 1979r.	1980r.		% wyk.	% wzros- tu
			plan	wykon.		
2	3	4	5	6	7	8
Ogółem	zł	79.742	85.582	87.794	102,6	110,0
z tego:						
1. personel pływający	"	92.745	99.754	101.142	101,4	109,1
2. Robotnicy lądowi	"	70.123	75.508	79.261	105,0	113,0
w tym:						
przeładunki	"	66.796	68.077	75.456	110,8	113,0
3. Obsługa i straż	"	40.283	48.229	48.059	99,6	119,3
4. Pracownicy umysł.	"	62.923	68.943	69.718	101,1	110,8
5. Grupa działaln. socjalno-byt.	"	40.950	41.162	49.633	120,6	121,2
Uczniowie	"	6.333	9.400	5.700	60,6	90,0

Natomiast średnia płaca miesięczna wyniosła :

T r e ś ć	Jedn. miary	Wykonanie 1979r.	1980 r.		% wyko- nania	% wzros- tu
			plan	wykon.		
1	2	3	4	5	6	7
Ogółem	zł	6.645	7.132	7.316	102,6	110,1
z tego:						
1. Personel pływający	"	7.729	8.313	8.429	101,4	109,1
2. Robotnicy lądowi	"	5.844	6.292	6.605	105,0	113,0
w tym:						
przeładunki	"	5.566	5.673	6.288	110,8	113,0
3. Obsługa i straż	"	3.357	4.019	4.005	99,7	119,3
4. Pracownicy umysłowi	"	5.244	5.745	5.810	101,1	110,8
5. Grupa działaln. socjalno-byt.	"	3.413	3.430	4.136	120,6	121,2
Uczniowie	"	528	783	475	60,7	90,0

Bezosobowy fundusz płac za okres 1980 r. w odniesieniu do tytułów jego powstawania wykonany został następująco :

1. Gazeta Zakładowa "Żeglarz Odrzański"	66.383 zł
2. Działalność socjalno-bytowa	15.192 "
3. Kursy szkolenia zawodowego wewnątrzzakładowego	16.153 "
4. Komisja egzaminacyjna	32.376 "
5. Komisja awaryjna	6.764,4 "
6. Nadzory inwestycyjne	-
7. Badanie bilansu za 1979 r.	15.200 "
8. Remonty, konserwacja i inne roboty doraźnie	28.749 "
9. Inne	5.087 "
Ogółem	185.904 zł

Wykonanie bezosobowego funduszu płac w porównaniu z planem wyniosło 93 % dając oszczędność o 14 tys. zł. w porównaniu z realizacją 1979 wykonanie tego funduszu zmalało o 41 tys. zł.

Wydatki z bezosobowego funduszu płac dokonywane były w oparciu o protokoły konieczności uzasadniające faktury wykonania określonej pracy oraz w oparciu o przepisy o gospodarce bezosobowym funduszem płac.

Wydaźność pracy uzyskana przez 1 zatrudnionego przedstawiała się następująco :

	wykon. 1979	plan 1980	wyk. 1980
- wart. usług w zł.	338.517	440.157	404.108
- ilość przewiezionych ton	3.934	4.441	3.812
- ilość wykonanych tys. tkm	501,1	680,7	553,1

Wydaźność pracy w 1980 roku uległa zmniejszeniu wobec założeń planu. Natomiast wzrasta wobec wykonania 1979 roku.

Najbardziej adekwatny wskaźnik wydaźności pracy mierzony wartością usług przypadającą na 1 zatrudnionego zmalał w stosunku do planu o 8,2 %, natomiast w stosunku do 1979 roku wzrósł o 19,4 %.

Ponieważ w roku 1980 średnia płaca wzrosła w stosunku do planu o 2,6 % w stosunku do wykonania 1979 r. o 10,1 % - zachwiana została tym samym podstawowa zasada opłacalności gospodarowania mówiąca, że przyrost wydaźności pracy musi być wyższy od przyrostu płacy.

14. Wpływy za usługi przedsiębiorstwa.

W okresie 4-ech kwartałów br. uzyskano realizację z dotacją w wysokości 1.240.738 tys. zł co stanowi 91,0 % planu oraz 124,8 % w stosunku do wykonania analogicznego okresu roku ubiegłego. Wykonanie realizacji z dotacją w poszczególnych rodzajach usług przedstawiało się następująco :

					w tys. zł.
Treść	Plan	Wykon.	OdhYLENIA	% wykonania	
1	2	3	4	5	nie pl.
1. Przewozy ładunków	1.212.938	1.088.478	-124.460	89,7	
w tym:					
- realizacja własna	594.255	570.316	-23.939	96,0	
- dotacja	618.683	518.162	-100.521	83,8	
2. Przewozy osób	2.600	2.954	+ 354	113,6	
3. Przeładunki	67.000	60.819	-6.181	90,8	
4. Inne usługi portowe	18.000	16.489	-1.511	91,6	
w tym:					
- magazynowanie	-11.000	12.109	+ 109	101,0	
- składowanie	3.830	2.612	-1.218	68,2	
- przetoki	1.200	1.228	+ 28	102,3	
- pozostałe	1.970	1.540	-430	78,2	
5. Inne usługi podstawowe					
w tym: wynajem floty	57.345	65.811	+ 8.466	114,8	
- magazyn bark.	48.000	53.166	+ 5.166	110,8	
- pozostałe	9.345	12.645	+ 3.300	127,2	

1	2	3	4	5
6. Wartość usług podstaw.	1.357.883	1.234.551	- 123.332	90,9
7. Produkcja pomocnicza	5.000	6.187	+ 1.187	123,7
O g ó ł e m	1.362.883	1.240.738	- 122.145	91,0

Jak widać z powyższego zestawienia - niewykonanie planowanej wartości usług przedsiębiorstwa powstało w wyniku nieosiągnięcia realizacji za przewozy ładunków i usługi portowe, powstały tu bowiem niedobór w stosunku do planu znacznie przekracza wypracowane nadwyżki wpływów z pozostałych rodzajów działalności.

Jak wykazano w punkcie 6 niniejszej analizy - wykonanie rzeczowo przewozów ładunków ukształtowało się następująco :

tony - 85,0 % planu, tkm - 80,5 % planu

Wykazano ponadto, iż w trakcie realizacji zadań przewozowych nastąpiło znaczne odchylenie w stosunku do planu jeśli chodzi o wykonanie asortymentowe przewozów ładunków. Niewykonano przewozów węgla i rudy, a także przewozów kruszywa, przyjmowanie natomiast do przewozów ładunków nie ujętych w planie pozwoliło na częściowe /niewielkie/ zniwelowanie niedoborów.

W jakim stopniu zmiana struktury przewozów ładunków odbiła się na uzyskanych wpływach własnych za te usługi wykazuje poniższe wyliczenie :

Ładunek	+ nadwyżka - niedobór w stosunku do planu w tonach	wpływ jednostkowy za przewóz 1 tony w zł	Odchylenia realizacji własnej Ogółem w tys.zł
1	2	3	4
węgiel-trasa długa	- 156.530	72,29	- 11.315,6
ruda importowana	- 70.160	106,62	- 7.480,5
ruda tranzytowa	- 18.609	252,70	- 4.702,5
kruszywo WZEK	- 218.833	34,70	- 7.593,5
kruszywo SPPK	- 461.085	36,50	- 16.829,6
kruszywo rej. Głębinowa	- 280.580	13,30	- 3.731,7
kruszywo Raciborza	- 1596.397	13,30	-21.232,1
kruszywo Proszkowice	- 1.385	13,30	- 18,4
Bielinok-Gliwice	+ 11.409	92,50	+ 1.055,3
" " -Wrocław	+ 1.800	65,50	+ 117,9
surowce fosforowe	-117.107	123,48	- 14.460,8
cement -trasa długa	+ 400	70,90	+ 28,4
samochody - tr. długa	- 680	279,90	- 190,3
zboże -tr.długa	-35.390	148,20	- 5.244,8
węgiel - tr.krótkie	-32.219	26,62	- 857,7
nawozy z ZAK	-20.153	94,10	- 1.896,4
nawozy z Polic tr.dł.	+ 5.079	111,80	+ 567,8

1	2	3	4
samochody - tr.krótka	- 33.040	112,71	- 3.723,9
ruda - rej. Szczecina	+ 8.806	36,20	+ 318,8
surowce fosforowe			
rej. Szczecina	+ 9.358	44,10	+ 412,7
zboże Opole-K.Koźle	+ 8.501	40,70	+ 346,0

Jak więc widać straty w wartości usług piniesione za niewykonanie przewozów na trasie długiej, nie zostały zniwelowane /jak to bywało w okresach poprzednich/ wpływami za przewozy kruszyna. Przekroczenie wpływów za przewozy zagraniczne o 68.633 tys.zł. w stosunku do planu pozwoliło na pomniejszenie niedoborów wpływów za przewozy ładunków na trasach krajowych tak, że odchylenie ujemne wpływów własnych za całość przewozów wyniosło 23.939 tys.zł.

Niewykonanie przewozów na trasach krajowych spowodowało poza obniżeniem wpływów własnych także niewykonanie planowanej wartości dotacji przedmiotowej /83,8 % planu/ bowiem za 1 zł wpływów własnych uzyskanych za przewozy krajowe ZmO otrzymywała 1,3118 zł dotacji.

Wpływy jednostkowe za przewozy ładunków za omawiany okres przedstawiały się następująco :

T r o ś ć	Wykonanie 1979 r.	1980 rok	
		plan	wykon.
1	2	3	4
- realizacja za przewóz 1 tony w zł	46,69	43,38	48,98
- realizacja ogółem /z dotacją/ za przewóz 1 tony w zł	71,86	88,54	93,48
- realizacja własna za 1 tkm w zł	0,3666	0,2830	0,3375
- realizacja ogółem za 1 tkm w zł	0,5642	0,5776	0,6442
- dotacja za 1 tkm w zł	0,24197	0,2946	0,3067

Dla porównania wpływy jednostkowe za przewóz 1 tony z nieuwzględnieniem przewiezionych ton w czarterze NRD przedstawiają się następująco:

	plan	wykonanie
ogółem	91,9 zł	106,2 zł
w tym:		
zagr.	249,8 zł	356,1 zł
kraj	45,1 zł	55,6 zł

Jak widać, realizacja własna za przewóz 1 tony ogółem jest wyższa od planowanej w wyniku znacznego przekroczenia tego wskaźnika przez przewozy zagraniczne. Przekroczone także zostały wpływy jednostkowe za przewóz 1 tony w relacjach krajowych, ukształtowanie tego wskaźnika na takim poziomie wynikało ze zmiany struktury przewożonych ładunków i przyjmowaniu do przewozów nieplanowych ładunków wyżej taryfowych.

Wpływy za przeładunki przekroczone zostały w wyższym stopniu niż wyniosło przekroczenie zadań przeładunkowych, w związku ze zmianą

struktury przeładowanej masy towarowej. Również zmiana struktury masy towarowej oraz zwiększenie rotacji składowanych ładunków wpłynęły na ukształtowanie się wpływów za magazynowanie i składowanie w portach. Wykonanie planu realizacji za usługi przeładunkowe w 90,8 % przy niewykonaniu zadań rzeczowych w mierniku ton fizycznych /85,8 %/ i tonoperacjach /87,5 %/ wpłynęło na przekroczenie planowanej realizacji jednostkowej za przeładunek 1 tony fiz. z 8,1558 zł na 8,6280 zł oraz 1 tonoperacji z 6,9430 zł na 7,1992 zł.

Wpływy za pozostałe usługi ukształtowały się analogicznie jak wykonanie rzeczowe tych usług.

15. Nakłady i koszty usług przedsiębiorstwa.

Nakłady ogółem za 1980 rok wykonane zostały w wysokości 1.349.934 tys. zł co stanowi 95,3 % planu.

Kształtowanie się ich w poszczególnych pozycjach rodzajowych przedstawia tabela nr 6.

Odchylenia w stosunku do planu w poszczególnych pozycjach wyniosły :

	w tys. zł	
	odchylenia /+/-	razon /-/
- wynagrodzenie objęte f.płac	11.818	
- ubezp. społ., podatki, odpisy od f.płac	3.872	
- koszty podróży służbowych		155
- amortyzacja		11.521
- materiały pędne		42.089
- energia	101	
- pozostałe materiały		2.064
- usługi transportowe		327
- usługi remontowe		7.958
- pozostałe koszty materialne	6.829	
- pozostałe koszty niematerialne		25.672
razem	+ 22.620	-89.786 -67.166

Znaczną oszczędność w pozycji "materiały pędne" wystąpiła w związku z poważnym niewykonaniem przewozów w mierniku tonokilometrów, a ponadto w związku z okresowymi brakami paliwa.

W odniesieniu do wielkości przewozów - zużycie paliwa wyniosło :

	1979 r. wykonanie	plan	1980 wykonanie
zł/tkm	0,0836		0,0694
zł/tone	10,65		10,08
zł/godz. jazdy	220,96		217,74

Z uwagi na występująco okresowo zmniejszanie w relacjach przewozowych, stosowany często miernik zużycia paliwa na 1 tkm nie znajduje uzasadnienia.

Bardziej prawidłowym jest wskaźnik zużycia paliwa na 1 godzinę jazdy. Wskaźnik ten za analizowany okres zmalał o 1,5 % w porównaniu z wykonaniem ubiegłego roku.

Jednakże wskaźnik ten również zawiera cechy nieporównywalności, bowiem wielkość jego uzależniona jest także od struktury floty, ponieważ inne zużycie jednostkowe posiadają jednostki typu Bizon, inne jednostki typu Tur czy barki motorowe.

Koszty zużycia paliwa oraz ilość godzin jazdy dla poszczególnych typów

floty ukształtowały się następująco :

Rodzaje floty towarowej	W latach	Zużyte paliwo w tys. zł	Czas pracy godz. jazdy	Koszt jednej godz. jazdy w zł
Muflony	1979 1980	13.502 12.799	23.369 30.264	460 423
Bizony	1979 1980	56.643 57.520	191.939 180.819	295 318
Tury	1979 1980	16.330 12.125	72.762 71.781	224 169
Barki motorowe	1979 1980	35.911 33.703	239.195 233.447	150 144
Pchacze kruszy- wowe /Racibórz/	1979 1980	1.079 1.406	23.297 22.554	46 62
Razem	1979 1980	122.966 117.334	556.497 538.865	221 218

Jak więc widać - koszt zużycia paliwa na 1 godzinę jazdy uległ pogorszeniu w stosunku do wykonania roku ubiegłego jedynie w grupie pchaczy typu Bizon oraz kruszywowych pracujących w rejonie Raciborza i Głębinowa, który mimo zwiększenia w porównaniu z rokiem ubiegłym - nadal wydaje się zbyt niski.

Korzystnie ukształtowało się wykonanie nakładów w pozycji "usługi remontowe". Jednakże oszczędności te powstały wskutek niewykonania rzeczowego planu remontów, o czym była mowa w pktcie dotyczącym gotowości technicznej floty. Podobnie poniżej planu wykonane zostały nakłady w pozycji "amortyzacja", gdzie oszczędności powstały głównie wskutek zmiany-zmniejszenia - planu dostaw inwestycyjnych już po sporządzeniu i zatwierdzeniu planu. Pozycja ta ustalona została w planie w oparciu o plan dostaw inwestycyjnych opracowany na początek roku. Plan ten został następnie zmieniony z uwagi na ograniczenia kredytowe, jak również ze względu na nieefektywność zakupu pchaczy w stosunku do posiadanej, zbyt małej ilości barek pchanych. W związku z tym przedsięwzięcie zrezygnowało z zakupu 3 szt. pchaczy Muflon oraz 2 szt. barek pchanych. W związku z tym przedsięwzięcie zrezygnowało z zakupu 3 szt. pchaczy Muflon oraz 2 szt. barek pchanych BP-800.

W okresie 1980 roku nastąpiło dolimitowanie f. płac w wysokości 6,6 mln. zł bez zmiany wielkości nakładów tak ogółem jak i w pozycjach pochodnych od funduszu płac.

Powyższe spowodowało przekroczenie nakładów w takich pozycjach jak: ubezpieczenia społeczne i podatek od funduszu płac. Ponadto z dniem 1 sierpnia 1980 r. podwyższono miesięczne wynagrodzenia zasadnicze członkom załóg pływających nie objętych systemem pracy całodobowej, a z dniem 1 września 1980 r. wprowadzono III tabelę płac dla robotników baz remontowych i warsztatów pogotowia technicznego w portach. Jednocześnie w dniu 1 stycznia 1980 r. wprowadzono zmiany przelicznika dewizowego z 2175,67 zł obiegowych za 100 DM na 2455,48 zł za 100 DM. Korzystnie ukształtowało się wykonanie nakładów w pozycji "pozostałe materiały" co jest związane, podobnie jak przy zużyciu paliwa, z niewykonaniem planu przewozów.

Dzięki niższemu wykonaniu planu zużycia w stosunku do wykonania planu wartości produkcji sprzedanej w r. 1980. w stosunku do roku ubiegłego wyniosł 17,9 % na plan 19,6 %. Jest on także znacznie niższy od wykonanego w 1979 roku.

W 1980 roku nastąpiło przekroczenie nakładów w takich pozycjach jak: ubezpieczenia społeczne i podatek od funduszu płac. Ponadto z dniem 1 sierpnia 1980 r. podwyższono miesięczne wynagrodzenia zasadnicze członkom załóg pływających nie objętych systemem pracy całodobowej, a z dniem 1 września 1980 r. wprowadzono III tabelę płac dla robotników baz remontowych i warsztatów pogotowia technicznego w portach. Jednocześnie w dniu 1 stycznia 1980 r. wprowadzono zmiany przelicznika dewizowego z 2175,67 zł obiegowych za 100 DM na 2455,48 zł za 100 DM. Korzystnie ukształtowało się wykonanie nakładów w pozycji "pozostałe materiały" co jest związane, podobnie jak przy zużyciu paliwa, z niewykonaniem planu przewozów.

Stan zapasów w 1980 r. był niższy od założonego w planie, przy czym najpoważniejsze obniżenie nastąpiło w pozycji /maszyny i urządzenia " - o 13.858 tys. zł. - m.in. dzięki zmniejszeniu ilości silników. Przekroczenie zapasów w pozycji "środki transportowe" nastąpiło w wyniku dostaw pod koniec IV kwartału 1980 r. przez Żeglugę Mazurską wiołagarek, które wraz z dostarczonymi wcześniej amortyzatorami mają być montowane na barkach pchanych. Ze względu na opóźnioną dostawę nie można było przystąpić do ich montażu. Wartość magazynowanych wiołagarek i amortyzatorów wyniosła ponad 3 mln zł. Struktura zapasów przedstawiała się następująco :

		1980 r.		
		1979 r.	plan	wykonanie
Stan zapasów ogółem na koniec roku	w tys. zł.	136.201	148.650	145.377
w tym: - bieżące	"	128.680	139.997	136.867
- rezerwowe	"	4.346	7.526	3.861
- nieprawidłowe	"	3.175	1.127	4.649
w tym: - nadmierne	"	2.440	810	2.952
- zbędne	"	735	317	1.697

Stosunkowo wysoki stan zapasów nieprawidłowych ujawniony został wskutek przeprowadzonego w końcu maja 1980 r. przeglądu zapasów materiałowych we wszystkich magazynach przedsiębiorstwa.

Zagospodarowanie tych zapasów następuje powoli, a w szczególności upłynienia zapasów zbędnych napotyka na trudności ze względu na specyfikę oferowanych części zamiennych do silników.

Stan zapasów nadmiernych w Zarządzie Technicznym Wrocław wynosił 2.576 tys. zł, z czego 1.656 tys. zł ujawniono w maju 1980 r. W ciągu roku zagospodarowano zapasy w kwocie 790 tys. zł. Stan tych zapasów w Wydziale Floty Kędzierzyn-Koźle wyniósł 947 tys. zł, z czego ujawniono w maju 450 tys. zł. W ciągu roku zagospodarowano zapasy na kwotę 662 tys. zł.

Pozostałe zapasy stanowią części do silnika NVD-24. W Oddziale Szczecin występują zapasy nadmierne w kwocie 614 tys. zł, z czego 591 tys. zł stanowią części zamienne do silnika Sulzer 4 BAH 22, zastosowanego w Bizonach 01-08, pływających w rejonie Szczecina. Obecnie prowadzone są remonty tych Bizonów, po pozwoli na zagospodarowanie tych części.

Zakład Portów Gliwice posiadał zapasy nadmierne na kwotę 388 tys. zł, w tym nowoujawnione 359 tys. zł, zagospodarowano je na kwotę 115 tys. zł. Stan zapasów zbędnych w Zarządzie Technicznym Wrocław wynosił 826 tys. zł, w tym z 490 tys. zł nowoujawnionych upłynniono na kwotę 115 tys. zł.

W Wydziale Floty Kędzierzyn-Koźle stan zapasów zbędnych wynosił 337 tys. zł, w tym nowoujawnionych było na kwotę 256 tys. zł. W ciągu roku upłynniono zapasy na kwotę 97 tys. zł oraz złomowano na kwotę 108 tys. zł/ części do wycofanego silnika NVD-36/, Oddział Szczecin ujawnił w czasie przeglądu zapasy zbędne na kwotę 815 tys. zł, z czego 698 tys. zł stanowią części zamienne do silnika NVD-26, Zagospodarowano zapasy tylko na kwotę 19 tys. zł. W Zakładzie Portów Gliwice stan zapasów zbędnych wynosił 582 tys. zł, w tym nowoujawnione 263 tys. zł upłynniono na kwotę 53 tys. zł, zagospodarowano 407 tys. zł, oraz złomowano na kwotę 65 tys. zł.

Wskaźnik długości cyklu składowania zapasów w dniach utrzymuje się na poziomie wyższym od planu, na co m.in. wpływ miało utrzymywanie zapasu części zamiennych i innych materiałów do remontowanych przez stocznie remontowe jednostek pływających oraz dostawy wiołagarek i amortyzatorów. Wskaźnik długości cyklu składowania wyniósł 236 dni na plan 201 dni /w 1979 r. - 234 dni/.

Koszty własne działalności przedsiębiorstwa za 1980 rok wyniosły 1.335.701 tys. zł, co stanowi 95,9% w stosunku do planu. W poszczególnych rodzajach usług ukształtowały się one następująco:

	w tys. zł		
	plan	wykonanie	%
- przewozy ładunków	1.199.352	1.150.267	95,9
- przewozy osób	6.700	6.924	103,3
- przeładunki	127.222	106.434	83,7
- inne usługi portowe	23.726	25.328	106,8
w tym:			
- składowanie w magaz.	4.923	6.218	126,3
- składowanie na placach	3.691	7.793	89,7
- przotoki	5.962	7.208	120,9
- inne portowe	4.150	4.109	99,0
inne podstawowe	32.100	41.472	129,2
w tym:			
- wynajem floty	27.300	34.157	125,1
- magazynow. na barkach	4.800	6.560	136,7
- produkcja pomocnicza	4.400	5.276	119,9
- ogółem koszty	1.393.500	1.335.701	95,9

Wykonanie kosztów przewozów ładunków wyniosło 95,9 % przy wykonaniu tych usług w 85 % w tonach i w 80,5 % w tkm. Koszt przeładunków wykonano w 83,7% przy wykonaniu tych zadań w 85,8 % w tonach fizycznych i 87,5 % w tonooperacjach. Wykonanie kosztów przewozów pasażerskich wynosi 103,3 %, natomiast wykonanie zadań rzeczowych w tym zakresie wyniosło 87,6 % w osobach i 91,1% w osobokilometrach. Takie ukształtowanie się wykonania zadań i kosztów wpłynęło na niekorzystne wyniki w zakresie uzyskanych kosztów jednostkowych. I tak koszt przewozu 1 tony wyniósł 98,78 zł wobec planowanego kosztu 87,54 zł, a koszt wykonania 1 tkm wyniósł 0,6808 zł na planowany 0,5711 zł. Na tak niekorzystne ukształtowanie się kosztów jednostkowych ma wpływ wysoki udział kosztów stałych w ogólnej wielkości kosztów, które są ponoszone niezależnie od wykonania pracy przewozowej. W porównaniu z rokiem ubiegłym koszt jednostkowy wykonania 1 tkm uległ obniżeniu, natomiast koszt jednostkowy przewozu 1 tony pozostał na niezmienionym poziomie /tabela nr 3/ Koszty jednostkowe dla poszczególnych rodzajów floty wyniosły w analizowanym okresie :

- barki motorowe	425,95. zł/tonę	0,8576 zł/tkm
- zestawy pchane	72,57 zł/tonę	0,6339 zł/tkm

W obecnym systemie planowania nie prowadzi się kosztów przewozów ładunków w podziale na rodzaje floty, dlatego też nie można ocenić prawidłowości ukształtowania się tych wskaźników w porównaniu z planem. Jednakże koszty jednostkowe dla zestawów pchanych wzrosły z 66,16 zł/tonę w 1979 roku do 72,57 zł/tonę w roku 1980, a obniżyły się z 0,6607 zł/tkm w 1979 roku na 0,6339 zł/tkm w 1980 roku. Natomiast koszty jednostkowe dla barek motorowych wzrosły z 382,09 zł/tonę w 1979 roku do 425,95 zł/tonę w roku 1980, a obniżyły się z 1,0908 zł/tkm do 0,8576 zł/tkm. Koszty jednostkowe wykonania 1 oskm /tabela nr 3/ uległy wzrostowi o 25,2 % oskm w porównaniu z 1979 r.

Koszty przeładunków uległy obniżeniu w stosunku do planu o 16,3 %. W związku z niewykonaniem zadań przeładunkowych, /85,8 % planu w t-fiz. i 87,5 % planu w t-oper./ obniżył się koszt jednostkowy o 2,4 % w t-fiz. i o 4,4 % w t-oper. w porównaniu z planem 1980 r. Koszty pozostałych usług ukształtowały się w zasadzie na poziomie wykonania zadań rzeczowych. Zachwianie tej proporcji nastąpiło w usługach portowych /składowanie w magazynach i przetoki/. W pozycji "składowanie w magazynach" nastąpiło przekroczenie kosztów o 26,3 % przy obniżeniu planu o 4,3 % w zadaniach rzeczowych. /Niskie wykonanie usług składowych w magazynach spowodowane zostało wykonaniem tych usług w porcie Głogowie tylko w 14,6 %/. Na przekroczenie kosztów usług składowych w magazynach i przetokach wpłynęło przekroczenie kosztów w pozycjach "płace i narzuty na płace" oraz remonty i konserwacja" w układzie kalkulacyjnym. Generalnie należy stwierdzić, że stosunkowo wysokie wykonanie kosztów przy niewykonaniu usług w miernikach rzeczowych jest charakterystyczne dla przedsiębiorstwa, bowiem udział kosztów zmiennych zależnych od wielkości wykonanych zadań jest niski w globalnej wielkości ponoszonych kosztów i wynosił /1980 rok/ :

- przewozy ładunków	24,3 %
- przewozy osób	14,9 %
- przeładunki	15,0 %

16. Wynik działalności przedsiębiorstwa.

Plan akumulacji przewidywał zamknięcie działalności przedsiębiorstwa za 1980 rok stratą 30.617 tys. zł. Wyjątkowo niekorzystne warunki nawigacyjne spowodowane wysoką wodą w okresie letnim, strajkami, a także okresowymi brakami paliwa nie pozwoliły na wykonanie planowych zadań rzeczowych, w związku z czym nie osiągnięte zostały planowe wpływy ze sprzedaży usług.

W tej sytuacji wynik działalności przedsiębiorstwa za analizowany okres wyniósł - 98.316 tys. zł.

Wskaźnik rentowności z całokształtu działalności wyniósł - 7,36 % na planowany - 2,2 %.

Rentowność poszczególnych rodzajów usług.

Wyniki finansowe poszczególnych rodzajów usług wykonane zostały w porównaniu z planem następująco :

przewozy ładunków		plan	wykonanie	% wykon.
- wartość usług	tys. zł	1.212.938	1.088.478	89,7
- koszt własny	"	1.199.352	1.150.267	95,9
- akumulacja	"	+ 13.586	- 61.789	X
- wsk. rentowności	%	+ 1,1	- 5,7	X
przewozy osób				
- wartość usług	tys. zł	2.600	2.954	113,6
- koszt własny	"	6.700	6.924	103,3
- akumulacja	"	- 4.100	- 3.970	X
- wsk. rentowności	%	- 157,7	- 134,4	X

przeładunki		plan	wykonanie	%
- wartość usług	tys. zł	67.000	60.819	90,8
- koszt własny	"	127.222	106.434	83,4
- akumulacja	"	60.222	45.615	x
- wsk. rentowności	%	89,9	75,0	x
<u>pozostałe usługi portowe</u>				
- wartość usług	tys. zł	18.000	16.489	91,6
- koszt własny	"	23.726	25.328	106,8
- akumulacja	"	5.726	8.339	x
- wsk. rentowności	%	31,8	53,6	x
<u>pozostałe usługi podstawowe</u>				
- wartość usług	tys. zł	57.345	65.811	114,8
- koszt własny	"	32.100	41.472	129,2
- akumulacja	"	+ 25.245	+ 24.339	x
- wsk. rentowności	%	+ 44,0	+ 37,0	x

17. Rozliczenie wniosków z "Analizy ekonomicznej za rok 1979".

Generalnie należy stwierdzić, iż realizacja wniosków mających na celu zabezpieczenie wykonania zadań planowych 1980 roku ujętych w "Analizie ekonomicznej za rok 1979" napotykała na trudności wynikające głównie z wyjątkowo trudnych warunków nawigacyjnych, jakie istniały w 1980 roku. Szczegółowe wykonanie poszczególnych zadań przedstawiało się następująco :

I. W dziedzinie zabezpieczenia wykonania planowanej gotowości technicznej.

W 1980 r. wzrost wykonania gotowości technicznej w barkach pchanych na zakładane 86,0 % - wyniósł 86,8 %, w barkach motorowych na zakładane 72,0 % - wyniósł 75,7 %, w pchaczach ukształtował się na poziomie 70,7 % na zakładane 70,8 %.

ad 1. Obsługa serwisowa otrzymała trzy nowe samochody typu Nysa i jeden samochód typu Fiat, którymi wymienione zostały stare, zużyte pojazdy. Ponadto skierowano do Raciborza nowy samochód Star. Obsługa serwisowa wykonuje prace wg otrzymanych zgłoszeń, lecz w niektórych przypadkach nie jest w stanie usunąć stwierdzone uszkodzenia ze względu na brak podstawowych części zamiennych. Do najdotkliwiezych należą :

- brak zestawu narzędzi /w tym kluczy/
- brak końcówek wtryskiwaczy
- brak wulkanów R-12,5
- brak niektórych części zamiennych do silnika OBR6.

Brygada Obsługi Międzyrejsowej przeprowadziła w ciągu IV-eh kwartałów 1980 r. 1109 przeglądów obiektów pływających w tym:

pchaczy BIZON	-	706 szt
pchaczy Tur	-	167 szt
pchaczy Muflon	-	82 szt
barok motorowych	-	197 szt
innych obiektów pływających	-	34 szt

gdą w 1979 r. BOM przeprowadziła 472 przeglądy.

ad 2. W celu skrócenia czasokresu trwania remontów na stoczniach przedsięwzięto następujące działania :

- dla wyeliminowania oczekiwania na dostawę części i materiałów uzyskano decyzję ZZŚr. , zgodnie z którą stocznie remontowe w Kędzierzynie-Koźlu i we Wrocławiu miały obowiązek zabezpieczenia materiałów do remontu części podwodnej pchaczy typu Bizon, natomiast w 1981 r. obowiązek będzie dotyczył całości remontu; podobny zakres obowiązków posiada WSR dla remontów pchaczy Muflon,
- wprowadzono zasadę koncentracji prac remontowych na maksymalnie małej ilości statków,
- remonty cyklicznie powtarzające się rozplanowane zostały na cały rok.

ad 3.

W roku 1980 baza remontowa Januszkowice otrzymała jedną gilotynę do cięcia blachy oraz używaną sprężarkę typu WD-52. Nie otrzymano natomiast innych maszyn i urządzeń, pomimo wcześniej złożonych zamówień. Bazę Remontową Osobowice wyposażono w wózek widłowy, a bazę w Szczecinie w 2 prostowniki spawalnicze i 2 pompy.

ad 4.

W dalszym ciągu trwa modernizacja nabrzeża Bazy Remontowej Osobowice. Wykonano pomosty przy dalbach cumowniczych. Obecnie trwa niwelacja terenu i zasypywanie krawężem przestrzeni między nabrzeżem a ścianką larsenowską. Mimo przeprowadzonej modernizacji BRO wykonała remonty na 1282 obiektach, w tym:

Pchacze Bizon	-	629 szt
Pchacze Tur	-	171 szt
Pchacze Muflon	-	25 szt
Barki motorowe	-	418 szt
inne	-	39 szt

II. W dziedzinie bardziej efektywnego wykorzystania posiadanego potencjału przewozowego i przeładunkowego.

ad 1.

Obowiązująca stopa załadunkowa barek była przestrzegana. We Wrocławiu przyjęto zasadę, że barki załadowane w porcie Miejskim i w Popowicach wyprowadzone były na punkt zdawczo-odbiorczy dopiero po uprzednim sprawdzeniu przez dyspozytora Działu Ruchu świadectwa pomiarowego barki z dokładnie podaną w nim stopą załadunkową.

ad 2. Dział Ruchu opracował harmonogram kontroli ruchu statków i wg zawartych w nim dyspozycji oraz bieżących zaleceń Centralnej Dyspozycji we Wrocławiu, dokonywał dyspozycji i kontroli ruchu statków. Kontrola ta dokonywana była na bieżąco przez 7 motorówek inspekcyjnych.

ad 3. Uzgodniono z Węgłokoksom, C. Hartwigiem warunki przewozowe są przestrzegane, współpraca z nim układała się bardzo dobrze. W 1980 roku załadunki przebiegały sprawnie, a czas leżakowania węgla na składach był minimalny. Bardzo często załadunek barek odbywał się w relacji bezpośredniej wagon-barka. Wykonanie przewozów węgla w relacji Szczecin-Berlin-Zach. jak również w relacji Szczecin-Salzgitter/Hannover i MLK zostało przekroczone.

ad 4. W okresie I-go półrocza br. generalne założenia technologiczne w zakresie pracy floty były realizowane. Dotyczyło to w szczególności trasy długiej, na której w w/w okresie przewozy były wyraźnie zintensyfikowane. Również przestrzegano były przyjęte zasady eksploatacji statków w odniesieniu do floty pracującej w przewozach zagranicznych. W miesiącach lipcu i sierpniu w związku ze stanami powodziowymi wody na Odrze przewozy zostały wstrzymane. Ponadto w związku ze zmniejszeniem limitów paliwa wystąpiły okresowo jego braki w miesiącach październiku i listopadzie co często uniemożliwiało wykonanie założeń technologicznych.

ad 5. Starania dotyczące wznowienia dostaw węgla w wagonach kubłowych przyniosły częściowy efekt. Port we Wrocławiu otrzymywał dobowo jeden pociąg węgla w wagonach kubłowych, co znacznie poprawiło sytuację w zakresie dostaw węgla do portów wrocławskich.

ad 6. Zdarzające się sporadycznie braki masy w Zespole Portowym Szczecin/Swinoujście spowodowane były ograniczeniem importu ruda oraz utrudnionym w miesiącach jesiennych przejściem dla barok przez Zalew Szczeciński. Było to o tyle istotne, że największa część masy towarowej występowała w porcie Swinoujście.

ad 7. Wprowadzenie pełnej obsługi przewozów kruszywa z Bielinka w zestawach 6-cio barkowych napotykało na trudności organizacyjne. Wprawdzie pojedyncze zestawy 6-cio barkowe były formowane, ale bardzo często w akwie wodnym Bielinka brak było barok w związku z częstą komasacją barok ładownych /50-600/barok/, spowodowaną brakiem odbioru kruszywa przez "Transbud". Ponadto nie wszystkie pchacze Muflon były technicznie przygotowane do jazdy z sześcioma barkami w porze nocnej.

ad 8. Wprowadzenie pchaczy Muflon na Zalew Szczeciński w zestawach czterobarkowych napotykało na trudności natury organizacyjno-technicznej. Pchacze Muflon mają dokonywane przeglądy techniczne wyłącznie przez stocznię "Zacisze" we Wrocławiu, raz na miesiąc. Z uwagi na fakt, że na Zalewie winny być zatrudnione dwa pchacze Muflon - niecelowym jest, aby jeden z nich co miesiąc wracał do Wrocławia na przegląd. Z racji powyższego zdecydowano na wprowadzenie na Zalew czterobarkowych zestawów z pchaczami Bizon.

ad 9. Przewozy kruszywa ze zbiornika w Proszkowicach rozpoczęto pod koniec I-go kwartału. W okresie 1980 r. na zbiorniku tym przewieziono 498.615 ton na plan 500.000 ton.

ad 10. W celu intensyfikacji przeładunków w małych portach podjęto następujące działania :

- w porcie Stepnica ustawiono 2 dźwigi typu Dier;
- przy elektrowni "Dolna Odra" ustawiono jeden dźwig typu Dier do przeładunku węgla,
- projektuje się uruchomienie portu w Kamieniu Pomorskim po zainstalowaniu linii zasilającej przez Rejon Energetyczny Międzyzdroje,
- zwiększono przewozy ładunków do Gunicy, tak że port ten przeładowywał ponad 740 tys. ton kruszywa tj. o ponad 300 tys. ton więcej niż w roku 1979 r.
- prowadzone są rozmowy z władzami woj. zielonogórskiego w sprawie uruchomienia portu w Krośnie Odrzańskim,
- zrezygnowano z uruchomienia portów w Wolinie i Wicku głównie w wyniku braku odbiorców mających technicznie możliwości odbioru ładunków a barok oraz w związku z bardzo złym stanem technicznym tych portów.

W roku 1980 w wyniku zrealizowania I-go etapu modernizacji Bazy przeładunkowo-skiadowej w porcie Malczyce zanotowano znaczny wzrost zadań

rzeczowych w stosunku do 1979 r.;

przeładunki w tonach fiz. wykonano w wysokości 73,3 tys.
w tone oper. wykonano w wysokości 84,6 tys.

W stosunku do roku 1979 stanowi to w tonach fiz. 1.628,8 % i odpowiednio 1.626,9 % w toneoper.

W porcie Nowa Sól w roku 1980 nie zanotowano dynamiki wzrostu zadań przeładunkowych w stosunku do 1979 r.

Wykonane zadania w ton fiz. 42,6 tys. ton i 44,1 tys. ton oper. wyniosły odpowiednio 99 % i 99,1 % w stosunku do 1979 r.

ad 11. W portach Gliwice, Kędzierzyn-Koźle i Wrocław utrzymany został trzymianowy system pracy, w pozostałych portach zmienność ustalona była w zależności od potrzeb eksploatacyjnych.

ad 12. Służby eksploatacyjno-handlowe pracowały w zasadzie w 2-u zmianowym systemie pracy.

ad 13. Stałych popołudniowych dyżurów pracowników magazynu nie wprowadzono, gdyż nie zachodziła taka konieczność.

W wyjątkowych wypadkach, wprowadzono przedłużony czas pracy w formie dyżuru wydawcy magazynowego.

III. W dziedzinie zabezpieczenia kadr i wykorzystanie czasu pracy.

ad 1. Zgodnie z postanowieniami zarządzenia nr 4 Ministra Komunikacji z 11.03.1975 r. dopuszczającym wykorzystywanie podwójnych uprawnień na statkach o mocy silników do 300 KM, jednostki pływające obsadzone były zgodnie z tymi wytycznymi.

W 1980 r. w załogach pływających zatrudnionych było 70 pracowników o podwójnych kwalifikacjach.

Ilość ta była maksymalna do faktycznego wykorzystania na statkach.

W m-cu grudnia 1980 przeprowadzono 2 kursy na podwójne kwalifikacje co umożliwi w 1981 roku szersze korzystanie z tych uprawnień. W celu stworzenia bodźców do zdobycia podwójnych uprawnień zawodowych przez załogi pływające - opracowano propozycje zmian w zakresie wynagrodzenia dla tych załóg, propozycje te przekazane zostały do Zjednoczenia Żegluga Śródlądowej.

ad 2. Centralna Dyspozycja Załogowa została powołana do życia Zarządzeniem Nr 12/81 Dyrektora PP Żegluga na Odrze w sprawie zmiany regulaminu organizacyjnego.

ad 3. W roku 1980 imienny wykaz obsad jednostek pływających stosowano w odniesieniu do jednostek pływających w relacjach zagranicznych.

Na rok 1981 opracowano taki wykaz również w stosunku do jednostek krajowych. Zobowiązano odpowiednio służby do jego realizacji, głównie do niewprowadzania zmian osobowych pomiędzy kolejnymi odnowieniami klasy.

ad 4. W roku 1980 na kursach zawodowych przeszkolono oraz wydano uprawnienia 539 osobom, w tym:

a/ stopnie nieoficerskie uzyskało :

- bosmanów	- 78 osób
- sterników	- 54 osób
- motorzystów	- 683 osób

b/ stopnie oficerskie uzyskało :

- poruczników	- 107 osób
- kapitanów II kl.	- 40 osób
- kapitanów I kl.	- 50 osób

mechaników III kl.	- 83 osoby
" II kl.	- 31 "
" I kl.	- 28 osób

ad 5. Harmonogram urlopów wypoczynkowych dla pracowników lądowych został opracowany i w zasadzie był przestrzegany. W odniesieniu jednak do jednostek pływających w realizacji powyższego wystąpiły znaczne trudności. Jedynie dla osób, które planowały urlopy w okresie przerwy zimowej i w okresie letnim realizacja harmonogramu przebiegała dość sprawnie. Należy jednak stwierdzić, że przyznawanie urlopów wypoczynkowych załogom pływającym odbiegało od obowiązujących w tym zakresie przepisów i musi zostać w przyszłości unormowane.

ad 6. Centralna Dyspozycja Obsad prowadzi działalność zmierzającą do poprawy dyscypliny pracy załóg pływających. W wyniku tej działalności zmalała ilość nieusprawiedliwionych z 6.113 godz. w roku 1979 do 5.986 godz. w 1980 r.

ad 7.
a/ Dyrekcja PP Żegluga na Odrze zainicjowała spotkania z uczniami kończącymi szkoły branżowe proponując im podejmowanie pracy w naszym przedsiębiorstwie.

Kontrakty ze szkołami spowodowały podpisanie 141 umów przedwstępnych. We Wrocławiu pracę podjęto 132 absolwentów.

b/ Razem z dowództwem Marynarki Wojennej przeprowadzone dwukrotnie /w lipcu i wrześniu/ doprowadziły do zainteresowania się rezerwistów naszym przedsiębiorstwem. Z uwagi jednak na to, że w jesieni br. niewielka ilość żołnierzy przeszła do rezerwy, na większą ilość kandydatów do pracy w ŻmO można liczyć dopiero na wiosnę 1981 roku. Do tej pory zatrudniono 32 rezerwistów marynarki wojennej.

IV. W dziedzinie gospodarki energetycznej i materiałowej.

ad 1. Baza remontowa Wydziału Floty Kędzierzyn-Koźle wykonywała regenerację zużytych części zamiennych potrzeb oraz możliwości technicznych bazy bieżąco w ciągu całego roku.

Również baza remontowa w Szczecinie dokonywała regeneracji niezbędnych urządzeń - części zamiennych wynikających z potrzeb eksploatacyjnych floty i dźwigów.

W Wydziale Floty Wrocław w 1980 r. przekazano do złomowania 33 szt. silników spalinowych w tym 10 szt. silników - S-322, 13 szt silników P-150, 7 szt silników OSH6A, 3 szt silników Bukh. Po demontażu przeprowadzono weryfikację wszystkich części i podzespołów i kwalifikowano do odzysku.

Części i podzespoły z odzysku jak również elementy do regeneracji magazynowano są na dwóch barkach motorowych typu BM-500 wycofanych z eksploatacji i przystosowanych do magazynowania.

Oszczędność z tytułu zmniejszenia zużycia części zamiennych w wyniku regeneracji części wypracowanych wyniosła za 1980 r. 4.390 tys.zł.

Wtórno wykorzystanie desek podłogowych pozwoliło na zaoszczędzenie 75 m3 desek na kwotę 187 tys.zł.

ad 2. Indykację i regulację silników wykonuje brygada BOM zgodnie z normami pracy silników wg potrzeb i możliwości. Częściej jednak prace te wykonuje stocznia w Kędzierzynie-Koźlu w czasie remontów. W 1980 r. zmodernizowano normy paliwowe, wprowadzono je w życie, a służba energetyczna kontrolowała i rozliczała mechaników jednostek pływających i prawidłowej gospodarki paliwowej jednostek. W zakresie oszczędności materiałów pędnych na statkach uzyskano następujące efekty:

- z tytułu weryfikacji norm paliwowych i regulacji silników - 5.500 tys. zł
- z tytułu zbiórki olejów przepuszczanych - 300 "
- w wyniku weryfikacji norm zużycia paliwa dla pojazdów samochodowych przeprowadzonej w I-ym kwartale br. uzyskano oszczędność w wysokości - 9,240 zł.

ad 3.

W zakresie oszczędności energii elektrycznej przedsięwzięto następującą działalność:

- przeprowadzono analizę oświetlenia w halach BRO, w wyniku której wyeliminowano około 10% punktów świetlnych bez pogorszenia warunków pracy,
- ściśle przestrzegano w BRO wyłączenia urządzeń napędowych energią elektryczną, co spowodowało wykorzystanie limitu zużycia energii elektrycznej w 80 %,
- przeprowadzono modernizację sieci oświetleniowej w Porcie Gliwice,
- złożono do Biura Projektów Budownictwa Morskiego "Bimar" opracowania dokumentacji na wykonanie instalacji elektrycznej i oświetleniowej na nabrzeżach: Władysława IV w Świnoujściu, Elbląskiego w Szczecinie i Regalicy w Szczecinie,
- wdrożono oszczędne gospodarowanie energią elektryczną w budynkach administracyjnych, w godzinach szczytu wyłączono zbędne oświetlenie jak:

- a/ urządzenia elektryczne nie mające bezpośredniego wpływu na pracę przedsiębiorstwa,
- b/ przeprowadzono stałą kontrolę stanu sieci i urządzeń elektrycznych.

Z powodu braku wykonawcy w Gliwicach, modernizacja układu zasilania na nabrzeżu drobnicowym oraz ciągu załadunkowego na składowisku węgla zostanie dokonana w okresie późniejszym. Podane wyżej działania pozwoliły na uzyskanie oszczędności w zużyciu energii elektrycznej w wysokości 70 tys. kWh na kwotę 63 tys. zł. Analiza kształtowania się zapasów materiałowych, prowadzona była na bieżąco. W wyniku tej analizy ujawniono w roku 1980 zapasy zbędne na kwotę 1.824 tys. zł, zaś zapasy nadmierne na kwotę 2.465 tys. zł. Wykaz materiałów zbędnych przesłano do "Stomagu" - 863 tys. zł. Z powyższego zagospodarowano zapasów zbędnych na kwotę 863 tys. zł. Zapasy nadmierne pomniejszono o kwotę 1.573 tys. zł.

V. W zakresie poprawy organizacji pracy oraz obniżki kosztów.

ad 1. W wyniku realizacji wniosków i postulatów zgłoszonych przez załogi pływające wprowadzone zostały nowe zasady pracy i płacy dla załóg pływających w I kwartale 1981 r.

ad 2. Zadania promiowe dla poszczególnych służb przedsiębiorstwa przydzielano były i rozliczane kwartalnie.

Wykazanie

1	2	3	4	5
6:3	6:4	6:5		
7	8	9		
Przewozy ładunków	107,1	100,8	85,0	
Przewozy pasażerskie	84,1	114,8	80,5	
Przeładunki	92,9	73,1	87,6	
	90,7	71,6	91,1	
	89,3	98,2	85,8	
	90,1	95,9	87,5	
Wartość usług podst. z dotacją	106,8	125,1	90,9	
Wartość usług ogółem z dotacją	106,9	124,8	91,0	
Koszty własne działalności podst.	115,3	99,0	95,8	
Koszty własne działalności ogółem	115,3	99,0	95,9	
Wynik z działalności podstaw.	X	X	X	
Wynik bilansowy	X	X	X	
Wskaźnik rentowności bilans.	X	X	X	
Koszt 1 tkm	138,1	87,8	119,2	
Koszt 1 tony	108,5	100,0	112,8	
Realizacja z dotacją na 1 tonę	99,9	130,1	105,6	
Realizacja z dotacją na 1 tkm	127,1	114,2	111,5	

Wykonanie podstawowych wielkości działalności przedsiębiorstw

Tabela Nr 1

za 1980 r.

73

Wykazególnienie	Jedn. miary	Wykonanie 1978 r.	Wykonanie 1979 r.	plan 1980 r.	wykonanie 1980 r.	6:3	6:4	6:5
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Przewozy ładunków	tyś. ton	10.877	11.551	13.700	11.644	107,1	100,8	85,0
	tyś. tkm	2008.759	1.471.326	2.100.000	1.689.639	84,1	114,8	80,5
Przewozy pasażerskie	tyś. osób	283	360	300	263	92,9	73,1	87,6
	tyś. oskm	6.313	7.997	6.280	5.723	90,7	71,6	91,1
Przeładunki	tyś. t. fiz.	7.892	7.175	8.215	7.949	89,3	98,2	85,8
	tyś. topar	9.381	8.810	9.650	8.448	90,1	95,9	87,5
Wartość usług podst. z dotacją	tyś. zł.	1.155.890	987.006	1.357.883	1.234.551	106,8	125,1	90,9
Wartość usług ogółem z dotacją	-"	1.160.600	993.887	1.362.883	1.240.738	106,9	124,8	91,0
Koszty własne działalności podst.	-"	1.154.297	1.343.238	1.389.100	1.330.425	115,3	99,0	95,8
Koszty własne działalności ogółem	-"	1.158.146	1.349.153	1.393.500	1.335.701	115,3	99,0	95,9
Zysk z działalności podstaw.	-"	+ 1.593	-356.232	-31.217	- 95.874	X	X	X
Wynik bilansowy	-"	-3.455	-358.760	-30.617	-98.316	X	X	X
Wskaźnik rentowności bilans.	%	-0,30	-26,59	-2,20	-7,36	X	X	X
Koszt 1 tkm	zł.	0,4931	0,7754	0,5711	0,5808	138,1	87,8	119,2
Koszt 1 tony	zł.	91,07	98,77	87,54	98,78	108,5	100,0	112,8
Realizacja z dotacją na 1 tonę	zł.	93,97	71,86	88,54	93,48	99,9	130,1	105,6
Realizacja z dotacją na 1 tkm	zł.	0,5067	0,5642	0,5776	0,6442	127,1	114,2	111,5

Wykazególnienie	Jednostka miary	Wykonanie 1978r.	Wykonanie 1979r.	1980 r.		6:3	6:4	6:5
				plan	wykonanie			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Przewozy ogółem	tyś. pasaż.	263	360	300	263	92,9	73,1	87,6
	tyś. pas.-km	6.313	7.997	6.260	5.723	90,7	71,6	91,1
a/ przybrzeżne	tyś. pasaż.	-	-	-	-	-	-	-
	tyś. pas.-km	-	-	-	-	-	-	-
b/ śródlądowe	tyś. pasaż.	263	360	300	263	92,9	73,1	87,6
	tyś. pas.-km	6.313	7.997	6.260	5.723	90,7	71,6	91,1
w tym:								
- przewozy turystyczne	tyś. pasażer.	263	360	300	263	92,9	73,1	87,6
	tyś. pas.-km	6.313	7.997	6.260	5.723	90,7	71,6	91,1
z tego :								
ruch regularny	tyś. pasażerów	216	280	240	198	91,7	70,7	82,5
	tyś. pas.-km	1.393	1.657	1.320	1.031	74,0	62,2	78,1
ruch nieregularny	tyś. pasażer.	67	80	60	65	97,0	81,3	108,3
	tyś. pas.-km	4.920	6.340	4.960	4.692	95,4	74,0	94,6
przewozy komunikacyjne	tyś. pasażerów	-	-	-	-	-	-	-
	tyś. pas.-km	-	-	-	-	-	-	-

Tabela podstawowych wskaźników za rok 1980.

Tabela Nr 3

Treść	Jednostka miary	Wykonanie 1978 r.	Wykonanie 1979 r.	1980 r.		6:3	6:4	6:5
				plan	wykonanie			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Przewozy ładunków	tyś. ton	10.877	11.351	13.700	11.644	107,1	100,8	85,0
- w tym:	tyś. tkm	2.008.759	1.471.326	2.100.000	1.609.639	84,1	114,8	80,5
- barki motorowe	tyś. ton	1.064	776	874	933	87,7	120,2	106,8
- barki pchane	tyś. tkm	552.951	392.326	566.938	463.452	84,0	110,1	81,7
- barki pchane	tyś. ton	9.813	10.775	12.826	10.711	109,2	99,4	83,6
	tyś. tkm	1.456.768	1.079.000	1.533.062	1.226.187	84,2	113,7	80,0
2. Przewozy pasażerskie	tyś. osób	283	360	300	263	92,9	73,1	87,6
	tyś. oskm	6.313	7.997	6.280	5.723	90,7	71,6	91,1
3. Przeładunki	tyś. t. fiz.	7.892	7.175	8.215	7.049	89,3	98,2	85,8
	tyś. t. oper.	9.381	8.810	9.650	8.448	90,1	95,9	87,5
4. Magazynowanie i składowanie	tyś. to-dm	74.455	29.337	29.958	29.829	40,1	101,0	99,6
5. Wartość usług w cenach bieżących bez dotacji	tyś. zł.	642.167	703.162	744.200	722.576	112,5	102,8	97,1
- w tym:	-	-	-	-	-	-	-	-
- przewozy ładunków	-	499.305	539.357	594.255	570.316	114,2	105,7	96,0
- przewozy pasażerów	-	3.168	4.129	2.600	2.954	93,2	71,5	113,6
- przeładunki	-	63.230	62.973	67.000	60.819	96,2	96,2	90,8
- inne usługi podstawowe	-	71.754	89.822	75.345	82.300	114,7	91,6	109,3
- usługi pomocnicze	-	4.710	6.861	5.000	6.187	131,4	89,9	123,7
6. Dotacja przedmiotowa	-	518.433	290.725	618.683	518.162	99,9	178,2	83,8
7. Realizacja z dotacji	-	1.160.600	993.887	1.362.883	1.240.738	106,9	124,8	91,0
8. Aktydy ogółem	-	1.194.690	1.308.835	1.417.100	1.349.934	113,0	103,1	95,3
- w tym:	-	-	-	-	-	-	-	-
- płace i ubesp. społeczne	-	250.129	279.464	304.297	319.518	122,8	114,3	105,0
- amortyzacja	-	205.976	228.381	246.409	234.888	114,0	102,8	95,3
- paliwo	-	169.990	140.544	182.700	140.611	82,7	100,0	77,0
- pozostałe materiały	-	71.545	69.271	82.970	80.806	112,9	116,7	97,5
- usługi remontowe	-	289.245	327.094	309.759	301.801	104,3	92,3	97,4
- opłaty eksploatacyjne	-	39.058	39.802	37.000	37.000	94,7	93,0	100,0
9. Konty własne sprzedaży usług	-	1.158.146	1.349.153	1.393.500	1.335.701	115,3	99,0	95,9
- w tym:	-	-	-	-	-	-	-	-
- przewozy ładunków	-	990.578	1.140.856	1.199.352	1.150.267	116,1	100,8	95,9
- przewozy osób	-	6.009	7.662	6.700	6.924	115,2	90,4	103,3
- przeładunki	-	93.926	140.615	127.222	106.434	106,5	75,7	83,7
- inne usługi podstawowe	-	57.784	54.105	55.826	66.800	115,6	123,5	119,7
- usługi pomocnicze	-	3.849	5.915	4.400	5.276	137,1	89,2	119,9
10. Stan floty netto średnio z roku	-	-	-	-	-	-	-	-
- barki motorowe	nat/tw	137,3/63.538	141,4/65.192	150,5/69.383	158,6/73.191	115,2	112,3	105,5
- barki pchane	-	530,4/233.899	565,9/250.446	578,6/255.999	573,0/257.848	110,2	103,0	100,7
- barki holowane	-	34,0/18.934	-/-	-/-	-/-	-	-	-
- pchacze	nat/km	154,6/51.989	170,0/59.665	183,0/66.015	184,1/66.302	127,5	111,1	100,4
11. Okres nawigacyjny dla przewozu osób	dni	200	167	182	150	75,0	89,8	92,6
12. Okres nawigacyjny na Odrze	-	290	299	279	217	74,8	83,8	78,9
13. Zatrudnienie ogółem:	osoby	3901	2936	3085	3055	105,3	104,1	99,0
- w tym:	-	-	-	-	-	-	-	-
- personel pływający	-	1.553	1990	1648	1648	106,1	103,6	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9
- robotnicy przeładunkowi	osoby	298	289	300	272	91,3	94,1	90,7
14. Fundusz płac ogółem :	tyś. zł.	218.414	234.122	264.920	268.210	122,8	114,6	101,6
w tym :	-	-	-	-	-	-	-	-
- personel pływający	-	137.481	147.465	164.394	166.682	121,2	113,0	101,4
- robotnicy przeładunkowi	-	19.534	19.304	20.423	20.528	105,1	106,3	100,5
15. Średnia płaca ogółem :	zł.	75.289	79.742	85.562	87.794	116,6	110,1	102,6
w tym :	-	-	-	-	-	-	-	-
- personel pływający	zł.	88.526	92.745	99.754	101.142	114,3	109,1	101,4
- robotnicy przeładunkowi	zł.	65.550	66.796	68.977	75.456	115,1	113,0	110,8
16. Wpływy jednostkowe	-	-	-	-	-	-	-	-
- przewozy ładunków bez dotacji	zł./tkm	0,2486	0,3666	0,2830	0,3375	135,8	92,1	119,3
- przewozy osób	zł./osobę	0,5018	0,5163	0,4140	0,5162	102,9	100,0	124,7
- przeładunki	zł./trefin	6,0119	6,7762	6,1958	6,6280	107,7	98,3	105,8
- przeładunki	zł./toper	6,7402	7,1479	6,9430	7,1992	106,8	100,7	103,7
17. Koszty jednostkowe :	-	-	-	-	-	-	-	-
- przewozy ładunków	zł./tkm	0,4931	0,7754	0,5711	0,6508	138,1	87,8	119,2
- przewozy osób	zł./osobę	0,9518	0,9981	1,0589	1,2099	127,1	126,3	113,4
- przeładunki	zł./t.fin.	12,6617	19,5968	15,4255	15,8992	119,3	77,0	97,5
- przeładunki	zł./toper	10,6520	15,9608	13,1836	12,5927	118,3	78,9	95,6
18. Wskaźnik rentowności netto	%	-0,30	-26,59	-2,20	-7,36	x	x	x
19. Strata na usługach portu, bez dotacji	tyś. zł.	-518.640	-649.957	-649.900	-614.036	118,8	94,5	x
20. Wynik bilansowy	-	-3.455	-358.760	-39.617	-98.315	x	x	x
21. Wynik z dotacją na usługi portu	-	+1.593	-396.232	-31.217	-95.874	x	x	x
w tym :	-	-	-	-	-	-	-	-
- przewozy ładunków	-	+27.160	-310.774	+13.566	-61.789	x	x	x
- przewozy osób	-	-2.841	-3.933	-4.103	-3.970	x	x	x
- przeładunki	-	-36.696	-77.542	-68.222	-45.615	x	x	x
- inne usługi portowe	-	+13.970	+35.717	+19.519	+15.500	x	x	x
22. Wydajność pracy :	-	-	-	-	-	-	-	-
- wartość usług w cenach bieżących na 1 zatrudnionego	tyś. zł.	400,1	338,5	441,8	496,1	101,5	120,0	91,9
- ilość tkm na 1 osłodka personelu pływającego	tyś. tkm	1.293,5	925,4	1.274,3	1.025,3	79,3	110,8	80,5
- ilość ton na 1 osł. person. pływ.	tony	7.004	7.265	6.313	7.065	100,9	97,3	85,0
- ilość tonoperacji na 1 robotn. przeładunkowego	tyś. toper	31,5	30,5	32,2	31,1	98,7	102,0	96,6
- ilość tkm na 1 barkę motorową w roku	tyś. tkm	4.003	2.775	3.767	2.922	73,0	109,3	77,6
- ilość ton na 1 barkę motor. w roku	tony	7.716	5.488	5.807	5.883	76,2	107,2	101,3
- ilość tkm na 1 barkę pchan. w roku	tyś. tkm	2.746	1.907	2.687	2.140	77,9	112,2	79,6
- ilość ton na 1 barkę pchan. w roku	tony	18.501	19.040	22.478	18.693	101,0	98,2	83,2

Przewozy towarowe wg relacji przewoźowych

Tablica Nr 4

Relacja	Jednostko- miary	Wykonanie 1979 r.		Rok 1980 r.		Wykonanie		Wykonanie	
		wielkość	% udziału	plan	% udziału	wykonanie	% udziału	plan	% wykonanie
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Relacje krajowe									
Trasy długie	tony	1.294.534	11,2	2.072.000	15,1	1.708.244	14,7	82,4	
	tkm	809.467.035	55,9	1.345.419.000	64,1	1.030.490.285	64,0	80,3	
z tego									
- w dół rzeki	tony	668.986	5,6	1.052.000	7,7	903.594	7,8	85,9	
	tkm	407.532.551	27,7	695.392.000	32,2	544.936.662	32,4	78,6	
- w górę rzeki	tony	625.548	5,4	1.020.000	7,6	904.690	6,9	78,9	
	tkm	401.935.284	27,3	649.527.000	30,9	523.553.623	31,6	82,1	
Trasy krótkie	tony	1.210.920	10,5	791.000	5,8	1.435.361	12,3	81,5	
	tkm	189.527.939	12,9	157.801.000	7,5	204.679.216	12,1	129,7	
Trasy lokalne	tony	7.793.550	67,5	10.337.000	75,5	7.106.546	61,0	68,7	
	tkm	171.785.751	11,7	257.760.000	12,3	119.774.101	7,1	46,5	
Razem relacje krajowe	tony	10.299.004	89,2	13.200.000	96,4	10.250.151	88,0	77,7	
	tkm	1.179.781.325	73,6	1.761.000.000	83,9	1.404.943.602	83,2	79,8	
Razem zagranicą	tony	1.251.757	10,8	500.000	3,6	1.394.103	12,0	278,8	
	tkm	300.544.691	20,4	339.000.000	16,1	284.695.530	16,8	84,0	
Spółka przewozy	tony	11.550.761	100,0	13.700.000	100,0	11.644.254	100,0	85,0	
	tkm	1.471.326.216	100,0	2.100.000.000	100,0	1.689.639.132	100,0	80,5	

Gotowość techniczna /dostępność/

Tablica nr. 3

Trade	Jednostka miary	Wykonanie 1979 r.	Wykonanie 1980 r. plan	Wykonanie	5	5
1	2	3	4	5	6	7
Technos ogólny						
Stan dyspozycyjny	ost/KW	253,9/30.519	258,2/33.239	260,3/95.047	105,0	101,9
Gotowość techniczna netto	ost/KW	170,0/59.665	183,0/66.015	184,1/64.382	111,1	100,4
% gotowości technicznej	%	65,9	70,8	69,8	105,9	98,6
w tym:						
Technos Biscan						
Stan dyspozycyjny	ost/KW	151,9/60.183	151,8/60.700	157,0/62.584	103,9	103,0
Gotowość techniczna netto	ost/KW	94,1/37.424	104,8/41.913	103,3/41.112	109,5	98,1
% gotowości technicznej	%	62,2	69,0	65,8	105,8	95,4
Technos Tur						
Stan dyspozycyjny	ost/KW	75,0/20.922	75,0/21.210	74,3/21.381	102,2	100,8
Gotowość techniczna netto	ost/KW	52,7/15.042	52,2/14.817	57,9/16.694	111,0	112,7
% gotowości technicznej	%	72,0	69,9	78,1	108,5	111,7
Technos manufaktur-partowa						
Stan dyspozycyjny	ost/KW	8,0/1818	8,4/1898	8,0/1848	101,7	97,4
Gotowość techniczna netto	ost/KW	5,5/1.123	6,0/1330	5,5/1181	105,2	98,8
% gotowości technicznej	%	61,8	70,1	63,9	103,4	91,2
Technos Muffon						
Stan dyspozycyjny	ost/KW	8,8/6793	11,0/8470	11,0/8470	124,6	100,0
Gotowość techniczna netto	ost/KW	7,8/5.283	9,2/7090	8,5/6587	124,3	92,6
% gotowości technicznej	%	77,7	83,7	77,5	99,7	92,6
Technos kruszywo						
Stan dyspozycyjny	ost/KW	10,2/753	12,0/961	10,0/844	105,8	87,8
Gotowość techniczna netto	ost/KW	10,2/753	10,8/865	8,9/748	93,1	86,5
% gotowości technicznej	%	100,0	90	88,6	88,6	93,4
Barbi motorowe						
Stan dyspozycyjny	ost/tw	214,0/90672	209,0/96.160	209,6/96.649	97,9	100,3
Gotowość techniczna netto	ost/tw	141,4/65.192	150,5/69.383	158,6/73.151	112,3	105,5
% gotowości technicznej	%	66,1	72,0	75,7	114,5	105,1
Barbi pchawki ogólny						
Stan dyspozycyjny	ost/tw	674,7/297.061	665,2/297.592	660,5/295.609	98,5	99,3
Gotowość techniczna netto	ost/tw	565,9/290.146	570,6/295.995	573,0/297.310	103,0	100,7
% gotowości technicznej	%	84,3	86,0	87,2	103,4	101,4

w tym:

Barłki polane BI-400

Stan dyspozycyjny
Gotowość techniczna netto
% gotowości technicznej

ost/tw.
ost/tw
%

241,5/91.937
180,7/69.696
74,8

221,6/84.239
181,7/69.076
82,0

217,7/82.752
177,0/67.501
81,6

90,0
98,4
109,1

98,2
97,8
99,5

Barłki polane BI-500

Stan dyspozycyjny
Gotowość techniczna netto
% gotowości technicznej

ost/tw
ost/tw
%

407,5/201.075
359,6/177.775
88,4

421,6/209.151
369,3/182.340
87,6

420,2/207.468
375,5/185.801
89,4

103,2
104,3
101,1

99,7
101,7
102,1

Barłki polane BI-600

Stan dyspozycyjny
Gotowość techniczna netto
% gotowości technicznej

ost/tw
ost/tw
%

-
-
-

2,0/1600
1,7/1395
87,2

2,0/1632
2,0/1632
100,0

-
-
-

102,0
117,0
-

Barłki polane BI-200

Stan dyspozycyjny
Gotowość techniczna netto
% gotowości technicznej

ost/tw
ost/tw
%

23,9/3.691
23,9/3.691
100,0

16,0/2630
14,4/2367
90,0

16,0/2630
15,2/2493
94,8

71,3
67,5
94,8

100,0
105,3
105,3

Barłki polane samochodowe

Stan dyspozycyjny
Gotowość techniczna netto
% gotowości technicznej

ost/tw
ost/tw.
%

1,0/398
1,7/374
94,0

2,0/442
1,7/376
85,1

2,3/506
1,2/265
52,4

127,1
70,9
55,7

114,5
70,5
61,6

Barłki polane - BIR-340

Stan dyspozycyjny
Gotowość techniczna netto
% gotowości technicznej

ost/tw
ost/tw
%

-
-
-

2,0/490
1,8/441
90,0

2,3/621
2,1/526
84,7

-
-
-

126,7
119,3
94,1

Barłki polne

Stan dyspozycyjny
Gotowość techniczna netto
% gotowości technicznej

ost/tw
ost/tw
%

888,7/395.733
707,3/315.638
79,8

874,2/393.920
721,1/325.378
82,6

870,1/392.298
731,6/331.839
84,4

99,1
104,5
105,8

99,6
101,7
102,2

Statki pancerne

Stan dyspozycyjny
Gotowość techniczna netto
% gotowości technicznej

ost/tw
ost/nis, jaca
%

7,0/1.267
5,4/1.050
82,9

6,2/1.121
5,8/1.065
95,0

6,2/1.121
5,6/1.089
97,1

80,5
103,7
117,1

100,0
102,3
102,2

Lp.	Wykazanie	Wykonanie 1979 r.	1980 r.		% wyk.
			plan	wykon.	
1	2	3	4	5	6
1.	Amortyzacja	228.301	246.409	234.588	95,3
2.	Materiały i przedmioty nietrawne				
	w tym: - paliwo /ben. węgla i łożysk/	140.544	182.700	140.611	77,0
	- pozostałe materiały	69.371	82.870	80.806	97,5
3.	Energia	5.219	5.400	5.501	101,9
4.	Usługi transportowe	2.616	3.870	3.543	91,6
5.	Usługi remontowe	327.094	309.759	301.801	97,4
6.	Inne usługi materialne	49.954	40.850	47.679	116,7
	w tym:				
	- opłaty nagranie	31.664	28.300	30.800	108,8
	- opłaty telekomunikacyjne	4.901	4.085	5.595	137,0
7.	Razem koszty materialne	823.079	871.858	814.929	93,5
8.	Wynagrodzenia objęte fund. płac	232.970	254.392	266.210	104,5
	w tym:				
	- osob. fundusze płac	195.170	223.457	224.006	100,3
	- strome	17.986	17.500	21.680	123,9
	- dodatki dezinse	11.490	11.500	10.543	91,7
	- pensje regeneracyjne	578	620	551	88,9
	- nagrody jubileuszowe	206	500	1.370	274,0
	Rozrachunki fundusze płac	227	200	221	110,5
9.	Krajowe podróże służbowe	1.937	2.000	1.845	92,3
10.	Podatek od funduszu płac	30.984	22.545	24.033	106,6
11.	Ubezpieczenia społeczne	46.721	50.105	53.329	106,5
12.	Opłaty na fundusze dla szkół	17.925	24.714	23.674	95,8
	w tym: - fundusze nagród	12.534	17.740	16.855	95,0
	- " " socjalny	3.671	4.729	4.616	97,6
	- " " mieszkaniowy	1.720	2.245	2.203	98,1
13.	Usługi bankowe	95.390	110.626	88.915	80,4
14.	Pozostałe	69.821	80.860	76.899	95,1
15.	Razem koszty niesteroidalne	485.756	545.242	535.105	98,1
16.	Ogółem nakłady	1.300.835	1.417.100	1.349.934	95,3
17.	Koszty wytworzenia usług dział. podst.	1.343.238	1.389.100	1.338.425	95,8
	- przewozy ładunków	1.140.856	1.199.352	1.150.267	95,9
	- " " pasażerów	7.662	6.700	6.924	103,3
	- przeładunki	140.615	127.222	106.434	83,7
	- inne portowe	21.504	23.726	25.328	106,8
	- inne podstawowe	32.601	32.100	41.472	129,2
18.	Koszty działalności pomocniczej	5.915	4.400	5.276	119,9
19.	Ogółem koszty przedsiębiorstwa	1.349.153	1.393.500	1.355.701	95,9

Wyniki przewoźów zagranicznych

Wykonanie na 1980 r.

Tabela Nr 7

lp.	Twórca	Jednostka miary	Europe Zachodnia	Berlin Zachodni	Razem 4 + 5	NRD	Czechosłowacja	Razem 7+8	Ogółem 6+9
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Wielkość przewoźów								
	a/ton	t.	299.701	153.969	453.670	935.333	101.391	1.116.724	1.570.394
	b/ tkm	tkm	156.111.507	16.301.324	172.412.911	30.400.041	120.949.109	151.349.230	323.762.141
2.	Koszt przewoźów ogółem	zł. obieg.	114.947.961,90	31.112.322,66	146.060.284,56	1.632.610,-	48.246.632,-	49.879.242,-	195.939.526,-
3.	w tym: dewizowe	zł. obl.	800.934,-	82.160,-	883.094,-	10.675,-	-	10.675,-	-
4.	Różnowartość kosztów dewiz.	zł. obieg.	36.882.996,90	3.783.480,66	40.666.477,56	474.428,-	-	474.428,-	41.140.905,5
	Koszt netto	zł. obl.	78.064.965,-	27.328.842,-	105.393.807,-	1.158.182,-	48.246.632,-	49.404.814,-	154.798.621,-
	a/ koszty dewizowe	zł. dewiz.	2.543.655	260.930	2.804.585,-	47.443,-	4.824.663,-	47.443,-	-
5.	Koszt przewoźów 1 tony	zł. obieg.	383,54	202,07	321,95	1,74	265,98	44,66	124,77
7.	w tym: dewizowe	zł. obl.	2,67	0,53	1,95	-	-	-	-
8.	Koszt przewoźów 1 tkm	zł. obieg.	0,736	1,908	0,847	0,054	0,399	0,329	0,605
9.	w tym: dewizowe	zł. obl.	0,005	0,005	0,005	-	-	-	-
10.	Sprzedaż ogółem	zł. obieg.	148.232.189,99	29768.340,72	178.060.530,71	11.407.661,48	54.012.185,34	65.419.846,82	243.480.377,5
11.	Sprzedaż przewoźów na a/ w tym: sprzedaż bezpłatnie	zł. obl.	3.220.243,-	646.435,-	3.866.678,-	256.675,-	1.219.206,-	1.471.961,-	5.338.639,-
	b/ sprzedaż w zł. dewizowych	zł. dew.	1.111.229,-	19.810,-	1.131.039,-	239.231,-	1.219.206,-	1.454.517,-	2.585.556,-
12.	Średni wpływ na sprzedaż 1 tony	zł. obieg.	494,80	193,34	392,49	12,20	297,77	58,58	155,04
13.	Średni w przewoźowaniu	zł. obl.	10,74	4,20	8,52	0,27	6,78	1,32	-
14.	Średnia sprzedaż na 1 tkm	zł. obieg.	0,95	1,83	1,03	0,37	0,45	0,43	0,75
15.	Średnia sprzedaż na 1 tkm przewoźowania na dewizy	zł. obl.	0,021	0,040	0,022	0,008	0,010	0,010	-
16.	Procent pokrycia kosztów	%	129	96	122	-	112	131	124
17.	Koszt adychais 1 zł. obl.	zł.	32,27	48,43	35,32	4,71	39,78	33,81	-
18.	Koszt adychais 1 zł. dew.	zł.	10,16	15,25	11,12	1,09	8,37	7,61	0,22

Kształtowanie się wskaźników w przemysłach zagranicznych w latach 1977- 1980 r.

Lp.	Wykazanie się	1977				1978				1979				1980			
		Europa Zach.	Berlin Zach.	NRD	GDR	Europa Zach.	Berlin Zach.	NRD	GDR	Europa Zach.	Berlin Zach.	NRD	GDR	Europa Zach.	Berlin Zach.	NRD	GDR
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1.	Ilość przewiezio- nych ton	130.521	148.799	66.724	164.869	169.337	186.476	81.243	157.211	345.398	165.403	725.794	192.730	299.701	153.969	935.333	181.391
2.	Koszt przewo- zu 1 t. sz. ob.	319,46	116,27	66,73	302,17	349,39	107,63	99,66	331,92	359,99	141,72	8,90	204,39	383,56	202,07	1,74	265,98
3.	Wpływ na 1 t. sz. ob.	323,73	169,46	39,20	179,67	333,91	165,87	30,80	261,79	302,99	169,23	14,32	215,81	494,80	193,34	12,20	297,77
4.	% pokrycia kosztów	101,3	145,7	45,2	99,5	112,6	154,1	30,9	78,9	106	119	161	105	129	96	-	112
5.	Koszt zdobycia 1 t. sz. ob.	42,35	27,72	109,17	74,74	34,61	24,40	163,54	56,35	35,65	31,71	27,45	42,09	32,27	48,43	4,71	39,70
6.	Koszt zdobycia 1 t. sz. ob.	12,75	8,35	24,56	16,82	10,93	7,71	36,80	12,63	11,70	11,22	6,18	9,47	10,16	15,25	1,09	8,37
	Kurs /		43,16				41,16				39,01				46,05		
	Kurs Mbl.		44,444				44,444				44,444				44,444		

TECZKA AKTOWA

Krochilla ZNO

Kopie