WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

PRACE GOSPODARCZEGO ARCHIWUM MORSKIEGO
Zeszyt 6

IVAR BUXELL

TRAMPING I ŻEGLUGA REGULARNA

GDYNIA 1938

NAKŁADEM INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO W GDYNI
SKŁAD GŁÓWNY: KASA IM. MIANOWSKIEGO — INSTYTUT POPIERANIA NAUKI
WARSZAWA, PAŁAC STASZICA

GOSPODARCZE ARCHIWUM MORSKIE

Zadaniem Gospodarczego Archiwum Morskiego jest gromadzenie prac naukowych oraz wszelkich dokumentów ściśle informacyjnych z dziedziny stosunków portowych, żeglugi morskiej oraz handlu zagranicznego, przede wszystkim w odniesieniu do krajów położonych nad Bałtykiem, jak też udostępnianie tych zbiorów sferom gospodarczym, czynnikom urzędowym oraz osobom prywatnym, interesującym się zagadnieniami morskimi.

Od lipca 1936 r. funkcjonują następujące działy Gospodarczego Archiwum Morskiego:

1. Podręczny księgozbiór informatorów, zawierający kilkaset podręczników fachowych, spisów branżowych, dyrektoriów portowych, książek adresowych, odnoszących się do wszystkich krajów nad Bałtykiem jak też ważniejszych portów europejskich.
2. Czytelnia czasopism gospodarczych, portowych, żeglugowych i geograficznych, posiadająca kilkadziesiąt wydawnictw periodycznych zagranicznych i kilkanaście pism codziennych: liczba czasopism stale wzrasta w miarę ustalania przez Gospodarcze Archiwum Morskie kontaktów wymiennych z wydawnictwami zagranicznymi.
3. Kartoteki bibliografii, obejmujące rejestrację artykułów i notatek, odnoszących się do zagadnień gospodarczo-morskich zawartych w czasopismach napływających do G. A. M.
4. Centralny katalog publikacji gospodarczych i geograficzno-morskich, który obejmuje wszystkie większe księgozbiory publiczne i prywatne w Gdyni.
5. Archiwum, gromadzące dane o stosunkach technicznych i gospodarczych w poszczególnych portach, w żegludze i handlu morskim.
6. Dział statystyczny, który nie tylko gromadzi materiały źródłowe, dotyczące obrotów portowych, żeglugi i handlu zagranicznego wszystkich krajów bałtyckich i skandynawskich, ale również w stosunku do ważniejszych porównywalnych zjawisk prowadzi miesięcznie zestawienia, pozwalające na wyciąganie wniosków co do dynamiki stosunków żeglugowych i obrotu portowego.
7. Prasowy serwis informacyjny, który polega na obsłudze firm prywatnych, wyszukujących za pośrednictwem Gospodarczego Archiwum Morskiego wiadomości i dane zawarte w wydawnictwach i czasopismach zagranicznych, a dotyczące aktualnych spraw, jakimi dana firma się interesuje.
8. Komunikat prasowy. Zdobywane przy czytaniu czasopism gospodarczych wiadomości o walorze publicznym są udostępniane w komunikacie prasowym G. A. M., udzielanym redakcjom pism polskich, jak też instytucjom publicznym i urzędom, interesującym się zagadnieniami morskimi.

Dla użytku publiczności dostępne są księgozbiory, czytelnia czasopism i kartoteki G. A. M. Stawiając je do dyspozycji publiczności, personel G. A. M. udziela bezinteresownie wskazówek i pomocy co do korzystania z materiału. Poza tym G. A. M., za małą opłatą, podejmuje się stałego lub sporadycznego opracowywania powierzonych zadań.

PRACE GOSPODARCZEGO ARCHIWUM MORSKIEGO

W wyniku gromadzenia, porządkowania i analizowania materiałów informacyjnych, statystycznych, jak też archiwalnych — uzyskuje G. A. M. opracowania poszczególnych zagadnień morskich, których aktualność lub znaczenie wymagają szerszego udostępnienia. Obok tego G. A. M. inicjuje poszukiwania naukowe w zakresie zagadnień gospodarstwa morskiego i zdobywa tą drogą nadający się do druku materiał w formie referatów, sprawozdań albo odczytów. Wreszcie przewidywana jest ewentualność powiązania z działalnością G. A. M. dotychczasowych wydawnictw zbiorowych Instytutu Bałtyckiego, ukazujących się dotąd w serii *„Dominium Maris" Pamiętnika Instytutu Bałtyckiego.* Wszystkie publikacje Instytutu płynące z tych źródeł będą się w przyszłości ukazywały w serii *Prace Gospodarczego Archiwum Morskiego.*

Komitet Redakcyjny: Dr Tadeusz Bierowski, Dr Feliks Hilchen, Kpt. Stanisław Kosko, Inż. Bogdan Nagórski, Adam Rudzki, Julian Rummel, Aleksander Szulc. Redaktorzy: Dr Józef Borowik, Bartłomiej Rusiecki.

Sekretariat: Mgr Irena Madeyska, Alfred Zakrzewski.

TRAMPING I ŻEGLUGA REGULARNA

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

PRACE GOSPODARCZEGO ARCHIWUM MORSKIEGO

Zeszyt 6

W serii wydawnictw Instytutu Bałtyckiego

„PRACE GOSPODARCZEGO ARCHIWUM MORSKIEGO"

ukazały się następujące zeszyty:

1. M. Brzozowski: „Obroty towarowe niemieckich portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu Polski i innych krajów Europy środkowej, południowo-wschodniej i wschodniej".
2. A. Gazeł i B. Polkowski: „Handel międzynarodowy państw regionu bałtyckiego, 1929—1935".
3. A. Gazeł i St. Ołtarzewski: „Towarowe usługi morskie".
4. B. Żórawski: „Składniki transportu morskiego".
5. B. Koselnik: „Zaopatrywanie okrętów".
6. I. Buxell: „Tramping i żegluga regularna".

W przygotowaniu:

7. K. Hichel: „Maklerstwo okrętowe".

Komitet Redakcyjny: Dr Tadeusz Bierowski, Dr Feliks Hilchen, Kpt. Stanisław Kosko, Inż. Bogdan Nagórski, Adam Rudzki, Julian Rummel, Aleksander Szulc. Redaktorzy: Dr Józef Borowik, Bartłomiej Rusiecki.

Sekretariat: Mgr Irena Madeyska, Alfred Zakrzewski.

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

PRACE GOSPODARCZEGO ARCHIWUM MORSKIEGO
Zeszyt 6

IVAR BUXELL

TRAMPING I ŻEGLUGA REGULARNA

GDYNIA 1938

NAKŁADEM INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO W GDYNI
SKŁAD GŁÓWNY: KASA IM. MIANOWSKIEGO — INSTYTUT POPIERANIA NAUKI
WARSZAWA, PAŁAC STASZICA

198 802

338.47 :: 656.61

F. 20 74.631

Drukiem Zakładów Graficznych „Biblioteka Polska" w Bydgoszczy

K-Alw 329/82

SPIS RZECZY

Str.

WSTĘP. DEFINICJE I UWAGI OGÓLNE 1
Definicja liniowca i trampa, str. 1; Podział trampów na grupy, str. 3; Tramping pierwotną formą żeglugi, str. 5; Powstanie linii regularnych, str. 7; Struktura towarzystw trampowych, str. 8.

ROZDZIAŁ I. ROLA TRAMPINGU W ŻEGLUDZE ŚWIATOWEJ . . . 10

§ 1. Podział pracy między trampingiem a żeglugą regularną 10
Rozmiary trampingu światowego, str. 10; Wahania cen trampów, str. 14; Porównanie cen liniowców i trampów, str. 15.

§ 2. Skala światowego tonażu trampowego 16
Wiek trampów, str. 16; Rozmiary trampów, str. 18; Tendencja do standaryzacji, str. 17.

ROZDZIAŁ II. PRZEMIANY STRUKTURALNE ŻEGLUGI ZALEŻNE OD KONIUNKTURY OGÓLNEJ 20

§ 1. Cykle koniunkturalne w żegludze morskiej . . 20
Zmiany koniunktury ogólnej, str. 20; Nieelastyczność podaży tonażu, str. 20; Wpływ obrotów towarowych na żeglugę, str. 21; Teoria koniunktury żeglugi Tinbergena, str. 23; Ilość niezatrudnionego tonażu światowego, str. 24; Wykorzystanie nośności floty, str. 24; Rentowność żeglugi, str. 27; Struktura obrotów po wojnie światowej, str. 32; Ruch na Bałtyku, str. 32.

§ 2. Porozumienia żeglugowe 33
Cele konferencyj, str. 33; Sumy inwestowane we flocie, str. 34; Porozumienie w trampingu, str. 36; Porozumienie w żegludze regularnej, str. 39; Floty rządowe, str. 40; Wahania stawek frachtowych, str. 41; Ustosunkowanie się armatorów do porozumień, str. 44.

§ 3. Subwencjonowanie żeglugi 46
Celowość subwencyj, str. 46; Geneza subwencjonowania żeglugi, str. 47; Warunki dochodowości towarzystw armatorskich, str. 49; Skutki subwencyj, str. 50; Subwencjonowanie żeglugi w Polsce, str. 52.

ROZDZIAŁ III. ZAGADNIENIA ŻEGLUGI W POLSCE 54

§ 1. Tramping polski 54
Zaczątki trampingu w Polsce, str. 54; Widoki rozwojowe trampingu na Bałtyku, str. 54; Dylemat cif albo fob, str. 55; Floty towarzystw przemysłowych, str. 59.

§ 2. Rola maklerki dla trampingu 60
Maklerka źródłem powstania trampingu, str. 60; Ryzyko w żegludze regularnej i trampingu, str. 63; Przyszłość trampingu, str. 64.

Literatura 66

SPIS TABLIC

Str.

1. Tonaż światowej floty trampowej według obliczeń Lohsego 12
2. Tonaż światowej floty trampowej według obliczeń Schulz-Kiesowa . . 13
3. Wykorzystanie floty światowej do przewozu towarów masowych . . . 25
4. Wartość handlu międzynarodowego a wykorzystanie nośności floty . . 26
5. Rozmiary handlu międzynarodowego a wykorzystanie floty 26
6. Dochodowość żeglugi w Anglii według Fairplay's Annual Summary of British Shipping Finance 1937 28
7. Dochodowość towarzystw trampowych w Anglii według Chamber of Shipping 1936/1937 29
8. Stan trampingu w Anglii 30
9. Dochodowość ważniejszych towarzystw żeglugowych świata 30
10. Kapitał inwestowany we flocie wobec całości bilansu przedsiębiorstwa armatorskiego 34
11. Kapitał inwestycyjny i obrotowy przedsiębiorstwa armatorskiego . . . 35
12. Indeksy frachtów morskich według Chamber of Shipping 1936/1937 i Fairplay 42
13. Indeksy frachtów morskich według London & Cambridge Economic Service, Monthly Bulletin z 23. XI. 1937 43
14. Dywidendy wypłacone przez towarzystwa żeglugowe w Holandii 64

IVAR BUXELL

TRAMPING I ŻEGLUGA REGULARNA

WSTĘP

Definicje i uwagi ogólne

DEFINICJA LINIOWCA I TRAMPA

Postęp cywilizacji, rozwój techniczny i gospodarczy ostatnich dziesięcioleci skomplikował w znacznej mierze strukturę transportu morskiego. Pomimo to jednak dla określenia charakteru, w jakim statek handlowy[1] pracuje, posługujemy się dotychczas jedynie podziałem na: trampy i statki kursujące na liniach regularnych. Podział taki jest w czasach dzisiejszych o tyle niedokładny, że nie pozwala na dostateczną precyzję przy analizie szeregu zagadnień, a zwłaszcza przy porównywaniu momentów ryzyka w żegludze handlowej. Twierdzenie, które często słyszymy, że tramping jest bardziej ryzykowny niż żegluga regularna — jest zbyt ogólnikowo ujęte i wymaga bliższego omówienia ze względu na to, iż zbyt częste są wypadki, w których tramping może być mniej ryzykowny od żeglugi liniowej.

Chcąc ustalić jednolitą definicję trampingu, napotykamy na znaczne trudności. Różnorakość trampingu idzie tak daleko, że znalezienie dlań wąskiego określenia staje się wręcz niemożliwe. U teoretyków spotykamy różnorodne określenia pojęcia trampingu, które jednakże przy bliższej analizie okazują się zawsze zbyt ogólnikowe.

W odniesieniu do liniowca definicja jest łatwa. Jest to statek kursujący według określonego rozkładu jazdy, nastawiony przeważnie na ładunki drobnicowe. Jego cechą charakterystyczną jest to, iż zabiera ładunki od różnych załadowców, nie interesując się bliżej ani rodzajem ładunku, ani jego pochodzeniem. Można to nazwać anonimowością.

---

[1] W pracy niniejszej omawiana jest wyłącznie żegluga towarowa, nie zaś pasażerska.

W rezultacie rzec można, że wszystkie statki, których powyższa definicja nie obejmuje — są trampami. Podajemy przykłady kilku ich definicji. Definicja Roberta Hamanna brzmi następująco: „Trampem jest statek, przeważnie średnich rozmiarów, z reguły bez żadnych specjalnych urządzeń, który w wolnym czyli dzikim ruchu zawija tylko do tych portów, w których spodziewa się otrzymać ładunki, dające zyski“ [1]. Dla Franciszka Lohsego, jest to statek, „który, nie związany czasem ani portem (tzn. bez ustalonego rozkładu jazdy), ubiega się o ładunki na płaszczyźnie wolnej konkurencji“ [2].

To jako przykłady. Definicje te nie są jednakże zupełnie ścisłe i w każdym poszczególnym wypadku wymagają pewnych zastrzeżeń.

Ustawodawstwo angielskie, które przy wypłacie subsydiów dla trampingu, musiało dać jego definicję, uważa za tramp każdy statek, „który podczas jednej podróży transportuje ładunek dla jednego załadowcy, tzn. na podstawie jednego czarteru“ [3].

U. S. Shipping Board Bureau definiuje w swoim sprawozdaniu w sprawie konkurencji między liniami konferencyjnymi a outsiderami i trampami — pojęcie trampa w sposób następujący: trampem jest każdy statek biorący ładunek od jednego załadowcy lub pływający na podstawie jednego czarteru lub też kontraktu. Poza tym powyższe sprawozdanie przeprowadza podział amerykańskiej żeglugi na trzy zasadnicze grupy:

1. *Common carriers* — statki pływające regularnie lub nieregularnie jako członkowie konferencyj;
2. *Common carriers-outsiders* — statki pływające regularnie lub nieregularnie, a stojące poza konferencją (outsiderzy);
3. *Contract carriers* — trampy.

W praktyce przeprowadzenie takiego podziału nasunęło duże trudności. Outsiderzy pływający nieregularnymi rejsami starali się o zaliczenie ich do grupy trzeciej, co znowu sprawiało, że nie

---

[1] „Unter einem Trampschiff verstehen wir ein Schiff, meist von mittlerer Grösse, in der Regel ohne irgend welche Spezialeinrichtungen, das in freier oder wilder Fahrt sich dort Fracht sucht, wo solche unter möglichst günstigen Bedingungen erlangt werden kann.“ *Der Londoner Seefrachtenmarkt*, Brunświk, 1931, str. 48.

[2] „Kann mit der Freiheit in der Wahl des Zeitpunktes der Abfahrt und Ankunft, in der Ortswahl und der Gutswahl umschrieben werden.“ *Die Entwicklung der Trampschiffahrt in der Nachkriegszeit*, Drezno, 1934, str. 1.

[3] „Das neue englische Trampschiffahrts-Subventionsgesetz bestimmt, dass die Subvention nur für eine Reise, während der die ganze Ladung als Charterpartie befördert wird, gezahlt wird.“ Schulz-Kiesow, *Freie Seeschiffahrt oder Konferenzen?* Jena, 1937, str. 194.

podlegali oni ustawie o konferencjach, trampy bowiem nie podlegały tej ustawie. Okazało się niezbędne ustalenie przez *U. S. Shipping Board* dokładniejszej definicji trampa.

Reasumując pojęcie trampingu stwierdzić można, że większość definicji posiada wspólne momenty, które najlepiej oddaje zwięzłe ujęcie dra Schulz-Kiesowa, podane w jego cytowanej wyżej doskonałej książce o żegludze, a mianowicie: „Armator trampowy jest przewoźnikiem transportującym w ciągu jednej podróży towary dostarczone przez jednego załadowcę lub też opierającym swoją działalność wyłącznie na podstawie jednego czarteru albo kontraktu przewozowego" [1].

Definicja powyższa posłuży za punkt wyjścia dla dalszych badań żeglugi regularnej i nieregularnej, zawartych w niniejszej pracy.

Definicje trampingu są więc, jak widzimy, na tyle szerokie i mgliste, że trzeba je brać zawsze z pewnymi zastrzeżeniami. Dla gruntownego zbadania momentów ryzyka w trampingu i żegludze regularnej należałoby podzielić trampy na trzy zasadnicze kategorie. Poza tym analiza jest utrudniona przez to, że nie zawsze typ statku trampowego lub liniowego jest ściśle określony z technicznego punktu widzenia. Potwierdza to fakt przerzucania przez armatorów, w razie potrzeby, statków z linii regularnych do trampingu i odwrotnie. W czasach większego zapotrzebowania na tonaż dla przewozu towarów masowych, statki z linii przerzucane są do pracy w trampingu, i odwrotnie — gdy wzrasta przewóz ładunków drobnicowych, trampy zatrudnia się na linii. Znane japońskie towarzystwo *Kokusai Kisen Kaisha* świetnie potrafi dostosowywać się pod tym względem do zapotrzebowania. Takich towarzystw, tzn. łączących tramping z żeglugą regularną, jest bardzo wiele. Ogólnie powiedzieć można, że statki nadające się do transportu drobnicy są eksploatowane na liniach regularnych, natomiast cechą charakterystyczną trampów jest przystosowanie ich do przewozu ładunków masowych. Los zaś weteranów liniowych jest jednak często ten, że po odpowiedniej przeróbce kończą one swój żywot jako trampy.

PODZIAŁ TRAMPÓW NA GRUPY

Przy rozróżnianiu przynależności do trampingu lub linii regularnych opieramy się jednak nie tyle na typie lub właściwościach technicznych statku, ile na charakterze jego zatrudnienia. Wielce wskazany dla dalszej analizy byłby podział żeglugi nieregularnej na trzy grupy:

---

[1] „Für uns ist ein Trampreeder ein Frachtführer, der auf einer Reise Ladung befördert, die durch einen einzigen Verlader geliefert ist, oder ein Frachtführer, der unter einer einzigen Charterpartie oder Frachtkontrakt fährt". Ibid., str. 194.

1. trampy w pełnym tego słowa znaczeniu. tzn. trampy dzikie, nie związane żadnymi kontraktami, ani też nie mające żadnych specjalnych obranych szlaków i zabierające ładunki gdzie się da;
2. trampy stanowiące własność jakiegoś przedsiębiorstwa przemysłowego, huty lub koncernu, albo związane z tym przedsiębiorstwem długoletnimi kontraktami przewozowymi, lub też statki związane time-czarterami, tj. obsługujące przez dłuższy czas lub stale określone transporty;
3. za trzecią formę trampingu uważać należy wszystkie statki obsługujące transporty specjalne, jak statki owocowe, tankowce itd.

Do grupy pierwszej należą wszystkie statki, które na płaszczyźnie wolnej konkurencji zabierają każdego rodzaju ładunki. Należą do niej m. in. węglowce oraz statki do przewozu drzewa; nie zalicza się ich zazwyczaj do flot specjalnych, ponieważ zasadniczo są one w stanie transportować również inne ładunki np. złom, rudę, zboże itp.

Do grupy drugiej należą wszystkie statki określone przez amerykańskie ustawodawstwo jako *private carriers*, tzn. statki, które przewożą towary wyłącznie na rachunek własny danego przedsiębiorstwa. Niemcy określają ten rodzaj żeglugi jako *Werkschiffahrt* a przedsiębiorstwa jako *Hausreederei*. Jako przykład kontraktu przewozowego uważać można układ na przewóz całego węgla ze Szpicbergen do Norwegii, zawarty między kopalnią *Store Norsk Spitzbergen Kulkompanie* a armatorem trampowym Jakob Kjöde w Bergen. Kopalnia ta znajduje się na Szpicbergen, skąd w letnich miesiącach, zależnie od możliwości nawigacyjnych, armator zobowiązuje się, bez względu na ilość i wielkość posiadanych statków, przetransportować do Norwegii całoroczną produkcję, która co roku jest inna.

Poza tym dość często daje się zaobserwować zjawisko ścisłej współpracy towarzystw trampowych z szeregiem koncernów surowcowych. W ten sposób stwarza się platformę wzajemnej pewności na przyszłość. Zażyłe i przyjacielskie stosunki między armatorem a frachtującymi nie należą w trampingu bynajmniej do rzadkości.

W wypadku gdy jakieś przedsiębiorstwo przemysłowe we własnym zakresie eksploatuje swoją lub też zaczarterowaną przez siebie flotę — moment ryzyka odgrywa rolę drugorzędną. Gdy zaś mamy do czynienia z długoletnimi time-czarterami lub kontraktami przewozowymi, całkowite ryzyko związane z przejęciem statku spada — na czas określony czarterem lub kontraktem — na czarterującego statek.

Należałoby tu wspomnieć o klasycznym wypadku przeniesienia ryzyka, mianowicie o tzw. czarterze Hadaka, przy którym czarterujący przyjmuje statek do całkowitej administracji na czas ściśle określony, tzn. angażuje załogę, płaci asekurację, dokowanie, bunker itd. Forma ta, rozpowszechniona w Japonii, nosi u nas amerykańską nazwę *Bare Boat Form* i spotykana jest w ostatnich czasach coraz rzadziej. W tym wypadku armator całkowicie odrywa się od swego statku, a ryzyko przelewa się zupełnie na czarterującego.

Trampy, związane stałymi kontraktami (grupa 2), pływające regularnymi rejsami między kilkoma portami, stanowią jakby stopień pośredni — nabierając coraz bardziej cech linii regularnych. Zachowują one względną regularność czasu odjazdów i przyjazdów, regularność tras, portów zawijania oraz postojów. Jednakże nie są one związane żadnymi rozkładami jazdy i są zasadniczo wolne w wyborze ładunków.

W niniejszej analizie abstrahujemy od badania trampingu grupy trzeciej, ograniczając się jedynie do rozważań nad trampami grupy pierwszej i drugiej oraz porównując je z żeglugą regularną. Żegluga poprzez tramping, jako formę pierwotną, osiągnęła w liniach regularnych, zrzeszonych w konferencjach, najwyższy stopień rozwoju.

TRAMPING PIERWOTNĄ FORMĄ ŻEGLUGI

Pierwotna forma łączenia trzech zasadniczych funkcji: kupca, właściciela statku i kapitana, uległa z biegiem czasu, na skutek daleko idącego skomplikowania się życia gospodarczego, handlu i techniki, zmianie w kierunku rozdziału tych trzech elementów. Najstarsza forma przedsiębiorstwa żeglugowego polegała na tym, że kupiec był jednocześnie właścicielem oraz kapitanem statku. Później kupiec, często już będąc właścicielem kilku jednostek pływających, wysyłał statki, zaopatrzone we własne towary pod kierownictwem i opieką wynajętego kapitana. Forma ta była najbardziej rozpowszechniona w zaraniu rozwoju żeglugi handlowej i jeszcze w połowie zeszłego stulecia była formą predominującą przedsiębiorstwa armatorskiego. Wypadki, w których sam kapitan był jednocześnie właścicielem statku, są nawet dziś często spotykane, zwłaszcza we flocie greckiej. W Grecji spotykamy zjawisko, że statek trampowy jest własnością całej rodziny. Głowa rodziny — ojciec lub dziadek — jest kapitanem, załogę zaś stanowią członkowie rodziny. W trampingu bałtyckim również zdarzają się takie wypadki; odnosi się to do statków mniejszych, w których właściciel statku sam obejmuje jego kierownictwo.

W czasach dawniejszych małe rozmiary statków i związana z tym stosunkowo mała ilość transportowanych przez nie towarów, umożliwiały połączenie funkcyj kupca i armatora. Kupiec z własnych fundu-

szów musiał pokrywać koszt statku oraz cały koszt ładunku. Było to, jak na owe czasy dość znacznym obciążeniem kapitałowym dla kupca. Dopóki rozmiary statków nie stały się zbyt wielkie, kupcy byli w stanie z własnych funduszów pokrywać całość wydatków wyprawy morskiej. Przyczyna małych rozmiarów statków leży w tym, że były one budowane z drzewa a poruszały się za pomocą żagli. Długość statku z drzewa nie mogła bowiem przy ówczesnym stanie techniki wiele przekraczać trzykrotnej jego szerokości, gdyż w przeciwnym razie jego równowaga byłaby zachwiana.

Połączenie handlu z armatorstwem miało także miejsce w dużych towarzystwach handlowych, które powstały w XVI—XVII wieku. Majątek tych towarzystw stanowiły towary i flota. Należały do nich znane holenderskie towarzystwa: *Kompania van Verre*, założona w roku 1594, oraz *Kompania Holendersko-Wschodnio-Indyjska*, założona w roku 1602. Towarzystwa te posiadały, jak na owe czasy, dość znaczną flotę. Statki ich utrzymywały komunikację między Europą a koloniami holenderskimi, skąd przywoziły surowce. Nawiasem mówiąc, w XVII wieku Holandia posiadała większość wszystkich statków Europy.

Na Bałtyku przeważał wówczas typ statku o pojemności 75—150 NRT, pojemność karawel hiszpańskich wynosiła od 50—250 NRT; weneckie i francuskie galery również nie przekraczały tych rozmiarów. Statki hiszpańskie, przeznaczone dla przewozu srebra z za oceanu musiały posiadać większe rozmiary. Z artykułów ogłoszonych w stulecie towarzystwa *Peninsular and Oriental Steam Navigation Co P. & O.*, dowiadujemy się, iż statek *Don Juan*, o pojemności 800 BRT, był największym statkiem świata w roku 1837. Średnie rozmiary statku handlowego w Hamburgu w roku 1828 wynosiły 176 NRT, a w roku 1839 — 179 NRT, z czego widać, jak w dawnych czasach rozwój budownictwa okrętowego szedł żółwim krokiem.

Dopiero niebywały rozwój techniczny i gospodarczy w drugiej połowie XIX wieku spowodował zwiększenie się rozmiarów statków, rozrost towarzystw armatorskich oraz całkowite wyodrębnienie funkcji ściśle kupieckich. Niezmiernie trudno jest określić moment, w którym nastąpiło oderwanie się armatorstwa od handlu i stworzenia z niego samodzielnego źródła zarobkowania. Nastąpiło to wtedy, kiedy właściciel statku mógł zaprzestać nabywania na własny rachunek przewożonych towarów, natomiast kupcy zaczęli mu je powierzać tylko w celach transportu. W każdym razie jeszcze w zeszłym stuleciu połączenie kupiectwa z armatorstwem stanowi formę najbardziej na świecie rozpowszechnioną. Giese [1] podaje, że w Hamburgu w czwar-

[1] *Das Seefrachttarifwesen*, Berlin, 1919, str. 18.

tym dziesięcioleciu zeszłego wieku nie było ani jednego czystego towarzystwa armatorskiego. Podkreśla on, że posiadanie własnej floty przez kupca było jego ambicją. W Bremie natomiast w tymże czasie spotykało się już sporadycznie przedsiębiorstwa uprawiające wyłącznie żeglugę. W Anglii proces ten rozpoczął się jeszcze wcześniej. Zaznaczyć należy, że ówczesna żegluga była wyłącznie trampowa, powstanie zaś linii regularnych przypada mniej więcej na ten sam czas, co i wyodrębnienie armatorstwa.

POWSTANIE LINII REGULARNYCH

Powstanie linii regularnych, które można było uruchomić w całej pełni po wprowadzeniu statków o napędzie parowym, przyczyniło się do tego, że kupiec już nie potrzebował posiadać własnych statków. Jakkolwiek dopiero zastosowanie parowców umożliwiło wprowadzenie na szerszą skalę stałych linii regularnych, jednakże już w roku 1816 zainstalowano pierwszą zaoceaniczną linię żeglugową, obsługiwaną przez żaglowce. Uruchomiła ją amerykańska linia *Black-Ball-Line* za pomocą znanych szybkich kliperów, dumy ówczesnej amerykańskiej żeglugi morskiej. Rejs z Liverpoolu do Nowego Jorku trwał przeciętnie 40 dni, natomiast droga powrotna zaledwie 23 dni, a to ze względu na dogodniejsze warunki żeglowania. Już w roku 1828 amerykańskie klipery zaczynają zawijać na kontynent, obierając Bremę za port celowy. Hamburg został objęty linią tą dopiero w dwa lata później. Znane niemieckie towarzystwo *Hamburg-Amerika-Linie* uruchomiło w roku 1847 linię z Hamburga do Nowego Jorku, obsługiwaną początkowo także przez żaglowce.

Pierwszą linię regularną, która została uruchomiona za pomocą statków parowych, otworzyło w roku 1824 towarzystwo *General Steam Navigation Co* między Londynem, Hamburgiem i Rotterdamem. Następna linia regularna obsługiwana przez parowce została stworzona dopiero w 1839 roku przez *Royal Mail Steam Packet Co*, łącząc Europę z Indiami Zachodnimi i Ameryką Środkową. Od tego czasu Europa stopniowo uzyskuje połączenia ze wszystkimi ważniejszymi krajami zaoceanicznymi. Takie porty, jak Hamburg, Brema, Hawr posiadały linie regularne łączące je z Ameryką Północną, natomiast Liverpool również i z Południową. Porty holenderskie i belgijskie przed rokiem 1870 nie utrzymywały żadnej linii regularnej z krajami zamorskimi. Pierwszą linię regularną z Bałtyku uruchomiło szwedzkie towarzystwo *Transatlantic* w roku 1904; była to zarazem pierwsza linia regularna łącząca Szwecję z krajami zaoceanicznymi. Zabieranie ładunków obcych, wzrost handlu i obrotów morskich, pojawienie się ładunków drobnicowych i związana z tym częstotliwość wysyłek,

postęp techniczny, umożliwiający dokładniejsze ustalenie terminów odjazdów i przyjazdów spowodowały i umożliwiły powstanie linii regularnych. Podkreślić należy, że jedynie łączne występowanie wszystkich tych elementów mogło wpłynąć na ugruntowanie się żeglugi regularnej.

STRUKTURA TOWARZYSTW TRAMPOWYCH

Co do form organizacyjnych w trampingu przyjąć można za podstawę podział, jaki przeprowadził R. Hamann[1], który w swoich badaniach opierał się na stosunkach panujących w Anglii — kraju posiadającym największą flotę trampową świata. Hamann dzieli towarzystwa trampowe na cztery zasadnicze grupy, obejmujące:

1. przedsiębiorstwa armatorskie, składające się z jednego statku, w których sam kapitan jest jednocześnie właścicielem statku. Aby uniknąć kłopotów z wynajdywaniem ładunków, oddaje on często swój statek w time-czarter, nadal pozostając jego kapitanem;
2. *managing owners* tj. towarzystwa armatorskie, posiadające zwykle kilka statków własnych oraz zarządzające ponadto pewną ilością statków powierzonych im przez poszczególnych właścicieli, przystępujących doń niejednokrotnie w charakterze udziałowców;
3. towarzystwa maklerskie lub też spedycyjne, odgrywające szczególną rolę w Anglii, Skandynawii, Belgii i Niemczech, które czarterują statki, licząc na to, że frachty pójdą w górę, lub też zakładają sporadycznie na pewien przejściowy czas własne linie regularne; tego rodzaju sposób uprawiania żeglugi określa się jako „spekulacyjny";
4. najbardziej rozpowszechniony typ towarzystw trampowych, odgrywający najpoważniejszą rolę na rynku frachtowym — towarzystwa posiadające własną flotę, organizację biurową, ustalone stosunki handlowe z załadowcami lub towarzystwami maklerskimi, pracujące na solidnych i trwałych zasadach.

Towarzystwa trampowe wymienione w grupie drugiej i określone jako *managing owners* najbardziej są rozpowszechnione w Japonii i Stanach Zjednoczonych, gdzie są nazywane „operatorami". System, na którym się opierają, polega w Japonii na tym, że duża ilość drobnych kapitalistów obraca swoje oszczędności na zakup statków, które oddaje następnie w zarząd dużym „operatorom". Oddają je oni na podstawie Hadaka-czarteru. Sugimoto[2] wspomina, że towarzystwo

[1] L. c., str. 41.

[2] Yuzo Sugimoto, *Die japanische Seeschiffahrt*, Hamburg, 1935, str. 57.

Yamashita Kisen Kaisha, posiadające własny tonaż ok. 100 tys. BRT, zatrudnia na podstawie Hadaka-czarteru 700—800 tys. BRT. Drugi zaś japoński „operator", towarzystwo *Daido Kisen Kaisha*, nie posiada zupełnie własnego tonażu, a administruje na podstawie Hadaka-czarteru statki poszczególnych właścicieli, o tonażu 300—400 tys. BRT. Powyższe towarzystwa utrzymują szereg linii regularnych za pomocą tych statków, często przerzucając je z linii do pracy „dzikiej" i odwrotnie.

W Stanach Zjednoczonych „operatorzy" posługują się tonażem zagranicznym i są zorganizowani w związek, który nosi nazwę *American Association of Tramp Operators in the Canadian and West Indies Trade*. Nie posiadają oni zazwyczaj zupełnie własnych statków, a czarterują statki na podstawie time-czarterów.

ROZDZIAŁ I

Rola trampingu w żegludze światowej

§ 1. PODZIAŁ PRACY MIĘDZY TRAMPINGIEM A ŻEGLUGĄ REGULARNĄ

ROZMIARY TRAMPINGU ŚWIATOWEGO

Teoretycy, usiłujący wykazać, że w czasach powojennych światowy tonaż trampowy znacznie spadł, nie mają o tyle racji, że — absolutnie biorąc — pozostał on cyfrowo ten sam. Obliczenia Schulz-Kiesowa[1], ogłoszone w roku 1935 wykazują, że 27% tonażu floty światowej stanowią trampy. Z obliczeniem tym można się zgodzić, ponieważ istotnie około 16—19 mil. ton uważać można za flotę zatrudnioną w trampingu. Ilość ta pokrywa się więc niemal dokładnie z rozmiarem trampingu przed wojną światową, stanowiącym według różnych obliczeń 17—18 mil. ton.

W czasach powojennych stwierdzić można powiększenie się tonażu ogólnoświatowego. Cyfrowo sprawa przedstawia się następująco: przyrost tonażu światowego wynosił w r. 1937 w porównaniu z r. 1914 około 42%. W roku 1914 światowa flota handlowa wynosiła 46 970 tys. BRT, zaś na 30 czerwca 1937 roku — 66 286 tys. BRT. Jednakże rzeczywisty wzrost zdolności przewozowej żeglugi morskiej jest o wiele większy. Mianowicie uwzględniając większą przeciętną szybkość statków, szybsze ładowanie i wyładowywanie, lepsze wykorzystanie przestrzeni ładownej z racji przejścia z napędu węglem na olej — zdolność przewozowa w rzeczywistości zwiększyła się o 65—70%. Znany angielski armator Lord Essendon wyraził swój pogląd na zebraniu Międzynarodowej Izby Handlowej w roku 1935, że wzrost ten wynosi ok. 40% wskutek powiększenia tonażu i 30% dzięki technicznym ulepszeniom.[2] Wzrost zdolności przewozowej żeglugi światowej uzyskany dzięki racjonalizacji jej pracy przypada prawie wyłącznie żegludze liniowej oraz flocie specjalnej, jak podaliśmy bowiem wyżej,

[1] *Wirtschaftsdienst*, nr 49, 1935.

[2] Szwedzki ekonomista Ohlin twierdzi, że roczny wzrost zdolności przewozowej, uzyskany dzięki postępom techniki wynosi 2%.

flota trampowa rekrutuje się przeważnie z tonażu starszego. Nie odnosi się to jednak do tonażu trampowego, który pozostał na tym samym poziomie. W porównaniu zatem z tonażem ogólnym tonaż trampowy uległ względnemu zmniejszeniu, jakkolwiek nie wyraża się to w liczbach absolutnych. Rozbudowa floty światowej przypada na linie regularne oraz na floty specjalne (np. tankowce). Linie regularne z ich dużym, skomplikowanym aparatem, związane z życiem gospodarczym kraju, posiadające rozgałęzione stosunki, pracujące często na podstawie kontraktów z rządami, nie są w stanie przy dekoniunkturze przerwać swej działalności, gdyż oznaczałoby to wycofanie się z linii na zawsze. W związku z tym w okresie kryzysu, gdy podaż ładunków się kurczy, linie, pragnąc choć czymkolwiek zapełnić ładownie swych statków, zaczynają brać i ładunki masowe, odbierając je trampom.

Naturalny podział pracy zostaje zamącony przez wzajemne odbieranie sobie ładunków. Granice między trampingiem a żeglugą regularną niekiedy się przez to zacierają. Osłabia to naturalnie pozycję obu stron.

Prof. Schulz-Kiesow twierdzi z całą stanowczością, że obecnie flota trampowa przewozi połowę wszystkich towarów, transportowanych drogą morską. Przed wojną światową natomiast, tramping przewoził aż dwie trzecie wszystkich towarów. Nie tylko linie regularne wydarły trampingowi ładunki masowe, lecz liczba towarów masowych zmniejszyła się z racji zastąpienia ich w znacznej mierze półfabrykatami i towarami gotowymi. W krajach zamorskich uwidacznia się silna tendencja przerabiania na miejscu towarów uprzednio eksportowanych w postaci surowców, przez co w rezultacie wzrosła — biorąc porównawczo — ilość ładunków linii regularnych. Względy powyższe tłumaczą dobitnie smutny stan trampingu w czasie ostatniego kryzysu. Pomimo to Schulz-Kiesow uważa, że przyczyną spadku rentowności trampingu w latach 1931—1936 nie były jedynie wyżej wspomniane momenty, lecz raczej zabójcza konkurencja między samymi trampami.

O ciekawym obliczeniu, uwidaczniającym konkurencję linii regularnych z trampami, wspomina prof. Sven Helander [1]. Finansowo konkurencja ta wypadła jednakże niekorzystnie dla żeglugi regularnej. W roku 1924 przewieziono z Montrealu do Anglii ogółem 45 mil. buszli zboża, z czego linie zrzeszone w konferencji przewiozły 30 mil., trampy zaś 15 mil. Fracht obliczony średnio przy liniach regularnych wynosił sh 2/11 za 480 lbs. przy trampach zaś sh 3/10 za

[1] *Die internationale Schiffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung*, Jena, 1928, str. 139.

tę samą ilość. Oznacza to, że linie regularne na przewozie 30 mil. buszli osiągnęły mniej zarobku, niżby to miało miejsce u trampów, gdyby one przewiozły tę samą ilość. Różnica ta stanowi sumę $ 825 000.

Dr Fr. Lohse podając w cytowanej wyżej książce, że flota trampowa świata w roku 1914 wynosiła 22 700 000 BRT, stanowiąc 46% ogólnego tonażu floty światowej, który wynosił 49 090 000 BRT, twierdzi, że obecnie sprawa przedstawia się dla trampingu wysoce niekorzystnie.

Obliczenia jego dotyczące przypuszczalnego stanu trampingu na dzień 30 czerwca 1933 przedstawiają się następująco:

Tabl. 1. Tonaż światowej floty trampowej według obliczeń Lohsego
(w tys. BRT)

Państwa	Tonaż ogólny	Tonaż trampowy
Wielka Brytania	21 919	6 000
Stany Zjednoczone A. P.:		
Flota morska	10 692	—
Flota Wielkich Jezior	2 775	—
Japonia	4 258	2 380
Norwegia	4 079	1 650
Niemcy	3 901	450
Francja	3 512	1 560
Włochy	3 150	1 890
Holandia	2 765	650
Szwecja	1 675	870
Grecja	1 417	1 320
Hiszpania	1 232	850
Dania	1 168	650
Belgia	456	80
Finlandia	421	360
Jugosławia	374	340
Łotwa	198	170
Estonia	126	100
Inne państwa	3 802	2 900
Ogółem	67 920	22 220

Nübel[1] oraz Schulz-Kiesow[2] twierdzą natomiast, że obliczenia Lohsego są stanowczo zbyt wysokie, zwłaszcza jeśli uwzględnić jeszcze flotę trampową Stanów Zjednoczonych, wynoszącą około 3—3,5 mil.

[1] *Probleme der Trampschiffahrt*, Hamburg, 1936, str. 12.
[2] L. c., str. 1656.

BRT (jakkolwiek, w znacznej części unieruchomioną), której Lohse zupełnie nie brał pod uwagę. Zaznaczyć należy, że Chamberlain [1] oblicza udział tonażu trampowego w tonażu światowym w roku 1921 na 19%.

Znane angielskie pismo *Shipping World* starało się obliczyć — przynajmniej w przybliżeniu — tonaż światowej floty trampowej. Pod uwagę wzięto statki morskie powyżej 3 000 BRT, których szybkość nie przekraczała jednakże 12 węzłów, przy czym tankowce wyeliminowano. Opierając się na tychże zasadach Schulz-Kiesow ułożył w r. 1936 poniższą tablicę [2].

Tabl. 2. Tonaż światowej floty trampowej według obliczeń Schulz-Kiesowa
(w mil. BRT)

Państwa	Tonaż	Państwa	Tonaż
Anglia	4,7	Niemcy	0,8
Stany Zjedn. A. P.	3,4	Holandia	0,5
Japonia	1,5	Szwecja	0,4
Grecja	1,2	Z. S. R. R.	0,4
Włochy	1,1	Dania	0,2
Norwegia	0,9	Inne kraje	2,5
Francja	0,9	Razem	18,5

Cyfra odnosząca się do Anglii obejmuje cały angielski tramping morski i możliwe, że jest nieco zbyt wysoko obliczona. Co do cyfry dotyczącej trampingu Stanów Zjedn., jest ona, według poglądu różnych fachowców, stanowczo zbyt wysoko obliczona. Natomiast rzeczywisty tonaż japońskiej floty trampowej jest znacznie wyższy. Według informacji podawanych przez prasę japońską, flota trampowa Japonii waha się w granicach między 2—2,2 mil. BRT. Biorąc pod uwagę powyższe korektywy, widzimy, że dane zawarte w tablicy częściowo się wyrównują i można je uważać za dość zbliżone do rzeczywistości. Liczby te zresztą można uważać jedynie za orientacyjne, gdyż żadne ankiety ani towarzystwa klasyfikacyjne nie mogą dotrzeć, nawet przy najlepszej chęci, do ścisłych danych. Granice bowiem między trampingiem a liniami regularnymi są nadzwyczaj płynne. Trampy bywają często frachtowane do pracy na linii, a bywają i wypadki odwrotne, gdy wycofane liniowce pływają jako trampy. Zaznaczyć należy, że

[1] *Liner Predominance in Transoceanic Shipping*, Waszyngton, 1927, str. 211.
[2] *Wirtschaftsdienst*, nr 49, 1935.

tonaż trampowy w czasach ożywienia życia gospodarczego powiększa się z racji wznawiania pracy przez statki niezatrudnione, będące w przeważającej liczbie trampami. Gdy zaś zapas tych ostatnich wyczerpuje się budowane są nowe statki trampowe — polepszenie koniunktury odbija się zatem korzystnie przede wszystkim na żegludze nieregularnej. Ale też w okresie dekoniunktury idą na złom w pierwszym rzędzie statki trampowe. Natomiast armatorzy liniowi z racji znaczniejszej wartości kapitałowej swej floty, oraz nie chcąc wycofywać się z obsługiwanych przez nich linii, do ostatka zatrudniają swoje statki.

W czasie dobrej koniunktury, nikt nie oddaje swoich statków na złom. W Norwegii przedsiębiorstwa, trudniące się rozbiórką statków, z powodu ich braku, zmuszone były, w celu znalezienia zatrudnienia, podnosić z dna morskiego zatopione jednostki.

WAHANIA CEN TRAMPÓW

Bardzo ciekawą notatkę podaje *Fairplay* z 9. IX. 1937, mianowicie, że statek *Anversoise* o 6 500 tdw. zbudowany w roku 1901, tzn. obecnie 36-letni, został sprzedany za £ 25 000.—.— angielskiemu towarzystwu żeglugowemu, które natychmiast puściło go w podróż do Ameryki Południowej jako tramp; pismo nadmienia, że statek ten był przedtem sprzedany na złom za £ 11 500.—.—, ale z powodu obecnej korzystnej koniunktury przedsiębiorstwo, które statek nabyło, uważało, iż cena £ 25 000.—.— jest zbyt wysoka, by zużyć go na stare żelastwo. Poza tym czytamy w tymże numerze *Fairplay* o wypadku sprzedaży do Grecji 30-letniego statku *Avon Bridge* o 7 950 tdw. za cenę £ 53 000—.—; statek ten w roku 1933 był już raz sprzedany za £ 11 500.—.— angielskiemu armatorowi. Angielski statek *Dorington Court* o 7 963 tdw. zbudowany 22 lata temu, którego koszt budowy wynosił £ 47 000.—.—, został po zbudowaniu od razu oddany w time-czarter na 4 lata, po £ 50 000.—.— rocznie. *Dorington Court* pływał w charakterze liniowca. Armator co roku otrzymywał za swój statek sumę, która przekraczała jego cenę nabywczą. Lata kryzysu spowodowały, że *Dorington Court* był niezatrudniony aż $6^1/_2$ lat. Obecnie statek ten został sprzedany jako tramp za £ 51 500.—.—.

Z uwagi na to, że towarzystwa armatorskie zazwyczaj uruchamiają na linii nowy tonaż, ceny uzależnione są jedynie od wahania cen budowy statków. Trampy zaś stanowią zazwyczaj starszy tonaż. Jak widać z powyższych danych, rozpiętość i wahania cen zależne od koniunktury są znaczniejsze przy statkach trampowych. Ceny nowego tonażu podskoczyły na skutek pomyślnej sytuacji w żegludze światowej od jesieni roku 1936 do końca roku 1937 o 75—90%. Natomiast

cena statków nabywanych z drugiej ręki wzrosła 3—4-krotnie. Analogicznie też dzieje się przy spadku cen. Powyższy moment stwarza dla armatora trampowego dużą niepewność pracy.

PORÓWNANIE CEN LINIOWCÓW I TRAMPÓW

Z reguły armatorzy budując statek, który ma być eksploatowany na liniach regularnych, zamawiają go w wykonaniu o wiele kosztowniejszym i bardziej skomplikowanym od trampów. Kierują się oni względami: 1) konkurencyjności oraz 2) większego bezpieczeństwa, którego wymaga wyższa wartość przewożonych towarów, tzn. drobnicy. Zilustruje to kilka liczb porównawczych, uwypuklających stosunek wartości towaru do wartości statku przy trampach i liniowcach. Liczby te odnoszą się do początku roku 1937. I tak liniowy statek oceaniczny o nośności ok. 11 200 tdw., szybkości 18 węzłów, cenie kupna £ 280 000.—.—, przewoził na Daleki Wschód ładunki drobnicowe o globalnej wartości ok. £ 1 400 000.—.—. Nawiasem zaznaczyć należy, że same koszty eksploatacji (opłaty przy przechodzeniu przez Kanał Sueski, koszt bunkru, aprowizacji, płace załogi, opłaty portowe) wynosiły przy podróży w jedną stronę około £ 20 000.—.—. Natomiast tramp pierwszorzędnie wykonany, o nośności 4 000 tdw., szybkości 11 węzłów, cenie kupna ok. £ 60 000.—.—[1], zabierał ładunek kostki kamiennej o wartości zaledwie kilkuset funtów. Wartość ładunku węgla tegoż statku wynosiłaby ok. £ 2 000—2 500. Widać stąd, iż w wypadku statku liniowego wartość ładunku przekracza wielokrotnie wartość statku, stanowiąc niezmiernie poważny obiekt kapitałowy; w trosce o niego armator wyposaża liniowiec w bardzo kosztowne urządzenia. W konsekwencji — budowa statku liniowego pociąga za sobą większy, niż przy trampie, nakład kapitałowy.

Liniowce jako obiekt kapitałowy przedstawiają według obliczeń Retticha [2] o około 20—30% wyższą wartość od identycznych pod względem wielkości i szybkości trampów. Liniowce, posiadające urządzenia specjalne, np. chłodnicze, są droższe o dalsze 15—25%.

Co do wewnętrznego urządzenia pomieszczeń ładowniczych, nowoczesny statek liniowy, specjalnie do tego ruchu predestynowany, różni się od trampa przystosowaniem do przewozów drobnicy, tzn. dużą ilością międzypokładów, separacjami ochronnymi od ognia, urządzeniami chłodniczymi itd. Szybkość statków liniowych jest również znacznie większa niż trampów, co podnosi koszt budowy statku.

---

[1] Ceny obliczone na podstawie rzeczywistych kalkulacji i rachunków angielskiej stoczni, nie zaś według obliczeń *Fairplay*, które znacznie odbiegają od rzeczywistości.

[2] *Vorfragen der Reedereifinanzierung*, Rostock, 1933, str. 84.

Przy statku transportowym kwestia, czy może on „wyciągnąć" 10 czy $10^1/_2$ węzła, nie gra na ogół zasadniczej roli. Natomiast przy statkach liniowych, posiadających nieraz bardzo znaczne szybkości, moment ten stanowi nie byle jaką atrakcję dla danej linii. Statki linii angielskiej *Peninsular and Oriental Steam Navigation Co* lub norweskiej *Wilhelm Wilhelmsen* na trasie z Europy do Australii rozwijają szybkość do $19^1/_2$ węzła.

Przed kilku laty pojawiła się tendencja budowy trampów o większych szybkościach. Zwłaszcza Japończycy poczęli budować jednostki dla przewozu towarów masowych o szybkości powyżej 13 węzłów, pozbywając się jednocześnie swoich starych, powolnych trampów. Plan cięcia i budowy *(scrap and build plan)* przewidywał subsydia tylko dla tych statków, które rozwijały szybkość minimum $13^1/_2$ węzła. Było to podyktowane względami natury wojskowej — koniecznością posiadania szybkiego taboru na wypadek wojny. Ze względu na swoje położenie geograficzne Japonia będzie musiała prowadzić wojnę długodystansową, co wymaga posiadania szybkich statków dla celów transportowych.

Jednakże Japończycy gorzko się rozczarowali i musieli nabywać statki o mniejszych szybkościach, eksploatacja ich bowiem, przy przewozie ładunków masowych była zbyt kosztowna. Posiadając szybki i wysokowartościowy tonaż trampowy żegluga japońska stanęła przed faktem, że statki jej nie mogły konkurować ze statkami, których eksploatacja była tańsza.

Przy kształtowaniu się frachtów na ładunki masowe czas trwania podróży i jakość statku nie odgrywa dla czarterującego większej roli. Fracht przy ładunkach masowych stanowi znaczną część ceny towaru w miejscu przeznaczenia. Jest on więc jedynym momentem decydującym w transporcie — o ile nie zajdzie jakaś specjalna okoliczność wymagająca pośpiechu, przy której moment czasu odgrywa równie decydującą rolę.

§ 2. SKALA ŚWIATOWEGO TONAŻU TRAMPOWEGO

WIEK TRAMPÓW

Skala światowego tonażu trampowego jest niezwykle rozpięta. Na tonaż ten składają się statki najróżnorodniejszego wieku, typu, wielkości, jakości i wykonania. Obok nowoczesnych, bardzo kosztownych jednostek floty specjalnej (statki owocowe, tankowce, węglowce typu *Nordcoke* itd.) spotyka się drewniane żaglowce z czasów nieomal admirała Nelsona.

Holenderskie pismo *Ons Zeewezen* w numerze 6 z r. 1937 przytacza bardzo ciekawe dane, co do najstarszych znajdujących się w ruchu statków. Pod tym względem bodajże Dania bije w swoim

rodzaju rekord, posiada bowiem żaglowiec *Trelholm* zbudowany w roku 1776 w Troense o pojemności 41 BRT. Właścicielem jego i kapitanem zarazem jest P. M. V. Jörgensen, który uprawia na nim żeglugę dziką na Bałtyku. Inny duński statek żaglowy *Ida* o pojemności 75 BRT został zbudowany w roku 1786, a mały żaglowiec, liczący zaledwie 20 BRT, *Anna of Vejle*, w roku 1794 w Marstal. Najstarszym angielskim statkiem żaglowym znajdującym się w ruchu jest *Jane*, zbudowany w roku 1800 w Runcorn. Najstarszym parowcem, znajdującym się w ruchu, jest szwedzki statek *Malasen*, zbudowany w roku 1848; obecnie kursuje on między Sztokholmem a Köping.

ROZMIARY TRAMPÓW

Warto podkreślić fakt, że granica tonażu i typ najekonomiczniejszego trampa bynajmniej nie są stałe. Zachodzą wypadki, gdy stary parowiec z powodzeniem konkuruje z nowoczesnym motorowcem, a to ze względu na niższy koszt eksploatacji. W czasach polepszania się koniunktury trampy o wyższym tonażu wykazują większą rentowność, której górna granica jest ściśle określona. W czasach dekoniunktury, gdy nikt nie chce i nie potrzebuje robić dużych zapasów, granica ta spada, gdyż łatwiej jest znaleźć pełny ładunek dla małego statku, niż dla statku o większym tonażu. W okresie kryzysu na Bałtyku najwięcej poszukiwanym typem trampa był statek o nośności 1500—2000 tdw. Dziś, w okresie poprawy koniunktury, poszukiwanym typem jest statek o nośności ok. 3 000 tdw. Widać stąd, że armator nigdy nie może dokładnie obliczyć, czy jego tramp będzie na przyszłość rentowny i czy w ogóle jego wielkość i rozmiary będą odpowiednio przystosowane do tego szlaku, na którym stale pracuje. Nastawienie armatora na pewien określony rodzaj ładunku, np. węgiel, stwarza niebezpieczeństwo, że zmiana zapotrzebowania na dany towar lub jakieś zaburzenie, jak np. strajk górników angielskich, mogą spowodować konieczność przerzucenia ich działalności na inny teren lub inny rodzaj ładunku.

Specjalizacja armatora trampowego i nastawienie jego floty na pewien rodzaj ładunku, stanowi — pomimo pewnego ryzyka — jego silną stronę. Proces specjalizacji znalazł swój wyraz w wyodrębnieniu pewnej grupy statków trampowych stanowiących obecnie osobną flotę (jak tankowce, statki owocowe). Ten rodzaj żeglugi trzeba badać jako zupełnie specyficzny rodzaj trampingu, gdyż podlega ona innym zasadom.

TENDENCJA DO STANDARYZACJI

Armatorzy trampowi zaobserwowali na wielu trasach ustalenie się popytu na pewne zasadnicze typy statków. Tak np. w ruchu z La Platy przeważają statki o wielkościach ok. 3 500 BRT oraz ok. 5 500 BRT, jakkolwiek podczas

kryzysu chętniej czarterowano trampy o nieco mniejszych rozmiarach. Symptomatyczne jest przy tym, że w Anglii armatorzy zainteresowani w przewozach z Ameryki Południowej od razu nabywają pewien ściśle określony typ statku. Angielskie pisma *Fairplay* i *Shipping World* niejednokrotnie podkreślały na podstawie przeprowadzonych badań, że na stoczniach angielskich zauważyć się daje pewna tendencja standaryzacyjna, jeśli chodzi o budowę trampów. W Anglii w latach 1935—1937 stocznie otrzymywały większą ilość zamówień na prawie identyczny typ trampa o wielkości 4 200 — 5 500 BRT i o szybkości 10 węzłów, przy zużyciu 20 ton węgla na dobę. Nieznaczna szybkość statków wskazuje na to, że miały one być zatrudniane jako trampy. Zamówienia te przychodziły od różnych armatorów, częściowo nawet obcych. Wskazuje to niewątpliwie, że na danych szlakach ustaliły się pewne standaryzowane typy trampów. W Stanach Zjednoczonych opracowywany jest obecnie również na podstawie pewnych doświadczeń i studiów typ trampa o pojemności ok. 6 200 BRT, o nośności ok. 8 800 tdw. i o szybkości 16 węzłów, który ma być budowany w większych ilościach. Impulsem ku temu jest idea seryjności, powodująca znaczne obniżenie kosztów budowy, które jak wiadomo, są w Stanach Zjednoczonych bardzo wysokie. Najwyraźniej jednak tendencja ta odbiła się we flocie specjalnej; sprzyjał temu sam charakter tej floty.

Przed wojną światową Bałtyk był morzem wybitnie zamkniętym. Niemcy nazywali go *das Nebenmeer*. Przeważał tu typ trampa o nośności od 1 000 tdw. do maksimum 3 000 tdw. Obecnie rozmiary trampów nieco się zwiększyły.

Do naszych portów również zawijają przeważnie pewne charakterystyczne typy statków. Dokładna obserwacja tych typów da możność ustalenia, jakie statki powinniśmy zamawiać lub nabywać. Nasze statki dla przewozu węgla powinny być takich rozmiarów, by mogły zawijać do wszystkich średnich portów na Bałtyku. Ponieważ większość średnich portów jest niezbyt głęboka, maksymalna wielkość węglowca nie powinna przekraczać 3 000 tdw. Potrzebna nam jest również pewna ilość trampów węglowych o pojemności 1 800—2 000 tdw. Mniejsze trampy mają i tę zaletę, że łatwiej mogą znaleźć ładunki powrotne. Węglowce takie zabierają w drodze powrotnej np. ze Szwecji kostkę brukową, rudę, piryty itp.

Ustalenie rozmiarów trampów przeznaczonych dla przewozu drzewa jest już nieco trudniejsze ze względu na większą różnorodność transportów tego towaru. Innego rodzaju trudność stanowi tu również zagadnienie ładunków powrotnych, których rodzaj i rozmiary są bardzo odmienne od ładunków idących w tamtą stronę. Trampy

transportujące drzewo np. do Anglii i Francji zabierałyby w drodze powrotnej do Gdyni lub Gdańska np. ładunki złomu z Belgii i Holandii. W każdym razie nie trzeba również zapominać, iż zmiany koniunkturalne wpływają na rozmaitość tonażu żądanego do przewozu węgla i drzewa.

Zjawiska zmiany przystosowania rozmiarów statków liniowych do wahań koniunkturalnych nie obserwujemy w znaczniejszej mierze. Wielkość statku liniowego na wielkich szlakach oceanicznych pozostaje ta sama z uwzględnieniem pewnego ogólnego wzrostu wielkości statków od czasów wojny światowej. Obecnie typ normalnego liniowca kursującego na Daleki Wschód, do Indyj, Australii lub na Oceanie Spokojnym stanowi statek o tonażu 10 000 — 12 000 tdw. W ruchu południowo-amerykańskim najczęściej spotyka się statki o tonażu 5 000— 9 000 tdw.

ROZDZIAŁ II

Przemiany strukturalne żeglugi zależne od koniunktury ogólnej

§ 1. CYKLE KONIUNKTURALNE W ŻEGLUDZE MORSKIEJ

ZMIANY KONIUNKTURY OGÓLNEJ

Rozwój gospodarczy świata, jakkolwiek wykazujący pewną stałą cykliczność, ulega poza tym częstym niespodziewanym wahaniom. Kierunek rozwojowy gospodarki światowej jest również nieobliczalny. Ciągłe następowanie po sobie dobrej i złej koniunktury, różniących się znów między sobą rozmaitym nasileniem, znajduje swoje wyjaśnienie w coraz to nowych przyczynach. Najdokładniejsze badania i obliczenia nie są w stanie przyczynić się do ustalenia przewidywanego momentu zwrotu w danym cyklu koniunkturalnym. Poza elementami gospodarczymi powodującymi zmiany w danej fazie koniunkturalnej, istnieje cały szereg przyczyn pozagospodarczych. Wspomnieć tu należy w pierwszym rzędzie wojny, rewolucje oraz kataklizmy różnego rodzaju.

NIEELASTYCZNOŚĆ PODAŻY TONAŻU

Żegluga morska, związana z ogólnym rozwojem gospodarki światowej, ulega również ogólnym wahaniom koniunkturalnym. Odczuwa ona w daleko większym stopniu, niż przemysł i handel, złe i dobre czasy. Trudność przystosowywania się do zmian w zapotrzebowaniu na tonaż powoduje, że żegluga przeżywa kryzysy ostrzej, niż inne dziedziny życia gospodarczego. Zjawisko dużej nieelastyczności w dopasowywaniu się do potrzeb danej chwili jest niewątpliwie cechą charakterystyczną żeglugi morskiej. Przyczyny tego leżą przede wszystkim w stosunkowo długim czasie trwania budowy jednostek pływających. Po dzień dzisiejszy normalnie pracująca stocznia potrzebuje dla budowy handlowego statku towarowego o wielkości 7 000 tdw. przeciętnie 11 miesięcy; czas ten nieznacznie skraca się przy jednostkach mniejszych, np. przy statku o nośności 4 000 tdw. wynosi 10 miesięcy; również niewiele zwiększa się przy jednostkach o tonażu większym. Czas powyższy jest przewidziany dla statków parowych, natomiast dla

motorowców wynosi o 3—4 tygodnie więcej. Przy dzisiejszym stanie techniki budownictwa okrętowego skrócenie czasu budowy byłoby możliwe, lecz ucierpiałaby na tym jakość statku. W przeciwieństwie do podaży tonażu rynek frachtowy odznacza się wielką elastycznością. Spadek frachtów nie powoduje jednoczesnego zmiejszenia się tonażu, gdyż nie następuje natychmiastowe wycofanie jednostek pływających przez armatorów. Zmniejszenie się liczby tonażu zaobserwować można dopiero po dłuższym trwaniu depresji. Dopiero wtedy bowiem decydują się armatorzy niechętnie na wycofanie swoich statków z ruchu, co, nawiasem mówiąc, zupełnie nie wpływa na polepszenie się sytuacji. Dopiero zaś gdy depresja przyjmuje formy katastrofy, armatorzy zaczynają sprzedawać posiadany tonaż na złom.

Kurczeniu się zapotrzebowania na tonaż nie dotrzymuje kroku jednoczesny spadek rozporządzalnej przestrzeni ładownej. Przy poprawie koniunktury zachodzi sytuacja odwrotna. Budowa statków rozpoczyna się z opóźnieniem, ponieważ armatorzy nie od razu wierzą w możliwość zmiany sytuacji gospodarczej na lepsze. Wzrost zapotrzebowania na tonaż bez równoczesnego rozszerzenia ram rozporządzalnej przestrzeni ładownej powoduje natychmiastową reakcję w formie zwyżki frachtów. Armatorzy trampowi pierwsi wykorzystują sytuację, reagując natychmiast podniesieniem stawek frachtowych. Gwałtowność natomiast spadku frachtów zostaje nieco zahamowana przez to, że rozpoczyna się przewóz towarów, które by przy wyższych frachtach nie były transportowane. Jednakże istnieje ścisła granica wysokości frachtów, przy której dalsza ich zniżka nie powoduje wzmożonego transportu towarów. Ogólnie możemy przyjąć tezę, że przy zmniejszeniu się ceny za przewóz, zwiększa się liczba towarów, których przewóz staje się rentowny. Istnieje jednakże moment, w którym niższy fracht nie zachęca już do uskuteczniania transportu, a to z powodu zniknięcia zapotrzebowania na dany towar. Tylko i jedynie taki towar zostaje transportowany, na który zapotrzebowanie pozostaje w harmonii z kosztem jego przewozu.

WPŁYW OBROTÓW TOWAROWYCH NA ŻEGLUGĘ

Całość towarów, które wymagają transportu drogą morską, oddziaływa na rozwój tonażu światowego. Helander stwierdza, że towar, którego krzywa popytu wykazuje największą elastyczność — zostaje w pierwszym rzędzie przewożony w znaczniejszych ilościach. Ponieważ najbardziej „elastyczny towar" na rynku światowym wywołuje wzmożony popyt na tonaż — stąd też popyt nabiera równie specjalnych cech elastyczności. Towarem tego rodzaju jest surowiec. Charakter jego pociąga za sobą wzmożony popyt w pierwszym rzędzie na trampy.

Gospodarka żeglugowa, składająca się z trzech zasadniczych elementów: 1) obrotu towarowego, 2) floty i 3) frachtów, wykazuje, że elementy te pozostają w pewnej wzajemnej zależności i oddziałują na siebie w odniesieniu do ruchu koniunkturalnego. Odrzucając wszystkie wtórne przyczyny, cykl koniunkturalny w żegludze układa się w sposób następujący

1. Wysokość frachtów jest zależna od stosunku objętości obrotu towarowego do rozmiarów floty handlowej. Nadmierna podaż tonażu powoduje spadek frachtów.
2. Wzrost tonażu zależny jest od wysokości frachtów. Rentujące się stawki frachtowe są impulsem do budowy nowego tonażu, są one bowiem sprawdzianem i podstawą rentowności statku.
3. Gdy rozmiary handlowej floty światowej wzrastają w większym stopniu niż zapotrzebowanie na nią — stawki frachtowe doznają spadku. Obniżające się frachty powodują po pierwsze zanik budowy nowych jednostek pływających, po drugie zaś wzmożoną akcję rozbiórki starego tonażu.

Koniunkturalnemu ruchowi cyklicznemu gospodarki światowej odpowiada cykl koniunkturalny żeglugi, występujący z pewnym opóźnieniem.

W procesie wzajemnego oddziaływania na siebie powyższych dwóch cyklów zaczął z biegiem czasu odgrywać rolę nowy czynnik, który ma za zadanie możliwe uniezależnienie żeglugi morskiej od wpływów cyklu światowego. Jest nim tendencja racjonalnej gospodarki tonażem światowym — idea zrzeszania się w konferencje, poole, *gentelman's agreements* lub *joint services*. Momentem więc korygującym linię rozwojową żeglugi są zorganizowane wysiłki w kierunku wyłączenia konkurencji. Jak dalece potrafi on wpłynąć na naturalny bieg rzeczy, nie da się dokładnie przepowiedzieć. Międzynarodowy charakter żeglugi utrudnia bardzo całkowite wyłączenie konkurencji i wprowadzenie racjonalizacji w kierunku ograniczenia budowy nowego tonażu. Ścisła współpraca żeglugi regularnej z trampingiem jest tu konieczna.

Fakt przeżywania przez żeglugę światową kryzysu, który rozpoczął się w latach powojennych, potwierdza tezę, że istnieją jeszcze jakieś specyficzne, właściwe żegludze czynniki, wpływające na jej linię rozwojową. Przyczyny leżą w źródłach nowej polityki gospodarczej poszczególnych państw, w subwencjonowaniu żeglugi, w kwestiach różniczkowania waluty w poszczególnych państwach, w ewolucji struktury tonażu itp.

TEORIA KONIUNKTURY ŻEGLUGI TINBERGENA

Powracając do omawiania samego cyklu żeglugowego, zapoznamy się z poglądami Tinbergena[1], który operuje w swoich rozważaniach nie cyframi oryginalnymi, lecz procentowymi odchyleniami od trendu drugiego stopnia.

Wyprowadzony przez Tinbergena cykl schematycznie przedstawia się w swojej zależności przyczynowej w sposób następujący:

1. nadmiar tonażu — spadające frachty;
2. spadające frachty — zmniejszony przyrost tonażu;
3. zmniejszony przyrost tonażu—niedostateczny przyrost tonażu;
4. wzrastające frachty — wzrost tonażu;
5. nadmiar tonażu — itd.

Jest to koło zamknięte. Powyższy cykl jest wyprowadzony dla żeglugi morskiej w uniezależnieniu go od cyklu światowej koniunktury. Tinbergen zaobserwował, że popyt tonażu w czasach przedwojennych odbywał się w dość równomierny sposób z tendencją ciągłości we wzroście. Według swoich obliczeń Tinbergen konstatuje, że trend zapotrzebowania na tonaż, tzn. obrót towarowy jest podobny do trendu przyrostu tonażu światowego. Biegną one równolegle, co oznaczałoby że popyt nie oddziaływa na wzmożenie się akcji budowy statków. Według konkluzji więc Tinbergena, istnieje w żegludze cykliczny ruch, wypływający samodzielnie z wewnętrznego ustroju tej dziedziny życia gospodarczego. O ile by z schematu, wyprowadzonego przez Tinbergena, wyeliminować frachty, okaże się, że przyrost tonażu jest uzależniony od wysokości tonażu z poprzedniego cyklu. Badania Tinbergena znacznie się przyczyniły do zrozumienia procesów odbywających się w rozwoju żeglugi morskiej. Obliczenia Tinbergena potwierdzają jego poglądy, jednakże sprawdzić je można jedynie na podstawie danych przedwojennych — po wojnie bowiem cykle, ogólne jak i żeglugowe, zacierają się zupełnie, co utrudnia wyprowadzenie trendu. Zupełnie mylne jednakże byłoby przypuszczenie, że cykl żeglugowy jest czymś odrębnym, uniezależnionym od ogólnej koniunktury światowej. Cały szereg czynników pozagospodarczych, oddziałujących po wojnie światowej ze szczególną siłą na rozwój żeglugi, kwestię tę jeszcze bardziej komplikuje. Przeciwnie, żegluga morska jako jedna z gałęzi gospodarki światowej, znajduje się w ścisłej i kompletnej zależności od ogólnej koniunktury.

---

[1] *Ein Schiffbauzyklus?* Kilonia, 1931, str. 152 i nast.

ILOŚĆ NIEZATRUDNIONEGO TONAŻU ŚWIATOWEGO

Na podstawie publikacji *Annuaire Statistique de la Société des Nations* stwierdzić można, że państwa o wybitnie rozwiniętym trampingu posiadały w czasach ostatniego kryzysu większą niż inne państwa ilość tonażu niezatrudnionego. Ogółem niezatrudniony tonaż trampowy szacowany jest w latach 1933—1934 na 35—40% całego zdolnego do pływania taboru trampowego świata. Natomiast odsetek ten dla żeglugi regularnej jest w tymże okresie o wiele korzystniejszy, wynosząc „zaledwie" 18—20%. Tym się też tłumaczy zjawisko tzw. „ucieczki" statków z trampingu do linii regularnych, obserwowanej w latach ostatniego kryzysu światowego.

Jednakże ogólne liczby niezatrudnionego tonażu nie dają prawdziwego obrazu stanu zatrudnienia w danej gałęzi żeglugi. Nie ma sposobu ustalenia, czy zdolność transportowa statków kursujących na linii jest w pełni wykorzystywana. Przy trampach natomiast wiadomo, że idą one pod balastem lub z ładunkiem; o ile idą z ładunkiem, oznacza to zwykle, że nośność ich wykorzystano w pełni. Bezsprzeczny jest fakt, że w czasach powojennych podróże pod balastem statków dzikich znacznie się zwiększyły. Znaczny spadek transportów węgla angielskiego, szczególnie do krajów zaoceanicznych, spowodował, że duża ilość statków udających się do La Platy i Kanady po zboże idzie pod balastem. Ilość podróży spekulacyjnych od czasów strajku górników angielskich w roku 1926 wzrosła, tzn. wzrosła ilość statków udających się pod balastem do ośrodków wielkiej podaży ładunków masowych (np. po pszenicę do La Platy) w nadziei otrzymania ładunków powrotnych.[1] Statki te, o ile nie szły pod balastem, brały ładunki po choćby najniższych frachtach. Często miesiącami czekały one w portach na ładunek i ostatecznie mimo to powracały puste do swoich portów macierzystych.

Dokładnych więc cyfr unieruchomionego lub niezatrudnionego tonażu trampowego ustalić się nigdy nie da, jak również wymyka się spod obliczeń ilość podróży odbytych pod balastem. Jednakże statystyki portowe niektórych portów wskazują, że w czasach powojennych ilość statków trampowych pod balastem — zarówno na przyjściu, jak i na wyjściu — wzrosła.

WYKORZYSTANIE NOŚNOŚCI FLOTY

Z drugiej strony stosunek ilości ładunków masowych do ogólnej nośności statków żeglugi nieregularnej w czasach powojennych spadł, tzn. zmniejszyło się wykorzystanie przestrzeni ładownej. Oznacza to, że ta sama liczba statków,

[1] Obecne porozumienie w ruchu z La Platy zabrania swoim członkom udawania się pod balastem po ładunki w celu ograniczenia konkurencji.

o tym samym tonażu, przewoziła ostatnio w ciągu jednego roku mniej ładunków masowych, niż przed wojną światową. Rentowność trampingu *eo ipso* też spadła. Gdy przed wojną światową stosunek ten wynosił 1 : 1,3, co oznacza, że łączny tonaż użytkowy statków był mniejszy niż waga towarów, ostatnio stosunek ten spadł wynosząc w 1934 r. 1 : 0,78, co oznacza, iż wykorzystanie pomieszczeń użytkowych żeglugi trampowej wynosi 78%. Lata 1934—1936 wykazują nieco większe ich wykorzystanie.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich za rok 1937 podkreśla zmianę współczynnika wykorzystania ogólnego tonażu floty światowej do przewozu morzem towarów masowych. Ilustruje to tablica 3, przy czym wzięto pod uwagę ruch statków 13 krajów, w którym zaangażowane jest 80% floty światowej.

Tabl. 3. Wykorzystanie floty światowej do przewozu towarów masowych

Lata	Przewóz towarów masowych		b Ruch statków 1927/1929= 100	a/b [1] 1927/1929= 100
	w mil. ton	a 1927/1929= 100		
1927	234,0	95,7	94,6	101,1
1928	235,8	96,8	95,5	101,2
1929	252,8	107,6	109,9	97,7
1930	232,9	100,1	109,1	91,9
1931	200,7	86,3	101,9	84,8
1932	176,3	75,8	93,8	80,8
1933	178,1	76,5	98,1	78,0
1934	187,9	81,1	102,7	79,0
1935	191,3	82,5	105,8	78,0
1936	192,4	83,0	108,1	76,2

[1] a/b podaje stosunek tonażu towarów do tonażu statków.

Z powyższej tablicy widać, że jakkolwiek ruch statków pozostał prawie ten sam, w latach ostatnich stosunek ilości przewożonych towarów do ruchu statków spadł o około $^1/_5$.

W jakiej mierze spadek wartości handlu międzynarodowego wpłynął na obniżenie się wykorzystania nośności floty światowej, ilustruje tablica 4.

Handel międzynarodowy skurczył się pod względem wartości prawie o $^2/_3$, gdy nośność floty światowej została wykorzystana w ok. $^3/_4$. Zaznaczyć należy, że pod względem objętości towarów spadek w roku 1935 wynosił w porównaniu z rokiem 1929 około $^1/_3$. Wartość ładunków zmniejszyła się zatem w większym stopniu niż objętość.

Spadek wartości towarów ze swej strony powoduje, że kalkulacja kupiecka nie wytrzymuje zbyt wysokich frachtów. Oznacza to, że nie tyle ilość przewożonych towarów powoduje spadek frachtów, ile ich wartość.

Tabl. 4. Wartość handlu międzynarodowego a wykorzystanie nośności floty

Lata	Wartość handlu międzynarodowego w złocie[1] 1929 = 100	Wykorzystanie nośności[2] 1927/1929 = 100
1929	100,0	97,7
1930	81,0	91,9
1931	57,9	84,8
1932	39,1	80,8
1933	35,2	78,0
1934	33,9	79,0
1935	34,7	78,0
1936	37,3	76,2

[1] Wg *Biura Studiów Ligi Narodów.*
[2] Wg *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1937.*

Ciekawe jest również zestawienie rozmiarów handlu międzynarodowego pod względem wagi z ogólnym tonażem światowej floty handlowej.

Tabl. 5. Rozmiary handlu międzynarodowego a wykorzystanie floty

Lata	Handel międzynarodowy[1] 1929 = 100	Tonaż światowy[2] w mil. BRT	Tonaż unieruchomiony[2] w mil. BRT	Tonaż zatrudniony 1929 = 100
1929	100	68,074	3,427	100
1930	93	69,607	5,565	99,0
1931	86	70,131	10,755	91,8
1932	75	69,734	14,233	85,9
1933	76	67,920	11,748	86,9
1934	79	65,577	7,700	89,5
1935	82	64,886	5,536	91,5
1936	84	65,064	4,200	94,1

[1] Wg *Rocznika Ligi Narodów 1936/1937.*
[2] Wg *Lloyds Register 1936/1937.*

W roku najgłębszej depresji w żegludze, tzn. 1933, handel międzynarodowy spadł pod względem wagi do 75% w porównaniu z rokiem

1929. Tonaż, jakkolwiek pozostał prawie identyczny, zatrudniony był zaledwie w 86,9%.

Z liczb powyższych jasno widać, jak fatalnie lata kryzysu odbiły się na morskiej wymianie towarowej. Niemcy nawet wynaleźli dowcipne określenie dla tego okresu i związanej z nim nieubłaganej tendencji autarkistycznej — *Verkehrstod*.

Unieruchomienie floty, podróże pod balastem, czekanie w portach, podróże spekulacyjne oraz niski procent wykorzystania przestrzeni ładownej w czasach ostatniego kryzysu — unaoczniły, że tramping w dobie depresji gospodarczych jest w położeniu o wiele cięższym od żeglugi regularnej.

RENTOWNOŚĆ ŻEGLUGI

Zysk armatora stanowi różnica między sumą zainkasowanych w jednej podróży frachtów a całością zużytych na nią kapitałów (koszty stałe i koszty zmienne). W czasach powojennych rentowność żeglugi znacznie spadła, co oznacza, że dla osiągnięcia identycznego jak dawniej zysku, potrzebny jest dziś znacznie większy nakład kapitałowy. Racjonalizacja żeglugi nie może różnicy tej wydajnie zmniejszyć, gdyż w latach powojennych bardzo wzrósł koszt budowy statków. To samo odnosi się do kosztów eksploatacyjnych, które według opinii Retticha [1] wzrosły o ok. 70% w porównaniu ze stanem z lat 1909—1913. W wyniku powyższego powstała także znaczna różnica między dochodowością żeglugi regularnej a trampingu, tramping bowiem o wiele więcej ucierpiał od żeglugi regularnej, nie będąc w stanie ponosić zbyt wysokich kosztów, z uwagi na przewóz mniej wartościowych, masowych ładunków.

Lord Essendon przedstawił na odbytym w dniu 13 października 1937 roku dorocznym zebraniu towarzystwa *Manchester Liners* zestawienie procentowe udziału różnych rodzajów kosztów związanych z eksploatacją statku:

Ładowanie i wyładowywanie	28,79%
Utrzymanie i pensje załogi, bunker . . .	25,88%
Reperacje, konserwacja itd.	11,60%
Opłaty portowe, za pilotaż i holowanie .	11,91%
Amortyzacja i ubezpieczenia	14,63%
	92,81%

Pozostałe 7,19% powinno wystarczyć na pokrycie podatków, oprocentowania kapitału, utrzymania biura i reklamy oraz dywidend. Wskazuje to, że dochodowość żeglugi w dalszym ciągu stoi, pomimo

[1] L. c.

pomyślnej sytuacji gospodarczej, pod dużym znakiem zapytania. *Hansa* [1], opierając się na przytoczonym wyżej zestawieniu, stwierdza, że sytuacja żeglugi niemieckiej jest pod tym względem jeszcze znacznie gorsza, gdyż armatorzy niemieccy zmuszeni są 60% powyższych kosztów eksploatacji pokrywać w pełnowartościowej walucie niemieckiej. Oznacza to znaczne osłabienie pod względem konkurencyjności armatorów niemieckich wobec armatorów innych krajów.

Trudno jest ustalić rzeczywiste dochody towarzystw żeglugowych poszczególnych krajów oraz robić jakiekolwiek porównania. Dochodowość żeglugi jest w różnych krajach rozmaita. Różna bywa ona także w obrębie jednego państwa. Pomimo to ciekawe jest zestawienie wysokości dywidend, wypłacanych przez towarzystwa trampowe i linie regularne w Anglii w latach 1924—1932 (z uwzględnieniem odpisów na amortyzację).

Tabl. 6. Dochodowość żeglugi w Anglii według Fairplay's Annual Summary of British Shipping Finance 1937

Lata	Dywidendy (w %) wypłacone przez towarzystwa		Amortyzacja 5% rocznie = 100
	liniowe	trampowe	
1924	5,52	3,78	59,6
1926	5,42	3,61	57,7
1928	6,43	7,58	108,9
1930	5,28	3,89	34,8
1931	2,33	1,53	35,3
1932	1,88	1,58	40,1
1933	1,56	0,97	29,4
1934	1,98	1,42	11,3
1935	2,23	1,46	33,3
1936	2,79	2,09	67,4

W r. 1928 towarzystwa trampowe mogły wypłacać nawet wyższe dywidendy od towarzystw żeglugi regularnej. Rok ten uważać można za stosunkowo pomyślny dla gospodarki światowej. Bardziej elastyczne towarzystwa trampowe szybciej rekompensują swoje straty, poniesione w czasach ciężkich, niż to uczynić mogą towarzystwa liniowe.

Autorytatywne koła żeglugowe w Anglii podają, że tramping angielski w ciągu lat ostatniego kryzysu 1929—1936 nie odpisał

[1] *Hansa*, nr 44 z r. 1937.

£ 10 mil. na amortyzację. Znaczna część zarobków z obecnego okresu lepszej koniunktury pójdzie, według ich zdania, na pokrycie tej sumy.

Chamber of Shipping podaje w swojej statystyce za rok 1936—1937 bardziej pesymistyczne dane co do wysokości dywidend wypłaconych przez towarzystwa trampowe w Anglii.

Tabl. 7. Dochodowość towarzystw trampowych w Anglii według Chamber of Shipping 1936/1937

Lata	Dywidendy (w %) wypłacone przez towarzystwa trampowe	Amortyzacja 5% rocznie = 100
1930	2,9	61,5
1931	1,3	45,5
1932	1,1	41,6
1933	0,9	36,4
1934	1,0	34,3
1935	1,5	40,0

W roku 1935 towarzystwa trampowe mogły płacić pewne drobne dywidendy oraz robić częściowe odpisy na amortyzację tylko dzięki otrzymanym subsydiom, które wynosiły w tym roku £ 1663 000.—.—. W roku 1936 rząd angielski nie wypłacał już dalszych subsydiów dla trampingu, ponieważ było ustawowo przewidziane ich wstrzymanie z chwilą, gdy indeks frachtów trampowych osiągnie 92% frachtów z roku 1929.

Niektóre towarzystwa wypłacały dywidendy w czasie kryzysu, pomimo że nie tylko nie osiągały żadnych zysków, lecz ponosiły straty. O położeniu angielskiego trampingu czytamy u Franciszka Lohsego w jego książce z roku 1934 (a więc z czasów przed wprowadzeniem pomocy dla trampingu w Anglii) co następuje: „Cofnięcie się stanu tonażu trampingu angielskiego jest po części spowodowane tym, że przedsiębiorstwa armatorskie po wyzbyciu się starego tonażu nie chciały angażować się w dalszym ciągu w trampingu, gdyż ta gałąź żeglugi już nie zapewniała odpowiedniej rentowności“ [1]. Ilość towarzystw trampowych oraz wysokość tonażu trampowego w Anglii bez dominiów podaje następująca tablica:

[1] „Der Rückgang der englischen Trampschiffahrt hat zum Teil darin seinen Grund, dass die Reedereien nach Abstossung ihres alten Schiffsraumes sich nicht weiter im Trampgeschäft engagieren wollten, da dieser Schiffszweig eine angemessene Rendite nicht mehr versprach“. L. c.

Tabl. 8. Stan trampingu w Anglii [1]

Lata	Liczba towarzystw trampowych	Statki trampowe	
		liczba	tonaż w tys. BRT
1930	201	933	3 546
1931	201	935	3 577
1932	205	931	3 586
1933	213	916	3 546
1934	221	881	3 440
1935	242	881	3 411

[1] Wg Chamber of Shipping 1936/1937.

Jakkolwiek ilość towarzystw armatorskich w Anglii w latach 1930—1935 wzrosła, jednak liczba statków oraz ich tonaż zmniejszyły się.

Zamieszczona niżej tablica podaje wysokość dywidend wypłaconych w ostatnich trzech latach przez szereg największych towarzystw żeglugowych, które przeważnie utrzymują linie regularne, i to zwłaszcza pasażerskie.

Tabl. 9. Dochodowość ważniejszych towarzystw żeglugowych świata [1]

Towarzystwa żeglugowe	Zyski (+) lub straty (—) w r. 1936 w milionach	Dywidendy (w %) wypłacone w latach		
		1934	1935	1936
Cunard White Star, Ltd. . .	£ + 1,12	0	0	0
Peninsular and Oriental Steam Navigation Co	,, + 24,28	0	0	4
British India	,, + 20,00	0	0	2,5
Ocean Steamship Co.	,, + 5,88	20	20	25
Union Castle Lines	,, + 8,72	0	0	0
Royal Mail Lines	,, + 12,62	0	3,5	4,5
Furness, Whity & Co	,, + 10,90	0	0	0
Cie Générale Transatlantique	frs —	0	0	0
Holland Amerika Linie	fl + 2,6	0	0	0
Stoomvaart Mij. Nederland . .	,, + 5,75	0	0	0
Rotterdamsche Lloyd	,, + 4,77	0	0	0
International Mercantile Marine Co	$ — 2,26	0	0	0
Nippon Yusen Kaisha	yen + 21,82	4	6	5,5

[1] Wg *Deutsche Verkehrsnachrichten*, nr 89, 1937 r.

Na uwagę zasługuje fakt, że *Cie Générale Transatlantique* oraz *International Mercantile Marine Co. (IMM)* w naj-

lepszych nawet czasach prawdopodobnie nie będą w stanie wypłacać jakichkolwiek dywidend ze względu na to, że praca tych przedsiębiorstw oparta jest na podstawach sprzecznych z duchem żeglugi. Z drugiej strony wysoką dywidendę płaci tow. *Ocean Steamship Co. (Blue Funnel Line)*, dzięki racjonalnej i oszczędnej gospodarce. Symptomatyczne jest, że towarzystwo to posiada stosunkowo nieznaczny kapitał zakładowy (£ 8,5 mil.), rezerwy zaś 10-krotnie większe (£ 89,02 mil.).

Z powyższego zestawienia widoczne jest pewne polepszenie się sytuacji regularnych linii żeglugowych. Jednakże nie wszystkie towarzystwa były w stanie wypłacać dywidendy w r. 1936, część w każdym razie nie wypłaci również dywidendy za rok 1937.

Charakter pracy żeglugi nieregularnej wymaga od jego kierowników dobrej orientacji w sytuacji na rynkach światowych. Armatorzy trampowi, mając stale na uwadze znalezienie zatrudnienia dla swoich statków, z góry zabiegają o zdobycie ładunków na podróże powrotne. Dla trampa, który nie jest związany stałym kontraktem ani długoletnią tradycją współpracy z jakimkolwiek przedsiębiorstwem, istnieje zawsze — w stopniu wyższym lub niższym zależnie od koniunktury — problem znalezienia zatrudnienia. Wprawdzie rozwój służby telegraficznej i radiowej przyniósł w tym względzie znaczne ułatwienia, jednak trudności te, choć w zmniejszonej mierze, nadal są aktualne. Dzięki postępowi technicznemu armator może szybko orientować się, czy otrzyma ładunek z danego portu, jaka jest ogólna tendencja gospodarcza, gdzie jest największe zapotrzebowanie na tonaż itd. Dziś cały system frachtowania statków trampowych opiera się na możności szybkiego porozumienia się na drodze telegraficznej. Gęsta sieć towarzystw maklerskich i agentur okrętowych umożliwia szybkie znalezienie statku dla załadowcy, a dla armatora — zatrudnienia tonażu.

Dla trampów, stanowiących własność przedsiębiorstwa przemysłowego lub pływających w time-czarterze, podróże powrotne nie stanowią problemu. Tak na przykład statki *Svealand* i *Amerikaland*, pływające w 20-letnim time-czarterze dla tow. *Betlehem Steel Corporation* w Baltimore (USA), przewożące rudę z Chile do Północnej Ameryki — odbywają każdorazowo przeszło 4000 mil morskich podróży powrotnej pod balastem.

Ale w powyższym wypadku przedsiębiorstwo nie kieruje się intencją osiągnięcia zysku ze swojej floty. Pragnie ono raczej zapewnić sobie możność, rozporządzania każdej chwili tonażem, tzn. asekuruje się od braku podaży statków trampowych oraz od zależności od wahań stawek frachtowych.

Podany przykład ilustruje wypadek, w którym moment ryzyka inwestycji kapitałowej w statek znajduje się w hierarchii kalkulacyjnej na planie drugim.

Dla tego rodzaju armatora, którego flota nie jest celem samym w sobie, lecz jedynie narzędziem pomocniczym w działalności całego przedsiębiorstwa, ryzyko w trampingu wydaje się mniejsze niż w liniach regularnych.

STRUKTURA OBROTÓW PO WOJNIE ŚWIATOWEJ

Znaczna zmiana w strukturze przewozu głównych towarów masowych, uwidaczniająca się w okresie powojennym, w dużej mierze wpłynęła na ciężki stan żeglugi nieregularnej. Najważniejszy towar masowy świata stanowi zboże, jakkolwiek ilościowo przewóz węgla jest prawie trzykrotnie większy. Jednakże długość trasy, którą odbywa zboże, jest o wiele większa od długości trasy przewożonego węgla.

Przesunięcie się w znacznej mierze od czasów wielkiej wojny wywozu zboża z La Platy na korzyść Stanów Zjednoczonych i Kanady stanowi ciężki cios dla trampingu, bowiem statki, idące przedtem z Europy do Ameryki Południowej z ładunkami węgla, muszą dziś iść do Stanów Zjednoczonych i Kanady pod balastem, gdyż do tych krajów nie mają masowych ładunków z Europy.

Węgiel — towar ilościowo najważniejszy dla trampingu światowego — stanowi w transporcie morskim Europy najpoważniejszą pozycję. Tu spadek wywozu węgla angielskiego po wojnie, jak w ogóle spadek zużycia węgla na świecie, fatalnie obniżył popyt na statki trampowe.

Wkroczenie węgla polskiego na rynek światowy ma znaczenie raczej lokalne, a co za tym idzie — dotyczy przeważnie podróży bliskich. W związku z tym obserwowane jest zwiększenie się na Bałtyku podróży pod balastem.

W obrotach państw bałtyckich z Morzem Północnym i krajami zamorskimi wywóz towarów z regionu bałtyckiego idący przez Kanał Kiloński i Skagen wzrósł z 25 mil. ton w r. 1913 do 30 mil. ton w r. 1936, w przywozie natomiast obserwujemy spadek w identycznej wysokości. Spowodowało to zwiększenie się wywozu węgla polskiego na niekorzyść węgla angielskiego, wprowadzanego uprzednio na rynek bałtycki w znacznych ilościach.

RUCH NA BAŁTYKU

Tendencja stworzenia z Bałtyku morza otwartego istniała już przed wojną. Bezpośrednio po wojnie sieć linii zaoceanicznych z Bałtyku stawała się coraz gęstsza, co w znacznej mierze przyczyniło się do stworzenia z Bałtyku morza otwartego.

Cyfry dotyczące ruchu statków u wejścia na Bałtyk podaje H. Eneborg w pracy *Żegluga na Bałtyku — jej warunki i rozwój po wojnie światowej*[1]. „W 1935 r. przez Kanał Kiloński przepłynęło 41 600 statków o pojemności 16,6 mil. NRT, co daje dziennie w jednym kierunku 57 statków o pojemności 400 NRT. Ruch przez Öresund obejmuje około 35 000 statków o pojemności około 30 mil. NRT. czyli wypada w jednym kierunku około 48 statków o pojemności około 900 NRT. Cały więc ruch tranzytowy u wejścia na Bałtyk obliczony jest w 1935 r. na 76 600 statków o pojemności 50 mil. NRT. Ruch przez Kanał Kiloński wynosił w 1913 r. — 10,3 mil. NRT, a w 1935 — 16,6 mil. NRT. Wzrost wynosi 60%. Ruch przez Öresund najlepiej obliczać na podstawie notowań statków zauważonych przez statki-latarnie, które ustawione są w różnych punktach tego szlaku. Przyjmując na podstawie tych danych, że przeciętny ruch w 1913 r. wynosił 22 000 statków, a w 1936 r. — 35 000, wzrost wynosi 60%." Charakterystycznym rysem żeglugi na Bałtyku po wojnie jest rosnący udział własnej floty w żegludze danego państwa. W związku ze wzrostem ogólnego ruchu na Bałtyku, Eneborg stwierdza: „Ponieważ na przewozy bałtyckie składają się przeważnie towary masowe, pociągnęło to za sobą poważny rozwój żeglugi trampowej. Dawniej sądzono, że Bałtyk ze swymi masowymi towarami, z krótkimi podróżami i ze względnie małymi statkami nie nadaje się do linii regularnych. Pojęcie to jednak zmieniło się. Wprawdzie żegluga trampowa na Bałtyku jest w dalszym ciągu bardzo poważna i ma nawet widoki dalszego rozwoju dzięki ładunkom polskiego węgla, to jednak sieć powstałych połączeń regularnych jest już dość gęsta. Punkt ciężkości rozwoju żeglugi regularnej na Bałtyku przypada na okres powojenny. Bardzo poważne znaczenie ma zwiększenie sieci połączeń regularnych z krajami europejskimi leżącymi poza Bałtykiem. Na największą uwagę zasługuje jednak rozwój linii do krajów zaoceanicznych".

§ 2. POROZUMIENIA ŻEGLUGOWE

CELE KONFERENCYJ

Na wszystkich ważniejszych szlakach linii regularnych istnieją obecnie konferencje żeglugowe, gwarantujące swoim członkom znaczną stałość cen na rynku frachtowym. Niektórzy obliczają, że 90% wszystkich linii regularnych należy do konferencyj. Współpraca poszczególnych linii przez wyłączenie konkurencji, zwarty front wobec załadowców i względna stabilizacja stawek frachtowych stanowią najsilniejszą stronę linii regularnych.

[1] Zamieszczonej w miesięczniku *Żegluga* z września 1937 r.

Usiłowanie przystosowania podaży do popytu przez konferencje stwarza atmosferę pewności dla armatorów. Dążenie do wytworzenia takiej atmosfery staje się tym więcej zrozumiałe, gdy się zważy, jak wielkie sumy muszą być inwestowane w żegludze.

Linie regularne wymagają bezsprzecznie znaczniejszych inwestycji kapitałowych niż tramping, nie tylko ze względu na to, że koszty budowy i eksploatacji poszczególnych liniowców są wyższe, ale też i z racji konieczności utrzymywania większej floty. Np. linia z Europy na Daleki Wschód, której rejs okrężny trwa około 6 miesięcy, żeby utrzymać 10-dniowe regularne odjazdy powinna rozporządzać flotą około 25 — 28 statków, o tonażu mniej więcej 7 000— 10 000 tdw. każdy. Poza tym inwestycje lądowe (urządzenia przeładunkowe, składy portowe, montownie, warsztaty, biura i budynki) linii regularnych często mogą wynosić dość wysoki odsetek inwestowanego kapitału. Odnosi się to szczególnie do tych linii, które połączyły ruch pasażerski i towarowy przez obsługę na statkach kombinowanych.

SUMY INWESTOWANE WE FLOCIE

Cechą charakterystyczną przedsiębiorstwa żeglugowego jest to, że znaczna część kapitałów inwestycyjnych zostaje pochłonięta przez statki; inwestycje lądowe i koszty eksploatacyjne pochłaniają zaledwie 5—20%, całości inwestycji kapitałowych przedsiębiorstwa. Na ogół 75—85% kapitału w zależności od charakteru danego przedsiębiorstwa jest zainwestowane w statkach. Reuter[1] podaje następujące cyfry, wyrażające stosunek między kapitałem zainwestowanym w statkach do reszty inwestycyj oraz kapitałów obrotowych.

Tabl. 10. Kapitał inwestowany we flocie wobec całości bilansu przedsiębiorstwa armatorskiego (w %)

Rodzaj przedsiębiorstwa armatorskiego wg posiadanego tonażu	Pozycje bilansowe	Lata			
		1924	1925	1926	1927
A. 4 tys. BRT . . .	Flota	87,0	84,0	81,0	78,0
	Inwestycje lądowe	13,0	16,0	19,0	22,0
	Kapitał obrotowy	—	—	—	—
B. 45 tys. BRT . . .	Flota	82,0	84,0	80,0	83,0
	Inwestycje lądowe	1,3	1,3	1,4	1,2
	Kapitał obrotowy	16,7	14,7	18,6	16,8
C. 500 tys. BRT . . .	Flota	71,0	73,0	72,0	69,0
	Inwestycje lądowe	6,9	5,8	3,6	2,9
	Kapitał obrotowy	22,1	21,2	24,4	28,1

[1] *Beförderungsunternehmungen zur See*, Sztutgart, 1933, str. 97.

Z tego krótkiego orientacyjnego zestawienia widzimy, że na ogół w miarę powiększania się przedsiębiorstwa udział kapitału zainwestowanego w statkach spada.

Stosunek między kapitałem inwestycyjnym a kapitałem obrotowym (koszty stałe i zmienne) wyraża się według danych Gerstnera [1] dla powyższych trzech typów przedsiębiorstw żeglugowych w roku 1928 w sposób następujący:

Tabl. 11. Kapitał inwestycyjny i obrotowy przedsiębiorstwa armatorskiego (w %)

Rodzaj przedsiębiorstwa armatorskiego wg posiadanego tonażu	Kapitał	1928
A. 4 tys. BRT	inwestycyjny	94,7
	obrotowy	5,3
B. 45 tys. BRT	inwestycyjny	92,2
	obrotowy	7,8
C. 500 tys. BRT	inwestycyjny	89,7
	obrotowy	10,3

Według Gerstnera w przedsiębiorstwach B i C kapitał obrotowy jest znacznie mniejszy w stosunku do kosztów stałych. Jakkolwiek cyfry Reutera i Gerstnera są tylko orientacyjne, jednakże wydaje się, iż dane Gerstnera są bliższe rzeczywistości.

Pewna linia angielska o łącznym tonażu ok. 600 000 BRT wykazuje w swoim bilansie 89,9% kapitału zainwestowanego we flocie, a do 10,1% w inwestycjach lądowych.

Natomiast w liniach mniejszych, o tonażu 40 000 — 80 000 BRT lub nawet i większym, inwestycje lądowe stanowią zaledwie 1—2% kapitału zainwestowanego we flocie. Tym bardziej towarzystwa trampowe, które najczęściej nie przekraczają małych lub średnich rozmiarów i gnieżdżą się w jakimś małym biurze, posiadają w ogóle wszystkie kapitały w taborze pływającym. Linie regularne są najczęściej zogniskowane w większych przedsiębiorstwach, co wymaga, jak widzieliśmy wyżej, szerszych ram kapitałowych.

Według bilansu za rok 1936 znanego towarzystwa *Rickmers*, obsługującego Daleki Wschód a posiadającego tonaż 37 124 BRT przypada 900 000 RM na flotę towarzystwa, na place zaś, budynki, inwentarz oraz zabudowania własnej stoczni — 762 300 RM; stosunek tych dwóch pozycji ma się jak 54,1% (flota) do 45,9% (inwestycje

[1] *Bilanzanalyse.*

lądowe). Towarzystwo *Rickmers* nie stanowi jednakże typowego przykładu, ze względu na prowadzenie własnej stoczni.

Jeżeli chodzi o żywotność i zdolność obronną — to linie regularne skuteczniej mogą walczyć o swój byt, niż towarzystwa trampowe. Mamy tu na myśli sposoby armatorów liniowych, którymi posługują się oni przy ubieganiu się o przewóz poczty lub o udzielenie subsydiów. Popularność, prestiż, duże rozmiary (kapitału i tonażu) oraz charakter żeglugi regularnej mają to do siebie, że czynniki miarodajne raczej popierają ten rodzaj żeglugi. W utrzymywaniu stałych połączeń okrętowych zainteresowane są rządy poszczególnych państw, które ze względu na momenty gospodarcze chętniej i szybciej znajdują zrozumienie dla linii regularnych.

POROZUMIENIE W TRAMPINGU

Wszystkie wysiłki poczynione w kierunku skartelizowania trampingu dotychczas zawodziły. A wysiłków takich było dość dużo. Jako klasyczny przykład, jak trudno jest w trampingu znaleźć wspólną platformę porozumienia, może posłużyć niepowodzenie towarzystwa *The Shipowners Northern Wood Trade Corporation (Nor-Wood Co)*, składającego się z armatorów szwedzkich, norweskich, duńskich i finlandzkich, które w ciągu ostatnich lat przerodziło się w *Baltwhite Timber Sheme*, a będącego niczym innym, jak ustaleniem niektórych wspólnych sposobów postępowania (schematyzacja czarterów itd.).

Podobnie nieudane poczynania spotykano już za czasów początkowego rozwoju potęgi żeglugi światowej na morzu. Np. próby podjęte w tym kierunku w r. 1901 napotkały na trudności, gdyż był to rok katastrofy na rynku frachtów dla towarów masowych, przewożonych w owych czasach jeszcze przeważnie na żaglowcach. Dla przykładu podajemy kilka cyfr porównawczych [1]:

Fracht	Hamburg—Sydney	w r. 1900	—	sh	23/9
,,	,,	,, ,, 1901	—	,,	19/9
,,	Chile—Hamburg	,, ,, 1900	—	,,	29/—
,,	,,	,, ,, 1901	—	,,	25/3

Na skutek tego spadku stawek frachtowych stworzono związek *Sailing Ship Owners International Union*, którego zadaniem było wprowadzenie stawek minimalnych dla towarów powrotnych z Nowej Kaledonii, z portów australijskich, północnego Pacyfiku i Chile. Ale już bardzo szybko związek nie potrafił dać sobie rady z outsiderami, okazało się bowiem, że zrzeszenie 75% armatorów trampowych było zbyt szczupłe dla osiągnięcia postawionego celu.

[1] Stapelfeld F., *Der Seefrachtenmarkt*, Berlin, 1931, str. 62.

Najciekawszym przykładem porozumienia armatorów trampowych jest bezsprzecznie składająca się z 223 armatorów, rozporządzających łącznym tonażem 997 000 BRT, *Baltic and White Sea Conference*, utworzona w roku 1905 w Kopenhadze, celem ustalenia minimalnych stawek frachtowych z portów szwedzkich, finlandzkich i rosyjskich. Była to jednakże dość luźna organizacja, którą trudno porównywać z konferencjami linii regularnych. Jednakże ze względu na to, że porozumienie nie przewidywało żadnych kar za przekroczenie umowy, oraz ze względu na zbyt dużą, utrudniającą harmonijną współpracę liczbę armatorów, zatrudnionych na tym odcinku, działalność konferencji była dość chaotyczna i problematyczna. W roku 1926 porozumienie zostało przekształcone w dziś istniejącą *Baltic and International Maritime Conference*, której działalność znacznie się rozszerzyła. Współpracuje ona poza tym w ścisłym porozumieniu z angielską Izbą Żeglugową.

Wspomnieć jeszcze należy o porozumieniu, które naocznie wskazuje, jak trudno w trampingu wprowadzić wspólną linię postępowania — jest nim mianowicie konferencja z La Platy utworzona w roku 1908. Tu usiłowania wprowadzenia kartelu cen kompletnie zawiodły.

W Stanach Zjednoczonych spotykamy inicjatywę państwa, które usiłowało wpłynąć na armatorów trampowych, aby nawiązali kontakt między sobą celem wyłączenia konkurencji. W sferach rządowych Stanów Zjednoczonych zaznacza się przy tym tendencja idąca we wręcz odwrotnym kierunku niż się to dzieje w przemyśle i handlu. Stany Zjednoczone, jak również Związek Południowo-Afrykański oraz Związek Australijski były stale przeciwne trustom i kartelom. Jedynie w dziedzinie żeglugi ogólna tendencja, pierwotnie również skrajnie antykonferencyjna, uległa pewnej ewolucji w kierunku idei zrzeszania się. Nowa ta tendencja, wyraźnie zaznaczająca się w postępowaniu wobec linii regularnych, daje się również zauważyć w stosunku do trampów. Z inicjatywy *U. S. Shipping Board* zostało utworzone w listopadzie roku 1920 porozumienie pod nazwą *Tramp Steamer Bulk Cargo Conference*, składające się z „agentów administrujących statki *Shipping Board*, przewożące jedynie ładunki masowe“ [1].

Tylko i wyłącznie rozpaczliwy stan żeglugi nieregularnej skłonił rząd angielski do przyjścia jej z pomocą w formie subsydiów. Dzięki temu, że rząd angielski zdecydował się na to, zrozumiał on także ko-

---

[1] „The managing agents employing Shipping Board steamers in bulk cargo business only“. Helander., l. c., str. 137.

nieczność wprowadzenia ochrony frachtów w formie ustalenia minimalnych stawek frachtowych oraz wytyczenia wspólnej linii działania ruchu trampowego na najważniejszych trasach oceanicznych. Jak wskazują raporty angielskie *Tramp Shipping Administrative Committee*, inicjatywa rządu angielskiego okazała się wielce pożyteczną dla wszystkich uczestników żeglugi trampowej na tych szlakach, na których zostały zastosowane stawki minimalne. Czy wyniki te okazałyby się pozytywne i na dalszą metę — niestety, nie dało się ustalić ze względu na ogólne polepszenie się sytuacji światowej.

Na następujących trzech trasach doszło do porozumienia między armatorami trampowymi i liniowymi:

1. w ruchu z La Platy. Stawki tu spadły na skutek konkurencji do sh 11/— za tonę. Stawka ustalona po dojściu do porozumienia wynosiła sh 16/6 za tonę.
2. w ruchu z zatoki Św. Wawrzyńca. Stawki zostały na tym szlaku ustalone dla trampów na sh 1/6 za kwintal, wobec sh 1/3 przed dojściem do porozumienia. Żegluga regularna osiągała dzięki systemowi stawek minimalnych stawki od sh 1/7 do sh 1/10 za kwintal.
3. w ruchu z Australii. Tu stawki na zboże spadły do poziomu sh 19/— za tonę. Stawki minimalne zostały ustalone na sh 22/— za tonę.

Aby zrozumieć znaczenie systemu stawek minimalnych oraz konieczność ich wprowadzenia, trzeba wziąć pod uwagę, że stawki podczas kryzysu spadły do poziomu, przy którym armator nie mógł pokryć nawet kosztów eksploatacyjnych. Stawka np. sh 16/— z La Platy dla statku o nośności 9 000 tdw. wystarcza jedynie na pokrycie tych kosztów bez amortyzacji i oprocentowania kapitału. Ustalenie przez porozumienie stawki sh 16/6 oznacza, że normalnie pracujący armator był w stanie zużywać 6 d na amortyzację.

W ruchu z La Platy doszło do nowego *gentleman's agreement* — dobrowolnego ustalenia między armatorami nieoficjalnej stawki minimalnej w wysokości sh 30/—. Wprowadzenie takiego porozumienia okazało się konieczne, ponieważ stawki raptownie spadły poniżej tej wysokości. Kwestia stawek minimalnych staje się aktualna w chwili znaczniejszego ich spadku. Ruch z La Platy jest najczulszym barometrem reagującym na spadki stawek frachtowych i wskutek tego nazywany bywa przez armatorów „czarnym szlakiem".

Gazeta Polska z 7. VIII. 1937 podaje: „Wobec tego jednak, że subwencje rządowe ustaną od roku przyszłego, armatorzy angielscy już obecnie przygotowują się do nowej sytuacji i w ostatnich ty-

godniach powzięli zasadniczą decyzję utrzymania nadal systemu kooperacji. Szczegóły przyjętego projektu zostaną ustalone w jesieni, tak ażeby cały plan mógł wejść w życie z dn. 1 stycznia 1938, pod warunkiem, że będzie on ratyfikowany przez pewną ilość armatorów reprezentujących 90% tonażu transportowego. Plan kooperacji ustaliłby minimalne stawki frachtowe, typowe czartery, umowy z Państwowym Urzędem Morskim w sprawie płac, sposoby regulowania podaży tonażu dla uniknięcia jego akumulacji na pewnych rynkach itd.“ W każdym razie armatorzy trampowi wszystkich prawie państw przygotowują się do wspólnego zwalczania przyszłej depresji.

POROZUMIENIE W ŻEGLUDZE REGULARNEJ

Mówiąc w dalszym ciągu rozważań o konferencjach żeglugowych będziemy rozumieli pod ich mianem zrzeszenia lin i regularnych, ponieważ dotychczasowe próby porozumienia w trampingu nie zasługują na miano konferencyj.

Ze względu na to, że niebezpieczeństwo konkurencji outsiderów zawsze istnieje, Schulz-Kiesow wyraża pogląd, że zadaniem zainteresowanych rządów jest wzięcie konferencyj pod swoją opiekę. Stany Zjednoczone już od kilku lat zmuszały do przystąpienia do konferencji linie zawijające do USA. Znana firma *Isbrandsen-Möller*, która przez czas dłuższy sprzeciwiała się temu, musiała w końcu — jak również i druga znana firma outsiderska *U. S. Navigation Co* — pójść na kompromis. W Związku Południowo-Afrykańskim *Chamber of Shipping* stanowi ogniwo pośrednie między kupiectwem a konferencjami. *Australian Overseas Transport Association* pośredniczy w znacznej mierze między załadowcami australijskimi, tak że i tu rządy, wprawdzie nie bezpośrednio, jednakże otaczają konferencje opieką.

Tendencja powyższa bezwzględnie znajdzie oddźwięk we wszystkich państwach, ponieważ rządy są na ogół zainteresowane w utrzymywaniu stawek frachtowych na możliwie równomiernym poziomie, tym bardziej zaś, że w wielu państwach rządy są poważnie zaangażowane w towarzystwach liniowych.

Konferencje są zawsze narażone na niebezpieczeństwo konkurencji ze strony przygodnych trampów. Odnosi się to przede wszystkim do ruchu oceanicznego, zainicjowanie bowiem regularnej linii oceanicznej nie jest bynajmniej łatwe. Nie wystarczy mieć statki — trzeba również stworzyć sprawną organizację i posiadać sieć agencyj. W każdym razie bez poparcia jakiegoś rządu sprawa jest nadzwyczaj trudna. Ciekawym przykładem linii regularnej, będącej jednak dużym „notorycznym“ outsiderem, jest stare, bo p zeszło 100 lat istniejące przedsiębiorstwo armatorskie *Rickmers*, które obsługuje Daleki Wschód.

Po szeregu lat zacięta walka konkurencyjna między tym towarzystwem a konferencją Dalekiego Wschodu ustała i obecnie odgrywa ono rolę lojalnego outsidera.

Jednak nie zawsze walki konkurencyjne z outsiderami kończą się w ten sposób. Najczęściej konferencje zmuszone są przyjąć do siebie outsidera i podzielić się z nim kontyngentami.

Najgroźniejszymi jednakże rywalami dla konferencyj są maklerzy lub spedytorzy, improwizujący sporadycznie za pomocą czarterowanych statków linie regularne. Gdy stawki na danym szlaku spadną, wycofują oni wtedy swoje statki. Znaną siedzibą takich towarzystw jest Antwerpia.

W porozumieniach linii regularnych ciekawy problem stanowi zasada „wierności konferencyjnej" *(Konferenztreue)*. Dotychczas zasada ta respektowana była jedynie przez załadowców. Mianowicie zobowiązywali się oni do „wierności" wobec konferencyj, tzn. obiecywali nie posługiwać się innymi niż należącymi do konferencyj statkami. Obecnie wysunięto też zagadnienie wierności konferencyj wobec załadowców. „Wiernie" współpracujący z konferencjami załadowcy, znalazłszy się w obliczu przepełnienia statków ładunkami, żądają przyznania pierwszeństwa ich towarom i zagwarantowania im pewnej ilości przestrzeni ładownej. Oznacza to żądanie obustronnej „wierności".

System wiązania załadowców długimi kontraktami, bądź też premiami zwrotnymi, stwarza trudności dla outsiderów, którzy ubiegają się o ładunki. Zdarzają się wypadki, że outsiderzy wycofują się, ponosząc znaczne straty. Podobnie młodej polskiej żegludze trudno było wcisnąć się na szlaki zaoceaniczne. Gdyby nie wysiłki rządu, idące w kierunku zapewnienia polskim statkom przewozu towarów, oraz emigrantów udających się licznie do krajów zamorskich, linie polskie nie byłyby w stanie ugruntować swej działalności.

FLOTY RZĄDOWE

Z przykładem tym wiąże się zagadnienie flot rządowych, a w szczególności trampingu rządowego. Żegluga morska przechodziła w ciągu swego istnienia różne etapy rozwojowe, spełniając różnorodne zadania w zależności od tego, jakim celom miała służyć. Republiki wenecka i genueńska posiadały własne floty rządowe. Statki ich były oddawane kupcom za pewną opłatą w dzierżawę. Rząd zastrzegał sobie jednak wyznaczanie tras, portów zawijania, rodzaju i czasu podróży. Wymienione republiki już wtedy używały floty dla celów zarobkowych, oddając jej administrację i eksploatację w ręce osób prywatnych. W czasach wojen statki te służyły do walki.

Po ostatniej wojnie światowej coraz większy odsetek statków pływał pod zarządem państwa, osiągając w roku 1924 swój najwyższy stan. Od tego czasu obserwować się daje ciągły spadek. Rządy Unii Południowo-Afrykańskiej, Związku Australijskiego oraz Stanów Zjednoczonych bardzo szybko zorientowały się w niecelowości i trudności utrzymania się wobec konkurencji przedsiębiorstw prywatnych. Okazało się przy tym, że administracja trampingu przez czynniki rządowe całkowicie zawodzi, tramping bowiem zupełnie się nie nadaje do systemu administracji państwowej. Gdy jeszcze, w czasach bezpośrednio powojennych, poszczególne rządy zajmowały się transportem znacznych ilości towarów masowych i przemysłu wojennego, statki trampowe znajdowały zatrudnienie, jednakże po ustaniu tych ładunków, musiano je całkowicie wycofać z ruchu. Okazało się jeszcze raz, że żegluga nie bardzo się nadaje do kierowania i administrowania przez urzędników. Tam gdzie motorem nie jest inicjatywa prywatna — przedsiębiorstwo żeglugowe nie może liczyć na zbyt świetne wyniki.

Wprawdzie gdy chodzi o prestiż oraz względy polityki gospodarczej, państwo może utrzymywać, pomimo niedochodowości towarzystwa żeglugowego, własną flotę handlową. Najczęściej obserwowane jest wtedy angażowanie się kapitałów państwowych w liniach regularnych. Słuszną tendencją jest u nas pozostawienie prowadzenia żeglugi przedsiębiorstwom prywatnym i udzielania im w tej lub innej formie subwencyj za świadczenia na rzecz państwa. Żegluga morska czy to regularna, czy też nieregularna, jest bowiem w zasadzie domeną inicjatywy prywatnej. Jednym z najważniejszych argumentów popierania żeglugi przez państwo, pomijając kwestię prestiżu, obsługi własnego handlu itp., jest poprawa bilansu płatniczego. Żegluga zdobywa dewizy lub też oszczędza je w formie frachtów płaconych za przewóz towarów.

WAHANIA STAWEK FRACHTOWYCH

Stawki frachtowe towarów masowych podlegają znaczniejszym wahaniom niż stawki towarów drobnicowych, a wzrost lub spadek ich regulowany jest wyłącznie i bezpośrednio na zasadzie prawa podaży i popytu. Ma to swoje zalety, ale jednocześnie kryje niebezpieczeństwo wyższego ryzyka. Angielski indeks trampowy *(wg Chamber of Shipping)* najwyraźniej wykazuje znaczny skok wzwyż w roku ubiegłym, co odpowiada ogólnemu polepszeniu się sytuacji trampingu światowego w ostatnich czasach dobrej koniunktury. Przyjmując rok 1929 za 100, rok 1934 wykazuje 75,83, rok 1935 — 76,28, rok 1936 — 90,79, styczeń roku 1937 — 131,24, kwiecień nawet 138,36.

Pod pojęciem rynku frachtowego rozumie się całość wpływów na kształtowanie się cen w odniesieniu do towarów przewożonych morzem. Cenę za przewóz regulują podaż i popyt — jest ona ich wypadkową. Odwrotnie zatem — analiza wahań frachtów morskich daje przejrzysty obraz sytuacji na rynku frachtowym. Przeprowadzając taką analizę dla czasów powojennych zaobserwować można, że ostatnia depresja zaznaczyła się szczególnie na odcinku zawierania time-czarterów, czarterujący bowiem w obliczu spadających stawek frachtowych z łatwością uzyskuje lepsze warunki, ponieważ armator, przewidując dalszy spadek frachtów, chętniej angażuje swój tonaż na dłuższy okres, nawet na gorszych warunkach.

Poniżej podajemy indeksy frachtów morskich, przeciwstawiając indeksy time-czarterów indeksom trampowym.

Tabl. 12. Indeksy frachtów morskich według Chamber of Shipping 1936/37 i Fairplay (1920 = 100)

Lata		Frachty trampowe	
		przy time-czarterach	zwykłe
1920		100	100
1921		36	*
1922		27	*
1923		21,62	28,38
1924		23,22	29,63
1925		22,04	25,29
1926		24,54	27,98
1927		24,89	27,79
1928		22,45	25,79
1929		24,75	24,87
1930		17,73	19,11
1931		14,16	19,88
1932		13,26	18,76
1933		14,51	18,13
1934		14,62	18,86
1935		15,88	18,97
1936		19,32	22,58
1937	I miesiąc	34,37	32,64
	IV „	42,59	34,41
	V „	42,59	36,05
	VI	41,84	33,95
	VII „	47,07	34,26
	VIII „	57,53	38,19
	IX	56,19	42,83
	X „	47,82	39,81

* Brak danych.

Od czasu katastrofy frachtów morskich w roku 1921 żegluga już nie była w stanie aż po dzień dzisiejszy osiągnąć wyników roku 1920. Nawet obecna poprawa koniunktury, dająca odczuwać duży brak tonażu, nie zdołała podnieść frachtów do poziomu z roku 1920. Powyższa tablica unaocznia, jak ciężka była sytuacja żeglugi w ostatnich 17 latach. Ponieważ jednak rok 1920 w związku z zakończeniem okresu wojennego uznać wypada za wyjątkowy, dzisiejszy poziom stawek frachtowych uważać można za bardzo korzystny.

Jeszcze bardziej wymowny i charakterystyczny jest indeks wyprowadzony dla time-czarterów i zwykłych frachtów trampowych przez *Executive Committee of London & Cambridge Economic Service*.

Tabl. 13. Indeksy frachtów morskich według London & Cambridge Economic Service Monthly Bulletin 23. XI. 1937 (1924 = 100)

Lata		Frachty trampowe	
		przy time-czarterach	zwykłe
1924		100	100
1935	2 kwartał	62	60,5
	3 „	65	63
	4 „	98	74
1936	I miesiąc	77	71
	VI „	71	69,5
	VII „	67,5	70
	VIII „	82	74
	IX „	93	82
	X „	116	88
	XI „	129	88
	XII „	139	107
1937	I „	148	110
	II „	134	110
	III „	153	111
	IV „	183	116
	V „	183	132
	VI „	180	115
	VII „	202	116
	VIII „	247	129
	IX „	242	145
	X „	206	135

Charakterystyczne jest silniejsze reagowanie na zmiany koniunktury frachtów przy time-czarterach, które się uwypukliło w nagłym ich spadku w styczniu, czerwcu oraz lipcu 1936 roku.

W miarę polepszania się koniunktury indeks dla time-czarterów wykazuje lepsze wyniki niż dla trampów zwykłych. Armatorzy, przewidując dalsze polepszenie się rynku frachtowego, tylko niechętnie oddają swój tonaż w time-czarter. W okresie haussy stawki za nie są więc o wiele wyższe od stawek za zwykłe trampy.

Zwolennicy systemu liberalnego widzą w trampingu klasyczny przykład przedsiębiorczości ludzkiej. Inicjatywa prywatna oraz niczym nie skrępowana wolność ruchów dają najlepsze wyniki pod względem dochodowości przedsiębiorstwa.

Towarzystwa trampowe w zasadzie nie lubią opieki nad sobą i związanej z nią kontroli. W krajach, w których tramping stanowi żywotną część żeglugi, jak np. w państwach skandynawskich, w Grecji, system pomocy rządowej dla żeglugi do ostatnich czasów nie był stosowany. Lapidarnie zasadę tę wyraził dyrektor departamentu morskiego w Norwegii, doświadczony kapitan i znawca problemów żeglugowych, Bruns: „Państwo winno jak najmniej ingerować w wewnętrzne sprawy armatorów i ich przedsiębiorstw".

USTOSUNKOWANIE SIĘ ARMATORÓW DO POROZUMIEŃ

Inaczej dzieje się w żegludze regularnej. Tu zasada wolnej konkurencji jest obecnie okrojona przez kartelizację do minimum. Walka konkurencyjna przesunęła się w ramy samych konferencyj i ogranicza się jedynie do zdobywania ładunków, a w wypadkach gdy istnieje pool lub podział zatrudnienia — do wyższego udziału w kontyngencie. Załadowcy, poszczególne linie regularne oraz rządy są zainteresowane w tym, aby stawki frachtowe — ujęte w taryfy — były możliwie stałe. Stwarza to pewniejszą podstawę dla żeglugi regularnej oraz dla kalkulacji handlowej w poszczególnych transakcjach.

Istota żeglugi regularnej polega na stałości stawek frachtowych, których zmiany bywają ustalane przy ogólnym porozumieniu; odnosi się to szczególnie do linii zrzeszonych w konferencjach. Zmiany stawek są tu przeprowadzane często niezależnie od koniunktury, a pod wpływem pojawienia się outsidera. Zjawienie się takiej konkurencji może zmusić linie do wprowadzenia bardzo niskich stawek nawet w czasach ożywienia życia gospodarczego.

Linie regularne wymagają dobrej administracji, władze zaś konferencji bronią zrzeszonych linii przed niebezpieczeństwami z zewnątrz. W trampingu natomiast każdy armator musi się sam bronić, gdy się jednak czasy polepszają, odbija to sobie na wyższych frachtach.

Tramping dziki jest bardziej elastyczny, wymaga on szybkiej decyzji, dobrego wyczucia sytuacji, rutyny i doświadczenia w większym stopniu, niż linie regularne, dlatego też jest bardziej ryzykowny i trudniejszy przy eksploatacji. Jakkolwiek prawie wszystkie większe

linie regularne wyszły lub przerodziły się z towarzystw trampowych, to jednak przez rozrost ten dużo straciły ze swej pierwotnej ruchliwości i elastyczności. Nastąpiło bowiem zjawisko nadmiernej kapitalizacji w towarzystwach liniowych. Musiały one wypłacać olbrzymie odsetki i ponosić znaczne koszty administracyjne itd. Organizacje często przerastały rzeczywistą potrzebę. Miało to np. miejsce w truście żeglugowym Morgana. W ogóle obserwowana po wojnie tendencja do koncentracji w formie łączenia się kilku towarzystw w jedną całość (np. *Italia* we Włoszech, *Hapag-Lloyd* w Niemczech) została zarzucona jako nie dająca pożądanych wyników.

Dobrze prowadzona linia może dawać nawet pokaźne zyski, gdy inne, gorzej prowadzone, choćby w ramach tej samej konferencji, przynoszą straty. Żadna konferencja i żadna ochrona, rządowa czy inna, nie mogą zagwarantować dochodowości przedsiębiorstwu żeglugowemu, o ile nie jest ono właściwie prowadzone.

Armatorstwo, jak żegluga w ogóle, jest niezmiernie trudną dziedziną pracy handlowej, wymaga dużych zdolności i rutyny od swych kierowników oraz ich osobistego poświęcenia. Przekształcenie się przedsiębiorstw żeglugowych z instytucji prywatnych, w których kierownik był sam właścicielem, w spółki akcyjne, było dla nich ciężkim ciosem. Kapitan Wilhelm Wilhelmsen, wyłączny właściciel największego na świecie prywatnego przedsiębiorstwa żeglugowego, oświadczył: „Ciężkie położenie dużych przedsiębiorstw żeglugowych, wynika bezsprzecznie stąd, że kierownicy nie są jednocześnie właścicielami — tylko urzędnikami". Zaobserwować można paradoksalne zjawisko, które wskazuje na dużą nieelastyczność towarzystw liniowych, zwłaszcza zrzeszonych w konferencjach. Gdy mianowicie obecnie zaznacza się duże ożywienie na rynku frachtowym, akcje towarzystwa *Peninsular and Oriental Steam Navigation Co* w dniu 26 sierpnia 1937 spadły na giełdzie o sh 1/6, a akcje innych towarzystw liniowych nawet o sh 3—6. Powodem tego jest fakt, że koszty eksploatacyjne tych towarzystw (reperacje, bunker, płace, koszty nowego tonażu itd.) wzrosły nieproporcjonalnie do frachtów towarzystw liniowych. Tak więc rentowność towarzystw liniowych spadła, pomimo że frachty poszły w górę. Odbiło się to fatalnie na akcjach tych towarzystw. Zwyżka frachtów na liniach objętych konferencjami nie odbywa się automatycznie, lecz władze konferencyjne rozsyłają za pomocą okólników zawiadomienia o zamierzonej zwyżce na 3 do 6 miesięcy przed wprowadzeniem wyższych stawek w życie. W okresach ożywienia transportowego niejednokrotnie armatorzy skarżą się na niemożność właściwego wykorzystania koniunktury przez linie należące do konferencyj. Wpływa na to sztywność stawek konferencyjnych oraz

powolność aparatu organizacyjnego. Nieelastyczność żeglugi liniowej stoi na przeszkodzie szybkiemu rekompensowaniu w czasach polepszania się koniunktury strat, poniesionych w czasach kryzysu, jak to się dzieje w żegludze nieregularnej, która natychmiast przystosowuje się do nowych warunków i zwyżki cen na rynku ogólnym.

Raptowna zwyżka cen nowego tonażu również oddziałuje na obniżenie się akcyj towarzystw żeglugowych. Zbyt wysokie ceny statków mogą spowodować, że wysokie frachty, nie osiągające jednak takiej wysokości, by pokryć amortyzację, nie będą stanowiły gwarancji zarobku. Wysokie ceny budowy statków dają się odczuć szczególnie żegludze regularnej, dla której koszt samego statku zawsze stanowi wyższą pozycję.

§ 3. SUBWENCJONOWANIE ŻEGLUGI

CELOWOŚĆ SUBWENCYJ

Kwestia protekcjonizmu w żegludze traktowana jest obecnie tak, jakby subwencjonowanie należało do jej struktury i było jej nieodłączną cechą.

Jednakże dotychczas problem celowości subwencyj w żegludze morskiej nie jest jednolicie rozstrzygnięty. Dyskusja toczy się dookoła kwestii, czy subwencje osiągają w rzeczywistości pożądane wyniki, czy też oddziałują w kierunku wręcz przeciwnym. Wątpliwości tego rodzaju nasunęły się w państwach o wybitnie rozwiniętym systemie subwencyjnym. Stan żeglugi we Francji, Stanach Zjednoczonych, Unii Południowo-Afrykańskiej i innych krajach wybitnie subwencyjnych raczej przemawia za tym, że subwencje nie mogą przyczynić się skutecznie do polepszenia sytuacji żeglugi danego państwa.

Na drodze do wyrobienia sobie zdania o skutkach subwencyj stoją znaczne trudności natury metodycznej, które leżą w zupełnie tej samej płaszczyźnie, co i problem wolnego handlu oraz ceł ochronnych. Subwencje jako część systemu ochronnego należą także do wiecznego zagadnienia sprzeczności: wolny handel lub cła ochronne.

W. Greve [1] określa subwencje w sposób następujący: pod pojęciem subwencji rozumie się udzielenie przez państwo pomocy towarzystwu żeglugowemu w celu zapewnienia mu odpowiedniego zysku; motywy, którymi państwo się kieruje, wypłacając subwencję towarzystwu żeglugowemu, mogą być różnej natury.

Zagadnienie oddziaływania subwencyj rozpatrywać można z różnych punktów widzenia, zależnie od zadań, jakie subwencja ma spełnić. Od razu na wstępie powstaje pytanie, czy dana subwencja ma na celu spełnienie zadań prywatno- czy narodowo-gospodarczych?

[1] *Schiffahrtssubventionen der Gegenwart*, Hamburg, 1903.

Z punktu widzenia gospodarki narodowej wszystkie świadczenia udzielane żegludze pośrednio lub bezpośrednio, aby ją utrzymać lub popierać, są subwencjami. Natomiast z subwencją z punktu widzenia gospodarki prywatnej mamy tylko wtedy do czynienia, gdy zapłata za świadczenia, dokonywane przez dane przedsiębiorstwo żeglugowe, przekracza poziom normalnej ceny rynkowej. Aby ustalić skutki prywatno-gospodarcze subwencyj, posługiwać się musimy zupełnie innymi metodami badania, niż przy analizie skutków ich oddziaływania na gospodarkę narodową, jeszcze zaś innymi przy badaniu z punktu widzenia gospodarki ogólnoświatowej. W każdym razie trzeba wziąć pod uwagę, że subwencje, jako element wpływający na zakłócenie naturalnej równowagi gospodarczej, są zaprzeczeniem automatyzmu gospodarczego. Ważny jest też fakt, że dyskutować można jedynie możliwe, a nie konkretne skutki subwencyj w żegludze, gdyż w rzeczywistości nie zachodzą wypadki splatania się pojedyńczej przyczyny i skutku, lecz zawsze istnieje wielorakość przyczyn i skutków.

GENEZA SUBWENCJONOWANIA ŻEGLUGI

Idea subwencjonowania żeglugi jest bardzo stara — znana już była za czasów Colberta. W epoce wczesnego liberalizmu, kiedy następował najszybszy rozwój nie tylko żeglugi, lecz w ogóle gospodarstwa światowego, subwencjonowanie żeglugi niemal nie istniało. Istnieją jednak państwa, do których zalicza się w pierwszym rzędzie Francję, Stany Zjednoczone, Włochy, Brazylię, Hiszpanię, Portugalię i Japonię, stale, rzec można, w zasadzie popierające swoją żeglugę. Ewolucja ustosunkowania się państwa do systemu subwencjonowania i jego celowości odbywała się w sposób następujący.

Udzielając subwencji rząd miał początkowo na myśli niesienie pomocy armatorom w ich ciężkiej sytuacji finansowej, bez dalszego ingerowania w sprawy wewnętrzne przedsiębiorstwa. Często powodem subwencjonowania było również dążenie państwa do zapewnienia sobie bezpośrednich połączeń z krajami zaoceanicznymi. Państwa obawiając się przyjęcia na siebie całkowitego ryzyka kapitałowego związanego z utrzymywaniem stałych linii, chętnie przychodziły z pomocą towarzystwom żeglugowym. Ale też na jednorazowym udzieleniu pomocy nigdy nie poprzestawały. Przyczyną przyznawania subwencji rządowej był początkowo często deficyt; z czasem stało się to częścią istotną i cechą charakterystyczną systemu subwencjonowania żeglugi. Tezę powyższą potwierdzają wyniki pracy floty francuskiej, Stanów Zjednoczonych A. P., Portugalii itd. Nieuniknione katastrofy towarzystw żeglugowych, hojnie popieranych w formie subwencyj, zmuszały znowu rządy do dalszego finansowego angażowania się w celu ich rato-

wania. Rządy nauczone gorzkim doświadczeniem, jakie przyniosło administrowanie przez nie towarzystw żeglugowych (jak np. w Stanach Zjednoczonych — *Shipping Board*, w Brazylii — *Lloyd Brazileiro*, w Belgii — *Lloyd Royal Belge*, w Związku Australijskim — *Commonwealth Line*, w Kanadzie — *Canadian Government Merchant Marine* itd.), wstrzymują się obecnie w miarę możności od utrzymywania floty pod zarządem państwa. Rządy poszczególnych państw są raczej skłonne do wypłacania subwencyj towarzystwom żeglugowym, niż do administrowania pod własnym zarządem.

Udzielenie pomocy finansowej towarzystwu żeglugowemu państwa uzależniają od wprowadzenia regularnych połączeń. Ogólnie więc system subwencjonowania przyczynił się do zmiany struktury żeglugi w sensie przesuwania się punktu ciężkości z trampingu na linie regularne.

Naturalna ta ewolucja oraz system subwencjonowania własnej floty przez poszczególne państwa spowodowały, że żegluga regularna coraz bardziej wciąga rządy w orbitę swojej działalności, stając się obiektem specjalnej ich opieki. Tramping natomiast — jak wskazały nieudane próby administrowania go przez różne rządy — dotychczas niewątpliwie pozostaje terenem działalności inicjatywy prywatnej. Szeroko zakrojona akcja pomocy, zainicjowana przez rząd angielski w czasie ostatniego kryzysu, oraz uporządkowanie stosunków między towarzystwami trampowymi w kierunku wyłączenia konkurencji, nie miała także na celu okrojenia wolności ruchów prywatnych towarzystw trampowych. Jak dotychczas państwa wykazywały na ogół mało zainteresowania dla trampingu.

Ciekawe jest wypowiedzenie się Alberta Ballina w sprawie udzielania subwencyj towarzystwom żeglugowym. Gdy cesarz Wilhelm II zaproponował mu udzielenie pomocy finansowej dla skuteczniejszej walki z trustem żeglugowym Morgana — odpowiedział: „Gdyby mi powiedziano, że przez noc diabeł skradł wszystkie subwencje odetchnąłbym wtedy z ulgą“ [1]. Identyczne stanowisko zajmują zresztą armatorzy wszystkich państw o nastawieniu wybitnie morskim. Znane jest stanowisko dużej liczby armatorów angielskich, jakie zajęli w sprawie udzielenia subwencji trampingowi angielskiemu. Tylko beznadziejna sytuacja żeglugi w dobie ostatniego kryzysu skłoniła ich do pewnej zmiany stanowiska w tym względzie.

---

[1] B. Huldermann, *Albert Ballin*, Berlin, 1922.

WARUNKI DOCHODOWOŚCI TOWARZYSTW ARMATORSKICH

Gdy przed wojną światową podstawy konkurencyjności żeglugi międzynarodowej były zakłócane jedynie przez stosowanie subwencyj, obecnie oddziałuje na to również cały szereg innych czynników. Problem wyrównania warunków pracy żeglugi morskiej w różnych państwach niezmiernie się rozszerzył. Oparcie gospodarki światowej na nowych podstawach stworzyło szereg nowych sytuacji, które w znacznej mierze zróżniczkowały konkurencyjność przedsiębiorstw armatorskich. Pogorszenie się ich położenia zmusza rządy do przychodzenia im z dalszą pomocą, przez co automatyzm doznaje coraz większego zakłócenia.

Znamienny jest fakt, że jakkolwiek obecnie stan żeglugi światowej się polepszył, żadne z państw nie zamierza okroić subwencyj, udzielanych żegludze; przeciwnie — są one powiększane. Jedynie w Anglii anulowano subwencję dla trampingu, przyznaną zresztą z góry jedynie na okres kryzysu, i to na specyficznych zasadach. Stosowanie pomocy przez państwa uzasadnia się dziś także dążeniem do zrównania kosztów eksploatacyjnych własnej żeglugi z kosztami w innych państwach. Wysoka koniunktura daje się odczuć poszczególnym państwom w sposób niejednolity z uwagi na różnorodną skalę kosztów eksploatacyjnych. Wysokie koszty eksploatacyjne (np. w Niemczech) umniejszają dobrodziejstwa koniunktury.

Armatorzy w państwach o zdewaluowanym pieniądzu są w korzystniejszym położeniu od armatorów w państwach z walutą pełnowartościową. Ci ostatni zwracają się o pomoc do swoich rządów. O wyrównaniu kosztów eksploatacyjnych można mówić jedynie przy założeniu, że koszty stałe kształtują się w różnych krajach mniej więcej na tym samym poziomie, w przeciwnym bowiem razie trzeba zwrócić jednocześnie uwagę na obniżenie tych ostatnich. Problem waluty stał się obecnie w żegludze jednym z najdonioślejszych zagadnień, wysokość bowiem kosztów eksploatacyjnych jest ściśle związana z kwestią waluty.

Dwa te zagadnienia, tzn. waluty i ściśle z nią związanych kosztów eksploatacyjnych, są czynnikami, które w znacznej mierze zachwiały podstawy naturalnego dążenia do równowagi. W konsekwencji pojawił się cały szereg nowych subwencji. Jednakże ta powódź nowych subwencji niszczy doszczętnie naturalną korekturę ekonomiczną. Mechanizm życia gospodarczego jest systematycznie uszkadzany, trudno się więc dziwić, że automatyzm przestaje działać.

Przed wojną światową przy udzielaniu subwencyj ustawodawca kierował się najczęściej innymi kryteriami, niż obecnie. Powodował się on mianowicie przede wszystkim momentami prestiżowymi, popierając

najczęściej potężne linie regularne, utrzymujące połączenia zaoceaniczne. Ciężkie położenie żeglugi światowej po wojnie, spowodowane nadmiarem tonażu, zmusiło rządy do bardziej integralnego podejścia do zagadnienia pomocy państwa dla żeglugi morskiej. Obecnie rządy subwencjonują ją nie tylko ze względu na umożliwienie wegetacji swoim armatorom, lecz także w celu zrównania niekorzystnych warunków pracy własnej żeglugi z bardziej korzystnymi warunkami flot obcych.

Szereg państw, zrozumiawszy znaczenie posiadania własnego tonażu, nie kieruje się już zasadami kupieckiej *ratio*. Idea opłacalności i rentowności została zarzucona. Subwencjonowanie uskutecznia się wbrew zasadom wolnej konkurencji i obiektywnym, ogólnoświatowym potrzebom transportowym. Państwa straciwszy możność obiektywnej oceny rzeczywistej potrzeby transportowej, wpatrzone w „korzyści dewizowe", jakie im dają własne statki, z lekkim sercem wyasygnowują olbrzymie sumy na cele swojej floty handlowej. Niewątpliwie obecna zdolność transportowa żeglugi nie osiągnęłaby tak wysokiego poziomu jedynie w oparciu o zasady czysto kupieckiej rentowności. Z drugiej strony rentowność jest pojęciem bardzo elastycznym, zwłaszcza w dziedzinie żeglugi. Towarzystwo armatorskie może do nieskończoności odpisywać na amortyzację, może drogą kartelową opłacać właścicieli unieruchomionych statków (jak to miało miejsce w Tankerpool'u), może wypłacać zyski akcjonariuszom pod postacią olbrzymich wynagrodzeń i tantiem dla zarządów spółek, może kupować statki po wyższych cenach, może wreszcie do kosztów produkcyjnych zaliczyć rozmaite fundusze służące celom zwalczania konkurencji, itd. Państwo zaś płacąc subwencje nie może kierować się momentem rentowności, jako tą drugą busolą, wskazującą konieczność i rozmiary jego pomocy.

SKUTKI SUBWENCYJ

Przechodząc z kolei do zagadnienia oddziaływania na rozwój światowej żeglugi morskiej subwencji udzielanych przez państwo, stwierdzić w pierwszym rzędzie możemy, że wpłynęły one bezsprzecznie na zwiększenie się tonażu floty światowej. Tylko dzięki usilnym staraniom poszczególnych rządów oraz ich protekcyjnej polityce wobec własnej żeglugi, żegluga morska mogła osiągnąć swój dzisiejszy stan pod względem nośności. Oczywiście najwięcej subwencyj przypadło w udziale żegludze regularnej, przyczyniając się do proporcjonalnego zwiększenia jej tonażu. Zjawiskiem, które towarzyszy powojennemu wzrostowi tonażu, jest równoległe jego polepszanie się, co pociąga za sobą dalszy jeszcze wzrost zdolności transportowej. Rządy

niektórych państw kładą nacisk na posiadanie wysokowartościowego tonażu, uzależniając od tego płacenie subwencyj. Przez niektórych teoretyków wysuwany jest fakt, że tylko dzięki subwencjom rozwój floty motorowej odbywa się w tak szybkim tempie. Nie powinno się jednak oceniać tego zjawiska jedynie z punktu widzenia oddziaływania bezpośrednich subwencji. System pośrednich subwencji, mających na celu podniesienie jakości własnej floty handlowej, jest równie ważnym narzędziem polityki państwowej.

„Ogółem powiedzieć można, że system subwencjonowania przyczynił się do zmiany struktury żeglugi w sensie ewolucji trampingu w formę linii regularnych.

Do rozwoju połączeń regularnych przyczyniły się również subwencje pośrednie (m. in. opłaty portowe). Np. w niektórych wypadkach statki linii regularnych opłacają tylko 50% opłat portowych, lub też statki, zawijające do danego portu pewną ilość razu do roku płacą odpowiednio niższe stawki itp. Na uwagę zasługuje fakt umożliwienia przez subwencje eksploatacji jednostek, które przy normalnym stanie rzeczy nie rentowałyby się. Subwencje więc nie tylko przyczyniają się do rozbudowy, lecz i do utrzymania tonażu w ruchu. W żegludze morskiej pewną część ogólnego tonażu stanowią statki, których eksploatacja pozwala na utrzymanie się jako tako na powierzchni. Jest to tzw. „tonaż krańcowy". W momencie spadku poziomu frachtów tonaż ten — jako nie rentujący się — zostaje w pierwszym rzędzie wycofany z ruchu. Granica „krańcowego tonażu" przesuwa się dzięki subwencjonowaniu wzwyż — innymi słowy — pomoc państwowa umożliwia eksploatację nierentujących się statków. Tkwi tu poważne niebezpieczeństwo. Utrzymuje się bowiem *par force* przy życiu jednostki, skazane przez naturalny bieg rzeczy na zagładę. Zjawisko takie było obserwowane we Francji na początku obecnego stulecia. Popierała ona — przez wypłacanie premij — swoją flotę żaglową, nie wchodząc bliżej w celowość jej utrzymania. Zjawisko powyższe jest wyraźnym objawem hamowania postępu. B. Huldermann[1] pisze w związku z tym: „Francuska polityka subwencyjna spowodowała utrzymanie w ruchu nadmiernej ilości tonażu żaglowców, które w dosłownym znaczeniu tego słowa, „spacerowały" sobie po oceanach, spokojnie pobierając premie". Absurdalność płacenia subwencyj za przejechanie danej ilości mil morskich rzuca się każdemu w oczy. System ten bezwzględnie powoduje odbywanie przez statki podróży pod każdym względem niepotrzebnych. Subwencje w tym wypadku osiągają skutek wręcz odwrotny od zamierzonego.

[1] *Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten und ihre Bedeutung für die Entwicklung der Seeschiffahrt*, Berlin, 1909.

Reasumując, powiedzieć można, że rządy w pierwszym rzędzie podlegają atakom ze strony najmniej rentujących się przedsiębiorstw żeglugowych. Z technicznego punktu widzenia są to najczęściej najwięcej zacofane towarzystwa. Zadośćuczynienie ich „błaganiom" jest równoznaczne z wstrzymaniem postępu. Siegert[1] wyraża ogólny pogląd, że oczywiście subwencjonowanie żeglugi przyczyniło się do nadmiernej rozbudowy tonażu światowego, ale nie w tym stopniu, jak mogłoby się to odbyć, gdyby wszystkie wydatkowane sumy były racjonalnie zużywane. Powiedzenie to jest równoznaczne z tym, iż duża część wysiłków poszła na marne, oraz że obecne osiągnięcia kosztowały poszczególne państwa wielokrotnie drożej, niż to w rzeczywistości powinno było mieć miejsce"[2]. W każdym razie, decydujące zalety armatora, jego energia, rzutkość, szybkość decyzji i orientacji, zapewniające prosperowanie przedsiębiorstwu, nabierają wskutek subwencyj drugorzędnego znaczenia. Pożądany jest wtedy raczej dobry, sumienny i dokładny administrator.

SUBWENCJONOWANIE ŻEGLUGI W POLSCE

Na tle powyższej analizy ciekawe byłoby rozpatrzenie stanowiska Polski wobec problemu subwencjonowania żeglugi.

Polska, objąwszy morze w posiadanie — nie rozporządzała ani jednym statkiem handlowym. Wszystkie prywatne poczynania w kierunku stworzenia towarzystw armatorskich zawodziły, nie mogąc przebrnąć przez stadium początkowe. Rozumiejąc znaczenie posiadania własnej floty, rząd zmuszony był przejąć sam inicjatywę jej tworzenia. Tym samym przesądzone zostało ustosunkowanie się państwa do zagadnienia subwencjonowania. Nie mogąc bowiem w początkowym okresie rozwoju floty liczyć na utrzymanie jej bez dodatkowego nakładu kapitałowego, rząd z własnych funduszów umożliwiał jej istnienie.

Przy tworzeniu polskiej floty narodowej nie chodziło bynajmniej o obsługiwanie całości obrotów morskich, a jedynie o zapewnienie jej takiego procentowego w nim udziału, jaki osiągnęły u siebie inne państwa. Tempo wzrostu naszych obrotów morskich jest na razie o wiele szybsze, niż przyrost tonażu handlowego, co dla innych bander może stanowić rękojmię dalszej korzystnej współpracy z nami.

---

[1] *Die Subventionen in der Weltschiffahrt und ihre sozialökonomischen Wirkungen*, Berlin, 1930, str. 52.

[2] Cytat z artykułu autora pt. „Wpływ subwencyj na rozwój żeglugi morskiej", *Żegluga*, sierpień 1937.

Obecnie aktualna jest w Polsce kwestia przekazania żeglugi morskiej w ręce prywatne. Wysunięcie problemu inicjatywy prywatnej pociągnie za sobą bezsprzecznie dyskusję nad tym, czy w ogóle i w jakiej formie powinno się udzielić pomocy czynnikom prywatnym. Przypuszczać należy, że państwo nie przejdzie od stuprocentowego kierowania przedsięwzięciami żeglugowymi do całkowitego kapitałowego indeferentyzmu wobec nich.

ROZDZIAŁ III

Zagadnienia żeglugi w Polsce

§ 1. TRAMPING POLSKI

ZACZĄTKI TRAMPINGU W POLSCE

Na zakończenie słów kilka o trampingu polskim. Tramping nasz bezsprzecznie znajduje się jeszcze w początkowym stadium rozwoju. Symptomatyczne jest, że od szeregu lat, a ściślej od r. 1928, polska flota handlowa nie wzbogaciła się ani o jeden statek trampowy, jakkolwiek pierwsze nasze statki zakupione dla floty handlowej były właśnie trampami. Ostatnie pociągnięcia naszych sfer miarodajnych zmierzają raczej do tworzenia linii regularnych, stanowiących zwłaszcza połączenia z krajami zaoceanicznymi. Tramping jest wyraźnie zaniedbywany.

Inwestycje nasze lat ubiegłych i ostatnie zamówienia na budowę dalszych motorowców, wskazują na to, że brane jest przede wszystkim pod uwagę większe „bezpieczeństwo" dla kapitału. O wiele łatwiej jest obliczyć i udowodnić danemu resortowi rentowność statku przeznaczonego dla pewnej przewidzianej (lub nawet wypróbowanej za pomocą time-czarterów) linii, niż dla statku, który, podobny włóczędze, przygodnie otrzymuje zatrudnienie. Trampowy rynek frachtowy, podlegający większym wahaniom, nie pozwala dokładnie przewidzieć dochodowości danego przedsięwzięcia. Stawki frachtowe są jedynymi czynnikami, na podstawie których można obliczyć dochodowość statku. Są to jednakże, niestety, podstawy bardzo chwiejne. Powstaje pytanie, czy obecny stan rzeczy nie jest po prostu wynikiem niedoceniania przez nas znaczenia żeglugi nieregularnej, będącej — pomimo tych trudności — tą zasadniczą podstawą, z której powstała żegluga wszystkich innych państw, i stanowiącej zarazem trzon ich flot po dzień dzisiejszy? Dlaczego linia rozwojowa naszej żeglugi ma być inna?

WIDOKI ROZWOJOWE TRAMPINGU NA BAŁTYKU

Bałtyk, na którym przeważa ruch towarów masowych, jest siłą rzeczy obsługiwany w głównej mierze przez trampy. Większa część flot bałtyckich składa się z trampów; takie państwa, jak Łotwa, Estonia, Finlandia, rozbudowały w głównej mierze swój tonaż trampowy. Gdynia, chcąc

uzyskać na Bałtyku należne jej miejsce, powinnaby w o wiele większej, niż dotychczas mierze opierać swoją działalność na flocie trampowej. W praktyce widzimy zjawisko wręcz przeciwne, świadczące o pewnej dysproporcji w charakterze polskiego tonażu, co potwierdza naszą tezę, że czynniki rządowe są raczej skłonne do pójścia w kierunku inwestycyj w liniach regularnych. Jest to całkiem słuszne, gdyż tramping powinien w zasadzie wyjść z inicjatywy prywatnej. Wymaga on mniejszych inwestycyj kapitałowych (dla naszego trampingu wchodzą w rachubę statki o średnich lub mniejszych wielkościach, tj. od 800 do 3 000 tdw.) w porównaniu z regularnymi liniami zaoceanicznymi.

Do czynników zaś rządowych należałoby stworzenie odpowiednich dla powstania trampingu warunków. Nie mamy tu na myśli jedynie ulg w sprawach podatkowych, lecz również — i to głównie — pójście na rękę żegludze w dziedzinie kredytowej, w formie stworzenia banków hipotecznych, które udzielałyby kredytów za niskim oprocentowaniem, kapitał bowiem w Polsce jest zbyt drogi. Z drugiej strony nasz kapitał prywatny nie chce się angażować na odcinku, którego nie zna. Dziedzina żeglugi jest polskiemu kapitaliście zupełnie obca. Zrozumiała jest poza tym obawa powierzania administrowania swym kapitałem ludziom, którzy jeszcze sami nie znają dostatecznie dziedziny, w jakiej mają go zaangażować.

Czynniki miarodajne muszą się z tym liczyć, że trampingowi polskiemu trzeba będzie przyjść z pomocą w postaci subwencyj i to aż do czasu, gdy, nabrawszy doświadczenia, nie stanie o własnych siłach. Zresztą podobne stanowisko zajęła też Anglia, która daje do zrozumienia za pomocą prasy, że w razie potrzeby rząd ponownie przyjdzie z pomocą swemu trampingowi.

Większe na ogół ryzyko w żegludze nieregularnej oraz obawy przed początkowymi jej niepowodzeniami nie powinny być hamulcem w rozwoju tego odcinka naszej floty, ponieważ korzyści wypływające z trampingu dla całości gospodarki narodowej są oczywiste. Przy takim ogromie towarów masowych, jaki obejmują nasze obroty, każdy nowy tramp oznacza dla nas zaoszczędzenie dewiz. Moment ryzyka w żegludze nieregularnej, która oprze się o Gdynię, będzie w okresie dobrej koniunktury — ze względu na przeważającą tu i stałą ilość towarów masowych — stosunkowo nieznaczny. W każdym razie nie może on zaważyć na szali. Powstać może jedynie kwestia zapewnienia dobrej administracji i zdolnego kierownictwa.

DYLEMAT CIF ALBO FOB

Kwestia możliwości znalezienia zatrudnienia dla własnej floty trampowej jest centralnym problemem w całym zagadnieniu rozbudowy i przyszłości naszej żeglugi nieregularnej; ująć go można w formie dylematu: *cif* albo *fob*. Zna-

lezienie zatrudnienia dla floty w okresie dobrej koniunktury, która zresztą w żegludze w czasach powojennych nie trwa długo, nie stanowi problemu. Natomiast w czasach dekoniunktury sprawa nabiera niezmiernej wagi. Frachtowanie tonażu dla wywozu naszych towarów masowych odbywa się „po tamtej stronie". Kraje, do których w przeważnej ilości wywozimy nasze towary masowe, posiadają znaczne floty własne i są zainteresowane w ich zatrudnieniu. Sprawa przejścia ze sposobu sprzedaży *fob* na *cif* łączy się ściśle z posiadaniem własnej silnej organizacji maklersko-armatorskiej (abstrahując od posiadania statków). W planie rozwojowym trampingu powstanie polskich towarzystw maklerskich stoi bezwzględnie na pierwszym miejscu. Towarzystwa te, obsługujące wszystkie bez wyjątku statki, zawijające do naszych portów, zaczną eksploatować trampy, które zostaną im oddane do administracji, na odpowiednich warunkach, przez rząd, oraz wszystkie poszczególne firmy, jak Polskarob, Paged i inne. Koniecznym warunkiem po temu jest istnienie wyłącznie polskich towarzystw maklerskich, które, mając do rozporządzenia własny tonaż, przyczynią się do możliwości przejścia naszych eksporterów na system sprzedaży *cif*. Dotychczas eksporter towarów masowych nie miał sprzyjających po temu warunków. Przeniesienie na „tę stronę" frachtowania tonażu trampowego ma dla naszego handlu morskiego i dla przyszłości naszej floty doniosłe znaczenie.

System sprzedaży *cif* narzuca armatorowi, maklerowi i eksporterowi konieczność zapoznania się z rynkami na które dostarczają oni towary. Najważniejszym zadaniem naszym jest zatem skierowanie szeregów handlowców do tych krajów, na nasze placówki zagraniczne i do naszych agentów.

Strukturalne powiązanie maklerstwa z armatorstwem jest niewątpliwie dla naszych obecnych warunków ze wszech miar wskazane. Wzmocnienie naszych organizacyj maklerskich oznaczałoby niewątpliwie krok naprzód w kierunku stworzenia podatnej sytuacji dla rozwoju własnego trampingu. W państwach wybitnie morskich obserwujemy bardzo często wypadek połączenia się towarzystwa maklerskiego z armatorskim, i to trampowym. Cały szereg zagranicznych większych towarzystw trampowych został zapoczątkowany przez towarzystwa maklerskie, które dzięki intensywnej współpracy niezmiernie pomyślnie się rozwinęły.

Obecnie wysiłki nasze, po dokonaniu szeroko zakreślonego planu rozbudowy linii regularnych, powinnyby się zwrócić w kierunku intensywniejszej rozbudowy naszego trampingu, z racji bowiem naturalnego przeznaczenia Gdyni, jako portu położonego na Bałtyku, na którym wybitnie dominują przewozy masowe — posiadanie odpowiednio

dużej ilości trampów jest warunkiem *sine qua non* dla dalszego rozwoju portu i ugruntowania naszego znaczenia na Bałtyku.

Twierdzenie, że dla naszego trampingu położenie Gdyni jest niekorzystne, ponieważ stosunek wywozu do przywozu towarów masowych wynosi 4:1, jest na razie nieaktualne. Do chwili zaś póki zagadnienie to nie stanie się dla nas aktualne z racji dostatecznej już liczby trampów, możemy spokojnie rozbudowywać naszą żeglugę nieregularną.

Na pierwszym miejscu w hierarchii zagadnień, dotyczących rozbudowy naszej floty trampowej, stoi bezsprzecznie kwestia wysokości własnego tonażu trampowego oraz możliwości jego rozbudowy.

Zanim przejdę do omawiania tego zagadnienia, chciałbym wspomnieć o sprawie słuszności żądania zwiększenia udziału bandery narodowej we własnych obrotach morskich. Uzasadnienie tego żądania nie nastręcza żadnych trudności. Pozostaje otwarty problem — jak daleko powinniśmy iść w rozbudowie naszego tonażu trampowego, aby uzyskać granicę, która by odpowiadała możliwościom jego wykorzystania bez względu na koniunkturę. Na pytanie, ile statków powinniśmy posiadać, żeby można było ocenić ich ilość jako „sprawiedliwą" w odniesieniu do towarów przewożonych przez nasze porty i odpowiadającą udziałowi własnej bandery w innych państwach (Niemcy 60,5%, Anglia 59,8%, Szwecja 45,3%, Francja 28%, Holandia 26,1%, Stany Zjednoczone 30%, Belgia 9%, Finlandja 37,3%, Estonia 40,6%, Łotwa 33%, Litwa 3,5%, Z. S. R. R. 34% w wywozie i 91,4% w przywozie, Polska ok. 10%) — nie da się dokładnie odpowiedzieć. Abstrahuję przy tym od momentu możności jej zatrudnienia. Wypowiadany często pogląd, że flota narodowa kraju morskiego winna obsługiwać około połowy jego handlu morskiego, stawia warunek dużej elastyczności w dopasowywaniu się floty do zmian koniunkturalnych. Jest to zjawisko normalne, że w czasach dobrej koniunktury jest tonażu za mało, w czasach złej — jest go za dużo.

Okres dotychczasowej naszej pracy na morzu jest zbyt krótki dla dokładnego ustalenia, jak dużą powinniśmy mieć flotę trampową uwzględniając wahania koniunkturalne. Prywatnemu armatorowi, pracującemu od pokoleń, niesposób jest, ze względu na wahania koniunkturalne, obliczyć, jak dalece powinien rozbudować swoją flotę — tym bardziej jest to trudne dla całego państwa.

Ostatnie miesiące dobrej koniunktury pokazały, że brak tonażu trampowego może się równać katastrofie. Byliśmy i jesteśmy bezsilni bez własnej floty, będąc całkowicie uzależnieni od armatorów zagra-

nicznych. Z powodu braku dostatecznej ilości tonażu trampowego na ogólnym rynku frachtowym, zwiększenie wywozu naszych towarów masowych napotyka na trudności z tej strony. Z drugiej strony wysoki fracht pochłania cały zarobek, który by się osiągnęło na skutek wzrostu ceny towarów na rynku światowym.

Kto ma uruchamiać trampy — państwo, czy armator prywatny? Rządy po szeregu nieudanych prób przekonały się, że niemożliwe jest prowadzenie przedsiębiorstwa trampowego na zasadach biurokratycznych[1]. Państwo powinno jedynie popierać i pobudzać inicjatywę prywatną do zainteresowania się tą dziedziną żeglugi. Ze względu na zbyt drogi kapitał polski, oraz naszą małą znajomość administracji trampowym towarzystwem armatorskim, państwo powinno pójść na daleko idące ofiary w formie różnego rodzaju pomocy, sięgającej aż do zagwarantowania prywatnemu kapitaliście odpowiedniego normalnego zysku.

Udzielanie nisko oprocentowanego kredytu długoterminowego dla inwestycyj jest jednakże nie wystarczające, ponieważ kapitalista prywatny kieruje się ponadto momentem ryzyka, które w Polsce, ze względu na nieznajomość tej niezmiernie specjalnej i trudnej dziedziny, jest o wiele większe, niż w innych państwach. Jest to dla nas dziedzina pionierska; nie posiadając tradycyj, nie mamy możności dokładnego ustalenia wysokości ryzyka.

Przyciągnięcie kapitału oraz inicjatywy prywatnej do armatorstwa może być osiągnięte tylko kosztem dużych ofiar ze strony państwa. Jednakże państwo, pomimo dużego zaangażowania się oraz zagwarantowania zysku, oddaje administrację towarzystwa trampowego osobom prywatnym lub towarzystwom maklerskim. Kapitał prywatny kieruje się tam, gdzie są spodziewane zyski. Tramping, nie mogąc na razie liczyć na zyski (poza krótkim okresem dobrej koniunktury), nie stanowi z tego względu bynajmniej atrakcji dla kapitalisty. Państwo, które rozumie potrzebę posiadania floty ze względu na całokształt gospodarki narodowej, chętnie przyczynia się do powstania i utrzymywania się prywatnych przedsiębiorstw trampowych.

Podkreślam z naciskiem, że z punktu widzenia prywatno-gospodarczego uruchomienie trampowych towarzystw armatorskich stoi w Polsce pod znakiem zapytania, co powoduje indyferentyzm ze strony kapitalistów. Z punktu widzenia narodowo-gospodarczego, posiadanie

[1] Por. R. Henning, *Die neuen Experimente mit verstaatlichten Schiffahrtsbetrieben*, Berlin, 1925: „Die Erfahrungen haben an den verschiedenen Stellen der Erde unwiderleglich gezeigt, dass unter allen Betrieben die Schiffahrt vielleicht am wenigsten Verstaatlichungs- und Sozialisierungsexperimente verträgt" (str. 520).

trampów jest wysoce uzasadnione (przypływ dewiz itd.), państwo więc jako czynnik powołany, aby dbać o zaspokojenie potrzeb całego narodu, może ponosić ryzyko przy powstaniu tej nowej i nieznanej, ale jednocześnie tak potrzebnej dla nas, gałęzi działalności gospodarczej.

FLOTY TOWARZYSTW PRZEMYSŁOWYCH

Znaczenie dla państwa flot stanowiących własność przedsiębiorstwa przemysłowego, huty lub koncernu stoi pod wielkim znakiem zapytania. Tworzenie takich flot jest przejawem tendencji do wyłączania pośrednictwa w handlu. Jednakże jest to tendencja pozostająca w sprzeczności z celami żeglugi światowej i jej linią rozwojową [1]. Po odłączeniu się armatorstwa od handlu i jego usamodzielnieniu się (pierwotna forma organizacyjna polegała na eksploatowaniu statku przez kupca-armatora), zasadnicza ewolucja poszła w kierunku racjonalizacji i całkowitego nastawienia się na osiąganie zysków. Celem przedsiębiorstwa armatorskiego stało się zarobkowanie, porzucenie zaś tego momentu oznacza wypaczenie jego zasadniczego zadania i przeznaczenia.

Niestety nie da się u nas przeprowadzić porównania między rezultatami administrowania państwowego i prywatnego przedsiębiorstwa trampowego. Posiadamy wprawdzie jedno przedsiębiorstwo państwowe oraz jedno prywatne — jednakże to ostatnie nie może służyć jako typowy przykład prywatnego przedsiębiorstwa armatorskiego, a to ze względu na to, iż nie jest — jako armator — nastawione na osiągnięcie zysku. Działalność tego rodzaju „armatora" leży w zupełnie innej płaszczyźnie niż praca czystego armatora. Brak tu istoty — nawet w wypadku sprzedaży *fob* — każdego armatorstwa trampowego, którą jest szukanie ładunków na wolnym rynku i zdobywanie ładunków powrotnych. Mamy tu do czynienia z przedsiębiorstwem, którego flota nie jest celem samym w sobie. Z tego też względu cała praca, administracja oraz wyniki finansowe są zupełnie inne, niż u czystych armatorów. Kwestia, czy flota towarzystwa przemysłowego daje zyski, nie jest dla przedsiębiorstwa decydująca.

Praca armatora-przedsiębiorcy (w nomenklaturze ustawodawstwa Stanów Zjednoczonych A. P. — *private carriers*) zupełnie nie przyczynia się do wyrobienia fachowców-armatorów. Odwrotnie — praca czystego armatora, wymagająca dużej ruchliwości i aktywności jest wysoce

[1] Giese wyraża pogląd, że utrzymywanie własnych flot przez domy handlowe i koncerny nie odpowiada linii rozwojowej żeglugi („mit den allgemeinen Zielen der neuzeitlichen Entwicklung der Schiffahrt nicht im Einklang steht" — l. c., str. 18).

pożyteczna. Ze strony towarzystw armatorskich pierwszego typu tramping doznaje niepożądanej i niezawsze lojalnej konkurencji.

Ciężki przemysł i koncerny węglowe niewątpliwie muszą przyczynić się do powstania towarzystw armatorskich. Jednakże w żadnym wypadku administracja nie powinna pozostawać w ich ręku. Armatorstwo jest dziedziną działalności, która jest nastawiona na zarobkowanie. Wyeliminowując moment dążności do osiągnięcia zysku — wypacza się cały charakter i istotę armatorstwa. Zostało to zrozumiane przez sfery żeglugowe w Stanach Zjednoczonych, na co wskazuje nowe ujęcie ustawy o subwencjach z 30 czerwca 1936 r. W związku z tym czytamy w czasopiśmie *Hansa:* „Pewne fakty, np. podstawy, na których się opiera nowe ustawodawstwo Stanów Zjednoczonych A. P., wskazują, że rządy, które oficjalnie popierają swoje floty, stawiają za warunek zasadę rentowności. Oznacza to, że państwo może mieć zainteresowanie tylko dla towarzystwa pracującego zgodnie z tą zasadą [1]". Fakt podróży pod balastem statków towarzystwa przemysłowego w drodze powrotnej potwierdza, iż nie stanowi to problemu dla towarzystwa i że dane towarzystwo przemysłowe traktuje swoją flotę jedynie pod aspektem transportowym. Armatorstwo nie jest tu celem, tylko środkiem, tzn. elementem pomocniczym dla transportu własnych towarów.

§ 2. ROLA MAKLERKI DLA TRAMPINGU

MAKLERKA ŹRÓDŁEM POWSTANIA TRAMPINGU

Wykonywanie przez przedsiębiorstwo przemysłowe prac armatorsko-maklerskich n i e z m i e r n i e o s ł a b i a s t a n n a s z e j m a k l e r k i, stanowiącej „nerw życiowy" naszej ekspansji morskiej. Od silnego, mocnego i sprawnego aparatu maklerskiego w dużej mierze zależy przyszłość naszego znaczenia na morzu. Maklerka lub armatorstwo stanowiące ekspozyturę przedsiębiorstw przemysłowych nie tylko nie przyczynia się do tego, lecz raczej hamuje jego rozwój.

Istnienie towarzystw maklerskich ma olbrzymie znaczenie nie tylko dla własnej floty, lecz także dla portu oraz dla całego handlu

[1] „Gewisse Anzeichen, so z. B. die Grundsätze, nach denen sich die neue Schifffahrtsgesetzgebung der Vereinigten Staaten richtet, deuten auch darauf hin, dass die Regierungen, die ihre Reedereien öffentlich unterstützen, das Prinzip der Wirtschaftlichkeit unbedingt zur Voraussetzung machen wollen. Das heisst, dass auch der Staat nur solange ein Interesse an einem Reedereiunternehmen haben kann, als dieses rentabel geleitet wird".

i gospodarki danego państwa. Makler jest „uszami i oczami" portu; jest jednocześnie pionierem, inicjatorem i fundamentem pracy portowej. O roli danego portu oraz o jego wadze gatunkowej decyduje nie tyle ilość statków osiadłych w nim towarzystw armatorskich, ile właśnie cały aparat spedycyjno-maklerski. Wędrówka statków trampowych z portu do portu odbywa się według dyrektyw zorganizowanego sztabu maklerów i agentów. Nie posiadając nawet własnej floty, port może jednakże wywierać duży wpływ na rynek frachtowy. Wpływ ten ma tym większe dane rozwojowe im znaczniejszymi ilościami transportów rozporządza dany port. Klasyczny przykład w tym względzie stanowi Antwerpia, która — nie posiadając sama większej własnej floty — odgrywa w handlu zachodniej i środkowej Europy niezwykle poważną rolę. Przyczyna tego tkwi w ruchliwości maklerów i ekspedytorów. Inicjując i utrzymując linie regularne za pomocą czarterowanych statków, stanowią postrach dla konferencyj całego świata. Historia rozwoju Hamburga służy jako drugi dobitny przykład tego rodzaju wpływu. Aż do ósmego dziesiątka zeszłego stulecia Hamburg ustępował pod względem tonażu Bremie. W tym czasie rozwijały się i krzepły towarzystwa maklerskie Hamburga, które później najbardziej przyczyniły się do potęgi jego floty. W obecnych czasach, gdy telefon i radio ułatwiają porozumienie się na dystans, jest rzeczą drugorzędną gdzie jest siedziba towarzystwa armatorskiego. Floty krajów skandynawskich oraz Grecji są ciągle zatrudnione tylko dzięki sprawnej organizacji agenturowo-maklerskiej.

Gdynia, będąc w nieco odmiennym położeniu od dużych zachodnioeuropejskich portów, mając jednakże ambicję wybicia się pod każdym względem na czoło portów bałtyckich, powinna całą swoją uwagę i energię zwrócić w kierunku wzmocnienia i powiększenia aparatu maklerskiego. Dobre prosperowanie trampingu, który zawsze będzie posiadał ogromne znaczenie dla naszego handlu zamorskiego, opierać się musi na maklerstwie. Flota trampowa bez silnej organizacji maklerskiej nie może osiągnąć pożądanych rezultatów.

Historia wielu towarzystw żeglugowych, liniowych bądź trampowych, wskazuje, iż zostały one zainicjowane lub też założone przez towarzystwa maklerskie. Linia rozwojowa była często następująca: makler, zapoznawszy się z warunkami pracy na danym szlaku czarterował statki, co dawało mu rutynę i doświadczenie; kolejnym etapem było albo założenie przezeń nowego towarzystwa, albo też uruchomienie w ramach swej firmy dalszej pracy przez nabycie lub budowę nowego tonażu. Wiele bardzo znanych dziś towarzystw armatorskich miało właśnie takie, a nie inne źródło powstania. Oto kilka charakterystycz-

nych przykładów. Znany w swoim czasie hamburski makler August Bolten, którego firma istnieje po dziś dzień, był inicjatorem najpopularniejszego niemieckiego towarzystwa żeglugowego *Hapag*. W roku 1847, po długoletnich staraniach, doszło do ukonstytuowania się spółki akcyjnej pod nazwą *Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft*, której potem nadano skróconą nazwę *Hamburg-Amerika-Linie (Hapag)*.

Mathies[1] podaje cały szereg przykładów założenia towarzystw armatorskich przez maklerów, lub też uruchomienia w firmach maklerskich własnych wydziałów liniowych lub trampowych. Towarzystwo maklerskie Knöhr & Burchard dało początek *Hamburg-Brasilianische Dampfschiffahrtsgesellschaft*. Edward Carr, założyciel popularnego towarzystwa liniowego, utrzymującego połączenie z Nowym Jorkiem, wyszedł również z firmy maklerskiej; w oparciu o jej działalność uruchomił on z kolei własne towarzystwo żeglugowe. Znana maklerska firma Rob. M. Sloman jr. była początkowo wyłącznie firmą maklerską; jako armator figuruje ona dopiero od roku 1870 pod firmą Rob. M. Sloman.

Niezmiernie symptomatyczne jest, że w Stanach Zjednoczonych istnieje obecnie bardzo duża ilość firm maklerskich, czarterujących obce statki, których utrzymanie jest o wiele tańsze od amerykańskich. Charles S. Haight, amerykański specjalista w sprawach żeglugowych, reprezentujący *Association of Ship Brokers and Agents* (Związek maklerów i agentów), wyraził na kongresie w Waszyngtonie (9 maja 1934 r.) zdanie, że właściwie amerykańskie towarzystwa trampowe w ogóle nie istnieją, są natomiast firmy, operatorzy, maklerzy, bądź też agenci, którzy pracują przy pomocy obcego zaczarterowanego tonażu. Natomiast wszystkie trampy amerykańskie są unieruchomione.

Praca samodzielnych towarzystw maklerskich może być przez nas uważana za wstęp do objęcia przez nie działalności armatorskiej. Skąd będziemy mogli czerpać ludzi do pracy w nowym przedsiębiorstwie trampowym? Oczywiście, że tylko ze sfer maklerskich, gdyż ludzie w tej dziedzinie pracujący, są jedynymi, którzy praktycznie zapoznają się u nas z tym zagadnieniem. W pierwszym rzędzie trzeba więc popierać u nas maklerstwo. Szeregi naszych armatorów trampowych czerpać powinniśmy ze sfer maklerskich, tym bardziej, że np. rozbicie i osłabienie organizacji liniowych naszych armatorskich towarzystw państwowych byłoby niewskazane.

---

[1] *Hamburgs Reederei 1814—1914*, Hamburg, 1924.

RYZYKO W ŻEGLUDZE REGULARNEJ I TRAMPINGU

Jak w rezultacie na tle powyższej analizy przedstawia się zagadnienie ryzyka w żegludze regularnej i nieregularnej?

Po pierwsze, ze względu na zainteresowanie poważniejszych kapitałów w żegludze regularnej, pociągającej za sobą znaczne ryzyko, istnieją zupełnie zdecydowane usiłowania wyłączenia wolnej konkurencji przez tendencje kartelizacyjne, jakimi są poole, konferencje i różnego rodzaju *joint services*. Realizacja tych tendencji jest już prawie wszędzie osiągnięta. Równolegle daje się zaobserwować tendencja brania konferencji żeglugowych pod opiekę przez rządy poszczególnych państw. Stała opieka rządowa nad liniami regularnymi jest — z nielicznymi wyjątkami — oczywista i przejawia się bądź w formie różnego rodzaju subsydiów (np. za przewóz poczty), bądź też w postaci angażowania państwowych kapitałów w przedsiębiorstwach żeglugowych. W czasach ostatniego kryzysu, gdy hasło pomocy dla własnej żeglugi było silniejsze niż kiedykolwiek, żegluga regularna skorzystała z niej w pierwszym rzędzie. „Skorzystanie" oznacza tylko, że rządy starały się — przekroczywszy wszystkie istniejące ramy subsydiowania — jak najdalej przyjść z pomocą swojej żegludze regularnej, dając jej możność przetrwania kryzysu. Jednakże w praktyce okazało się, że pomimo znacznej poprawy koniunktury poszczególne rządy (prócz Anglii i Holandii), które przewidziały cofnięcie wypłaty części subsydiów w razie ożywienia się życia gospodarczego, nie zaniechały udzielania pomocy swej żegludze. Położenie jej zresztą, pomimo wysiłków rządowych, w wielu państwach było w czasie kryzysu katastrofalne. Wszystkie wyżej wymienione usiłowania poszczególnych linii, konferencji oraz rządów mają na celu obniżenie ryzyka.

Z drugiej strony tramping — abstrahując od trampów grupy trzeciej (według naszego podziału na str. 4) — jest jeszcze w dobie obecnej, przedsięwzięciem bezsprzecznie ryzykownym. Charakter żeglugi nieregularnej polega na nastawieniu jej na spekulację i ryzyko. Towarzystwa trampowe nie znoszą nad sobą żadnej kontroli i tylko w wyjątkowo ciężkich czasach godzą się na przystąpienie do jakichkolwiek porozumień kartelowych. Niewątpliwie istnieją wypadki, gdy niektóre towarzystwa trampowe asekurują się przez nawiązanie stałych stosunków handlowych i obranie jakiejś specjalności, starając się przez to obniżyć ryzyko do minimum. Niesposób ustalić, jak dalece udało się dopomóc trampingowi przez wprowadzenie stawek minimalnych i w jakim stopniu pomoc dla trampingu angielskiego okazała się skuteczna. Ostatnio można było zaobserwować, że skoro tylko rynek frachtowy się polepszył, wszelkiego rodzaju porozumienia

trampowe lub układy co do stawek minimalnych — przestały *de facto* istnieć. Każdy poszczególny armator trampowy wolał nie być skrępowany, chcąc korzystać z nadarzającej się okazji, i to jak najszybciej.

Reguła siedmiu lat chudych i siedmiu tłustych wygląda w żegludze inaczej, mianowicie gdy siedmiu chudych lat negować nie można — tłustych jest zaledwie trzy—cztery, przy czym zasługuje na podkreślenie fakt, że są one rzeczywiście tłuste, jak też i odwrotnie, lata chude są zazwyczaj bardzo jałowe. Podczas dobrej koniunktury żegluga powinna tyle zarobić, aby móc potem przeczekać ten ciężki okres. Tramping, broniący się do ostatka sił przed zawarciem porozumień samoochronnych, szybciej reagujący na zmiany koniunkturalne, powinien szczególnie zwrócić swoje wysiłki w kierunku wzmocnienia podstaw kapitałowych w czasie dobrej koniunktury.

Zamieszczona niżej tablica przedstawiająca wypłatę dywidend przez towarzystwa żeglugowe w Holandii, dobitnie ilustruje dużą zmienność w pracy na tym odcinku życia gospodarczego, w zależności od koniunktury. Gdy jeszcze w 1920 roku aż $^1/_3$ towarzystw żeglugowych mogła wypłacić 50% lub więcej dywidend (jedno towarzystwo nawet 100%), następne lata wskazują raptowny spadek, przy którym $^3/_4$ towarzystw w ogóle nie było w stanie płacić jakichkolwiek dywidend.

Tabl. 14. Dywidendy wypłacone przez towarzystwa żeglugowe w Holandii[1]

Dywidendy / Lata	0%	1—5%	5—10%	10—15%	15—25%	25—50%	50—100%	100%
1920	1	—	1	1	6	5	7	1
1921	3	—	5	4	7	4	—	—
1922	11	2	5	4	1	—	—	—
1923	17	—	6	—	—	—	—	—
1924	17	2	4	—	—	—	—	—
1925	18	—	4	1	—	—	—	—
1926	15	3	3	2	—	—	—	—

[1] Wg Helandra, l. c., str. 86

PRZYSZŁOŚĆ TRAMPINGU

Jeżeli chodzi o przyszłość trampingu światowego, to możemy ze spokojnym sumieniem twierdzić, że dopóki będą istniały takie towary masowe, jak węgiel, ruda, zboże, żelazo itd., tramping będzie nadal niezbędnym i bardzo ważnym działem żeglugi handlowej. Jak długo będą istniały zbiory produktów rolnych, wahania koniunkturalne, nagłe zapotrzebowania towarów masowych lub większej ilości statków

zdolnych do pływania, lecz niekonkurencyjnych dla linij, będzie też istniała żegluga nieregularna. W żegludze tej będą używane statki starsze, nabywane z drugiej ręki oraz wycofane z linij. W ten sposób będzie istniał pewien podział pracy między trampingiem a żeglugą regularną.

Wśród ludzi żyjących nad morzem duch przedsiębiorczości — pomimo ryzyka kapitałowego czy też osobistego — jest bardzo rozpowszechniony; duch ten jest najlepszym obrońcą trampingu. Tramping Anglii, państw skandynawskich, Niemiec, Grecji i in. składa się z dużej ilości małych przedsiębiorstw, kierowanych przez odważnych, ruchliwych, ryzykujących i niezależnych kupców, którzy stale będą uprawiali z wielkim oddaniem i pasją swój tak ciekawy, ale ryzykowny i niebezpieczny zawód. Dla nich kwestia „większe czy mniejsze ryzyko kapitałowe" nie istnieje.

LITERATURA

BÜLOW FR.: Volkswirtschaftslehre, Lipsk, 1930.

CHAMBERLAIN B.: Liner Predominance in Transoceanic Shipping, Waszyngton, 1927.

GAZEŁ A. i OŁTARZEWSKI ST.: Towarowe usługi morskie, Gdynia, 1937.

GERSTNER: Bilanzanalyse.

GIESE K.: Das Seefrachttarifwesen, Berlin, 1919.

GREVE W.: Schiffahrtssubventionen der Gegenwart, Hamburg, 1903.

HAMANN R.: Der Londoner Seefrachtenmarkt, Brunświk, 1931.

HELANDER S.: Die internationale Schiffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, Jena, 1928.

HENNING R.: Die neuen Experimente mit verstaatlichten Schiffahrtsbetrieben, Berlin, 1925.

HILCHEN F.: Transport morski a międzynarodowe porozumienie w żegludze, Toruń, 1934.

HULDERMANN B.: Albert Ballin, Berlin, 1922.

HULDERMANN B.: Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten und ihre Bedeutung für die Entwicklung der Seeschiffahrt, Berlin, 1909.

HÜBSCH M.: Die dänische Trampdampfschiffahrt nach dem Kriege, Heidelberg, 1924.

JOHNSON J.: Ocean and Inland Water Transportation, Nowy Jork, 1911.

JONES GROSVENOR M.: Pomoc rządowa dla żeglugi handlowej, Warszawa, 1930.

LENZ P.: Die Konzentration im Seeschiffahrtsgewerbe, Jena, 1913.

LOHSE F.: Die Entwicklung der Trampschiffahrt in der Nachkriegszeit, Drezno, 1934.

MATHIES O.: Hamburgs Reederei 1814—1914, Hamburg, 1924.

MURKEN E.: Die grossen transatlantischen Linienverbände, Pools und Interessengemeinschaften, Jena, 1922.

NÜBEL O.: Probleme der Trampschiffahrt, Hamburg, 1936.

RETTICH H.: Vorfragen der Reedereifinanzierung, Rostock, 1933.

REUTER O.: Beförderungsunternehmungen zur See, Stutgart, 1933.

RIED W.: Der Zeitcharterer als Reeder, Hamburg, 1937.

RUMMEL J.: Państwo a morze, Poznań, 1925.

SACHS H.: Die Trampschiffahrt in der Ostsee, Rostock, 1931.

SAUGSTAD J.: Shipping and the State, Waszyngton, 1928.

SAUGSTAD J.: Shipping and Shipbuilding Subsidies, Waszyngton, 1932.

SCHIEDEWITZ E.: Subventionierung von Weltschiffahrt und Weltschiffbau, Rostock, 1932.

SCHULTZE E.: Die Entwicklung der Welttonnage im Zusammenhang mit dem Welthandelsvolumen, Berlin, 1934.

SCHULZ-KIESOW P.: Freie Seeschiffahrt oder Konferenzen? Jena, 1937.

SCHÜNEMANN H.: Die Zubringer-Linienfahrt der deutschen Nordseehäfen mit dem Ostseegebiet, Rostock, 1932.

SIEGERT F.: Die Subventionen in der Weltschiffahrt und ihre sozialökonomischen Wirkungen, Berlin, 1930.

STAPELFELD FR.: Der Seefrachtenmarkt, Berlin, 1931.

SUGIMOTO Y.: Die japanische Seeschiffahrt, Hamburg, 1935.

TINBERGEN: Ein Schiffbauzyklus? Kilonia, 1931.

WERNICKE W.: Entwicklungstendenzen und Koniunkturschwankungen der Seeschiffahrt, Berlin, 1935.

U. S. SHIPPING BOARD BUREAU.: Investigation—Section 19 of Merchant Marine Act, 1930, Waszyngton, 1935.

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

PAMIĘTNIK INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

Seria DOMINIUM MARIS

1. WOJCIECH STOPCZYK, Handel międzynarodowy na Bałtyku, Toruń, 1928, str. 192, VIII, 71 tablic, 6 wykresów. Cena 6 zł.
2. Obrona Pomorza. Praca zbiorowa pod redakcją J. Borowika, zawierająca rozprawy: H. Bagińskiego, S. Celichowskiego, K. Esden-Tempskiego, F. Hilchena, C. Klarnera, E. Kwiatkowskiego, T. Nosowicza, J. Rummla, A. Siebeneichena, M. Siedleckiego, M. Turskiego, S. Wartalskiego, Toruń, 1936, str. 237, XV, 42 tablice, 14 map, schematów i wykresów. Cena 10 zł.
3. A. SIEBENEICHEN i H. STRASBURGER, Spór o Gdynię, Toruń, 1931, str. 180, VIII, 43 tablice. Cena 7,50 zł.
4. KAZIMIERZ ŚWIĄTECKI, Rozwój Portu Gdańskiego, Toruń, 1932, str. 309, XIV, 148 tablic, 5 map, 8 wykresów. Cena 10 zł.
5. JULIUSZ PIASECKI, Tranzyt niemiecki przez Polskę, Toruń, 1935, str. 188, X, 2 tablice, 4 szkice. Cena 5 zł.
6. Światopogląd morski. Praca zbiorowa pod redakcją J. Borowika, zawierająca rozprawy: F. Bujaka, R. Dyboskiego, W. Kamienieckiego, C. Klarnera, W. Konopczyńskiego, J. Nowaka, W. Olszewicza, B. Stelmachowskiej, K. Stołyhwy, K. Tymienieckiego, J. Widajewicza, Z. Wojciechowskiego, B. Zaborskiego, Toruń, 1934, str. 390, XVI, 35 tablic, 13 map, 11 wykresów, 6 rycin. Cena 10 zł.
7. Aparat techniczno-handlowy miasta portowego. Praca zbiorowa pod redakcją J. Borowika, B. Nagórskiego i T. Seiferta.
8. ANDRZEJ JAŁOWIECKI, Konkurencja węglowa polsko-brytyjska na rynkach skandynawskich, Toruń, 1935, str. 191, X, 50 tablic. Cena 6 zł.
9. FELIKS HILCHEN, Transport morski a międzynarodowe porozumienie w żegludze, Toruń, 1934, str. 104, X, 11 tablic. Cena 5 zł.
10. BOLESŁAW LEITGEBER, Port kopenhaski, Toruń, 1935, str. 265, X, 7 map, 28 tablic. Cena 10 zł.
11. KAZIMIERZ LEPSZY i STANISŁAW NOWOGRODZKI, Wypisy morskie. Część I, historyczna (w przygotowaniu).

Poszczególne rozprawy z Pamiętnika (Seria DOMINIUM MARIS)

Węgiel i morze, napisał W. Olszewicz. Toruń, 1932, str. 35, 9 tablic. Cena 2,50 zł.

Zarys morfologji północnych Kaszub, napisał B. Zaborski. Toruń, 1933, str. 56. Cena 5 zł.

Geologiczna przeszłość Bałtyku, napisał J. Nowak, Toruń, 1933, str. 36. Cena 2,50 zł.

Kwestia bałtycka jako zagadnienie międzynarodowe, napisał W. Konopczynski. Toruń, 1933, str. 23. Cena 1,50 zł.

Słowianie zachodni na Bałtyku, napisał J. Widajewicz. Toruń, 1933, str. 34, Cena 2,50 zł.

Kultury morskie i lądowe, napisał Fr. Bujak. Toruń, 1934, str. 25. Cena 1,50 zł.

Polska nad Bałtykiem, napisał W. Kamieniecki. Toruń, 1934, str. 24. Cena 1,50 zł.

Organizacja portów morskich. Praca zbiorowa pod redakcją J. Borowika i B. Nagórskiego. Toruń, 1934, str. 150, VI, 2 mapki. Cena 7,50 zł.

PRACE KARTOGRAFICZNO-STATYSTYCZNE

1. Stosunki narodowościowe w rolnictwie pomorskim, opracowali A. Wrzosek i St. Zwierz. Gdynia—Toruń, 1937, str. 21, 20 tablic, 17 mapek, 1 wykres. Cena 2,50 zł.
2. Żywioł obcy w życiu gospodarczym Pomorza, opracowali A. Wrzosek i St. Zwierz. Gdynia—Toruń, 1937, str. 34, 29 tablic, 27 mapek, 2 wykresy. Cena 2,50 zł.

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

BIBLIOTECZKA BAŁTYCKA

Gdynia — port Rzeczypospolitej, opracował J. Borowik. Toruń, 1934, 3 wyd., str. 83, 6 tablic, 26 rycin, 2 mapki. To samo wydano w języku angielskim (Gdynia — Poland's Gateway to the Sea) i francuskim (Gdynia — port national de la Pologne). Cena 1,50 zł.

Wisła pomorska, napisał M. Rybczyński. Toruń, 1934, str. 57, 1 mapka. To samo wydano w języku angielskim (The Pomeranian Vistula) i francuskim (Vistule Poméranienne). Cena 50 gr.

Kopenhaga — klucz Bałtyku, napisał B. Leitgeber. Toruń, 1934, str. 88, 13 rycin, 5 mapek. Cena 1,50 zł.

Toruń — stolica Pomorza, napisał Z. Knothe. Toruń, 1934, str. 124, 17 rycin, 3 plany. Cena 1,50 zł.

Zarys dziejów Zakonu Krzyżackiego, napisał St. Zajączkowski. Toruń, 1934, str. 75. To samo wydano w języku angielskim (The Rise and Fall of the Teutonic Order in Prussia). Cena 1 zł.

Stosunki narodowościowe na Pomorzu, napisał L. Wasilewski. Wydano w języku angielskim (Nationalities in Pomerania) i francuskim (La question des nationalités en Poméranie), Toruń—Paryż, 1934, str. 54. Cena 50 gr.

Antagonizm polsko-niemiecki w dziejach, napisał J. Feldman. Toruń, 1934, str. 58. To samo w języku angielskim (German-Polish Antagonism in History). Cena 50 gr.

Socjologia walki o Pomorze, napisał F. Znaniecki, Toruń, 1935, str. 49. To samo w języku angielskim (The Sociology of the Struggle for Pomerania) i francuskim (Les forces sociales en Poméranie). Cena 50 gr.

Słowniczek morski z przedmową prof. A. Brücknera. Toruń, 1935, str. 85. Cena 1,50 zł.

Dolina dolnej Wisły, napisał R. Galon. Toruń, 1935, str. 111, 33 ryciny, 3 mapki. Cena 2,50 zł.

Polska a Szwecja, napisał W. Konopczyński. Toruń, 1935, str. 49. To samo w języku angielskim (Poland and Sweden). Cena 50 gr.

Klimat i ludność, napisał T. Sulimirski. Wydano w języku angielskim (Climate and Population), Toruń, 1935, str. 78. Cena 1 zł.

Rozwój terytorialny Prus w stosunku do ziem macierzystych Polski, napisał Z. Wojciechowski. Wydano w języku angielskim (The Territorial Development of Prussia in relation to the Polish Homelands), Toruń, 1936, str. 79. Cena 1 zł.

Handel międzynarodowy i regionalny państw bałtyckich, napisał A. Gazeł. Wydano w języku angielskim (Foreign and Local Trade of the Baltic Countries), Toruń, 1936, str. 54. Cena 50 gr.

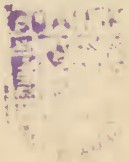
Mieszko I i powstanie państwa polskiego, napisał Z. Wojciechowski. Wydano w języku angielskim (Mieszko I and the Rise of the Polish State), Toruń—Gdynia 1936, str. 222 i indeks, 2 mapki. Cena 2,50 zł.

Pradzieje Pomorza, napisał J. Kostrzewski. Wydano w języku angielskim (The Prehistory of Polish Pomerania), Toruń, 1936, str. 105, 33 ryciny, 4 mapki. Cena 2 zł.

Zdarzenia i ludzie w historii polskiej, napisał P. Super. Wydano w języku angielskim (Events and Personalities in Polish History), Toruń—Gdynia, 1936, str. 116, 30 rycin, 4 tablice, 1 mapa. Cena 2,50 zł.

Bałtycki rocznik statystyczny (1929—1935). Wydano w języku angielskim (Statistical Baltic Yearbook), Toruń—Gdynia, 1936, 131 tablic statyst. Cena 1,50 zł.

Elementy kultury polskiej, napisał P. Super. Wydano w języku angielskim (Elements of Polish Culture as seen by a Resident Foreigner), Gdynia, 1937, 3 wyd., str. 74, 20 rycin. Cena 1,50 zł.



Instytut Bałtycki przystąpił do wydawnictwa pt.

APARAT TECHNICZNO-HANDLOWY MIASTA PORTOWEGO

PRACA ZBIOROWA POD REDAKCJĄ

J. BOROWIKA, B. NAGÓRSKIEGO i A. SZULCA

WSTĘP: PORTY MORSKIE i MIASTA PORTOWE

CZĘŚĆ I. ORGANIZACJA PORTÓW MORSKICH

Administracja portowa
Kolejnictwo na terenie portu
Służba celna w porcie
Strefy i składy wolnocłowe

MATERIAŁY DOTYCZĄCE GDYNI I GDAŃSKA

Administracja portu gdyńskiego
Administracja portu w Gdańsku
Urządzenia portu gdyńskiego
Eksploatacja składów portowych w Gdyni
Urządzenia portu gdańskiego
Urządzenia kolejowe w Gdyni i w Gdańsku
Rozwój służby celnej w porcie w Gdyni
Służba celna w Gdańsku

CZĘŚĆ II. ORGANIZACJA TRANSPORTU MORSKIEGO

Transport morski
Linie regularne i „tramp"
Spedytorstwo
Maklerstwo
Eksploatacja handlowa okrętu
Przedsiębiorstwo armatorskie
Ubezpieczenia morskie

MATERIAŁY DOTYCZĄCE GDYNI I GDAŃSKA

Firmy spedytorskie
Firmy maklerskie
Przedsiębiorstwa armatorskie w Gdyni
Instytucje ubezpieczeniowe
Linie żeglugowe

CZĘŚĆ III. HANDEL, PRZEMYSŁ i FINANSE MIASTA PORTOWEGO

Organizacja życia portowego na terenie portu
Działalność handlowa portu (firma eksportowa i importowa)
Giełdy towarowe i aukcje publiczne
Organizacja kredytu w porcie (finansowanie handlu — typowe umowy handlu zamorskiego)
Zaopatrywanie okrętów
Przemysł w miastach portowych

MATERIAŁY DOTYCZĄCE GDYNI I GDAŃSKA

Firmy eksportowe i importowe
Instytucje kredytowe
Zakłady przemysłowe
Zaopatrywanie okrętów
Chłodnie

CZĘŚĆ IV. POLITYKA PORTOWA W POLSCE

Zdobywanie ładunków. Konkurencja portów. Polskie taryfy kolejowe
Polska procedura celna. Morskie preferencje celne
Stosunek portów polskich do zaplecza. Opłaty portowe
Żegluga morska jako instrument polityki gospodarczej
Kwestia robotnika portowego
Udział inicjatywy prywatnej w rozbudowie portu
Opieka organów publicznych nad handlem zamorskim
Polska polityka morska a porty

Dotychczas ukazała się cz. I *Organizacja portów morskich* (Toruń, 1934). Poszczególne prace części II, III i IV ukazują się w formie osobnych zeszytów w serii *Prace Gospodarczego Archiwum Morskiego.*

Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna w Gdańsku
10829273

W 74631

Cena 2 zł 50 gr