

Rozvoz výrobků centrálních výroben polotovarů do sítě odběratelských závodů

ING. J. KOPECKÝ,

VÚ obchodu, Praha

Nová soustava řízení a plánování národního hospodářství, která vstoupí v platnost začátkem příštího roku bude mít nepochybně vliv i na proces koncentrace a specializace výroby ve veřejném stravování, jehož projevem již po několik let je tendence uskutečňovat centralizaci výroby.

Vliv nové soustavy řízení projeví se přímo i nepřímo v různých jevech — v úvodu svého referátu bych chtěl hovořit pouze o jednom z nich, a to je okolnost, že příslušný investor bude mnohem podrobněji a důkladněji zvažovat účelnost každé investiční výstavby a bude chtít s pokud možno co největší předností znát předem její efektivnost. To v plném rozsahu platí i o výstavbě centrálních výroben.

Rozsah investičních nákladů při jejich výstavbě předem vylučuje možnost financovat centrální výroby v rámci podnikových investic.

Budou to nepochybně převážně oborové zdroje a investiční úvěr, které umožní v určitém místě centrální výrobu budovat, v jednotlivých případech může přijít v úvahu financování výstavby centrálních výroben ve formě rozvojových investic — to je ze státního rozpočtu, jak tomu bude i u experimentální výroby v Brně. Mám ovšem na mysli centrální výroby v rozsahu a vybavení, předpokládaném typovými projekty a odpovídající svým posláním současné koncepci, to je výrobě čerstvých polotovarů jídel, očištěných surovin, komplexního sortimentu studené kuchyně a určitého menšího podílu hotových výrobků.

V rámci výzkumného úkolu, dokončeného v roce 1964 ve Výzkumném ústavu obchodu byly zpracovány v několika variantách výsledky centralizace výroby a její dopad na efektivnost celého podniku restaurací a jídelen.

Přínos tohoto úkolu pro problematiku centralizace výroby vidím ve vytýčení komplexu metod, pomocí kterých je možno s dostatečnou mírou přesnosti předem propočítat efektivnost centralizace výroby pro daný okruh odběratelských závodů veřejného stravování, maloobchodu či jiných odběratelů.

Materiál byl dán k dispozici všem krajským národním výborům, takže tyto orgány mají možnost opodstatněnost konkrétních návrhů na výstavbu centrálních výroben polotovarů posuzovat.

Zde bych chtěl přejít k vlastnímu tématu — to je problém dopravy jako nerozlučné součásti a podmínky uskutečňování centralizace výroby.

Je nepochybné, že centralizace výroby v našem současném pojetí bude mít smysl a oprávněnost jen tenkrát, bude-li efektivnější než dosud převažující stav rozdrobené výroby. Je to právě doprava, jejíž náklady za současného stavu na podnicích restaurací a jídelen jsou relativně nízké, která při uskutečnění komplexní centralizace výroby bude vyžadovat náklady podstatně vyšší a v jednotlivých případech ovlivňovat rozhodnutí, pro jaký soubor závodů budo výrobky centrální výroby dodávány, případně zda centralizace výroby bude vzhledem k mimořádně vysokým dopravním nákladům vůbec uskutečnitelná.

Problematika dopravy, jejíž závažnost v procesu centralizace výroby jsme se pokusili několika slovy naznačit, můžeme rozdělit do třech značně rozsáhlých skupin, a to:

1. organizačně technické podmínky dopravy, jako typy, velikost, vnitřní uspořádání dopravních prostředků, jejich chlazení, uspořádání přepravních obalů, způsob nakládání a vykládání přepravek, proces jejich předávání, průměrná rychlost vozů, hygienické podmínky přepravy, přípustná doba přepravy, doba dodání výrobků na jednotlivé závody, množství a struktura dodávaného sortimentu výrobků, dny rozvozu, rozvozní cykly, optimální využití ložného prostoru, dopravních prostředků, manipulace s prázdnými obaly, objednávkový systém;

2. ekonomická stránka dopravy — osobní, věcné a celkové náklady, náklady na jeden kilometr, struktura osobních i věcných nákladů podle jednotlivých položek, systém hmotné zainteresovanosti, podíl nákladů na dopravu z celkových nákladů centrální výroby polotovarů apod.

3. vlastní metody propočtu optimalizace rozvozního plánu, aby jeho účelovou funkcí byla minimalizace dopravních nákladů.

Přes toto rozdělení problematiky dopravy do určitých širokých skupin jednotlivé problémy spolu navzájem souvisí, podmiňují a ovlivňují se navzájem.

Naznačený rozsah otázek, souvisejících s dopravou je snad dostatečně ilustrativní pro posouzení její vlastní náročnosti a obtížnosti při konkrétní aplikaci.

Nekladu si ve svém referátu za cíl informovat účastníky konference o všech závěrech, ke kterým jsme došli v našem ústavu při řešení jednotlivých otázek, souvisejících s dopravou při centralizaci výroby — chci se však dotknout některých obecnějších problémů, podle mého názoru důležitých.

Naše propočty ukázaly zcela jednoznačně, že náklady na dopravu se budou relativně snižovat v závislosti na:

- a) zmenšování průměrné přepravní vzdálenosti mezi jednotlivými odběratelskými závody,
- b) zvyšování průměrného objemu výrobků, dodávaného na jeden odběratelský závod,
- c) zkrácení průměrného času dopravy na jeden odběratelský závod,
- d) zlepšení podmínek dopravy.

Budeme-li při řešení rozvozního plánu příslušné centrální výroby chtít docílit dopravních nákladů na rozvoz jejích výrobků, bude nutno v co nejvyšší míře dbát na tyto základní podmínky. I náklady výroby se relativně v centrální výrobě polotovarů snižují v závislosti na jejím rozsahu.

Pominu-li v této souvislosti poslední závislost — to je zlepšení podmínek dopravy, z nichž některé jsou objektivně dané, jako stav vozovek, členitost terénu apod., bude míru nákladů na dopravu relativně ovlivňovat především:

- a) hustota sítě odběratelských závodů;
- b) její struktura dle kategorií závodů;
- c) struktura závodů dle velikosti obrátu a na tom závisící objem odebíraných výrobků.

Vycházíme proto z předpokladu, že centralizování výroby bude tím výhodnější, čím více systémů se zapojí jako odběratelé jejich výrobků.

Jako reálná se jeví možnost odběru u systémů:

- a) restauračního stravování státního i družstevního obchodu;
- b) závodního stravování;
- c) školního stravování;
- d) maloobchodu;
- e) ostatních zařízení společného stravování, jako nemocnice, vojenské útvary, zotavovny a podobná zařízení.

Bude ovšem nutné vytvořit pro to podmínky, a to jak:

a) ekonomické — to je především vyjasnit otázku cen výrobků — zde bude dost problémů zejména u závodních a školních jídelen;

b) organizačně-technické. Na prvním místě zde uvádím vytvoření podmínek pro maximální sjednocení materiálových spotřebních norem pro jednotlivá odvětví společného stravování tak, aby výroba v centrálních výrobnách byla uskutečňována pokud možno v největších seriích.

Bude to nepochybně závažný úkol, který si vyžádá spolupráci především zdravotníků — je to však jedna z nejzávažnějších podmínek ekonomického využití mechanizace, případně automatizace procesu výroby v centrálních výrobnách.

Z dosud uvedeného je zřejmé, že organizačně-technické podmínky rozvozu výrobků z centrálních výroben do odběratelské sítě závodů se budou podstatně lišit při uskutečňování rozvozu v městech a ve venkovské síti.

Výsledky naší výzkumné práce například ukazují, že centralizace výroby a rozvoz výrobků uskutečňované pro celý okres s převážně zemědělským charakterem je oproti dosavadnímu způsobu zajišťování veřejného stravování v základních ukazatelích nevýhodný — dochází k poklesu produktivity práce a zvyšování nákladů na živou i mrtvou práci.

Při podrobnějším rozboru projeví se ovšem celá řada příčin tohoto jevu, tkvících také v současné skutečné úrovni vybavenosti sítě závodů šetřeného okresu pracovníky a pracovními prostředky, každopádně je však evidentní, že v současné době a i výhledově do nejbližších let nebude reálně uvažovat s rozvozem poltovarů a dalších výrobků centrálních výroben do sítě závodů, vymezené administrativně, jako je například politický okres — totožný územně s příslušným podnikem Restaurací a jídelen i Jednotou, lidovým spotřebním družstvem.

Pro centralizaci výroby bude nutno volit pečlivě vybrané, atraktivní obvody, které splňují výše uvedené podmínky, to je především hustotu sítě odběratelských závodů.

V této souvislosti nabízí se pochopitelně úvaha, že nejvhodnější bude centralizaci uskutečňovat ve velkých městech — nejlépe krajské úrovně a jeho nejbližší okolí a teprve v procesu kvantitativního i kvalitativního rozvoje sítě závodů v okolí tyto postupně do rozvozu zapojovat.

Pro orientaci účastníků konference uvedu zde několik číselných údajů, týkajících se rozvozu a současně jejich srovnání, propočtených pro rozvoz

- do celé sítě okresu,
- do městské sítě okresu.

V obou případech jedná se o okresy s převážně zemědělským charakterem. Uváděné rozdíly nejsou značné z toho důvodu, že

- rozvoz v městské síti se týká menších měst,
- tato města jsou navzájem dosti vzdálena.

Ukazatel	Okresy		Index v %
	Kutná Hora	Klatovy	
Ø počet denně ujetých km jedním vozem	120,—	113,4	94,5
Ø denní využití vozu v hod.	5,29	5,32	100,6
Ø míra časového využití vozu v %	22,8	23,—	104,5
Ø přepravní vzdálenosti při:			
— dopoledním cyklu	2,20	3,14	142,7
— odpoledním cyklu	4,44	5,30	119,4
vzájemný poměr chladicích a nechlazen. vozů:			
— chladicí	75,—	74,—	—
— nechlazené	25,—	26,—	—
struktura dopravních prostředků			
— nákladních (přes 2 t)	50	43	—
— dodávkových	50	57	—

Průměrné náklady na jeden kilometr jsou závislé jednak na množství ujetých kilometrů celkem, na tom, zda se jedná o vůz s chladicím zařízením či bez něho a dále na druhu dopravního prostředku.

Pro přehled uvádím průměrné náklady na jeden kilometr u varianty rozvozního plánu okresu Klatovy pro rok 1980, a to:

	Robur	Nisa	Index
chlazený	3,443	2,602	75,57
nechlazený	3,315	2,523	76,11

V současné době zpracováváme ve Výzkumném ústavu obchodu jeden z úkolů, související s centralizací výroby, jehož posláním je za pomoci řady vybraných ukazatelů charakterizovat úroveň stávající centralizace výroby v Československu.

V této souvislosti zabýváme se i hodnocením dopravy pro centralizovanou výrobu. Na poměrně širokém souboru vybraných závodů sledovali jsme za II. pololetí roku 1963 především ukazatel počtu ujetých kilometrů vlastní a cizí dopravy na Kčs 1.000 výroby centrální výrobní v cenách IV. cenové skupiny restauračního stravování za základní sortimentní skupiny, a to:

základní sortimentní skupina:	km na 1000 Kčs obratu	Index %
celkový ① za všechny základní sortimentní skupiny	8,9	100,—
polotovary	6,5	73,—
studená kuchyně	9,7	109,—
teplá kuchyně	10,7	120,2
knedlíky	14,3	160,7

Z těchto výsledků lze vytýčit některé, ve vzájemném protikladu i souvislosti působící vlivy, především:

— hustota sítě závodů, odebírající výrobky jednotlivých základních skupin sortimentu,

— Ø cena výrobků v základních skupinách,

— objem odebíraných výrobků uváděných základních sortimentních skupin.

Obdobný obraz poskytuje i srovnání celkových základů na cizí i vlastní dopravu na 1 000 Kčs výroby, které v celkovém průměru činí Kčs 22,2 nejnížší jsou opět u rozvozu polotovarů Kčs 20,3 a nejvyšší u rozvozu knedlíků Kčs 30,8.

Celkové náklady podniků Restaurací a jídelen za rok 1964 činí v průměru 25,7 % k realizovanému obratu bez procentní přírážky k cenám. Průměrné náklady na dopravu činí tedy u sledovaného souboru podniků 8,81 % z celkových nákladů na oběh.

Zde je nutno ovšem uvážit, že předpokládaný rozsah dopravy a její kvalita vyžádá si vyšších nákladů, než její současná úroveň.

Mým úmyslem bylo alespoň zčásti upozornit na závažnost a složitost problematiky dopravy, které bude nutno věnovat další značnou pozornost.