

## ZAGADNIENIA INWESTYCYJNE

w świetle

prasy i literatury ekonomicznej zagranicą

NR. 21. Rok VII.

L. FIEDOSIEJEW.

- "Rezerwy obniżki  
kosztów budowy"

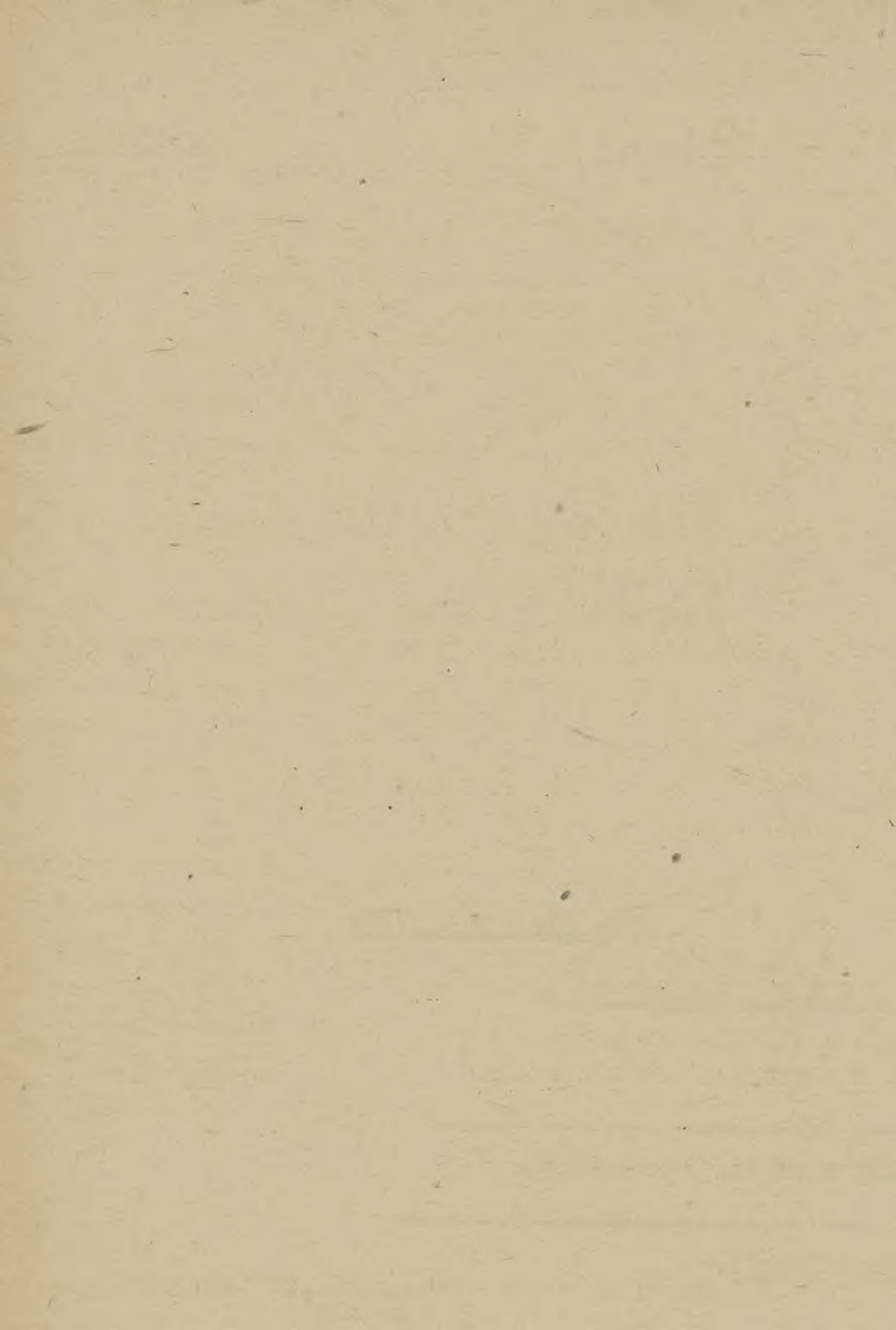
Zróżło:

"FINANSY i KREDIT"  
nr. 3- 1952 .

-----  
Tłumaczył St. Reszczyński.

-----  
Od redakcji.

Zwracamy uwagę czytelników, że artykuł  
ma charakter dyskusyjny.



Tytuł oryginału:

"Rezerwy sniżenia stoimosti  
stroitiel'stwa".

K. FIEDOSIEJEW.

REZERWY OBNIŻKI KOSZTÓW BUDOWY

/według materiałów finansowego  
instytutu Naukowo-Badawczego  
Ministerstwa Finansów ZSRR/.

W naszym państwie z roku na rok wzrasta i zwiększa się ilość obiektów inwestycyjnych. Powstają nowe budowle i przedsiębiorstwa. W roku bieżącym przejęto i otwarto kanał żeglowny Wołga-Don imienia W.J. Lenina - pierwszą z wielkich inwestycji komunizmu.

Entuzjazm pracy budowniczych, osiągnięcia racjonalizatorów, metody potokowo-szybkościowe i industrializacja robót budowlanych przyspieszają budownictwo, wprowadzają podstawowe zmiany do ekonomiki i otwierają nowe drogi obniżki kosztów oraz podniesienia jakości robót budowlano-montażowych.

Osiągnięcia budownictwa przemysłowego w dziedzinie obniżki kosztów robót budowlanych nie odpowiadają jednak zadaniom, jakie są stawiane tej ważnej gałęzi gospodarstwa narodowego. W masowym budownictwie przemysłowym i mieszkaniowym jest wiele organizacji budowlanych, które nie wykonują zadań w zakresie obniżki kosztów budowy i niedostatecznie wprowadzają w życie rozrachunek gospodarczy, prawidłowo zorganizowany.

Przed organizacjami budowlanymi naszego państwa stoją zadania wielkiej wagi w okresie nowej pięciolatki. W projekcie dyrektyw XIX Zjazdu partii w sprawie pięcioletniego planu rozwoju ZSRR na lata 1951 - 55 zaznaczono, że ogólna objętość inwestycji państwowych w latach 1951 - 55 wzrośnie o ok. 90 %, a dotacje na inwestycje wzrosną o ok. 60 % w porównaniu z czwartą pięciolatką z tym jednak, że brakujące 30 % mają być pokryte drogą



obniżki kosztów budowy przez podniesienie wydajności pracy, obniżkę ogólnych wydatków oraz obniżkę cen materiałów budowlanych i sprzętu.

W okresie piątej pięcioplatki powinna być wprowadzona mechanizacja ciężkich pracochłonnych robót w budownictwie. Przez stosowanie przodującej techniki, ulepszenie organizacji pracy i podniesienie kulturalnego i technicznego poziomu pracowników wydajność pracy w budownictwie powinna zwiększyć się o 55 %, a koszt robót budowlanych - obniżyć się nie mniej niż o 20 %.

Ażeby skutecznie rozwiązać te zadania, organizacje budowlane powinny surowiej przestrzegać systemu oszczędności, walczyć o mechanizację w najszerszym zakresie, wyszukiwać, odnajdywać i wykorzystywać ukryte rezerwy, maksymalnie wycisnąć zdolności wytwórcze, systematycznie ulepszać metody wytwórczości, obniżać koszty własne, walczyć w życiu rozrachunek gospodarczy.

Poziom kosztów robót budowlano-montażowych zarówno w całości kalkulacji, jak i w poszczególnych elementach określa się na podstawie zatwierdzonych kosztorysów oraz cen jednostkowych, z uwzględnieniem poprawek rocznego założenia, dotyczącego obniżki kosztów budowy.

Charakterystyczną cechą kosztów robót budowlano-montażowych w przodujących organizacjach jest znacznie mniejszy stosunek procentowy zasadniczej płacy i kosztów ogólnych w całkowitym koszcie robót i odwrotnie - wysokie wydatki na eksploatację maszyn budowlanych. Jeśli w zwykłych trustach budowlanych udział zasadniczej płacy w ogólnych kosztach robót utrzymuje się na poziomie 20 - 21 %, wydatków na eksploatację maszyn budowlanych - 3,5 %, kosztów administracyjnych - 18 %, to w przodujących organizacjach budowlanych wynosi on odpowiednio 10 do 15 %, 5 - 10 i 14 i 16 %.

W ten sposób przodujące organizacje budowlane



udawadniają, że przy nalożytej organizacji, właściwym wykorzystaniu maszyn oraz stosowaniu w szerokim zakresie industrializacji robót można nie tylko osiągnąć obniżkę kosztów w porównaniu z kosztorysem, lecz zachować zasadniczą proporcję kosztów /na płace, materiały, koszty ogólne/.

Zachowanie proporcji, przewidzianych kosztorysem, posiada w planowaniu i pracy znaczenie zasadnicze dla obniżki kosztów budowy. W rozporządzeniu RKL i ZSPR i CK WKP /b/ z dnia 11 lutego 1936 r. wskazano: "Ustalić, że jedynym dokumentem określającym koszt budowy jest kosztorys do projektu technicznego", a dalej: "Wszystkie rozliczenia pomiędzy kierownictwem budowy, a oddzielnymi budowlami należy realizować na podstawie zatwierdzonej przez kierownictwo kalkulacji wykonawstwa poszczególnych robót, sporządzonej w granicach zatwierdzonego kosztorysu do projektu technicznego, z uwzględnieniem założeń, dotyczących obniżki kosztów budowy w danym roku".

Odchylenie od proporcji kosztów ustalonych w kosztorysie stanowi w planowaniu robót budowlano-montażowych jeden z poważniejszych powodów przekroczenia kosztów w porównaniu z sumą kosztorysową. Produkcja budowlana stanowi jednolity scalony kompleks /fabryka, kolej, hydroelektrownia wykonywany w ciągu stosunkowo długiego okresu czasu. Niezbędne ogólne wydatki dla stworzenia takiego obiektu powinny być ustalone na szereg lat naprzód, co jest możliwe do określenia jedynie metodą scalonych rozliczeń. W związku z wzrostem wydajności pracy, stosowaniem nowej techniki, obniżką cen materiałów, ogólne niezbędne wydatki na pracę w następnych latach powinny być obniżone w stosunku do pierwotnie ustalonych w kosztorysie. Biorąc pod uwagę wszelkie warunki, planowanym kosztem inwestycji jest nakład podany w kosztorysie po odliczeniu planowanej amortyzacji, projektowanego obniżenia kosztów i dodaniu wydatków kompensowanych ponad sumę kosztorysową. W oderwaniu od zawartych w kosztorysie proporcji nie można przestrzegać



cen kosztorysowych, a tym bardziej obniżyć rzeczywistego kosztu robót w stosunku do sumy kosztorysowej.

Przemysł budowlany - to gałąź przemysłu, wymagająca dużego nakładu pracy. Płace w budownictwie stanowią poważną pozycję kosztów robót budowlano - montażowych. Z kosztorysowej kalkulacji i sprawozdawczości kosztów robót budowlanych i montażowych wyodrębnia się jedynie podstawową płacę robotników, zajętych przy robotach budowlano-montażowych. Udział płac w ogólnych kosztach stanowi najbardziej ruchomą pozycję, w której odzwierciedla się poziom mechanizacji i industrializacji, wydajności pracy i racjonalnego jej wykorzystania. Tak więc, procentowy stosunek zasadniczej płacy robotników w kosztorysowej wartości wykonanych robót na budowach, a prowadzonych sposobem gospodarczym, według sprawozdawczych danych ośmiu ministerstw, które prowadzą w dużym zakresie roboty budowlane i montażowe wynosi 27,4 %, w przedsiębiorstwach wykonawstwa inwestycyjnego - 20,6 %, a wydatki na eksploatację maszyn budowlanych wynoszą - 1,9 i 3,2 %.

Wykorzystanie maszyn budowlanych w szerszym zakresie oraz uprzemysłowienie robót w przedsiębiorstwach wykonawstwa inwestycyjnego w porównaniu z robotami, wykonywanymi sposobem gospodarczym wpływają na oszczędność pracy, a za tym na obniżenie wydatków na podstawowe płace oraz na zwiększenie udziału wydatków na eksploatację maszyn budowlanych. Jeszcze wyraźniej uwypuklają się w strukturze kosztów - przodujące metody organizacji i mechanizacji robót, jeśli porównać procentowy wskaźnik kosztów pracy i płacy w organizacjach budowlanych, które osiągnęły najwyższy poziom mechanizacji i industrializacji robót /jak wyżej wskazywano w organizacjach tych wydatki na zasadniczą płacę są niższe o 1/4 od płac w budowlanych trustach zwykłego typu/. Jeśli wyodrębnimy z grupy przedsiębiorstw budowlanych typu zwykłego przodujące zarządy budowlane i kierownictwa budowy, to okaże się, że udział zasadniczej

płacy w tych przedsiębiorstwach w latach 1950 - 1951 wynosił nie więcej niż 18 %, to znaczy o 10 % mniej, aniżeli w zwykłym przedsiębiorstwie. W trustach budowlanych Moskwy procent płacy /nie tylko płac robotników podstawowej wytwórczości/ w kosztach robót budowlano-montażowych w r. 1951 w całości wynosił 48,9 %, a w organizacjach produkujących tylko 28,9 %. Należy przy tym podkreślić, że przeciętny zarobek robotników w produkujących organizacjach był wyższy, aniżeli w zwykłych organizacjach budowlanych.

Jeśli obliczyć udział płacy robotników budowlano-montażowych w obiektach zwykłego budownictwa przemysłowego i mieszkaniowego, według aktualnych norm kosztorysowych, to okaże się, że waha się on w granicach 8 - 12 % kosztorysowej wartości robót. Tylko najbardziej produkujące i zmechanizowane przedsiębiorstwa budowlane zbliżają się do procentowej normy zasadniczej płac robotników. W pozostałych organizacjach budowlanych udział płac, w porównaniu z kosztorysem funduszu - nie schodzi poniżej 18 % t.j. przekracza fundusz kosztorysowy płac o 50 %.

Jednym z ważniejszych warunków ~~przekazania~~ ~~potwierdzenia~~ potaniania budowy - to oszczędność i procentowe obniżenie kosztów. ~~hukany~~ pracy oraz zbliżenie wymiaru funduszu płac w planach organizacji budowlanych do norm kosztorysowych, dzięki dalszej mechanizacji robót pracochłonnych, zwiększenie zespołowości budownictwa oraz rytmiczności na placach budowy.

Charakterystyczną cechą organizacji produkcji budowlanej jest istnienie t.zw. niepodstawowej wytwórczości w odróżnieniu od podstawowej, do której zalicza się roboty budowlano-montażowe.

Dla robotników wytwórczości niepodstawowej wydzielą się fundusz płacy, który stanowi ponad 1/3 całego funduszu płacy. Dla tej kategorii robotników budowlanych nie ustala się normalnych planów produkcji, a jeżeli w pojedyn-



czych przypadkach planuje się je, to tylko w relacji pieniężnej.

Wszystkie większe lub mniejsze przedsiębiorstwa pomocnicze i kierownictwa budowy są wydzielane na rozrachunek gospodarczy i bilans przemysłowy. Dlatego w wytwórczości niepodstawowej, będącej na bilansie budownictwa - istnieją małe, organizacyjnie nie ujęte w formę prawną przedsiębiorstwa i gospodarstwa. W większości przypadków są to przedsiębiorstwa, które centralizują poszczególne operacje budowlane -/wytwórczość rozтворów, betonu, tarcie drzewa, przygotowanie elementów budowlanych i tp/. Produkcja nowych materiałów budowlanych stanowi w wytwórczości niepodstawowej nie więcej jak 15 % wartości produkcji i usług, a pozostałe 85 % dotyczy odrębnych czynności, wydzielonych z budowy oraz usług /naprawa metalowych elementów/.

Charakter produkcji niepodstawowej i brak stałych określonych form organizacyjnych tworzą umowną granicę pomiędzy podstawową, a nie podstawową wytwórczością. Daje to możliwość przenoszenia szeregu czynności do niepodstawowej wytwórczości i wykorzystania jej funduszu płac jako rezerwy na pokrycie przekroczeń wydatków na roboty budowlano-montażowe. Wytwórczość produkcji niepodstawowej powinna odpowiadać tokowi robót budowlano-montażowych. Jednakże w większości przypadków produkcja i świadczona usługi wyprzedzają potrzeby podstawowej wytwórczości, co powoduje przekroczenie płac robotników niepodstawowej wytwórczości w porównaniu z należną płacą, stosownie do objętości wykonanych robót budowlano-montażowych. Według danych dziewięciu ministerstw przekroczenie płac robotników wytwórczości niepodstawowej wobec wykonanej objętości robót budowlano-montażowych wynosiło w roku 1950 - 13,5 %.

Wprowadzenie do budownictwa w ciągu piątej pięciolatk mechanizacji robót ciężkich i pracochłonnych wskazuje, że koszt ich uzależniony jest od sposobu wykorzystania maszyn



i wprowadzenia w życie przedującej techniki. Tymczasem, w wielu organizacjach budowlanych maszyny są dotychczas wykorzystywane w niedostatecznym stopniu, a wydatki, związane z eksploatacją nie zawsze pokrywane są z oszczędności pracy i dzięki przyspieszeniu terminów budowy.

Głównymi drogami, prowadzącymi do lepszego wykorzystania maszyn jest należyta organizacja i technologia robót, a przede wszystkim - zespołowa mechanizacja. Nie małe też znaczenie posiadają zarządzenia organizacyjne, dotyczące najlepszego i najoszczędniejszego wykorzystania maszyn budowlanych.

Na eksploatację maszyn, które wypożyczono działom budowlanym, bazy wynajmu maszyn przy trustach nie wpływają wcale lub tylko w słabym stopniu. W ramach organizacji zarządu, a nawet trustu budowlanego nie zagwarantowano wielkim maszynom całkowitego i stałego ich wykorzystania. Przekazywanie przez bazy działom budowlanym maszyn w formie wypożyczania - obniża materialne zainteresowanie działów w kierunku największego zatrudnienia maszyn, a tym samym i maksymalnego ich wykorzystania. Dlatego jest celowe zwiększenie baz wynajmu maszyn przede wszystkim przy ministerstwach budownictwa - przez rozszerzenie istniejących lub też tworzenie nowych trustów maszyn budowlanych, pracujących z organizacjami budowlanymi na zasadach wykonawstwa. W ośrodkach budownictwa masowego należy dążyć do tworzenia terytorialnych stacji maszyn, posiadających bazy przy każdym trustie budowlanym.

Własne bazy wynajmu maszyn wielkich trustów budowlanych należy przekształcić na przedsiębiorstwa maszyn budowlanych, które pracowałyby na zasadach wykonawstwa w działach budowlanych i które wykonywałyby dla nich wszelkie roboty, dając się obliczyć według cen kosztorysowych. Tylko małe maszyny powinny być oddawane w dzierżawę działom budowlanych. Należy rozbudować bazę remontową w

trustach, a w ministerstwach budownictwa - zakłady remontowe.

Należy również ulepszyć planowanie i ewidencję kosztów robót podstawowych maszyn oraz wzmocnić kontrolę ze strony nadrzędnych organizacji. Do systemu sprawozdawczości należy wprowadzić wskaźniki kosztów.

W wielu organizacjach budowlanych spotykamy przekroczenie kosztorysów robót budowlano-montażowych z powodu wydatków na podstawowe materiały budowlane. Przekroczenie to spowodowane jest po pierwsze: większym zużyciem materiałów, aniżeli przewidują normy uwidocznione w kosztorysie, lub też wykorzystaniem bardziej drogich i wysokogatunkowych materiałów i po drugie - wysokimi wydatkami na organizację zaopatrzenia i dostawy materiałów na plac budowy, t.j. podrożeniem kosztów zapasów własnych materiałów w porównaniu do ich cen kosztorysowych. Wydatki na materiały, w miarę industrializacji i wzrostu zespołowości w budownictwie - określa się w tym stopniu jak organizowana wytwórczość; w małych pomocniczych wytwórniach zarządów budowlanych; w wielkich przedsiębiorstwach przemysłowych trustu budowlanego i ministerstw lub też w przedsiębiorstwach przemysłu materiałów budowlanych.

Analiza wyników działalności produkcyjnych organizacji budowlanych wykazuje, że oszczędności w wydatkowaniu środków na materiały osiągnięto drogą scentralizowania produkcji elementów budowlanych i konstrukcji w przedsiębiorstwach trustu, lepiej zorganizowanych i technicznie wyposażonych, niż warsztaty na placach budowy. Oszczędność zapewnia też wewnętrzna kontrola przestrzegania norm kosztorysowych rozchodu materiałów.

Dalszym ważnym momentem jest ześrodkowanie wytwórczości materiałów budowlanych, elementów i konstrukcji w wielkich przedsiębiorstwach przemysłowych, które podlegają trustom lub wprost - ministerstwu budownictwa, z ograniczeniem



do minimum chałupniczej wytwórczości na placu budowy. Wystarczy stwierdzić, że pracochłonność podstawowych rodzajów wytwórczości i świadczonych usług przedsiębiorstw, których nie wydzielono na bilans przemysłowy - przewyższa 1,5 do 2-krotnie pracochłonność wytwórczości samodzielnych przedsiębiorstw przemysłowych organizacji budowlanych, a trzykrotnie pracochłonność produkcji przemysłowej materiałów budowlanych.

Wielkie rezerwy obniżki kosztów robót budowlanych i montażowych kryją się w kosztach zapasów własnych materiałów. Tkwią one przede wszystkim w zbliżeniu źródeł zaopatrzenia do budowy t.j. zmniejszeniu wydatków na przewozy kolejowe i samochodowe do składów trustu; zaopatrzenie w znaczny asortyment materiałów, które zużywa się w stosunkowo niewielkich ilościach /materiały dostarczane w drobnych partiach/ w wielu ministerstwach nie podzielono na rejony. Materiały te przewożone są często z odległych miejscowości w nadmiernej ilości lub też zaobcywane kosztem znacznych wydatków na miejscu. Dlatego celowym jest utworzenie rejonowych baz zaopatrzenia ministerstw budownictwa, które zbliżyłyby źródła zaopatrzenia do trustów budowlanych.

Dalej, koszty zapasów własnych materiałów mogą być znacznie zmniejszone drogą potanienia kosztów całej organizacji zaopatrzenia oraz przewozów wewnątrz trustu budowlanego, przewozów ze składów przy bocznicach kolejowych i centralnych baz zaopatrzenia materiałowo-technicznego i z przedsiębiorstw trustów przemysłowych - do zarządów budowlano-montażowych.

W większości trustów budowlanych organizacja zaopatrzenia i transportu wewnątrz trustu nie sprzyja zmniejszeniu kosztu własnego zakupu materiałów. Z reguły na oddział zaopatrzenia materiałowo-technicznego nakłada się obowiązek zaopatrywania w materiały oraz ich dostawę tylko do baz centralnych lub do stacji kolejowej. Dostawa materiałów z tych



baz lub stacji kolejowej na plac budowy należy do obowiązku zarządów budowlanych. Do nich też należy dostawa materiałów produkowanych w przedsiębiorstwach przemysłowych trustu.

W tych warunkach oddział zaopatrzenia materiałowo - technicznego może odpowiadać tylko za koszt własny materiałów franco baza centralna. Jednak pomimo to, że oddziały te są na pełnym rozrachunku gospodarczym - ma on z reguły jedynie charakter formalny. W praktyce rozliczenia oddziału z zarządami budowlanymi za materiały załatwiane są zazwyczaj w ten sposób, że oddział przerzuca na te zarządy wszystkie swe faktyczne wydatki. To naruszenie rozrachunku gospodarczego ze strony oddziałów zaopatrzenia powoduje, że praktycznie nie odpowiadają one nawet za koszt własny zapasów franco baza centralna. Oddziały transportu samochodowego trustów budowlanych nie troszczą się o organizację przewozów; ich zadanie polega na dostarczaniu samochodów do dyspozycji "użytkowników" t.j. w zasadzie tym samym zarządom budowlanym. Zbędne przeładunki i przewozy materiałów, które podrażają budowę powodują przekroczenie planu przewozów w oddziałach transportu samochodowego. W ten sposób Oddziały trustu, będące na rozrachunku gospodarczym, od których zależy koszt własny zapasów materiałów nie ponoszą za niego odpowiedzialności, a przerzucają go całkowicie na zarząd budowlany. W rezultacie stwarza się anormalna sytuacja, że w większości trustów budowlanych nie prowadzi się żadnej pracy organizacyjnej w kierunku obniżenia kosztu własnego zapasu materiałów. Tak, na przykład, koszt własny zapasów tych samych materiałów moskiewskich organizacji budowlanych, mających jednakowo warunki zaopatrzenia i dostaw oraz prowadzących prawie analogiczne roboty budowlane - waha się w granicach od 30 - 40 %.

Nieodzownym warunkiem zmniejszenia kosztów zapasu własnych materiałów jest obciążenie oddziałów trustu, będą-



owych na rozrachunku gospodarczym odpowiedzialnością za przestrzeganie kosztorysowych cen materiałów. Zarządy budowlane muszą otrzymywać materiały po cenach kosztorysowych loco plac budowy.

Należy wprowadzić do systemu rocznego planowania ścisłe ceny kosztorysowe, oparte na kalkulacji kosztorysowej materiałów, z uwzględnieniem zmian, jakim uległy ceny hurtowe i taryfy.

Wykonawstwo robót budowlanych wymaga przerzucenia wielkiej masy materiałów, ziemi i innych ładunków. Większość przewozów miejscowych dokonywana jest własnym transportem samochodowym trustów budowlanych.

W odróżnieniu od samodzielnych przedsiębiorstw transportowych, których zadaniem jest stały wzrost przewozów, budowlany transport samochodowy ogranicza się do obsługi trustu budowlanego. Dlatego zadaniem oddziału transportu samochodowego jest przewóz wszelkich ładunków dla potrzeb trustu jaknajmniejszym kosztem i w granicach środków, jakie mogą wydatkować na ten cel organizacje budowlane. Środki te są przewidziane w kosztorysie robót budowlanych w cenach kosztorysowych na materiały /ich przewóz/ i w cenach jednostkowych /wywóz ziemi i tp/. Przewozy samochodami stanowią dla budowy wydatki limitowane, które figurują w kosztorysie. W rzeczywistości planuje się pracę przewozów samochodowych zupełnie niezależnie od limitu nakładów na przewozy, które przewidziano w kosztorysie. Musi to pociągnąć za sobą przewozy nadmierne /maszyno-tonaż/ w stosunku do rozmiarów wykonywanych robót budowlanych.

Stosunek wzajemny parku samochodowego i działków budowlanych polegający na stawianiu samochodów do dyspozycji, zamiast organizowania przewozów i tryb rozliczeń, oderwany od cen kosztorysowych - doprowadza do takiej sytuacji, że przy niskich wskaźnikach robót /współczynnik

wykorzystania parku samochodowego i przebiegu/, oddziały transportu samochodowego stale wykazują zysk, podczas gdy działy budowlane przekraczają koszty robót z powodu wydatków na transport. Ta sprzeczność powstaje dlatego, że przy stawianiu samochodów do dyspozycji "użytkownika" /działów budowlanych i innych/ i przy rozliczeniach z nimi według taryfy za transport oddziały transportu samochodowego otrzymują zapłatę nie za dokonane przewozy w tonokilometrach przebiegu i nie według rzeczywistej wagi przewiezionych ładunków, lecz według tonażu samochodu.

Analiza kosztorysu typowych obiektów oraz wskaźników ekonomicznych trustów budowlanych wykazuje, że wiele z nich posiada środki przewozowe powyżej istotnej potrzeby, a wydatki na przewozy przekraczają normy kosztorysowe w granicach od 30 - 40 %.

Obniżka wydatków na transport samochodowy organizacji budowlanych wymaga przede wszystkim przekształcenia oddziałów transportu samochodowego w zwykłe przedsiębiorstwa przewozowe, które organizowałyby przewozy ze stopniową zmianą istniejącego systemu, polegając<sup>80</sup> na stawianiu samochodów do dyspozycji "użytkowników". Oddziały transportu samochodowego powinny stopniowo objąć wszystkie przewozy i ponosić za te prace pełną odpowiedzialność. Stawianie samochodów do dyspozycji "użytkowników" należy zredukować do wewnętrznych i gospodarczych przewozów, które ~~nie~~ nie powinny przekraczać 20 % całej masy towarowej.

Odpowiedzialność oddziału transportu samochodowego za przewozy przyczyni się do zwiększenia eksploatacji taboru, spotęguje mechanizację robót załadowniczo-wyładowniczych, a tym samym - wpłynie na potanień przewozów i zwolnienie zbędnego parku samochodowego.

W zależności od warunków robót i rodzaju przewozów przedsiębiorstwa budowlanego, organizacja ta powinna być dokonywana przez oddział samochodowo-transportowy samodziel-



nie lub też wspólnie z oddziałem zaopatrzenia materiałowo-technicznego i przedsiębiorstwami wykonawczymi.

Rozliczenia za przewozy we wszystkich wariantach należy dokonywać w granicach cen kosztorysowych: za dostawowych materiałów budowlanych - według cen kosztorysowych za efektywną tonę, metr sześcienny i tp; za wyóz ziemi i śmieci - według przeciętnej ceny kosztorysowej /ceny jednostkowe/; za przewozy wewnątrz budowy i przewozy gospodarcze - według ceny kosztorysu. Zysk z gospodarki samochodowej świadczyć będzie o realnym potanieniu robót budowlanych, straty zaś będą sygnałem, że należy usunąć nieracjonalne i zbędne przewozy.

Wielkie rezerwy obniżki kosztu robót budowlanych istnieją w rzeczywistym poziomie kosztów ogólnych jednak nie w administracyjno-gospodarczych, lecz w innych kosztach ogólnych. Koszty administracyjno-gospodarcze w ostatnim czasie zostały znacznie obniżone. Dalsze ich zmniejszenie jest w zasadzie możliwe drogą scalenia organizacji budowlanych w drugim ich ogniwie to j. w zarządach budowlanych i montażowych.

Zagadnieniom regulowania i zmniejszenia innych kosztów ogólnych poświęca się mało uwagi. Więcej niż połowa innych kosztów ogólnych /wydatki komunalne, zużycie narzędzi, inwentarza, odzieży specjalnej, wydatki na przewóz robotników, delegacje i tp/ - jest wprost proporcjonalna do ilości robotników. Przy stałym wzroście wydajności pracy i średniej wytwórczości na jednego robotnika istnieją wszelkie przesłanki, aby wydatki te zmniejszyć. Jednak walka o obniżkę innych kosztów ogólnych sprowadza się do zera z powodu stale rosnących kosztów na jednego robotnika. Wzrost ten posiada tylko częściowe uzasadnienie w polepszeniu warunków bytowych robotników i ich ekwipunku. Równolegle - nie mniejszy wpływ na zwiększenie wymienionych wydatków - powoduje brak w wielu organizacjach budowlanych

prowadzenia systematycznej pracy w kierunku zmniejszenia wydatków, szczególnie komunalnych i na przewóz robotników.

Koszt utrzymania gospodarki mieszkaniowo-komunalnej ministerstwa budownictwa osiąga przeciętnie 5 do 6 % wartości robót wykonanych, a część wydatków na koszty ogólne podstawowej i niepodstawowej wytwórczości waha się od 3 do 3,5 %. Ustalone normy dla innych kosztów ogólnych /7,5 - 8,9 % od objętości wykonanych robót/ przewidują zaliczenie do nich wydatków komunalnych, nie więcej jak 1,5 do 1,7 %, a włączając udział, dotyczący niepodstawowej wytwórczości 2,2 - 2,5 %.

Wydatki na utrzymanie gospodarki komunalno-mieszkaniowej powinny i mogą być znacznie zmniejszone przez jej uporządkowanie. W tym celu jest konieczne opracowanie jednolitego schematu finansowo-organizacyjnego tej gospodarki, zbliżonego do metody finansowania kosztorysowego i uniemożliwiającego dokonywanie wydatków ponadplanowych. Należy opracować i ustalić jednolity system planowania i ewidencji, obowiązującej wszystkie organizacje budowlane, wprowadzić metody limitowania wydatków według ważniejszych wskaźników /koszt roczny jednego łóżka, wydatki na remont bieżący i td/, ściśle określić zaliczanie wydatków gospodarki mieszkaniowo-komunalnej do kosztów ogólnych.

Wydatki na przewóz robotników są zazwyczaj opłacane przez zlecającego ponad kosztorysową wartość robót i nie są limitowane. Jednak wydatki mogą być znacznie zmniejszone przez właściwą organizację przewozów na miejscu, a w szczególności - organizację masowych przewozów robotników przy pomocy normalnej pasażerskiej komunikacji autobusowej, oraz przez wprowadzenie obowiązku planowania przewozów i limitowania wydatków na ten cel.

Wydatki na delegacje robotników w formie 50 % dodatków do płacy - zamiast diet, stanowią poważną pozycję w kosztach ogólnych organizacji specjalizowanych i montażowych.



Ustawa o pracy ustala tryb zapłaty w ogólnych zarysach i dotyczy jedynie delegacji do robót porządkowych i montażowych. Tymczasem, z wzrostem specjalizacji robót budowlanych zdarzają się delegacje na dłuższe okresy czasu i na roboty nie montażowe w trustach, prowadzących roboty izolacyjne, w trustach mechanizacji budownictwa, sanitarno-technicznych. Zapłaty za takie delegacje rozwiązywane są różnie i powodują wzrost tych wydatków. Licząc się z dalszą specjalizacją robót budowlanych należy ustalić jednolity dla wszystkich ministerstw budownictwa system zapłaty delegowanym robotnikom według ich zawodów oraz ustalić maksymalne terminy delegacji.

Wydatki na zużycie mogą być również gruntownie zmniejszone przez uporządkowanie narzędziowej i inwentarzowej gospodarki organizacji budowlanych oraz przez sporządzenie wykazu tymczasowych budowli, nie objętych tytułem inwestycyjnym.

Jednym z koniecznych warunków obniżenia kosztu robót budowlanych jest właściwa organizacja rozrachunku gospodarczego w budownictwie. W odróżnieniu od wewnątrz-fabrycznego rozrachunku gospodarczego - rozrachunek budowlany obejmuje dwa jednakowej wagi zagadnienia: organizacji rozrachunku gospodarczego wewnątrz zarządu budowlanego /zarząd, oddział, brygada/ i wewnątrz trustu budowlanego /działy budowlane, produkcyjne i gospodarcze, wydzielone na samodzielny bilans z tytułu wykonawstwa/.

Podobnie jak oddział fabryczny w przemyśle, centralnym ogniwem organizacyjnym rozrachunku gospodarczego jest zarząd budowlany. W odróżnieniu od oddziału fabrycznego jest on na pełnym rozrachunku gospodarczym, podobnie, jak przedsiębiorstwo przemysłowe /odrębny bilans, zasilanie w środki obrotowe, konto rozliczeniowe, zbył własnej produkcji i tp./. Podobnie jak oddział fabrycznym - od zarządu budowlanego bezpośrednio zależy organizacja pracy, roz-

chodownego funduszu płac oraz materiałów. Zarząd budowlany natomiast - wyłącza się równocześnie od podstawowej działalności produkcyjnej, wykonując roboty w zakresie zaopatrzenia i dostawy materiałów.

Ostateczny koszt produkcji budowlanej kształtuje się w każdym zarządzie budowlanym, gdy tymczasem szereg składników kosztu jest od niego niezależny. Tworzą się one w przedsiębiorstwach i gospodarstwach, bezpośrednio podległych trustowi. Według kalkulacji produkcji budowlanej, wydatki zależne od zarządu budowlanego nie posiadają określonego charakteru, jak to ma miejsce w kosztach własnych oddziału fabrycznego w przemyśle.

Zupełnie niesłusznie nałożono na zarządy budowlane funkcje transportowe i zbędne funkcje zaopatrzenia. Istniejąca sytuacja jest niedopuszczalna, bowiem za koszt robót budowlanych odpowiada jedynie zarząd budowlany. Punktem wyjściowym całej organizacji wewnętrznego rozrachunku gospodarczego w budownictwie jest rozgraniczenie odpowiedzialności za koszty robót pomiędzy zarządami budowlanymi z jednej strony, a przedsiębiorstwami i gospodarstwami trustu - z drugiej. Każde z nich powinno odpowiadać za przestrzeganie ceny kosztorysowej robót wykonawczych we własnym zakresie i za proces wykonawstwa lub też wykonywane funkcje gospodarcze.

Oznacza to, że wszystkie rozrachunki wskazanych wyżej przedsiębiorstw i gospodarstw wraz z zarządem budowlanym powinny działać na podstawie i w granicach cen kosztorysowych. Wyższy koszt produkcji i usług będą wykazywały przedsiębiorstwa i gospodarstwa, które nie przestrzegają kosztorysowego kosztu robót i założeń dotyczących zmniejszenia kosztów. Odpowiedzialność zarządu budowlanego z tytułu kosztu robót budowlanych znacznie wzrośnie, o ile będzie ona oparta na właściwych podstawach organizacyjnych i ekonomicznych.

W projekcie dyrektyw XIX zjazdu partii podkreślono



konieczność wzmocnienia ze strony organów finansowych kontroli za pomocą rubla wykonania planów gospodarczych oraz przestrzegania reżymu oszczędności. Żądanie wzmocnienia kontroli za pomocą rubla dotyczy ~~całkowicie~~ jednego z ważniejszych ogniw systemu finansowego - banków inwestycyjnych, powołanych do realizowania rzeczowej kontroli w zakresie celowego wydatkowania wielomiliardowych środków, przydzielonych przez Państwo Radzieckie na inwestycje oraz dążenia do maksymalnej obniżki kosztów inwestycji.-

Od redakcji

Drukuje się jako artykuł dyskusyjny.

