Gdynia

STANISŁAW WARTALSKI

Proszę nie wycinać okładk

NIEZBĘDNE WARUNKI ROZWOJU HANDLU W GDYNI

REFERAT WYGŁOSZONY W TORUNIU W DNIU 9 STYCZNIA 1930 ROKU NA AKADEMICKIM KURSIE DLA PUBLICYSTÓW I DZIENNIKARZY O POMORZU

URZĄDZONYM STARANIEM

INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO W TORUNIU

WARSZAWA 1930

Muzeum Miasta Gdyni
Biblioteka
w Gdyni

MIEJSKA BIBLIOTEKA PUBLICZNA
GDYNIA

D89/74

2385/Mz

Gdynia

INSTYTUT BAŁTYCKI W TORUNIU

Akademicki Kurs dla Publicystów i Dziennikarzy o Pomorzu

Stanisław Wartalski
Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie.

Miejska Biblioteka Publiczna w Gdyni
DZIAŁ HISTORII M. GDYNI
GDYNIA, ul. Starowiejska Nr 30
MIEJSKA BIBLIOTEKA PUBLICZNA W GDYNI
D 89/74
2385/Mz

Niezbędne warunki rozwoju handlu w Gdyni.*)

I. Gdynia i porty światowe.

Gdynia jest to najwznioślejszy pomnik żywotności niepodległej Polski, ukochany przez wszystkich Polaków, nad utrwaleniem zrębów którego winniśmy wszyscy usilnie pracować. Brak jest w nim jednak pełnego życia handlowego, od rozwoju którego zależnem jest to utrwalenie Gdyni. Posłuszny wezwaniu Instytutu Bałtyckiego postaram się, przedstawić te warunki rozwoju portu w Gdyni, od których wydaje mi się być przedewszystkiem uzależnionym rozwój handlu morskiego w tym porcie, a z których zacytuję tylko najważniejsze.

Przyrost ludności w Polsce a ekspansja zamorska.

Niewątpliwie intensywny rozwój handlu zamorskiego, stwarzając szeroki kontakt ze światem, przyczynia się do ugruntowania niezależności politycznej, w rozważaniach jednak o naszej polityce portowej, zapomina się o tem, że Polska, która ma rocznego przyrostu ludności około $^1/_2$ miljona dusz, ani nie jest w możności wchłonąć tego przyrostu rąk roboczych na wewnętrznym rynku, ani też nie jest w stanie złamać zakazów emigracyjnych tych państw obcych, do których z konieczności ludność nasza była lub jest zmuszona emigrować. Zresztą po największej części emigracja nasza, zwłaszcza zamorska, traci łączność z macierzą, ulega stopniowemu wynarodawianiu i prędzej czy później przestaje być czynnikiem współpracującym z dawną ojczyzną. Zapobiec temu może tylko ustalony i konsekwentnie realizowany program polskiej polityki kolonjalnej, w urzeczywistnieniu której brać powinni najbardziej czynny udział nietylko farmerzy polscy, ale także ten nadmiar poszukujących w starej ojczyź-

*) Rozprawa ta stanowi część zbiorowej pracy p. t. *Obrona Pomorza*, która się ukazała w Pamiętniku Instytutu Bałtyckiego, Serja Dominium Maris, zeszyt 2. Toruń 1930 (stron 238, tablic, mapek i wykresów 56).
Skład główny Gebethner i Wolff w Warszawie.

nie pracy, zespołów inżynierów polskich, finansistów, ekonomistów, wykształconych kupców, zdolnych rzemieślników, marynarzy, pomocników biurowych i tej masy średniej inteligencji, dla której w nowych warunkach otworzyć się mogą nowe możliwości powodzenia, zdobywania być może tą samą sumą ciężkich wysiłków i walki o byt, co i w Polsce. I tak jak nowe ziemie kolonjalne są warunkiem lepszej przyszłości Polski i jej obywateli, tak też i warunkiem celowej i wydajnej współpracy tych przyszłych kolonij polskich z macierzą, jest należyty rozwój polskiego portu w Gdyni, jako bramy wypadowej dla czynnika, zaprawionego w żegludze morskiej i w handlu zamorskim, bez którego kolonje zamorskie nie mają większej racji bytu. Warunkiem zdrowego rozwoju wszystkich sił narodu jest bezpieczeństwo kraju, chronione nietylko traktatami, ale i silną, zdrową armją narodową i marynarką wojenną. Taką samą armję narodową, gospodarczą, powinni stanowić ci wszyscy kupcy, rzemieślnicy i marynarze, którzy wyszkoleni w służbie dla kraju, w porcie i na morzu, mogą stworzyć niezbędnie konieczne kadry, silnego, materjalnego łącznika emigracji polskiej.

Polska długo jeszcze nie będzie mogła wyszkolić tych sfer, których istnienie decyduje o właściwem życiu portowem i o rozwoju portu i jeszcze upłynie pewien czas, zanim port w Gdyni, nawet ostatecznie już wykończony, wypełniony zostanie tem życiem, które w nim wrzeć powinno dla pełnego, mocarstwowego rozwoju Polski.

Zaniedbaliśmy bowiem wiele i będziemy musieli odrabiać zaległości ze zdwojoną siłą, jak to już zresztą czynimy. Nie mieliśmy nigdy własnego narodowego portu, to też w wymianie międzynarodowej i w handlu światowym, nie graliśmy i nie gramy wybitniejszej roli, z tego też powodu nie zebraliśmy w ciągu wieków tych bogactw, które są udziałem innych społeczeństw. Ale wolą odrodzonego narodu pracujemy nad wielkiem dziełem, którem jest zbudowanie podwalin dla trwałego życia portu w Gdyni.

Podwaliny te już istnieją a wyrażają się one zarówno w obrocie towarowym portu jak i w sumie rejestrowych tonn statków wchodzących do portu.

Światowe porty a Gdynia. Otóż stanowisko portu gdyńskiego w chwili bieżącej obrazuje następujące zestawienie, obejmujące dane porównawcze dla najważniejszych portów wszystkich części świata.

W tysiącach tonn r. (statki wchodzące).

Port	1928	1913
Shanghai	34 585	
New York	23 474	
Hamburg	21 995	14 185
Londyn	21 313	13 725
Rotterdam	20 945	13 036
Antwerpja	20 066	12 026
Buenos Aires . . .	15 270	—
Liverpool	13 469	13 932
Montevides	12 288	12 971
Marsylja	11 595	8 571
Konstantynopol . .	10 572	—
Genua	10 046	—
Neapol	9 580	—
Newcastle	6 396	7 219
Gdańsk	4 043	925
Gdynia	985	—

Źródło: Recueil Mensuel de l'Institut International du Commerce.

W stosunku do największego, co do tonnażu, portu w Europie jakim jest Hamburg, obrót Gdyni wynosił w r. 1928 już dość poważny procent, mianowicie 4,5%. Jeśli w porównaniu z najważniejszemi portami światowemi port w Gdyni wydaje się być małego znaczenia, o tyle wśród portów bałtyckich zdołał on sobie zdobyć już w r. 1928 jedno z pierwszych miejsc. Dowodzi tego tablica na str. 4.

Jak widzimy, Gdynię przewyższa zaledwie 7 portów bałtyckich: Stockholm, Kopenhaga, Gdańsk, Malmö, Szczecin, Rostock i Ryga. Natomiast Gdynia potrafiła pozostawić poza sobą takie porty jak Lubeka, Tallin, Królewiec, Kilonja i Kłajpeda, nie mówiąc o portach mniejszego znaczenia.

Rozwój Gdyni. O rozwoju Gdyni w ciągu ostatnich 4 lat świadczą dane o ruchu statków, zawarte w tablicy na str. 6. (Ruch statków w portach polskich w latach 1926—1929), z których wynika, iż tonnaż Gdyni wzrósł dwukrotnie w r. 1927 w stosunku do roku poprzedniego, czyli w ciągu ostatnich 3 lat w stosunku, jak 1 : 2 : 4.

Ruch statków w portach bałtyckich w r. 1928.

Porty	Tonnaż statków wchodzących w tys. rej. tonn
Stockholm	4 381
Kopenhaga	4 096
Gdańsk	4 043
Malmö	2 872
Szczecin	2 307
Rostock	1 895
Ryga	1 332
Gdynia	985
Lubeka	966
Tallin	765
Królewiec	701
Kilonja	684
Kłajpeda	459

Źródła: Recueil Mensuel de l'Institut International du Commerce; Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich.

Uwaga. Portu Oslo nie zaliczono do portów bałtyckich (4375 tys. tonn).

Na podstawie danych powyższych stwierdzamy fakt, iż Gdynia wykazuje z pośród portów morskich rozwój godny pozazdroszczenia.

Drugim faktem jest zmniejszenie się w ostatnich czasach tonnażu portu gdańskiego. Nasuwa się pytanie, czy powodem tego zmniejszenia się ruchu w porcie gdańskim a zwiększenie się ruchu w porcie gdyńskim, nie jest wzajemna konkurencja tych portów; ażeby odpowiedzieć na to pytanie, trzeba rozpatrzeć poza sumami globalnemi szczegółową specyfikację towarową obrotu portów gdańskiego i gdyńskiego. Ograniczymy się do stwierdzenia, iż zmniejszenie tonnażu w Gdańsku spowodowane jest w głównej mierze zmniejszeniem się wywozu przez ten port przedewszystkiem drzewa, jak to wynika z następującego zestawienia:

Handel zagraniczny Polski przez Gdańsk	W ciągu przeciętnie 10 miesięcy w tonnach	
	1928	1929
Przywóz	1 364 791	1 366 839
Wywóz	5 758 986	5 565 620
W tem:		
węgiel	4 600 234	4 425 169
drzewo	817 741	520 154
produkty spoż. . .	193 237	446 889

W wywozie węgla Gdańsk wykazuje zmniejszenie o niecałe 150 000 tonn, w wywozie zaś drzewa o blisko 300 000 tonn, co w części jest zrekompensowane zwyżką w dziale spożywczych artykułów wywozowych; jest to zjawiskiem konjunkturalnem a nie strukturalnem.

Ruch statków w Gdyni.

Gdynia jest pod względem tonnażu dzisiaj tem, czem był Gdańsk w r. 1913, t. j. przed wojną. Przyjemnie to nam skonstatować, jeśli się zważy, że Gdańsk istnieje już szereg wieków. Ambicje nasze muszą jednakże iść znacznie dalej, nawet daleko ponad dzisiejszy tonnaż Gdańska i oczywiście ponad charakter obrotów towarowych Wolnego Miasta. Nie jest to żadna nieziszczalna utopja, dyktowana megalomanją, gdy się spojrzy na kartę niedawnych zresztą dziejów monopolistycznych portów światowych. Do polowy ubiegłego wieku nie było tych centralnych światowych portów zbyt dużo. W Europie zaledwie trzy: Londyn, Amsterdam i Liverpool. W Ameryce: New York, dla Indji: Bombay. W Afryce wschodniej: Zanzibar, oraz Hong-kong dla Dalekiego Wschodu. Monopol tych światowych portów polegał na scentralizowaniu zarówno przeładunków towarów, handlu towarami, jak i regulacyj płatniczych. Monopol ten został wkrótce złamany, a to wskutek stale wzrastającej produkcji fabrycznej w dziedzinie przetwórczej i potrzeby rozprowadzania surowców i półfabrykatów. Wskutek tego też nawet drugorzędne porty mogły były otrzymywać pełne ładunki okrętowe i stanęły prawie narówni z tymi niedawnymi oligarchami morza. W tych też warunkach szybko postąpiła naprzód demokratyzacja światowych ośrodków handlowych i drugorzędne dotychczas w wymianie światowej porty rychło wysunęły się na czoło, a więc odzyskały swoje znaczenie: Antwerpja, Kopenhaga, Hamburg, Brema, Le Havre, Marsylja, Genua, Triest, Ryga i Bergen; w Ameryce: Boston, Baltimore, New Orleans; w Afryce: Daressalm, Tango, Durban, — w Azji obok Hongkongu przedewszystkiem Shanghai, i t. p. A więc prawie

równorzędnego znaczenia nabrały i te i inne wspomniane porty właśnie w związku z wzrastającą mechanizacją produkcji i z koniecznością transportowania wielkich ilości surowców i półfabrykatów, co wyraziło się w powiększeniu tonnażu, analogicznie zresztą do przesłanek, z któremi związany jest ruch w porcie Gdańska i Gdyni.

Ruch statków w portach Polski w latach 1926—29

Rok	Liczba okrętów				Netto reg. tonn			
	Weszło		Wyszło		Weszło		Wyszło	
	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk	Gdynia
1926	5 967	298	5 903	303	3432480	204 767	3395840	208 194
1927	6 950	530	6 942	519	3899854	422 939	3932577	416 322
1928	6 198	1 108	6 183	1 093	4045240	985 004	4026596	973 646
1928 I-IX	4 687	839	4 671	837	3003355	735 653	2982899	733 891
1929 I-IX	3 903	1 129	3 935	1 124	2840705	1048985	2873544	1 047275

Obecnie więc znaczenie prawie każdego portu, z punktu widzenia zasięgu, jest dziś mniej więcej takie same, jakie było dawniejszych portów centralnych, co się w stosunku do Gdyni wyraziło faktem, iż w parę lat po jego założeniu, zasiąg jego rozszerzył się do tak dalekich kresów, jak np. New Yorku, Rio i t. p., do których lub z których przybijały okręty zarzucające kiedykolwiek w Gdyni kotwicę, bez względu na wielkość tonnażu. Gdynia więc stała się portem, który ze względu na możliwości jest istotnie równorzędny każdemu innemu portowi światowemu, w dużym zaś stopniu zależy to od nas samych, aby port ten stał się istotnie pierwszorzędnym i w całem tego słowa znaczeniu światowym i centralnym.

Charakter naszego handlu portowego.

Utarte dawniej drogi handlowe stosują się w obecnych czasach do zmieniających się kierunków transportowych. Istnienie zaś transportów i jego kierunki zależą głównie od kupców portowych. Ten stan kupiecki silnie okrzepnął już w owych drugorzędnych portach, utrzymujących komunikację z całym światem i przełamał monopol handlowy dawnych centralnych portów. Nastąpiła demokratyzacja handlu zamorskiego, w której uczestniczy nie już ten niedawny magnat portowy, ale najmniejszy nieraz kupiec i najdrobniejszy rzemieślnik, gdyż wszystko ułatwia mu jego wymianę towarową, od właściciela lub maklera okrętowego, ekspedytora i pośrednika aż do służby konsularnej, poczty, radja prasy i kabla włącznie. Dostęp więc do nawiązania stosunków poprzez dalekie morza ma obecnie każdy przemysłowiec lub kupiec, bez względu na to, czy dużo towarów sprowadza lub kupuje, czy jest bogaty czy

też biedny. Oczywiście, iż konieczność podziału pracy i specjalizacji w handlu zagranicznym dominuje obecnie więcej niż kiedykolwiek, przyczem, stosownie do charakteru towaru, ten podział pracy przybiera odmienne formy w stosunku do surowców, odmienne zaś przy fabrykatach gotowych. Przy surowcach chodzi o to, aby nim one wejdą na rynek wewnętrzny do przerobu, względnie zanim zostaną w świat wysłane, podległy w porcie przedewszystkiem sortowaniu i selekcji, przez co zyskują na wartości. Handel portowy surowcami wymaga wobec tego dokładnej znajomości towaru, stałego kontaktu z różnemi rynkami i z natury rzeczy często nosić musi charakter spekulacyjny, wymagający zdolności przewidywania i znacznej obrotności. Ponieważ zaś polski handel zagraniczny jest w przeważnej mierze surowcowy, w tej dziedzinie więc przedewszystkiem pogłębianie doświadczenia naszego i wiedzy staje się naglącą koniecznością.

Natomiast handel zagraniczny gotowemi fabrykatami pozbawiony jest wybitniejszych cech spekulacyjnych. Znajomość towaru może być zastąpioną: wzorem, typem, czy próbą, a głównym tu motywem selekcji towarów staje się dążenie do ścisłego dopasowania się do gustu odbiorcy. Specjalizacja w handlu towarami gotowemi może iść w dwóch kierunkach, albo będzie to specjalizacja stosująca się do specyficznego zapotrzebowania rynków odbiorczych, co nastąpić musi zwłaszcza wówczas, gdy istnieją znaczne różnice kulturalne między krajem wysyłającym a odbiorczym, np. eksport do krajów egzotycznych, albo też w razie braku znaczniejszych różnic kulturalnych (np. między Stanami Zjednoczonemi i Europą), handel zagraniczny towarami gotowemi różniczkowany bywa w drodze zbytu niewielu specjalności na większą ilość rynków odbiorczych. Zarówno w obrocie surowcami jak i fabrykatami, handel może być efektywny lub spekulacyjny, rozwija się zaś w portach, posiadających tradycje handlu światowego przy udziale czynników pomocniczych, któremi mogą być np. próbobiorcy, mierniczy, brakarze oraz szereg innych specjalistów, jak np. tych co smakują towar (taster), mieszają go (blenders) i t. p.

Specjalizacja w dziedzinie handlu portowego nadała kupcom portowym różne określenia np. agent c.i.f, t. j. importer, sprzedający c.i.f własny port, eksporter, komisjoner eksportowy, agent eksportowy i t. p. Już z tych różnych określeń i nazw, do których nie przywykło ani normalne polskie ucho, ani polska legislatywa, można przyjść do przekonania, że nasz handel zagraniczny, zwłaszcza towarami gotowemi, znajduje się jeszcze w zarodku, — i że rozwija się on niewątpliwie zbyt jednostronnie po stronie importu. Zarzut tej jednostronności, w usprawiedliwienie którego nie wchodzę, odnosi się zresztą nietylko do młodego polskiego aparatu handlowego w nieskoń-

czonym jeszcze porcie w Gdyni, ale również i do sędziwego, pełnego godności wiekowej Gdańska i jego patrycjatu kupieckiego, który niestety nie stał się pionierem przemysłu polskiego na rynkach światowych.

Rynek konsumcyjny w Polsce.

Zastanawiając się nad przyczynami tego stanu rzeczy, należy zaznaczyć, iż nie tkwią one bynajmniej w jakichkolwiek zaniedbaniach co do urządzeń technicznych portów Gdyni i Gdańska, które ponadto mają naturalne i niemal klasyczne warunki dalszego rozwoju. Zasadniczą bowiem podstawą znaczenia każdego portu jest zawsze wielki wewnętrzny rynek konsumcyjny na towary, które właśnie z tej przyczyny ściągają do portu. Typem takiej silnej bazy konsumcyjnej dla portu jest Londyn i New York, które razem posiadają zgórą 15 miljonów mieszkańców i poza tem zawierają same przez się olbrzymie ośrodki przemysłowe. Wprawdzie zarówno Gdańsk jak i Gdynia są bazą konsumcyjną nie tyle dla własnych obszarów portowych, ile dla swego gospodarczego zaplecza, dostarczającego surowca dla dalszej wysyłki i sprowadzającego je dla dalszego przerobu, to też dla tej właśnie przyczyny, jak wiemy, obrót w obydwóch portach wynosił w roku 1928 5 028 tonn w porównaniu do 925 tonn w r. 1913, osiągniętych przez Gdańsk, właśnie dzięki tej wielkiej bazie konsumcyjnej, zyskanej wraz z niepodległością Polski. Obrót jednakże w naszych portach nosi charakter wybitnie surowcowy, to też w celu osiągnięcia większego zróżniczkowania towarowego w portach, należałoby sięgnąć do praktyki zagranicznej.

Mianowicie te porty cudzoziemskie, które pozbawione są dostatecznie silnego zaplecza konsumcyjnego, starają się braki te uzupełnić, bądź to drogą uprzemysłowienia swych obszarów portowych, bądź też przez politykę koncentracji surowców i półfabrykatów, rozdzielanych w następstwie na różne sąsiednie i dalsze rynki. Sądzę, iż polityka uprzemysłowienia Gdyni, tak szczęśliwie zapoczątkowana, będzie konsekwentnie nadal realizowana, co się zaś tyczy polityki koncentracji surowców i półfabrykatów, to jej powodzenie zależne jest prawie wyłącznie od uzbrojenia polskiego kupca przedewszystkiem w nowoczesną wiedzę fachową, a następnie w niezbędny kapitał i należytą organizację kredytu. I gdy to się stanie, wówczas nasz polski port uzyska jeszcze jedną cechę zasadniczą, niezbędną dla swego rozwoju, t. j. charakter portu przeładunkowego. W portach bowiem, w których istnieje liczny i zróżniczkowany przemysł, w których ponadto koncentruje się dystrybucja surowców i półfabrykatów, powstaje szeroki nurt przepływających towarów i wytwarza się teren intensywnej

pracy spedytorskiej, obejmującej funkcje dalszej specjalizacji rozdzielczej i także finansowej dla celów zbliżenia zarówno dostawcy do rynków odbiorczych, jak i odbiorcy do źródeł nabycia.

Znaczenie handlu spedycyjnego.

Funkcje spedytorskie stają się niezmiernie pożyteczne i twórcze, zresztą nietylko w portach. Juljus Hirsch, w swej pracy o nowoczesnym handlu, cytuje jako przykład powojenny Wiedeń, któremu zrazu powszechnie wróżono zagładę i upadek, jednakże właśnie dzięki funkcjom spedytorów, finansowanych przez potężne banki, Wiedeń zachował swą rolę pośrednika handlowego, koncentrując przeładunek, utrzymując żywą wymianę towarową i podtrzymując na dawnej przedwojennej wyżynie swoje znaczenie jako ośrodek regulacji i finansowania zobowiązań, oraz obrotu uszlachetniającego, ten ostatni nawet w wyższym jeszcze stopniu, niż za czasów monarchji. Utrzymaniu tego dominującego stanowiska przez Wiedeń nie należy się jednak dziwić; Wiedeń jeszcze przed wojną posiadał i obecnie posiada w szerokim zakresie to, czego nam dziś niestety w Gdyni brakuje, mianowicie posiada kulturę i doświadczenie handlu światowego oraz własny kapitał i kredyty, udzielane przez bogate instytucje finansowe, szukające interesów, jak wiadomo, nawet u nas w Polsce. Widocznem więc jest, iż bez zdobycia odpowiedniej fachowej wiedzy i bez organizacji kredytu towarowego, trudno jest myśleć o szybkiem dźwiganiu się handlu portowego w Gdyni.

Porty przeładunkowe.

Mówiliśmy o pewnej, pożądanej właściwości portu, polegającej na możliwie jak najintensywniejszem koncentrowaniu przeładunków. Otóż doświadczenie uczy, iż tam, gdzie przeładunek się dokonywa, chętnie gromadzą się pośrednicy i kupcy, obserwujący sortymenty nadchodzących transportów towarowych i szukający okazji kupna dla dalszej odsprzedaży, względnie zarobienia prowizji przy sprzedaży komisowej. W związku z dokonywującemi się stąd tranzakcjami, ośrodki takie nabierają cech portów rozdzielczych, które będą tem intensywniejszem tętniły życiem handlowem, im głębszy jest rynek konsumcyjny, w którym znajduje się odnośny port, im bardziej obrotny jest portowy aparat handlowy i im on większą dysponuje siecią stosunków zamorskich. Port taki, jako rozdzielczy, staje się portem zróżniczkowanych, mieszanych ładunków. Klasycznym właśnie przykładem takiego portu jest Londyn, o którym Owen w swych wykładach *(London as a port.* — Lectures on British Commerce, 1911) mówi: „London is a port for mixed cargoes". Podobne zresztą cechy po-

siadają także porty: Hamburga, Marsylji i Hongkongu, których aparat handlowy oddaje ogromne usługi wymianie międzynarodowej, dzięki umiejętnej i lukratywnej dystrybucji towarów, płynących do portów lub w nich już zamagazynowanych. Port, który staje się przeładunkowym i rozdzielczym ma najczęściej t. zw. saldo tonnażowe bądź aktywne, bądź zmniejsza naturalną pasywność tego salda, albowiem okręt, przybijający do portu, znajduje fracht powrotny właśnie dzięki aktywności swego dystrybutorskiego aparatu handlowego. Z portów niemieckich np. Hamburg ma aktywne saldo tonnażowe, w odróżnieniu od Bremy, która jest pasywną. Niektóre znów porty, jak naprzykład Marsylja i Le Havre są pasywne tylko dlatego, iż tereny pod ładunki są już nazbyt szczupłe i porty te nie mogą się dalej rozwijać. Gdynia natomiast skrojona jest niejako na wyrost, pomyślana jest z prawdziwym rozmachem i byłoby teraz tylko do życzenia, aby ten rozmach twórczy udzielił się zkolei w jak najszerszej mierze naszemu społeczeństwu gospodarczemu, a w pierwszej linji młodemu pokoleniu techników handlowych, których trzeba pilnie teoretycznie i praktycznie w kraju kształcić i dokształcać zagranicą w firmach portowych, towarowych, spedycyjnych i żeglugowych, aby spełnione było to wielkie zadanie, które właśnie na naszem społeczeństwie gospodarczem ciąży.

II. Charakterystyka obrotów w porcie gdyńskim.

Celem scharakteryzowania obrotów w porcie gdyńskim powołujemy się na tablicę p. t. Handel zagraniczny Polski przez porty w r. 1928 (patrz str. 14), gdzie podajemy poza Gdynią również dane porównawcze dla Gdańska według 29 grup towarowych

Wwóz i przywóz przez Gdynię.

Jeśli chodzi o wywóz Gdyni, to dotyczy on prawie wyłącznie węgla kamiennego. W r. 1928 stosunek wywozu węgla do ogólnego wywozu Gdyni wynosił 99,9% w ciągu zaś pierwszych 10 miesięcy br. 98,6%. Zwiększanie się wywozu innych artykułów poza węglem przez Gdynię postępuje, jak widzimy bardzo powoli Należy przytoczyć celem porównania, iż wywóz węgla w porcie gdańskim stanowił w r. 1928 79,5%, a w ciągu 1-szych 10 miesięcy 1929 r. 80%.

Rzeczywisty globalny wywóz przez port gdyński w r. 1928 jest prawdopodobnie znacznie wyższy, niż wykazany w danych G. U. S. w sumie: 1 593 022 tonn, z czego na węgiel kamienny przypada

1 588 918 tonn. Według bowiem danych Urzędu Morskiego w Gdyni wywóz samego węgla wynosił w tymże roku 1 741 489 tonn.

Przywóz przez Gdynię w I półroczu 1929 r.

Kraje	Tonny	Tysiące złotych
Ogółem	84 541	27 667
Indje Brytyjskie . .	19 612	10 076
Belgja	31 050	3 880
Holandja	15 076	3 685
Anglja	1 749	3 387
Norwegja	6 771	2 452
Włochy	745	1 541
Niemcy	3 208	1 156
St. Zjednoczone . .	143	471
Francja	169	437
Danja	473	185
Tunis	4 750	149
Szwecja	583	121
Pozostałe Kraje . .	203	110

Uwaga. Dane tymczasowe Głównego Urzędu Statystycznego.

Przywóz przez Gdynię w 1928 r. jest stosunkowo bardziej zróżniczkowany. Na pierwszy plan wysuwa się przywóz materjałów chemicznych nieorganicznych, produktów spożywczych i materjałów budowlanych. W tabliczce p. t. Najważniejsze artykuły przewozowe portu w Gdyni (patrz str. 13.) przytaczamy dane o przywozie ze wskazaniem ściśle określonych artykułów. Z danych powyższych wynika, że przywóz materjałów chemicznych dotyczył w roku 1928 prawie wyłącznie żużli Thomasa mielonych, przywóz produktów spożywczych — ryżu, głównie niewyłuszczonego, a przywóz materjałów budowlanych, w znacznej części — kamieni.

W stosunku do ogólnego przywozu, przywóz żużli mielonych Thomasa wynosił przeszło połowę t. j. 52,2 %, ryżu — 35,8 %, z czego $^1/_3$ ryżu niewyłuszczonego t. j. 33,3 % i kamieni 4,7 %, biorąc pod uwagę wagę a nie wartość tych artykułów.

Wywóz przez Gdynię w I półroczu 1929 r.

Kraje	Tonny	Tysiące złotych
Ogółem	981 865	28 169
Szwecja	385 306	9 664
Danja	221 972	5 594
Norwegja	137 230	3 344
Anglja	6 267	2 436
Łotwa	59 466	2 388
Finlandja	62 351	1 564
Francja	27 940	871
Holandja	11 312	378
Włochy	14 577	374
Niemcy	11 740	314
Belgja	11 072	309
Alger	12 438	295
Litwa	10 246	260
Brazylja	5 769	185
Estonja	3 343	85
Argentyna	40	68
St. Zjednoczone . .	1	13
Marokko	105	2
Pozostałe Kraje . .	29	4
Transporty dyspozycyjne bez określonego kierunku	460	13
Zaopatrywanie statków morskich . . .	204	6

Dane tymczasowe Głównego Urzędu Statystycznego.

Kierunek handlu gdyńskiego.

Co się tyczy kierunków, to wobec niekompletnych danych za r. 1928 (w wywozie) podajemy otrzymane od Głównego Urzędu Statystycznego, jako tymczasowe, dane o przywozie i wywozie przez port gdyński według kierunków za I półrocze b. r. (patrz tablice na str. 11. i 12.)

Najważniejsze artykuły przewozowe portu w Gdyni.

Artykuły	Tonny	Tysiące złotych
Import ogółem	114 726	34 353
W tem:		
5 głównych artykułów	106 596	30 532
a mianowicie:		
Ryż niewyłuszczony .	38 326	23 198
Ryż wyłuszczony . .	2 847	2 025
Ryby	226	209
Kamienie	5 398	374
Żużle Thomasa mielone	59 799	4 726
Wywóz ogółem	1 593 022	44 778
w tem:		
Węgiel	1 588 918	44 323

Najważniejszymi odbiorcami towarów polskich wywożonych przez Gdynię, t. zn. właściwie węgla kamiennego są 3 kraje skandynawskie: Szwecja, Danja i Norwegja, które sprowadziły z Gdyni w I półroczu b. r. 744,508 tonn na ogólną ilość 981,865 tonn, czyli przeszło $^3/_4$ (ściśle 75,7 %) ogólnego wywozu przez Gdynię, przyczem udział Szwecji wynosił 39,2 %, Danji 22,6 % a Norwegji 13,9 %. Z pozostałych ważniejszych krajów odbiorczych Gdyni należy wymienić przedewszystkiem Finlandję i Łotwę oraz Anglję, która w przeciwstawieniu do poprzednio wymienionych krajów sprowadza prawie wyłącznie artykuły spożywcze, wskutek tego Anglja, której udział obliczony na podstawie wagi towarów, wynosi zaledwie 0,6 % pod względem wartości towarów, zajmuje 4 miejsce bezpośrednio po państwach skandynawskich i wynosi 8,7 %.

W przywozie Gdyni na pierwszy plan wysuwają się w I półroczu 1929 r., biorąc pod uwagę wartość towarów, Indje Brytyjskie z 36,4 % (głównie ryż), następne miejsca zajmują: Belgja 14,0 % (głównie mączka Thomasa), Holandja 13,3 % (metale), Anglja 12,2 % (środki komunikacji), Norwegja 8,9 % (mączka Thomasa), Włochy 5,6 % (produkty spożywcze) i Niemcy 4,2 % (materjały włókniste). Z pozostałych krajów należy wymienić jeszcze Stany Zjednoczone

(1,7 %) z których przywozimy głównie materjały włókniste i maszyny, oraz Francję (1,6 %) z której otrzymujemy wyroby gumowe, artykuły spożywcze i produkty zwierzęce. Z zestawienia wymienionych artykułów przywozowych Gdyni w I półroczu 1929 z danemi za r. 1928 wynika, iż Gdynia wykazuje w przywozie w przeciwstawieniu do wywozu znaczniejszy rozwój w kierunku zróżniczkowania się jakościowego.

Handel zagraniczny Polski przez porty w r. 1928.

Grupy towarów	Przywóz		Wywóz	
	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk	Gdynia
	Tonny			
Ogółem	1609837	114726	6748097	1593022
1. Produkty spożywcze	329 096	41 585	295 777	1 295
2. Zwierzęta	szt. 6 102	szt. 20	szt. 14 505	szt. 15
3. Produkty zwierzęce	9 179	72	4 788	1
4. Materjały i wyroby drzewne	6 184	17	935 882	1 631
5. Rośliny i ich części	17 222	104	14 860	148
6. Materjały budowlane i wyroby ceramiczne	49 390	5 403	90 806	1 000
7. Minerały i wyroby z nich . . .	238 186 gr. 27826	68	112	—
8. Szkło i wyroby szklane . .	161	0	29	—
9. Paliwa, asfalt, ropa	52 032	17	5351518	1588918
10. Gumelastyka	3 101	0	4	0
11. Materjały chem. nieorgan. .	312 523	67 273	34 477	—
12. Materjały chem. organiczne .	37 471	36	7 314	—
13. Farby, barwniki i lakiery . .	2 333	17	353	—
14. Różne przetwory chemiczne .	2 636	1	1 453	0
15. Metale i wyroby z metali .	512 763	66	8 863	—
16. Metale szlachetne	gr. 79 038	—	gr. 42 378	—
17. Maszyny i aparaty	12 635	20	104	0
18. Przyrządy elektrotechn. . .	1 253	3	2	—
19. Wyroby zegarmistrzowskie .	2	0	0	—
20. Instrumenty muzyczne . . .	63	0	2	0
21. Broń i amunicja	42	0	13	—
22. Środki komunikacji	6 420	43	54	0
23. Papier i wyroby z papieru .	11 525	0	948	28
24. Książki, pisma i obrazy . .	261	0	159	0
25. Materjały i wyroby włókniste	4 857	1	565	—
26. Odzież i konfekcja	87	0	2	—
27. Galanterja	53	0	4	—
28. Instrum. i przyb. szkolne itd.	362	0	8	—
29. Towar zbiorowy	0	—	0	—

Grupy towarów	Przywóz		Wywóz	
	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk	Gdynia
	Tysiące złotych			
Ogółem	888 160	34 353	588 389	44 778
1. Produkty spożywcze	317 153	25 717	169 977	172
2. Zwierzęta	588	3	6 640	3
3. Produkty zwierzęce	53 045	216	13 709	3
4. Materjały i wyr. drzewne	4 902	4	172 654	83
5. Rośliny i ich części	13 740	43	26 331	120
6. Materjały budowlane i wyroby ceramiczne	3 497	385	6 875	57
7. Minerały i wyroby z nich	17 452	6	62	—
8. Szkło i wyroby szklane	644	0	39	—
9. Paliwa, asfalt, ropa	4 919	2	169 793	44 323
10. Gumelastyka	23 103	5	36	0
11. Materjały chemiczne nieorgan.	61 131	7 462	5 911	—
12. Materjały chemiczne organ.	55 644	42	3 353	—
13. Farby, barwniki i lakiery	2 516	39	575	—
14. Różne przetwory chemiczne	7 978	5	1 388	0
15. Metale i wyroby z metali	116 077	71	4 492	—
16. Metale szlachetne	310	—	22	—
17. Maszyny i aparaty	66 588	70	326	0
18. Przyrządy elektrotechn.	11 543	39	74	—
19. Wyroby zegarmistrzowskie	158	0	3	—
20. Instrumenty muzyczne	1 115	2	29	2
21. Broń i amunicja	804	0	171	—
22. Środki komunikacji	37 358	213	128	0
23. Papier i wyroby z papieru	7 962	1	601	14
24. Książki, pisma i obrazy	2 432	1	1 174	1
25. Materjały i wyroby włókniste	57 080	13	2 701	—
26. Odzież i konfekcja	5 340	11	110	—
27. Galanterja	2 871	0	1 082	—
28. Instrumenty, przybory szkolne i t. d.	12 200	3	132	—
29. Towar zbiorowy	1	—	1	—

Nie wchodząc w szczegółową analizę naszego bilansu handlowego, interesuje nas z punktu widzenia obrotów portowych również i to stwierdzenie, iż brak jest w porcie koncentracji surowców i półfabrykatów, brak większych operacyj przeładunkowych, tranzytowania i reeksportu i że są tylko pewne cząstki obrotu uszlachetniającego.

Charakterystykę obrotów w Gdyni pogłębimy, jeżeli zdamy sobie, choć pobieżnie jeszcze sprawę z obszarów ciążenia zaplecza gdyńskiego w stosunku do portów

Ciążenie do portu w Gdyni.

Terytorjum z którego są wysyłane towary przez port w Gdyni w chwili bieżącej może być łatwo określone, gdyż dotąd eksport przez Gdynię dotyczy prawie wyłącznie wywozu węgla kamiennego. Według statystyki przewozów kolejowych, wysłano do Gdyni w r. 1928 — 1 823 305 tonn węgla, a mianowicie: 1 771 436 z Górnego Śląska zaś 51 869 z województwa kieleckiego. Jak dotąd więc nasze zagłębia węglowe są jedynem terytorjum ciążącem w wywozie do Gdyni.

Daleko trudniej jest ustalić terytorja, które importują towary przez Gdynię, gdyż aczkolwiek przywóz przez Gdynię obejmuje niewielkie w stosunku do wywozu ilości, jednak rozwija się znacznie i jest bardziej zróżniczkowany niż wywóz. Z dwóch najważniejszych artykułów przywozowych t. j. mączki z żużli Thomasa i ryżu niewyłuszczonego, ten ostatni częściowo po wyłuszczeniu w miejscowych łuszczarniach — wysyłany jest do całej Polski i głównie do województwa pomorskiego, krakowskiego i lwowskiego (ob. Statystykę Kolejową 1928 r.).

Jeżeli chodzi o przyszłość, to możliwości zwiększenia terytorjum ciążącego do Gdyni są bardzo wielkie.

Licząc się z ewentualnością bardzo wielkiego z czasem wzrostu obrotów naszego handlu zagranicznego, nie rozstrzygając kwestji stosunku Gdyni do Gdańska i podziału obsługiwanego „zaplecza", w zakresie poszczególnych artykułów możemy powiedzieć, iż terytorjum ciążące w przyszłości do Gdyni będzie się zasadniczo pokrywać z terytorjum dziś ciążącem do Gdańska.

Z tych względów przytaczamy poniżej dane o ciążeniu do Gdańska i Gdyni w roku 1927, zaczerpnięte z przygotowywanej do druku pracy S. Rutkowskiego.

Dane powyższe opracowane na podstawie Statystyki Kolejowej za r. 1927 obejmują poza ilościami nadanemi do Gdańska i Gdyni, również ilości skierowane do portu w Tczewie, po wyeliminowaniu przywozu niektórych artykułów do Gdyni, związanych z rozwijającym się tam ruchem budowlanym; zawierają więc również ilości skonsumowane na terytorjum Gdańska, a nie zawierają towarów pochodzenia gdańskiego, wywożonych morzem.

Po tych zastrzeżeniach, których nie należy przeceniać, możemy stwierdzić, iż głównemi obszarami ciążenia do portów naszych, jeśli chodzi o wywóz, są województwa śląskie i krakowskie, które łącznie wywiozły do Gdańska i Gdyni razem 5 726 tys. tonn na ogólną ilość 7 908 tys. tonn, czyli 72,3 % ogólnego wywozu przez porty. Po wyeli-

minowaniu wywozu węgla, ciążenie terytorjalne przedstawiać się będzie jak następuje: najważniejsze znaczenie dla portów mają województwa położone najbliżej t. zn. województwo poznańskie i pomorskie, które wywiozły przez porty przeszło $1/3$ części ogólnej wywozu przez porty, samo województwo pomorskie $1/4$ części, ściśle 24,3 %.

Przywóz i wywóz przez Gdańsk i Gdynię w r. 1927.

Województwa	Przywóz	Wywóz	Wywóz z wyłączeniem węgla
	w tonnach		
Ogółem	548 817	7 908 033	2 356 372
Centralne	168 582	1 496 059	385 763
M. st. Warszawa	55 525	7 989	7 939
Warszawskie	13 919	23 861	23 861
Łódzkie	18 378	16 630	16 630
Kieleckie	65 103	1 202 204	91 958
Lubelskie	5 804	73 382	73 382
Białostockie	8 792	171 993	171 993
Wschodnie	8 358	569 320	569 305
Wileńskie	4 041	122 860	122 860
Nowogródzkie	87	167 076	167 076
Poleskie	882	196 721	196 721
Wołyńskie	3 308	82 663	82 648
Poznańskie i Pomorskie	163 677	818 377	817 624
Poznańskie	91 211	243 921	243 799
Pomorskie	72 466	574 456	573 825
Śląskie	184 349	4 523 995	83 589
Południowe	23 911	500 282	500 091
Krakowskie	21 581	145 280	145 089
Lwowskie	1 555	151 390	151 390
Stanisławowskie	148	167 564	167 564
Tarnopolskie	627	36 048	36 048

Muzeum Miasta Gdyni Biblioteka

Następne miejsce zajmują województwa wschodnie t. j. 24,1 %, województwa południowe 21,2 % i województwa centralne 16,4 % ogólnego wywozu przez porty [1]). Należy zaznaczyć, iż gros przewozów dotyczy wywozu drzewa, w województwach wschodnich — 98 %, południowych 68 %, zachodnich 55 % ogólnego wywozu z tych województw.

Znaczenie Górnego Śląska.

W przywozie najważniejsze znaczenie ma dla portów województwo śląskie, które w wywozie, jak wskazaliśmy wyżej, poza węglem prawie nie brało udziału. Do województwa tego przywieziono $^1/_3$ a łącznie z województwem kieleckiem blisko $^1/_2$ ogółu towarów, sprowadzonych przez porty (ściśle 45,6 %), przeważnie rud i starego żelastwa na potrzeby przemysłu metalurgicznego. Z pozostałych województw na pierwszy plan wysuwają się województwa poznańskie i pomorskie, następnie województwa centralne (z wyłączeniem kieleckiego) w ilości 18,7 %, południowe 4,4 % i województwa wschodnie 1,5 % ogólnego przywozu przez porty.

O terytorjalnem ciążeniu do portu w decydujący sposób rozstrzyga polityka taryfowa kolei żelaznych, zdolność konkurencyjna portów i czynniki inicjatywy i doświadczenia przedsiębiorców z danych okręgów terytorjalnych.

III. Znaczenie dróg komunikacyjnych dla Gdyni.

Droga morska.

Jak już zaznaczono, Gdynia może utrzymywać komunikację z całym światem i posiada wszelkie warunki do zyskania stanowiska pierwszorzędnego, centralno-rozdzielczego i przeładunkowego portu światowego. Nietylko bowiem nadają Gdyni te wysokie kwalifikacje, istniejące w Gdyni urządzenia techniczne portu i jego rozplanowanie, ale znaczenie Gdyni podnosi się przez nową rolę morza Bałtyckiego, które przestało nosić charakter wód znaczenia drugorzędnego. Według opinji Reumerta (*The Commercial-Geographic Importance of the situation of Copenhagen*. Copenhagen 1929) w okresie przed połową ubiegłego stulecia, kraje nadbałtyckie utrzymywały komunikację prawie wyłącznie z zacho-

---

[1]) Województwo Śląskie poza węglem wywiozło tylko 3,5%

dniemi portami kontynentu, wysyłając tam przeważnie surowce oraz płody rolne i hodowlane, otrzymując zaś wzamian za pośrednictwem z początku Holandji, a następnie Anglji wyroby fabryczne oraz tranzytowane w tych krajach wina i towary wschodnie.

Ruch statków w portach według bandery w r. 1928.

Bandera statków	Liczba okrętów				Nośność R. T. N.			
	Weszło		Wyszło		Weszło		Wyszło	
	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk	Gdynia
Ogółem .	6 198	1 108	6 183	1 093	4045240	985 004	4026596	973 646
Niemiecka .	2 078	212	2 071	209	1056737	146 806	1046219	143 405
Duńska . .	985	94	971	94	739 542	101 840	785 332	101 941
Szwedzka .	1 352	340	1 362	342	660 310	239 242	666 632	229 746
Angielska .	306	44	302	44	416 806	60 654	413 526	60 654
Norweska .	352	90	351	89	259 877	65 829	253 555	66 331
Łotewska .	274	117	268	115	235 650	107 212	228 938	105 080
Francuska .	111	55	107	55	113 170	139 753	105 413	138 754
Polska . . .	134	120	132	113	105 800	100 410	107 279	97 909
Finlandzka .	82	6	80	4	107 421	7 045	105 651	5 656
Holenderska	128	5	132	5	72 746	12 470	70 301	12 470
Grecka . . .	49	—	48	—	68 414	—	66 392	—
Gdańska . .	135	12	141	11	55 599	5 215	76 892	4 959
Włoska . . .	20	—	22	—	54 434	—	59 149	—
Estońska . .	61	10	66	9	23 198	594	25 011	5 160
Amerykańska . . .	6	—	6	—	20 345	—	20 345	—
Jugosłowiańska . . .	5	—	6	—	15 525	—	16 839	—
Litewska . .	30	3	29	3	9 977	1 581	9 781	1 581
Hiszpańska .	3	—	3	—	6 208	—	6 208	—
Belgijska . .	10	—	10	—	5 366	—	5 366	—
Czechosłowacka . .	30	—	30	—	5 032	—	4 790	—
Portugalska	2	—	2	—	3 628	—	3 628	—
Panamska .	1	—	1	—	2 311	—	2 311	—
Austrjacka .	12	—	12	—	2 300	—	2 300	—
Rosyjska . .	2	—	2	—	1 687	—	1 687	—
Chilijska . .	12	—	10	—	1 996	—	1 630	—
Rumuńska .	3	—	5	—	403	—	638	—
Islandzka .	1	—	1	—	566	—	566	—
Turecka . .	14	—	13	—	192	—	217	—

Wymiana towarowa w znaczeniu bezpośredniości stosunków, rozpoczęła się dopiero w drugiej połowie ubiegłego stulecia, zwłaszcza z chwilą bliższego bezpośredniego kontaktu portów Ameryki Północnej z kontynentem europejskim. Nowe warunki przyniosły z sobą masowe ładunki, rosnące po obu stronach z każdym rokiem i również wzrastał w portach bałtyckich globalny tonnaż tranzytowy w miarę, jak kraje nadbałtyckie czyniły coraz większe postępy w swem uprzemysłowieniu.

W ten sposób Gdynia i oczywiście Gdańsk uzyskały historycznie już wytknięte szlaki dostępu do wszystkich mórz i do wszystkich części świata i zależeć będzie nadal od ogólnych warunków gospodarczych polskich, od pracy i inicjatywy jej obywateli, czy, kiedy i w jakim stopniu będziemy w możności w pełni uczestniczyć w międzynarodowej wymianie dóbr i kapitałów.

Drogi lądowe.

Jeśli chodzi o komunikację wewnętrzną, to należy przyznać, iż Rząd Polski uczynił wszystko, aby najdalszy zakątek polski uprzywilejować z punktu widzenia ulgowych taryf kolejowo-portowych, i w ten sposób skierować cały handel zamorski przez porty Gdynię i Gdańsk. Mianowicie w nowej taryfie P. K. P. wprowadzony został oddzielny dział taryf portowych, zarówno w dziedzinie eksportu jak i importu. Rozmiary tych ulg, w ich ostatecznym efekcie, rozpatrzymy poniżej w stosunku procentowym do taryf wewnętrznych, w odniesieniu do niektórych z najważniejszych artykułów eksportowych i importowych.

Przewóz towarów eksportowanych.

D r z e w o. Przewóz drzewa obrobionego przy eksporcie przez porty jest silnie uprzywilejowany zarówno w stosunku do opłat komunikacji wewnętrznej jak i w stosunku do opłat przy eksporcie drogą lądową. Tańszy jest tylko przewóz drzewa nieobrobionego, adresowanego do tartaków krajowych, gdyż ten rodzaj przewozu korzysta wogóle z najniższej taryfy na drzewo.

Uprzywilejowanie eksportu drzewa obrobionego przez porty w porównaniu z eksportem przez granicę lądową waha się w granicach cyfry 25—30 %, zależnie od odległości.

Eksport przez porty jest blisko 50 % tańszy, niż przez granicę lądową. W porównaniu z opłatami przewozowemi w obrocie wewnętrz-

nym za odpowiednie odległości, opłaty przy eksporcie przez porty wynoszą około 35 % opłat w obrocie wewnętrznym.

Zboże. Uprzywilejowanie eksportu zboża przez porty na odległości bliskie jest nieznaczne i wynosi przeciętnie około 5 % w stosunku do taryfy komunikacji wewnętrznej i przy eksporcie przez granicę lądową. Uprzywilejowanie to wzrasta na dalsze odległości (powyżej 500 km) — do 10 % w stosunku do eksportu lądowego, a znacznie silniej w stosunku do taryfy wewnętrznej. Jest to wynik proporcjonalnej budowy schematu taryfy na zboże. Proporcjonalność ta w taryfach eksportowych została złagodzona na dalszych odległościach, przyczem w taryfie portowej silniej niż w taryfie eksportowej przez granicę lądową.

Cukier. Ulga przy eksporcie cukru przez porty jest bardzo znaczna, przekracza bowiem na odległościach powyżej 300 km 50 % w stosunku do taryfy eksportowej drogą lądową, a zbliża się do tej samej wysokości w porównaniu z taryfą komunikacji wewnętrznej. Wysoka taryfa na eksport drogą lądową powstała wskutek konieczności konkurencji z portami niemieckiemi. Na eksport cukru do Łotwy przez Turmont istnieje taryfa specjalna, znacznie tańsza, zbliżona bardzo do taryfy portowej. Dla niektórych cukrowni, położonych w województwach poznańskiem i pomorskiem ustanowione są specjalne stawki konkurencyjne z kierunkiem na Szczecin.

Jaja i mięso. Uprzywilejowanie portu w stosunku do taryfy eksportowej lądowej wyraża się w 10 %, a w stosunku do taryfy w komunikacji wewnętrznej wynosi — około 45 %.

Przy eksporcie przez porty, mięso ma 5 % uprzywilejowania w stosunku do eksportu drogą lądową, a ponadto bekony posiadają dodatkową ulgę, opłacając przewoźne o 8—10 % taniej, niż wszelkie inne mięso. Mięso w komunikacji wewnętrznej przewozi się od 3 klasy taryfowej drożej, niż przy eksporcie lądowym.

Cement. Uprzywilejowanie portów w stosunku do eksportu lądowego wynosi 20 do 25 %, a w stosunku do komunikacji wewnętrznej, przy eksporcie w składzie całych pociągów — przekracza nawet 50 %.

Inne towary. Ponadto przy eksporcie przez nasze porty uprzywilejowane są inne towary wytwarzane w kraju: produkty, chemiczne, jak biel cynkowa, karbid, gliceryna oczyszczona, klej, kwas solny, soda wszelka, ekstrakty garbarskie, materjały wybuchowe, dalej wytwory przemysłu hutniczego i metalurgicznego, cynk i sól.

Przewóz towarów importowanych.

Śledzie. Uprzywilejowanie portów w stosunku do importu lądowego i komunikacji wewnętrznej przekracza 50 %.

Rudy żelazne. Import rudy przez porty jest postawiony mniej więcej w tem samem położeniu co import rudy rosyjskiej przez Podwołoczyska i Mohylany. Natomiast uprzywilejowany jest w stosunku do importu przez inne punkty graniczne o 4—5 %. Niższe stawki dla rudy w komunikacji wewnętrznej tłumaczą się tem, że odnoszą się do rudy o małej zawartości żelaza (poniżej 55 %), gdy taryfy dla rudy importowanej mają zastosowanie tylko dla rud o zawartości żelaza powyżej 55 %

Bawełna. Ulga dla importu przez porty nasze dochodzi do 50 %, a przy zachowaniu kontyngentu 2 500 tonn w 3 miesiące, przekracza nawet 50 %. Stawki są ustabilizowane na tej samej wysokości dla różnych odległości, aby różne ośrodki przemysłowe były w jednakowem położeniu konkurencyjnem przy odbiorze surowca.

Wełna. Uprzywilejowanie portów jest nieco mniejsze, niż przy bawełnie i wynosi około 45 %. Tam jednak gdzie sięga konkurencja portów zagranicznych, jak np. Białystok (konkurencja Królewca), Bielsko (konkurencja Szczecina i Bremy), ustanowione są stawki konkurencyjne niższe.

Artykuły kolonjalne (kawa, herbata, kakao i t. p.). Uprzywilejowane są przy imporcie przez porty polskie przez deklasyfikację o jedną klasę taryfową, co wyraża się w 10—12 %, ponadto ustanowione są stawki specjalne dla poszczególnych miejscowości, znajdujących się pod wpływem konkurencji portów zagranicznych.

Inne towary. Ponadto inne towary przy imporcie korzystają ze znaczniejszych ulg: oleje roślinne egzotyczne, tłuszcze zwierzęce techniczne i jadalne, tytoń, złom żelaza i stali, niektóre nawozy sztuczne, siarka, drzewa i rośliny garbarskie i farbiarskie oraz szereg innych mniejszej wagi towarów.

Tranzyt.

Dla ściągnięcia tranzytu na koleje polskie i poparcia naszych portów, prawie wszystkie taryfy portowe importowe mają zastosowanie również i do przewozów tranzytowych. Również niektóre taryfy portowe eksportowe, mają zastosowanie do przewozów tranzytowych np. taryfa na eksport zboża i wytworów młynarskich ma zastosowanie od punktów granicznych polsko-rosyjskich; dla ściągnięcia tranzytu drzewa rosyjskiego ustanowiona jest specjalna taryfa portowa, obowiązująca tylko od punktów granicznych polsko-rosyjskich z wyłączeniem stacyj polskich. Polityka Rządu Polskiego jest więc i w tej dziedzinie konsekwentna.

Wkońcu pragnę ogólnie zaznaczyć, iż mojem zdaniem, taryfy kolejowe winny być w ten sposób skonstruowane, aby co do towarów, znoszących wywóz morzem, o ileby droga morska nie była oczywiście nienaturalna, eksporter polski nie miał lepszego wyboru, jak tylko kierowanie ich na Gdynię względnie Gdańsk i aby w ten sposób unikano posługiwania się innemi kolejami i innemi portami.

IV. Eksploatacja morska i własna żegluga morska.

System eksploatacji.

System administrowania portem w Gdyni interesuje nas tylko pod kątem widzenia konkurencyjności portu, a tem samem kupieckiej kalkulacji korzystania z portu. Otóż trzeba sobie zdać jasno sprawę z faktu, iż port w Gdyni, przy naszym niesłychanie słabo rozwiniętym aparacie rozdzielczym, ma ruch handlowy narazie wynikający tylko z eksportu i importu własnego kraju, że więc system samowystarczalności portu, stosowany np. przez porty angielskie, nie może mieć zastosowania, gdyż nazbyt dalecy jesteśmy jeszcze od możności koncentracji surowców w portach, realizowanej tylko wyłącznie przez aparat handlowy, a dającej wielki ruch w dziedzinie przeładunkowej, jak to ma miejsce z bawełną w Liverpoolu. Zasada więc samowystarczalności portu byłaby niesłuszna, gdyż port na skutek podwyższania stawek przestałby być konkurencyjnym, ruch portowy skierowałby się na inne porty, na czem oczywiście straciłby szereg czynników a więc przedewszystkiem własne linje okrętowe, pozbawiona pracy ludność miejscowa, cały ruch finansowy, kupiecki, nie mówiąc już o stratach na frachtach kolejowych, opłatach portowych i t. p.

Pierwszym więc kardynalnym warunkiem możności korzystania z Gdyni i naturalnego swobodnego jej rozwoju jest zasada potanienia tego portu. Konkurencyjność ta odnosić się winna do odpowiednio niskich stawek portowych, do szybkości i sprawności funkcjonowania portu, co ma ogromne znaczenie dla potanienia tranzakcyj handlowych. Poza tem, ponieważ linje żeglugi stanowią praktyczne przedłużenie linij kolejowych, uważać należy za konieczny warunek, ażeby przeładunek był nietylko technicznie łatwy i tani, ale żeby wprowadzono w życie bezpośrednie dokumenty przewozowe z miejsca wysyłki via port do miejsca przeznaczenia przy eksporcie i aby ewentualnie to było możliwe i odwrotnie, przy imporcie. W ten bowiem sposób będzie można rozszerzyć podstawy operacyjne ruchu porto-

wego drogą przyciągnięcia do Gdyni i przez Gdynię tranzytowych ładunków tonnażu czeskich i rumuńskich i w ten sposób będzie można stworzyć tranzytowe punkty rozdzielcze w Gdyni dla importu do Polski i z Gdyni, dla reeksportu do Litwy, Łotwy, Estonji, Rosji i Finlandji takich towarów i surowców, jak bawełna, wełna, skóry, towary kolonjalne, galanterja i t. p.

Frachty morskie.

Dotychczas w Polsce niema, niestety, zorganizowanej komunikacji bezpośredniej kolejowo-okrętowej, t. j. możności nadawania przesyłek za jednym dokumentem przewozowym od stacyj kolei polskich do portów względnie stacyj kolejowych w krajach zamorskich. W opracowaniu jest taka komunikacja ze Stanami Zjednoczonemi Am. Półn. za pośrednictwem linji okrętowej American Scantic Line, posiadającej już obecnie swoją tête de ligne w Gdyni, jednakże wobec opozycji kolei amerykańskich, dokumenty przewozowe będą mogły być wystawiane tylko do portów amerykańskich, skąd kolejami będą musiały być nadawane ponownie.

Istniejąca zaś linja polsko-brytyjska utrzymuje dotychczas stałą komunikację tylko między Gdańskiem a Hull i Londynem i nie znajduje się jeszcze w bezpośredniej komunikacji z kolejami polskiemi w wspomnianem znaczeniu.

Oczywiście, że decydującym czynnikiem dla konkurencyjności portu jest wysokość frachtów morskich, które często obniżone przez jedną linję okrętową, wywołują z przyczyny współzawodnictwa obniżenie ich przez inne konkurujące linje żeglugowe i dlatego, witając z pełnem uznaniem fakt powstawania własnego tonnażu morskiego, wyrażamy przekonanie iż wysokość frachtów morskich nie będzie regulowana zasadą samowystarczalności, lecz, że będzie tu miarodajna polityka pewnego dumpingu frachtowego, a więc polityka na dłuższą metę. Rząd przytem ma w swych rękach potężne narzędzie w formie własnych artykułów eksportowych, jak np. nafta, przetwory ropne, węgiel, produkty chorzowskie, sól i t. p., poza tem ma w swych rękach ustawę emigracyjną, dającą możność wzmocnienia ruchu w naszych portach nietylko w dziedzinie obrotu towarowego, ale także i w dziedzinie emigracji, a w części także i reemigracji. Korzyści więc z posiadania własnej, choćby tak na początek małej floty handlowej są d u ż e, dają bowiem możność uniezależnienia się gospodarczego od obcej polityki frachtowej i mogą dać w zysku nietylko konkretny zarobek materjalny, ale i zysk prestiżowy posiadania własnej bandery. Korzyści te są jeszcze i innej natury, koncentruje się bowiem i normalizuje nasza ekspansja i ruch handlowy w kierunku portu, doprowadza

się do bezpośrednich tranzakcyj między naszym aparatem handlowym eksportowym i importowym a zagranicą, umożliwia się bezpośredni stosunek z zagranicą dla przemysłu polskiego i wywołuje się unikanie importera pośredniczącego. Znaczenie własnego tonnażu jest szczególnie doniosłe w dziedzinie realizacji naszych poczynań eksportowych, gdyż własna flota i bezpośrednia komunikacja zmienia całe nastawienie naszego eksportu; eksport ten, mogąc sprzedawać tylko jak dotychczas, franco fabryka, franco wagon, albo najwyżej f.o.b Gdańsk, musiał mieć jeszcze jakiegoś pośrednika, który za niego docierał do odbiorcy. Przez sprzedaże c.i.f może się zmienić charakter polskich interesów eksportowych na interesy światowe, godne wielkiego Państwa, równocześnie zaś będzie mogło być ułatwione finansowanie naszego eksportu środkami polskich instytucyj kredytowych. Przed Polską będą musiały się otworzyć nowe horyzonty, gdyż stopniowo nastąpi uniezależnianie ekonomiczne polskiego gospodarstwa od opieki pośredników, a fakt ten, iż wychowuje się stale nowe kadry marynarzy, mechaników okrętowych, kadetów i oficerów morskich, jest tak olbrzymim nawrotem w dziejach naszej ojczyzny, iż doniosłość tej historycznej chwili będzie mogła być odpowiednio doceniona dopiero w późniejszych momentach dalszego naszego rozwoju jako państwa morskiego.

Polityka portowa.

Jeżeli więc otworzona zostaje droga dla realizacji tych wielkich celów ogólno-państwowych, konkurencyjność frachtów morskich w celu potanienia kosztów portowych nie może być uważana za ofiarę, którejby żadne prywatne przedsiębiorstwo nie zniosło, a dla których to ofiar Skarb Państwa ma i musi mieć odpowiednie zrozumienie i wyczucie.

Z całą satysfakcją muszę stwierdzić, że idee te znalazły pełne zastosowanie w dotychczasowej polityce Rządu. Mianowicie inż. Nosowicz, dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, oświadczył w referacie, jaki miał dnia 14 grudnia 1928 r. w Stowarzyszeniu Przedstawicieli Handlowych w Warszawie, według stenogramu, dosłownie, co następuje: „Naszem mocnem postanowieniem jest, żeby port gdyński był wybudowany w ten sposób, żeby był tani, co uważamy za największą zaletę portu. Muszę Panom kategorycznie oświadczyć, że port gdyński będzie się tem różnił od bardzo wielu portów całego świata, że to nie będzie port zarobkowy, samowystarczający. Liczymy się z tem, że cały kraj będzie do tego portu dokładał, żeby dać tanie drogi dla naszego ruchu towarów. W innych krajach porty są traktowane jako dochodowe przedsięwzięcia i stąd są znacznie droższe".

Właśnie także dzięki tej polityce taniości portu, rośnie stopniowo ruch w porcie gdyńskim, przyczem udział polskiej bandery odgrywa niepoślednią rolę.

Bandera polska. Znaczenie bandery polskiej w naszych portach w porównaniu do innych bander w r. 1928 obrazuje nam zestawienie następujące (patrz niżej tabl. Ruch statków w portach według bandery).

Udział statków polskich, biorąc pod uwagę tonnaż okrętów wchodzących do portu gdyńskiego, wynosił w r. 1928 10,2%, podczas gdy udział bandery szwedzkiej wyrażał się cyfrą 23,4%. niemieckiej 14,9%, francuskiej 14,2%, łotewskiej 10,8%, a duńskiej 10,4%, (pozostałe poniżej udziału polskiego).

Aby zbadać powyższe zagadnienie w jego rozwoju czasowym poniżej podajemy dane o ruchu statków w Gdyni i Gdańsku za ostatnie 3 lata.

Ruch statków w portach według bandery.

Bandera okrętów	Liczba okrętów:				Netto reg. tonn:			
	Weszło		Wyszło		Weszło		Wyszło	
	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk	Gdynia
1926 r. . .	5 967	298	5 903	303	3432480	204 767	3395840	208 194
w tem:								
polska . .	80	5	66	5	41 491	1 824	36 035	1 824
gdańska .	478	19	483	19	103 078	7 530	104 263	7 530
1927 r. . .	6 950	530	6 942	519	3899854	422 939	3932577	416 322
w tem:								
polska . .	361	58	358	54	143 679	58 387	141 421	54 848
gdańska .	533	18	634	18	129 559	9 395	137 406	9 395
1928 r. . .	6 198	1 108	6 183	1 093	4045240	985 004	4026596	973 646
w tem: . .								
polska . .	134	120	132	113	105 800	100 410	107 279	97 909
gdańska .	135	12	141	11	55 599	5 215	76 892	4 959

Z powyższych danych wynika, iż żegluga polska wykazuje w porcie gdyńskim szybki rozwój, przyczem należy zaznaczyć, iż rozwój ten właściwie zaczyna się dopiero od r. 1927 i że w r. 1928 nastąpiło znaczne zmniejszenie się udziału bandery polskiej w Gdańsku z jednoczesnym wzrostem w Gdyni.

Udział bandery polskiej w Gdyni, wynoszący w r. 1926 zaledwie 0,9 %, podniósł się w roku następnym do 13,8 %, by spaść w roku 1928 do 10,2 %. Widzimy, iż zaznaczająca się w liczbach bezwzględnych, tendencja wzrostu żeglugi polskiej nie przejawia się w danych procentowych, nie mogąc nadążyć za żywiołowym wzrostem ogólnego ruchu w porcie gdyńskim (+135 % w r. 1928 w stosunku do r 1927).

„Żegluga Polska".

O wzroście i znaczeniu żeglugi polskiej świadczą również poniższe dane o ruchu towarów, przewiezionych statkami Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga Polska".

Ruch towarów przewiezionych statkami „Żegluga Polska"

w tonnach.

Rok	Ogółem	Węgiel	Drewno	Ruda i łom	Fosforyty	Tomasówka	Sól	Drobnica różne
				Ogółem				
1927	308 060	193 685	68 265	22 610	6 800	16 105	—	595
1928	430 800	266 687	20 951	57 964	39 280	17 400	1 760	26 758
				W przywozie do Polski				
1927	40 044	—	—	17 244	6 800	15 405	—	595
1928	130 166	2 403	2 611	55 084	38 180	17 400	—	14 488
				W wywozie z Polski				
1927	219 381	151 116	68 265	—	—	—	—	—
1928	274 479	245 979	18 340	—	—	—	1 760	8 400
				Przewóz między portami zagranicznemi				
1927	48 635	42 569	—	5 366	—	700	—	—
1928	26 155	18 305	—	2 880	1 100	—	—	3 870

Źródło: Dane Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga Polska".

Ilość towarów przewiezionych przez „Żeglugę Polską" wzrosła w r. 1928 w porównaniu do r. poprz. o blisko 40 %, przedewszystkiem w przywozie (wzrost przeszło 3-krotny). W stosunku do ogólnego wywozu z Polski drogą morską, ilość towarów wywieziona w r. 1928 statkami „Żeglugi Polskiej" wynosi tylko 3,4 % (w r. poprz. — 3,1 %).

Ilość towarów zaś przywiezionych wynosiła w r. 1928 w stosunku do ogółu towarów sprowadzonych drogą morską 7,5 % (w r. poprz. 3,0 %).

Liczby te świadczą o wzrastającem znaczeniu żeglugi polskiej

V. Postulaty co do przywozu towaru przez Gdynię.

Porto-franco. Silną intensyfikację ruchu portowego wywołują wyłączania z obszaru celnego, a przedewszystkiem instytucja wolnych stref portowych. Według Kuglera, *(Die Entstehung der neuen Freihafenformen*, Weltwirtsch. Archiv. tom 19) t. zw. „porto-franco" jest już dziś przestarzałą formą wyłączenia pewnych terytorjów z obszaru celnego: w Europie poza Gibraltarem, nigdzie już nie spotykamy się z dawnem, dość zresztą poprzednio modnem porto-franco. I u nas przez jakiś czas kołatała się myśl wprowadzenia porto-franco dla Gdyni, sądzę jednak, iż zastosowanie tego systemu dla Gdyni byłoby niewskazane, gdyż obszar Gdyni byłby wówczas odcięty granicą celną od reszty kraju, co na rozwój Gdyni raczej ujemnie mogłoby wpłynąć. Natomiast istnieją dwa inne sposoby wyłączenia terytorjów z obszaru celnego, mianowicie: wolna strefa portowa oraz wolne składy.

Wolna strefa portowa. Wolna strefa portowa polega na tem, iż większy obszar, a więc dzielnica lub dzielnice portowe, wyłączone są z pod obszaru celnego, w tym celu, aby zapewnić nietylko bezcłowe magazynowanie towarów, ale aby umożliwić powstawanie przedsiębiorstw przemysłowych w porcie, zwłaszcza tych działów przemysłu, które poszukują warunków, sprzyjających dalszej wysyłce zagranicę, przerobionych przez siebie, gotowych towarów lub półfabrykatów. Motywem więc dla osiedlenia się takich przemysłowych przedsiębiorstw jest bezcłowy przywóz surowca i wywóz towaru obrobionego, bliskość morza, decydująca o tanich kosztach przewozu i ewentualne sąsiedztwo krajów odbiorczych.

Wolne składy. Natomiast „wolne składy" mają znacznie węższy teren operacyjny i nie mogą mieścić przemysłów portowych. Wprawdzie obie formy wyłączenia z pod obszaru celnego w porcie mają tę wielce korzystną stronę, iż umożliwiają handel i wysyłkę zagranicę zamagazynowanych towarów, a to albo w drodze tranzytu albo reeksportu, jednakże zastosowanie formy wolnej strefy portowej ma tę oczywistą zaletę i wyższość, iż powiększa ogólną wagę tonnażu portowego przy wejściu i wyjściu oraz w większym jeszcze stopniu, zależnie od charakteru przedsiębiorstw przemysłowych w wolnej strefie, powiększa także wartość tonnażu. Według Kuglera, tranzytowy tonnaż Hamburga w ciągu 25 lat od r. 1888 do 1914, powiększył się według wagi $3^1/_2$-krotnie, podług zaś wartości 7-krotnie, właśnie dzięki wolnej strefie portowej, zaprowadzonej w r. 1888. Brema natomiast, która zaprowadziła tylko system „wolnych składów",

tego rodzaju wzrostu wartości nie wykazała. Oczywiście, iż w myśl tego co oświadczyłem, jestem zwolennikiem wolnych stref portowych i ten właśnie system uważam dla Gdyni za najbardziej celowy i wskazany.

Ruch tranzytowy.

Pod względem gospodarczym Polska jest krajem o charakterze tranzytowym: z granicami lądowemi, otwartemi, dla wejściowego i wyjściowego ruchu towarowego. Ten ruch tranzytowy ma, jak już zaznaczono, szczególne znaczenie w portach, poza innemi bowiem wspomnianemi korzyściami, powoduje w portach koncentrację transportów tranzytowych, zwłaszcza wówczas, gdy jest wywołany zapotrzebowaniem przetwórczych przemysłów portowych.

To też Rząd Polski stara się zawrzeć z szeregiem krajów porozumienia, mające na celu skierowanie ruchu tranzytowego na Gdynię i jedną z ważniejszych umów tego rodzaju jest umowa z Rumunją. Przy tranzycie towarów często jest trudno zgóry przewidzieć, czy towar będzie istotnie wywieziony z kraju, czy też ma w nim pozostać. Otóż o ile towar ma być istotnie wywieziony, z punktu widzenia koncentracji tranzytowanych towarów, ten z krajów będzie miał największy udział w handlu światowym, który będzie stwarzał dla dalszego reeksportu towarów, najmniej niepotrzebnych trudności. Przytem należy dopuścić zastosowanie t. zw. „tranzytu łamanego", t. j. możność dysponowania tranzytowanym towarem, stosownie do późniejszych sprzedaży i podług tychże, stosownie do wskazówek osoby dysponującej towarem. Odnosi się to zwłaszcza do t. zw. obrotu uszlachetniającego, polegającego bądź na przesortowaniu, bądź na takim przerobie, który dokonany być może tylko przez odpowiedni warsztat przemysłowy.

Jest więc rzeczą ważną, aby w zrozumieniu tych znacznych korzyści gospodarczych, wynikających z bezcłowej koncentracji surowców i półfabrykatów dla dalszej wysyłki po uszlachetnieniu lub przesortowaniu można było wytworzyć w porcie tego rodzaju warunki cywilno-prawne, fiskalne i podatkowe, iżby działalność czynników gospodarczych i dobroczynny, twórczy wpływ portu, nie były w niczem hamowane. O korzystnych wynikach obrotu uszlachetniającego w stosunku np. do Hamburga była już mowa, ale równie dodatnie skutki w odniesieniu do stref wolno-cłowych wywołuje działalność manipulacyjna przy sortowaniu towarów w portach. Charakterystycznym przykładem takich efektów gospodarczych jest sortowanie herbaty, futer i innych towarów w Londynie, sortowanie masła ka-

kaowego w Amsterdamie, niektórych towarów kolonjalnych w Marsylji i t. p., przyczem towary te w następstwie są objektem giełdowej sprzedaży na t. zw. aukcjach, odbywających się bądź perjodycznie, bądź po nadejściu towaru, bądź z transportu jeszcze płynącego.

Technika handlu w Gdyni.

Do takiej właśnie techniki handel w porcie Gdyni musi stopniowo się przygotowywać i jak widzimy, szeroką jest droga, którą będzie musiał kroczyć i duża będzie suma doświadczenia, jaka po tej drodze będzie musiała być zdobytą.

Obecny bowiem charakter obrotów towarowych w Gdyni świadczy o niedostatecznej jeszcze sprawności naszego życia gospodarczego i o dużej jednostronności naszego handlu zagranicznego. Skoro wybudowaliśmy własny, narodowy port, którym się szczycimy, to nie poto, aby trwać w tej jednostronności naszego obrotu towarowego, lecz aby w całej pełni wykorzystać nasz dostęp do morza i nawiązać takie stosunki z całym światem, któreby mogły zapewnić ciągłość rodzimej wytwórczości, jej rozwój i jej opłacalność. Niewątpliwie dzięki portom w Gdyni i w Gdańsku osiągnęliśmy poważne walory gospodarcze, ale to nas nie powinno zadawalniać, przeciwnie musimy sobie zdać jasno sprawę, iż doszliśmy do pewnego etapu, po którym musi pójść etap dalszy, konieczny, takiego zróżniczkowania funkcyj gospodarczych w porcie, które spotęgują jeszcze podstawy naszej ekspansji oraz uszlachetnią warunki strukturalne naszego handlu zagranicznego, podnosząc temsamem znaczenie portu nietylko pod względem wagi tonnażu, jak dotychczas niewielkiej ilości artykułów ale i wartości tonnażu wielu towarów zróżniczkowanych.

Jeśli bowiem spojrzymy na charakter obrotów w Gdyni, to przekonamy się, iż zmiana w kierunku zróżniczkowania istniejących obrotów w tym porcie jest naglącą koniecznością i powinna być przedmiotem szczególnej pieczy naszej polityki gospodarczej.

Składy konsygnacyjne.

Ściśle związany z istnieniem wolnych składów a zwłaszcza wolnych stref portowych, jest system handlu ze składów konsygnacyjnych, który doszedł do szczególnie wielkiego rozwoju w niektórych portach światowych.

Składy konsygnacyjne są narzędziem koncentracji większej masy towaru na zasadach komisowych, ułatwiających ich gromadzenie, stąd istnienie takich składów w portach posiada dla obrotu towarowego wielkie znaczenie. Składy te, centralizując handel importowy, hurtowy i ewent. reeksportowy, przyczyniają się do normalizacji

cen, towary bowiem sprowadzane bywają na takie składy przeważnie z kraju pochodzenia, przy starannem eliminowaniu ogniw pośredniczących. Mogą się więc przyczyniać do potanienia kosztów producji, względnie kosztów utrzymania. Nasze ustawodawstwo podatkowe niestety nie sprzyja organizowaniu składów konsygnacyjnych, które jeśli zawierają surowce potrzebne dla krajowego przemysłu, znacznie ułatwiają mu zaopatrywanie się w niezbędne do przerobu produkty. Poza tem mniej zasobne warsztaty produkcyjne mają możność dysponowania także niewielkiemi ilościami towarów ze składów konsygnacyjnych, przyczem postawione są naogół w tych samych warunkach konkurencyjnych co do cen, które z natury rzeczy bywają wyższe przy zakupach małych partyj z pomocą pośredniczącego ogniwa. To też składy konsygnacyjne, nadające się specjalnie do naszych warunków, związanych z brakiem kapitałów obrotowych, spełniać mogą w Polsce szczególnie pożyteczne funkcje gospodarcze i dlatego kwestja celowości sprowadzania na składy konsygnacyjne tych lub innych grup towarów i ich selekcji, powinna być pozostawiona regulowaniu jedynie w drodze stawek taryfy celnej, nie zaś specjalnie nieprzyjaznemi stawkami podatkowemi.

Sądzę, iż handel konsygnacyjny stał się w ciągu XIX stulecia główną przyczyną wielkiego znaczenia szeregu portów a być może także czynnikiem silnie współdziałającym w rozwoju potęgi ekonomicznej i politycznej niektórych państw. Tam bowiem, gdzie się celowo gromadzi wielką ilość towarów, istnieje ciągły i duży napływ zainteresowań odpowiednich grup odbiorców, tem bardziej ufających w realność i stałość równomiernego, względnie uzasadnionego poziomu cen i ich fluktuacji, im większe zostały zgromadzone zapasy tych towarów. Z natury rzeczy takie składy konsygnacyjne ściągają również uwagę zainteresowanych operacjami finansowemi instytucyj kredytowych, pośredniczących w regulacjach płatniczych, udzielających zaliczek na składowane towary i tem chętniej skłonnych do finansowania tranzakcyj lub do przyznawania kredytów towarowych, im bardziej poziom notowanych cen giełdowych odpowiada położeniu lub przewidywaniom rynku światowego na dane artykuły. Takim rynkiem światowych notowań jest np. Londyn, Hamburg, Le Havre i t. p. na kawę, herbatę i t. p., Brema i Liverpool, Rotterdam, Le Havre na wełnę, Tokio na ryż, Londyn, Hull na gumę i t. p.

Handel terminowy.

Różne mogą być formy i warunki handlu na skład konsygnacyjny, nie można sobie jednak wyobrazić wielkich obrotów handlowych w światowych portach bez konieczności stosowania zasad handlu terminowego,

według których z reguły wszystko jest zgóry ustalone, mianowicie: gatunek towaru, kontraktowanego podług typu, ilość towaru, będącego przedmiotem tranzakcji, termin wykonania zamówienia i dostawy, sposób rozliczenia i warunki płatności. Waha się zazwyczaj tylko cena towaru odnośnego transportu oraz ewentualnie także i minimum ilości towaru, który ma być przedmiotem tranzakcji. Zależnie od ruchliwości oraz szczęścia kupca portowego, ilość operacyj może progresywnie rosnąć, gdyż składy konsygnacyjne w portach posiadają niewątpliwą siłę przyciągającą i rozrodczą, umożliwiając stałe pomnażanie tranzakcyj, nietylko w stosunku do wewnętrznego ale i do zagranicznego rynku odbiorczego.

Z obrotów towarami wynika oczywiście naturalny przepływ kapitałów, regulacje następują przeważnie w drodze otworzonych kredytów rambursowych, a na pewien czas przed terminem ich pokrycia, nadchodzą rymesy, co stwarza znów płynność kredytów krótkoterminowych, mogących być uruchomionemi na inne cele. Koncentrowanie więc towarów na składach konsygnacyjnych w portach pociąga za sobą powstawanie instytucyj finansowych, centralizujących płatności zobowiązań, wynikających z tych tranzakcyj towarowych, które znów powodują zapotrzebowania kredytowe również w tychże instytucjach zaspakajane.

Wspomniany przepływ kapitałów stwarza ich płynność, która z drugiej strony sprzyja obniżaniu dyskonta, co w dalszym ciągu potęguje wymianę towarową, zdążającą głównym swym nurtem przeważnie nietylko tam, gdzie może być odpowiednia jej baza, ale w pierwszym rzędzie w stronę tych portów i krajów, których stopa dyskontowa jest odpowiednio niska. Centralizowanie więc obrotów handlowych towarami, będącemi niekoniecznie pochodzenia własnego kraju, wywołać może, jak widzimy, ze wszech miar pożyteczne efekty, nietylko pod względem zysków, wynikających z tranzakcyj czysto towarowych i funkcyj transportowych, ale i w dziedzinie przypływu kapitałów i kredytów, potrzebnych na finansowanie tych tranzakcyj.

Z tych względów sprawa składów konsygnacyjnych powinna być przedmiotem specjalnych studjów i winna znaleźć swój odpowiednik w podłożu zmodernizowanych przepisów cywilno-prawnych oraz podatkowych, które powinny pobudzać inicjatywę prywatną do twórczej działalności praktycznej w tej dziedzinie handlu.

VI. Postulaty co do wywozu przez Gdynię.

Stosunek między przemysłem a handlem.

W Polsce eksportem trudni się naogół raczej przemysłowiec, nie zaś kupiec. Handel, jako czynnik w naszych warunkach wywozowych więcej niż wtórny, nie odgrywa w naszej ekspansji roli przodującej, to też nie mając możności skutecznego pobudzania naszej produkcji do eksportu, wykonywuje funkcje wywozowe w ograniczonych rozmiarach i przeważnie tylko w stosunku do towarów, będących artykułami wybitnie eksportowemi, na utartych już szlakach wywozowych.

Z punktu widzenia handlu portowego, kwestja usiłowań nawiązania nowych stosunków wywozowych winna być raczej rozpatrywaną zależnie od stopnia nastawienia polskiej produkcji do wywozu. Naogół biorąc, doświadczenie lub obserwacje handlu co do reagowania polskiej produkcji na hasła i konieczności eksportowe, są dość negatywne. Poza działami produkcji, skazanemi niejako na wywóz, skłonienie producenta polskiego do ekspansji na zewnątrz, jest dość trudne, mimo, iż niejednokrotnie pojemność rynku wewnętrznego zmniejsza się w stosunku do możliwości produkcyjnych poszczególnych warsztatów pracy.

To też rozmiar prób co do nowych stosunków eksportowych, a więc i zwiększenie szans powodzenia, zależne jest od okoliczności, czy w planie produkcyjnym poszczególnych warsztatów znajduje się stały czynnik uwzględnienia konieczności wywozowych i czy równorzędnie istnieje stały element poszukiwania nowych rynków zbytu.

Trudności wywozowe.

Poza tem wywóz nasz napotyka na szereg trudności, przedewszystkiem dlatego, iż statki okrętowych stałych linij stosunkowo rzadko odbijają od portu, podczas gdy w portach konkurencyjnych statki obsługują przemysł i handel wywozowy znacznie częściej, aniżeli to ma miejsce w Gdyni, a nawet w Gdańsku. I tu leży najważniejsza przewaga eksportera francuskiego, angielskiego, włoskiego i niemieckiego nad polskim eksporterem, który w ciągu długich tygodni musi obwozić swój towar, tracąc na procentach od kapitału.

Brak nam też własnych instytucyj kredytowych zagranicą. Wskutek tego braku trzeba korzystać przy pobieraniu akredytyw, przy wysyłce dokumentów na inkaso, wreszcie przy przesyłce należności, z usług banków zagranicznych, co oprócz dodatkowej prowizji pociąga za sobą znów zwłokę parutygodniową, zanim osiągnięte ze sprzedaży waluty staną się rozporządzalne dla eksportera polskiego.

Ponadto jakkolwiek nasza sieć konsularna jest już dość liczna, to jednakże nie jest ona jeszcze dostatecznie rozsiana w tych krajach, w których istnieją możliwości wywozowe dla Polski. Również nie jest dostatecznie liczną ilość konsulów honorowych, mianowanych z pośród miejscowych sfer gospodarczych, mogących być zainteresowanymi stosunkami handlowemi z Polską. Wreszcie nasze oficjalne placówki konsularne przeciążone są pracą administracyjną i na opiekę nad wywozem polskim nie mają ani czasu, ani funduszów.

Te ogólnie znane braki mogą być przy odpowiednim skoordynowanym planie bardzo rychło usunięte.

Znacznie trudniejszą jest sprawa naszych placówek fachowych zagranicą. Zarówno wskutek naszej inercji, jak i z powodu trudności materjalnych (brak stypendjów) oraz utrudnień paszportowych, posiadamy niezmiernie szczupłą emigrację wykształconej młodzieży handlowej, która woli powiększać zastępy bezrobotnych biuralistów w kraju, aniżeli poświęcać się zawodowej praktyce zagranicą. Stąd też eksporter polski jest naogół pozbawiony zagranicą opieki rodaka. władającego językiem miejscowym i posiadającego znajomość miejscowych stosunków, co w rezultacie albo uniemożliwia eksport, albo też z przyczyny nadmiernych kosztów, związanych ze stopniowem nabywaniem doświadczenia, stawia eksportera polskiego w znacznie gorszych warunkach konkurencyjnych.

Poza powyższemi trudnościami można jeszcze wyliczyć cały szereg innych, które przykładowo tutaj jeszcze cytujemy:

W związku ze wspomnianą nikłą emigracją młodzieży kupieckiej zagranicę, zanikają dawne, względnie nie wytwarzają się nowe zastępy komiwojażerów polskich, obeznanych z odnośnemi rynkami zbytu. Eksportowi polskiemu grozi i z tej strony wyprzedzenie ekspansji polskiej przez obcą ekspansję i nieustającą w pracy konkurencję.

Brak norm standaryzacyjnych dla większości naszych artykułów wywozowych jest również poważnym szkopułem wywozu, podobnie jak i brak środków technicznych dla tej standaryzacji w formie elewatorów, chłodni, rzeźni, zbiornic tranzytowych, i t. p.

Brak jest giełd towarowych, normalizujących stosunki umowne w wielkim handlu w drodze „zwyczajów handlowych", dla poszczególnych towarów (usance) oraz w drodze „Schlussschein'ów", ustalających typy towarów, brak arbitrażu i ogólnie obowiązujących form i warunków umownych, wreszcie skutecznych środków prawnych w wypadkach spornych.

Eksport pośredni.

Wreszcie jedną z ważniejszych trudności naszego wywozu jest jego jednostronność, polegająca na t. zw. eksporcie bezpośrednim, t. j. przemysłowym, z pominięciem eksportu pośredniego, dokonywanego przez kupca eksportera, względnie komisjonera eksportowego.

Typ eksportu pośredniego nie powstaje u nas z następujących mniej więcej powodów:

a) z przyczyny ogólnej niechęci współpracy przemysłu polskiego z handlem w dziedzinie wywozu,
b) z powodu braku organizacji finansowej dla skupu na rynku wewnętrznym oraz finansowania samego eksportu,
c) ze względu na wadliwość naszego systemu podatkowego, i wreszcie
d) z przyczyny małej znajomości nowoczesnej techniki eksportowej, która nie jest w dostatecznym stopniu przyswajana przez słuchaczy wyższych uczelni handlowych, nie mających nawet mimo odpowiedniego wykształcenia fachowego, możności przeprowadzenia osobistego studjum na zagranicznych rynkach.

Służba informacyjna.

Ale nawet ten szczupły nasz eksport bywa często narażony na szwank z powodu niedociągnięć w zakresie rządowej zagranicznej służby informacyjnej.

Zasadniczy postulat w tym względzie sprowadza się do tezy następującej: należy nastawić raporty naszych placówek zagranicznych na kierunek bardziej niż dotychczas praktyczny i konkretny, umożliwiający niezwłoczne wykorzystanie informacyj zawartych w raportach, przez zainteresowane przedsiębiorstwa.

Dotychczasowe metody opracowywania raportów konsularnych są zdaniem naszem, z punktu widzenia interesów praktycznego życia gospodarczego, niedoskonałe. Raporty konsularne, ukazujące się w regularnych i długich, naogół, odstępach czasu, skazane są z natury rzeczy raczej na generalne ujmowanie ogólnej sytuacji gospodarczej danego kraju, względnie poszczególnych gałęzi jego życia gospodarczego, co w małym jedynie stopniu może być praktycznie wykorzystane. Najistotniejsze natomiast wiadomości, decydujące niejednokrotnie o powodzeniu wywozu do danego kraju, t. j. informacje co do konjunktury rynkowej, a zwłaszcza co do nagłego zapotrzebowania — są przy dotychczasowym systemie pracy konsulatów niemożliwe do uwzględnienia.

Dlatego należy spowodować, by niezależnie od obszerniejszych sprawozdań perjodycznych o typie dotychczasowym, opracowywane były przez nasze placówki zagraniczne jak najczęstsze i nie ujęte w ramy

okresowości takie informacje konsularne, które uwzględniałyby przedewszystkiem zmienną konjunkturę rynkową, dając materjał jak najbardziej aktualny odnośnie nadarzających się możliwości handlowych (specjalne lub okresowe zapotrzebowanie rynku, dane co do rozpisanych dostaw, oferty na reprezentacje i t. p.). Słowem chodziłoby o informacje, które w konsekwencji prowadzą do bezpośredniego i często niezwłocznego nawiązania kontaktu między poszczególnemi firmami obydwu krajów.

Przytem dla wykorzystania informacyj konsularnych, koniecznem jest, by one możliwie rychło dostawały się do rąk firm bezpośrednio zainteresowanych. Daje się to najłatwiej i najlepiej osiągnąć, przy stałym i bezpośrednim kontakcie placówek konsularnych z Państwowym Instytutem Eksportowym, Izbami Przemysłowo-Handlowemi oraz organizacjami gospodarczemi w kraju, do których winny być kierowane wszystkie odnośne wiadomości konsulatów.

Poza tem szczególną uwagę należy zwrócić na kwestję udzielania przez placówki konsularne informacyj o zdolności kredytowej przedsiębiorstw zagranicznych. Aczkolwiek powojenny stan handlu w Europie oraz młodość naszych placówek konsularnych uzasadniają ostrożność w powyższej sprawie — to jednak wprowadzona u nas prohibicja (vide Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Zagranicznych 1923, poz. 195 oraz Dz. Urz. Min. Spr. Zagr. 1927 Nr. 89) może dla życia gospodarczego przynieść znacznie więcej szkody aniżeli pożytku.

Opierając się na cennej pracy szwajcarskiego konsula Uno Hammarlöw *(Der wirtschaftliche Informationsdienst der Exportstaaten*, Bern 1927) przyszliśmy na zasadzie doświadczeń, poczynionych zagranicą, do przekonania, iż wydany bezwzględny zakaz udzielania przez konsulaty informacyj o zdolności kredytowej, powinien być zniesiony jako szkodliwy, — natomiast należy konsulowi pozostawić prawo swobodnego uznania, czy danej firmie prywatnej w kraju, ma udzielić informacyj, czy nie. Jeżeli konsul nie chce lub nie może dać informacyj powinien zawsze wskazać adres zagranicznego biura informacyjnego, które uchodzi za najbardziej sprawnie działające.

Konsul więc powinien mieć prawo udzielania informacyj — sine obligo — w formie jak najbardziej oględnej, o ile źródło informacji nie nasuwa żadnych wątpliwości oraz o ile firma żądająca informacji daje ze względu na swą solidność rękojmię należytej dyskrecji.

Natomiast w wypadkach, kiedy konsul ma wątpliwości co do firmy, proszącej o informacje, skierowuje on zebrane przez urząd

konsularny dane do kompetencji terytorjalnej Izby Handlowej lub odpowiedniego zrzeszenia przemysłowego lub handlowego dla użytku, jaki dana organizacja uzna za stosowny.

W tych informacjach placówki konsularne powinny szczególną zwrócić uwagę na działalność agentów handlowych, komisjonerów i innych przedstawicieli handlowych, zajętych na terytorjum placówki zbytem produktów polskich, w celu eliminowania żywiołów nierzetelnych i nawiązywania stosunków pomiędzy eksporterami krajowymi a rzetelnymi importerami lub reeksporterami zagranicznymi.

Potrzeby kredytowe.

Specjalną uwagę należy poświęcić zagadnieniu potrzeb kredytowych w związku z eksportem.

W naszych warunkach szczupłości środków obrotowych i słabości aparatu wywozowego, należy w pierwszym rzędzie położyć nacisk na konieczność organizacji kredytowej dla skupu na rynku wewnętrznym dla celów wywozowych takich przedewszystkiem artykułów, które przedstawiają największe możliwości eksportowe, a mianowicie: surowce i półfabrykaty, produkty rolne i hodowlane oraz wytwory drobnego przemysłu. Wychodzimy bowiem z założenia, że wspomniane ogólne działy naszych towarów wywozowych mogą znaleźć najłatwiejszy zbyt zagranicą, wskutek czego ułatwienia kredytowe dla skupu tych towarów, powiększą ilości i przyspieszą proces globalnego ich wywozu, przyczem nastawienie naszych instytucyj kredytowych na finansowanie skupu dla celów eksportowych, ułatwi dalszy etap: finansowania skupu produktów fabrycznych dla ich wywozu oraz samo finansowanie ich eksportu.

Jakkolwiek finansowanie wywozu produktów fabrycznych jest niezmiernie doniosłem zagadnieniem, u nas jeszcze nie rozwiązanem, pierwszeństwo w udzielaniu pomocy kredytowej należałoby dać działom wywozowym gorzej lub wcale niezorganizowanym, a tem samem w pierwszym rzędzie domagającym się troskliwej opieki.

Zagadnienie skupu interesuje kupca eksportowego oraz komisjonera wywozowego i jest niezmiernie ważnem, gdyż z powodu braku ułatwień kredytowych przy skupie, tranzakcje wywozowe w wielu artykułach bądź zupełnie nie dochodzą do skutku, bądź też zapoczątkowane, marnieją, nie mają bowiem mimo energji i solidności firm, dostatecznych finansowych podstaw egzystencji i rozwoju. Gdzie indziej podobne trudności usuwane są w drodze zasilania własnych środków obrotowych firmy, relatywnie łatwym stosunkiem firmy do banku, — w krajach zaś o szczególnie szczupłych kapitałach, jak w Polsce i Rumunji, wytworzył się przed wojną szczególny typ interesu

winkulacyjnego, jak twierdzi Breit (*Das Winkulationsgeschäft*, Tübingen, 1908), — polegającego na zaliczkowaniu i lombardowaniu przez bank przesyłki, przyczem bank za jakiekolwiek zarzuty przeciwko jakości i t. p. towaru nie ponosi żadnej odpowiedzialności.

Zaznaczyć należy, że obecnie, po wojnie, nawet o tego rodzaju kredyt jest u nas bardzo trudno i że wogóle odczuwa się brak jakichkolwiek stałych form kredytów towarowych, któreby zasilały własne środki obrotowe firm handlowych, pragnących dokonywać skupu w okresach, wymagających szczególnego natężenia finansowego, np. w czasie sezonu lub w razie konjunkturalnych zmian cen na rynkach światowych, a więc w okresie, który może być wyzyskany dla lokowania produkcji wewnętrznej na rynkach zagranicznych.

Finansowanie skupu dla celów wywozowych powinno być jak najrychlej zorganizowane, zwłaszcza w odniesieniu do takich towarów, jak: jaja, masło, zwierzęta żywe i bite, skóry i futra surowe, chmiel, szczecina, puch, pierze, len i t. p.

W niektórych z tych artykułów moment skupu zbiega się z momentem wywozu, we wszystkich tych jednakże artykułach skup nie jest dostatecznie realizowany właśnie z przyczyny braku ułatwień w dziedzinie finansowania skupu. To też przeważnie skup dokonywany bywa przez zagranicznego pośrednika, objeżdżającego w tym celu Polskę i często unikającego wszelkiego obciążenia podatkowego, konkurującego więc w sposób nielojalny z eksporterem polskim.

Jeżeli chodzi o inne towary, to często odpowiedzialne firmy zmuszone są płacić zadatek przy zamówieniu i wpłacać należność w chwili dostawy, — jeżeli zaś tego czynić nie mogą, muszą przedstawić gwarancję bankową, zabezpieczoną akceptami oraz hipoteką. Ułatwienia kredytowe są niezmierną rzadkością i stosowane są przez poszczególne przedsiębiorstwa przemysłowe tylko w stosunku do bardzo niewielu firm handlowych i tylko o tyle, o ile te firmy kupują franco fabryka. Wówczas wchodzą w zastosowanie ogólne, subjektywne lub konjunkturalne normy warunków, będących w użyciu przy tranzakcjach rynku wewnętrznego. O ile zaś kupiec pragnie kupić od producenta krajowego f. o. b statek Gdańsk lub Gdynia, albo c. i. f port przeznaczenia, wówczas kredyt naogół jest wykluczony, nietylko u producenta w kraju, ale także i w krajowej instytucji bankowej. Pochodzi to stąd, iż nasze instytucje finansowe prawie zupełnie nie interesują się tranzakcjami towarowemi, dokonywanemi przez handel, zaś aparat kredytowy dla celów ułatwień eksportowych nie istnieje u nas wcale. Znacznie liberalniejsze są w tym kierunku D-banki w Gdańsku, jednakże polski handel z ich usług mało może korzystać.

Pewne choć nieznaczne odprężenie daje się odczuwać ze strony niektórych banków zagranicznych, znajdujących się w Polsce.

Co się tyczy drobnego przemysłu, ta to dziedzina jest już z prawdziwą szkodą absolutnie zaniedbana. Rękawiczki, zabawki, kilimy, galanterja, okucia i t. p., niewątpliwie znalazłyby chętnych nabywców zagranicą. Niestety jednak brak kapitałów obrotowych na surowiec i robociznę nie pozwala przy braku wszelkiej pomocy kredytowej na podjęcie wielkich dostaw wywozowych, o możliwości których stale meldują placówki zagraniczne.

Reasumując, należy zaznaczyć, iż Polska należy do rzadkich krajów, w których warunki ułatwień kredytowych dla eksportu są tak prymitywne.

Gdyby jednakże odpowiednie formy kredytu były zapewnione, mogłyby one ułatwić nietylko sprawny i w pewnej ciągłości stosowany, ale także i należycie wydatny skup artykułów rolnych i hodowlanych oraz produktów drobnego przemysłu.

Poza tem zaś kredyty takie stałyby się dźwignią służącą do powstania u nas bardzo rzadkiego typu komisjonerów eksportowych, skupujących dla celów wywozu przedmioty produkcji fabrycznej (np. meble gięte, naczynia emaljowane, materjały włókiennicze i t. p.). Jeżeli często można się spotkać z ofertami zagranicznych komisjonerów eksportowych z Hamburga, Wiednia, Amsterdamu, Londynu, oferujących pomienione i inne towary polskiego pochodzenia na rynki zamorskie, to fakt ten musi nasuwać domniemanie, iż albo nasz aparat handlowy nie dorósł do tych zadań, albo też znajduje się w warunkach, które mu spełnienie tych zadań uniemożliwiają.

Funkcje eksportowe są również utrudnione także i wyjątkowo surowem traktowaniem handlu wywozowego przez ustawę o podatku przemysłowym, która przewiduje w art. 3 p. 15 zwolnienie od podatku wywozu jedynie półfabrykatów i gotowych wyrobów, podczas gdy kraj nasz prowadzi eksport przedewszystkiem surowcowy; ustanawia w art. 94 p. 2 uprzywilejowanie eksportu, prowadzonego przez przedsiębiorstwa lub organizacje przemysłowe, z wyłączeniem przedsiębiorstw i organizacyj handlowych, stwarza w bardzo wielu wypadkach faktyczne uprzywilejowanie cudzoziemskiego aparatu eksportowego w stosunku do krajowych eksporterów. To też nic dziwnego, iż towary polskiego pochodzenia nietylko są sprzedawane, jak to zaznaczono, przez obcokrajowy aparat handlowy Hamburga, Wiednia i t. p., ale że w Polsce przebywają coraz liczniejsi ajenci cudzoziemscy, skupujący i wysyłający zagranicę zboże, len, jaja i t. p., przyczem nie płacą

15.—

wogóle żadnych podatków, albowiem towar idzie wprost ze stacji załadowczej zagranicę.

Finansowanie skupu dla eksportu oraz finansowanie wywozu ma poza tem jeszcze inne znaczenie: Mianowicie, według J. Hirscha (*Der moderne Handel, Grundriss der Socialökonomik* Tübingen 1925), zapotrzebowanie środków pieniężnych na cele eksportowe przerzucane bywa na cudzoziemskie często rynki pieniężne, poszukujące lokaty. W ten sposób potęguje się wywóz z krajów zapomocą obcego kapitału, pomnażając dobrobyt i pomagając do aktywizacji bilansu handlowego. Prócz tego instytucje finansowe kraju wywożącego są poważnie zainteresowane w doprowadzeniu do pomyślnego końca tranzakcyj wywozowych i dlatego mogą skutecznie w drodze roztaczania odpowiedniej opieki baczyć nad należytem wykonaniem umowy eksportowej.

Specjalną też opiekę należy roztoczyć nad uruchomieniem wywozu produktów naszego drobnego przemysłu, drogą stworzenia organizacyjnych podstaw finansowych dla tego celu. Sprawa ta jest u nas szczególnie zaniedbana i winna być przestudjowana przez Izby Rzemieślnicze.

15.—

Muzeum Miasta Gdyni
Biblioteka
w Gdyni

MIEJSKA BIBLIOTEKA PUBLICZNA

D 89/74

Zakł. Graf. „Biblioteka Polska" w Bydgoszczy

MUZEUM
MIASTA
GDYNI
BIBLIOTEKA

Kasiński S
Niesłychane
zdarzenie...
Gdynia
2.385/192