

001579

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

V Naukowy Zjazd organizowany przez Instytut Bałtycki

BERNARD ZIPPER

Opłaty portowe

Zanim przejdziemy do właściwego tematu, musimy omówić szereg zagadnień będących z nim w ścisłym związku.

1. Zadania administracji portu

Chociaż forma administracji portu jest zależna od kwestii własności — naogół należy odróżnić porty państwowe, miejskie i prywatne — można powiedzieć, że każdy zarząd portowy posiada charakter przedsiębiorstwa publicznego (absolutnie lub relatywnie). Do zadań administracji portowej należy stworzenie możliwości przeładunku dla ogółu. *Podmiotem* przedsiębiorstwa portowego jest więc *społeczność*.

2. Taksy, prawo taryfowe, taryfy i obowiązek publikacji

Za usługi na rzecz poszczególnych interesantów zarząd portu pobiera pewne taksy. Wysokość tych taks ustala się pod różnymi kątami widzenia, do czego jeszcze powrócimy. Warunki i ceny tych usług są ogłaszane w tzw. taryfach opłat. Taryfy opłat portowych mają charakter prawno-publiczny i wiążący dla ogółu na zasadzie „równości dla wszystkich”.

Prawo taryfowe wchodzi w skład monopolowych praw zarządu portu, przy czym zależnie od statutu administracji portu prawo to może podlegać nadzorowi pewnych władz. Celem uzyskania ważności, taryfy opłat portowych wraz z ewtl. zmianami, dodatkami, nowelami i tp. muszą być ogłaszane w obowiązujących dziennikach. (Dziennikach Ustaw lub Dziennikach Urzędowych).

3. Przymus stosowania taryf

Każda administracja portu o charakterze publicznym jest zobowiązana wykonywać wymienione w taryfach usługi na warunkach, ustalonych w taryfach. Powody odmowy — o ile się nie opierają na prawie obowiązującym w danym kraju — muszą być wyraźnie wymienione w taryfach opłat portowych lub odnośnych przepisach wykonawczych.

4. Zadania polityki taryfowej

Polityka taryfowa portu stoi na usługach gospodarki społecznej i własnego państwa. Cel ten można osiągnąć przez liczne dogodnie i tanie taryfy. *Idea* stworzenia dla ogółu dogodnych warunków przeładunku winna znaleźć wyraz w taryfie. Taksy portowe ustalane są z reguły w myśl zasady samowystarczalności t. zn. w tej wysokości, aby pokrywały koszty eksploatacji i dawały godziwe odsetki dla oprocentowania (amortyzacji) kapitału stałego. Z tego wynikałoby, że taksy te winny się kształtować niezależnie od każdorazowej sytuacji rynkowej (konjunktury). Zarząd portu jako przedsiębiorstwo o charakterze publicznym nie może wykorzystywać możliwości zysku, wynikających z jego monopolowego stanowiska; ustalone opłaty nie mogą zatem służyć celom fiskalnym.

Polityka taryfowa administracji portowej musi zapewniać interesantom pewną stałość tak w systemie opłat, jak i wysokości poszczególnych taks. Stałość ta z drugiej strony nie może być wykorzystana dla trwania „w monopolistycznym stanie spoczynku”.

W miarę wyłaniających się potrzeb musi istnieć możliwość zmiany taryf w szybkim tempie i stosownie do sytuacji; przy niektórych zarządzeniach taryfowych nie trudno zatem spostrzec ich doraźny charakter.

Za podstawę do ustalania taryf w myśl zasady opłacalności należy przyjąć conajmniej warunek *pokrycia kosztów własnych* w najszerszym pojęciu. Ten minimalny postulat posiada dla zarządów portowych — jako przedsiębiorstw publicznych jednocześnie znaczenie *optimalne*.

Teoretycznie poszczególne taksy winny odpowiadać obiektywnej wartości przeładunku. Nie należy jednak zapominać, że zarząd portu musi również brać wzgląd na indywidualne możliwości danych gałęzi importu wzgl. eksportu, wobec czego w praktyce obiektywna wartość świadczenia portu sprowadzana jest do miary subiektywnej zdolności płatniczej klienta. Ta maksymalna granica jest często decydującą dla wysokości taryf, ponieważ przekroczenie jej mogłoby uniemożliwić klientowi korzystanie z usług portowych. Zbyt wysokie taryfy hamują rozwój komunikacji, co nie tylko wywiera ujemny wpływ na gospodarkę społeczną, lecz naraża również porty na utratę klientów a tym samym ewtl. na spadek obrotów.

Oprócz względu na klienta, na ograniczenie taks portowych wywiera wpływ szereg innych czynników, które należy uwzględnić przy ustalaniu wysokości taryf portowych. Są to:

a) wymogi protekcyjnistycznej polityki handlowej własnego państwa, zmuszające zarząd portowy do ponoszenia ofiar taryfowych;

b) przewidujące ulgi w specjalnie ważnych relacjach pionierskich które mogą się opłacać w przyszłości. Zarząd portu nie powinien pomijać możliwości tego rodzaju *dynamicznego działania obliczonego na czas*, nawet gdyby przejściowo musiał pracować w tych relacjach poniżej kosztów własnych; wreszcie

c) współzawodnictwo z innymi portami i drogami komunikacyjnymi — zwłaszcza dla zdobycia tranzytu z dalszego zaplecza, — które zmusza porty do zrównania taryf ze stawkami konkurencyjnymi, często kosztem dużych ofiar (stawek poniżej kosztów własnych).

Ze sprawą ustalania taks poniżej kosztów własnych łączy się ściśle sprawa dotacyj państwowych na rzecz administracji portów. Wobec konieczności obniżenia w interesie ogólnym kosztów usług niejednokrotnie do stopnia nieopłacalności, zarządy portów mają słuszne prawo do korzystania z pomocy funduszków publicznych. Dla uniknięcia ewtl. trudności finansowych zarządy portów otrzymują pewne dopłaty ze strony państwa lub innych zainteresowanych czynników publicznych, których w żadnym razie nie można określić mianem subwencji. Dotacje te mogą mieć również charakter pośredni, wyrażając się np. w przejęciu poręki, gwarancji pożyczek, ulgach podatkowych i tp.

5. Sprawność techniczna

Porty sprawne pod względem technicznym zapewniają tani przeładunek. Aby zadość uczynić wymogom szybkiego i taniego przeładunku, zarządy portów przywiązują dużą wagę do stałego modernizowania i odnawiania urządzeń przeładunkowych stosownie do najnowszych zdobyczy technicznych. Stwarza to konieczność planowej polityki inwestycyjnej, co należy uwzględnić przy ustalaniu taryf portowych.

Techniczne wyposażenie portu ma swoje granice w racjonalnej gospodarce eksploatacyjnej. Każdy port musi się starać o to, aby bez trudności obsłużyć przeładunek podczas przewidywanych największych napięć. Przeinwestowanie techniczne prowadzi natomiast do niepotrzebnego uwięzienia kapitału a tym samym do konieczności podwyżki opłat.

Chociaż port lepiej wyposażony technicznie mógłby żądać wyższych opłat aniżeli port pracujący powolnie, ponieważ dłuższy postój statku w gorzej wyposażonym porcie jest znacznie kosztowniejszy od ewtl. nadwyżki opłat portowych w lepiej wyposażonym porcie, należy bezwzględnie — w interesie osiągnięcia jaknajniższych kosztów przeładunku — unikać przesadnych inwestycji technicznych. Wynika z tego, że nie każda budowa, planowana przez techników, jest gospodarczo uzasadniona i zdolna zapewnić potaniecie kosztów przeładunku.

6. Opłaty portowe

a) Określenie.

Opłaty portowe wchodzi w skład ogólnych kosztów portowych. W tych ramach obejmują tylko te taksy, które pobiera zarząd portu od statku za korzystanie z portu dalej za ewtl. korzystanie z urządzeń przeładunkowych, nabrzeży i składów oraz innych usług zarządu portu, o których będzie mowa później.

W ramach tej pracy pozostawimy poza nawiasem opłaty portowe od pasażerów i bagażu istniejące w niektórych portach. Tak samo nie będziemy się zajmowali opłatami za korzystanie z *prywatnych* urządzeń przeładunkowych.

Oprócz opłat na rzecz zarządu portowego, w skład kosztów portowych wchodzi dodatkowo świadczenia na rzecz ekspedytorów portowych, pośredników okrętowych, pracowników fizycznych i tp., banków, towarzystw asekuracyjnych i t. d. za usługi związane z przeładunkiem w porcie, które również ponosi interesant.

Porty są rzadko punktem wyjścia lub punktem docelowym przesyłki, która zwykle znajduje się w porcie tylko dla dalszego przewozu drogą morską lub naodwrot w głąb lądu. Koszty portowe stanowią więc tylko część — i to stosunkowo małą — ogólnych kosztów przewozu danego towaru z miejsca produkcji do miejsca konsumpcji. Są one za tym tylko jednym z wielu składników kosztów procesu przewozowego i byłoby błędnym na podstawie wyodrębnienia i analizy tego jednego elementu, odgrywającego absolutnie i relatywnie, zwłaszcza o ile chodzi o przewóz fabrykatów i półfabrykatów, podrzędną rolę, wygrywać jeden port przeciwko drugiemu. W praktyce ekspedytor portowy oferuje swemu klientowi t. zw. stawkę „tutti”, obejmującą wszelkie koszty ekspedycji towaru od loco wagon do fob statek lub odwrotnie, a więc również opłaty portowe od ładunku, opłaty za korzystanie z dźwigów, robociznę, koszty manipulacyjne etc. Analogicznie ma się rzecz z opłatami portowymi od statków, które są w kalkulowane do frachtów morskich. W ten sposób opłaty portowe na zewnątrz prawie że nie figurują.

b) Znaczenie gospodarcze portu w świetle polityki taryfowej.

Znaczenie gospodarcze portu dla obrotów towarowych zależy od jego położenia geograficznego w stosunku do ośrodków gospodarczych, od ekonomicznej struktury przywozu i wywozu, od ilości i sprawności połączeń lądowych, wyposażenia technicznego, ilości i częstotliwości regularnych połączeń okrętowych, polityki frachtów morskich zainteresowanych towarzystw okrętowych, inicjatywy i energii portowych kół gospodarczych, dalej również od stopnia uprzemysłowienia portu, taniego bunkru, dobrze zorganizowanego handlu zaopatrującego statki i wielu in-

nych czynników. Nie mniej, również polityka opłat portowych posiada znaczenie dla rozwoju portu.

Celowa polityka taryfowa zarządu portowego przyczynia się do rozwoju obrotów i naodwrot — błędne posunięcia taryfowe lub utrudnienia powodują zanik przewozów.

Przez stworzenie odpowiednich ulg dla regularnych linii okrętowych polityka taryfowa pobudza do częstszego zawijania statków do portu. Odnosi się to zwłaszcza do linii dalekobieżnych, którym nie oplaca się zawijanie do portów pośrednich, o ile nie mają zapewnionej większej substancji frachtowej.

Planowa polityka taryfowa musi mieć również na celu popieranie miejscowych potrzeb mających znaczenie ogólne n. p. przemysłu portowego, obrotów przedsiębiorstw prywatnych o charakterze specjalnym (przeładunek zboża, drzewa, śledzi, olejów mineralnych, spirytusu i td.), handlu paliwem dla statków i środkami aprowizacji statków, przeładunku na statki żeglugi rzecznej i naodwrot, usług składowych i t.p. Również turystyka i ruch wycieczkowy winny znaleźć poparcie w drodze odpowiedniego ustalenia taryf portowych.

Porównyując bilans handlowy poszczególnych portów i grup portowych dojdziemy do wniosku, że rozsiane gęsto jeden obok drugiego porty kontynentu europejskiego prowadzą ostrą walkę o zdobycie i utrzymanie substancji przewozowej. W tych warunkach jest zrozumiałym, że budżet niektórych portów jak np. Hamburga, mimo olbrzymich — i to również pod względem jakościowym — obrotów, wykazuje w ostatnich latach milionowe deficyty, które muszą być pokrywane z dotacji państwowych. Porty angielskie i północno - amerykańskie, pracujące w innych warunkach, wykazują znaczne nadwyżki dochodów. Porty francuskie mają naogół wyrównane dochody i rozchody, raczej jednak z małą nadwyżką po stronie dochodów. O ile chodzi o porty w Gdańsku i Gdyni, to za idealny cel należało by uważać zrównoważenie dochodów i rozchodów z uwzględnieniem minimalnego oprocentowania i amortyzacji kapitału stałego.

Zarząd portu nie może się cofać przed ewtl. ryzykiem przy ustalaniu opłat, o ile tego wymaga stałość i celowość polityki taryfowej. Tak np. nie pobiera się w Gdańsku i Gdyni w miesiącach zimowych opłat za łamanie lodu na szlaku żeglownym w porcie, chociaż podczas ostrej zimy zachodzi czasami konieczność utrzymania wolnego szlaku. W innych portach np. fińskich, estońskich, lotewskich, w których trudności te są zjawiskiem periodycznym się powtarzającymi, pobiera się dodatki zimowe do opłat portowych, a w Szwecji np. nawet przez cały rok.

W portach, w których korzystanie z niektórych części portu napotyka na lokalne trudności, zaleca się w interesie równomiernego ruchu na całym terenie portowym stworzenie dogodniejszych warunków w t. zw. „droższych” częściach portu w drodze ustanowienia ulgowych taks portowych.

Chociaż opłaty na rzecz zarządu portowego, jak to już zaznaczono, tylko w nieznacznym stopniu obciążają ogólne koszty przewozu, wiemy z doświadczenia, że każda nawet najbardziej uzasadniona podwyżka opłat — np. w związku z waloryzacją poszczególnych stawek taryfowych na skutek dewaluacji pieniądza — napotyka zawsze na opór interesantów. Z psychologicznych więc względów zarząd portu musi sprawę dokładnie rozważyć, zanim przeprowadzi obniżkę taryf portowych, ponieważ późniejsza korektura stawek wwyż nastęrcza duże trudności. Dla uwzględnienia potrzeb przejściowych zaleca się raczej okresowa zniżka taryf aniżeli generalna zniżka. W każdym razie nie zaleca się — pominiwszy wypadki wyjątkowe — przeprowadzenie generalnej obniżki lub podwyżki taryf, ponieważ zwłaszcza w pierwszym wypadku z przyczyn psychologicznych interesanci są często skłonni pomieszać cyfry relatywne z nieznacznymi stosunkowo cyframi absolutnymi. Przy obniżce taryf ulgi przewidziane dla eksporterów i importerów giną zwykle prawie całkowicie w ramach ogólnych kosztów portowych i tylko w bardzo wyjątkowych wypadkach przyczyniają się do faktycznego obniżenia ogólnych kosztów przewozu. Zniżka taryf nie zawsze przyczynia się do zwiększenia obrotów portowych lub pozyskania nowych przewozów oznacza więc dla zarządu portu naogół niepożądaną stratę dochodów.

7. Podział opłat portowych

Opłaty portowe, uiszczane na rzecz zarządu portu, dzielą się na:

a) opłaty obowiązkowe, uiszczane za statek na wejściu i wyjściu za korzystanie z portu. W niektórych portach pobiera się również opłaty od towarów (od ładunku) wzamian za korzystanie z nabrzeży i placów nabrzeżnych podczas załadunku i wyładunku towarów.

b) opłaty fakultatywne za korzystanie z urządzeń przeładunkowych i innych pomocy jako też świadczeń specjalnych (dźwigów, magazynów, placów lądowych i wodnych, usług holowniczych, dalej opłaty za otwieranie mostów, opłaty służowe, opłaty za łamanie lodów i td.).

c) opłaty sanitarne (za kontrolę przeciwwzakaźną i tp.).

8. Taryfy opłat portowych w Gdańsku i w Gdyni

a) Gdańsk

Przed wojną i podczas wojny opłaty portowe w Gdańsku były pobierane przez zarząd celny. Odnosna taryfa miała bardziej charakter fiskalny niż handlowy. Po wojnie przygotowany został w czerwcu r. 1921 pierwszy projekt taryfy opłat portowych, opra-

cowany przez „Oddział opłat portowych Rady Portu w Gdańsku”, mieszczący się podówczas jeszcze w budynku gdańskiej Dyrekcji Celnej. Projekt ten po długich debatach wszedł w życie z dniem 1 lipca 1922 r. jako pierwsza niezależna taryfa Rady Portu. Ta pierwsza po wojnie taryfa portu gdańskiego opierała się na taryfie portu szczecińskiego i została opracowana przez specjalną komisję, wysłaną w celu studiów do Szczecina. Jako najważniejszą różnicę pomiędzy taryfą przedwojenną a wspomnianą pierwszą taryfą Rady Portu należy wymienić to, że w dawniejszych taryfach obowiązkowa była *tylko opłata od statków*, podczas gdy na zasadzie nowego systemu obliczało się osobno opłatę od statków i opłatę od ładunku. Ten dwojaki wymiar opłat miał na celu rozłożenie obciążeń z tytułu opłat portowych sprawiedliwie na armatorów i odbiorców wzgl. nadawców towaru. Ostateczna suma obydwu opłat naogół nie oznaczała podrożenia w porównaniu z dawniejszym systemem, dając w niektórych wypadkach nawet pewne potaniecie opłat.

Wprowadzenie podwójnego systemu opłat umożliwiała po raz pierwszy samodzielną politykę taryfową w stosunku do armatorów (opłaty od statków) i w stosunku do producentów — konsumentów (opłaty od towaru). Stworzono w ten sposób możliwość popierania za pomocą taryf n. p. żeglugi regularnej, a niezależnie od tego przystosowania taryf do indywidualnych potrzeb eksportu polskiego. To samo odnosi się do taryf dla importu zasadniczych surowców do Polski i taryf mających na celu pozyskanie tranzytu dalszego zaplecza we współzawodnictwie z innymi portami i drogami komunikacyjnymi.

O ile chodzi o formalny podział taryfy opłat portu gdańskiego, to naogół należy stwierdzić, że podczas 15-letniego istnienia taryfy pozostał on prawie bez zmiany.

Podział ten jest następujący:

- Pozycja taryfowa 1. Opłaty portowe na wejście i wyjście od statków przychodzących i wychodzących drogą morską obliczane za każdy m³ pojemności statku netto.
- Pozycja taryfowa 2. Opłaty od statków przychodzących i wychodzących przez służę dla statków w Einlage.
- Pozycja taryfowa 3. Opłaty od tratw przychodzących i wychodzących przez służę dla tratw w Einlage.
- Pozycja 4. Ryczałt roczny od statków mających port macierzysty w Gdańsku lub w Polsce.
- Pozycja 5. Opłaty od towarów i zwierząt przywożonych lub wywożonych drogą morską.
- Pozycja 6. Opłaty postojowe od statków śródlądowych pozostających w porcie ponad 30 dni.

- Pozycja 7. Opłaty od statków służących dla celów mieszkalnych lub składowych.
- Pozycja 8. Opłaty za pilotaż.
- Pozycja 9. Opłaty specjalne np. od statków używanych okazynie jako holowniki, od statków rybackich i tp.

Dawniejsza taryfa przewidywała jeszcze specjalne opłaty m. i. t. zw. „kejowe”, opłaty za boje, poza tym również opłaty dźwigowe i td., które z biegiem czasu częściowo zniesiono, częściowo zaś ze względów formalnych włączono do innych taryf.

W okresie swego istnienia taryfa opłat portowych w Gdańsku doznała licznych zmian. Wymienić należy z pośród nich:

1) Zmiany pod względem walutowym

Ustalona pierwotnie w markach niemieckich taryfa przechodziła z konieczności wszystkie te wstrząsy co i marka niemiecka podczas inflacji. W tym okresie płace i ceny materiałów zmieniały się z dnia na dzień. Mimo więc, że taryfa była kilkakrotnie podwyższana, nie mogła ona nadążyć za dewaluacją marki niemieckiej, to też nie można było zapobiec coraz większej deficytowości budżetu Rady Portu. Już w roku 1922 deficyt ten osiąga 50 milionów marek. W bardzo krótkich odstępach czasu następuje znaczna podwyżka taryf np. z ważnością od 2 stycznia 1923 o 100%, a już z lutego tego samego roku o dalsze 200% i td., niemniej deficyt osiąga wprost astronomiczne cyfry. W drugiej połowie r. 1923 Rada Portu stwierdza, że na skutek olbrzymich wahań marki niemieckiej wydatki można przyjąć na 19 i pół miliarda, dochody zaś na 7 i pół miliarda, tak, że preliminowany niedobór wynosił 12 miliardów marek.

W tych warunkach Dyrekcja Handlowa Rady Portu dochodzi do wniosku, że pokrycie deficytu nie jest możliwe w drodze podwyżki opłat portowych, tym bardziej, że na skutek wzrostu obrotów zachodziła konieczność rozbudowy urządzeń portowych w Wolnej Strefie i na Holmie, którą należało pokryć z dochodów bieżących.

Dopiero w lipcu r. 1923 wprowadzono dolar amerykański jako walutę taryfową do taryfy opłat portowych. Kurs przerachowania ustalono dziennie na podstawie notowań giełdy gdańskiej. Dopiero to zarządzenie zakończyło wyścig pomiędzy dewaluacją marki papierowej i nienadążającą w ślad za nią podwyżką taryf portowych.

Z dniem 1 listopada 1923 r. taryfa opłat Rady Portu została ustalona w nowej gdańskiej walucie guldenowej (25 guldenów gdańskich = 1 L).

Z dniem 1 maja 1935 gulden gdański został zdewaluowany o 42%, w związku z czym zaszła konieczność zwaloryzowania ta-

ryfy opłat portowych, obejmującego wszystkie taryfy za wyjątkiem niektórych opłat o charakterze lokalnym.

Obecnie opłaty ustalone w guldenach gdańskich można również uiszczać w złotych polskich, i to w stosunku 1 zł = 1 gulden. Dla innych walut obowiązuje kurs kupna na giełdzie wzgl. kurs ustalany od wypadku do wypadku przez Wydział Finansowy Rady Portu. W ten sposób Rada Portu idzie jak najdalej na ręce postulatów interesantów portu.

2) Zmiany pod względem materialnym

Podczas swego 15-letniego istnienia taryfa opłat portowych w Gdańsku przeszła różne ewolucje m. i. w kierunku:

a) popierania żeglugi regularnej zwłaszcza dalekomorskiej (z portami pozaeuropejskimi oraz morza Śródziemnego i Czarnego na wschód od 25^o wschodniej długości geograficznej);

b) popierania zawijania statków tak żeglugi regularnej, jak i trampów do Gdańska i Gdyni podczas tej samej podróży;

c) popierania częstszego zawijania statków żeglugi regularnej i trampów;

d) stworzenia dogodnych warunków taryfowych dla rozwoju żeglugi kabotażowej i zawijania statków po bunker (paliwo) w Gdańsku.

Udogodnienia te w miarę wylaniających się potrzeb przeszły ewolucję, która odpowiada dzisiejszemu stanowi taryfowemu.

W związku z tym należy nadmienić, że dla wielu nowych transportów ustanowiono ulgowe opłaty, aby wogóle umożliwić penetrację tych towarów via Gdańsk.

Dla przewozów tranzytowych obniżono opłaty od towarów o 50%, za wyjątkiem towarów masowych. Poza tym przesyłki tranzytowe tak w imporcie, jak i w eksporcie mogą korzystać z wolnego składu do 40 dni, co w dziedzinie opłat portowych ma wyrównać ewtl. różnice w porównaniu z dużymi portami zachodnio-europejskimi, posiadającymi bardziej rozbudowane sieci linii regularnych.

Opłaty za łamanie lodu, od pasażerów w komunikacji morskiej, jak i przez służę w Einlage, bagażu, za światła i boje zostały z biegiem czasu zupełnie zniesione. Również zniesiono — przy sposobności dostosowania taryfy gdańskiej do taryfy opłat portu gdyńskiego — (I.XI.33.) — opłaty od ładunku w żegludze przez służę w Einlage.

Zawarte w dniu 5 sierpnia 1933 r. porozumienie między Rządem polskim a Senatem W. M. Gdańska w sprawie wykorzystania portu gdańskiego (sprawa t. zw. full use) przewiduje obniżenie taryf portowych w Gdańsku do poziomu odpowiednich taryf portu w Gdyni. W praktyce obniżka taryf gdańskich do poziomu taryf gdyńskich była już częściowo zrealizowana w ciągu poprzed-

nich lat, a więc przed dojściem do skutku wspomnianego porozumienia polsko - gdańskiego. Postanowienia umowy full useowej zostały w Gdańsku wprowadzone w życie prawie bez wyjątku w dniu 1 listopada 1933. Wobec tego, że taryfy obydwu portów oparte były na różnych systemach, Rada Portu musiała również — oczywiście z uwzględnieniem odrębnych warunków lokalnych — przeprowadzić zmiany w zakresie formalnej struktury taryfy opłat portowych.

Odnosnie do opłat portowych na wejściu i wyjściu przejęto podział gdyński podobnie, jak i dalej idące postanowienia dotyczące regularnych linii żeglugowych. Dostosowanie przepisów, dotyczących opłat postojowych Rada Portu przeprowadziła w późniejszym terminie. Zamiast postojowego Rada Portu wprowadziła pierwotnie stały dodatek do opłat portowych na wejściu i wyjściu. Wobec tego, że prywatni właściciele nabrzeży i tak już mają wydatki na konserwację swych urządzeń, Rada Portu postanowiła przyznać im na czas przejściowy mimo braku podstaw prawnych — ze względów słuszności pewne zasilki na utrzymanie prywatnych przystani przeladunkowych, służących z reguły dla statków żeglugi morskiej, o ile są utrzymywane w stanie odpowiadającym wymogom ruchu.

Podając w dalszym ciągu kilka porównań cyfrowych nadmieniam, że oparte są one na niezdewaluowanych fenigach guldenowych, które obowiązywały w okresie zawarcia polsko - gdańskiego porozumienia portowego. Po dewaluacji guldena gdańskiego poszczególne stawki — jak to już zaznaczyłem — z dniem 1 maja 1935 zostały zupełnie lub częściowo zwaloryzowane, tak, że podane cyfry porównawcze mogą być absolutnie porównane tylko z danymi za okres od 1 listopada 1933 r. do 30 kwietnia 1935 r.

Stawki opłat portowych od statków na wejściu i wyjściu obniżono przeciętnie na skutek zrównania z taryfą gdyńską o mniej więcej 50%. Dla statków linii regularnych zniżka ta w poszczególnych wypadkach była znacznie wyższa zwłaszcza dla tych, które zawijają do obydwu portów.

Dość znacznym obciążeniem żeglugi w porcie gdańskim były dawniej opłaty za pilotaż. Opłaty te dzieliły się w Gdańsku na trzy stopnie, przy czym najwyższy stopień pobierano od statków, przejeżdżających przez cały port aż do Motławy. Stopniowanie to, równające się podziałowi portu na trzy strefy, zniesiono odpowiednio do taryfy gdyńskiej, dzięki czemu obecnie w Gdańsku pobierane są jednakowe opłaty za pilotaż obojętnie, czy statek jest pilotowany na krótszym czy na dłuższym odcinku. Stawki taryfy za pilotaż zostały przejęte z taryfy gdyńskiej, przerachowane na guldeny i zaokrąglone. Zniżka opłat pilotażowych na zasadzie porozumienia polsko - gdańskiego wynosiła przeciętnie 68,5%. Daleszą poważną zniżkę opłat portowych osiągnięto dzięki postanowieniu, że opłaty za posługiwanie się pilotem przy przeprowadza-

niu statku z jednego miejsca w porcie do drugiego bez względu na liczbę przeholowań pobiera się tylko *jednorazowo*.

Znowelizowane zostały opłaty dla żeglugi kabotażowej, które na podstawie pertraktacyj między obu zarządami portów ustalono na zasadzie wzajemności, obniżając znacznie wysokość stawek. Statki o pojemności netto ponad 170 do 284 m³ wolne są odtąd tak w Gdańsku, jak i w Gdyni od opłat pilotowych. Poza tym statki gdańskie w Gdyni i statki polskie w Gdańsku mogą uiszczać opłaty w formie ryczałtu rocznego. Krok ten ma służyć popieraniu małej żeglugi.

Zupełnie zrównano z taryfą portu gdyńskiego, tak pod względem struktury, jak i stawek, taryfę *opłat od ładunku*. Stawki taryfy gdyńskiej są przerechowane w Gdańsku na guldeny i zaokrąglone. Drobne różnice wynikające z zaokrąglenia można uważać za wyrównane przez zniesienie w Gdańsku opłat od pasażerów. Zniesienie tych ostatnich opłat odpowiadało dawnemu postulatowi gdańskich sfer żeglugowych.

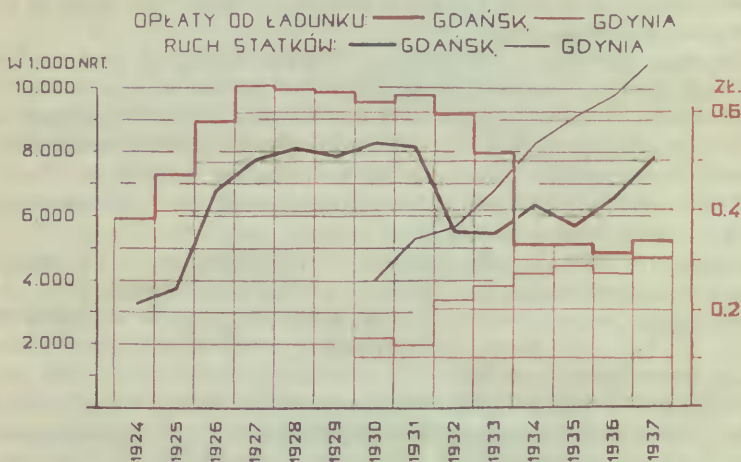
Opłaty od ładunku obniżono wówczas przeciętnie o ok. 34%. Szereg pozycji zrównano już dawniej, wobec czego niżka dla niektórych towarów była mniejsza. Dla węgla, brykietów węglowych i koksu w eksporcie będącego największym ilościowo artykułem eksportowym opłaty od ładunku niżono z 20 fen. na 12 fen. co równa się 40%. Dla rud niżka ta wynosiła 25% (z 20 fen. na 15 fen.). Opłatę od drzewa miękkiego, drugiego z kolei najważniejszego artykułu eksportowego, obniżono o przeszło 50%, mianowicie z 30 fen. na 14 fen. za m³. Niżka dla najważniejszego ilościowo artykułu importowego — o ile chodzi o Polskę, — jakim jest fosfat surowy, wynosi również 50%, mianowicie z 30 fen. na 15 fen. Duże znaczenie dla żeglugi śródlądowej posiada wreszcie postanowienie taryfy gdańskiej, że od towarów przeładowywanych w Gdańsku między portem lub nabrzeżem a statkami przychodzącymi lub wychodzącymi Wisłą nie pobiera się opłat od ładunku.

Niezależnie od porozumienia wrześniowego, opłaty za korzystanie z służby Danziger Haupt obniżono na życzenie gdańskich sfer gospodarczych o dalsze 10%, tak że *ogólna niżka wynosi 20%*. Bez większych zmian pozostały na razie w taryfie portu gdańskiego opłaty od statków, przechodzących przez służę w Einlage.

Równocześnie z opłatami portowymi obniżone zostały taryfy Rady Portu na korzystanie z urządzeń przeładunkowych, jak dźwigów bramowych, dźwigów mostowych do przeładunku rud, oraz taryfy opłat składowych Zarządu Nabrzeży Rady Portu. Ze względu na różnorodne warunki lokalne i eksploatacyjne w obydwu portach, schematyczne zrównanie taryf gdańskich z odpowiednimi taryfami gdyńskimi okazało się niecelowe a nawet niemożliwe do przeprowadzenia. Z tego względu taryfy są w obydwu portach ustalane pod innymi kątami widzenia i różnią się również obecnie jeszcze co do wysokości stawek.

A.

ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE OPŁAT OD ŁADUNKU I RUCHU STATKÓW W PORTACH GDAŃSK I GDYNIA



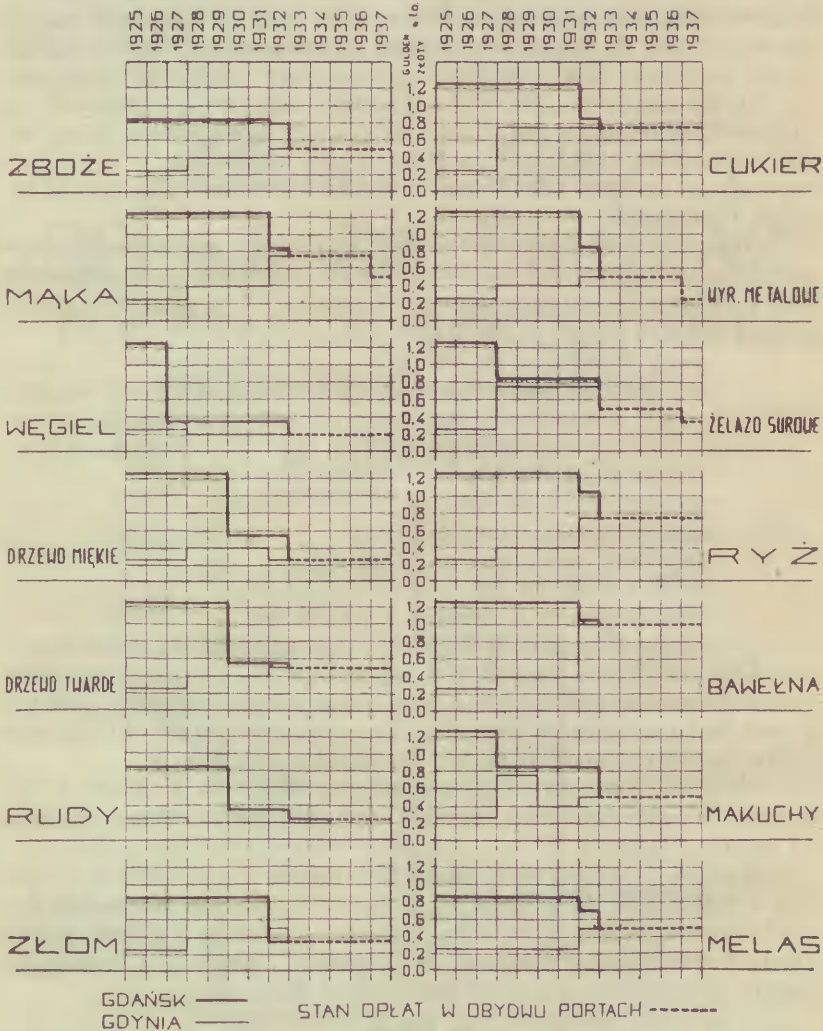
Zniżki przeprowadzone w tych taryfach wahają się od 10 — 20%, dochodzą jednakże w niektórych wypadkach do 50%. Szczególnie wydatne były zniżki opłat za używanie dźwigów dla przeladunku rudy. Dotychczasowa stawka 55 fen/t została obniżona na 35 fen, czyli o około 37%. Dla węgla obniżono stawkę opłat dźwigowych z 37 wzgl. 35 fen. na 30 fen/t. Niektóre koncerny węglowe korzystają poza tym w Gdańsku — przy osiągnięciu pewnych ilości minimalnych — z ulg w drodze refakcji. W związku z obniżką taryf przeprowadzono równocześnie uproszczenie taryfy opłat dźwigowych.

W taryfie opłat składowych Zarządu Nabrzeży obniżono przede wszystkim wyższe stawki. Zniżka stawek w magazynach i na placach składowych, położonych szczególnie niekorzystnie, dochodzi do 50%.

Jak już zaznaczono, celem utrzymania równości między opłatami w Gdańsku i Gdyni stawki taryfy gdańskiej po dewaluacji guldena gdańskiego w dniu 1 maja 1935 r. zostały zwaloryzowane, t. zn. przywrócona została równość z stawkami gdyńskimi.

W międzyczasie — z ważnością od 1 marca 1937 — podwyższono opłaty portowe od statków na wejściu i wyjściu i to tak w Gdańsku, jak i w Gdyni o 30%. Mimo tej podwyżki opłaty od statków w Gdańsku pozostały wciąż jeszcze o 30% niższe, w po-

B. OPŁATY OD ŁADUNKU W PORTACH GDAŃSK I GDYŃNIA



równaniu ze stanem jaki istniał przed zasadniczym zrównaniem taryf gdańskich z taryfami portu gdyńskiego. Pobudkę do tej zmiany taryfowej stanowił fakt, że na skutek licznych specjalnych ulg, przewidzianych w taryfie, zwłaszcza dla linii regularnych, opłaty w niektórych wypadkach były tak niskie, że trudno

je byto uważać za odpowiedni ekwiwalent w zamian za korzystanie z portu, a to tym bardziej, że frachty morskie silnie zwyżkowały, a z drugiej strony ceny materiałów potrzebnych dla rozbudowy i konserwacji portu również poszły w górę. Podwyżkę stawek zasadniczych połączono jednak z wprowadzeniem dalszych ulg dla linii żeglugi regularnej. Ulgi te są tego rodzaju, że, biorąc przeciętnie, opłaty uiszczane przez żeglugę regularną nie powinny być wyższe, niż przedtem. Podwyżka opłat portowych odnosi się więc tylko do trampów, mogących zabierać cały ładunek, tak że nie godzi zbyt w interesy żeglugi. Aby udogodnić zawijanie do obydwu portów, przewidziano dla statków zawijających na tym samym rejsie do Gdańska i Gdyni, i to również dla trampów, 15-procentową zniżkę opłat. Na zasadzie dawniejszej taryfy korzystały z ulg przy zawijaniu do obydwu portów tylko statki żeglugi regularnej.

Wskutek nadwyżki dochodów, uzyskanej przez podwyższenie opłat portowych od statków, oba zarządy portów zastosowały ulgi taryfowe dla szergu ważnych towarów; m. i. obniżono następujące stawki opłat od ładunku:

rury żelazne z 50 na 35,

sól glauberska, półfabrykaty hutnicze, siarczan amonu, sól kamienna i kuchenna, żelazo walcowane, superfosfat z 50 na 25,

mąka z 75 na 50,

melasa z 50 na 35,

cukier surowy i rafinowany z 75 na 35,

wytłoki buraczane z 50 na 35,

talk z 1 zł na 50,

półfabrykaty z drzewa z 75 na 50.

(Stawki podane w fenigach wzgl. groszach za jedną tonę).

Dla stworzenia dogodnych warunków dla tranzytu morskiego zwolniono od opłat od ładunku towary wyładowane w jednym z portów i następnie wywiezione drogą morską, o ile okres przejściowy złożenia na składzie nie przekracza 2 miesięcy.

Wspomniane porozumienie między Rządem Polskim a Senatem W. M. Gdańska zostało ostatnio przedłużone do dnia 31 grudnia 1938 r.

Taryfa opłat portu gdańskiego ukazała się w nowym wydaniu z ważnością od 1 lipca 1937 r., obejmującym wszystkie dotychczasowe zmiany i dodatki. Jest ona ogłaszana w „Orędowniku Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku”, który jest obowiązującym dziennikiem dla taryf i zarządzeń Rady Portu.

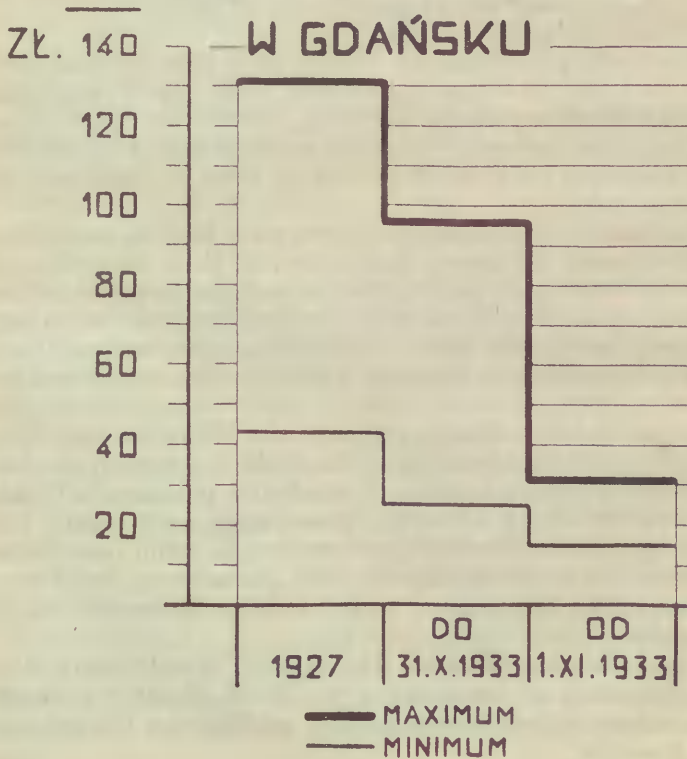
b) Gdynia.

Pierwsza taryfa opłat w portach morskich ukazała się dnia 25 lipca 1924 r. w Dzienniku Ustaw R. P. Nr 79, poz. 764. Ustawa ta wydana na zasadzie artykułu 44 konstytucji, jest podpisana przez ówczesnego Prezydenta R. P. Wojciechowskiego,

poza tym przez ówczesnego premiera Grabskiego i Ministra Przemysłu i Handlu Kiedronia. O ile chodzi o strukturę formalną, opłaty portu gdyńskiego oparte zostały na opłatach gdańskich. Opłaty portu gdyńskiego były początkowo bardzo niskie, ponieważ port posiadał tylko nieliczne i nie rozbudowane urządzenia portowe. Niski poziom opłat miał wyrównać braki i powiększyć na razie atrakcyjność portu. Polityka ta okazała się, jak to wynika z późniejszego rozwoju, bardzo trafna, i przyczyniła się w dużej mierze do szybkiego wzrostu obrotów w Gdyni.

C.

OBNIŻENIE OPŁAT ZA PILOTAŻ DLA STATKÓW O POJEMNOŚCI 1001–2000 m³ NETTO



Pierwsza ustawa o opłatach portowych obejmowała następujące taryfy:

- 1) opłaty portowe za zawinięcie do portu i wyjście, przy czym opłaty od statków z ładunkiem przewyższały dwukrotnie opłaty od statków bez ładunku;
- 2) opłaty od ładunku nie były specyfikowane i przewidywały tylko jedną stawkę. Stawka ta wynosiła 15 gr za tonę, podczas gdy dziś odnośne opłaty wahają się od 20 do 100 gr za tonę;
- 3) opłaty za przewiezienie pasażera, przewidujące specjalne stawki w żegludze przybrzeżnej i w żegludze zagranicznej. W żegludze zagranicznej stawka była stopniowana w zależności od klas pasażerskich;
- 4) opłaty ryczałtowe. Pozycja ta, podobnie jak i obecnie, przewidywała szereg ulg;
- 5) opłaty postojowe pobierano od statków, przebywających w porcie dłużej niż dwa tygodnie;
- 6) opłaty przystaniowe pobierano od statków, korzystających z nabrzeży;
- 7) opłaty pilotowe pobierano zależnie od wielkości statków, przewidując stawki dla statków do 200 m³ netto, od 200—2 000 m³ netto i ponad 2000 m³ netto;
- 8) opłaty za światła i boje.

Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Skarbu z dnia 27 lutego 1926 r. (Dz. U. R. P. 22/1926) zmienione zostały postanowienia taryfowe, dotyczące opłat pilotowych w ten sposób, że opłaty pilotowe wymierzano odtąd dla statków o pojemności do 1000 m³ netto i od 1000 do 2000 m³ oraz ponad 2000 m³.

Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Skarbu z dnia 29 lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. 28/1928) podwyższone zostały opłaty od statków na wejściu i wyjściu, opłaty od ładunku, postojowe i pilotowe. Podwyżka wynosiła na ogół około 100%. W taryfie opłat od ładunku wprowadzono poraz pierwszy różniczkowanie towarów z odpowiednio stopniowanymi opłatami.

Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Skarbu z dnia 1 marca 1929 r. (Dz. U. R. P. 15/1929) ustalono opłaty za korzystanie z publicznych składów portowych. Opłaty składowe pobierano od m³ zajętej powierzchni od drobnicy i towarów wysokowartościowych za pierwsze 5 — 8 dni oraz za następny okres, od towarów masowych za pierwsze 15 dni, z trzykrotną podwyżką za następne 15 dni i dalszą podwyżką za następny okres.

Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Skarbu z dnia 28 lutego 1930 (Dz. U. R. P. 20/1930) wprowadzono dalsze różniczkowanie opłat od ładunku dla poszczególnych towarów.

Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Skarbu z dnia 2 kwietnia 1930 (Dz. U. R. P. 37/1930) wprowadzono dalszy podział towarów na grupy i zróżniczkowanie taryfy opłat za korzystanie ze składów publicznych, wydzielając jako specjalną grupę nawozy sztuczne.

Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Skarbu z dnia 28 sierpnia 1930 (Dz. U. R. P. 62/1930) obniżono opłaty dla zagranicznych statków turystycznych do ryczałtu, obejmującego wszystkie opłaty.

Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Skarbu z dnia 21 stycznia 1932 (Dz. U. R. P. 13/1932) wprowadzono ogólną podwyżkę opłat portowych. Inowacją było wprowadzenie poraz pierwszy zniżki opłat portowych od statków, kursujących na liniach żeglugi regularnej i statków zawijających częściej do portu. Poza tym wprowadzono poraz pierwszy zniżkę opłat dla statków linii regularnych zachodzących do obydwu portów, t. j. do Gdańska i do Gdyni. Wreszcie przeprowadzono dalsze zróżniczkowanie a równocześnie podwyżkę opłat od ładunku. Opłaty od pasażerów ustalono jednolicie bez względu na klasy. Zniesiono opłaty za światła i boje. Statki turystyczne i wycieczkowe zostały zwolnione od wszelkich opłat.

Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Skarbu z dnia 25 lipca 1932 (Dz. U. R. P. 68/1932) obniżono opłatę od ładunku dla złomu.

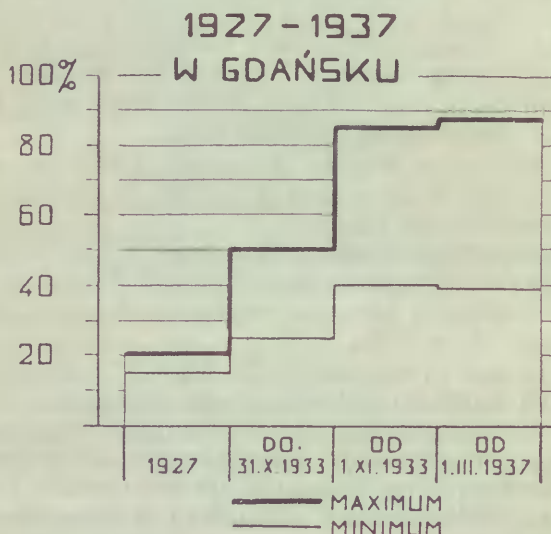
Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Skarbu z dnia 27 grudnia 1933 (Dz. U. R. P. 3/1934) obniżono opłaty od ładunku dla towarów tranzytowych, za wyjątkiem towarów masowych, o 50%.

Ustawą z dnia 15 marca 1934 (Dz. U. R. P. 32/1934) ustalono, że w portach morskich pobierane będą następujące opłaty: za wejście i wyjście statku, za postój statku (postojowe), za przystanie i nabrzeża (przystaniowe), za wylądowanie lub przyjęcie pasażera (pasażerskie), za wylądowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe), za służbę pilotową (pilotowe) i za korzystanie z administrowanych przez władze portowe urządzeń portowych, jak magazynów, urządzeń przeładunkowych i innych. Wprowadzenie powyższych opłat należy odtąd do Ministra Przemysłu i Handlu, który je ogłasza w Monitorze Polskim. Ustawa upoważnia Ministra Przemysłu i Handlu do ustalania wypadków i warunków częściowego lub całkowitego zwolnienia od opłat portowych i do przekazania uprawnień tych w całości lub części Dyrektorowi Urzędu Morskiego.

O znaczeniu i doniosłości porozumienia między Rządem Polskim a Senatem W. M. Gdańska z dnia 18 września 1933 r. i kilkakrotnym przedłużeniu tego porozumienia podaliśmy bliższe szczegóły w poprzednim rozdziale, traktującym o porcie gdańskim.

Cytowana wyżej ustawa zawiera poza tym bardzo ważne z punktu widzenia eksploatacji portu postanowienie, na mocy którego Dyrektor Urzędu Morskiego w wypadkach gospodarczo uzasadnionych może udzielać zniżki taryf do wysokości 25%. Uprawnienie to rozporządzeniem z dnia 23 kwietnia 1936 r. (Dz. U. R. P. 39/1936) zostało rozszerzone w ten sposób, że Dyrektor Urzędu Morskiego może udzielać zniżek do 50% stawek taryfowych. Dzięki powyższemu przepisowi taryfa opłat portowych w Gdyni zyskuje dużą elastyczność i umożliwia szybką decyzję w koniecznych wypadkach.

D. OBNIŻENIE OPŁAT PORTOWYCH DLA LINII REGULARNYCH



W interesie utrzymania równego poziomu opłat w portach Gdyni i Gdańsku ustalono w drodze bezpośredniego porozumienia Dyrektorów obydwu zarządów portowych, że Dyrektor Urzędu Morskiego, skoro skorzysta z powyższego uprawnienia, równocześnie zawiadomi o tym Radę Portu w Gdańsku.

W związku z porozumieniem polsko - gdańskim ustalone zostały rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 8 maja 1934 r. (Monitor Polski 113/1934) równe — o ile to było możliwe — opłaty portowe dla obydwu portów. Przy tej sposobności zostały podwyższone w Gdyni opłaty za wejście i wyjście statku i ustalono ściśle definicję żeglugi liniowej. Prócz tego wprowadzono nową 15%-wą zniżkę opłat dla trampów, zawijających

podczas tej samej podróży tak do portu Gdyni, jak i do Gdańska. W opłatach od ładunku wprowadzono dalszy podział na grupy z obniżeniem niektórych opłat od towarów masowych. Tak samo wprowadzono nowe zniżki od ładunków, przeladowywanych ze statku morskiego na statek żeglugi przybrzeżnej lub śródlądowej, jak również dla towarów tranzytowych. Opłaty pasażerskie w żegludze zagranicznej zostały zniesione.

Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 kwietnia 1936 r. (Dz. U. R. P. 39/1936) ogłoszone zostały przepisy wykonawcze do ustawy z dnia 15 marca 1934 r. Postanowiono przy tym, że uprawnienie do ustalania taryf za korzystanie z urządzeń portowych i do ustalania przepisów wykonawczych, dotyczących korzystania z tych urządzeń, przekazuje się Dyrektorowi Urzędu Morskiego. Następuje to w drodze ogłoszeń Dyrektora Urzędu Morskiego w sprawie taryfy opłat za korzystanie z urządzeń portowych w Gdyni.

Obwieszczeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 15 maja 1936 (Monitor Polski 122/1936) opublikowana została nowa taryfa opłat portowych. W dziedzinie opłat od statków określone zostało ścisłe pojęcie linii żeglugi regularnej. Linie żeglugi regularnej w komunikacji z portami pozaeuropejskimi, za wyjątkiem portów Morza Śródziemnego, zgłoszone tylko w jednym z obydwu portów jako linie regularne, korzystają w razie okazynego zawinięcia do drugiego portu z tych samych zniżek, z jakich korzystałyby, gdyby były zgłoszone w obydwu portach. W taryfie opłat od ładunku wprowadzono szereg zniżek przez przegrupowanie niektórych towarów.

Obwieszczeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 17 lutego 1937 (Monitor Polski 42/1937) podwyższone zostały opłaty portowe od statków za wejście i wyjście — analogicznie jak w Gdańsku — z 0,8 na 0,10 i z 0,16 na 0,20 zł. Dotychczasowa zniżka dla linii żeglugi regularnej w wysokości 40% została zachowana dla linii, utrzymujących komunikację z portami europejskimi, Morza Śródziemnego, Morza Czarne go i atlantyckimi portami Północnej Afryki do 25^o szerokości geograficznej, dla pozostałych linii natomiast została podwyższona do 50%. W taryfie opłat od ładunku zostały wprowadzone dalsze zniżki w drodze przegrupowania towarów, a towary w tranzycie morskim zostały zwolnione od opłaty od ładunku.

Obwieszczeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 31 marca 1937 r. (Monitor Polski 78/1937) opublikowane zostały dalsze szczegóły, dotyczące linii żeglugi regularnej, analogicznie jak w Gdańsku, mianowicie:

Linie żeglugi regularnej, utrzymujące komunikację z portami Morza Śródziemnego i zachodniej Finlandii, mogą podawać maksymalnie 3 porty jako porty końcowe, a linie, utrzymujące komunikację z portami pozaeuropejskimi, za wyjątkiem Morza Śródziemnego, więcej portów końcowych.

Obwieszczeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 lipca 1937 r. (Monitor Polski 177/1937) podwyższone zostały opłaty od ładunku dla węgla, brykietów i koksu — podobnie jak to już było w Gdańsku — w imporcie z 20 gr na 75 gr za tonę.

Podczas gdy taryfy opłat portowych w Gdańsku publikowane są w formie specjalnego zeszytu, opłaty portu gdyńskiego ukazują się, jak to już wyżej zaznaczono, jedynie w Dzienniku Ustaw wzgl. Monitorze Polskim. Wobec tego, że publikacje te ulegają częstszym zmianom, sferom handlowym trudno zorientować się w aktualnym stanie taryf gdyńskich. Dla portu gdyńskiego zalecałoby się przyjęcie podobnego sposobu publikacji, jak w Gdańsku.

9. Wykresy

W tekście podajemy kilka wykresów, uzupełnionych tabelami, ilustrujących rozwój opłat portowych od statków, opłat pilotowych i opłat od ładunku w Gdańsku a częściowo również w Gdyni.

10. Polityka taryfowa innych ważnych dla nas portów

Również w innych portach opłaty portowe wymierzane są an ogół od NRT wzgl. m³ netto.

Na uwagę zasługuje fakt, że w różnych krajach udziela się poważnych zniżek dla statków, zawijających na tym samym rejście do kilku portów tego samego kraju, n. p. w Finlandii i Portugalii. W Kopenhadze statek jest nawet wolny od opłat portowych, jeżeli zawija do strefy wolnocłowej. Jeśli się uwzględni, że strefa wolnocłowa w Kopenhadze składa się z 5 basenów i rozporządza dźwigami dla węgla, silosami i magazynami drobnicowymi, ulgi te zasługują na uwagę.

W niektórych portach przy wymiarze opłat uwzględnia się ilość załadowanego tonażu. W Le Havre obowiązuje podział wzgl. stopniowanie na 6 grup. Odmienne traktowane są pod względem opłat towary importowe i eksportowe n. p. w Oslo, przy czym również towary masowe płacą wyższe stawki w imporcie, niż ładunki wychodzące. W Finlandii przy obliczaniu opłat odgrywa również rolę kraj macierzysty statku, mianowicie pobiera się dodatek od statków, których kraj macierzysty nie posiada umowy handlowej z Finlandią. W Hamburgu natomiast statki, przychodzące z zagranicy lub wychodzące z ładunkiem zagranicę, korzystają z ulgowych opłat portowych.

W niektórych portach opłaty portowe są stopniowane zależnie od stref (inne dla żeglugi przybrzeżnej, dla Bałtyku, dla portów atlantyckich i dla Pacyfiku) n. p. w Liverpoolu.

Interesującym jest wymiar opłat w Argentynie, gdzie czyni się różnicę między portami naturalnymi, sztucznymi i sztuczny-

mi, znajdującymi się w rękach prywatnych. Zwolnienia od opłat stosuje się w Argentynie w portach naturalnych (n. p. Bahía Blanca).

Towary masowe i drzewo korzystają po większej części z znacznie obniżonych stawek. Opłaty pilotowe są przeważnie stopniowane albo uzależnione od odległości, n. p. w Helsinkach, albo też od zanurzenia statku, n. p. w Hamburgu. W niektórych portach obowiązują stawki letnie i zimowe i dodatki nocne.

Kraje o rozległym wybrzeżu pobierają często opłaty za światła. W niektórych krajach statki obsługujące kilka portów, korzystają z ulg, n. p. w ten sposób, że statek, który uiści opłaty w pierwszym porcie, w następnych jest wolny od opłat, jeżeli pobyt jego ogranicza się do pewnego czasu, n. p. w Jugosławii 20 dni, a w Italii 30 — 35 dni.

O ile chodzi o ulgi dla regularnych linii okrętowych, to n. p. w Le Havre wysokość tych ulg jest zależna od ilości odjazdów w miesiącu. Wymienić również należy ulgi stosowane na Łotwie i w Belgii (w Gandawie) dla statków tego samego towarzystwa okrętowego, zawijających częściej do jednego portu wzgl. takich, które w danym roku kalendarzowym uiściły pewne maksymalne opłaty portowe. Bardzo proste są opłaty w Kłajpedzie, gdzie nawet opłaty pilotowe są zawarte w ogólnej opłacie portowej.

Co się tyczy wysokości opłat w poszczególnych portach, to spośród portów, wymienionych przykładowo, tylko Liverpool, Sztokholm i Oslo pobierają znacznie wyższe opłaty niż Gdańsk i Gdynia, gdy natomiast w Le Havre, Hamburgu (dla drzewa i rudy), Kłajpedzie i Kopenhadze taryfy są znacznie niższe, wynosząc w pewnych wypadkach tylko około 50%.

Przykłady te oczywiście możnaby dowolnie mnożyć, zwłaszcza w stosunku do portów, w których odgrywa pewną rolę rodzaj ładunku.

W Genui i Helsinkach opłaty portowe mają mniej więcej ten sam poziom co w Gdańsku i w Gdyni. Na ogół trudno oczywiście sprowadzić do wspólnego mianownika opłaty w poszczególnych portach, ponieważ decydującą rolę odgrywają z jednej strony sprawność techniczna portu, z drugiej koszty utrzymania i rozbudowy portu i jego urządzeń, amortyzacji i td. Nie mniej jednak — abstrahując od systemów — porównania cyfrowe są równie interesujące tym bardziej, że podane przykładowo porty należą po części do największych w danych krajach. Dla ścisłego porównania należałoby uwzględnić również n. p. opłaty za światła i boje, pobierane bezpośrednio lub też zawarte w innych opłatach, gdyż kraje posiadające rozległe wybrzeża, jak Finlandia, Anglia i kraje skandynawskie, mają w związku z tym znacznie wyższe koszty, niż Gdańsk lub Gdynia.

Co się tyczy systemu opłat, to z pominięciem Kłajpedy najmniej skomplikowanym jest system opłat dla żeglugi trampowej w Gdańsku i Gdyni.



BIBLIOTEKA

Muzeum
Morskiego
w Gdańsku

001579

*08574

Lubelskie Zakłady Graficzne właśc. Adam Szcuka — Lublin, Zamojska 12.



245/45