

GOSPODARKA PLANOWA

Nr 11 (13)

Warszawa, 20 czerwca 1947

Rok II

BIBLIOTEKA

TREŚĆ NUMERU

PLANOWA EKSPLOATACJA KOMUNIKACJI — *Inż. M. Łopuszyński*

REFORMA SYSTEMU PODATKOWEGO — *Mgr Stefan Kołakowski*

PODSTAWY POLSKO - SZWEDZKIEJ WSPÓŁPRACY GOSPODARCZEJ — *Marian Kossow*

UWAGI I NOTATKI

Zagadnienie planowania „od dołu” — dr Rudolf Fromer. **Angielskie kontrowersje w sprawie planowania** — Edm. Wiszniewicz. **Jak uporządkować naszą gospodarkę samochodową** — (K. R.).

ŻYCIE GOSPODARCZE KRAJU

W walce z drożyzną i spekulacją — (m). **Przemysł i górnictwo:** Wyrób żarówek po wojnie — (m. p.); Produkcja maszyn i narzędzi rolniczych w 1946 — 47 — (empe); Rozwój przemysłu papierniczego — (p. p.); Perspektywy przemysłu ziemniaczanego — (emer); Hutnictwo żelazne w kwietniu 1947 — (mp). **Rolnictwo i leśnictwo:** Produkcja i spożycie warzyw w latach 1946—47 — (zet); Rośliny pastewne — (inż. J. K.); Parki narodowe — M. T. **Budownictwo:** Wyłączenie budynków spod publicznej gospodarki lokalami — (an.). **Obroty i konsumpcja:** Konsumpcja reglamentowana w I półroczu 1947 — r. a. d.; Zmiany w handlu hurtowym artykułami włókienniczymi — (cete); Ceny żywności w maju 1947 r. — (r. a. d.); Obrót przetworami mlecznymi „Spotem” w I kwart. 1947 — (j.z.). **Komunikacja i łączność:** Komunikacja w kwietniu 1947 — (B. C.). **Człowiek i praca:** Aktualne zagadnienia polityki społecznej — (X); Wyniki rejestracji budowlanych sił technicznych — (an.); O usamodzielnienie gospodarze podopiecznych — S. K. **Finanse i pieniądz:** Wpływy z podatków pośrednich — (Ł). **Stosunki gospodarcze z zagranicą:** Umowy handlowe i ich wykonanie w marcu i kwietniu 1947 — (emzet). **Żegluga i sprawy morskie:** Rybołówstwo morskie — (Ż); Sprawa specjalizacji portów — Jerzy Michalewski. **Przegląd ustawodawstwa gospodarczego** — (Szon). **Kronika gospodarza.**

PRZEGLĄD ZAGRANICZNY

Na światowych rynkach towarowych — Dr B. **Węgry:** Sytuacja gospodarza — K. Sz. **Francja:** Ewolucja handlu zagranicznego — (bem). **Jugosławia:** Unia gospodarza z Albanią — S. W. B. **Stany Zjednoczone:** Przemysł samochodowy — K. Szczerba; Wzrost bezrobocia — (b); Bilans płatniczy — (b). **Szwecja:** Sytuacja gospodarza — (mb); Szwedzkie monopole po wojnie — (M. Ch.). **Wielka Brytania:** Zarobki robotników w przemyśle — (bm); Sytuacja gospodarza Kanady — (b). **Czechosłowacja:** Realizacja planu dwuletniego w I kwartale 1947 — (m. b.).

WSHÓD PRASY GOSPODARCZEJ

PRZEGLĄD BIBLIOGRAFICZNY CZASOPISM GOSPODARCZYCH (dodatek)

ZAGADNIENIE planowej eksploatacji środków przewozowych nie jest nowe. Dziś powszechnie już uznana jest konieczność prowadzenia gospodarki kolejowej na podstawie szczegółowo opracowanych budżetów rocznych i planów przewozowych. Jedną z poważnych przyczyn, która zmuszała kierownictwo kolei do opierania się na planach przewidywanej pracy przewozowej, była niemożność wytwarzania usług przewozowych na zapas. Inaczej jest w innych przedsiębiorstwach; mogą one w okresach wahań sezonowych i okresowych produkować na skład do czasu przystosowania produkcji do zmienionego popytu.

Gdy wykonana przez przedsiębiorstwa komunikacyjne praca w postaci osobokilometrów i tonokilometrów brutto nie znajduje odpowiednika w rzeczywistych przewozach osób i towarów i przebiegach wyrażających osobokilometry i tonokilometry netto, powstaje bezpowrotna niepowetowana strata. Nadprodukcja usług przewozowych niepotrzebnie obciąża wyniki gospodarcze. W wypadku zaś nieoczekiwanego i nieprzewidywanego wzrostu przewozów nieprzygotowany odpowiednio aparat przewozowy nie będzie mógł sprostać stawianym zadaniom życia gospodarczego i klienteli; wówczas rozwój gospodarczy jest hamowany, a kolejnictwo pozabawione jest dodatkowych wpływów.

Niemniej ważną okolicznością, która zmusza przedsiębiorstwa komunikacyjne do prowadzenia gospodarki opartej na przewidywaniach przyszłego rozwoju przewozów, jest skomplikowany ustrój administracji, obejmującej różnorodne gałęzie techniki komunikacyjnej oraz rozrzucenie terytorialne środków komunikacyjnych. Odchylenia w pracy poszczególnych elementów od zasadniczych wytycznych planu lub niewłaściwe wykonanie zadań spowodować może niewykonanie lub załamanie się zakreślonych planów ogólnych, a w konsekwencji i straty. Dlatego też konieczne jest zróżniczkowanie planów przewozowych, planów pracy i planów finansowych „zarówno w czasie, jak i w zasięgu terytorialnym, w układzie pionowym i poziomym” odnośnie wszystkich jednostek przedsiębiorstwa.

Przewozy sezonowe oraz zmiany w przewozach eksportowych i tranzytowych zależą od tylu czynników, że tylko znajomość rynków zagranicznych, tendencji, kierunków rozwoju i natężenia obrotów światowych umożliwi przewidywania dotyczące kształtowania tych przewozów w przyszłości.

Rozpatrując zagadnienie planowania i kontrolowania przewozów oraz opartych na nich wyników finansowych, należy wspomnieć o małej elastyczności wydatków kosztów własnych oraz o powstających wskutek tego trudnościach przystosowywania się do zmian w

wielkości natężenia przewozów i ich kierowników. Według C. Piratha stosunek poszczególnych składników kosztów własnych przedstawia się w procentach następująco:

	Obciążenie kapitałowe i odpisy	Koszty stałe w proc.	Koszty zależne od ruchu
Koleje	30	31	39
Drogi wodne naturalne	25	19	56
Drogi wodne sztuczne	46	15	39
Autobusy bez oprocentowania kapitału drogi	25	15	60
Autobusy z oprocentowaniem kapitału drogi	33	13	54
Samochody ciężarowe bez oprocentowania kapitału drogi	17	15	68
Samochody ciężarowe z oprocentowaniem kapitału drogi	39	11	50
Samoloty	15	39	46

Jak widać, koleje, sztuczne drogi wodne i komunikacja samochodowa na specjalnie budowanych dla niej drogach najbardziej są obciążone kosztami obsługi kapitału i wydatkami stałymi; powoduje to znaczną sztywność wydatków i trudność ich uregulowania przy spadku przewozów i wahaniami sezonowych. Zmniejszenie wydatków stałych nie jest rzeczą łatwą i nie może być dokonane szybko i natychmiast, a przy odpisach i obsłudze kapitałów jest to w ogóle niemożliwe. Jedyne więc sposoby uniknięcia strat i trudności finansowych stanowią do rzeczywistości zbliżone przewidywania przyszłego rozwoju, kierunków i natężenia oraz źródeł powstawania przewozów i tendencji rozwojowych, a także znajomość struktury i podłoża gospodarczego, na którym one powstają.

Należy zauważyć, że po pierwszej wojnie światowej „prosperity” przedsiębiorstw kolejowych została w znacznym stopniu poderwana i nawet w szczytowych latach koniunktury 1928-1929, a następnie w okresie poprawy gospodarczej 1932-1939 r. równowaga finansowa była dość chwiejna. Szczególnie dotkliwe stały się obciążenia kapitałowe, które znacznie wzrosły wskutek olbrzymich wydatków na odbudowę zniszczeń wojennych i rekonstrukcję linii, urządzeń i taboru — w wyniku dostosowywania się do nowych wymagań stawianych od zewnątrz, oraz w następstwie postępu technicznego i współzawodnictwa z innymi środkami transportowymi. Osiągane nadwyżki eksploatacyjne szły przeważnie na pokrycie obsługi kapitałów. Ogólny pogląd na równowagę gospodarczą i finansową kolei w Polsce i w przodujących krajach Europy daje następujące zestawienie:

K r a j	w miln.	Nadużka lub niedobór eksploatacji	Obciążenie nadużytk	Zysk lub strata
Polska				
1929		+ 206,8	44,9	+ 161,8
1932	złotych	+ 70,8	62,8	+ 7,9
1938		+ 116,9	67,2	+ 49,6
Belgia				
1938	franków	- 172,5	110,9	- 283,4
Francja				
1938	franków	- 2.174,2	5.468,2	- 7.642,5
Niemcy				
1938	Reichs- marek	+ 252,0	371,9	- 119,8

Dane te świadczą o trudnościach, z którymi musiały walczyć zarządy kolei, oraz wykazują że w ostatnim roku przed drugą wojną światową nie udało się im wskutek znacznych obciążeń kapitałowych osiągnąć dodatnich rezultatów finansowych lub zachować co najmniej zrównania rozchodów z wpływami.

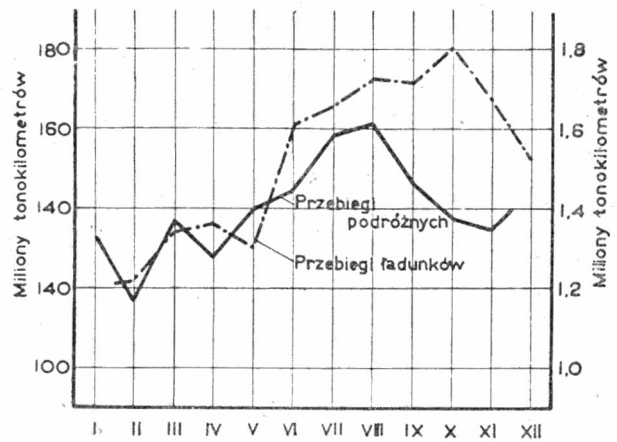
W Polsce przedwojennej wobec małego obciążenia kapitałowego i niewielkich odpisów równowagę finansową Polskich Kolei Państwowych udało się utrzymać przez cały okres międzywojenny. Trzeba jednak przyznać, że podobne osiągnięcie, dodatnie z punktu widzenia czysto finansowego, było następstwem silnej kompresji wydatków na utrzymanie linii, urządzeń i taboru, która właściwie prowadziła do dekapitalizacji.

Zjawisko ujemnych rezultatów finansowych obserwujemy również w żegludze powietrznej, a w wielu przypadkach i w żegludze śródlądowej. Zmusza to skarb państwa do ich subwencjonowania. Nie należy również zapominać, że przedsiębiorstwa kolejowe, wodne śródlądowe, powietrzne i samochodowe mają w zasięgu swych wpływów tylko stronę rozchodową, dochody natomiast zależą od wielkości przewozów i wysokości stawek taryfowych, przy czym wysokość ta zależy od wartości przewożonych towarów oraz od ogólnego interesu gospodarczo-społecznego, a nie od samego przedsiębiorstwa.

Dalej, ponieważ koszty własne przewozów środkami komunikacyjnymi są w znacznym stopniu obciążone kosztami obsługi inwestowanych kapitałów, decyzje o pierwotnym zakresie budowy i późniejszych ulepszeniach, modernizacjach i przebudowach muszą być oparte na przewidywaniach, odnoszących się do możliwego rozwoju jakościowego i ilościowego usług przewozowych. Nadmiernie rozbudowane urządzenia komunikacyjne będą ciążyć nad wynikami gospodarczymi, utrudniać ich regulowanie w okresach depresji i zachowanie równowagi finansowej przedsiębiorstwa w krytycznych okresach.

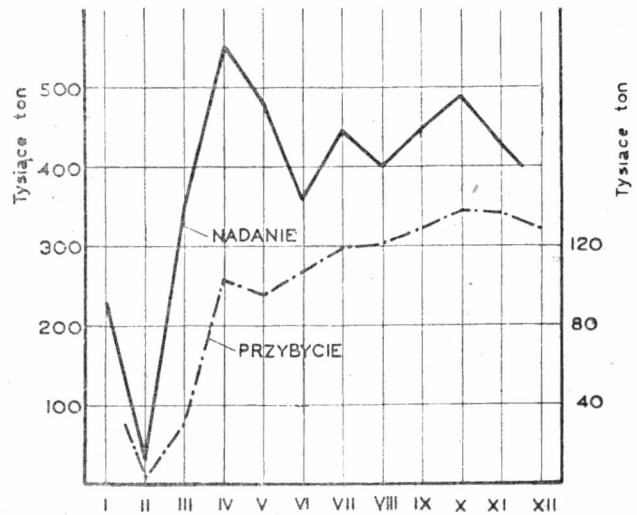
Przytoczone rozważania utwierdzają przekonanie o konieczności prowadzenia planowej gospodarki w przedsiębiorstwach komunikacyjnych na podstawie obiektywnej oceny zjawisk

chodzi nie tylko o ściśle ustalenie wielkości gospodarczo - przewozowych. W planowaniu przewozów w danych okresach czasu, ale również o gruntowną znajomość przyczyn i skutków oraz współzależności pomiędzy rozwojem gospodarczym i rozwojem przewozów, o uchwycenie źródeł powstania przewozów oraz ocenę ich kształtowania się w przyszłości.



Wykres 1. Wahania sezonowe przewozów osobowych i towarowych na P. K. P. w 1937 r.

W rozwoju przewozów i pracy środków komunikacyjnych różnego rodzaju tkwią, jak wiadomo, pierwiastki czasowe, koniunkturalne, oraz pierwiastki stałe — strukturalne.

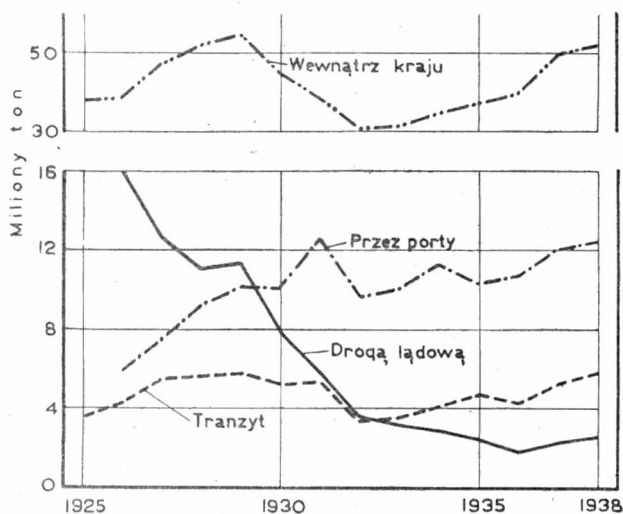


Wykres 2. Wahania sezonowe pracy głównych portów na Odrze w 1937 r.

Wahania sezonowe przewozów osobowych i towarowych na kolejach w Polsce oraz przewozów towarowych na Odrze przed wojną ilustrują wykresy 1 i 2. Widzimy z nich, że zmiany sezonowe, szczególnie na kolejach, są znaczne i wahają się od najniższego poziomu w okresie wiosennym i zimowym do najwyższego w okresie jesiennym. W żegludze zaś śródlądowej przewozy zostają całkowicie wstrzymane w miesiącach zimowych na mniej lub więcej długi okres czasu.

Wahania przewozów eksportowych przez porty i granice lądowe, tudzież przewozów tranzytowych na Polskich Kolejach Państwowych przed wojną ilustruje wykres 3, na którym dla porównania wykazano zmiany przewo-

zów towarowych w komunikacji wewnętrznej. Wykres ten świadczy, że przewozy eksportowe, mimo stosunkowo bardzo nieznacznego spadku w okresie kryzysu w r. 1932, cechował silny dynamizm, który uwypukla fakt, iż podczas gdy przewozy eksportowe do portów Gdyni i Gdańska w latach 1929 — 1932 spadły o 3,6 proc., przewozy eksportowe przez granice lądowe zmalały o 68,7 proc., a przewozy w komunikacji wewnętrznej o 25,5 proc. Najbardziej zatem stałym składnikiem naszych przewozów przedwojennych były przewozy eksportowe przez porty bałtyckie, które pomimo ogólnego światowego kryzysu w r. 1932 utrzymały się na prawie niezmiennym poziomie, wykazując następnie (do 1938 r.) dalszy wzrost. Przewozy natomiast przez granice lądowe i przewozy tranzytowe rozwijały się nierównomiernie i nie możemy w nich uchwycić określonej linii i tendencji wzrostu.



Wykres 3. Wahania przewozów eksportowych i tranzytowych na P. K. P.

W obecnych warunkach powojennych możemy przewidywać, że nasze przewozy eksportowe przez porty w Szczecinie, Gdyni i Gdańsku będą nacechowane silnym natężeniem, tym bardziej, że przez odzyskanie i wciągnięcie w orbitę naszych interesów portu w Szczecinie, połączonego Odrą z dalekim zapleczem, otrzymujemy większe znacznie możliwości uczestniczenia w światowych obrotach eksportowo-importowych. Poza tym prosta droga do tych portów, idąca z Czechosłowacji i innych krajów południowych przez Bramę Morawską i Łużycą, umożliwia całkowicie przejęcie obrotów eksportowych i importowych tych krajów, które przed wojną korzystały z portów niemieckich.

Przewidywania wielkości i kierunków eksportowych przez granice lądowe i przewozów tranzytowych nie mają dotychczas jeszcze dostatecznych podstaw, i na tym odcinku pracy przewozowej kolei i innych środków komunikacyjnych musimy siłą rzeczy plany przewozowe oprzeć na założeniach przybliżonych i tylko dla bliższych okresów. Tym niemniej jednak z przewozami tego rodzaju musimy bardzo poważnie się liczyć, nasze bowiem położenie geograficzne

predestynuje nas do roli pośrednika w obrotach tranzytowych pomiędzy krajami ościennymi. Zadaniem naszym będzie nie tylko przepuszczać przez kraj nasz tranzyty zagraniczne, lecz co najważniejsze, wpływać i pośredniczyć na ich rozwój i kształtowanie się.

Eksport zaś przez granice lądowe, szczególnie w kierunku na wschód i zachód nabierać będzie siły i znaczenia, przedwojenny bowiem przykład ekspansji naszej przez skromny odcinek portów bałtyckich pokazuje, że możemy umieszczać nadwyżki naszej produkcji przemysłowej i rolniczej na rynkach światowych.

W planach przewozowych i przewidywaniach rozwoju komunikacji powinniśmy wziąć pod uwagę możliwość strukturalnych przekształceń w charakterze i kierunkach pracy środków komunikacyjnych oraz współzawodnictwo pomiędzy nimi. W jednolitej pomyślanym systemie komunikacyjnym wyznaczenie roli i zakresu pracy poszczególnym rodzajom komunikacji wiąże się ściśle ze strukturalnymi zmianami w przyszłym zapotrzebowaniu usług przewozowych.

W okresie między dwoma wojnami światowymi obserwowano w krajach uprzemysłowionych spadek lub co najmniej stabilizację przewozów masowych. Jeżeli nawet drogi wodne śródlądowe, np. w Belgii, Francji i w Niemczech, powiększyły w latach ostatnich zasięg swej pracy przewozowej, czyniły to częściowo na koszt przewozów kolejowych. Proces ten jest zrozumiały, jeśli weźmiemy pod uwagę, że w krajach takich sieć kolejowa i kołowa oraz inne środki komunikacyjne osiągnęły krańcowe prawie rozwinięcie terytorialne, potrzeby budowy ciężkiego taboru kolejowego i rzeczno w znacznym stopniu zmalały, a wytwórczość ciężkiego przemysłu nie znajdowała dostatecznego zbytu w porównaniu z możliwościami produkcyjnymi.

W związku z wyzwaniem się kolonii zamorskich i krajów młodych Starego i Nowego Świata wystąpiły również przemiany w charakterze wytwórczości przemysłu, a zatem i przewozów w krajach europejskich, przodujących pod względem gospodarczym. Przewozy masowe zaczęły ustępować przewozom drobnicowym, gdyż punkt ciężkości produkcji dóbr zasadniczych, inwestycyjnych i masowych przesunął się na wytwory spożycia trwałego. Wzrastający bowiem poziom dobrobytu i różniczkowanie się potrzeb szerokich mas ludności, odkrycia i postępy nauki i techniki spowodowały wzrost zapotrzebowania na różnorodne przedmioty użytku trwałego i powszechnego, jak aparaty radiowe, fotograficzne, lecznicze, chłodnicze, urządzenia domowe itp. Wzrost dobrobytu spowodował również zwiększenie się przewozów osobowych oraz przewozów spożycia doraźnego, środków spożywczych, manufaktury, chemikalii itd. Stanowi to główną przyczynę rozkwitu komunikacji samochodowej, która do takich przewozów jest najbardziej przydatna. Koszty własne takiej komunikacji są wprawdzie wysokie, ale umożliwia ona przewóz bezpośrednio od wytwórcy do odbiorcy.

Plany przewozowe bliskie i dalekosiężne w zamierzeniach inwestycyjnych, w projektach ulepszania, modernizacji i dostosowania aparatu przewozowego do przyszłych wymagań przewozowych muszą uwzględniać przekształcenia, które będą następstwem zmian w strukturze wytwórczości i spożycia.

Przeoczenie przeobrażeń w strukturze przewozów lub niewłaściwe określenie ich przewidywanej wielkości, charakteru, kierunków może przyczynić się do nadmiernego rozwoju niektórych środków przewozowych na niekorzyść innych i nadmiernej podaży usług przewozowych. Przy rozpatrywaniu np. zagadnienia przyszłych przewozów masowych węgla kamiennego dla potrzeb wewnętrznych kraju należy uwzględnić duże możliwości przenoszenia energii elektrycznej na dalsze nawet odległości. Budowa stłowni elektrycznych w pobliżu kopalni oraz szerokie wykorzystanie sił wodnych, których mamy nietknięte jeszcze zapasy, oraz budowa rurociągów dla przesyłki gazu świetlnego i przemysłowego mogą powstrzymać i nawet zmniejszyć znacznie przewozy węgla. Podobne zjawiska zaszły w rzeczywistości w Belgii, gdzie przed wojną produkcja 8 miliardów kWh w rejonach kopalni i w centralach hydro - elektrycznych zmniejszyła przewozy węgla kamiennego blisko o 5,5 milionów ton. Nie możemy również zapominać, że dążenie do uszlachetnienia eksportu przez wywóz gotowych wyrobów i półfabrykatów, zamiast surowców, a więc także węgla kamiennego, musi wywrzeć wpływ na wielkość i kierunki przewozu tego artykułu na rynki zagraniczne.

W związku z olbrzymimi zadaniami odbudowy życia gospodarczego, komunikacji, przemysłu, rolnictwa, osiedli miejskich i wiejskich — potrzeby przewozowe w komunikacji wewnętrznej będą wzrastać nieustannie i w planach przewozowych musimy przez dłuższy okres liczyć się z potrzebami przewozów masowych dla podstawowych inwestycji. Równocześnie narastać będą zapotrzebowania na przewozy artykułów trwałej i doraźnej konsumpcji. Zwłaszcza że posiadamy wielkie braki pod względem zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych. Jakkolwiek więc nie będziemy odczuwali przeinwestowania komunikacyjnego i ostrego współzawodnictwa pomiędzy środkami przewozowymi, tym niemniej powinniśmy unikać przerostów i nieusprawiedliwionego rozwoju jednych komunikacji kosztem innych, aby z jednej strony nie marnować rozporządzalnych środków inwestycyjnych, a z drugiej strony uniknąć w przyszłości nadpodaży usług przewozowych i strat.

Oczywiście, współdziałanie komunikacji połączonych w ogólnym systemie komunikacyjnym nie może wykluczać wzajemnego współzawodnictwa, wynikającego z zastosowania zdobywczy nauki, udoskonalen technicznych, bezpieczeństwa, szybkości, terminowości i taniego wykonania usług przewozowych. Jeżeli w wyniku postępu niektóre formy transportu zmuszone będą ustąpić miejsca innym, lepszym pod wzglę-

dem technicznego zaspokojenia potrzeb i tańszym — będziemy się musieli z tym pogodzić.

Już obecnie widzimy zanik dalekiej transoceanicznej komunikacji morskiej najszybszymi nawet i najbardziej luksusowo urządzonymi motorowcami na korzyść lotnictwa, którą łączy niemniej bezpiecznie najbardziej oddalone miejscowości świata i daje olbrzymie oszczędności na czasie podróży kompesując tym wysokie jej koszty.

W ramach gospodarki planowej, obejmującej przyszły układ przewozów we wszystkich dziedzinach komunikacji, zmiany te powinny znaleźć swój wyraz. Dalekosiężny plan przewozów i podział ich pomiędzy koleje, drogi wodne, samochody i lotnictwo powinien uwzględniać możliwości takich przesunięć i przekształceń w zastosowaniu tych czy innych form przewozu, w określonych okresach czasu, w kierunkach i wielkościach.

Jednym z zadań długoterminowego planowania pracy i rozwoju komunikacji staje się skoordynowanie przewozów masowych w ruchu towarowym na kolejach i na drogach wodnych śródlądowych oraz powzięcie decyzji co do ich rozwoju. Pozostawiając komunikacji samochodowej dziedzinę przewozów drobnicowych, nie można jednak pomijać faktu, że przewozy te mogą być również w niektórych przypadkach wykonane przez koleje. W szczególności musi być rozgraniczone działanie komunikacji samochodowej i kolei w ruchu osobowym, oba te bowiem środki przewozowe muszą w tym zakresie jeszcze przez dłuższy czas znaleźć powszechne zastosowanie. Nie zatrzymując się nad zagadnieniem podziału i wyznaczenia sfer działania poszczególnym rodzajom transportu, co powinno stać się przedmiotem specjalnego opracowania, możemy stwierdzić, że plany w tym zakresie będą w istocie swojej wyrazem polityki komunikacyjnej na dłuższą lub krótszą metę.

Polityka ta powinna, uwzględniając wszystkie rozporządzalne obecnie środki materialne i środki potrzebne w przyszłości, prowadzić do najlepszego i najkorzystniejszego ich wykorzystania w interesie społecznym. Powinna być przy tym zachowana kardynalna zasada równowagi pomiędzy popytem a podażą usług przewozowych w jednolitym systemie komunikacji. Znanne są wyniki ostrej konkurencji pomiędzy kolejami i komunikacją samochodową oraz żeglugą śródlądową przed wojną w Europie Zachodniej i w Stanach Zjednoczonych A. P. Znanne są również uchwały i zalecenia kongresów, zebrań, zjazdów, prasy i literatury, poświęconych temu zagadnieniu. Należy jednak stwierdzić, że wszystkie te zalecenia i uchwały nie mogą zażegnać groźnych skutków współzawodnictwa pomiędzy środkami przewozowymi, gdy powstaje nadprodukcja usług przewozowych w stosunku do malejącego popytu. W takim wypadku nie pozostaje tym środkom nic innego, jak walka konkurencyjna i upadek słabszego z nich, albo subwencja i pomoc na koszt ogólny. W jednym i drugim przypadku wynik jest sprzeczny z interesem ogólnospołecznym. Przy planowaniu więc przewozów i wynikającym z nich rozwoju

komunikacji nie możemy iść drogą odbierania przewozów już istniejących środkiem i liniom komunikacyjnym dla przekazywania ich innym. Należy stanąć na stanowisku, że rozwój terytorialny sieci komunikacyjnej i jej ewolucja jakościowa, modernizacja, ulepszenia i postęp techniczny muszą być uzasadnione przyrostem no-

wych przewozów, powstawaniem nowych zapotrzebowań na nie lub też względami ogólnopaństwowymi i społecznymi. Eksploatacja zaś każdego środka przewozowego powinna opierać się na takiej wielkości przewozów, która w ramach pracy ogólnego systemu komunikacyjnego kraju przypadnie mu w udziale.

Mgr STEFAN KOŁAKOWSKI

PRZED wojną w Polsce pobierano podatki, ale dopiero obecnie stworzony został system podatkowy misternie skonstruowany i harmonijnie powiązany w jedną całość, obejmujący całokształt naszego życia gospodarczego. Zaraz na progu naszej odrodzonej państwowości okazało się, że przedwojenne ustawodawstwo podatkowe nie harmonizuje z nowym modelem gospodarczym. Powstały paradoksalne sytuacje, które wyraźnie wykazywały, iż dawne ustawy podatkowe nie mogą się ostać. Stanęliśmy wówczas wobec dylematu, że albo urzędnicy skarbowi będą zmuszeni do łamania przepisów ustawowych, albo nie chcąc dopuścić do tego, należałoby wymusić stosowanie starych ustaw, choćby wywoływało to skargi, jednocześnie podejmując szybką przebudowę ustawodawstwa podatkowego. Postanowiono obrać tę drugą drogę.

Dzięki natychmiastowemu i energicznemu podjęciu pracy, już w pierwszym półroczu 1945 ukazały się pierwsze dekrety z zakresu prawa podatkowego. Były to dekrety spowodowane bądź aktualnymi potrzebami chwili (dekret o podatku wojskowym), bądź o charakterze raczej społecznym niż fiskalnym (dekret o nadzwyczajnym podatku od wzbogacenia wojennego), bądź spowodowane koniecznością szybkiego uregulowania zagadnień na pewnym odcinku (dekret o reformie samorządowego systemu podatkowego). Dekrety te miały charakter przejściowy, równocześnie przystąpiono do prac nad stworzeniem właściwego systemu podatkowego.

Trudno w obecnym momencie wdawać się w naukową analizę dokonanego dzieła budowy systemu podatkowego. Chciałbym w ramach niniejszego artykułu zwrócić jedynie uwagę na najważniejsze zasady nowego systemu podatkowego w porównaniu z przedwojennym.

Zasadniczym celem przeprowadzonej reformy podatkowej było stworzenie systemu podatkowego, który by zarówno uwzględniał nową rzeczywistość gospodarczą i polityczną, społeczne przemiany strukturalne, nacjonalizację przemysłu, przeprowadzenie reformy rolnej, jak i postulaty systematyki prawnej i zasady skarbowości. Wszystkie te czynniki musiały znaleźć wyraz w nowym systemie podatkowym, stanęliśmy przy tym wobec faktu niezwyklej demoralizacji płatniczej społeczeństwa spowodowanej okupacją.

Reformą objęty został całokształt zagadnień

REFORMA SYSTEMU PODATKOWEGO

podatkowych zarówno w zakresie prawa materialnego, jak i formalnego. Przy pomocy niewielkiej ilości dekretów utworzony został system podatkowy, który uwzględniła w pełni istnienie trzech zasadniczych sektorów gospodarki narodowej; państwowego, spółdzielczego i prywatnego, określa dla każdego z tych sektorów właściwą formę opodatkowania i odpowiednią wysokość obciążenia podatkowego i rozgranicza źródła dochodowe pomiędzy Skarb Państwa i związki samorządu terytorialnego. Upraszcza przy tym znakomicie formę postępowania zawierając dla danin państwowych i komunalnych wspólne przepisy o zobowiązaniach podatkowych, oraz wspólne przepisy proceduralne, egzekucyjne i karne.

Uwzględniając znaczenie rad narodowych w ustroju Państwa, należało dać tym radom trwałe podstawy finansowe i możliwość uprawiania samodzielnej polityki podatkowej i finansowej przez wyodrębnienie źródeł dochodowych. Zagadnienie finansów związków samorządu terytorialnego uregulował dekret z dnia 20 marca 1946 r. o finansach komunalnych (Dz. U.R.P. Nr 19, poz. 129), natomiast podstawy finansowe samorządu na odcinku podatkowym stworzył dekret z dnia 20 marca 1946 r. o podatkach komunalnych (Dz. U.R.P. Nr 19, poz. 128), którym uchylony został regulujący czasowo te zagadnienia dekret z dnia 13 kwietnia 1945 r. o reformie samorządowego systemu podatkowego.

Obecnie na rzecz związków samorządu terytorialnego pobierane są podatki: gruntowy, od nieruchomości, od lokali, od publicznych zabaw, rozrywek i widowisk oraz podatek od kopalń. Związki samorządu terytorialnego mogą nadto wprowadzać podatki o znaczeniu ściśle lokalnym, byleby tylko harmonizowały one z ogólną polityką podatkową Państwa. Wprowadzając rozgraniczenie źródeł dochodowych Skarbu Państwa i samorządu, miano na celu scharmonizowanie tych źródeł z potrzebami finansowymi samorządu, analizując bowiem bliżej podatki komunalne stwierdzić należy, że są to wszystkie podatki typu lokalnego. Zaniechanie stosowanego przed wojną systemu udziałów i dodatków samorządowych do podatków państwowych było również wynikiem zmian strukturalnych w zakresie podatków obrotowego i dochodowego. Na specjalne podkreślenie zasługuje zmiana w zakresie podatku gruntowego, przy czym wiąże się ona ze zmianami w podatku dochodowym.

W zakresie podatków państwowych po zniesieniu podatków mniej wydajnych oraz różnorodnych dodatków do podatków pobierane są obecnie na rzecz Skarbu Państwa tylko 4 podatki, a mianowicie: a) podatek od wynagrodzeń, b) podatek dochodowy, c) podatek obrotowy i d) podatek od nabycia praw majątkowych i opłaty skarbowe.

Ustawa o podatku dochodowym z 1925 r. obejmowała również swym działaniem opodatkowanie dochodów z uposażeń, emerytur i wynagrodzeń za najemną pracę. Zawarte w kilku artykułach przepisy, nie dość jasno sformułowane, stwarzały w praktyce wiele rozbieżności interpretacyjnych. Z uwagi na różny charakter przychodu z wynagrodzeń aniżeli przychodów z innych źródeł oraz inną technikę poboru tego podatku, koniecznym stało się wyodrębnienie tych przepisów z ogólnych ram podatku dochodowego.

Dekret z dnia 18 sierpnia 1945 r. o podatku od wynagrodzeń (Dz. U. R.P. Nr 38 poz. 220) sformułował ściśle pojęcie wynagrodzenia, wprowadził skalę podatkową dostosowaną do warunków gospodarczych, uwzględniając nadto postulaty populacyjne, wprowadził rzecz nieznaną poprzedniej ustawie, a mianowicie zniżki i zwyczajki rodzinne. Aktualne przemiany życia gospodarczego spowodowały dwukrotną nowelizację tego dekretu (dekretem z dnia 12 czerwca 1946 r. i dekretem z dnia 19 listopada 1946 r.), w szczególności w zakresie obniżenia wysokości opodatkowania i podniesienia minimum egzystencji. Zmiany te znalazły wyraz w ogłoszonym jednolitym tekście dekretu (Dz. U. R.P. z 1947 r. Nr 30 poz. 129).

Reformą o charakterze zasadniczym objęte zostało ustawodawstwo w zakresie podatku dochodowego z uwagi na charakter tego podatku jako powszechnej daniny publicznej i jego rolę w procesie kapitalizacji. Podkreślić należy odmienną rolę podatku dochodowego w odniesieniu do sektora znacjonalizowanego i sektora prywatnego. W odniesieniu do sektora prywatnego podatek dochodowy jest czynnikiem, którym Państwo reguluje rozmiary kapitalizacji.

Podatek dochodowy w przedsiębiorstwie państwowym jest elementem podziału zysku dokonywanego przez Państwo jako właściciela przedsiębiorstwa, stanowiąc przelew nadwyżki zysku ponad jego część przewidzianą planową kapitalizacją. Działa więc odwrotnie niż w stosunku do sektora prywatnego, nie kapitalizacja jest zależna od wysokości podatku, lecz podatek jest funkcją planowej kapitalizacji. Przesłanki te uwzględnione zostały w dekreście z dnia 8 stycznia 1946 r. o podatku dochodowym, którego jednolity tekst po uwzględnieniu zmian wprowadzonych dekretem z dnia 28 stycznia 1947 r. ogłoszony został w Dz. U. R.P. z 1947 r. Nr 25 poz. 99.

Dekret rozróżnia opodatkowanie według: 1) działu II — dla wszystkich podatników z wyjątkiem sektora państwowego i 2) działu III — dla sektora państwowego. Dekretem tym uchylone zostały wszystkie dotychczasowe zwolnienia podmiotowe. Nowe zwolnienia podmiotowe

dostosowane do aktualnych założeń zawarte zostały w samym dekreście. Zasada powszechności podatku zrealizowana została w całej pełni. Na przedsiębiorstwach państwowych i samorządowych ciąży obowiązek podatkowy bez względu na to, że posiadają one odrębną osobowość prawną z wyjątkiem prowadzonych wyłącznie na potrzeby administracji państwowej i związków samorządu terytorialnego oraz rozliczających się centralnie w ramach budżetu państwowego, wymienionych w specjalnym zarządzeniu jak również rozliczających się w ramach budżetu danego związku samorządu terytorialnego.

Do źródeł przychodów zaliczona została również sprzedaż przedmiotów i praw majątkowych. Gospodarstwo rolne, uważane jest tylko wówczas za źródło przychodów, gdy właściciel osiąga dochód podlegający opodatkowaniu z innych źródeł przychodów. W dekreście tym zastosowano nową terminologię dla poszczególnych faz i składników dochodów, zgodną z zasadami nauki skarbowości. Obciążenie podatkiem dochodowym, które w roku 1945 łącznie z dodatkiem wojennym wynosiło do 97,5% dochodu, stopniowo łagodzone. Zbyt raptowna obniżka byłaby trudna do strawienia dla budżetu. Obniżka ta zeszała w 1946 r. do 80%, a od stycznia 1947 r. do 50% przy dochodzie ponad 4.200 tys. zł, przy czym sektor spółdzielczy — poza spółdzielniami kredytowymi, z wyjątkiem drobnych spółdzielni kredytowych jak również komunalnych kas oszczędności oraz przedsiębiorstw związków samorządu terytorialnego, — korzysta z obniżenia podatku od 25% do 33 $\frac{1}{3}$ %. Rozbudowane zniżki i zwyczajki rodzinne spełniają postulaty populacyjne i fiskalne.

Zasady opodatkowania przedsiębiorstw państwowych zawarte w dziale III, antycypując nawet do pewnego stopnia strukturę organizacyjną przemysłu państwowego, odpowiadają zadaniu, jakie winien spełniać podatek dochodowy w stosunku do sektora państwowego i łącznie z dekretem z dnia 4 czerwca 1946 r. o podziale zysków i pokrywaniu strat w przedsiębiorstwach państwowych tworzą harmonijną całość.

Również zmiany zasadnicze wprowadza dekret z dnia 21 grudnia 1945 r. o podatku obrotowym (Dz. U. R.P. z 1945 r. Nr 3, poz. 23). Dekret znosi opłaty rejestracyjne uiszczane dotychczas jako samoistne daniny komunalne. Wprowadzony obowiązek nabywania kart rejestracyjnych nie ma charakteru podatku, a celem kart jest rejestracja osób podlegających obowiązkowi podatkowemu. Obowiązek podatkowy ciąży również na wszystkich przedsiębiorstwach państwowych i samorządowych, bez względu na to, czy mają odrębną osobowość prawną, wykonujących świadczenia podlegające podatkowi, z wyjątkiem przedsiębiorstw prowadzonych wyłącznie na potrzeby administracji państwowej lub związków samorządu terytorialnego oraz przedsiębiorstw państwowych rozliczających się centralnie ze Skarbem

ne skarbowe (dekret z dnia 11 kwietnia 1947 r. — Dz. U. R. P. Nr 32, poz. 140).

Zmiana przepisów w zakresie ustawodawstwa podatkowego, a w szczególności zmiana systemu finansów samorządowych, przekazanie związkom samorządu terytorialnego podatków administracyjnych, zmiany zaszły w systemie gospodarczym, wreszcie praktyka zdobyta w okresie 12 lat stosowania dotychczasowych przepisów egzekucyjnych — wywołały konieczność ich unifikacji. Nowy dekret o egzekucji administracyjnej świadczeń pieniężnych z dnia 28 stycznia 1947 r., uwzględniając te zmiany wprowadza szereg nowych przepisów, które upraszczając i usprawniając egzekucję administracyjną, zezwalają na stosowanie rygorystycznych środków egzekucyjnych w stosunku do uchylających się złośliwie od ponoszenia ciężarów podatkowych.

Obowiązujący system pobierania miesięcznych zaliczek na podatki obrotowy i dochodowy sprzyja szybkiemu i terminowemu realizowaniu przez Państwo swych roszczeń podatkowych i zabezpiecza stałe wpływy podatkowe. Do tego również zmierza duża progresja przy pobieraniu dodatków za zwłokę od zaległości, która sięga 20% przy zwłoce ponad 5 miesięcy.

Nowe prawo skarbowe stoi na straży porządku prawnego. Stosuje się ono do wszystkich występków i wykroczeń zarówno w dziedzinie podatków bezpośrednich, jak i akcyz, monopoli

ów i ceł, obrotu papierami premiovymi oraz danin komunalnych. Prawo karne skarbowe wprowadza jednolite postępowanie karne zsynchronizowane z kodeksem postępowania karnego i zapewnia władzy podatkowej konieczne uprawnienia w odniesieniu do podatników nieuczciwych, przez surowe sankcje karne za nierzetelne prowadzenie ksiąg, wymierzone nie tylko przeciw samym podatnikom, lecz także przeciw osobom prowadzącym te księgi lub je nadzorującym. Podkreślić należy znaczenie prawa karnego skarbowego w walce z anonimowością w handlu i wytwórczości przez wprowadzenie surowych sankcji za odmowę wydania rachunku, potrzebnego w myśl przepisów postępowania podatkowego dla udokumentowania zapisów w księgach.

Reforma objęła również i organizację władz podatkowych. Utworzone zostały urzędy rewizyjne, które między innymi przyjęły funkcje dawnych oddziałów bilansowych, a nadto mają być organem kontroli finansowej Państwa w stosunku do podległych mu przedsiębiorstw państwowych. W realizacji jest ich bliższa współpraca z bankami i wykorzystanie banków jako organów inspekcji finansowej przedsiębiorstw sektora państwowego.

O gruntownej przebudowie systemu podatkowego świadczy fakt, że w chwili obecnej nie obowiązuje już żaden przepis przedwojennego prawa skarbowego.

MARIAN KOSSOW

P O D S T A W Y POLSKO-SZWEDZKIEJ W S P Ó Ł P R A C Y G O S P O D A R C Z E J

SZWECJA jest krajem, który w znacznym stopniu opiera swój byt gospodarczy na handlu zagranicznym. Warto tu wspomnieć, iż w roku 1939 import szwedzki stanowił przeszło 20 proc. dochodu narodowego, a eksport — prawie 25% wartości całej produkcji przemysłowej. Silne uprzemysłowienie, brak wielu surowców, istnienie szeregu gałęzi przemysłu, obliczonych wyłącznie na eksport, duża ilość inwestycji i słabe zaludnienie — oto czynniki, sprawiające, iż Szwecja jest wysoce wrażliwa na sytuację koniunkturalną w handlu zagranicznym. Nic więc dziwnego, że gospodarka szwedzka doznała silnego wstrząsu, gdy z chwilą zakończenia działań wojennych eksport spadł do poziomu 50 proc. w stosunku do 1939 r., a import obniżył się wartościowo do 1 miliarda koron z 2,7 miliarda koron w r. 1939.

Spadek obrotów handlu zagranicznego miał wielorakie przyczyny i skutki. Przede wszystkim odpadł najpoważniejszy dostawca węgla i koksu, jakim były Niemcy. Prawie 53 proc. wartości całego rocznego importu Szwecji w okresie wojny znalazło się z tego powodu w impasie. Zanik importu niemieckiego spotęgował brak towarów na rynku, co z kolei wywołało wyżkę cen. Z powodu paliw i siły roboczej stało się niemożliwe

uruchomienie aparatu produkcyjnego, który podczas wojny został znacznie rozbudowany. Poważny spadek zaszedł też po stronie eksportu, który zmniejszył się prawie o jedną szóstą wartości z roku 1939. Drugą przyczyną hamującą właściwy rozwój handlu zagranicznego był spadek konkurencyjności towarów szwedzkich na rynkach USA i krajów Europy zachodniej i który spowodowała wyżka cen hurtowych.

Powrót do normalnych stosunków handlowych nie był w początkowym okresie powojennym zbyt zachęcający. Nieunormowane stosunki pieniężne, zdezorganizowany transport oraz duża bezwładność aparatu handlu zagranicznego w krajach, z którymi Szwecja handlowała przed wojną, a które przeważnie brały udział w wojnie — wszystko to hamowało rozwój handlu zagranicznego. Stan ten okazał się dość uciążliwym, tym bardziej, że Szwecja wyszła z tej wojny jako kraj niezniszczony, o wysokim stopniu zatrudnienia i poważnej nadwyżce siły nabywczej społeczeństwa. Przy słabym imporcie i niedostatecznym zaopatrzeniu kraju w surowce groziło to inflacją, podczas gdy zanik eksportu stwarzał ryzyko niewystarczającej ekspansji inwestycyjnej.

W tych warunkach, gdy tu i owdzie zaczynały

się już pojawiać oznaki strukturalnego kryzysu, stała się palącą potrzebą uruchomienia handlu zagranicznego. Rząd szwedzki rozpoczął natychmiast ożywioną działalność w dziedzinie rokowani handlowych. Zawarto szereg umów bilateralnych, opartych na zasadzie kontyngentowania towarów i na szeroko zakrojonej akcji kredytowania wywozu (np. umowa ze Związkiem Radzieckim). Niewykorzystany w czasie wojny aparat produkcyjny chciwie poszukiwał źródeł zbytu dla swoich wytworów. Niezależnie od akcji kredytowej Szwecja często udzielała darów na rzecz odbudowy zniszczonych państw. Liczba szwedzkich partnerów handlowych stale rosła. Import wykazywał stałą nadwyżkę nad eksportem. W roku 1946 zaczął się on już zbliżać do cyfry 300—340 milionów koron miesięcznie, czyli do poziomu mniej więcej przedwojennego.

Jakie są widoki szwedzkiego handlu zagranicznego na najbliższą przyszłość? Przede wszystkim wypada stwierdzić, iż obecna nadwyżka importu nad eksportem nie utrzyma się zbyt długo, choćby ze względu na wyczerpanie się zapasów kredytowo - walutowych. Prędzej czy później Szwecja odstąpi od dotychczasowej polityki wolnego importu i rozpocznie stosować ograniczenia w przywozie. Ażeby jednak te ograniczenia uczynić jak najprędzej zbytecznymi i uniknąć niebezpiecznych konsekwencji w postaci wyższości cen i spadku konkurencyjności zagranicznej, będzie ona równocześnie dążyć do rozszerzenia eksportu. Zacznie wtedy działać zasada, według której nie można importować, nie eksportując równocześnie. Eksport ten powinien być początkowo kredytowany tak, aby kraj korzystający z tych kredytów mógł w latach następnych rozwinąć zwiększoną wymianę towarową i spłacić zaciągnięte zobowiązania. Akcja ta musi być oparta na planie obejmującym dłuższy okres czasu, przy czym główną jej cechą powinno być uzupełnianie się gospodarcze Szwecji i jej partnera.

Zapowiadana jednakże od dawna angielska ofensywa eksportowa może na dłuższą metę okazać się dla Szwecji konkurencyjną, szczególnie w przemyśle maszynowym i metalurgicznym. Nie jest więc dla niej pożądane plasować się na dłuższej na rynkach zagrożonych konkurencją angielskiego eksportu. Jeżeli ponadto uwzględnimy utratę rynku niemieckiego, który wyłączony został na dłuższy okres czasu, to stanie się jasnym, iż szwedzki handel zagraniczny powinien się zasadniczo kierować do krajów Europy wschodniej i południowo - wschodniej, jak Polska i Związek Radziecki, które są trudniej osiągalne dla anglosaskiego kapitału. Zawarta ostatnio umowa ze Związkiem Radzieckim wydaje się potwierdzać to rozumowanie i jest przykładem długofalowego powiązania gospodarczego tych krajów. Udzielony przez Szwecję kredyt w wysokości 1 miliarda koron spłacony zostanie przez ZSRR w okresie 15 lat. Prowizorycznie można ustalić, iż kredyt ten zwiększy udział Związku Radzieckiego w obrotach zagranicznych Szwecji do mniej więcej 20 proc. Sądząc z licznych wypowiedzi byłego szwedzkiego ministra handlu prof. Myrdala rozszerzenie wymiany towarowej ze Związkiem Radzieckim stanowić bę-

dzie jeden z najważniejszych celów szwedzkiej polityki handlu zagranicznego w okresie powojennym.

Rozpatrzmy teraz, jakie przesłanki przemawiają za rozszerzeniem stosunków handlowych pomiędzy Polską a Szwecją. Do roli stałego partnera gospodarczego Szwecji przystępuje nas przede wszystkim fakt, iż w stosunku do niej jesteśmy organizmem gospodarczym uzupełniającym. Polska potrzebuje inwestycji, zaś Szwecja cierpi na przeinwestowanie i na niedostateczną ekspansję inwestycyjną. Podczas wojny szwedzkie inwestycje przemysłowe wyniosły 2,7 miliarda koron. Najbardziej wzrosły inwestycje budowlane w ciężkim przemyśle, które były o 40 proc. większe niż przed wojną. Równie duże były inwestycje budowlane w przemyśle włókienniczym. Najbliższy plan gospodarczy przewiduje dalszą rozbudowę inwestycji bądź modernizacyjnych, bądź też związanych z perspektywami powojennymi. Oddzielną pozycję planu zajmują tzw. inwestycje ponemieckie związane z koniecznością budowy nowych przemysłów dla wypełnienia luki powstałej wskutek utraty importu z Niemiec. Sytuacja ta narzuca koncepcję długofalowej umowy polsko-szwedzkiej, opartej o kilkoletnie kredyty udzielane dla naszych potrzeb inwestycyjnych. Oznaczałoby to trwałe zorganizowanie na pewnych odcinkach współpracy przemysłu szwedzkiego i polskiego na wzór współpracy rozbudowywanej obecnie pomiędzy Szwecją a pozostałymi państwami skandynawskimi. Współpraca taka umożliwiłaby Polsce rozbudowę inwestycji, Szwecji zaś zapewniłaby wzrost obrotów towarowych i utrzymanie się tych obrotów w okresie grożącego kryzysu w jej handlu zagranicznym. Umowa taka stanowiłaby trwałe powiązanie gospodarcze dwóch organizmów uzupełniających się strukturalnie. Przy braku jaskrawych sprzeczności politycznych byłby to przykład współpracy gospodarczej opartej na zdrowych podstawach.

Obok uzupełniania się strukturalnego występuje uzupełnianie się pod względem towarowym. Szwecja będzie zawsze potrzebować naszego węgla i koksu, Polska zaś nigdy nie obejdzie się bez szwedzkich wysokoprocentowych rud żelaza, manganu, cynku, miedzi, szwedzkich pirotów i stali specjalnych, łożysk kulkowych i rolkowych, szwedzkiej celulozy wiskozowej, sit i filców papierniczych, różnych chemikaliów itp. Szwedzkie kopalnie rudy żelaznej należą do największych w Europie. Przeciętna zawartość żelaza w rudzie waha się w granicach 60—80 proc. Szwecja posiada ponadto kopalnie wysokogatunkowego granitu oraz dwusiarczku węgla i miedzi z zawartością arsenu, złota, srebra i ołowiu. Arsen wydobywany jest w ilościach, które wystarczyłyby na pokrycie zapotrzebowania całego świata. To samo można powiedzieć o złożach wapna i łupków bitumicznych. W okresie wojny nastąpił poważny zwrot w szwedzkim przemyśle. Zbrojenia spowodowały wzrost produkcji ciężkiego przemysłu. W stosunku do roku 1935 wskaźnik przemysłu żelaznego i stalowego wyniósł 129, przemysłu zaś maszynowego — 109. Ograniczenie do-

staw surowców w okresie wojny pociągnęło za sobą rozwój przemysłów zastępczych. Spadek np. importu metali kolorowych spowodował zwiększenie produkcji miedzi, aluminium i ołowiu, a ograniczenia w imporcie produktów chemicznych wywołały rozwój produkcji nawozów sztucznych, terpentyny, celulozy itp. Ograniczenia w imporcie wyrobów gotowych wpłynęły na rozwój przemysłu metalowego i elektrotechnicznego, wytwarzającego maszyny do pisania i liczenia, precyzyjne narzędzia, urządzenia telefoniczne, instrumenty, sprzęt radiowy i elektrotechniczny itp.

Z drugiej strony szwedzkie zapotrzebowania importowe często pokrywają się z naszymi możliwościami eksportowymi. Pierwsze miejsce zajmuje tu, oczywiście, węgiel, którego Szwecja potrzebuje 7 — 8 milionów ton rocznie. Następnie należałoby wymienić: żelazo handlowe, cynk, sodę kalcynowaną i kaustyczną, biel cynkową, litopon, rury żelazne i blachy, wyroby przemysłu ludowego, szkło, porcelanę itp. Trwałe możliwości eksportu istnieją również dla naszych wyrobów tekstylnych, dywanów, pasmanterii, a szczególnie dla tkanin lnianych. Konkurencja Anglii, która przed wojną pokrywała gros zapotrzebowania Szwecji na te artykuły, nie jest groźna, gdyż według przewidywań szwedzkich nie będzie ona mogła jeszcze przez dłuższy czas uruchomić swego dawnego eksportu wyrobów tekstylnych do Szwecji. Duże też zainteresowanie wykazują Szwedzi dla produkowanych u nas maszyn włókienniczych, wyrobów przemysłu ludowego, a także dla pewnych artykułów spożywczych, jak jaja, gęsi bite, miód sztuczny, cukierki, węgorki, na które popyt w Szwecji jest obecnie bardzo duży. Wobec zmiany struktury gospodarczej Polski i wzrostu znaczenia przemysłu należy przewidywać, iż udział naszych wyrobów przemysłowych w łącznym eksporcie do Szwecji będzie stale wzrastać. Pociągnie to za sobą odpowiedni spadek udziału węgla i koksu. Jeżeli przed wojną udział ten wynosił 76,1 proc. wartości całego naszego eksportu do Szwecji, a w 1946 roku — 70 proc., to w najbliższych latach należałoby go szacować na maksimum — 60 proc.

Trzecim punktem styczności w polsko-szwedzkich interesach gospodarczych jest zagadnienie eksportu poniemieckiego. Jak już uprzednio zaznaczono, prawie 1/6 wartości przedwojennych obrotów Szwecji przypadała na eksport, a 1/5 na import — z Niemiec. Podczas wojny stosunek ten się zmienił i Niemcy były głównym dostawcą artykułów masowych do Szwecji. W 1944 roku 55 proc. importu szwedzkiego pochodziło z Niemiec. Mówiąc wyżej o luce mieliśmy na myśli nie dostawę produktów masowych, jak węgiel lub żelazo handlowe, lecz produkty różniczkowanego przemysłu maszynowego, które produkowano w Niemczech przed wojną w dużych ilościach — na eksport. Otóż właśnie w tej dziedzinie istnieją duże możliwości zastąpienia eksportu niemieckiego polskim. Dotyczy to szczególnie artykułów i branż, w których opłacałoby się uruchomienie przemysłów eksportowych. Szczególne możliwości otwierają się tu

w przemyśle chemicznym, konfekcyjnym, zabawkarskim i kosmetycznym oraz w produkcji artykułów luksusowych, których rozprowadzenie na rynku wewnętrznym jest niecelowe z punktu widzenia naszego planu ogólnopństwowego.

Czwartym czynnikiem zbliżenia gospodarczego Polski i Szwecji jest położenie geograficzne tych krajów. Jesteśmy jednym z najbliższych sąsiadów morskich Szwecji i mamy obecnie linię wybrzeża blisko czterokrotnie dłuższą niż przed wojną. Korzystne położenie przy nieznacznej odległości (300 km) zapewnia obu stronom niskie obciążenie bilansu płatniczego z tytułu frachtów i ubezpieczeń morskich. Następną korzyścią jest możliwość tranzytu przez porty polskie do krajów Europy południowo-wschodniej. Specjalna rola przypada tu Szczecinowi, który leżąc przy ujściu Odry (tego naturalnego kręgosłupa naszych dróg śródlądowych), może skutecznie konkuruwać w transzycie z Hamburgiem oraz innymi niemieckimi portami, odbierając im wszystkie te korzyści, które czerpały przed wojną z tranzytu szwedzkiego do krajów Europy południowo-wschodniej i środkowej. Przy umiejętnej polityce opłat za tranzyt zagadnienie to może nabrać kapitalnego znaczenia dla naszego handlu zagranicznego.

Istnieje wreszcie piąta dziedzina korzyści wpływających ze zbliżenia gospodarczego obu krajów: wymiana wartości poza gospodarczych. Trwała współpraca dwóch krajów na polu ekonomicznym staje się często podłożem zbliżenia kulturalnego i jakby katalizatorem dla ruchu wartości pozamaterialnych. Jeśli chodzi o Szwecję, wpływ tych wartości do nas byłby bardzo pożądany, gdyż Szwecja jest bogata i posiada wysoki poziom cywilizacji oraz dużą wrażliwość na postęp i zmiany społeczne. Mamy na myśli wszystko, co może kształtować nasz styl życia i naszą kulturę zarówno gospodarczą, jak ogólną: elektryfikację kraju, podniesienie poziomu zdrowia i higieny ogólnej oraz rozwinięcie budownictwa mieszkaniowego. W tym wszystkim właśnie Szwecja może nam przyjść z daleko idącą pomocą.

Tak oto przedstawiają się teoretyczne przesłanki przemawiające za nawiązaniem i rozbudowaniem na dalszą przyszłość współpracy z naszym północnym sąsiadem.

Przyjrzyjmy się teraz, co w tej dziedzinie zostało już dokonane. Pierwszym krokiem była umowa polsko-szwedzka z dnia 9.7 i 20.8.1945, która obok umowy ze Związkiem Radzieckim rozpoczęła dłuższą serię bilateralnych umów handlowych, zawartych przez Polskę po wojnie. Umowa ta oparta została na zasadzie kontyngentowania dostaw. Wachlarz towarowy obejmował po stronie importu, poza rudami żelaza i manganu, przemysłowe wyroby gotowe niezbędne dla uruchomienia naszej produkcji. Ponadto Szwecja udzieliła nam dwuletniej pożyczki towarowej w wysokości 100 milionów koron, uruchamianej, w zależności od naszego eksportu; została ona już wykorzystana w 80%. Nie mówiąc już o ogólno-gospodarczych korzyściach, jakie przyniosła nam realizacja tej drugiej co do wielkości obrotów powojennej naszej umowy, wielkim

sukcesem było już samo poznanie się partnerów w okresie powojennym oraz stworzenie atmosfery sprzyjającej przeprowadzeniu rokowań podjętych na nowo w grudniu 1946 r.

Rokowania te zakończyły się w dniu 19 marca po blisko trzymiesięcznych pertraktacjach. Nowa umowa jest znacznie szersza pod względem ilości obrotów i wachlarza towarów oraz możliwości kredytowych udzielonych Polsce, aniżeli umowa z roku 1945. Nawiązując do poprzednich rozważań należy ją traktować jako zasadniczy krok na drodze do stałej polsko-szwedzkiej współpracy gospodarczej. Pierwszą część umowy stanowi normalny układ o clearingowej w y m i a n i e t o w a r o w e j wraz z listami towarowymi, kontraktem węglowym oraz umowami na zakup bydła i koni. Układ przewiduje eksport towarów z Polski w okresie od 1.4 1947 do 1.9 1948 na łączną sumę około 210 milionów koron, w tym węgla i koksu na około 130 milionów koron (około 3 miliony ton). Największe pozycje polskiego wywozu stanowią: tkaniny bawełniane (9 milionów koron), tkaniny wełniane (6 milionów koron), przedza ze sztucznego jedwabiu (1 milion koron), soda kaustyczna (2,750 tys. koron), surówka żelaza (12.800 tys koron), blacha cynkowa, biel cynkowa, szkło, minia i gleita ołowiana, szkło okienne, sól, jaja i sód. Lista towarów importowanych zawiera artykuły o zasadniczym znaczeniu dla naszego życia gospodarczego, jak wysokoprocentowa ruda żelazna (około 22,62% wartości całego importu), piiryty, produkty farmaceutyczne, stałe specjalne, łożyska kulkowe, maszyny do obróbki metali, motory spalinowe, turbogeneratory, materiały izolacyjne i telefoniczne, urządzenia radiotelegraficzne, konie zarodowe, bydło użytkowe, śledzie itp.

Uzupełnieniem układu towarowego jest u m o w a p ł a t n i c z a, która przewiduje zapłatę 40% należności z tytułu dostaw towarów polskich oraz innych świadczeń w wolnych dewizach na tzw. rachunku „B” otworzonym w Sveriges Riksbank. Reszta należności wpływać będzie na rachunek „A”, którego saldo może być dowolnie użyte na pokrycie dostaw towarów szwedzkich dla Polski. Saldo rachunku „B” może być wykorzystane zarówno dla tych samych celów, co saldo rachunku „A”, jak też i na zakupy złota lub dewiz posiadanych przez Sveriges Riksbank w USA lub w innym kraju. Klauzula ta zapewnia znaczne upłynnienie naszych przyszłych aktywów w Szwecji.

Drugą część umowy stanowi Układ Dodatkowy przewidujący udział Szwecji w odbudowie gospodarczej Polski. W myśl tego układu nastąpi w ciągu najbliższych czterech lat wzmożenie polsko-szwedzkich obrotów przez przywóz szwedzkich artykułów inwestycyjnych w zamian za dostawy węgla i koksu. Wartość przyznanego nam plafonu inwestycyjnego wyniesie około 400 milionów koron. Zamówienia na dostawy tych artykułów powinny być zgłoszone i uskutecznione przez powstałą mieszaną polsko-szwedzką komisję techniczną w ciągu 6 mie-

sięcy od dnia ratyfikacji i wejścia w życie podpisanej umowy. Poszczególne pozycje zamierzonych zamówień określone zostały wartościowo jak następuje (w milionach koron):

a) instalacje elektryfikacyjne (w tym urządzenia dla elektryfikacji węzła warszawskiego)	— 101
b) instalacje teletechniczne	— 78
c) maszyny i obrabiarki	— 40
d) domki drewniane	— 21
e) konie	— 15
f) bydło	— 2

Pozostała suma, tj. 143 miliony koron, obejmuje w połowie inwestycyjne artykuły przemysłowe, w połowie zaś inne artykuły posiadające zasadnicze znaczenie dla polskiego życia gospodarczego.

Układ obejmuje również plan finansowy na pierwszy rok umowy, według którego Szwecja udzieli nam w tym okresie pomocy kredytowej do wysokości około 150 milionów koron. Na pomoc tę składa się siedem następujących pozycji: 1) czteroletnia gwarancja, udzielona przez rząd Szwedzki poszczególnym przemysłom dla umożliwienia zapłaty 70 milionów szwedzkich koron z tytułu zaliczek należności za zakupy i zamówienia związane z dostawami artykułów inwestycyjnych, 2) prolongata na okres czteroletni pierwszych rat pożyczki udzielonej przez rząd Szwedzki w ramach umowy z sierpnia r. 1945, 3) uruchomienie niewykorzystanej części kredytu przyznanego w ramach umowy z sierpnia r. 1945, 4) zgoda na kredyty prywatne do wysokości 5 milionów koron, 6) stała zaliczka węglowa (11,6 miliona koron), 7) odroczenie płatności za statki internowane w Szwecji.

Uzyskanie części tych kredytów wiązało się ściśle ze stanem naszych zobowiązań wynikających z umowy z sierpnia 1945 r. I tak, pierwsza rata pożyczki udzielonej w r. 1945, a płatnej już od połowy roku bieżącego, została sprolongowana na okres czteroletni. Inne zaś kredyty pozwalają nam natychmiast umieścić na rynku szwedzkim zamówienia inwestycyjne na poważną kwotę nie obciążającą konta naszego podczas produkcji. Tym samym doprowadzamy do równowagi nasz bilans płatniczy ze Szwecją w pierwszym roku umownym. Powstała sytuacja, w której nowe obroty mogą ruszyć z martwego punktu. Plan finansowy w Układzie Dodatkowym odnosi się tylko do pierwszych dwunastu miesięcy obowiązywania tego układu. Przed końcem tego okresu obydwa rządy mają przystąpić do opracowania zagadnień odnoszących się do planu finansowego na następny okres. Analogiczne postępowanie przewidziane jest w następnych latach.

Uwzględniając argumenty przytoczone w pierwszej części artykułu można ogólnie stwierdzić, iż zapoczątkowane powiązanie gospodarki szwedzkiej z polską będzie mieć tendencję stałego pogłębiania się. Z takiej perspektywy należy patrzeć na dalszy rozwój wzajemnych stosunków.

UWAGI I NOTATKI

ZAGADNIENIE PLANOWANIA „OD DOŁU”

Ogólny plan gospodarczy dysponuje centralnie funduszami Państwa na inwestycje. Równolegle jednak powinien kształtować się planowo proces wzmocnienia i powiększenia wewnętrznych, własnych kapitałów zakładowych i obrotowych każdego zakładu wykonującego plan. Proces ten wynika z ulepszenia metod produkcji i jako taki nie może być ustalony przez ogólny plan gospodarczy, który ogranicza się do sprecyzowania najbardziej celowego wykorzystania centralnie do dyspozycji Państwa stojących środków na cele zaspokojenia najważniejszych potrzeb narodowych.

Ustalenie celów i dążeń poszczególnych gałęzi przemysłu ma charakter sztywny na obowiązujący okres czasu. Z drugiej strony — proces technologiczny, wynikający z realizacji zadań planu, ma charakter zmienny, płynny, zależny od całego szeregu warunków subiektywnych, różnych dla każdego zakładu pracy. Wynika z tego, że obok sztywnych form planowania okresowego muszą istnieć elastyczne, krótkoterminowe formy planowania gospodarczego, technicznego i finansowego. Dla uproszczenia nazwiemy te formy — planowaniem subiektywnym, albowiem określają one sposoby, jakimi winna posługiwać się każda organizacyjna jednostka pracy przy wykonaniu zadań planu. Formy planowania okresowego, określającego cele i zadania gałęzi przemysłu, nazywać będziemy planowaniem obiektywnym.

Między planowaniem subiektywnym a obiektywnym istnieją zasadnicze różnice nie tylko merytoryczne, lecz także metodyczne: a) planowanie obiektywne powstaje odgórnie, planowanie subiektywne w zasadzie od dołu i ulega tylko odgórnym korekturom, b) planowanie subiektywne jest domeną techniki, planowanie obiektywne zaś ekonomiki, c) planowanie subiektywne jest analizą systemów pracy, planowanie zaś obiektywne syntezą tych systemów. Między wymienionymi formami powstają stałe antagonizmy i różnice — oddziałują one na siebie i nawzajem się korygują.

System planowania subiektywnego musi w pełni objąć każdą pracę wykonaną dla realizacji planu. Nieuwzględnienie jakiegokolwiek części tej pracy wyraziłoby się w formie braku efektywności całego systemu. Budowa systemu planowania subiektywnego powinna wobec tego opierać się na: 1) analizie podstaw planu, 2) określeniu techniki wykonania, 3) określeniu finansowych i gospodarczych zadań pracującego zakładu, 4) na syntezie wynikającej z koordynacji wymienionych zadań z całością planu obiektywnego.

Każdy zakład zatrudniony przy wykonaniu zadań planu musi znać techniczne możliwości, którymi dysponuje. Dokładne zbadanie tych możliwości jest nieodzowne również dla centralnych organów planowania, które na ich pod-

stawie określają indywidualne zadania każdej jednostki organizacyjnej. Inwentaryzacja wszystkich bez wyjątku mechanizmów stojących do dyspozycji wraz z określeniem ich stanu technicznego stanowi jedną z najważniejszych podstaw planu. Należy zatem ustalić zarówno obecny stan techniczny, sprawność, wydajność i stopień zniszczenia każdego posiadanego przez Państwo mechanizmu, jak i wszystkie artykuły techniczne i in. posiadane przez przedsiębiorstwa w magazynach. Inwentaryzacja nie jest czynnością jednorazową, lecz musi powtarzać się okresowo, najmniej raz do roku. Poza inwentaryzacją sprzętu konieczna jest również inwentaryzacja całych przedsiębiorstw i zakładów przemysłowych, czyli opis rozmiaru i rodzaju produkcji, stanu technicznego, ilości i zdolności robotników i pracowników, stopnia wykorzystania zakładu w przeszłości itd.

Każda praca wykonana powinna być oceniona na podstawie ustalonej normy. Dotyczy to zarówno pracy ludzkiej, jak i pracy mechanizmów. Ustaleniem norm pracy zajmowały się przed wojną naukowe instytuty badawcze w Ameryce i krajach skandynawskich. Najwyższy rozwój jednak osiągnął system normowania pracy w Z. S. R. R., gdzie w wyniku badań każda gałąź przemysłu posiada bogaty materiał norm dla rozmaitych warunków pracy, każde zaś przedsiębiorstwo posiada technika specjalistę zajmującego się wyłącznie stosowaniem norm w praktyce.

Ustalenie systemu norm jest konieczne nie tylko dla dobra pracownika, który dzięki nim otrzymuje sprawiedliwą zapłatę, lecz przede wszystkim dla potrzeb zakładu, który jedynie w oparciu o system norm może zaplanować potrzebę siły roboczej, ustalić planową wydajność pracy, planować fundusz zapłaty robotników. Równie ważnym zadaniem jest ustalenie norm pracy mechanizmów i maszyn. Ciągły nadzór nad wydajną pracą urządzeń mechanicznych musi opierać się na porównywaniu z optimum wydajności pracy mechanicznej.

Najważniejszą podstawą gospodarczą każdego produkującego zakładu przemysłowego jest jego samowystarczalność finansowa. Państwowe przedsiębiorstwo będzie tylko wtedy pracowało racjonalnie, jeżeli w razie złej organizacji grozić mu będzie finansowa niewypłacalność i załamanie się. Pełna realizacja tego najważniejszego postulatu jest zagadnieniem niezmiernie trudnym, wymaga ona bowiem przebudowy istniejącego aparatu finansowego, a przede wszystkim systemu bankowości oraz istniejących metod księgowości. Wymaga ona poza tym kształcenia kierowników zakładów przemysłowych na prawdziwych gospodarzy, którzy potrafią ocenić gospodarczą celowość każdego projektowanego zabiegu technicznego. Finansowanie produkcji powinno oprzeć się na następujących zasadach: a) podstawą wszelkich operacji finansowych powinien być plan produkcji zatwierdzony przez właściwe wyższe organa,

b) wypłata sum na cele produkcji (zakup surowca, płace robotników i pracowników inżynierów - technicznych itp.) powinna nastąpić tylko w miarę wykonywania planu, powiększyć się zaś w razie jego przekroczenia w stosunku odpowiednim do wyników pracy zakładu; c) wypłaty powinny nastąpić tylko tam, gdzie istnieje prawidłowa przez bank badana księgowość; d) wypłata na rzecz pracowników nie zatrudnionych przy produkcji powinna nastąpić ściśle w granicach zatwierdzonych w planie.

Ważne znaczenie posiada również stworzenie systemu sprawozdawczości, który winien ujawnić nie tylko postępy w wykonaniu planu, lecz również określić w każdym wypadku przyczyny niewykonania lub przewyższenia zadań planu. Dotychczas przeważa u nas przedwojenny system sprawozdawczości, który nie potrafi podobać takim zadaniom. Wykonanie planu powinny śledzić nie tylko zainteresowane resorty, lecz również delegatury centralnej planującej instytucji, która winna badać obiektywnie przyczyny rozbieżności między planem a wykonaniem i stale korygować swoje posunięcia. Wprowadzenie w praktyce systemów sprawozdawczości w rodzaju systemu Gantta może rozwiązać zadowalniająco powyższe zadania.

Pełne zainteresowanie robotnika i pracownika wynikami pracy przedsiębiorstwa ma ważny wpływ na całokształt pracy. System płacy akordowej nie daje możliwości zainteresowania robotnika wzrostem wydajności. Wiadomo, że w miarę wykonania jednostajnych prac w ciągu dnia roboczego wzrasta wysiłek wkładany w pracę, nie wzrasta jednak równomiernie zapłata, która pozostaje zawsze jednakowa. Dlatego gospodarka planowa, której podstawowym celem jest powiększenie wydajności pracy, musi oprzeć się na racjonalniejszym systemie płac. W tym celu wydaje się celową reformę akordowego systemu płac przez uzupełnienie go systemem progresywnych dodatków za przekroczenie ustalonych norm. System ten wymaga jednak obszernych studiów i przygotowań.

W końcu ważną podstawą subiektywnego planowania jest psychiczne nastawienie pracowników. Podstawowe przemiany ustrojowe zwolniły pracownika od samowoli pracodawcy i widma bezrobocia, które miało na wykonanie pracy wpływ stymulujący. Obecnie, w okresie braku sił roboczych, nawet gorszy pracownik może ukrywać się bezpiecznie pod ochroną organizacji zawodowych. Wydaje się zatem rzeczą niezbędną, aby zagadnienie planu stało się ośrodkiem bytu i troski każdej pracującej jednostki, każdego pracującego zespołu. Pełne wykonanie planowych zadań powinno stać się warunkiem praw przysługujących pracującym obywatelom. Pojęcie planu jako żywego procesu decydującego o przyszłości milionów ludzi winno być najszerzej popularyzowane, niewykonanie zaś planu winno oddziaływać na moralne i materialne warunki bytu tych pracowników, którzy je spowodowali.

W związku z wykonaniem zasadniczych zadań ogólnego planu gospodarczego powstaje przed każdym przedsiębiorstwem wykonującym

plan szereg istotnych zagadnień, mianowicie: a) powiększenie ilości produkcji, b) obniżka kosztów robocizny, c) oszczędność surowca i materiałów pomocniczych, d) podwyższenie jakości produkcji, e) poprawa bytu robotników i pracowników. Obecne formy planowania, które określały tylko sposób inwestowania centralnych funduszy, nie mogą tych ważnych zagadnień powiązać. Określają one tylko ilość produkcji, wartość produkcji, wydajność pracy, zaopatrzenie, zatrudnienie, koszty własne produkcji (bez analizy zagadnienia ich obniżenia), zbyt oraz obrót elektroenergią. Wszystko to posiada pierwszorzędne znaczenie dla Państwa i całości społeczeństwa, nie rozwiązuje jednak indywidualnej problematyki pracujących zakładów.

Podstawą rozwiązania indywidualnych zagadnień każdego produkującego przedsiębiorstwa powinien stać się system dostosowany do ogólnych założeń planowej gospodarki i umożliwiający określenie dróg wiodących do wykonania planu. System taki powinien obejmować: a) plan mechanizacji i racjonalizacji przedsiębiorstwa; b) plan obniżenia kosztów własnych; c) plan zaopatrzenia w potrzebną siłę roboczą; d) plan organizacji mechanicznego transportu (w wypadkach gdy wpływa on istotnie na produkcję). Nie analizując formalnej strony tego systemu planowania ograniczmy się do określenia strony rzeczowej, tj. do omówienia istotnych zagadnień technicznej i ekonomicznej natury. Nie pretendując do wyczerpującego omówienia tych zagadnień rozważymy tytułem przykładu — plan mechanizacji.

Plan mechanizacji powinien: a) wyszczególnić prace, które należy wykonać drogą mechaniczną, b) porównać koszt pracy systemem mechanicznym z kosztami pracy ręcznej; c) obliczyć wzrost wydajności pracy po zostosowaniu mechanizacji; d) określić planowe zadanie tj. procentowe podwyższenie wydajności pracy i obniżenie kosztów własnych drogą mechanizacji.

Plan racjonalizacji łączy się ściśle z planem mechanizacji. Podstawą jego będzie: a) przyspieszenie technologicznego procesu wytwórczości; b) ulepszenie wykorzystania posiadanych urządzeń maszynowych (np. wprowadzenie masowej produkcji taśmowej), likwidacja wszelkich przerw produkcji; c) ulepszenie transportu surowca wewnątrz przedsiębiorstwa; d) ulepszenie rozdziału pracy między robotników; e) przejście od procesów wytwórczych periodycznych do procesów nie przerywających się (np. w przemyśle chemicznym przez ulepszenie aparatury, zastosowanie nowych katalizatorów); f) zmniejszenie rozchodów materiałów napędnych przez ulepszenie urządzeń technicznych lub podwyższenie kaloryczności itd.

W szczyptych ramach naszych wywodów wyczerpanie systematyki planowania technicznego i gospodarczego nie jest nawet w przybliżeniu możliwe. Ograniczając się do schematycznego przedstawienia materiału do dyskusji stwierdzamy, że także technika planowania, której

podstawą są wielkie okresowe projekty przebudowy gospodarstwa narodowego, wymaga codziennej, szarej i drobnostkowej pracy, wymaga wielkiego wysiłku w kierunku stworzenia solidnych podstaw oraz ścisłych metod działania.

Dr Rudolf Fromer

ANGIELSKIE KONTROWERSJE W SPRAWIE PLANOWANIA

Planowanie gospodarcze w skali państwowej przestało być kwadraturą koła w kraju nawet „bardziej“ wolnego handlu (freer trade). Zasady wolnego współzawodnictwa, głoszone ongiś przez Adama Smith'a, które jeszcze w epoce wiktoriańskiej i epoce Edwarda VII tak dobrze nadawały się do modelu życia ekonomicznego W. Brytanii i ugruntowały jej bogactwo, przestały być dogmatem. Podporządkowanie prywatnej przedsiębiorczości państwowej racji stanu można dzisiaj uważać na szeregu odcinków angielskiego życia gospodarczego za fakt dokonany.

Dla mentalności brytyjskiej zastąpienie zysku indywidualnego interesem całości gospodarstwa narodowego, czy też—jeżeli ktoś woli—interesem klasy, w zasięgu której znajdują się ośrodki gospodarczej dyspozycji, jest niewątpliwie procesem rewolucyjnym. Podczas wojny podporządkowanie interesu poszczególnych grup wytwórczych nadrzędemu interesowi obrony państwa miało charakter *summae necessitatis* i znoszone było przez społeczeństwo o tak ogromnej dyscyplinie społecznej, jak społeczeństwo angielskie, z dużym stoicyzmem i zrozumieniem sytuacji. Ale wojna zakończyła się dwa lata temu, przynajmniej w sensie konieczności skupienia wysiłku gospodarczego dookoła wzmożenia obronności kraju. A tymczasem zagadnienie planowania nie tylko nie przeszło do historii, ale rozrosło się do rozmiarów systemu. Znajduje to wyraz zarówno w praktyce, w postaci ustanowienia oddzielnego Urzędu Planowania, jak i w opinii publicznej i literaturze gospodarczej. Ukazały się publikacje, jak „Centralne planowanie i kontrola w czasie wojny i pokoju“ pióra Sir Olivera Franks'a z Uniwersytetu Oxfordzkiego; „Keep Left“, pamflet o charakterze drogowskazu politycznego, wydany przez grupę „rebellantów“ w Labour Party; „Kodeks przemysłu“ (The Industrial Charter) wydany przez grupę konserwatystów. Zagadnienie planowania gospodarczego, naświetlone ogólnie przez Herberta Morrisona w broszurze o „Planowaniu ekonomicznym“, wydanej w październiku ub. r., zostało w tych publikacjach rozpracowane pod różnym kątem widzenia.

Sir Franks, który podczas wojny i przez rok po wojnie pracował w Ministerstwie Zaopatrzenia przy planowaniu rozdziału surowców i bogate doświadczenie swoje mógł połączyć z akademicką metodyką myślenia i analizy, znajduje uzasadnienie dla rozciągnięcia planowania gospodarczego z okresu wojny na okres pokoju w trzech momentach: a) bezpieczeństwa militarnego; potencjał wojenny kraju jest bezpośrednio zależny od rodzaju i sprawności przemysłu

danego kraju, b) zapewnienia pełnego zatrudnienia ludności zdolnej do pracy przez interwencję czynnika rządowego w sferę wytwórczości gospodarczej aż do uruchamiania lub prowadzenia przedsiębiorstw, których prywatni przedsiębiorcy nie chcą lub nie są w stanie prowadzić, c) światowej sytuacji gospodarczej; wykrojenie z bochenka światowego obrotu handlowego jak największej kromki dla W. Brytanii, której gospodarstwo narodowe jest bardziej niż jakiegokolwiek innego kraju związane z rozwojem handlu zagranicznego.

Istotnymi elementami planowania są decyzje ośrodków dyspozycyjnych w formie programów gospodarczych oraz niezbędnych zarządzeń wykonawczych. Nie jest do pomyślenia — powiada Franks — organizacja, która by instrukcje wynikające z programów rozprawiała po wszystkich szczeblach wykonawczych, sprawność bowiem takiej organizacji stałaby w odwrotnym stosunku do jej rozmiarów. Rząd więc, na którego terenie programy się tworzą, musi współpracować z organizacjami gospodarczymi przedsiębiorstw, na które spada ciężar realizacji tych programów. Ten system współpracy możliwy jest jednak tylko wtedy, gdy często sprzecznym interesom poszczególnych gałęzi przemysłu i poszczególnych przedsiębiorstw przeciwstawiony będzie cel nadrzędny. Podczas wojny celem tym było uzyskanie zwycięstwa; podczas pokoju celem takim może być imperatyw podniesienia standardu życia. „W jaki sposób go (tj. cel, ku któremu mierza gospodarstwo narodowe) natchnąć życiem, iżby żył jako nadzieja i pragnienie szerokich mas, tego ja nie wiem. Jest to zadanie i zarazem cud, który musi być wyczarowany przez mężów stanu, aby przetłumaczyć go na język, który by dla zwyczajnego człowieka, w zwyczajnych okolicznościach miał swój sens i stał się jego natchnieniem“.

Programy zawierać muszą tylko dyrektywy ogólne. Rząd nie może przejąć ani inicjatywy, ani odpowiedzialności obciążającej przedsiębiorstwo, ani wziąć na siebie ryzyka, związanego z wykonaniem programu. Przedsiębiorca jest partnerem rządu, skrupowanym w swoich decyzjach tylko liniami wytyczonymi przez rząd programu. Ma on, rzecz prosta, prawo zwrócenia uwagi na niedociągnięcia w samym programie. Pojęcie demokracji zawiera w sobie prawo do dyskusji. Różnica między partnerami sprowadza się tylko do różnicy w funkcji.

Planowanie nie może być zlecone poszczególnym resortowym ministrom. Rolą ministra jest powzięcie decyzji na tle pewnego stanu faktycznego. Planowanie natomiast ma wypóśrodkować wspólny cel i uchwycić w formie programu środki zmierzające do jego zrealizowania. Zasięg planowania przekracza zatem zakres poszczególnego resortu i może być postawiony tylko na płaszczyźnie ponadministerialnej. Decyzje podejmowane na szczeblu ministerialnym zmierzając muszą ku rozpracowaniu tej części programu, która wchodzi w zakres działania oddzielnego ministerstwa. Odpowiedzialność za nie może obciążać tylko mini-

stra, a nie czynnik planujący. Natomiast odpowiedzialność i ryzyko wykonania programu obciąża daną gałąź przemysłu, czy to w oswojszonych przez organizacje przemysłowe, czy w osobach kierowników poszczególnych przedsiębiorstw. Wobec podporządkowania poszczególnych gałęzi życia gospodarczego różnym resortom, stworzenie stałego ciała, złożonego z doświadczonych urzędników danych resortów dla celów koordynacji pracy, jest rzeczą niezbędną. I to zarówno w samym procesie planowania, jak i kontroli nad wykonaniem programu.

Co uderza w tych wywodach, ujętych w formę trzech wykładów uniwersyteckich, które Franks wygłosił w lutym i marcu b. r.?

W schemacie przez niego nakreślonym brak jest roli wyznaczonej robotnikowi, który ma ostatecznie program ten wykonać i którego wydajność w jakże dużym stopniu zależy od tego, czy cel planu stanie się „jego natchnieniem“.

Lukę tę uzupełnia pamflet „Kierunek na lewo!“ (Keep left), wydany przez Grossmana, Foota i Micardó'a. Pomiedzy 20 wnioskami zawartymi w konkluzji broszurki, a dotyczącymi się zarówno zagadnień polityki wewnętrznej, jak i zagranicznej, znajduje się kilka tez o charakterze gospodarczym: żądanie stworzenia odrębnego ministerstwa planowania, nie obciążonego resortowymi sprawami, żądanie racjonalizacji i standaryzacji w przemyśle, celem uniknięcia rozdrobnień i przestarzałych różniczek w typach i narzędziach produkcji, żądanie dopuszczenia robotników do zarządów przedsiębiorstw i umożliwienie im wglądu w administrację przedsiębiorstwa, a to w interesie zwiększenia wydajności pracy ludzi zatrudnionych, żądanie „demokracji przemysłowej“ w sensie stworzenia zjednoczeń przemysłowych, poprzez które przesiąkałyby do warsztatu decyzje powzięte przez rząd w porozumieniu z najwyższymi czynnikami organizacji przemysłowych i związków zawodowych. Niewątpliwie postulaty te pomyślane są jako stadium przygotowawcze do nacjonalizacji przemysłu. Znajdujemy więc we wnioskach tych ilustrację do twierdzenia, że planowanie gospodarcze w skali państwowej musi — w konsekwencji — doprowadzić do nacjonalizacji wielkiego przemysłu, handlu, bankowości i ubezpieczeń.

Dla całości obrazu podejźmy do zagadnienia planowania z konserwatywnego punktu widzenia.

W broszurze „The Industrial Charter“ partia konserwatywna wyłożyła swoje credo gospodarczo - polityczne. Podkreślając swoje zastrzeżenia przeciwko daleko idącej ingerencji i kontroli rządu w życiu gospodarczym, przeciwko rozrostowi aparatu biurokratycznego (300 tys. urzędników więcej niż przed wojną), przeciwko stałym stawkom płac robotniczych, konserwatyści podpisują się pod polityką centralnego planowania, pod strategią gospodarczą wynikającą z odpowiedzialności rządu za zwiększenie wydajności gospodarczej kraju,

z sytuacji W. Brytanii jako kraju dłużniczego, „z ambitnych celów, jakie postawiliśmy sobie w dziedzinie reform społecznych i narodowego rozwoju“. Strategię tę wyobrażają sobie konserwatyści na płaszczyźnie współpracy i wspólnej konsultacji z przedstawicielstwem życia gospodarczego na szczeblu rządowym, na zapewnieniu załogom robotniczym wpływu na zarząd przedsiębiorstw poprzez konsultowanie robotników na szczeblu przedsiębiorstw przemysłowych.

Trzeba zdać sobie sprawę, że tezy te wyszły ze środowiska ustosunkowanego najzupełniej negatywnie do posunięć obecnego rządu w zakresie zarówno polityki zagranicznej, jak i wewnętrznej. Konieczność uchwycenia z centralnego punktu inicjatywy gospodarczej kosztem rozbieżnych inicjatyw przedsiębiorstw, przeniknęła nawet do warstw, dla których rozkwit ery wiktoriańskiej jest jeszcze ciągle ideałem i wzorem.

Do jakiej konkluzji dochodzi obserwator dzisiejszej rzeczywistości angielskiej na odcinku gospodarczej inicjatywy?

W. Brytania przechodzi okres prawdziwej rewolucji w sposobie myślenia, w modelu życia, w ujmowaniu swej pozycji na terenie międzynarodowym. Charakter ofensywny tego kraju, jego „władztwo nad falami“ przemienia się na charakter defensywny. Anglia traci swoją pozycję imperialną w Grecji, Indiach, Egipcie, Palestynie, Burmie. Z kraju wierzyckiego staje się Anglia krajem dłużniczym. Wyrównanie bilansu płatniczego może być przeprowadzone tylko poprzez uaktywnienie bilansu handlowego, a to zmusza z jednej strony do ograniczenia konsumpcji wewnętrznej, z drugiej strony nakazuje wzmożenie wydajności przemysłowej. Ten proces zaś wymaga daleko idących przegrupowań w dziedzinie rozdziału dochodu społecznego.

W tym stanie rzeczy narzucona mentalności brytyjskiej „kurtyna żelazna“, oddzielająca ją od krajów środkowej i wschodniej Europy, staje się bardziej przezroczystą, zależność od kapitału amerykańskiego coraz bardziej gniołąca. Myśl angielska szuka gorączkowo kompromisów. Szuka formuły, która by umożliwiła przejście od dnia wczorajszego do coraz wyraźniej zarysowującego się jutra. Na odcinku planowania gospodarczego widzimy na przytoczonych przykładach, jak myśl ta stara się oderwać od kanonów dnia wczorajszego, jak bardzo stara się znaleźć kompromis między koniecznością centralnego planowania gospodarczego, a postulatem indywidualnej inicjatywy gospodarczej. Idea ta wytycza sobie drogę nawet w sferach związanych integralnie z przedsiębiorczością prywatną.

Henry Wallace, w jednym ze swych przemówień w W. Brytanii, powiedział, że w kataklizmie, jaki spadł na W. Brytanię w okresie powojennym, widzi jeden punkt, na którym oprzeć może swój optymistyczny pogląd na przyszłość tego kraju i wpływ Anglii na rozwój wydarzeń światowych. Tym punktem jest charakter narodu angielskiego. Niewątpliwie

i przy wyzłabianiu nowych dróg dla życia gospodarczego, tak różnych od pnia, na którym wyrosła potęga gospodarcza tego kraju, charakter narodu będzie elementem, od którego dokonanie tej wielkiej pracy będzie zależało.

Edm. Wiszniewicz

JAK UPORZĄDKOWAĆ NASZĄ GOSPODARKE SAMOCHODOWĄ

W naszej gospodarce samochodowej racjonalne zasady nie są należycie stosowane. Można zaryzykować twierdzenie, że na tym odcinku dopuszczamy się wielu marnotrawstw, polegających na niewłaściwej eksploatacji posiadanego taboru i wynikających ze złej organizacji zaplecza, tzn. sieci stacji obsługi i warsztatów remontowo-naprawczych. Stwierdzenie to nie ma zresztą formy zarzutu. Tworzenie się bowiem naszej gospodarki samochodowej w latach 1944—46 odbywało się w warunkach skomplikowanych i niezwykle trudnych.

Obecnie nadszedł jednak właściwy czas do zrewidowania i uporządkowania sytuacji na tym odcinku. Zaczniemy od stanu faktycznego. Tabor samochodowy w służbie cywilnej powstał w latach 1944—47 z różnych źródeł: samochody — poniemieckie (różnaitych typów i marek) — produkcji radzieckiej — z dostaw UNRRA, — z demobilu — nabyte na podstawie umów kompensacyjnych — z przemytu. Nasz tabor samochodowy obejmuje obecnie ponad 300 typów i marek europejskich i amerykańskich, przy czym w każdym rejonie gospodarczym, w każdym województwie są wozy wszystkich typów i marek. Są to wozy o różnym stopniu zużycia, od nowych do prawie całkowitych wraków, będące na chodzie i unieruchomione z powodu braku części zapasowych.

Tabor samochodowy Polski wg stanu na 1.8 1946 r. obejmował 32.003 wozy ciężarowe i 17.298 — osobowych. Ogólny stan taboru uległ zwiększeniu o dostawy importowe, dokonane po 1.8 1946 r., głównie w ilości samochodów osobowych oraz o ostatnie zakupy z demobilu Wojska Polskiego i Armii Czerwonej. Poza tym przy ostatniej reprivatyzacji wozów ujawniło się wiele wozów prywatnych, dotąd nierejestrowanych. Nie są to jednak zmiany o charakterze zasadniczym¹⁾. Ogólnie ocenia się, że 2/5 ilości taboru znajduje się w stanie całkowitego unieruchomienia lub permanentnych remontów, z pozostałych 3/5 poważna ilość posiada duży stopień zużycia.

Sieć obsługi remontowo-naprawczej taboru samochodowego w Polsce składa się: 1) z przedsiębiorstwa — Państwowe Zakłady i Warsztaty Samochodowe, które posiada 9 zakładów dostawianych do przeprowadzenia poważnych remontów i do produkcji części zamiennych oraz około 80 stacji obsługi i warsztatów w 12 okręgowych wojewódzkich dyrekcjach Państwowych Warsztatów Samochodowych, 2) z warsztatów

uruchomionych przez poszczególne przedsiębiorstwa państwowe, spółdzielcze i komunalne, 3) z szeregu drobnych warsztatów spółdzielczych i prywatnych, podejmujących się każdej naprawy, a więc pracujących mało wydajnie.

Najpoważniejsza trudność w dziedzinie remontów i napraw — to brak części zamiennych, które albo trzeba wyszukiwać we wrakach, albo indywidualnie produkować, co przy ogromnej ilości typów i marek w naszym taborze samochodowym jest pracą bardzo niewdzięczną, a dostawy części zapasowych z importu są prawie niemożliwe. Kwitnie w tej dziedzinie handel nielegalny.

Każdy warsztat naprawczy podejmuje się albo musi podejmować się remontu każdego typu wozu, co ma oczywiście bardzo zły wpływ na wydajność pracy warsztatu i na wartość użytkową dokonanych napraw. Eksploatacja taboru pozostawia wiele do życzenia i jest źródłem marnotrawstwa. Przykładowo wskazać można niedostateczne wykorzystanie ładowności wozu, nadmierną stratę czasu na załadunek i wyładunek, niewykorzystanie urządzeń specjalnych (dźwigów, elektrospawarek) itp.

Osobny rozdział stanowiąby straty ponoszone przez tabor samochodowy w wyniku niewłaściwej konserwacji wozów przy powszechnym braku kontroli technicznej. Niestosowanie okresowych przeglądów technicznych, nieusuwanie drobnych uszkodzeń aż do czasu, gdy wóz całkiem zostanie unieruchomiony, używanie złych smarów, „zajeżdżanie” maszyn przez młodych lub niestarannych kierowców — to fakty codzienne.

Reasumując powyższe uwagi stwierdzamy, że nasza gospodarka posiadanym taborem samochodowym jest nieskoordynowana i nieekonomiczna. Możemy zwiększyć wydajność transportowo-komunikacyjną nie tylko przez powiększenie ilości wozów, ale również przez zlikwidowanie marnotrawstw.

Zdać sobie należy sprawę, że przeorganizowanie naszego systemu gospodarki samochodowej nie jest rzeczą prostą. Zbyt szybko przeprowadzona reorganizacja doprowadziłaby do całkowitej dezorganizacji naszej gospodarki samochodowej. Właściwą byłaby myśl przeprowadzenia reorganizacji w okresie 9—12 miesięcy licząc trzy miesiące na prace przygotowawcze. Reorganizacja powinna być przeprowadzona przede wszystkim przez sektor państwowy, a potem przez sektor spółdzielczy i prywatny.

Sama przez się narzuca się zasada standaryzacji rejonowej wozów będących w użyciu i w warsztatach naprawczych. Spośród posiadanej wielkości typów i marek samochodów należy wybrać te, które będą przeznaczone wyłącznie do dalekich przejazdów. Pozostałe przeznaczyć należy do pracy lokalnej w promieniu do 150 km. Należy je podzielić na kilka grup, z których każda byłaby przeznaczona do obsługi innego rejonu kraju, zgodnie z charakterystyką wozów danej grupy i lokalnymi warunkami drogowymi rejonu oraz ze stanem warsztatów naprawczych.

Tą drogą da się osiągnąć istotne zmniejszenie marnotrawstw w dziedzinie obsługi technicznej, w pewnym stopniu również w dziedzinie eksplo-

¹⁾ Według ostatnich danych stan taboru osiągnął liczbę 60 tys. jednostek.

atacji. Dalsze zlikwidowanie marnotrawstw można osiągnąć przez prawidłowe rozdzielnictwo potrzebnych usług samochodowych, na podstawie właściwego określenia usług przewozowych, potrzebnych danej instytucji, ujęcia ich charakteru oraz ilościowego i jakościowego dostosowania taboru do tych potrzeb. Wielka ilość wozów licznych instytucji w każdej chwili nie pracuje, podczas gdy potrzeby przewozowe mniej zapobiegliwych i egoistycznych instytucji nie mogą być zaspokojone z braku taboru.

Precyzujemy metody zaradcze: każda instytucja, mająca stałe zapotrzebowanie na usługi wozów dalekich lub lokalnych, powinna otrzymać taką ilość wozów, która by nie całkowicie mogła jej potrzeby zaspokoić, np. tylko w 60 proc. Taki układ rzeczy zapewnia, że wszystkie wozy danej instytucji będą zawsze w pracy. Wszystkie inne wozy danej instytucji powinny być przekazane centrali rozdzielczej usług samochodowych, tj. przedsiębiorstwu przewozowemu, obsługującemu dany rejon, które miałyby w dyspozycji wozy, służące do obsługi niezaspokojonych (z powodu niedostatecznej ilości wozów własnych) potrzeb stałych i nadzwyczajnych danej instytucji.

W ten sposób będzie można zaspokoić tą samą ilością wozów znacznie szerszy odcinek potrzeb życia gospodarczego na przewozy oraz prowadzić bardziej racjonalną gospodarkę eksploatacyjną i zapewnić bardziej prawidłową opiekę techniczną w stosunku do taboru skomasowanego często w większej ilości w jednych rękach.

Dla zrealizowania tej koncepcji należałoby przedsięwziąć szereg kroków organizacyjnych. Należałoby stworzyć centralne kartoteki taboru samochodowego, stale uaktualniane. Operowanie nimi umożliwiłoby planowe przeprowadzenie rejonizacji taboru. Przy opracowaniu zasad rejonizacji, obowiązujących w całej Polsce, taką

kartotekę mógłby prowadzić każdy resort państwowy, oddzielnie — spółdzielczość, a dla taboru prywatnego wyznaczyłoby specjalną komórkę organizacyjną. Porozumienie poszczególnych resortów umożliwiłoby wymianę samochodów i rozliczenie międzyresortowe. Trzeba by stworzyć dostateczną ilość lokalnych komisji kwalifikacyjno - szacunkowych, które na zlecenie kierownictwa całej akcji określałyby stopień zużycia poszczególnych wozów i ich wartość w gotówce. Należałoby stworzyć — równoległe do centralnych kartotek księgowości clearingową, która odnotowywałaby wzajemne należności poszczególnych instytucji na podstawie oceny komisji kwalifikacyjno-szacunkowych. Uregulowanie pretensyj mogłoby na podstawie clearingu nastąpić po zakończeniu rejonizacji taboru w pewnym umówionym terminie.

Całą akcję wykonawczą w odniesieniu do każdego resortu (grupy resortów, spółdzielczości, taboru prywatnego), tzn. zaprowadzenie kartoteki centralnej, księgowości clearingowej i uprawnienie zleceniowe należałoby scentralizować w jednej komórce organizacyjnej.

Zagadnienie racjonalizacji rozpracować należy na podstawie ogólnopolskiego porozumienia posiadaczy samochodów, przynajmniej tych, którzy dysponują poważnymi ilościami taboru; inni pomniejsi oraz sektor prywatny, który dotąd nie reprezentuje się zbyt poważnie, musieli by się sięłą rzeczy dostosować do tworzącego się nowego układu. Wreszcie należałoby upoważnić centralną komórkę organizacyjną do stałego regulowania zagadnień racjonalnej gospodarki samochodowej na odcinku wyżej omówionym, nawet przez dłuższy okres czasu po zakończeniu przeprowadzenia akcji rejonizacyjnej.

(K. R.)

ŻYCIE GOSPODARCZE KRAJU

W WALCE Z DROŻYZNĄ I SPEKULACJĄ

Uchwalona na czerwcowym posiedzeniu Sejmu ustawa o zezwoleniach na prowadzenie przedsiębiorstw handlowych i zawodowe wykonywanie czynności handlowych — ma na celu zahamowanie drożyzny i zwalczanie spekulacji. Daje ona Rządowi możliwość dokonywania selekcji wśród kupiectwa oraz likwidowania szkodliwych naleciałości powojennych w handlu.

Pierwszy artykuł ustawy ma brzmienie następujące: „Celem stworzenia należytej organizacji handlu i uchronienia kupiectwa przed nieuczciwą konkurencją Minister Przemysłu i Handlu może uzależnić zawodowe wykonanie wszystkich lub niektórych czynności zarobkowych albo prowadzenie przedsiębiorstw handlowych — od uprzedniego zezwolenia władz przemysłowych“.

Przepisy ustawy nie dotyczą przedsiębiorstw państwowych, samorządowych i spółdzielczych. Ustawa odnosi się więc wyłącznie do handlu prywatnego, przewiduje ona jednak w akcji zwalczania drożyzny i spekulacji ścisłą współpracę czynnika rządowego z samorządem gospodarczym i z zrzeszeniami kupieckimi. Znalazło to wyraz w następującym sformułowaniu: „Przed udzieleniem zezwolenia na zawodowe wykonywanie czynności handlowych albo prowadzenie przedsiębiorstwa handlowego władza przemysłowa winna zasięgnąć opinii właściwych branżowo zrzeszeń kupieckich“. W artykule zaś drugim ustawy czytamy: „Minister Przemysłu i Handlu po zasięgnięciu opinii naczelnych organizacji samorządu gospodarczego i naczelnych zrzeszeń kupieckich ustali w porozumieniu z Ministrami Administracji Publicznej i Ziem Odzyskanych w drodze rozporządzenia właściwość władz przemysłowych oraz tryb i warunki udzielania zezwoleń, przewidziane w artykule pierwszym“.

„Przepisy niniejszej ustawy nie naruszają dalej idących ograniczeń na prowadzenie przedsiębiorstw handlowych lub usługowych albo zawodowe wykonanie czynności handlowych, wynikających z rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 czerwca 1927 roku o prawie przemysłowym z późniejszymi zmianami oraz z innych przepisów“.

Ukazało się zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu, które powierza Państwowej Centrali Handlowej utworzenie sieci powszechnych domów towarowych, mających prowadzić sprzedaż detaliczną wszelkiego rodzaju towarów.

Poszczególne centrale zbytu zaopatrywać będą powszechne domy towarowe w artykuły przemysłowe — na podstawie centralnego zapotrzebowania PCH, z zachowaniem pełnej marży przysługującej hurtownikom. Natomiast w artykuły spożywcze zaopatrywać je będzie bezpośrednio Państwowa Centrala Handlowa. Powszechne domy towarowe będą również prowadzić pełny asortyment towarów monopolowych. Powszechne domy towarowe będą rozprowadzać towary w takich ilościach i jakościach, aby mogły skutecznie oddziaływać na kształtowanie się ceny..

Walkę z drożyzną i spekulacją ma poniekąd na celu również ustawa o ulgach inwestycyjnych. Kapitały nagromadzone w sektorze prywatnym, nie znajdując właściwego ujścia, rzu-

cały się na transakcje spekulacyjne, które wywoływały zaburzenia w gospodarstwie narodowym. Przewidziane ulgi mają skierować te kapitały do pożytecznych i produktywnych inwestycji, tj. do zakładania nowych przedsiębiorstw i budownictwa mieszkaniowego.

W szczególności ustawa przewiduje następujące dziedziny, w których kapitały prywatne mogą znaleźć zastosowanie: 1) odbudowa lub budowa nieruchomości, 2) założenie nowego przedsiębiorstwa na Ziemiach Odzyskanych, 3) nabycie lub wydzierżawienie tam nieruchomości mieszkalnych, lub przedsiębiorstw przemysłowych, 4) powiększenie kapitału zakładowego lub obrotowego przedsiębiorstw już istniejących, 5) założenie przedsiębiorstw, których rodzaj określi oddzielne rozporządzenie, 6) import towarów z zagranicy.

Ulgę przyznane tym kapitałom polegają na tym, że władze skarbowe nie będą dochodzić ich pochodzenia oraz że będą zwolnione od podatku nadzwyczajnego od wzbogacenia wojennego i od podatku dochodowego, pobieranego na podstawie dekretu z 8 stycznia 1946 r. Ulgę obejmują również waluty obce, o czym mówi art. 2 par. 2 ustawy: „Sumy podlegające ulgom mogą być wydatkowane zarówno z zasobów w walucie krajowej, jak i w walutach obcych, a także w należnościach lub innych wartościach posiadanych w kraju lub za granicą.“

(m)

PRZEMYSŁ I GÓRNICtwo

WYRÓB ŻARÓWEK PO WOJNIE

Zjednoczenie Przemysłu Lamp Elektrycznych zmuszone było zacząć swą pracę niemal od podstaw. Po zakończeniu działań wojennych z pięciu fabryk żarówek zaledwie dwie nadawały się do uruchomienia. Kolejno uruchomiono w r. 1945 fabrykę „Helios“ w Katowicach i „Osram“ w Pabianicach. Uruchomienie nastąpiło wielkie trudności, gdyż Niemcy opuszczając terytorium Polski ogołocili wymienione zakłady prawie doszczętnie z maszyn, zwłaszcza fabrykę „Osram“.

Nie mniejszą trudność przy uruchomieniu produkcji stanowiło uzyskanie odpowiedniego personelu pracowniczego, zwłaszcza specjalistów, inżynierów-żarówkowców, jak również skompletowanie kadr techników, majstrów i podmajstrów.

Rok 1945 upłynął wśród prac organizacyjnych, związanych z uruchomieniem fabryk i nawiązaniem kontaktów z zagranicą. Toteż rezultaty tego roku ograniczyły się zaledwie do przerobu remanentów poniemieckich, zdalnych jeszcze do użytku.

Uruchomione fabryki: „Helios“ i „Osram“ już w roku 1946 zatrudniały blisko tysiąc pracowników.

W ciągu 1946 r. udało się Zjednoczeniu wyrewindykować z Niemiec część zrabowanych maszyn z fabryki „Osram“. Znalaziono również i rewidykowaną z Austrii maszyny byłej polskiej fabryki „Tungsram“, którymi dokompletowano park maszynowy fabryki „Osram“.

Ciągły brak artykułów niezbędnych do produkcji i nie wytwarzanych w kraju groził postojem fabryk. Toteż w początkach roku 1946 Zjednoczenie Przemysłu Lamp Elektrycznych nawiązało łączność ze Szwecją. Dostawy szwedzkie okazały się jednak niewystarczające. Dlatego w lipcu tegoż roku Zjednoczenie weszło w porozumienie ze Szwajcarią w sprawie dostawy drutu wolframowego, elektrod i spiralek za sumę około pół miln. franków szwajcarskich. Jednakże również Szwajcaria nie wykonała dostaw w ustalonych terminach. Wyremontowane tymczasem urządzenia fabryk nie były całkowicie wykorzystane i na rynku dał się odczuć brak żarówek. Dopiero Holandia dostarczyła nam artykułów koniecznych dla produkcji, co pozwoliło skierować wszystkie wysiłki w kierunku rozwiązania ostatniej trudności, jaką jest zdobycie wysokogatunkowych balonów i rurek.

Gatunek tych artykułów produkowanych dotychczas w kraju, nie odpowiada jeszcze wymaganiom przemysłu żarówkowego. Należy się spodziewać, że i te trudności zostaną usunięte w hutach szklanych w Siemianowicach, Puszczycowie i Jeleniej Górze.

Jeżeli przemysł szklany dopisze, produkcja żarówek, która wynosiła w 1946 roku 5 miln. sztuk, wzrosła w 1947 r. do 8 miln. Ilość ta zaspokoi jednak potrzeby rynku wewnętrznego tylko mniej więcej w 80 proc. Aby więc móc zapewnić pełne pokrycie rynku krajowego i rozpocząć eksport — Zjednoczenie Przemysłu Lamp Elektrycznych zawarło umowę z holenderską fabryką „Philips“, na mocy której w firmie tej zakupiono kompletne urządzenie nowoczesnej fabryki żarówek. Fabryka ta uruchomiona zostanie w Warszawie.

Pierwsze zespoły maszyn nadejdą już z końcem roku bieżącego, następne w r. 1948. Uruchomienie nowej fabryki odciaży znacznie fabryki dotychczasowe oraz pozwoli na przeprowadzenie koniecznych remontów i uzupełnień maszynowych.

Osiągnięcia tych wyników wymaga racjonalnej obsady osobowej. Podpisana ostatnio umowa z holenderską firmą „Philips“ umożliwi naszym pracownikom wyjazd za granicę i studia w holenderskich fabrykach żarówek.

Holandrzy zobowiązali się również do starzezy swoich fachowców - żarówek-rzy, którzy rozpoczęli już pracę jako instruktorzy w naszych fabrykach.
(m. p.)

PRODUKCJA MASZYN I NARZĘDZI ROLNICZYCH

Po pierwszej wojnie światowej istniało do roku 1928 wzmożone zapotrzebowanie rolnictwa na sprzęt rolniczy. Ilość fabryk i stan zatrudnienia wzrastały i osiągnęły najwyższy poziom w latach 1927—1928 (196 zakładów, 12 tys. robotników). Od tego czasu produkcja stale spadała. W latach 1932—1933 zatrudnienie spadło do liczby 1.300 robotników w 100 zakładach. Powolny wzrost produkcji rozpoczął się od 1935 r.

W roku 1939 czynnych było około 140 zakładów, produkujących narzędzia i maszyny rolnicze, z 15 tys. robotników.

Produkcja ważniejszych maszyn i narzędzi w 1938 r. wyniosła (sztuk):

plugi konne	41.763
brony konne	28.699
młocarnie	10.407
wialnie - młynki	9.438

Zapotrzebowanie uzupełniano na drodze importu. Importowaliśmy najkosztowniejsze maszyny: żniwiarki, kosiarki, siewniki itp., eksportowaliśmy zaś znikomą stosunkowo ilość tanich wyrobów. W roku 1937 przywóz z zagranicy wyniósł 2.170 t wartości 3.900 tys. zł, wywóz zamykał się liczbą 848 t o wartości 490 tys. zł.

Podczas okupacji najeżdźca wyzyskał część fabryk dla celów produkcji wojennej część obsługiwała rolnictwo.

Obecnie zakłady, produkujące maszyny i narzędzia rolnicze, zorganizowane są w zjednoczeniach przemysłu maszyn rolniczych. Zjednoczenie w Bydgoszczy obejmuje 13 zakładów, Zjednoczenie w Łodzi — 18 zakładów. Poza tym część tych narzędzi produkowana jest w hucie „Ludwików“.

Już w r. 1945 wyprodukowano przeszło 12 tysięcy plugów, ponad 18 tys. bron, 1.300 szt. młocarni i odpowiednią ilość innych narzędzi.

Popyt na maszyny i narzędzia rolnicze wzrastał stale z miesiąca na miesiąc, niezależnie od poru roku; wpływu tzw. martwych sezonów fabryki nie odczuwały.

Rok 1946 wykazuje daleko idący wzrost produkcji, która przekracza już poziom roku 1938.

Produkcję maszyn i narzędzi rolniczych w 1946 r. w zakładach podległych obydwu zjednoczeniom oraz

w hucie „Ludwików“ przedstawia poniższa tabelka (w sztukach):

plugi	45.760
plugi traktorowe	168
brony sprężynowe	10.971
kultywatory	10.428
siewniki	6.848
obsypniki	5.631
kopaczki	958
młocarnie małe	2.444

młocarnie szerokomłotne	4.023
młocarnie z wytrząsaczem	148
wialnie	4.849
sieczkarnie	5.973
sortowniki	34
parniki	13.033
śrutowniki	955
kieraty	9.333
przystawki	273
wozy	2.397

W pierwszym kwartale r.b. produkcja kształtowała się następująco:

	plan	wykonano	% wykonania
plugi	13.100	11.754	80
plugi traktorowe	70	14	20
obsypniki	10.700	3.600	33
brony sprężynowe	3.200	2.876	89
kultywatory	28.400	28.622	100
siewniki	2.250	794	32
wozy	350	482	133
kopaczki	400	442	110
młocarnie szerokomłotne	1.560	1.597	100
młocarnie wąskomłotne	650	700	107
inne	95	54	57
wialnie	2.300	2.272	99
sieczkarnie	2.150	2.718	110
śrutowniki	400	658	159
kieraty	2.650	3.413	129
parniki	4.000	7.683	192
grabie konne	1.000	875	88
przystawki	60	128	200

Produkcja maszyn i narzędzi rolniczych jest, jak dotychczas, w całości kierowana na zaspokojenie potrzeb rynku wewnętrznego. Największym odbiorcą jest „Społem“, które zakupuje ok. 80 proc. produkcji. Pozostała część, a więc ok. 20 proc., rozprowadzana jest przez Centralę Zbytu Przemysłu Metalowego.

Narzędzia rolnicze były przed wojną jednym z naszych artykułów eksportowych. Zaznaczyć tu należy, że wywoziliśmy w przeważnej części tzw. typy kolonialne.

Obecnie rozpoczęcie eksportu natrafia na poważne trudności. Nie posiadamy jeszcze odpowiednich wzorów produkcji, nie znamy również dokładnie życzeń ewentualnych klientów, ani chłonności rynków zagranicznych. Mimo to otrzymaliśmy już liczne oferty z Holandii, Egiptu, Algieru, Argentyny i Brazylii.

W związku z tym przewidziano na rok bieżący eksport, którego wartość wyniesie ma około 200 tys. dolarów. Rozpocznie się on wkrótce, gdyż sezon na narzędzia rolnicze nastąpi po ukończeniu żniw. Sprawami eksportu na Balkany zajmować się będzie „Społem“, z innymi krajami transakcje zawierać będzie towarzystwo „Polimex“.

Trudność, która nie została jeszcze przezwyciężona, stanowi zaopatrzenie w surowce i w części. Największy bodaj brak odczuwa się w dostawach łożysk kulkowych, którzy częściowo hamuje produkcję.

Wiele półfabrykatów dla przemysłu maszyn rolniczych pochodzi z hut, są to śruby, nakrętki, zęby do grabi konnych itp. Wzrost produkcji zależy więc od stanu nasze-

go hutnictwa. Jakość dostarczanych farb ma również poważny wpływ na produkcję, gdy są w złym gatunku, powodują odpryskiwanie, a następnie rdzewienie maszyny.

(empe)

ROZWÓJ

PRZEMYSŁU PAPIERNICZEGO

Według planu przewidywano na r. 1947 produkcję 220 tys. t papieru. Z powodu trudności w okresie zimny plan ten zredukowano do 200 tys. t.

W I kwartale b. r. produkcja wytwórczą kształtowała się w następujący sposób (w tonach):

	planow.	wykon.	w proc.
miazga	21.300	18.009	85
celuloza	22.385	21.430	96
papier	51.160	40.573	79
tektura	7.245	4.994	69

W marcu wykonano plan w 100%: w produkcji celulozy niebieskiej i natronowej, papieru ofsetowego, drukowego, piśmiennego, makulaturowego, pakowego i natronowo-pakowego, cewkowego, kablowego, obiciowego i ustnikowego.

W późniejszych miesiącach produkcja wzrastała. W maju wyprodukowano papieru 17.742 t, przy czym plan produkcji papieru gazetowego wykonano w 98% — papieru drukowego w 151%, — papieru piśmiennego — w 128%. — zeszytów w 102% (tj. przeszło 9 miln. sztuk). Plan produkcji celulozy sulfitowej wykonano w 104% — celulozy natronowej w 114% — bibułki papierowej w 128%.

W I kwartale b. r. oszczędności poczynione w zakładach przemysłu pa-

pierniczego przewyższyły sumę 20 miln. zł.

W produkcji przetwórczej wyniki były na ogół zadowalające. Przedstawia je poniższa tabela (w proc. dla poszczególnych miesięcy):

Nazwa zakładu	I	II	III
Łódzkie Zakłady Cewek Przędzalniczych	106	106	122
Łódzkie Zakłady Wyrobów Papierowych	110	111	130
Krak. Zakłady Wyrobów Papier.	80	92	110
Zakłady Wyrobów Papierowych w Wałbrzychu	112	108	130
Zakłady Wyrobów Papierowych w Wrocławiu	50	70	120
Dolno-śl. Zakłady Wyrobów Papier.	42	68	90

Dla dalszego rozwoju przemysłu pierniczego będzie miała duże znaczenie rewindykacja maszyn oraz urządzeń fabryk piernicznych, wywiezionych przez Niemców do Czechosłowacji. Akcja rewindykacyjna trwała od 17 maja 1946 r. Sprowadzono do kraju 42 wagony i 35 samochodów — maszyn i urządzeń technicznych.

Dzięki temu fabryki piernicze przyspieszyły odbudowę lub zwiększyły prace, np. Rudawska Fabryka Papieru uruchomiła trzecią maszynę pierniczną. Dłużnicka Fabryka Papieru uzyskała cały napęd dla tekturowni, w Myszkowskiej Fabryce Celulozy i Papieru po odzyskaniu siły ustały przerwy w produkcji, najbardziej zmniejszona Niedomicka Fabryka Celulozy odzyskała kompletną piarnicę.

(p. p.)

PERSPEKTYWY PRZEMYSŁU ZIEMNIACZANEGO

Obszar zajęty pod uprawę ziemniaków wg szacunku Głównego Urzędu Statystycznego wynosi około 1,600 tys. ha, zatem ok. 13 proc. gruntów ornych. Przeciętny plon szacowany jest na 100 q z 1 ha, a produkcja ziemniaków w 1946 r. na 160 miln. q, czyli około 660 kg na jednostkę ludności (66 proc. produkcji w 1938 r.).

Rozchodowanie tej produkcji preliminować można jak poniżej (w tys. q):

Spożycie (24 miln. ludzi à 2 q)	48.000
Pasza (ca 30 proc. produkcji)	54.000
Gorzelnie (planowany przerób 52 miln. l spirytusu)	5.000
Przemysł ziemniaczany	1.000
Sadzeniaki (1.800 tys. ha × 202)	36.000
Straty (przy przechowaniu itp.) 10 proc.	16.000
Ogółem	160.000

Liczyby powyższe preliminarowane są bardzo ostrożnie. Polska bowiem przedwojenna jako producent ziemniaków stała w Europie na 3 miejscu, tuż po ZSRR i Niemczech.

Niemcy, utraciły na rzecz Polski około 39 proc. swych obszarów ziemniaczanych, wskutek czego wysunęliśmy się na czoło produkcji ziemniaków w Europie.

Wobec chłonności rynków zagranicznych otwierają się duże możliwości eksportowe w dziedzinie przetworów przemysłu ziemniaczanego, sadzeniaków kwalifikowanych i ziemniaków jadalnych. Udział Polski przedwojennej w wywozie ziemniaków wynosił w obrotach międzynarodowych niespełna 5 proc., podczas gdy produkowaliśmy 20 proc. produkcji europejskiej ziemniaka.

Eksport spirytusu i przetworów ziemniaczanych przed wojną ulegał silnym wahaniom koniunkturalnym. Wywóz spirytusu w roku 1933 wyniósł około 7 miln. l (do Szwajcarii, Holandii, Włoch, Turcji i Szwecji). Wywóz przetworów ziemniaczanych w 1930 r. był następujący: mąki i krochmalu ziemniaczanego 136.137 q, syropu i glukozy 21.067 q, dekstryny 13.148 q. Krajami importującymi były Anglia, Niemcy, Szwajcaria, Dania i Austria. Płatki i krajanki ziemniaczane miały stały odbiór w Szwajcarii (100.000 q rocznie). Krochmal produkowany w Polsce był wysokiej jakości i nie ustępował produkcji holenderskiej. W eksporcie konkurencją dla syropu ziemniaczanego i glukozy były analogiczne produkty wytwarzane z kukurydzy.

W nowych granicach Polska posiada największy w Europie potencjał przemysłu ziemniaczanego. Globalna zdolność przerobowa naszych krochmalni, dekstryniarni, płatkarni i syropiarni wzrosła blisko trzykrotnie w przeliczeniu na krochmal z 470 tys. q do 1.230 tys. q.

Globalna zdolność przerobu ziemniaka przemysłowego wynosi obecnie

7.130 tys. q (bez fabryk zniszczonych w czasie wojny, z przerobem ok. 2 tys. q ziemniaków).

Państwowe Zjednoczenie Przemysłu Ziemniaczanego zarządza 26 zakładami zdolnymi do ruchu, o zdolności przetwórczej 479 tys. t ziemniaków w czasie 1 kampanii. W 1946/47 przerobiono 95 tys. t ziemniaków, czynnych było 12 zakładów.

Plan trzyletni Zjednoczenia zawiera następujące przewidywania:

Rok	Czynnych zakładów	Przerób ziemn. w tys. ton	Eksport przetw. w .js. ton
1947/48	16	200	10,2
1948/49	20—23	300	18,3
1949/50	26	400	33,3

Rozmieszczenie geograficzne zakładów Zjednoczenia jest następujące: Ziemia Dawne: 10 zakładów (woj. poznańskie 6, pomorskie 3 i lubelskie 1). Ziemia Odzyskane: 16 zakładów (Ziemia Lubuska 7, Pomorze Zachodnie 4, Dolny Śląsk 4, woj. gdańskie 1).

Poza Zjednoczeniem jest 110 zakładów o łącznej zdolności przerobowej 234 tys. t ziemniaków. Są to zakłady stosunkowo niewielkie, leżące na rezerwatach pofolwarczych. Cały przemysł ziemniaczany skupiony jest właściwie na zachodnich ziemiach (Ziemia Odzyskane, woj. poznańskie i pomorskie).

Obecna produkcja przemysłu ziemniaczanego zaledwie pokrywa zapotrzebowanie krajowe z uwagą na brak ziemniaków. Im później rozpoczniemy eksport przerobów ziemniaczanych, tym trudniejszą będziemy mieli sytuację na rynkach zagranicznych z powodu konkurencji krochmalu tropikalnych, jak tapioka, sago i krochmal kukurydziany.

(emer)

HUTNICTWO ŻELAZNE W KWIETNIU 1947

Produkcja hutnictwa żelaznego w kwietniu 1947 r. wynosiła (w tonach):

R o d z a j	planowano	wykonano	w %/o
Koks	77.473	79.647	103
Surowka	68.885	67.996	99
Stal	120.859	126.053	104
Wyroby walcowane	77.137	78.025	101
Rury bez szwu	4.119	5.110	124
Rury ze szwem	1.312	1.159	88
Wyr. kute i prasowane	6.317	5.989	95
Wyr. zimno-walcow. i ciagn.	2.955	3.044	103
Odlewy żeliwne	2.840	2.542	90
Odlewy staliwne	1.987	2.167	109

Dostawy rud krajowych i odpadków żelazonośnych w miesiącu sprawozdawczym wyniosły ca 40.591 t, wartości ca 59.340 tys. zł, wykazując dalszą wyżkę w stosunku do miesiąca marca o 3.069 ton. Świadczy to o coraz sprawniejszej eksploatacji.

W kwietniu 1947 r. dostarczono do hut — rudy szwedzkiej ogółem 45.038 t — rudy rosyjskiej żelaznej ogółem 13.048 t oraz manganowej 836 ton.

Ogólna wartość dostarczonych rud zagranicznych wyniosła 101.684 tys. zł. (mp)

ROLNICTWO I LEŚNICTWO

PRODUKCJA I SPOŻYCIE WARZYW
W LATACH 1946 — 47

Ogólny zbiór warzyw w r. 1946 wg danych G. U. S. wynosił 14 miln. q, co przy 25 miln. ludności w Polsce daje ok. 55 kg warzyw rocznie na osobę. Przeciętnie na 100 tys. ha powierzchni zajętej pod uprawę warzyw przypada w woj. lubelskim 14.110 ha, łódzkim—10 tys. ha, wrocławskim — 9.206 ha, poznańskim — 9.422 ha, warszawskim—7.872 ha, gdyńskim—6.270 ha, śląsko-dąbrowskim — 5.948 ha, kieleckim — 4.652, białostockim — 4.310 ha, rzeszowskim — 3.420 ha, olsztyńskim — 2.002 ha i szczecińskim—1.798 ha. Najmniej zebrano warzyw w województwach, gdzie ziemia jest mało urodzajna lub gdzie na skutek działań wojennych gospodarstwa leżą opuszczonymi.

W porównaniu z normami spożycia za granicą konsumpcja warzyw w kraju jest mała. Potwierdzają to dane Ministerstwa Aproprowizacji odnośnie zapotrzebowania dla ludności miejskiej. Przy konsumpcji rocznej 55,8 kg na osobę, wg norm Ministerstwa Aproprowizacji potrzeba 422.842,858 t warzyw dla 7.709 tys. dorosłych mieszkańców miast. Dla ludności wiejskiej, której liczba (bez dzieci poniżej jednego roku) wynosi 15.927 tys. przy konsumpcji, wg danych Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych, 40 kg na osobę, zapotrzebowanie roczne warzyw wyniesie 637.094 t. Konsumcję warzyw w miastach i na wsi ocenia się łącznie na 1.059.917 t.

Zapotrzebowanie przemysłu państwowego, spółdzielczego „Społem“, Związku Samopomocy Chłopskiej oraz innych przetwórci przemysłu spółdzielczego wyniosło w r. 1946 —

Rodzaj warzyw	Powierzchnia w ha	Plon z 1 ha	Ogólny plon w t	Ilość warzyw na osobę
Kapustne	37.500	260	975.000	37,5
Buraki i brukiew jad.	30.000	130	390.000	15
Marchew	22.500	110	227.500	9,5
Pietruszka	7.500	110	82.500	3,2
Cebula	7.500	275	206.000	7,9
Ogórki	6.000	220	132.000	5,1
Pomidory	4.500	330	148.500	5,7
Groch cukrowy	1.000	27	2.700	0,1
Fasola szparagowa	2.000	27	5.400	0,2
Inne	1.500	110	16.500	0,6
Ogółem	120.000		2.206.100	84,8

Spodziewany ogólny zbiór warzyw w r. b. zaspokoi całkowicie rynek wewnętrzny, a nawet wygląda na bardzo dobry, jeśli porównamy go z r. 1937, kiedy (wg danych Komitetu Chłodnictwa w Warszawie) cała produkcja krajowa warzyw dochodziła do 2.556.740 t, przy konsumpcji wewnętrznej 1.783.850 t, tak że pozostały nad-

miar 772.890 t eksportowaliśmy bądź zużywano w inny sposób. Trzeba też wziąć pod uwagę, że Polska liczy teraz o 8 miln. ludności mniej.

Podane wyżej spożycie warzyw łącznie z zapotrzebowaniem przemysłu mieści się w granicach uzyskanego zbioru. Niewątpliwie na zmniejszoną konsumpcję złożyły się ciężkie warunki materialne ludności miejskiej i kombinacje ogrodników podmiejskich, wykorzystujących sytuację powojenną. Większość produkcji warzyw dokonuje się w Polsce przez uprawę polną, chociaż dla zaspokojenia potrzeb miast ma bardzo wielkie znaczenie uprawa „przyspiesznikowa“, której rozmiary są u nas duże, aczkolwiek liczbowo mało uchwytne. W samym tylko ogrodniczym okręgu podwarszawskim liczbę akien inspektowych ocenić należy na 120 do 150 tys., powierzchni, zaś szklarni na blisko 18 tys. m².

Warzywa nie wszędzie mogą być u nas uprawiane na skalę handlową ze względu na wysokie wymagania glebowe. Produkcja warzyw wokół wielkich miast jest całkowicie nastawiona na zaspokojenie ich potrzeb. Poza tym niektóre rejonu wyspecjalizowane są w pewnych kierunkach produkcji: trespolski — ogórki, mińsko-marowiecki — czosnek, grójecki — cebula.

W planowaniu produkcji warzyw na r. 1947 przewiduje się zwiększenie uprawy do 120 tys. ha, co w ogólnym zbiorze rocznym powinno dać 2.206.100 t. Licząc, że liczba ludności wzrośnie do 26 miln., przeciętnie ilość warzyw na osobę wyniesie 84,8 kg, co w porównaniu z 1945 r. (26,2 kg) i 1946 r. (55 kg) będzie stanowiło znaczną poprawę. Poniższa tabela obrazuje całość produkcji warzywniczej w r.b. z uwzględnieniem rodzajów warzyw i powierzchni w ha przeznaczonej na uprawę oraz przewidywane zbiory.

miar 772.890 t eksportowaliśmy bądź zużywano w inny sposób. Trzeba też wziąć pod uwagę, że Polska liczy teraz o 8 miln. ludności mniej.

Ewentualną nieznaczną nadwyżkę warzyw pochłonie dobrze rozbudowany na Ziemiach Odzyskanych przemysł konserwowy, względnie eksport. Wejść tu w grę w pierwszym rzędzie wa-

rzywa znane już przed wojną na rynkach zagranicznych, jak: cebula (na rynku angielskim i skandynawskim), ogórki konserwowe, kapusta kiszona i inne. Już w r.b. przewiduje się eksport 12 tys. t cebuli.

(zet)

ROŚLINY PASTEWNE

Brak dostatecznej ilości paszy dla należytego żywienia zwierząt gospodarczych jest jedną z bolączek naszego rolnictwa.

By temu przeciwdziałać należy — tam, gdzie istnieje wystarczająca ilość łąk i pastwisk, kwestię tę rozwiązać przez poprawę ich stanu jakościowego — natomiast gdzie występuje brak łąk, staje się konieczną uprawa roślin pastewnych w uprawie polowej. Rośliny te, wobec wielkich korzyści, jakie przynoszą, były dotychczas uprawiane w zbyt małym stopniu.

Rośliny pastewne poza wysoką wartością karmową stanowią ważne ogniwo pośrednie w uprawie zbóż i roślin okopowych. Wadliwy stosunek uprawy poszczególnych grup roślin — zboża, okopowe i pastewne — jest z jednej strony przyczyną niedożywiania inwentarza, z drugiej powoduje trudności czy nawet niemożność stosowania właściwego zmianowania w uprawie roślin polowych.

Niedostateczne nawożenie obornikiem oraz nieodpowiedni płodozmian są powodem niższych plonów roślin uprawnych niż na to pozwalają istniejące u nas warunki glebowe i klimatyczne.

Toteż wylania się zasadnicza kwestia konieczności zwiększenia w sposób najbardziej racjonalny uprawy roślin pastewnych, co pozwoli dźwignąć na wyższy szczebel rozwoju i optymalności całą naszą produkcję rolniczą.

Z licznej grupy roślin pastewnych uprawiane są: koniczyny, zwłaszcza czerwona, peluszką, wyka, bobik,

seradela, mieszanek zbożowo-strączkowe oraz inne pastewne i mieszanek, jak lucerna, esparceta, łubin słodki, słoneczniki, buraki pastewne, kapusta pastewna, marchew pastewna, kukurydza i inne.

Czołowe miejsce wśród roślin o wysokiej zawartości białka zajmują motylkowe, a zwłaszcza koniczyny, lucerna, mieszanek koniczyny z trawami i łubin słodki.

Rośliny pastewne uprawiane bywają bądź to jako plon główny — ziemniaki, buraki pastewne, brukiew, marchew pastewna — bądź też jako tzw. międzyplony. Nazwą międzyplony określane bywają wszelkie międzyplony ozime, sródplony — wsiewki oraz zasiewy poplonowe. Stosowanie międzyplonów pozwala wytwarzać większą ilość paszy bez konieczności zajmowania nowych obszarów ziemi ornej.

Duże znaczenie dla zwiększonej uprawy międzyplonów i poplonów po-

siada kiszzenie pasz w specjalnie na ten cel wybudowanych zbiornikach tzw. silosach. Przez ich zastosowanie istnieje możliwość celowego i racjonalnego wykorzystania międzyplonów jako karmy jak również tworzenie zapasów paszy.

Międzyplony ozime dostarczają już wczesną wiosną wartościowej paszy zielonej, a korzystając z zimowych zapasów wilgoci w glebie są dość pewne. Należą tu: mieszanka poznańska, mieszanka wyki ozimej z żytem i rzepak pastewny.

Sródpłony — wsiewki, wsiewane bywają w zboża, po których spręście dalej rosną. W lata suche są zawodne. Wysiewa się je w zboża jare i żyto. W

okolicach suchych lepszy jest siew w oziminy. Należą tu koniczyny, mieszanki koniczyny z trawami, seradela, łubin pastewny i nostryk.

Poplony — uprawiane bywają po wczesnie dojrzewających: rzepaku, jęczmieniu ozimym i życie, dostarczając paszy zielonej bądź paszy na kiszonkę. Należą tu: łubin słodki, mieszanki wyki, bobiku i peluszk, słonecznik, rzepak pastewny, nostryk i inne.

W dużym stopniu poplony uprawiane bywają na zielony nawóz.

Jak przedstawiała się w r. 1938 uprawa roślin pastewnych zorientuje nas poniższe zestawienie powierzchni zasiewów (dane G. U. S. w tys. ha):

R o ś l i n a	P o w i e r z c h n i a					
	ogólna	na siano	na nasienie	zielona pasza, pastusko	na przysioranie	% ogół. pow. zasiewu
Koniczyna	932	593	193	140	—	5,3
Seradela	260	62	127	54	17	1,5
Wyka i bobik	126	29	56	40	—	0,7
Mieszanki zbożowo-strączk.	142	30	67	44	—	0,8
inne pastewne	89	23	22	43	—	0,5
Peluszka	52	10	29	12	—	0,3

Poniższe zestawienie ilustruje zbiory siana i nasion w tys. ton oraz przeciętne plony w kwintalach z 1 ha w 1938 roku:

R o ś l i n a	n a s i a n o		n a n a s i e n i e	
	zbiór w tys. t.	plon w q z ha	zbiór w tys. t.	plon w q z ha
Koniczyna	3,426	56,7	47	2,4
Seradela	91	14,6	67	5,2
Wyka i bobik	50	16,8	52	9,2
Peluszka	17	16,2	25	8,6
Mieszanki zbożowo-strączkowe	55	18,2	80	11,9
Inne pasze	43	18,1	—	—

Co do rozmieszczenia upraw roślin pastewnych w poszczególnych woj. w r. 1938, to najczęściej rozpowszechnione były: koniczyna w woj. krakowskim, lubelskim, pomorskim, kieleckim; seradela w woj. warszawskim, poznańskim, lubelskim, pomorskim; wyka i bobik w woj. lubelskim, kieleckim, białostockim; peluszka w woj. warszawskim, białostockim, pomorskim, wreszcie mieszanki zbożowo-strączkowe w woj. pomorskim, poznańskim, warszawskim.

Jak z powyższych danych wynika, uprawa roślin pastewnych stosowana była u nas w zbyt małym stopniu, gdyż obejmowała zaledwie 9,1% powierzchni gruntów ornych, podczas gdy ze względów, omówionych na początku, ilość ta winna wynosić przynajmniej 15% — 20%.

Obecnie jedną z najważniejszych przyczyn, które hamują pożądane rozszerzenie się uprawy roślin pastewnych

jest stale występujący brak dostatecznej ilości nasion, toteż trudność ta w najbliższych latach powinna być rozwiązana.

Celem umożliwienia produkcji dostatecznej ilości nasion roślin pastewnych, uprawa tych ziemiopłodów na nasienie winna być nasilona w okolicach najbardziej do tego celu przydatnych.

(inż. J. K.)

PARKI NARODOWE

Parki narodowe umożliwiają zachowanie naturalnych zespołów leśnych, których badania stanowią podstawę do ustalenia sposobów najlepszego wykorzystania sił przyrody, a więc i wzmoczenia produktywności naszych lasów.

Administracja Lasów Państwowych już przed wojną zagadnienie parków narodowych należycie oceniała. Wy-

razem tego może być utworzenie rezerwatów i parków narodowych i otoczenie ich specjalną opieką.

Perłą naszych a nawet i europejskich parków narodowych jest Białowiecki Park Narodowy, którego początki organizacyjne sięgają grudnia 1921 r., kiedy to utworzono pierwszy rezerwat o powierzchni 4595 ha. W późniejszych latach powierzchnia nieznacznie się zwiększyła i obecnie wynosi 4.675 ha. Od chwili powstania był on przedmiotem rozległych badań naukowych przyrodniczo - leśnych. Liczne prace naukowe z zakresu badań florystycznych, faunistycznych, klimatologicznych, geologicznych i glebowych są wyrazem działalności naukowo-badawczej naszych uczonych na terenie Parku Białowieckiego. Poza tym park ten przedstawia wielką wartość jako obiekt turystyczny, o czym świadczą liczne rzesze zwiedzających.

Przed wojną od 1925 r. liczba zwiedzających stale wzrastała, a w 1938/39 r. odwiedziło Park Białowiecki 85 tys. ludzi, w tym 2 tys. cudzoziemców reprezentujących 34 państwa.

W górach Park Przyrody w Tatrach obejmuje typy lasów górskich naszych Tatr. Idea utworzenia Parku w Tatrach ściśle się wiąże z działalnością Towarzystwa Tatrzńskiego, z którego inicjatywy już w 1887 r. powstało Towarzystwo Ochrony Tatr Polskich. W czerwcu 1939 r. ukazało się zarządzenie Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych o uznaniu lasów Jaworzyny i Zakopanego za ochronne oraz o utworzeniu jednostki organizacyjnej „Park Przyrody w Tatrach“ w administracji L. P. Po uregulowaniu stosunków własności, likwidacji enklaw obejmie on powierzchnię około 11 tys. ha.

Tereny przyszłego Parku Narodowego w Tatrach podlegają Administracji Lasów Państwowych i wchodzi w skład nadleśnictwa Zakopane.

Pieniński Park Narodowy ilustruje majestat i piękno naszych Pienin. Już w 1923 r. powstała myśl utworzenia w Pieninach rezerwatu. Dalszym etapem do powstania Parku było nabycie przez Skarb Państwa części Pienin z przełomem Dunajca. W dniu 1 VI 1932 r. zostało wydane rozporządzenie Ministra Rolnictwa i R. R. o utworzeniu jednostki organizacyjnej Park Narodowy. Według stanu z 1929 r. Pieniński Park Narodowy obejmował powierzchnię 767 ha. Po realizacji planu powiększenia Parku przez włączenie lasów upaństwowionych i likwidacji enklaw powierzchnia wyniesie około 1.400 ha.

W Górach Świętokrzyskich Park Narodowy im. Św. Żeromskiego, którego zaczątek stanowią rezerwaty wydzielone już w 1923 r., zajmuje powierzchnię ok. 1.200 ha. Po przyłączeniu całego pasma Łysogór powierzchnia Parku wyniesie około 4 tys. ha.

Wielkopolski Park Narodowy pod Poznaniem ma szczególnie doniosłe znaczenie, gdyż odzwierciedla on warunki przyrodniczo-leśne, panujące na terenie Wielkopolski, a obecny skład gatunkowy drzewostanów Parku obrazuje lasy Wielkopolski. W 1922 roku opracowany przez prof. Wodziecką projekt ochrony terenów leśnych w okolicach Ludwikowa — Puszczykowa stanowił podstawę utworzenia Parku. W latach późniejszych ustalono ochronną gospodarkę na terenie nadleśnictwa Mosina, a następnie powiększono powierzchnię rezerwatów. W maju 1945 r. na podstawie zarządzenia Ministerstwa Leśnictwa lasy o powierzchni około 3596 ha w nadleśnictwie Mosina, przemianowane na Ludwikowo mają stanowić główny trzon Wielkopolskiego Parku Narodowego.

W latach 1945 — 1946 opracowano projekty utworzenia parków narodowych: Nadmorsko Kaszubskiego nad Łebą oraz Pomorsko-Wołyńskiego na wyspie Wołyń.

W czasie wojny parki narodowe i rezerваты, jakkolwiek mniej ucierpia-

ły, niż lasy położone w pobliżu linii frontu lub większych osiedli ludzkich, poniosły jednak dotkliwie straty. Najwięcej ucierpiał zwierzostan Parku Białowieskiego. Rany zadane w czasie wojny szybko się jednak zblizniają. Przede wszystkim dzięki zapobiegliwości administracji Lasów Państwowych rewindykowano z Niemiec zwierzęta wywiezione z Parku Białowieskiego. Obecnie w Parku Białowieskim znajduje się 18 żubrów, 25 tarpanów-koników leśnych, w tym 17 klaczy odebranych z Niemiec.

W planie pracy na terenie parków na najbliższą przyszłość znajduje się przede wszystkim inwentaryzacja lasów ze szczególnym uwzględnieniem gleb i drzewostanów. Na podstawie przeprowadzonych badań glebowych florystycznych i dendrometrycznych będą sporządzone zestawienia i mapy, które będą ilustrować siły przyrody najbardziej istotne w produkcji leśnej. Poza tym w planie są inne prace przyrodniczo-hodowlane, szczególnie badania klimatologiczne, które posiadają doniosłe znaczenie w hodowli lasu.

M. T.

brał udział m.in. przedstawiciele Nadzwyczajnej Komisji Mieszkaniowej i Zarządu Miejskiego m. st. Warszawy, a więc czynników zainteresowanych bezpośrednio w tej realizacji.

Instrukcja określa następujące czynności władzy budowlanej I instancji: po otrzymaniu podania petenta i sprawdzeniu, że petent jest właścicielem budynku bądź też posiada uprawnienia do przeprowadzenia naprawy budynku lub lokalu na podstawie przepisów dekretu o rozbiórce i naprawie budynków zniszczonych, władza budowlana przeprowadza komisyjne oględziny budynku z udziałem przedstawiciela władzy mieszkaniowej (kwaterunkowej) zawiadamiając o terminie oględzin petenta bądź osobę reprezentującą jego prawa. W protokół oględzin stwierdzony zostanie stan budynku lub jego części, która ma być naprawiona zarówno ze stanowiska budowlanego, jak i zaludnienia. Na podstawie oględzin władza budowlana I instancji wydaje orzeczenie, w którym stwierdza, czy zamierzona naprawa budynku bądź jego części jest naprawą gruntowną. Odpis orzeczenia zostaje przesłany do władzy mieszkaniowej.

Po zakończeniu naprawy budynku władza budowlana dokonuje ponownych oględzin i stwierdza, że lokale zostały doprowadzone do stanu używalności wskutek gruntownej naprawy i w związku z tym podlegają wyłączeniu, i są zwolnione od ograniczeń wymienionych w dekrete o remontach.

Czynności władzy mieszkaniowej przedstawiają się następująco: władza mieszkaniowa po otrzymaniu odpisu orzeczenia władzy budowlanej, stwierdzającego, że projektowana naprawa jest naprawą gruntowną, wstrzyma niezwłocznie wydawanie nakazów kwaterunkowych na podlegający naprawie budynek lub jego część, wydając petentowi odpowiednie zaświadczenie. Po otrzymaniu orzeczenia władzy budowlanej o doprowadzeniu lokali do stanu używalności wskutek gruntownej naprawy przez właściciela budynku bądź przez osoby trzecie za jego zgodą, władza mieszkaniowa zawiadamia zainteresowanych, że wydane uprzednio na odnośne lokale nakazy kwaterunkowe utraciły swoją moc prawną.

Dokonanie naprawy z pominięciem przez zainteresowanych postępowania, określonego w powołanym rozporządzeniu, nie daje prawa do wyłączenia spod przepisów o publicznej gospodarce lokalami. Władza budowlana w porozumieniu z władzą mieszkaniową może jednak na wniosek zainteresowanego przywrócić mu prawo ubiegania się o wyłączenie.

(an.)

BUDOWNICTWO

WYŁĄCZENIE BUDYNKÓW SPOD PUBLICZNEJ GOSPODARKI LOKALAMI

Zagadnienie zwiększenia udziału inicjatywy prywatnej w budownictwie mieszkaniowym sprowadza się nie tylko do zagwarantowania jej szeregu ustawowych ulg, przewidzianych czy to w ustawie o popieraniu budownictwa, czy w ustawie o ulgach inwestycyjnych i w dekrete o remontach, ale w znacznym stopniu do techniki wprowadzenia tych ulg w życie. Dowodem — od dwóch lat prawie ciągnące się nieporozumienia w zakresie wyłączeń spod przepisów o publicznej gospodarce lokalami oraz odnośnie wysokości komornego, przysługującego budynkom i ich częściom, poddanym gruntownej naprawie na podstawie dekretu o remontach.

Na terenie szeregu miast zniszczonych powstawały liczne konflikty zarówno między odbudowującymi a urzędami przeprowadzającymi wyłączenia, jak również pomiędzy poszczególnymi władzami zainteresowanymi w odbudowie i gospodarce lokalowej. Szereg trudności był wywoływany faktem, iż w budynkach częściowo zniszczonych zamieszkiwali niejednokrotnie lokatorzy, posiadający nakazy kwa-

terunkowe, choć ich mieszkania wymagały gruntownej naprawy. Niewłączenie tych mieszkań do odbudowy budynku, jeśli nawet nie u niemożliwiało przeprowadzenia ogólnych robót remontowych, podrażało kalkulację kosztów odbudowy, gdyż po zakończeniu robót nie byłoby podstawy prawnej do obciążenia ich proporcjonalną częścią kosztów naprawy. Zarządy miejskie broniły się przed obowiązkiem anulowania wydanych na te lokale makazów kwaterunkowych nie będąc w stanie dostarczyć lokali zastępczych. Zagadnienie to zaczyna powoli samo się rozwiązywać — remontom poddawane są coraz bardziej zniszczone budynki, wobec czego zamieszkiwanie ich przed rozpoczęciem robót jest coraz rzadsze.

Obok tych trudności było jednak szereg innych, wynikających z odmiennej interpretacji rozporządzenia wykonawczego do dekretu o remontach i stosowania przez niektóre zarządy miejskie skomplikowanej i uciążliwej dla petenta procedury wyłączeniowej. W związku z powyższym w dniu 30 kwietnia została wydana przez Ministra Odbudowy w porozumieniu z Ministrami Administracji Publicznej i Ziemi Odzyskanych instrukcja o trybie postępowania przy orzekaniu o wyłączeniach, która położyła winna kres dotychczasowym niejasnościom. W opracowaniu jej

OBROTY I KONSUMPCJA

KONSUMPCJA REGLAMENTOWANA W I PÓLROCZU 1947

Polski system rozdzielnictwa artykułów żywnościowych opiera się na dążeniu do zapewnienia pracownikom głównych gałęzi wytwórczości i ich rodzinom pewnych minimalnych ilości tych artykułów żywnościowych, których zasoby znajdujące się w kraju są niedostateczne dla pokrycia przeciętnych potrzeb. Stanowi również instrument polityki płac, usztywniając pewną ich część poprzez zobowiązanie administracji aprowizacyjnej do dostarczenia pewnych ilości artykułów po cenach bardzo niskich i stałych. System ten więc nie usiłuje realizować postulatu, aby każdy korzystający z zaopatrzenia reglamentowanego w żywność otrzymywał jej tyle, aby mu to wystarczyło dla utrzymania sprawności fizycznej. Tym niemniej ważną jest rzeczą, by rozdzielnictwo artykułów żywnościowych kształtowało się tak, aby odpowiadało strukturze potrzeb odżywczych osób zaopatrywanych.

Poniższe zestawienie przedstawia szacunek wartości odżywczej artykułów reglamentowanych, rozdzielonych w I półroczu 1947 r. w przeliczeniu na 1 osobę zaopatrywaną:

styczeń	1.001 kalorii	dzienne
luty	891	" "
marzec	883	" "
kwiecień	1.186	" "
maj	1.014	" "
czerwiec	1.274	" "
(plan)		

Obliczenie zostało dokonane na podstawie ilości przydzielonych na dany miesiąc, które oczywiście nieco się różnią od ilości rzeczywiście skonsurowanych, a to z uwagi na fakt, że często rozdzielnictwo za dany miesiąc odbywa się z opóźnieniem, wkraczając w miesiąc następny. Również otrzymanie przez konsumenta przydziału nie jest czasami równoznaczne z konsumpcją, gdyż niektóre artykuły (jak konserwy, mąka, cukier itp.) może on przechowywać nawet dłuższy okres czasu.

Zmiany w wysokości wartości kalorycznej przydziałów z miesiąca na miesiąc nie odpowiadają zmianom w bezwzględnych ilościach rozdanych artykułów, a są również wynikiem dzielenia ogólnej puli towarowej przez różną ilość osób zaopatrywanych, gdyż w półroczu tym zakres aprowizacji reglamentowanej ulegał dużym fluktuacjom.

Od stycznia ilość zaopatrywanych z około 10,2 miln. osób zmalała w czerwcu do około 7,3 miln. osób. Obliczenie nie obejmuje tych drobnych artykułów, których normy, należne posiadaczom uprawnień do zaopatrzenia

reglamentowanego, nie przewidują, a które zostały rozdzielone poza systemem kartkowym. Nie jest w wartości kalorycznej również policzone rozdzielnictwo ziemniaków, które miało tak jesienią, jak wiosną charakter akcji specjalnej, w której tylko część uprawionych otrzymała je w naturze, natomiast część w ekwiwalencie gotówkowym. Gdyby założyć, że ci, którzy otrzymali pieniądze, nabyli za nie ziemniaki i zarachować je jako rozdział towaru, przeciętne, wyżej podane, wzrosłyby znacznie.

Udział żywności pochodzenia zagranicznego w wyżej podanych wartościach odżywczych przydziałów był następujący:

	kalorii	proc.
styczeń	194	17,6
luty	123	13,7
marzec	119	13,5
kwiecień	303	25,7
maj	296	29,2
czerwiec (plan)	437	34,3

Okres zahamowania dostaw zagranicznych, spowodowany zamknięciem portów, jest tu wyraźnie widoczny.

Poszczególne grupy artykułów w całości tej statystycznej diety odgrywały różną zupełnie rolę. I tak artykuły zbożowe stanowiły około 70 proc. całej wartości, to jest około 600 — 900 kalorii na osobę dziennie. Według opinii ekspertów FAO (Food and Agriculture Organisation) przy minimalnym spożyciu ogólnym o wartości około 2600 kalorii, udział produktów zbożowych winien wyrażać się wartością około 1200 — 1800 kalorii. Przydziały więc zbożowe nie pokrywały koniecznego minimum, nawet jeśli przyjąć, że przeciętny poziom odżywiania ludności nierolniczej w Polsce nie sięga owego minimum 2600 kalorii na osobę dziennie. Przydziały cukru stanowiły około 7 proc. wartości kalorycznej diety, tj. około 60 — 90 kalorii, a wg diety — wzorcowej winny stanowić 10 — 15 proc. Przydziały mięsa i ryb mimo stosunkowo dobrej realizacji norm biorą udział w ogólnej wartości diety zaledwie w około 6 proc. Jest to znacznie poniżej wymagań standardowych (na całą dietę 2600 kalorii — 150 do 200 winny dostarczać mięso i ryby).

Znacznie lepiej wypadają przydziały tłuszczów; ich wartość odżywcza niezbyt odbiega od wymagań dietetycznych. Wskazania racjonalnego odżywiania mówią, że tłuszcze powinny dostarczać ilość kalorii podobną, jak mięso i ryby. Tłuszcze rozdzielane w systemie kartkowym stanowiły około 12 proc. wartości wszystkich przydziałów, tj. w granicach 100 — 150 kalorii dziennie na osobę.

Najbardziej od racjonalnej diety odbiegały przydziały mleka, które win-

ny dawać około 300 — 400 kalorii (poza masłem, które jest zaliczone do tłuszczów). Tłumaczy się to przydziałami mleka wyłącznie dla dzieci do lat trzech i to realizowanymi w niepełnych, a nisko ustalonych normach. Pozostałe około 5 proc. wartości kalorycznej przydziałów stanowiły takie artykuły, jak czekolada, kakao, jaja, strączkowe, marmolada, dżemy itp.

Powyższe uwagi były wynikiem porównywania przeciętnej statystycznej wartości przydziałów na 1 osobę zaopatrywaną. Zupełnie inaczej może przedstawiać się sprawa przydziałów dla poszczególnych grup konsumentów, jeśli ich podzielić wg wysokości uprawnień. Analiza dla poszczególnych grup jest o tyle utrudniona, że polityka rozdzielnictwa nie stosuje zasady jednakowego ilościowego lub proporcjonalnie obniżania przydziału na wszystkie normy, w wypadku braku dostatecznej ilości towaru dla wypełnienia obowiązujących norm w pełnej wysokości. Obowiązujące normy są zróżnicowane w sposób bardzo głęboki, bowiem przewidują przydziały w granicach 604 (II R kategoria) do 3781 (I kat. + dodatek węglowy podziemny) kalorii dziennie na osobę. Ponadto należy powiedzieć, że grupy konsumentów o najwyższych uprawnieniach miały swoje przydziały realizowane w sposób najbardziej staranny, przeważnie w 100 proc.

r. a. d.

ZMIANY W HANDLU HURTOWYM ARTYKUŁAMI WŁÓKIENNICZYMI

Zarządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 9 maja b.r. dział handlu hurtowego artykułami włókienniczymi przekazano Centrali Tekstylnej, która przejmie do dn. 30 czerwca r.b. wszystkie składnice i magazyny artykułów włókienniczych na terenie całego kraju, prowadzone dotychczas przez Państwową Centralę Handlową. W tymże terminie powstana hurtownia Centrali Tekstylnej w: Szczecinie, Koszalinie, Gdańsku, Białymstoku, Warszawie, Siedlcach, Płocku, Żyrardowie, Wrocławiu, Jeleniej Górze, Poznaniu, Kaliszu, Bydgoszczy, Łodzi, Olsztynie, Kielcach, Radomiu, Częstochowie, Rzeszowie, Gorlicach, Lublinie, Krakowie, Tarnowie, Katowicach, Bielsku i Opolu.

Następnym etapem będzie stworzenie rejonowych hurtowni, które gęstą siecią pokryją cały kraj. Zmiany te stanowią etap „bitwy o handel“ na odcinku włókienniczym. Cały handel detaliczny państwowy i prywatny obsługiwany będzie bezpośrednio przez hurtownię Centrali Tekstylnej, obsługę zaś spółdzielczości prowadzić będzie nadal „Społem“.

Rozbudowa sieci placówek Centrali Tekstylnej w znacznym stopniu przyspieszy obieg towarów, przyczyni się

do uporządkowania rynku włókienniczego, pozwoli na poczynienie znacznych oszczędności w administracji i transporcie oraz przez bliski kontakt z odbiorcami umożliwi dokładną obserwację potrzeb rynku i dostarczy materiału do prawidłowego planowania produkcji.

Właściwy dobór uczciwych odbiorców-detalistów, dokonany w ścisłym porozumieniu z miejscową organizacją kupiecką, da gwarancję, że tekstylia nie trafią do rąk spekulantów i sprzedawane będą po cenach obowiązujących.

Należy z całym naciskiem podkreślić, że reorganizacja handlu hurtowego materiałami włókienniczymi nie ma na celu eliminacji handlu prywatnego, a tylko umożliwienie sprawniejszej kontroli tego handlu i usunięcie z rynku jednostek nieuczciwych.

Centrala Tekstylna dążyć będzie do tego, aby kupcom dopuszczonym do zakupów zapewnić otrzymanie takiej ilości towaru, która stanowić będzie wystarczającą podstawę rozwoju przedsiębiorstwa. Kupcy, którzy nie będą przestrzegali obowiązujących cen lub w inny sposób przejawiać działalność spekulacyjną, zostaną natychmiast skreśleni z listy uprawnionych do zakupu. (cete)

CENY ŻYWNOSCI W MAJU 1947 R.

Szeroko zakrojona akcja rządowa, mająca na celu zwalczanie spekulacji, obniżkę cen artykułów powszechnego użytku, w szczególności poprzez obniżkę marż zarobkowych aparatu handlowego, została zapoczątkowana w

Województwo	28.IV—3.V		5.V—10.V		11.V—17.V		19.V—24.V		27.V—31.V	
	stón.	mięs.	stón.	mięs.	stón.	mięs.	stón.	mięs.	stón.	mięs.
warszawskie	160	130	171	147	175	150	170	—	175	153
łódzkie	175	141	169	144	168	149	167	147	150	134
kieleckie	179	152	181	156	180	150	177	145	175	139
gdańskie	182	166	181	169	181	166	176	159	176	159
pomorskie	172	158	172	154	173	153	167	148	167	147

Wskutek braku pasz, ceny nierogacizny nie tylko nie wykazują wzrostu, lecz nawet zniżkują, szczególnie w okresie maja. Silniejszym spadkiem charakteryzują się sztuki mięsne, gdyż zwiększyła się właśnie podaż sztuk niedotuczonych. Komentarze do powyższych notowań wskazują na trwałość tendencji zniżkowej, dużą podaż, która nie znajduje odpowiednika ze strony popytu. Należy się spodziewać szczególnie silnej tendencji zniżkowej w okresach o dużej produkcji, w porównaniu ze stosunkowo małym popytem, również w okresie następnym.

(r. a. d.)

maju b. r. i jest nadal rozpracowywana, nie mogła więc dać rezultatów, które by znalazły swój wyraz w statystykach cen. Omawiany miesiąc jest okresem przejściowym, w którym wyniki akcji obniżania cen mogły ujawnić się tylko w nielicznych wypadkach, najczęściej w dużych miastach, w których kontrola była stosunkowo najłatwiejsza.

Szczególnie trudno wyrobić sobie poglądy na zmiany w poziomie cen zbóż, gdyż notowania giełd zbożowo-towarowych za ten okres są bardzo niekompletne. Brak prawie całkowicie notowań dla najważniejszego ze zbóż chlebowych — żyta. Najpełniejsze notowania dla tego zboża podaje giełda katowicka, cena tam notowana wzrosła o 100 zł. na 1 q. Notowania pszenicy i jęczmienia, również bardzo sporadyczne, wykazują na wszystkich giełdach lekką zwyżkę, w granicach 100 do 200 zł na 1 q, poza ceną jęczmienia notowaną w Bydgoszczy, gdzie wzrost w ciągu maja wynosi 400 zł.

Informacje pochodzące z urzędów wojewódzkich potwierdzają trwający brak zdecydowanej tendencji rynku zbożowego, podając częste wypadki skoków ceny zboża na małych rynkach lokalnych z dnia na dzień często o kilkadziesiąt procent.

Ogólnie oceniając stan rynku zbożowego w maju można powiedzieć, że w wyniku akcji walki ze wzrostem cen oraz dużych dostaw zbóż z zagranicy tempo wzrostu cen zostało zahamowane.

Notowania cen trzody chlewnej w maju b. r. wynosiły (w zł za 1 kg żywej wagi):

runków przyrodniczych i sezonowych w gospodarstwach wiejskich.

Od stycznia do marca b. r. notowano ciągły spadek dostaw przetworów mlecznych, jak to wykazuje niżej zamieszczona tablica, podając ilość w kg oraz w proc. (styczeń = 100).

Spadek dostaw przetworów mlecznych wywołany został przez brak pasz treściwych na przednówku w gospodarstwach rolnych, ostrą i długotrwałą zimą, a potem raptownym ociepleniem w drugiej połowie marca, co spowodowało powódź. Przyczyniła się do tego również działalność tzw. Społecznych Komisji Kontroli Cen, które wyznaczały ceny maksymalne na artykuły nabiałowe, różniące się od — wolnorynkowych, tak że rolnicy sprzedawali produkty poza mleczarniami, a mleczarnie poza — „Społem“. Sprzyjał temu zjawisku okresowy wzrost cen nabiału z powodu wzmoczonej konsumpcji przedświątecznej.

W porównaniu z I kwartałem r. ub. obroty masłem wskazują wzrost o 25%, przy czym w marcu b. r. dostawa masła była mniejsza o 12% niż w marcu r. ub. Plan zakupu wykonano w 70% ze względu na trudną sytuację na przednówku. W dostawach serów nastąpił w I kwartale spadek o około 11% w porównaniu z analogicznym okresem 1946 r. Mleka na zaopatrzenie zagwarantowane rozprowadzono w marcu ponad 2 miln. l., ogółem zaś w I kwartale ok. 6,5 miln. l., co w przeliczeniu daje 211 tys. kg masła.

W obrotach jajczarskich w miesiącu marcu stwierdzono ożywienie spowodowane początkiem sezonu nośności kur. Dla spółdzielni dużą konkurencję stanowiły firmy prywatne, wykazujące większą ruchliwość w terenie.

Obroty wartościowe za miesiąc marzec oraz I kwartał r. b. wszystkich okręgowych oddziałów mleczarsko-jajczarskich (bez Olsztyna) przedstawiają w I kwart. sumę 1.137.782 tys. zł, z tego zewnętrzne — 572,285 tys. zł, wewnętrzne — 565.497 tys. zł.

W zakresie obrotów zewnętrznych wg grup towarowych w I kwartale r. b. na wolny rynek przypada 392.047 tys. zł, — 68,5%, towary reglamentowane 128.012 tys. zł — 22,4%, na UNRRA 41.635 tys. zł — 7,3% oraz na produkty własne 10.591 tys. zł — 1,8%.

Największe obroty wykazują odbiorcy prywatni — 222.880 tys. zł. — (38,9%), spółdzielnie 221.983 tys. zł. — (38,8%), instytucje 127.422 tys. zł. — (22,3%). (j. z.)

OBRÓT PRZETWORAMI MLECZNYMI „SPOŁEM“ W I KWART. 1947

Ciekawe dane, jak kształtowały się obroty przetworami mlecznymi w I kwartale b. r., podaje Wydział Mleczarsko - Jajczarski Związku Spółdzielni „Społem“. Obrazują one na odcinku spółdzielczym zależność obrotów od cen wolnorynkowych oraz wa-

	Masło	%	Sery	%	Twaróg	%
Styczeń	187.526	100	58.226	100	57.069	100
Luty	143.613	71	63.491	92	23.693	42
Marzec	153.332	55	47.925	82	17.542	31
Razem	424.573		159.642		98.304	

KOMUNIKACJA I ŁĄCZNOŚĆ

KOMUNIKACJA W KWIETNIU 1947

W kwietniu Polskie Koleje Państwowe pracowały już w zupełnie normalnych warunkach. Ostatnie ograniczenia ruchu pasażerskiego, wprowadzone w okresie zimowym, zostały zniesione z dniem 6 kwietnia.

Odbiło się to niezwłocznie na wzroście przewozów pasażerskich w porównaniu z poprzednimi miesiącami. Przewieziono podróżnych: w styczniu — 20.190.402; w lutym — 17.115.987; w marcu — 19.367.146; w kwietniu — 21.483.424, czyli przekroczone znacznie przewozy styczniowe, nie mówiąc już o bardzo niskich przewozach w lutym i marcu. Ożywił się również ruch repatriantów, który wyniósł w kwietniu — 110.509, podczas gdy w marcu mieliśmy 64.177, w lutym tylko — 19.229, a w styczniu — 80.893. Liczby te jednak są znacznie niższe niż w r. 1946; kiedy np. w grudniu przewieziono 215.209 repatriantów.

Do przewozu podróżnych użyto 4.974.735 pckm, zamiast 4.485.686 pckm w marcu. Wobec miesiąca krótszego o jeden dzień wzrost codziennego przebiegu pociągów pasażerskich wyniósł ponad 17%.

Należy podkreślić dalszą poprawę regularności ruchu, czego wyrazem są liczby: w lutym — 82,4%; w marcu — 89,8%; w kwietniu — 95,5%.

Z innych zmian w dziedzinie przewozu osób i towarów należy wspomnieć o wznowieniu ruchu do Olsztyna, Gdańska i Gdyni — we właściwym kierunku przez Modlin, po otwarciu (30 kwietnia) mostu przez Bugo-Narew uszkodzonego podczas powodzi. Z dniem 1 kwietnia podjęto ruch graniczny na odcinku Szczecin — Gumieńce — Grębowo — Pozdawilk.

W ruchu towarowym nastąpiło również pewne ożywienie, mimo że święta wielkanocne, jak zwykle, wywołały pewną obniżkę naładunku. Wprowadzenie z dniem 1 kwietnia podwyżki taryfy towarowej pozostało bez ujemnego wpływu na przewozy. Naładunek wagonów wyniósł w 1947: w styczniu — 323.875 wagonów; w lutym 260.233; w marcu — 344.686; w kwietniu — 379.014. W ten sposób dzienny naładunek wzrósł w kwietniu w porównaniu z marcem o 14%, a w porównaniu ze styczniem — o 21%.

Przebieg pociągów towarowych (4.646.114 pckm) wykazał analogiczny wzrost (w stosunku do marca o 15%).

Plan przewozów, opracowany przez C.U.P., został wykonany w stu procentach; ponadto przewieziono 26,8%

nadwyżki, a więc przesylek poza-planowych. Znacznie poprawił się obrót wagonów towarowych, a mianowicie w kwietniu — 8,6 dni, w marcu — 10,2 dni.

Wzrost przewozów i podwyżka taryfy wpłynęły dodatnio na finanse kolejowe, które po ciężkiej półrocznej depresji zbliżyły się już w kwietniu do stanu równowagi. Jednak konieczność częściowego finansowania inwestycji i wyrównania zaległych zobowiązań zmusza P. K. P. do dalszego powiększenia dochodów.

W kwietniu odbudowano i oddano do ruchu 25,3 km uszkodzonych odcinków kolei na terenie Dolnego Śląska; oprócz tego wznowiono ruch na 129,3 km dotąd nieczynnych linii w okręgu wrocławskim, szczecińskim i gdańskim.

Z nadejściem pory wiosennej rozpoczęły się budowlane roboty inwestycyjne, w szczególności na budującej się linii Tomaszów Maz. — Radom; uruchomiono 9 z kolei nasycalnic materiałów drzewnych — w Mińsku Maz., ukończono odbudowę 12 większych mostów (ponad 10 m rozpiętości). W szczególności, oprócz wspomnianego wyżej mostu pod Modlinem, odbudowano mosty: przez Wkrę pod Pomiechówkiem, przez Wisłę w Toruniu i przez Nogat pod Malborkiem. Ukończono budowę warsztatów teletechnicznych w Piotrowicach na Górnym Śląsku i serię robót przy domach mieszkalnych w Warszawie.

W zakresie elektrotechniki uruchomiono blokadę liniową na niektórych szlakach, wykonano 159 przewodokm linii napowietrznych i 9,5 km kablowej i naprawiano tabor elektryczny.

Przemysł dostarczył w kwietniu: nowych parowozów 15 (w marcu — 19); wagonów osobowych — 7 (w marcu — 5) i wagonów towarowych — 763 (w marcu — 703).

W związku z rozpoczęciem się sezonu budowlanego wzrosło nieco zatrudnienie pracowników, a mianowicie ogólna ich liczba wyniosła 352.019 (w marcu — 349.992); w tej liczbie było pracowników stałych — 259.443 (w marcu — 260.026). Przy robotach inwestycyjnych zatrudniono 5.638 osób (w marcu — 4.200).

Na drogach kołowych w związku z ustaniem walki ze śniegami i zakończeniem obrony przed powodzią zatrudnienie spadło do 38.959 wobec 54.755 zatrudnionych w marcu. W kwietniu odbudowano 60% zniszczonych przez powódź mostów, na dalszych zaś 25% uruchomiono komunikację przy pomocy promów.

W ciągu r. 1946 wykonano 82% zamierzonego planu odbudowy mo-

stów, a mianowicie 25.150 mb. Trudności finansowe spowodowały niewykonanie planu w całości.

Państwowa Komunikacja Samochodowa powiększyła również w kwietniu bardzo znacznie swe przewozy, osiągając 33.432.797 osobokm (w marcu — 22.166.246) oraz 1.651.153 tonokm (w marcu — 918.465). Wzrost, który w ruchu osobowym wyniósł okragło 50%, w towarowym zaś prawie 80%, został osiągnięty przy użyciu do przewozu osób 488 pojazdów zamiast 428, a więc o 14% więcej, oraz do przewozu towarów — 393, zamiast 427, czyli o 8% mniej. Lepszemu wykorzystaniu pojazdów towarzyszyło również lepsze wykorzystanie personelu, którego zatrudniano 5291 osób (w marcu — 5411). Zmniejszenie dotknęło personel umysłowy, a więc przeważnie administracyjny, którego liczba spadła z 1470 na 1285 (zmniejszenie o 12½% przy jednoczesnym tak znacznym wzroście przewozów).

Na jednego pracownika P. K. S. przypadało w kwietniu 6320 pasażerokm (w marcu — 4095) oraz 312 tnm (w marcu — 170).

Jak widzimy, warunki sezonowe wywierają i szczególnie wywarły w b.r. ogromny wpływ na pracę Komunikacji Samochodowej.

Państwowe Zakłady i Warsztaty Samochodowe wykonały w kwietniu prawie ten sam program pracy co w marcu, a mianowicie:

	marzec	kwiecień
remontów kapitalnych	171	195
„ średnich	188	164
„ drobnych	656	781
„ silnikowych	197	134

Ogólna wartość wykonanych remontów wynosiła w marcu 52.558.000 zł, w kwietniu 61.874.100.

Liczba zatrudnionych pracowników doszła w marcu do 5656, a w kwietniu do 5819.

Na jednego pracownika wartość wykonanych remontów wynosiła w marcu 9.300 zł, a w kwietniu 10.640 zł. Widzimy więc pewną poprawę wydajności personelu.

Drogi wodne wykonywały przede wszystkim roboty, związane z usuwaniem szkód spowodowanych przez powódzie wiosenne na drogach wodnych. Ponadto prowadzono remont śluz, jazów, innych urządzeń oraz obiektów pływających. W szczególności: wydobyto z wody 25 obiektów zatopionych (w marcu — 4), wyremontowano we własnych stoczniach i warsztatach 190 obiektów i wykonano (lub przystąpiono do budowy) 25 nowych jednostek (w marcu — 19).

Na drogach wodnych zatrudniano w kwietniu 6084 pracowników.

W kwietniu zorganizowano konferencję w sprawie komunikacji lotniczej z południowym

wschodem i opracowano odpowiednie projekty umów międzynarodowych. Ustalono taryfy lotnicze na liniach krajowych oraz przystąpiono do opracowania lotniczych przepisów przewozowych.

Samoloty przedsiębiorstwa „Polskich Linii Lotniczych“ „Lot“ wykonały w marcu następującą pracę:

Przewieziono pasażerokm	742535	1.987.972
Przebieczano km	93741	162.989
Liczba zatrudnionych pracowników	2526	2553

We wszystkich rodzajach komunikacji zaznaczyła się w kwietniu wybitna poprawa, zarówno w wykonywanej pracy przewozowej, jak w osiągniętych wynikach finansowych i wykorzystaniu personelu. Była to w znacznym stopniu poprawa sezonowa po głębokiej zimowej depresji, ale obok niej widzimy dalszy nieustanny postęp w związku z odbudową gospodarki narodowej oraz usprawnieniem naszego systemu komunikacyjnego.

B. C.

lecie powinno dać odpowiednie na to kredyty skarbowe. Efekty nie będą kazały na siebie długo czekać, zwłaszcza jeżeli nastąpi ścisła koordynacja odcinka opieki społecznej z jednolitą w całym państwie akcją w zakresie poradnictwa oraz przysposobienia zawodowego i pośrednictwa pracy nie tylko dla bezrobotnych, ale i dla podopiecznych.

Odcinek polityki społecznej, o którym mówiliśmy przed chwilą, pociąga za sobą znaczne wydatki, obciążające budżet państwa. Samorząd bowiem na razie nie może wypełnić swoich zadań w dziedzinie opieki społecznej z uwagi na ciężką sytuację finansową.

Inny charakter mają planowe posunięcia na odcinku zatrudnienia. To jest zagadnienie pierwszorzędnej wagi i nie ma takiej dziedziny życia gospodarczego i społecznego kraju, która by nie była uzależniona od właściwej polityki na tym odcinku. W naszym rozumieniu wewnętrzny rynek pracy może kształtować tylko państwo przez prowadzenie jednolitej polityki w zakresie zatrudnienia i migracji. Również jednolitą, w sensie jednego ośrodka dyspozycji, powinna być akcja w zakresie poradnictwa zawodowego oraz pośrednictwa pracy dla bezrobotnych i podopiecznych.

Jednolita polityka płac ma z kolei zapobiec nieuzasadnionym z punktu widzenia produkcji migracjom pracowniczym. Jednocześnie przy podziale dochodu społecznego i przy regulacji systemu płac zadania odpowiednich czynników powinny iść w kierunku podniesienia realnego poziomu płac w sposób, zapewniający wszystkim pracującym społecznie uzasadnione minimum egzystencji w kierunku zniwelowania gospodarczo nie uzasadnionych i społecznie krzywdzących rozpiętości w płacach.

Dla spraw polityki pracy i polityki zatrudnienia powinny być utworzone jednolite ośrodki dyspozycyjne zarówno dla poradnictwa zawodowego, dla pośrednictwa pracy i polityki zatrudnienia, jak i dla zagadnień migracji wewnętrznej i zewnętrznej.

Ze sprawą dostarczenia jak największej ilości odpowiednich ludzi do pracy wiąże się troska o przywrócenie chorym, słabym i zmęczonym pełnej zdolności do pracy przez położenie nacisku na skuteczność leczenia ubezpieczeniowego i na akcję wczasów pracowniczych. Ma być wprowadzony nowy system organizacji ubezpieczeń społecznych. Pociągnie on za sobą niewątpliwie i rewizję podstaw finansowych i reorganizację lecznictwa w ubezpieczalniach społecznych.

CZŁOWIEK I PRACA

AKTUALNE ZAGADNIENIA POLITYKI SPOŁECZNEJ

Jako naczelną zadanie plan trzyletni stawia przed polityką społeczną walkę z dewastacją biologiczną oraz dostarczenie jak największej ilości odpowiednich ludzi do pracy.

Walka z wyniszczeniem biologicznym powinna uwzględnić przede wszystkim: 1) odpowiednią politykę zatrudnienia oraz płac, a na odcinku opieki społecznej — odpowiednią i racjonalnie pojętą politykę świadczeń i 2) szczególną opiekę nad matką i dzieckiem, a zwłaszcza nad matkami opuszczonymi i sierotami całkowitymi.

Z tymi dwoma zasadniczymi dziedzinami wiąże się z konieczności zespół pozostałych czynników składających się na politykę społeczną, a więc: ważne zagadnienie zwalczania wypadków przy pracy i chorób zawodowych, ochrona pracy, właściwa polityka aprowizacyjna i mieszkaniowa i wreszcie — wyraźne skoordynowanie działalności opieki społecznej, służby zdrowia i instytucji ubezpieczeń społecznych, zwłaszcza przy rozszerzeniu zakresu działania tych ostatnich.

Dział opieki społecznej ulega najsilniejszym przemianom pod wpływem zadań wyznaczonych gospodarce narodowej przez plan trzyletni. Wszelkie poczynania w tej dziedzinie muszą mieć na względzie nie tylko opłacalność społeczną, ale w równym stopniu — opłacalność ekonomiczną. Opłacalność społeczna nie powinna mieć nic z filantropii, a wszystko z obowiązku Państwa niesienia pomocy specjalnie pokrzywdzonym przez los. Z udziałem tym wiąże się sprawa pomocy inwalidom wojennym, wojskowym i cywilnym oraz inwalidom pracy. Tutaj też oczekiwać należy szczególnie intensywnej akcji leczenia i przystosowania do pracy zawodowej inwalidów oraz

akcji protezowej. Moralna strona sprawy ma znaczenie bardzo istotne. Zepchnięcie przez życie i praktykę dotychczasową inwalidów i podopiecznych do roli elementu gospodarczo biernego nie jest w obecnych warunkach do pomyślenia.

Podopieczność i inwalidztwo — poza trwałą i nieprzemijającą 100-procentową niezdolnością do pracy — nie może być stanem permanentnym. Poza nielicznymi przypadkami stan ten musi mieć charakter przejściowy, a więc albo do wyleczenia się, albo do ukończenia odpowiedniego przeszkolenia zawodowego. W naszym rozumieniu żaden zakład opieki społecznej, jakiegokolwiekby nie był on grupy, nie może mieć charakteru przytułku. Winien on zsynchronizować się z rytmem intensywnej pracy całego kraju i powinien być zawsze domem pracy, w którym obok przejściowej pomocy podopieczny znajdzie przede wszystkim możliwość pracy, którą choć w części przyczyni się do utrzymania zakładu.

Dlatego też konsekwencją planowania gospodarczego na tym odcinku musi być unproduktywowanie instytucji opiekuńczych. Rozumiemy to w ten sposób, że należy zmniejszyć liczbę osób korzystających ze świadczeń opieki społecznej do uzasadnionego minimum przez odpowiednią selekcję oraz przez umożliwienie im usamodzielnienia się zawodowego i gospodarczego. Nadto zaś koniecznym wydaje się zmniejszenie kosztów utrzymania zakładów opieki społecznej, ale nigdy w sposób mechaniczny, automatyczny. Tu kładziemy szczególny nacisk na rozbudowanie i prowadzenie ośrodków wytwórczych, zatrudniających podopiecznych, oraz na celowe wykorzystanie odpowiednio zaінwestowanych ośrodków rolnych.

Takie postawienie sprawy pociąga za sobą konieczność przeznaczenia poważnych kwot z planu inwestycyjnego na pierwsze nakłady. Można mniemać, że najbliższe trzy-

Srodki, jakimi państwo i samorząd dysponują na odcinku polityki społecznej, są znikome w stosunku do rozmiarów zagadnienia. Trzeba bowiem zważyć, że obecna sytuacja działania wielotorowego, małowydajnego i nieharmonijnego, nie tylko pogłębia te trudności, ale przede wszystkim podraża koszty całej działalności państwa na tym odcinku odbija się szkodliwie na interesie obywateli. Zbieżności kompetencyjne są tutaj bardzo poważne i szczególnie wyraźne, usprawiedliwione albo nadmierną zachłannością poszczególnych resortów, albo nieudolnością innych. Oto drobne z wielu przykłady: polityka płac jest uzależniona obecnie od co najmniej 6 ośrodków dyspozycji, sprawy populacyjne — 7, sprawy środków na cele opieki społecznej — 10, sprawy higieny pracy — 3, opieki nad matką i dzieckiem do lat 3 itd.

Jest to sprzeczne z kardynalnymi zasadami oszczędnego, harmonijnego i wydajnego działania władz państwowych. Aby zadość uczynić tym celom, każde działanie państwa musi podlegać następującym zasadom: a) jednolitość dyspozycji i trwałości form organizacyjnych, b) integralność w przydziale zadań poszczególnym resortom oraz c) obiektywność koncepcji organizacyjnej i uwolnienie jej od wpływów koniunkturalnych lub personalnych.

Naszym zdaniem, w okresie wykonywania planu trzyletniego winna być przeprowadzona zasada skoncentrowania w jednym resorcie dyspozycji głównymi elementami polityki społecznej. Dotyczy to będzie przede wszystkim: polityki zatrudnienia i migracji oraz ustroju pracy, ochrony, bezpieczeństwa i higieny pracy, ubezpieczeń społeczeństwa, opieki nad macierzyństwem, dziećmi i młodzieżą oraz nad, częściowo lub całkowicie niezdolnymi do pracy, opieki nad inwalidami wojennymi oraz inwalidami cywilnymi i inwalidami pracy.

Całokształt polityki społecznej Państwa, a więc i jego polityka aprowizacyjna, i mieszkaniowa, i zdrowotna winien być skupiony przy stałym organie koordynacyjnym. Resort, obejmujący najważniejsze zagadnienie polityki społecznej, jest resortem par excellence — gospodarczym. Stąd też wydaje się rzeczą bardzo pożądaną, by był powołany stały podkomitet do spraw społecznych przy Komitecie Ekonomicznym R.M. Istniejące dotąd właściwe komisje międzyministerialne musiałyby być przez ten podkomitet wchłonięte. Taka konstrukcja będzie jednolita ogólnie. W terenie zaś trzeba powołać dla spraw społecznych jednolity apa-

rat administracyjny pierwszej i drugiej instancji w ramach zespolonych władz administracji ogólnej.

Plan gospodarczy wymaga, aby sprawy polityki społecznej rozpatrywane były na podłożu zagadnień ekonomicznych. Jest to jedynie słuszne w tej dziedzinie rozwiązanie. I z tego należy sobie dokładnie zdawać sprawę i wyciągnąć właściwe wnioski.

x.

WYNIKI REJESTRACJI BUDOWLANYCH SIŁ TECHNICZNYCH

W grudniu roku ub. została przeprowadzona ogólna rejestracja budowlanych sił technicznych na podstawie dekretu z dn. 5 września 1946 r. o rejestracji i przymusowym zatrudnieniu fachowych sił technicznych na rzecz odbudowy kraju. Objęła ona, z wyjątkiem posłów do ówczesnej Kra-

jowej Rady Narodowej i osób pełniących czynną służbę wojskową, wszystkich obywateli polskich o technicznych kwalifikacjach fachowych z dziedziny budownictwa, podzielonych na następujące grupy: inżynierów architektów, inżynierów dróg i mostów, inżynierów lądowych, inżynierów wodnych, inżynierów o innym wykształceniu zawodowym, którzy pracowali w budownictwie nie mniej niż trzy lata, techników budowlanych i instalacyjnych oraz majstrów budowlanych i instalacyjnych.

W wyniku rejestracji zarejestrowało się ogółem 12.800 osób, w tym inżynierów 2.829, techników budowlanych 4.025 i majstrów 6.027. Na poszczególne grupy inżynierów przypadło: architektów — 910, drogowców — 698, lądowców — 726, wodnych — 221 i budowlanych — 274.

Interesujące dane dostarczyła rejestracja odnośnie terenowego rozmieszczenia poszczególnych grup fachowców:

	inżynierowie	technicy	majstrowie	ogółem
woj. białostockie ¹⁾		5	31	36
„ gdańskie	372	431	429	1.232
„ olsztyńskie ²⁾	4	37	36	77
„ szczecińskie	644	159	190	413
„ wrocławskie	213	204	100	517
„ śląsko-dąbrowskie	122	173	149	444
„ poznańskie	157	515	1.334	2.006
„ pomorskie	74	289	1.011	1.374
„ łódzkie	31	70	90	191
Miasto Łódź	131	217	237	585
woj. warszawskie	113	138	251	515
m. st. Warszawa	1.060	988	760	2.808
woj. kieleckie	95	247	283	625
„ krakowskie	284	357	639	1.280
„ rzeszowskie	54	109	248	411
„ lubelskie	54	86	226	366

Jeżeli nawet na poszczególnych terenach frekwencja przy rejestracji nie była równomierna, choć dekret przewidywał w wypadku uchylenia się od obowiązku karę aresztu do trzech miesięcy i grzywnę do 30.000 zł., uderza niesłychanie silne skoncentrowanie inżynierów (37 proc. całości) i techników (około 25 proc. całości) w Warszawie, a równocześnie prawie zupełny brak wykwalifikowanych sił technicznych w woj. olsztyńskim, podobny zapewne, mimo braku pełnych danych stan w woj. białostockim, wreszcie b. słabą obsadę woj. szczecińskiego.

Pełnego wyrazu dane te nabraly dopiero na tle natężenia ruchu budowlanego na poszczególnych terenach. Niestety brak takich wskaźników. Dla orientacji jedynie można podać, iż w roku bieżącym z kredytów inwestycyjnych na budownictwo w planie Ministerstwa Odbudowy 26,5 proc. sum przeznaczonych będzie na Warszawę a 25 proc. na tereny Ziem Odzyska-

nych. Należałoby ponadto wziąć pod uwagę, iż skoncentrowanie budownictwa na niewielkim stosunkowo terenie jednego miasta, jak np. w Warszawie wymaga znacznie mniejszego aparatu technicznego, niż przebudowanie tych samych kredytów inwestycyjnych na budownictwo w planie Ministerstwa Odbudowy 26,5 proc. sum przeznaczonych będzie na Warszawę a 25 proc. na tereny Ziem Odzyskanych. Należałoby ponadto wziąć pod uwagę, iż skoncentrowanie budownictwa na niewielkim stosunkowo terenie jednego miasta, jak np. w Warszawie wymaga znacznie mniejszego aparatu technicznego, niż przebudowanie tych samych kredytów na obszarze rozległego województwa. Z drugiej strony w stolicy mieszczą się władze centralne zatrudniające wielu techników.

Jeszcze ciekawiej przedstawia się rozmieszczenie inżynierów, jeżeli przyjrzymy się poszczególnym specjalnościom. Z 920 inżynierów architektów

¹⁾ Dane niepełne.

²⁾ Dane niepełne — bez miasta Olsztyna.

42 proc. zamieszkuje i pracuje w Warszawie. Z 274 inżynierów budowlanych równe 50 proc. zarejestrowanych zostało w stolicy.

Dane dotyczące miejsca zatrudnienia w momencie przeprowadzania rejestracji odnoszą się do 12.258 osób, z tego 1.679 osób pracowało w urzędach i instytucjach podległych Ministerstwu Odbudowy, 2.521 w innych resortach, 1.549 w przemyśle budowlanym, 5.613 w wolnych zawodach i samodzielnie, wreszcie 416 spośród zarejestrowanych nie było zatrudnionych w budownictwie.

Przeprowadzona rejestracja ma stanowić podstawę do ewentualnych przesunięć sił technicznych na poszczególnych terenach w drodze przymusowego zatrudnienia. Powołanie do pracy w dziedzinie budownictwa na rzecz odbudowy kraju może nastąpić do dn. 31 grudnia 1948 r. na podstawie wezwania powiatowej władzy administracji ogólnej na okres czasu nie dłuższy niż dwa lata. Nie podlegają powołaniu do pracy; funkcjonariusze państwowi i samorządowi, osoby które ukończyły lat 60 oraz matki sprawujące opiekę nad dziećmi w wieku do ukończonych lat 13. Osoby powołane do pracy będą miały prawo wyboru miejsca pracy w jednej z miejscowości wskazanych im przez władze.

W chwili obecnej po zakończeniu zestawienia wyników rejestracji Ministerstwo Odbudowy przygotowuje się do drugiego etapu pracy — powoływania, zbierając i analizując zapotrzebowania. W samym tylko aparacie Ministerstwa i jego komórek terenowych brakuje w zakresie inżynierów wynosi 246, techników 284 osób. — Oczywiście przesunięcie nadmiernie gdzieś zgrupowanych sił technicznych zaspokoić mogą tylko drobną część potrzeb. W związku z rozwijającą się odbudową kraju zagadnienie szkolenia nowych wysokokwalifikowanych sił technicznych nabiera coraz większego znaczenia. (an.)

O USAMODZIELNIENIE GOSPODARCZE PODOPIECZNYCH

Na podstawie prowizorycznego obliczenia liczba osób dorosłych potrzebujących pomocy ustalona została na przeszło 3.500 tys. osób, z czego około 50 tys. wymaga opieki całkowitej.

Tak niesłychane nasilenie potrzeb opiekuńczych postawiło Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej wobec ogromnych trudności, których pokonanie wymagało wyraźnego ustalenia hierarchii zadań oraz wyszukania najlepszych metod, dla zlikwidowania skutków 6-letniej wyniszczającej polityki okupanta.

W pierwszym okresie pracy cały wysiłek finansowy i administracyjny skierowany był na opiekę nad dorosłymi, przede wszystkim na pomoc w przetrzymaniu najcięższego okresu dla tych, którzy tylko przejściowo

znaleźli się w krytycznym położeniu, a więc dla ludności powiatów specjalnie zniszczonych przez działania wojenne, repatriantów itd.

Obecnie na czoło zadań opiekuńczych wysunięto zagadnienie usamodzielnienia gospodarczego tych podopiecznych, którzy są całkowicie lub częściowo zdolni do pracy, a tylko zostali wykołejeni przez warunki wojenne lub też nie posiadają odpowiednich kwalifikacji zawodowych.

Akcja usamodzielniania gospodarczego podopiecznych idzie w dwóch kierunkach: 1) szkolenia i przeszkalaniania w odpowiednich zakładach, domach pracy oraz domach matki i dziecka; 2) pomocy w znalezieniu zatrudnienia lub w stworzeniu własnego warsztatu czy spółdzielni pracy. Jednostki mniej samodzielnie zatrudniane bywają w warsztatach pracy organizowanych przez związki samorządowe lub organizacje opieki dobrowolnej. W wyjątkowych i szczególnie uzasadnionych wypadkach mogą one być zatrudnione w domach szkolenia i pracy.

Zagadnienie szkolenia rozwiązywane jest w ten sposób, że osoby częściowo zdolne do pracy i kobiety obciążone dziećmi korzystają z pomocy z tytułu opieki społecznej, a nie mogące z braku kwalifikacji wykonywać żadnego zawodu kierowane są do opiekuńczych zakładów szkoleniowych (domy szkolenia i pracy oraz domy matki i dziecka — w opiece całkowitej i warsztaty pracy — w opiece częściowej). Osoby tej grupy celem szkolenia ich w różnych zawodach umieszczane są również w zakładach szkoleniowych prowadzonych przez Główny Urząd Inwalidzki.

Osoby natomiast całkowicie zdolne do pracy, korzystające lub kwalifikujące się do pomocy z tytułu opieki społecznej, a nie wykwalifikowane fachowo i znajdujące się w szczególnie trudnej sytuacji życiowej — kierowane są do szkół zawodowych lub na kursy zawodowe, organizowane przez władze szkolne, instytucje przemysłowe, rzemieślnicze itp.

W razie uzasadnionej potrzeby,

zwłaszcza w stosunku do osób wymagających roztoczenia nad nimi ogólnej opieki, osoby szkolone w wyżej wymienionych zakładach lub kursach umieszczane są w zakładach opieki całkowitej.

Akcja powyższa, która przede wszystkim powinna objąć w jak najszerszym zakresie podopiecznych, korzystających z opieki częściowej, musi do trzeciej również i do domów opieki, gdzie wobec specjalnych powojennych warunków zgromadzony został element najróżnorodniejszy. W związku z tym przeprowadzona została we wszystkich województwach selekcja pensjonariuszy. Według danych z 9 województw na 8.976 pensjonariuszy, podanych selekcji w domach opieki, było: całkowicie niezdolnych do pracy — 6.058; częściowo zdolnych do pracy — 1.455; całkowicie zdolnych do pracy — 206.

Z powyższego zestawienia wynika, iż w chwili obecnej całkowicie zdolni do pracy stanowią 2,3%, częściowo zdolni do pracy 16,2%, czyli razem 18,5% ogólnej liczby osób poddanych selekcji.

Już w 1946 r. nakreślone zostały szerokie plany akcji szkolenia i zatrudnienia podopiecznych. Dużą pomocą w tej akcji były kredyty otrzymane w 1946 r. z Funduszu Inwestycyjnego, które w wysokości 44,1 miln. zł (87% ogólnej sumy przeznaczanej na akcję opiekuńczą) zostały zużyte na uruchomienie nowych lub rozszerzenie istniejących już warsztatów szkoleniowych lub warsztatów pracy.

Obecnie istnieją już i są zaplanowane 52 domy szkolenia pracy i 36 domów matki i dziecka oraz 74 warsztaty pracy.

Akcja usamodzielniania gospodarczego podopiecznych posiada ogromne znaczenie tak dla poszczególnych jednostek, jak i dla całokształtu gospodarki narodowej.

S. K.

FINANSE I PIENIĄDZ

WPLYWY

Z PODATKÓW BEZPOŚREDNICH

Kształtowanie się wpływów z podatków bezpośrednich i opłat w pierwszych pięciu miesiącach

1947 r. w porównaniu z wpływami za tenże okres 1946 r. oraz z preliminarzem budżetowym na 1947 r. ilustruje nast. zestawienie (w miln. zł.):

Miesiące	1946 r.		1947 r.		Preliminowano na 1947 r.	
	Kwota w miln. zł.	w proc. stycznia	Kwota w miln. zł.	w proc. stycznia	Kwota w miln. zł.	Wykonanie w proc. pre. limitarza
Styczeń	903	100	3.323	100	4.208	77
Luty	840	93	3.445	107	4.208	82
Marzec	953	106	3.625	113	4.208	87
Kwiecień	1.004	111	4.486	139	4.208	107
Maj	1.151	127	5.334	166	4.208	127
Razem	4.851	—	20.140	—	21.040	98%

Jak widzimy wpływy z podatków bezpośrednich zarówno w 1946 r., jak i w 1947 r. wykazują stały i progresywny wzrost. Dynamika wzrostu wpływów w 1947 r. jest jednak znacznie większa; podczas gdy w miesiącu maju 1946 r. wpływy z podatków bezpośrednich w porównaniu z wpływami za styczeń wzrosły o 27 proc., w maju 1947 r. odsetek ten wynosi 66 proc.

Uzyskane na okres styczeń — maj 1947 r. wpływy z podatków bezpośrednich wynoszą 96 proc. kwoty preliminarzowej w budżecie, a przypadającej za okres 5 miesięcy 1947 r. Podkreślić jednak należy, że wpływy z podatków bezpośrednich w kwietniu r.b. przekroczyły 1/12 część rocznej kwoty preliminarza, a wpływy za maj dały dalszą 20 proc. nadwyżkę.

Zdaje się nie ulegać wątpliwości, że czerwiec przyniesie jeszcze większą zwyżkę, skutkiem czego dochody z podatków bezpośrednich za pierwsze półrocze pokryją z nadwyżką, preliminowane w budżecie kwoty, przypadające z tego tytułu za okres półroczny, wpływy zaś całoroczne będą znacznie wyższe od kwot preliminarza budżetowego.

Udział ważniejszych podatków w globalnej kwocie wpływów za miesiąc styczeń — maj przedstawia się jak następuje (w miln. zł.):

Rok	Ogółem		Podatek obrotowy		Podatek dochodowy		Podatek od wynagrodzeń		Pozostałe podatki	
	Kwota	Udział w %	Kwota	Udział w %	Kwota	Udział w %	Kwota	Udział w %	Kwota	Udział w %
1946	4.851	100	2.576	55	1.560	32	649	13	66	2
1947	20.140	100	9.542	47	7.950	38	1.739	9	1.739	6

Z zestawienia wynika, że łączne wpływy z podatków: obrotowego i dochodowego zarówno w 1946 r. jak i w r. 1947 r. wynoszą 85 proc. ogólnej kwoty wpływów, przy czym udział podatku obrotowego zmniejszył się z 53 proc. w 1946 r. do 47 proc. w 1947 r., a udział podatku dochodowego powiększył się z 32 do 38 proc. w 1947 r.

Zniżenie z dniem 1 stycznia 1947 roku stopy podatkowej w podatku dochodowym nie zahamowało wpływów z tego tytułu, przeciwnie urealnienie zeznawanych dochodów spowodowało dalszy wzrost wpływów, co jest dowodem, że zmiana stopy podatkowej była celowa i na czasie.

Udział podatku od wynagrodzeń zmniejszył się z 13 proc. w 1946 r.

do 9 proc. ogólnych wpływów za 1947 r., co zostało spowodowane dwukrotną w 1946 r. obniżką stopy podatkowej i znacznym zwiększeniem kwoty wynagrodzenia wolnego od opodatkowania. Pozostałe podatki bezpośrednio i opłaty, wśród których największy udział przypada podatkom i od nabycia praw majątkowych i opłacie skarbowej (dawny podatek spadkowy i od darowizn oraz opłaty stemplowe), wykazały dużą zwyżkę zarówno bezwzględnie, jak i procentową.

Udział poszczególnych sektorów życia gospodarczego we wpływach z podatków: obrotowego i dochodowego za pierwsze pięć miesięcy 1947 r. na podstawie danych orientacyjnych wynosi:

	Podatek obrotowy		Podatek dochodowy	
Sektor państwowy	4.382 miln.	46%	2.930 miln.	38%
„ samorządowy	90 „	1%	—	—
„ sołdziełczy	1.070 „	11%	440 „	6%
„ prywatny	4.000 „	42%	4.220 „	56%

(L.)

STOSUNKI GOSPODARCZE Z ZAGRANICĄ

UMOWY HANDLOWE I ICH WYKONANIE W MARCU I KWIETNIU 1947

Do kwietnia b.r. wymiana towarowa ze Szwecją odbywała się na podstawie dawnych umów handlowych z dnia 9 lipca i 20 sierpnia 1945 r., przewidujących

obroty w wysokości 220 miln. kor. szw. z każdej strony.

Do dnia 31 III 1947 r. zawarte zostały kontrakty (w kor. szw.):

importowe na sumę	179,6 miln.
eksportowe „ „	249,5 „
W tymże okresie czasu dokonano:	
importu wartości	99,5 miln.
eksportu „ „	117,8 „

Poza tym wypłacono zaliczki na zamówienia importowe oraz frachty, łącznie na sumę 35,5 miln.

W miesiącu marcu wysyłki towarów były stosunkowo niewielkie ze względu na wyjątkowo duże trudności żeglugowe.

Stan zawartych kontraktów i wysokość promes wydanych w ramach umowy polsko-duńskiej z dnia 7 października 1946 r. wynosi:

w imporcie — około 70,5 miln. kor. duń. (masło, wieprzowina, łój, smalec, mięso, śledzie solone, konie pociągowe, bydło użytkowe, konie reprodukcyjne, bydło zarodowe, jelita, nasiona warzywne, nasiona rolnicze, albumina, samochody, kryolit);

w eksporcie — około 69,9 miln. kor. duń. (węgiel, koks, sól spożywcza, rury żeliwne, odlewy, minia, littopon, gaz płynny, fajans sanitarny, szkło techniczne).

W wykonaniu umowy polsko-fińskiej z dnia 5 lipca 1946 r. zawarto kontrakty, względnie wydano promesy do dnia 1 kwietnia 1947 r.:

po stronie importu	
na sumę	0,6 miln. dol.
po stronie eksportu	
na sumę	1,2 „ „

W miesiącu kwietniu nastąpiło pewne ożywienie w obrotach towarowych między Polską a Włochami. Jak wiadomo, dotychczasową przeszkodą dla normalnego funkcjonowania umowy handlowej polsko-włoskiej był kurs przeliczeniowy dolara clearingowego na liry. Osiągnięte w marcu b.r. porozumienie zmieniło sytuację i spowodowało zawarcie szeregu transakcji — przeważnie kompensacyjnych.

W ramach ogólnego clearingowego sprowadzono w kwietniu z Włoch 1.250 ton cytryn i pomarańcz oraz 20 ton kwasu cytrynowego.

Do większych transakcji zawartych w ostatnich czasach zaliczyć należy zamówienie 12 transformatorów dla przemysłu węglowego.

W miesiącu kwietniu podpisany został kontrakt na dostawę z Holandii w r. 1948 holowników dla Odry w ramach protokołu dodatkowego umowy handlowej polsko-hollanderskiej. Sprawa zakupu urządzeń portowych jest w toku.

W kwietniu odbyło się w Warszawie zebranie komisji mieszanej polsko-węgierskiej, które miało na celu: a) uzgodnienie salda wykonanych dostaw, b) ustalenie programu wzajemnych dostaw do czasu expiracji umowy, c) omówienie wytycznych do rokowań o nową umowę, d) załatwienie spraw finansowych, komunikacyjnych i portowych.

Komisja obradowała od 15 do 29 kwietnia b.r., przy czym ustalono

stan wykonania na dzień 1 kwietnia b.r. oraz plan wzajemnych dostaw do dnia expiracji umowy, tj. do 30 czerwca br.

W dniu 17 kwietnia b.r. przybyła do Warszawy delegacja jugosłowiańska pod przewodnictwem wiceministra górnictwa p. Popowicia celem przeprowadzenia pertraktacji o zawarciu nowej umowy na okres 5 lat.

Utworzono 5 komisji, mianowicie: ogólną, towarową, techniczną, finansową i komunikacyjną. W planie prac komisji leży ustalenie list towarowych w obrotach na okres

pierwszego roku oraz uzgodnienie możliwości naszego przemysłu odnośnie dostaw inwestycyjnych w tym okresie.

Stan wykonania porozumienia z dnia 29 marca b.r. w sprawie obrotów handlowych z radziecką strefą okupacyjną w Niemczech przedstawia się na dzień 30 kwietnia b.r. jak następuje:

import	1.343.534,01 dol.
eksport	około 1.081.202,20 „
saldo około	262.331,81 dol.

(emzet)

gły zawiązać do naszych portów. Większość statków dalekomorskich wypłynęła na dalsze połowy na wody Islandii, kilka na M. Północne, a niewiele zajętych zostało celem dowiezienia bunkru dla trawlerów, pozostających w obcych portach, po czym udadzą się również na połowy.

W ciągu kwietnia dwa dalsze statki podniosły polską banderę („Neptunia“ i „Kastoria“), tak że obecnie pozostają jeszcze do przejęcia 3 statki, z których jeden znajduje się w remoncie.

W kwietniu Morski Urząd Rybacki — Gdańsk i Gdynia przyjęły 6.123.900 kg ryby z importu. Były to śledzie w beczkach, ryby solone i świeże. Krajami, z których importowaliśmy ten towar były: Anglia, Dania, Szwecja i Norwegia.

Z kraju eksportowaliśmy w miesiącu kwietniu 48.463 kg łososia mrożonego do Anglii. Jako eksport należy również traktować ilości ryb wyładowane przez nasze statki dalekomorskie w obcych portach. Wg danych Morskiego Urzędu Rybnego — Gdynia, ogólna ilość wyładowanej ryby w portach angielskich wyniosła w kwietniu 314,6 ton. Jest to cyfra niepełna, gdyż dotychczas nie nadeszły jeszcze dane co do wyładunku paru trawlerów. Wartość dotychczas podanej ilości wyładowanych ryb obliczona została na 12.691 funtów.

Przetwórczy przemysł rybny, a przede wszystkim przetwórcze zakłady, pozostające w administracji spółdzielni lub przedsiębiorstw prywatnych, wykorzystywały swoje możliwości w 100%.

Ilość ryb — przewędzonych, — zasolonych i — zakonserwowanych przedstawia (w kg) tabela zamieszczona obok.

Centrala Rybna w Szczecinie rozpoczęła mrożenie ryb. W kwietniu zamrożono ogółem 23.437 kg ryby (szczupak i płoć). (Z)

SPRAWA SPECJALIZACJI PORTÓW

W ub. roku odbyła się konferencja naukowa Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego. Tematem konferencji była specjalizacja polskich portów morskich. Referaty wygłoszone na tej konferencji wydane zostały ostatnio przez Instytut Bałtycki w formie książki p.t. „Specjalizacja portów polskich“. Wydawnictwo to jest tym cenniejsze, że zawarte w nim referaty są pierwszą po wojnie próbą zarysowania nowych przesłanek polityki morskiej.

Konferencja zwołana została pod hasłem: „Specjalizacja polskich portów morskich“, ale prawie wszyscy uczestnicy konferencji wypowiedzieli się przeciwko tej specjalizacji, i to z różnych względów: jedni stanęli na

ŻEGLUGA I SPRAWY MORSKIE

RYBOŁÓWSTWO MORSKIE

ków czynnych wynosiła 2.171 osób.

W kwietniu czynnych było 150 kutrów i 1.261 łodzi. Ilość ryba-

Praca stoczni przedstawiała się następująco:

Stocznie	w budowie			w budowie		
	kutrzy	łodzi		kutrzy	łodzi	
		motorowe	wiosłowe		motorowe	wiosłowe
Gdynia	28	5	8	16	16	—
Gdańsk	21	5	—	6	1	—
Darłowo	15	6	—	10	11	18
Szczecin	—	—	—	34	37	72
Fazem	64	16	8	68	65	90

W porównaniu z miesiącem marcem, połowy bałtyckie wzrosły w kwietniu niemal czterokrotnie. Trzykrotny wzrost wykazał Morski Urząd Rybacki w Gdyni, poza tym w wydatnym stopniu powiększyła się ogólna ilość złowionych ryb na obydwu zalewach. Silne sztormy wstrzymywały rybaków gdyńskich od wyjazdu na morze jedynie w ciągu dwóch dni w końcu miesiąca. Jeżeli chodzi o wydajność poszczególnych kutrów, to wg danych Morskiego Urzędu Rybackiego Gdyni, poszczególne kutry przywoziły do 10 ton ryb. Poza wielkimi ilościami dorsza, który był w dalszym ciągu głównym przedmiotem połowów, pojawiły się przy naszych brzegach duże ilości łososia, tak że już w drugiej połowie kwietnia około 70% kutrów przestawiło się na rybołówstwo łososiowe pławnicami (okręg Gdynia).

Ogólny wynik połowów wyniósł w kwietniu 4.194.699 kg o wartości 123.896.010 zł (w marcu 1.205.964 kg o wartości 30.136.480 zł).

Pojawienie się łososi i dobra koniunktura na tę rybę ściągnęła na nasze wody przybrzeżne szereg kutrów obcych; tak np. we Władysławowie stacjonowało w ciągu kwietnia około 100 kutrów duńskich i szwedzkich.

W miesiącu sprawozdawczym f-ma „Dalmore“ zarejestrowała 11 trawlerów, które częściowo rozpoczęły połowy dalekomorskie, częściowo zaś pozostają jeszcze w portach obcych. Wg dotychczasowych danych statki dalekomorskie f-my „Dalmore“ wyładowały w kwietniu w obcych portach 314,6 ton ryb wartości 12.691 funtów szt. Statki te zmuszone były zbywać swoje połowy na obcym terenie, gdyż z powodu trudności bunkrowych oraz silnych sztormów na Bałtyku nie mo-

	Przewędzono	Zasolono	Konserwy	Razem	Ilość zakł. czyn.	Stan zatrudn.
Gdynia	404.782	597.380	38337	1.040.499	52	1.736
Gdańsk	159.630	268.150	9.331	428.111	25	—
Darłowo	58.455	25.240	605	84.300	15	177
Szczecin	26.841	15.660	—	42.501	8	67
	640.708	906.430	48.273	1.595.411	100	1.980

stanowisku, że w tej chwili brak jeszcze elementów potrzebnych do ścisłej oceny sytuacji gospodarczej kraju i związanego z tym problemem importu i eksportu; inni wskazywali na konieczność uwzględnienia roli Szczecina, którego możliwości przepustowych jeszcze nie sprecyzowano; inni jeszcze stanęli na stanowisku, że specjalizacja jest pojęciem ciągłym w czasie i mającym charakter dynamiczny. Tak czy inaczej zdecydowanie przeważała opinia, która znalazła również wyraz w uchwałach, że nie należy w obecnej chwili precyzować roli portów ze względu na cały szereg niewiadomych, należy natomiast przeprowadzić prace analityczne, które stałyby się podstawą do odpowiednich wniosków w dziedzinie specjalizacji portów w momencie, gdy warunki pozwolą na ich realizację. W ub. r. Wydział Morski Instytutu Bałtyckiego miał na razie opracować zagadnienie ładunków drobnicowych.

Tyle można by powiedzieć w wielkim streszczeniu, o wynikach konferencji co do samego problemu specjalizacji portów.

Oczywiście na tle tego zasadniczego dylematu poruszono w referatach szereg spraw o zasadniczym znaczeniu dla portów, żeglugi i handlu morskiego. Nie zmieniły jednak te referaty i głosy w dyskusji tezy, że jeszcze nie czas na specjalizację portów i w tym wydaje się, tkwi największe niebezpieczeństwo dla praktycznego rozwiązania aktualnych i nie cierpiących zwłoki spraw dalszych inwestycji portowych.

Dla bardziej plastycznego przedstawienia tego niebezpieczeństwa wskazać należy na problem przeładunku węgla, rudy i drzewa, chociaż przykładów takich przytoczyć można by więcej. Węgiel ze względu na sytuację polityczną był przed rokiem 1939 po połowie (mniej więcej) ładowany w Gdyni i w Gdańsku, drewno zdradzało coraz większe tendencje wyrównania przeładunku na oba porty, i tak też kształtowały się inwestycje potrzebne do przeładunku, nie bacząc, że jeden z tych portów mógłby mieć lepsze warunki dla danego towaru tak ze względu na naturalne położenie portu nad rzeką, jak też warunki rozbudowy lub właściwości węzła komunikacyjnego. Obecnie można by już z całą ścisłością stwierdzić, że tak dla węgla, jak też i dla drzewa Gdańsk posiada lepsze warunki. Ta teza w zasadzie została już przyjęta w rozmowach z zainteresowanymi stronami, zwłaszcza jeżeli chodzi o węgiel i projekty nowych inwestycji. Wprawdzie jeszcze ostatecznie dla całości nie sprecyzowano tych planów, jednak znalazły one już swój wyraz w niektórych pracach. Oczywiście nie mówi się w tych projektach, że cały węgiel ma przejść do Gdańska, jednak gros inwestycji węglowych przewidziane jest na Gdańsk

(budowa nowego basenu, dźwigów itp.).

Gdynia w tych warunkach stałaby się dla węgla portem pomocniczym celem wykorzystania istniejących urządzeń oraz uzyskania powrotnego frachtu dla pustych węglarek. Ten właśnie powrotny fracht kolejowy zdecydowanie o konieczności przerwania na Gdańsk dużej ilości takich towarów masowych, jak ruda, apatyty, fosforyty itp. W ten sposób zarysowuje się specjalizacja portu gdańskiego w eksporcie węgla i imporcie rudy i wydaje się rzeczą dziwną, że na konferencji sprawa ta nie została poruszona. Nie zmieni w niczym tego faktu zużytkowanie Szczecina, który niezależnie od Gdyni — Gdańska musi otrzymać swój kontyngent węgla w eksporcie, a towarów masowych — w imporcie. Zwiększone wydobycie węgla używać będzie dużą ilość kopalniaków, przekraczającą nasze możliwości produkcyjne, i to przez dłuższy okres czasu, co pociągnie za sobą konieczność importu drzewa.

Wydaje się, że zdecydowanie tylko Szczecin posiada warunki na port drzewny w imporcie (o ile kopalniaki nie będą importowane drogą lądową z ZSRR).

W każdym razie już obecnie, jakkolwiek nie znamy jeszcze dokładnie przyszłej struktury gospodarczej Polski, jako pewnik możemy ustalić sprawę specjalizacji portów dla węgla w eksporcie i pewnych towarów masowych w imporcie. Wyrażane poglądy, że porty nasze winniśmy inwestować w zależności od tego, z jakimi państwami zawierać będziemy traktaty importowo-eksportowe, nie wydają mi się słusznymi, gdyż na przykład import z ZSRR nie wyklucza importu ze Szwecji i odwrotnie. Traktatów handlowych nie zawiera się na dziesiątki lat i nie można przeprowadzać inwestycji w zależności od każdego traktatu.

W porty inwestuje się i inwestowano przed wojną u nas i w innych krajach niezależnie od chwilowej koniunktury gospodarczej. I jakkolwiek zgodzić się trzeba, że w tych warunkach wiele inwestycji wykonuje się ponad chwilową potrzebę lub ponżej potrzeby, to jednak nie ulega wątpliwości, że winniśmy unikać w miarę posiadanych możliwości takich niespodzianek, a w niektórych dziedzinach — jak wyżej wykazano — one już istnieją.

Obok dyskusji o specjalizacji portów wybił się na konferencji inny problem, mianowicie sprawa przekształcenia charakteru portów z przeładunkowych na — handlowe, wyposażone w taki aparat, jak giełdy, aukcje, banki, domy skladowe i — warantowe, dobrze funkcjonujący zespół przedsiębiorstw usług portowych itp.

Jeśli z jednej strony padły hasła, że porty powinny się stać ośrodkiem dystrybucyjnym handlu zamorskiego, co nie wydaje się zupełnie słusznym, to z drugiej strony, co trzeba stwierdzić ze zdziwieniem, wyrażono pogląd, że zadaniem portów jest jedynie przeładunek. Wydaje się, że ośrodkiem dystrybucyjnym handlu były i prawdopodobnie będą siedziby zarządów dużych zakładów produkcyjnych (centr. zarządy przemysł., zjednoczenia przemysł., główne ośrodki wymiany handlu zagranicznego itd.). Szczególnie w warunkach gospodarki planowej i przeważającego udziału Państwa w gospodarce narodowej pogląd ten jest nie do zbitcia. Jednakże porty mogą być i powinny być ośrodkiem transportu i tych wszystkich usług, które związane są z wykonaniem umów importowo-eksportowych. Na tej zasadzie budowany był rozkwit wszystkich dużych portów europejskich. Przeciwnie stawienie się temu pogładowi spowodowałoby porty do roli tragarza, bez żadnych horoskopów na przyszłość, jak to plastycznie wyraził się jeden z uczestników konferencji. Niebezpieczne jest sugerowanie się wzrastającą ilością przeładowanych ton bez analizy, jakie czynności związane były z przeładunkiem i ile wartości materialnych, zwłaszcza w postaci dewiz, te operacje przyniosły dla portów, a tym samym dla Państwa. Niestety, frapujący ten temat nie znalazł właściwego echa w uchwałach.

Mimo że zasadniczy temat specjalizacji portów nie został przez konferencję pozytywnie rozwiązany, mimo że problem przekształcenia portów przeładunkowych na handlowe nie został ujęty nawet w formie uchwał, stwierdzić należy, że obrady dały dużo ciekawego materiału, który winien być obecnie bardziej szczegółowo rozpracowany i przedyskutowany nie tylko przez Instytut Bałtycki, ale również przez każdą instytucję i przedsiębiorstwo zainteresowane w rozwoju portów.

Jerzy Michalewski

PRZEGLĄD USTAWODAWSTWA GOSPODARCZEGO

PRZEGLĄD USTAWODAWSTWA GOSPODARCZEGO

Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 28 kwietnia 1947 r. ((Dz. U.

R. P. Nr 38, poz. 184 zawiera przepisy wykonawcze do artykułu 10 dekretu z dnia 13 kwietnia 1945 r. o nadzwyczajnym podatku od wzbogacenia wojennego.

Rozporządzenie Ministrów: Komunikacji, Administracji Publicznej, Ziemi Odzyskanych i Bezpieczeństwa Publicznego z dnia 14 maja 1947 r. (Dz. U. R. P. Nr 38, poz. 100) wkłada na właścicieli (posiadaczy) **pojazdów mechanicznych**, dopuszczonych do ruchu na drogach publicznych, obowiązek zgłoszenia tych pojazdów do ponownej **rejestracji** właściwej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej. Od obowiązku powtórnej rejestracji są zwolnione pojazdy mechaniczne: a) zaopatrzone w wojskowe znaki i dowody rejestracyjne; b) zaopatrzone w międzynarodowe świadectwa samochodowe i zagraniczne znaki rejestracyjne. Celem uzyskania nowego dowodu rejestracyjnego właściciel (posiadacz) pojazdu zarejestrowanego powinien złożyć wojewódzkiej władzy administracji ogólnej w terminie przez nie wyznaczonym podanie i przedstawić pojazd do przeglądu technicznego. Wojewódzka władza administracji ogólnej dokonuje rejestracji pojazdów mechanicznych na zasadzie przepisów działu IV rozporządzenia Ministrów: Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr 85, poz. 616). Po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia (czyli z dniem 21 listopada 1947 r.) tracą ważność wszystkie dowody rejestracyjne, wydane przed wejściem w życie rozporządzenia.

Rozporządzenie Ministrów: Komunikacji, Administracji Publicznej, Ziemi Odzyskanych i Bezpieczeństwa Publicznego z dnia 14 maja 1947 r. (Dz. U. R. P. Nr 38, poz. 191) wkłada obowiązek zgłoszenia powiatowej władzy administracji ogólnej **pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych**, wydanych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, o ile posiadacz pozwolenia ma zamiar korzystać nadal z prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych. Celem dokonania zgłoszenia posiadacz pozwolenia powinien złożyć powiatowej władzy administracji ogólnej, właściwej ze względu na jego zamieszkanie, deklarację w dwóch egzemplarzach, na drukach wydanych przez władzę oraz dołączyć posiadane pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych oraz potwierdzenie miejsca zamieszkania kierowcy przez władzę meldunkową. — Powiatowa władza administracji ogólnej po sprawdzeniu prawidłowości wypełnienia deklaracji potwierdzi na pozwoleniu dokonanie zgłoszenia, o ile nie zachodzą przypadki uzasadniające odmowę wydania lub odebrania pozwolenia. Deklaracje należy składać w terminach wyznaczonych przez powiatową władzę administracji ogólnej i podanych do publicznej wiadomości za pomocą obwieszczeń. Pozwolenia nie potwierdzone tracą ważność po

upływie 4 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia (czyli z dniem 21 września 1947 r.). Powyższe przepisy nie mają zastosowania do pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych wydanych przez władze wojskowe i międzynarodowe.

Rozporządzenie Ministra Aproprowiacji z dnia 2 maja 1947 r. (Dz. U. R. P. Nr 39, poz. 193) **ustala** najniższe dopuszczalne **wysokości procentowego przemiatu**: dla żyta 90 proc., dla pszenicy — 80 proc. Rozkurz wraz z doczyszczaniem zboża nie może być wyższy niż 3 proc. przywiezionego do młyna. Wszelkie produkty uboczne, jak otręby, poślad, łuski i inne odpadki podlegają wraz z produktami głównymi wydaniu właścicielowi zboża oddanego do przemiatu. W poszczególnych przypadkach Minister Aproprowiacji może w określonych młynach i dla ściśle określonych celów zezwolić na przemiat procentowo niższy oraz określić uprawnionych do sprzedaży maki pochodzącej z takiego przemiatu.

Taryfę opłat za przemiat na cele reklamowanego zaopatrzenia ustala Minister Aproprowiacji. Młyny obowiązane są w pierwszej kolejności do przemiatu zboża na zlecenie państwowych władz aproprwizacyjnych. Młyny obowiązane są prowadzić specjalne księgi przemiatu.

Rozporządzenie Ministra Ziemi Odzyskanych i Ministra Administracji Publicznej z dnia 7 maja 1947 r. (Dz. U. R. P. Nr 39, poz. 195) **ustala skład i tryb postępowania komisji klasyfikacyjno-szacunkowych i komisji osadnictwa nierolniczego na obszarze Ziemi Odzyskanych i b. Wolnego Miasta Gdańska**.

Rozporządzeniem Ministra Sprawiedliwości z dnia 8 maja 1947 r. (Dz. U. R. P. Nr 39, poz. 196) **utworzony** został **wydział handlowy w Sądzie Okręgowym w Gdańsku**.

Dziennik Ustaw Nr 40 zawiera jednolite **teksty dekretów** z dnia 20 marca 1946 r. o **podatkach komunalnych oraz o finansach komunalnych**.

(Szon.)

KRONIKA GOSPODARCZA

Zjednoczenie surowców mineralnych uruchamia w Kamieniu (Śląsk Dolny) pierwszą w Polsce kopalnię kaolinu. Artykuł ten, służący do wyrobu porcelany, sprowadzany był dotąd całkowicie z Czechosłowacji.

W maju b. r. otrzymaliśmy z dostaw UNRRA 650 t wysokogatunkowej kalafonii, jodek potasu, talk, barwniki, kryolit, latex płynny, elektrody węglowe, 400 t kauczuku syntetycznego, smołę płynną, fosfor czerwony, laktozę i czteroetyłek ołowiu. Prócz tego przybyły do Polski wyposażenia oraz odczynniki laboratoryjne.

Od początku dostaw UNRRA otrzymaliśmy 869 t kauczuku naturalnego oraz 1.580 tys. t kauczuku syntetycznego.

Eksport polskiego cementu wyniósł w r. 1946 przeszło 460 tys. t, z czego 200 tys. t drogą morską. Szybkie tempo załadunku dały premie, płacone nam przez armatorów w walucie obecnej w wysokości około 15 tys. dolarów.

Zbiór z plantacji tytoniowych na r. b. przewidywany jest na ok. 5 miln. kg machorki i ponad 2 miln. kg wirgini.

Polska żegluga na Odrze otrzymała na r. b. kredyt w wysokości 303 miln. zł, z czego na remont taboru pływającego, stoczniowego i urządzeń przeładunkowych przeznaczono 213 miln. zł, na zakup holowników za granicą 90 miln. zł.

Na terenie Polski istnieje 226 spółdzielni budowlanych. Wykonały one w r. 1946 robót za 3.300 miln. zł.

Zjednoczenie Kablowe wyprodukowało w I kwartale r. b. różnych kabli na sumę ok. 540 miln. zł, z czego na kable ziemne przypada suma 112 miln. zł, przewody izolacyjne — 251 miln. zł, przewody gołe — 176 miln. zł. Produkcja Zjednoczenia obejmuje kable ziemne i podwodne, przewody dla teletechniki i radia, przewody elektryczne, linie napowietrzne, trolleybusowe i tramwajowe.

Państwowy Bank Rolny uruchomił kredyt w wysokości 5 miln. zł, z którego będą mogli korzystać rolnicy z województwa krakowskiego poszkodowani na skutek gradobicia.

W Danii przeprowadzany jest zakup tysiąca koni zarodowych rasy frederiksboarskiej, jutlandzkiej, belgijskiej i norweskiej oraz 43 tys. koni użytkowych. Komisja ekspertów delegowanych przez M. R. i R. R. zakupiła dotychczas 353 ogiery i klacze. Konie zarodowe przeznaczone są dla Państwowych Zakładów Hodowli Koni i Państwowych Nieruchomości Ziemi.

Produkcja Zjednoczenia Maszyn Elektrycznych w I kwartale br. osiągnęła wartość 193 miln. zł. Wyprodukowano maszyn wirujących na sumę 77 miln. zł, transformatorów — ponad 45 miln. zł, szcetek węglowych — 2 miln. zł oraz naprawiono maszyn elektrycznych na sumę 28 miln. zł.

Z delegacją rządu palestyńskiego podpisano umowę na dostawę 800 tys. skrzyń na pomarańcze. Należność otrzymała Polska w funtach angielskich. Skrzyń zostanie wykonanych przez sektor państwowy, spółdzielczy i prywatny.

Według przewidywań Podkomitetu Międzynarodowej Grupy Studiów dla spraw wełny wartość konsumowanej w Polsce wełny ubraniowej w okresie rocznym lipiec 1946 — czerwiec 1947 r. wyniesie ma 35 miln. funtów.

Ministerstwo Zdrowia otrzyma zakupiony w Norwegii olej rycynowy — około 40 t, tran — 10 tys. t i kapsułki tranowe — 12 miln. szt. Ze względu na ciepłą porę roku transport ten nadejdzie dopiero w jesieni.

Z radzieckiej strefy okupacyjnej Niemiec wysłano do Polski w ramach reparacji wojennych nowe transporty chemikalii. Z obszernej listy towarowej wymienić należy gips — 5 wagonów, dwuwęglan wapna — 8 wagonów, 20 t parafiny, 20 t emalii, 20 t farby Nitro do metali, asortyment lakierów do maszyn, 500 t wosku montanowego surowego, 20 t chloraminy, 3 t świec, 100 t farby rdzo-ochronnej.

Do Gdańska przybyła grupa przemysłowców czechosłowackich, reprezen-

tujących prawie wszystkie gałęzie wytwórczości. Przemysłowcy czechosłowaccy zwiedzili ważniejsze ośrodki naszego życia gospodarczego celem zorientowania się w konkretnych możliwościach współpracy ekonomicznej polsko-czechosłowackiej.

Do Gdańska przybył amerykański statek S/S „Ezra Meeke“, który przywiózł z Galvaston 8.881 t pszenicy.

W Katowicach bawili dwaj ekonomiści amerykańscy Natan i Gath, przedstawiciele amerykańskiego instytutu do badań koniunktury. Amerykanie interesowali się osiągnięciami polskiego przemysłu węglowego i hutniczego.

W tych dniach rozpoczęło w Starej Wsi pow. Brzozów poziome wiercenie terenów na głębokość 100 m. Pierwszy dwucalowy otwór wydał w pierwszym dniu 2 tys. l. ropy.

Ministerstwo Żeglugi podpisało serie umów uzupełniających umowę polsko-szwajcarską z dn. 4 marca 1946 r. dotyczącą wymiany towarowej i układu finansowego. Nowopodpisana umowa przewiduje rozszerzenie udziału przemysłu szwajcarskiego w odbudowie gospodarczej Polski, ze strony zaś polskiej powiększenie

dostaw węgla na ogólną sumę 60 miln. fr szw. W okresie rocznym obrót towarowy każdej strony wyniesie 40 miln. fr szw., przy czym 10 proc. polskiego eksportu ma być pokryte wolnymi dewizami.

Między Wielką Brytanią a Polską została zawarta umowa handlowa na okres od 1 czerwca r. b. do 31 maja 1950 r. Ogółem wymiana towarów w tym okresie przewidziana jest na 60 miln. funtów szterlingów.

W Warszawie odbyła się V sesja polsko-radzieckiej komisji mieszanej do spraw reparacji, na której rozpatrywano bieżące sprawy związane z realizacją reparacji dla Polski. Sesja doprowadziła do rozwiązania szeregu spraw w znaczeniu praktycznym.

Minister Skarbu Konstanty Dąbrowski odbył konferencję z przedstawicielami Izby Przemysłowo-Handlowej oraz Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupieckich. Przedmiotem rozmowy były zagadnienia związane z dystrybucją artykułów monopolowych.

Przemysł olejarski w pierwszym kwartale r. b. wyprodukował 2.400 ton oleju surowego, 3.076 t oleju rafinowanego, 452 t oleju bielonego, 397 t kwasu tłuszczowego i 2,5 t margaryny.

PRZEGLĄD ZAGRANICZNY

NA ŚWIATOWYCH RYNKACH TOWAROWYCH

Na przemysł aluminiowy wojna wywarła wpływ największy, bynajmniej nie tymczasowy, przemijający. W roku 1933 ogólna światowa produkcja aluminium wynosiła zaledwie 141.700 ton, przy zdolności produkcyjnej nie przekraczającej 300 tys. t rocznie. W roku 1939 zdolność produkcyjna wynosiła już 600 tysięcy t rocznie i była całkowicie wykorzystana. Wzrost produkcji był najsilniejszy w Niemczech, gdzie aluminium stało się podstawowym surowcem w produkcji samolotów. Kilka lat później, w chwili największego rozkwitu produkcji wojennej, ogólna światowa zdolność produkcyjna aluminium wynosiła 2,200 tys. t rocznie, rzeczywista zaś produkcja około 2 miln. ton.

W chwili ukończenia wojny spodziewano się powszechnie poważnych zaburzeń na rynku aluminiowym, było bowiem rzeczą jasną, że po wyeliminowaniu produkcji wojennej osiągnięcie równowagi wymagać będzie dłuższego czasu. Okazało się jednak, że przewidywania dotyczące powojennej konsumpcji aluminium były pesymistyczne i nie uwzględniały wielu ele-

mentów, które przyczyniają się do jej utrzymania na wysokim poziomie.

W Stanach Zjednoczonych, które są w chwili obecnej największym konsumentem aluminium na świecie, zużycie wynosiło w roku 1945 797.220 t, spadając w roku 1946 — w związku ze zmniejszeniem zapotrzebowania przemysłu wojennego — do 461.877 ton. Należy przy tym zauważyć, że w ciągu ubiegłego roku konsumpcja stale wzrasta, osiągając w ostatnim kwartale poziom odpowiadający konsumpcji rocznej — 600 tys. ton. Na rok 1947 ocenia się zużycie aluminium w Stanach Zjednoczonych na 800 tysięcy ton.

Podobnie przedstawia się sprawa w Wielkiej Brytanii. W roku 1938 zużycie aluminium wynosiło zaledwie 44.400 ton. W roku 1943, kiedy produkcja wojenna osiągnęła swój punkt szczytowy, wzrosło ono do 207 tys. ton. W roku ubiegłym Wielka Brytania zużyła 116.400 t aluminium, konsumpcja jednak ostatniego kwartału odpowiada konsumpcji rocznej 200 tys. ton. W roku bieżącym miała ona dorównać maksymalnej konsumpcji lat wojennych. Liczby te jednakże obejmują również zużycie złomu aluminiowego, którego duże stosunkowo ilości rzucane są na rynek przez Brytyjskie Ministerstwo Zaopatrzenia.

Według oceny United States Bureau of Mines, światowa produkcja aluminium wynosiła w roku 1946 — 750 tys. t, z czego na Stany Zjednoczone przypadło 50 proc., na Kanadę 20 procent, na ZSRR 10 proc., na Francję 8 proc., na Wielką Brytanię 5 proc., na inne zaś kraje 7 procent.

Jak wynika z przytoczonych wyżej liczb, produkcja światowa aluminium wrośnie prawdopodobnie w roku 1947 wydatnie, przekraczając 1 milion ton. Trzeba jednak zaznaczyć, że zdolność produkcyjna głównych państw produkujących z wyjątkiem byłych państw osi nie zawsze odpowiada potrzebom produkcji pokojowej. Niektóre zakłady, uruchomione w latach wojennych, bez względu na koszty, zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych, produkują obecnie za drogo i będą zapewne musiały wstrzymać pracę. Ponadto pewne zakłady będą zmuszone do zastawienia się na inne gatunki metalu, bardziej przystosowane do potrzeb pokojowych. W kołach fachowych nie wyklucza się więc ewentualności czasowego braku aluminium na rynku, które będzie miało nadal duży popyt zarówno ze względu na rozszerzony zakres zastosowania, jak i na stosunkowo niską cenę w porównaniu z innymi metalami kolorowymi.

Przeprowadzona w ubiegłym miesiącu wyżka cen sialu w Wielkiej Brytanii skierowała znów uwagę kół gospodarczych na sytuację na światowym rynku włókien twardych. Polityka Wielkiej Brytanii na tym odcinku ma tym większe znaczenie, że ze względu na zmniejszenie produkcji Filipin stała się ona naj-

wiejszym dysponentem sialu na świecie. Cała produkcja Brytyjskiej Afryki Wschodniej przejmowana jest przez brytyjskie Ministerstwo Zaopatrzenia, które na mocy nowozawartego kontraktu płaci teraz o 20 funtów szterlingów więcej niż poprzednio; tona sialu loco odbiorca w Wielkiej Brytanii kosztuje obecnie 83 f. szt.

Światową produkcję włókien twardych ocenia się w roku 1947 na 410 tys. t.; średnia produkcja lat przedwojennych wynosiła 530 tys. ton. Spadek produkcji tłumaczy się przede wszystkim trudnościami, na jakie napotyka odbudowa gospodarcza w Indiach Holenderskich i Filipinach, które przed wojną były najpoważniejszymi producentami tego surowca na świecie. W kołach fachowych przypuszcza się, że Indie Holenderskie nie będą jeszcze mogły w roku bieżącym uruchomić eksportu. Co do Filipin zaś należy się tu wprawdzie spodziewać pewnej poprawy, ale nie takiej, jaka mogłaby usunąć istniejące jeszcze obecnie na rynku trudności. Niewielkie również znaczenie może mieć wzrost produkcji w Meksyku, Brazylii i Panamie.

Światowa konsumpcja włókien twardych stoi jeszcze poniżej poziomu przedwojennego, przede wszystkim z powodu wyeliminowania Niemiec i Japonii. Największym w chwili obecnej odbiorcą sialu są Stany Zjednoczone, które importują całą prawie kwotę eksportową Meksyku, Haiti i portugalskich kolonii afrykańskich. Odbywa się to przeważnie na podstawie średnio lub długoterminowych kontraktów zakupu. Płacone ceny są bardzo wysokie. Dr B.

WĘGRY

SITUACJA GOSPODARCZA

Uplłynęło już 10 miesięcy od chwili, gdy pieniądź węgierski został z powodzeniem ustabilizowany. Utrzymanie jego siły nabywczej zależy w znacznym stopniu od równowagi budżetowej. Toteż w budżecie rozpatrzono przede wszystkim możliwości wpływów, a następnie dopiero dostosowano do nich wydatki. Wewnętrzna pożyczka jest w obecnej sytuacji niemożliwa, bowiem inflacja pochłonęła prywatne oszczędności.

Budżet jest oparty o obecny dochód narodowy, którego większa część jest przeznaczona na wydatki państwowe. Dochód ten w okresie budżetowym został oceniony na 920 miln. dolarów., co stanowi około 58 proc. dochodu z okresu 1937/38. Wedle oficjalnej statystyki bogactwo narodowe kraju zmniejszyło się o 40 proc. w porównaniu z r. 1938, głównie wskutek wywiezienia przez Niemców towarów, surowców i żywności. Pomimo jednak tych strat dochód narodowy na okres 1947 wzrasta. Wzrost produkcji rolnej jest niewielki, największą poprawę wykazuje przemysł i górnictwo. Wpływ rządu węgierskiego z tych dzie-

dzin ocenia się na 200 miln. dolarów, co stanowi 23 proc. dochodu narodowego.

Preliminarz wydatków na rok bieżący wynosi 232 miln. dolarów, w tym 92 miln. na rachunek odszkodowań i innych ciężarów związanych z zawieszeniem broni i traktatem pokojowym, co stanowi 42 proc. ogólnej sumy wydatków. Pozostaje 58 proc. na koszty administracji, emerytury i inwestycje.

W myśl układu, zawartego ze Związkiem Radzieckim, Jugosławią i Czechosłowacją, Węgry mają dostarczyć w roku bieżącym na rachunek odszkodowań towarów wartości 27,5 miln. dolarów według cen z r. 1938.

Poza tym Węgry pokrywają koszty przebywania armii okupacyjnej i Międzysojusznicej Komisji Kontroli oraz mają wypłacić mocarstwom zachodnim odszkodowania za zniszczone mienie ich obywateli.

Stosunek pomiędzy płacami i cenami został ustalony po stabilizacji. Płace zostały określone w ten sposób, że wynoszą 60 proc. dochodu z r. 1938, przy czym płace urzędników państwowych uległy jeszcze większej redukcji.

W kraju, który stracił tak znaczny odsetek swego dochodu narodo-

wego, odbudowa może nastąpić tylko przez stopniowy wzrost wydajności rolniczej i przemysłowej. Rolnictwo odczuwa brak nawozów sztucznych, sprzętu, pogłowia i nasion. W r. 1946 r. miała miejsce katastrofalna susza, powodująca zmniejszenie zbiorów. Uprawiono ponad 90 proc. użytków rolnych. Uzyskanie ziemi stało się dla chłopów podjętą do zasiania gruntów mimo ogromnych trudności. Rolnictwu węgierskiemu potrzebny jest jednak kapitał dla organizacji produkcji na nowych zasadach i dla odnowienia przestarzałego sprzętu.

Dla odbudowy rolnictwa i przemysłu Węgry muszą importować bydło, konie, nasiona, maszyny rolnicze, nawozy, węgiel, surowce, sprzęt i urządzenia fabryczne. Dla zapłaty za import muszą być znalezione rynki zbytu dla eksportu. Odszkodowania również ciążyą na budżecie płatniczym. W r. 1946 zaczął budzić się z letargu handel zagraniczny, który w r. 1945 nie istniał wcale. Głównymi rynkami zbytu były: Związek Radziecki, Czechosłowacja i Szwajcaria, głównymi dostawcami: Związek Radziecki, Polska i Czechosłowacja, co wskazuje na nową orientację handlu zagranicznego Węgier, przed wojną uzależnionego w znacznym stopniu

od Niemiec. Import składał się głównie z węgla, koksu, drzewa budowlanego i surowców dla przemysłu chemicznego. Dużą pozycję eksportu stanowią: ropa naftowa, wyroby włókiennicze i żarówki elektryczne.

Związek Radziecki dostarczył Węgrom, w ramach umowy, 30 tys. ton surowej bawełny. Zapłała za nią odbywa się w postaci materiałów gotowych, których znaczny odsetek pozostaje do dyspozycji wewnętrznego rynku. Przemysł włókienniczy odczuwa brak wełny i juty i pragnie zawrzeć podobne układy z państwami sąsiednimi.

Wszystkie stronnictwa stanęły na stanowisku, że produkcja i rozdział winny funkcjonować w ramach gospodarki kierowanej i kontrolowanej przez państwo. Celem planu jest osiągnięcie w r. 1950 stopy życiowej przekraczającej przedwojenną. Na skutek reformy rolnej wszystkie lasy stały się własnością państwa. Kopalnie węgla i duża część przemysłu elektrotechnicznego zostały znacjonalizowane. Ostatnio kontrola państwowa objęła ciężki przemysł. Poza tym, państwo kontroluje całokształt życia gospodarczego przez odpowiednią politykę kredytową.

Plan trzyletni opiera się na założeniu, że dochód narodowy Węgier osiągnie w ciągu trzech lat poziom 1938 r. W ciągu trzylecia 11 proc. dochodu narodowego ma być poświęcone na wydatki inwestycyjne. Z tego, około 120 miln. dolarów, to jest 1/3 byłaby poświęcona na modernizację sprzętu przemysłowego i na komunikację, 1/3 na rolnictwo i na budownictwo wiejskie, wreszcie 1/3 na wydatki społeczne i kulturalne. Plan ten nie przewiduje żadnej pomocy z zewnątrz, gdyby jednak nastąpił wpływ kapitałów zagranicznych, stopa życiowa mogłaby się szybciej podnieść.

K. Sz.

FRANCJA

EWOLUCJA HANDLU ZAGRANICZNEGO

Według ogłoszonych ostatnio przez francuski Urząd Statystyczny danych, import francuski osiągnął w pierwszym kwartale br. wartość 76,9 mld. franków przy tonażu 6,5 miln. t. Import ostatniego kwartału 1946 r. wynosił 65,7 mld. franków przy tonażu 7,3 miln. t. Zmiany w tonażu tłumaczą się zmniejszeniem importu węgla. Jeżeli chodzi o eksport, to wynosił on w tym samym okresie 47,9 mld. franków przy wadze 3,1 miln. t. Jest to

w stosunku do ostatniego kwartału 1946 r. wzrost wartości o 6,3 mld. franków i wagi o 0,2 miln. ton. Mimo wydatny wzrost eksportu deficyt handlu uległ dalszemu powiększeniu, wynosząc za cały pierwszy kwartał 29 mld. franków. Jest to wynikiem pogłębiającej się ciągle zmiany na niekorzyść Francji w stosunku cen artykułów importowanych do cen artykułów eksportowanych. Tylko część tego deficytu pochodzi z wymiany z imperium kolonialnym i nie obciąża francuskiej rezerwy zagranicznej siły nabywczej. Właściwy deficyt handlowy w obrocie zagranicznym wynosi 27,7 mld. franków.

Poniższe zestawienie ilustruje ewolucję handlu zagranicznego w okresie powojennym w porównaniu ze średnią miesięczną roku 1938.

	przywóz miln. fr.	wywóz miln. fr.
1938 śred. mies.	3.832	2.548
1945 „	4.569	949
1946 „	19.503	8.450
1947 styczeń	23.742	14.514
„ luty	25.764	17.118
„ marzec	27.447	16.288

(embe).

JUGOSŁAWIA

UNIA GOSPODARCZA Z ALBANIĄ

W zimie b. r. zawarta została między Jugosławią i Albanią umowa o współpracy i wzajemnej pomocy nad odbudową obu krajów, unii celnej i wyrównaniu waluty.

Współpraca i wzajemna pomoc ma się wyrażać w pierwszym rzędzie uzgodnieniem planów gospodarczych. W tym celu już przed 15 XII 46 r. miały być powołane specjalne organy koordynacyjne.

W sprawie wyrównania kursu waluty postanowione zostało, że w ciągu trzech miesięcy od podpisania umowy rząd Albanii wyrówna wartość swej waluty tzn. leka albańskiego z dinarem jugosłowiańskim. Natomiast rząd Jugosławii zobowiązał się dostarczyć Albanii drogą importu towary i materiały potrzebne do odbudowy gospodarczej oraz wszelką niezbędną pomoc potrzebną do zrealizowania albańskiego planu gospodarczego, jak i zabezpieczyć obrót potrzebny dla utrzymania leka.

Odnosnie unii celnej umowa decyduje o skasowaniu — w ciągu miesiąca po jej podpisaniu — granicy celnej i opłat celnych pomiędzy obu krajami. Na powstałym w ten sposób jednolitym obszarze celnym utrzymy-

wany będzie w mocy system i stawki celne obowiązujące dotychczas w Jugosławii. Towary będą clone przez odnośne organy tej strony, przez granicę której się je wwozi, a opłaty będą brane na korzyść tego kraju, dla którego towar jest przeznaczony.

Umowa składa się z 5 artykułów i krótkiego protokołu stanowiącego jej część. Ma ona obowiązywać 30 lat od dnia jej podpisania. Będzie przedłużana automatycznie na okresy po 10 lat. Stronom przysługuje prawo wypowiedzenia umowy na rok przed terminem jej wygaśnięcia.

Uderzającym jest fakt szybkiego wejścia w życie umowy, a mianowicie w dniu jej podpisania, a nie po ratyfikacji, która miała się odbyć w Belgradzie w ciągu miesiąca.

S. W. B.

STANY ZJEDNOCZONE

PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY

Obecne tempo produkcji amerykańskiego przemysłu samochodowego jest zadziwiające. W porównaniu z Europą uderza różnica szybkości dostosowania się do warunków pokojowych. Jest to szczególnie ciekawe, gdyż amerykański przemysł samochodowy musiał pokonać wiele przeszkód takich jak fale strajków.

W r. 1946 produkcja samochodów w Stanach Zjednoczonych osiągnęła 3 miln. 80 tys. maszyn, tj. 64% w porównaniu z r. 1941. Miesiące ostatnie wykazują już produkcję zbliżoną do przedwojennej. Jest ona jednak niższa od przewidywań rządowych i programu koncernów, które liczyły na produkcję 500 tys. maszyn miesięcznie.

W Stanach Zjednoczonych przywiązuje się szczególną wagę do rozwoju przemysłu samochodowego, uważając słusznie, że od niego uzależniony jest w znacznym stopniu dobrobyt kraju. Znaczenie tego przemysłu podkreśliła jeszcze miniona wojna: bez rozbudowanego przemysłu samochodowego i rynku wewnętrznego, wchłaniającego 80% produkcji, nigdy by Stany Zjednoczone nie były w stanie dostarczyć Europie dostatecznych ilości sprzętu wojennego.

Zagadnienie powojenne polegało na odbudowie poważnie uszczupłego w okresie wojny rynku wewnętrznego. Dążenie do szybkich wyników musiało odbić się na chwilowym zaniechaniu wprowadzenia w życie nowych udoskonaleni technicznych oraz na eksporcie.

Ilość samochodów w Stanach Zjednoczonych wzrasta bez przerwy. W okresie przedwojennym ilość wozów osobowych w ruchu

wzrastała o około 1 miln. rocznie. W r. 1933 ilość samochodów osobowych wynosiła 19.538 tys., w końcu r. 1940 — 25.860 tys., przy czym rocznie wycofywano z ruchu 2 miln. starych wozów.

Wojna wywołała naruszenie tej równowagi. Nie produkowano wozów na potrzeby rynku wewnętrznego ani w r. 1943, ani 1944. Naturalnie, duża ilość samochodów, nie nadających się w czasach normalnych do służby dalszej, była użytkowana, mimo to jednak ilość samochodów zmniejszyła się w okresie 1941—45 o 4 miln. jednostek. W wyniku wojny ponad 50% wozów w ruchu zbudowanych było przed r. 1940 i wymagało szybkiej wymiany na nowe.

Zapotrzebowanie na nowe wozy nie słabnie. Amerykanie, pozbawieni możliwości czynienia zakupów podczas wojny, posiadają znaczne rezerwy gotówkowe. Rozmiary popytu ocenia się na 15—18 miln. samochodów wszelkich typów.

Plany produkcyjne starały się dostosować podaż do chłonności rynku. Zostały one przygotowane już w r. 1944 i uruchomione w maju 1945 r. Wydaje się jednak, że początkowo nie doceniano trudności. „War Production Board“ udzielił zezwolenia na budowę 2 miln. wozów w I kwartale 1946 r. i 3 miln. w następnych. Cyfry te uważane były przez opinię amerykańską za nadbyt niskie, w rzeczywistości jednak program taki nie mógłby być wykonany, niezależnie nawet od strajków, które uniemożliwiły budowę ponad milion samochodów.

W r. 1945 na rynek prywatny wypuszczono tylko 86 tys. wozów osobowych i 450 tys. ciężarowych. Dopiero w lipcu 1946 r. produkcja przekroczyła 300 tys. wozów miesięcznie. W październiku osiągnięto najwyższą liczbę 396.875 wozów równającą się przeciętnej przedwojennej. W całym roku 1946 wyprodukowano 2.145 tys. wozów osobowych i 935 tys. ciężarowych.

W porównaniu z r. 1941 produkcja r. 1946 jest niższa o 41% w wozach osobowych i o 11% w ciężarowych. Rząd popierał produkcję wozów ciężarowych, w wyniku czego produkcja ich wzrosła szybciej niż osobowych. Tendencja taka ma szanse utrzymania się, gdyż zapotrzebowanie na wozy ciężarowe w porównaniu z samochodami osobowymi wykazuje stałą zwyżkę.

Pragnąc w pierwszym rządzie zaspokoić potrzeby wewnętrzne rząd Stanów Zjednoczonych zajął w sprawie eksportu pozycję wyczekującą. W przeciwieństwie do polityki Angli i Francji, dążących do eksportu nawet za cenę dumpingu, rząd amerykański przyjął za-

sadę zezwolenia na wywóz tylko 5 — 6% produkcji. 120 tys. samochodów osobowych opuściło Stany Zjednoczone, z czego połowa dla Europy. Eksport wozów ciężarowych był większy i wyniósł 16 — 20% produkcji.

Rząd Stanów Zjednoczonych zniósł kontrolę wykonywaną za pośrednictwem Dyrekcji Produkcji Wojennej, zlikwidowanej w listopadzie 1945 r., i Urzędu Cen działającego do listopada 1946 r. Od tej chwili ceny detaliczne nie podlegały więcej ograniczeniom. Polityka amerykańska różni się w tym wypadku od polityki Francji i Anglii.

Braki surowcowe i konflikty społeczne sparaliżowały częściowo, jak wspomniano, uruchomienie przemysłu. W pierwszym okresie potrzeby przemysłów podstawowych były tak znaczne, że z trudem uzyskiwały one potrzebne surowce. Dostawa ich była kontyngentowana, co stanowiło pierwszy hamulec. Strajk węglowy i metalurgiczny pogorszyły sytuację pozbawiając przemysł 15 miln. ton stali. Dzisiaj jeszcze przemysł samochodowy odczuwa brak stali, ołowiu, miedzi, cyny i kauczuku.

Strajk w „General Motors“, trwający 3 miesiące, uniemożliwił pracę licznym innym koncernom, oczekującym na dostawy części od „General Motors“. Łączne straty, spowodowane przez braki surowców, poszczególnych części i strajki, ocenia się na 2 miln. wozów. Najtrudniejsze zagadnienie do rozstrzygnięcia w najbliższej przyszłości polega na braku stali. Wg czasopisma „Iron Age“ w r. 1947 starczy stali tylko na 4 miln. wozów, podczas gdy plany koncernów przewidują budowę 7 miln.

Po zwycięstwie rząd amerykański zawiesił kontrolę płac i syndykaty, na skutek wzrostu kosztów utrzymania, domagały się zwyżki wynagrodzeń. W r. 1941 średnia płaca za godzinę wynosiła w przemyśle samochodowym 90—100 centów, w r. 1945 — 120. W maju 1946 r. płace zostały na skutek strajku podniesione o 16%. Problem płac nie znalazł jeszcze rozwiązania, a ceny nie zostały ustabilizowane, wykazując tendencję zwyżkową, szczególnie w zakresie środków żywności i komornego.

Ceny najbardziej popularnych marek, jak Ford, Dodge, Chevrolet, de Soto, których wozy kosztowały w r. 1938 poniżej 560 dol., obecnie podniosły się powyżej 1.200 dol. Gdy zniesiono kontrolę cen, obowiązującą zarówno przy sprzedaży wozów nowych, jak i używanych, co nastąpiło w listopadzie r. ub., firmy podniosły swe ceny sprzedażne o 100%. Mimo to „General Motors“ nie wykazuje zysków. Oczekuje się jednak zmian pod tym

względem, czego dowodem, że „Ford“ zamierza obniżyć swe ceny o 15 do 50 dol., podnosząc równocześnie płace.

Wojna spowodowała wielkie zmiany w przedsiębiorstwach samochodowych. Firmy rozrosły się, nabijając fabryki produkujące poszczególne części składowe lub też wybudowały nowe. „General Motors“ w czasie wojny rozszerzyło swoją działalność na lotnictwo i obecnie nadal produkuje motory lotnicze. „Chrysler“ i „Packard“ fabrykują poszczególne części dla motorów lotniczych. Powstały nowe wielkie koncerny, jak „Kaiser — Fraser Corporation“ i „Fruhkauf Trailer Company“ budujące 50% wozów ciężarowych produkowanych przez Stany Zjednoczone.

Rozrost przedsiębiorstw poruszył opinię amerykańską i wywołał silne prądy opozycyjne: dzienniki chętnie i często powołują się na ustawodawstwo antytrustowe. Konieczność jednak przyspieszonej produkcji i wielkie zasoby posiadane przez kartele pozwalają przypuszczać, że obecna koncentracja nie tylko się utrzyma, lecz nawet wzmocni, pomimo zapewnień średniego przemysłu, że jego wydajność dorównuje wydajności trustów.

Wojna nauczyła Amerykę oszczędności. Fakt ten spowodował produkcję starych modeli pomimo posiadania wolnych kapitałów i wzrostu zamożności konsumentów. Jest to dowodem ewolucji. Mówi się wiele o kryzysie w Stanach Zjednoczonych. Amerykanie jeszcze w tę ewentualność nie wierzą, liczą się jednak z możliwą obniżką stopy życiowej. Samochód nie jest w Stanach Zjednoczonych przedmiotem luksusu. Istnieją fabryki w stanach Michigan i Kalifornia, gdzie 80 — 90% robotników przybywa do pracy samochodami.

Ameryka zaczyna skłaniać się do modelu wozu lekkiego, o podwoziu ze stopów aluminium i zużywającego niewiele benzyny. Oszczędność w kosztach paliwa pozwoli na mniejszą w przyszłości obniżkę stopy życiowej. Małe modele „Austin“ i „Fiata“ spotkały się z niebywałym powodzeniem w Stanach Zjednoczonych, toteż firma „Kaysers-Fraser“ nabyła licencję na Amerykę lekkiego wozu udoskonalonego przez francuskiego inżyniera Gregoire.

W związku z wprowadzeniem wozu lekkiego aluminium staje się podstawowym metalem przemysłu samochodowego. Konstruktorzy wozów wojskowych widzą w zastosowaniu aluminium możliwości zmniejszenia ciężaru własnego i powiększenia w ten sposób ładowności wozu.

Amerykańska polityka samochodowa różni się od polityki państw

europęjskich. Jej cechą charakterystyczną jest pewność dążeń i określone cele. Docenia ona znaczenie krajowego rynku samochodowego dla rozkwitu gospodarczego i przewiduje koniec epoki kolei.

Stany Zjednoczone za 3 — 4 lata będą mogły rozpocząć masowy eksport. Staną się wtedy groźną konkurencją dla producentów europejskich, bowiem koszty własne amerykańskiej produkcji samochodowej są jeszcze nadal bardzo niskie.

K. Szczerba

WZROST BEZROBOCIA

W ostatnich tygodniach mnożą się wypadki redukcji robotników w różnych gałęziach przemysłu. Chwilowo dotyczy to przede wszystkim przemysłu włókienniczego, samolotowego i budowlanego. Zakłady włókiennicze Bradford w Louisville, należące do koncernu American Woolen Co., wstrzymały całkowicie pracę; jeszcze dwa miesiące temu pracowały one pełną parą.

Zakłady lotnicze Glenn L. Martin Co. zredukowały ostatnio 2 tys. robotników motywując to koniecznością przestawienia fabryki na produkcję nowych typów. Liczą się również z ewentualnością dalszej redukcji 5 tys. robotników i 1 tys. inżynierów. W okręgu przemysłowym Cleveland ilość zatrudnionych uległa ostatnio zmniejszeniu w 100 różnych zakładach.

Z Huston w stanie Texas donoszą, że zakłady Dow Chemical Co. zredukowały o 25 proc. ilość sił roboczych, zatrudnionych przy rozbudowie urządzeń, która według planu kosztować miała 100 milionów dolarów. Podobne wypadki miały również miejsce w innych zakładach. W kołach gospodarczych przypisuje się to wzrostowi kosztów budownictwa. Według ostatnich danych Bureau of Labour Statistic ceny artykułów budowlanych osiągnęły w maju nowy rekordowy poziom, wyższy o 41 proc. od poziomu zeszłorocznego. Cegły, które w roku 1939 kosztowały 13 dolarów za 1000 sztuk, kosztują obecnie 25,50 dolarów. Za cement, którego cena przedwojenna wynosiła 2,40 dolara za baryłkę, płaci się obecnie 3,06 dolara.

Z nowego Jorku donoszą, iż mimo panującego kryzysu mieszkaniowego — ruch budowlany jest stosunkowo słaby. Wg danych opublikowanych przez Związek Przedsiębiorców Budowlanych liczba bezrobotnych robotników budowlanych dochodziła w okręgu Nowo-Yorskim do 20 tys. osób.

Ogólna liczba bezrobotnych wzrosła z 1.900 tys. w listopadzie ub. r. do 2.330 tys. w marcu b. r. i do 2.420 tys. w kwietniu b. r. W kołach

gospodarczych Stanów Zjednoczonych uważa się, iż obecna sytuacja na rynku pracy świadczy o tym, iż produkcja amerykańska przekroczyła już rekordowy poziom powojenny. O przyszłości zdecydowanie zapewne objętość eksportu amerykańskiego, a więc wysokość kredytów udzielonych innym państwom.

Sytuacja na odcinku cen jest jeszcze ciągle niewyjaśniona. Znaczna zniżka dała się zauważyć na odcinku konsumcyjnych dóbr nietrwałych, których produkcja przekroczyła już, jak się zdaje, zapotrzebowanie rynku wewnętrznego. Ceny konsumcyjnych dóbr trwałych utrzymują się nadal na wysokim poziomie bez żadnej tendencji zniżkowej. Zaopatrzenie w produkty żelazne poprawiło się znacznie. To samo dotyczy produktów z metali kolorowych (z wyjątkiem miedzi).

Tempo narastania zapasów towarowych, znajdujących się na składzie, nie uległo zmniejszeniu. Według danych Departamentu Handlu zapasy towarowe przemysłu osiągnęły w pierwszym kwartale b. r. wartość 21,5 mild. dolarów. Zjawisko to jest tym bardziej niepokojące, że zanotowano w marcu zmniejszenie obrotów handlowych.

(b)

BILANS PŁATNICZY

Office of Business Economics amerykańskiego Departamentu Handlu ogłosiło ostatnio dane dotyczące oceny bilansu płatniczego Stanów Zjednoczonych na rok 1947. Eksport dóbr i usług ocenia się na około 16,2 mild. dol., co wskazywałoby na wzrost o 900 miln. dol. w stosunku do r. 1946. Na sumę tę składać się będą następujące pozycje: bieżący eksport towarów — 12 mild. dol., dostawy dla terenów okupowanych — 500 miln. dol., sprzedaż artykułów demobilowych — 500 miln. dol., usługi, procenty i dywidendy — 3,2 mild. dolarów.

Strona bierna amerykańskiego bilansu płatniczego przedstawiałaby się jak następuje: import towarów — 6,7 mild. dol., inne zobowiązania — 2,3 mild. dol. Aktywne saldo amerykańskiego bilansu płatniczego wynosiłoby więc wg oceny Departamentu Handlu — 7,2 mild. dol. Pokrycie tego salda nastąpiłoby w sposób następujący: urzędowa i prywatna akcja pomocy, pokrycie szkód wojennych na Filipinach — 2,4 mild. dol., pożyczki długoterminowe — 3,1 mild. dol., pożyczki krótkoterminowe — 300 miln. dol., przejęcie awolrów zagranicznych i złota — 1,4 mild. dol.

Jednocześnie Office of Business Economics ogłosiło dane dotyczące bilansu płatniczego za r. 1946 (podany niżej). Porównanie tych dwóch bilansów uwypukliło jeszcze bardziej pogłębiającą się ciągle nadwyżkę eksportu amerykańskiego nad importem i co

za tym idzie, zadłużenie świata wobec Stanów Zjednoczonych (dane w mild. dol.):

A k t y w a	1946	1947
eksport	9,7	12
inne przekazane dobra	2,5	1
usługi	3,1	3,2
razem	15,3	16,2
P a s y w a		
import	4,9	6,5
inne zakupy za granicą	0,3	0,2
usługi	1,9	2,3
akcja pomocy	3,1	2,4
kredyty	3,0	3,4
sprzedaż zagr.	2,1	1,4
razem	15,3	16,2

(b.)

SZWECJA

SYTUACJA GOSPODARCZA

Wskaźnik produkcji znajduje się wprawdzie na poziomie wyższym od przedwojennego, niemniej jednak przemysł szwedzki cierpi dotkliwie na brak paliwa i sił roboczych. Do tego dochodzą jeszcze trudności dewizowe, które zmusiły rząd szwedzki do ograniczenia importu w roku bieżącym o 15% w stosunku do roku ubiegłego. W gospodarczych kołach szwedzkich uważa się, że zastosowane ograniczenia importowe mają nie tylko charakter prowizoryczny, lecz wynikają ze zmiany międzynarodowych stosunków gospodarczych, które zmuszają Szwecję do zaspokajania niektórych potrzeb wewnętrznych nie w drodze importu, lecz własną produkcją. Stąd intensywna działalność inwestycyjna przemysłu szwedzkiego.

Szwecja produkuje obecnie szereg artykułów, które sprowadzała uprzednio z zagranicy, jak np. różne artykuły elektryczne, aparaty fotograficzne, zabawki i inne artykuły luksusowe. Wartość inwestycji planowanych przez przemysł szwedzki w roku bieżącym ocenia się na 1,8 miliardów koron. Przystępując jednak należy, że plany te nie będą mogły być zrealizowane zarówno ze względu na opozycję rządu, który obawia się skutków inflacyjnych, jak i ze względu na brak dostatecznej ilości surowców i sił roboczych.

Niedobór sił roboczych ocenia się bieżąco na 60.000 osób. Wykonanie całkowite planów inwestycyjnych wymagałoby dodatkowego zatrudnienia 90.000 osób. Szwedzkie zasoby sił roboczych są na wyczerpaniu, zatrudnienie zaś robotników cudzoziemskich natrafia na zdecydowaną opozycję związków zawodowych. Niedawno udało się Szwecji zakontraktować 500 wykwalifikowanych robotników włoskich, którzy będą zatrudnieni w zakładach przemysłowych, produkujących na eksport.

W walce z inflacją rząd szwedzki stosuje ostrą kontrolę cen. Każda zwykła cen uzależniona jest od decyzji odpowiednich władz, które przepro-

wadząca skrupulatną kontrolę kalkulacji. Przeciwno kontroli cen występują prywatne koła gospodarcze. Rząd jednak, popierany przez związki zawodowe, zamierza nawet zaostrzyć kontrolę i uciec się do przejścia takich przedsiębiorstw, których produkcja zostanie wstrzymana przez właścicieli, tłumaczących się zmniejszoną rentownością.

(mb)

SZWEDZKIE MONOPOLE PO WOJNIE

Pierwsze monopole kapitalistyczne: trust zapalczany, trust cukrowniczy, trust rudy żelaznej itd. powstały w Szwecji w latach 1880—1890. Pierwsza wojna światowa oraz kryzys ekonomiczny z 1920/21 r. wpłynęły pobudzająco na ich dalszy rozwój. Z tego właśnie okresu datują się słynne: Tow. Akc. Fabr. Zapalcz., zorganizowane przez I. Kreugera, trust telegraficzny „Ericsson“, zjednoczone przedsiębiorstwo celulozy i papieru „Szwedzka Celuloza“, zjedn. przedsiębiorstwo przemysłów górniczego i leśnego „Brukskoncern“ itd.

Ciężki kryzys ekonomiczny w 1929/30 r. powoduje krach wielu koncernów (m. in. I. Kreugera), zagładę mniejszych przedsiębiorstw lub ich łączenie się w potężne nowe monopole. W rezultacie w r. 1937 kartele dyktują ceny na towary na ogólną sumę 1.570 miln. koron, co stanowi 39 proc. całkowitej produkcji szwedzkiego przemysłu przeznaczonego na rynek wewnętrzny. Ceny monopolowe objęły 74 proc. wszystkich produktów żywnościowych, 72 proc. — elektrotechnicznych, 41 proc. — rudy żelaznej i metali.

Jednocześnie powstają w Szwecji olbrzymie monopole bankowe. Na czoło wysuwają się 4 banki: Svenska Handelsbanken, Skandinaviska Banken, Stockholm Enschlid Banken i Göteborg Banken, z których pierwsze trzy miały co najmniej po 100 miln. koron zakładowego kapitału. W 1940 r. kapitaliści „wielkiej czwórki“ są dyktatorami spraw bankowych, a kapitały ich wynosiły ponad 10 miliard. koron, co stanowiło 80 proc. ogólnej sumy kapitałów wszystkich szwedzkich towarzystw akcyjnych. W ten sposób garstka potentatów, na których czele stoi słynna rodzina Wallenbergów, rządzi istotnie Szwecją.

Monopole szwedzkie, oczywiście, związały się z kapitałami zagranicznymi. Szwecja, która do pierwszej wojny światowej wchłaniała obce kapitały, stała się w okresie między dwiema wojnami potężnym eksporterem. Ciekawym szczegółem jest fakt, że wiele koncernów szwedzkich, m. in. I. Kreugera, zrobiło majątek na skutek reeksportu kapitału — zwłaszcza w stosunku do Niemiec, krajów nadbałtyckich oraz centr. i południowo-wschodniej Europy.

Eksport kapitału szwedzkiego miał niejednokrotnie formę pożyczki w zamian za monopole udzielane w Rumunii, Polsce, Niemczech, Grecji itd. Najczęściej jednak szwedzki kapitał, wyeksportowany pod postacią bezpośrednich inwestycji, wędrował za granicę dla stworzenia filii koncernów szwedzkich.

Znowu zagraniczne monopole inwestowały swoje kapitały w Szwecji, jak np. Ford, Krupp i inni.

Druga wojna światowa tym bardziej sprzyjała rozwojowi monopoli kapitalistycznych.

Zwyzka kapitałów zaznacza się najwyraźniej w przemyśle górniczym, metalurgicznym i budowy maszyn.

Z chwilą ukończenia wojny większość monopoli szwedzkich zreszczenie wykorzystwała koniunkturę powojenną: rozpoczęto eksport na dużą skalę przede wszystkim celulozy, miazgi drzewnej, metali i maszyn — w zamian za węgiel i koks. Na razie bilans handlowy w Szwecji był aktywny, wkrótce jednak stał się bierny. Uległa zmianie i orientacja eksportowa: odpadły Niemcy jako dostawca węgla i koksu, maszyn i produktów chemicznych; Anglia, która sama odczuwała brak tych produktów, nie będzie dostawcą przynajmniej w ciągu najbliższego okresu. Toteż polityka zagraniczna gospodarza zwróciła się nie tylko w stronę zamorskich krajów, ale również Polski, Czechosłowacji i innych państw centralnej i wschodniej Europy.

(M. Ch.)

W. BRYTANIA

ZAROBKI ROBOTNIKÓW W PRZEMYŚLE

Oficjalne czasopismo brytyjskiego Ministerstwa Pracy „Ministry of Labour Gazette“ opublikowało statystykę zarobków robotników w przemyśle w październiku 1946 r., w porównaniu z zarobkami przedwojennymi z października 1938 r.

Przeciętne zarobki tygodniowe robotników w głównych gałęziach przemysłu zwyżkowały w pierwszym okresie wojny tylko nieznacznie. Ruch zwyżkowy zaczyna się dopiero właściwie w roku 1942. W czerwcu w 1944 r. poziom zarobków był średnio o 82% wyższy od poziomu z października 1938 r. Stopniowe zmniejszanie się godzin nadliczbowych na przestrzeni roku 1945 sprowadziło w styczniu 1946 r. poziom zarobków na wysokość 174% w stosunku do października 1938 r. W październiku 1946 r. zarobki znalazły się znów na poziomie 190%, w wyniku ponownego wprowadzenia godzin nadliczbowych i premii akordowych.

Poziom zarobków różnił się znacznie w zależności od gałęzi przemysłu. Najmniejszy wzrost zarobków dał się zauważyć u robotników zatrudnionych przy robotach publicznych (54%). W

przemysle budowlanym zarobki wzrosły o 68%, w transporcie o 68%, w przemyśle artykułów powszechnego użytku o 63%. W przemyśle ceramicznym natomiast zarobki wzrosły o 103%, w przemyśle skórzanym i futrzanym o 104% a w przemyśle tekstylnym o 107%. Różnice te nie są bynajmniej wynikiem stosowania różnych stawek zasadniczych. Wysokość zarobków zależy przede wszystkim od godzin nadliczbowych i premii akordowych, a największy ich wzrost nastąpił tam, gdzie godziny nadliczbowe i płace akordowe mogły być najłatwiej zastosowane.

W gałęziach przemysłu objętych statystyką Ministerstwa Pracy pracowano w październiku ub. r. średnio 46,2 godzin, mimo iż w ciągu ostatnich lat nastąpiło ustawowe zmniejszenie godzin pracy (przeciętnie o 3 godziny tygodniowo). Świadczy to najdobitniej o znaczeniu, jakie godziny nadliczbowe mają w zarobkach robotników brytyjskich.

W roku 1947 nastąpiły dalsze przesunięcia. Stawki zasadnicze wzrosły tylko nieznacznie, zmniejszyły się natomiast z powodu kryzysu węglowego godziny nadliczbowe, a w związku z tym zarobki. Wydaje się, że średni poziom zarobków będzie w roku bieżącym niższy niż w roku ubiegłym.

(bm)

SITUACJA GOSPODARCZA KANADY

Aparat produkcyjny Kanady uległ w czasie wojny znacznemu rozbudowaniu.

Przestawienie tego aparatu na produkcję pokojową wymagało dużego wysiłku technicznego i administracyjnego. Kanada zdołała jednak dokonać tego w rekordowo szybkim tempie. „Rekonwersję“ można było pod koniec roku 1916 uważać za ukończoną, produkcja zaś, nastawiona teraz na cele pokojowe, osiągnęła nowy rekordowy poziom.

Demobilizacja kanadyjskich sił zbrojnych, która została ukończona latem ub. roku nie wywołała prawie żadnych zaburzeń na rynku pracy. Zdemobilizowani żołnierze zostali wchłonięci bez trudu przez rolnictwo i przemysł, które zatrudniają obecnie około 4,8 miln. ludzi — a więc o 1 miln. ludzi więcej niż przed wojną. Dochód społeczny podwoił się w r. 1946 w stosunku do r. 1939 i wynosił 11 miln. dolarów.

Mimo wzrastającego uprzemysłowienia Kanada pozostaje jeszcze ciągle krajem, w którym dominuje gospodarka rolna, leśna i górnicza. Wartość zbiorów wynosiła w r. ub. 1,238 miln. dolarów kanadyjskich. Było to przede wszystkim wynikiem rekordowych zbiorów pszenicy, które przekroczyły cyfrę 420 miln. buszli (1 buszel pszenicy = 27,2 kg). Teren wzięty pod uprawę pszenicy

był w roku ubiegłym wyjątkowo duży. Należy się jednak liczyć, w związku z przechodzeniem na gospodarke hodowlaną, ze zmniejszeniem zasiewów pszenicy na korzyść jęczmienia i owsa. Równie korzystnie wypadł urodzaj na kartofle, które są w Kanadzie podstawą hodowli trzody chlewnej. Zbiory buraków cukrowe tymczasowości koniunktury zbory z r. 1945, zbiory zaś tytoniu osiągnęły nienotowany dotąd w Kanadzie poziom 113 miln. funtów.

Kanadyjskie sfery rolnicze, świadome tymczasowości koniunktury zbożowej, wywołanej zmniejszeniem produkcji zbożowej w krajach europejskich, dążą do stopniowego przestawienia się na produkcję hodowlaną.

Kanadyjska gospodarka leśna nastawiona jest prawie wyłącznie na eksport. Produkcja papieru gazetowego, masy drzewnej, celulozy, desek, belek, skrzyń, mebli, domków składanych itp. osiągnęła nienotowany dotąd poziom. Potencjał produkcyjny wykorzystywany jest w 99% a produkcja znajduje stały zbyt w Stanach Zjednoczonych.

Produkcja górnicza ulegała od chwili ukończenia wojny znacznym wahaniom. Było to wynikiem zarówno procesu rekonwersji, który powodował selekcję i wyeliminowanie drogo produkujących kopalń jak i niepewności co do przyszłego ukształtowania się sytuacji na międzynarodowych rynkach metali kolorowych. W porównaniu więc do roku 1945 produkcja miedzi spadła z 474,9 miln. funtów na 371 miln. funtów, niklu z 245 miln. funtów na 190,8 miln. i cynku z 517 miln. funtów na 471 miln. Lekkąwyżkę zarejestrowano tylko w produkcji ołowiu, która wyniosła 354 miln. funtów i azbestu, która wzrosła z 466 tys. ton na 49 tys. ton. Produkcja złota wzrosła w ub. roku z 2.696.727 uncji na 3.214.377 uncji, natomiast produkcja srebra zmniejszyła się nieznacznie z 12.942.906 uncji na 12.778.218 uncji.

Ekspert metali kolorowych, odgrywający zawsze dość dużą rolę w gospodarce kanadyjskiej, wzrósł jeszcze bardziej w latach wojennych. Poniższa tabela ilustruje ewolucję eksportu kanadyjskiego metali kolorowych od 1935 r. do r. 1946 (w miln. dol.):

1935 —	105,2
1936 —	123,9
1937 —	181,8
1938 —	167,2
1939 —	170,2
1940 —	180,7
1941 —	225,2
1942 —	277,5
1943 —	307,7
1944 —	312,5
1945 —	333,4
1946 —	221,0 (11 mies.)

Zmniejszenie eksportu w r. 1946 było wynikiem wstrzymania zamówień wojennych. Obecny eksport przewyższa jeszcze znacznie poziom przedwojenny i należy się liczyć z jego wzrostem. Podaż bowiem metali kolorowych nie odpowiada popytowi, kanadyjskie zaś możliwości produkcyjne nie są całkowicie wykorzystane. Rozszerzenie produkcji kanadyjskiej metali kolorowych zależy obecnie od kształtowania się cen, które, z uwagi na możliwość zmiany polityki handlowej Stanów Zjednoczonych osiągnąć powinny poziom gwarantujący rentowność eksploatacji rud nawet uboższych.

Ze względu na rozwijający się przemysł produkcja materiałów pędnych nabiera coraz to większego znaczenia. Rząd kanadyjski dąży do maksymalnego wykorzystania rodzimych zasobów węgla i ropy. W roku 1946 produkcja węgla powiększyła się o 1 miln. i osiągnęła 17,7 miln. ton. Produkcja ropy naftowej zmniejszyła się z powodu malejącej wydajności pól naftowych Turner Valley, której nie mogła jeszcze wyrównać eksploatacja nowoodkrytych źródeł nafty w Lloydminster. Kanada ma jednak duże możliwości w tej dziedzinie i powinna stać się w niedalekiej już przyszłości samowystarczalną.

Przed wojną Kanada importowała gros potrzebnych jej artykułów przemysłowych, przede wszystkim ze Stanów Zjednoczonych. Wojna i jej konsekwencje gospodarcze przyczyniły się jednak wydatnie do zwiększenia samowystarczalności Kanady. Na czoło noworozwiniętych przemysłów wysuwa się wytwórczość traktorów i wszelkiego rodzaju maszyn rolniczych, wyrobów z aluminium i materiałów plastycznych, artykułów użytku domowego itd.

Mimo zmian, jakie przyniosła wojna, 1/3 swego dochodu społecznego opiera Kanada na handlu zagranicznym. W roku 1946 globalne obroty zagraniczne przekroczyły nienotowaną dotychczas kwotę 4 miln. dolarów. Ekspert osiągnął wartość 2,312 miln. dolarów. Na czele odbiorców towarów kanadyjskich idą Stany Zjednoczone importując za 888 miln. dolarów, Wielka Brytania importuje za 98 miln. dolarów, kraje imperium brytyjskiego — 307 miln. dolarów. Kraje Ameryki Łacińskiej zakupiły w Kanadzie towary wartości 93 miln. dolarów. Stosunki handlowe między Kanadą a krajami europejskimi i Dalekiego Wschodu opierały się przeważnie na dostawach kredytowych. Kanada jest obecnie drugim po Stanach Zjednoczonych kredytodawcą na świecie. Dostawy te obejmowały za okres od stycznia do listopada 1946 włącznie towary war-

tości 251 miln. dolarów i przedstawiały się jak następuje:

Francja	67,9 miln. dolarów
Belgia	61,0 „ „
Chiny	40,6 „ „
Holandia	30,7 „ „
Norwegia	17,7 „ „
Z. S. R. R.	17,3 „ „
Indie Holend.	6,0 „ „
Czechosłowacja	9,8 „ „

Import osiągnął wartość 1,9 miln. dolarów i obejmował przede wszystkim artykuły tekstylne i surowce tekstylne, artykuły użytku domowego, produkty naftowe, węgiel, rudę żelazną, maszyny, artykuły kolonialne. Większość importu (około 75%) pochodziła ze Stanów Zjednoczonych. Drugim co do wielkości dostawcą Kanady była Wielka Brytania. Na trzecim miejscu figuruje Argentyna.

Rozporządzając znacznym stosunkowo potencjałem przemysłowym i produkcją rolną, zaspokajającą z dużą nadwyżką potrzeby rynku wewnętrznego, Kanada była w stanie przeprowadzić „rekonwersję“ bez poważniejszych zaburzeń inflacyjnych. Obok Wielkiej Brytanii Kanada może się poszczycić najmniejszymi procentowo zmianami w poziomie cen na przestrzeni ostatnich lat. Ruchy cen w Kanadzie w roku ubiegłym były przeważnie spowodowane wyższą ceną artykułów importowanych przede wszystkim ze Stanów Zjednoczonych. Przeprowadzona latem rewaloryzacja dolara kanadyjskiego i zrównanie go z paritetem dolara U. S. A. miała właśnie osłabić wpływ inflacji amerykańskiej na poziom cen kanadyjskich.

W parze ze wzrostem cen sędli wzrost płac, przybierający różne formy w zależności od poszczególnych gałęzi przemysłu i okręgów. Nie obeszło się oczywiście również bez poważnych strajków, które objęły w ostatnim kwartale ub. roku prawie cały przemysł, górnictwo i transport. Wzwyżka płac we wschodniej i środkowej Kanadzie wyniosła od 10 do 14%, w zachodnich zaś prowincjach od 13 do 17%. Płace pracowników niezrzeszonych pozostały na ogół bez większych zmian.

Nie ulega wątpliwości, że obecna sytuacja na rynkach światowych sprzyja w dużym stopniu utrzymaniu bieżącej koniunktury w Kanadzie. Rolnictwo kanadyjskie ma dzięki umowie z Wielką Brytanią na najbliższe lata zapewniony zbyt na swe produkty. Utrzymanie obecnego poziomu zatrudnienia w Stanach Zjednoczonych gwarantuje Kanadzie zbyt artykułów przemysłu drzewnego, który jest w chwili obecnej w sytuacji tym lepszej, że nie zagraża mu konkurencja przemysłu drzewne-

go państw skandynawskich zaopatrujących głównie państwa europejskie. To samo dotyczy metali kolorowych, których zapotrzebowanie stale wzrasta.

W zależności jednak od rynków światowych kryje się również i słabość Kanady. Jej ścisły związek z rynkiem Stanów Zjednoczonych narzuca ją na wszystkie konsekwencje zmian struktury w tym kraju. Stąd dążenie Kanady do stabilizacji cen surowców w drodze umów międzynarodowych. Stąd manifestująca się coraz silniej tendencja rozbudowy stosunków handlowych z innymi krajami kosztem Stanów Zjednoczonych, przy jednoczesnym dążeniu do odbudowy systemu handlu wielostronnego. Tym wreszcie tłumaczy się jej dążność do jak najszybszego wykorzystania dla celów przetwórczych rodzimych surowców i niezależnienia się w coraz to większym zakresie od zagranicznych dostaw artykułów gotowych.

(b)

CZECHOSŁOWACJA

REALIZACJA PLANU DWULETNIEGO W I KWARTALE 1947

Realizacja planu dwuletniego przedstawia się, na podstawie ogłoszonych ostatnio cyfr produkcji za I kwartał 1947 r., nierównie. W niektórych gałęziach przemysłu plan jest realizowany całkowicie, w niektórych wydatnie przekraczany, w niektórych zaś gałęziach wykonanie nie osiągnięto cyfr zaplanowanych. Najlepsze wyniki osiągnęła grupa przemysłu skórzanego i gumowego, która zrealizowała plan w 125%. Produkcja obuwia gumowego osiągnęła w marcu b. r. 1,2 mln. par. Najgorzej przedstawia się sytuacja w przemyśle artykułów żywnościowych. W produkcji masła plan wykonano w 68%, słoju w 40% i piwa w 85%. Nie zrealizowano również planu w przemyśle budowlanym.

Produkcja węgla kamiennego, węgla brunatnego oraz rudy żelaznej przewyższa ilości przewidziane planem. To

samo dotyczy produkcji koksu. W produkcji maszyn rolniczych plan został całkowicie zrealizowany. Produkcja przemysłu maszynowego przedstawia się jak następuje (marzec w szt.): lokomotywy 21, wagony tramwajowe 9, traktory 339, auta ciężarowe 702, motocykle 2.874, rowery 14.208, motory elektryczne 18.000, radioaparaty 9.265. Produkcja papieru osiągnęła w marcu 18.910 ton, co jednak nie wystarcza na pokrycie potrzeb rynku wewnętrznego.

W marcu b. r. czeski przemysł włókienniczy wyprodukował: 4,66 mln. kg tkanin bawełnianych (126% planu), 614.000 kg przędzy czesankowej (153% planu), 1,9 mln. kg przędzy gremplarskiej (122% planu), 15.000 kg tkanin lenianych, 586.000 kg artykułów dziewiarskich, 1,56 mln. kg tkanin wełnianych, 1 mln. kg tkanin jutowych i 352.000 kg skarpetek i pończoch. W przemyśle obuwiaowym wyprodukowano prócz 1,2 mln. par obuwia gumowego, 640.000 par obuwia luksusowego.

(m. b.)

WŚRÓD PRASY GOSPODARCZEJ

W kwietniowym numerze „Spółdzielczego Przeglądu Bankowego” Wacław Fajans zastanawia się, w doskonale usystematyzowanym i powiązanym logicznie artykule, pt. „Międzynarodowe pogotowie finansowe” nad wielkością zapotrzebowania ze strony poszczególnych krajów na środki obrotowe Funduszu Walutowego. Artykuł swój autor rozpoczyna od omówienia stosunku władz Funduszu do zagadnienia stałości kursu walut poszczególnych krajów. Podkreśla on, że dzięki powszechnemu uznaniu zasady związku organicznego pomiędzy strukturą gospodarczą danego kraju, a kursem jego waluty nie ma już dziś tendencji do traktowania raz ustalonego parytetu za jakieś nietykalne tabu. Z oświadczeń władz Funduszu wyraźnie wynika, że zgłoszone już przez 32 kraje parytety poszczególnych walut mogą być poddane rewizji i zastąpione przez nową strukturę kursu w zależności od zmian poziomu cen i płac odnośnych krajów. Słuszność tego stanowiska wynika przede wszystkim z faktu, że: 1) wskaźniki cen i płac nie mogą być dziś uważane za miarodajne i dlatego nie można wyciągać z nich zupełnie słusznych wniosków o sytuacji gospodarczej kraju, 2) sytuacja na dominującym dziś rynku światowym, jakim jest rynek Stanów Zjednoczonych, odznacza się brakiem równowagi manifestującym się ciągle rosnącymi cenami oraz płacami. Dopóki sytuacja na tym rynku, wpływająca w bardzo istotnym stopniu na

sytuację gospodarczą krajów reszty świata, nie ulegnie stabilizacji, dopóty nie będzie można mówić o jakiegokolwiek stałości struktury kursów walutowych poszczególnych krajów.

Przechodząc do omówienia kwot, jakimi może dysponować Fundusz i na jakie mogą być zgłaszane zapotrzebowania, autor stwierdza przede wszystkim, że należy wyłączyć z nich wpłaty w walucie własnej poszczególnych krajów z wyjątkiem Stanów Zjednoczonych, Kanady i Anglii. Zapas bowiem tych walut stanowić będzie zapas martwy, nie posiadający żadnych kwalifikacji do tego, aby odgrywał większą rolę w międzynarodowych obrotach płatniczych. Rzadkie będą bowiem wypadki zgłoszenia zapotrzebowania na te waluty ze strony członków Funduszu. Należy tu nadmienić, że zapotrzebowanie ograniczać się będzie przede wszystkim do walut krajów posiadających czynny bilans płatniczy, a takimi są w dużym stopniu tylko Stany Zjednoczone i Kanada. Szwajcaria i Szwecja, prawie że jedyne państwa w Europie, mające w tej chwili czynny bilans płatniczy, nie zgłosiły swego przystąpienia do Funduszu. Dlatego też W. Fajans dochodzi do słusznego wniosku, że praktycznie rzecz biorąc zapotrzebowanie na obce waluty ze strony członków Funduszu zwróci się, bezpośrednio bądź pośrednio, w kierunku dolara Stanów Zjednoczonych i dolara kanadyjskiego. Z ogółu więc kapitału dolarów rolę aktywną odegrają tylko

wkłady w złocie i w walucie wymienionych dwu krajów—na ogólną sumę około 4.215 mln. dolarów. Po zanalizowaniu przepisów dotyczących udzielania kredytów autor stwierdza, że zapotrzebowanie na walutę dolarową w okresie 5 lat będzie mogło wynosić niespełna 1 miliard dolarów w stosunku rocznym. Sytuacja opisana powyżej może jednak ulec zmianie ze względu przede wszystkim na szereg poważnych przesunięć na niekorzyść Stanów Zjednoczonych w strukturze ich bilansu płatniczego. Zjawisko bowiem wzrostu cen wewnętrznych w USA osłabi prężność eksportową tego kraju, co może pozwolić odrodzić się eksportowi europejskiemu i azjatyckiemu. Drugim czynnikiem ujemnym dla Stanów Zjednoczonych są krótkoterminowe zobowiązania banków amerykańskich względem zagranicy, jakie narosły w olbrzymim stopniu w ostatnich latach.

Mówiąc jeszcze o roli Funduszu Walutowego autor podkreśla, że zadanie jego polega przede wszystkim na wyrównaniu przejściowych niedoborów „operacyjnego” bilansu płatniczego krajów członkowskich, w okresie regeneracji ich aparatu produkcyjnego. Nie jest on natomiast powołany do finansowania długoterminowych planów rekonstrukcji, które to zadanie ma wykonywać Międzynarodowy Bank Odbudowy.

Sprawy dotyczące Ziemi Odzyskanych i pewnych procesów istniejących

w okresie ich należenia do Niemiec omawiają pisma: „Janitar“, w artykule A. Muszyńskiego pt. „Niedorozwój gospodarczy Prus Wschodnich pod rządami niemieckimi“ i „Przeгляд Zachodni“ w artykule W. Rusińskiego pt. „Ucieczka Niemców ze wschodnich prowincji Rzeszy przed 1939 r.“.

Jeśli chodzi o artykuł A. Muszyńskiego, to jakkolwiek jest on opracowany pod względem statystycznym bardzo szczegółowo i ciekawie napisany, to jednak zawiera mankamenty specjalnie w wiązaniu pewnych wniosków z zamieszczonymi danymi statystycznymi (np. wniosek do tabeli na str. 109 o „mierności nadzwyczajnych środków mających na celu powstrzymanie procesów wyludniania się Prus Wschodnich“). Zamieszczona tabela niewątpliwie stwierdza ten proces, trudno jednak wnioskować z niej o „mierności“ wspomnianych środków).

Autor rozpatruje rozwój gospodarczy Prus Wschodnich w stosunku do stanu zagospodarowania całości obszaru Niemiec oraz w stosunku do możliwości osiągnięć gospodarczych tego obszaru. Pierwszym problemem, jaki omawia, jest zagadnienie ludnościowe. Stwierdza, że przy śrełdniej gęstości zaludnienia na 1 km² 63,1 mieszkańców nie odpowiadała ona nawet połowie przeciętnej zaludnienia dla całej Rzeszy. Zamieszczone tabelki statystyczne pokazują poza tym wyraźnie odpływ ludności Prus Wschodnich poza jej granice w latach 1871 — 1933 oraz odpływ ludności wiejskiej do miast. To ostatnie zjawisko może być wytłumaczone między innymi strukturą agrarną byłych Prus Wschodnich, gdzie bardzo duży odsetek użytków rolnych, bo 46,6% skupiony był w ręku nielicznych posiadaczy wiejskich, stanowiących zaledwie 3% ogólnej liczby gospodarstw. Wielka ilość ludności osiadłej na wsi, a zatrudnionej w wielkich majątkach nie była dostatecznie zainteresowana w tym, aby roli nie opuszczać. Ilość ludności rolniczej najmniej była stosunkowo bardzo duża, bo stanowiła 19,5% ogółu ludności b. Prus Wschodnich w Polsce np., gdzie struktura rolna również pozostawiała wiele do życzenia, odsetek ten wynosił tylko 4,2%. Ze zjawisk ujemnych należy dalej wymienić zadłużenie rolnictwa, jakie miało miejsce przed 1939 r. Otóż wg oceny roczny bilans ujemny wyniósł około 200 miln. rm. Zadłużenie takie powodowało dewastację gospodarstw rolnych poprzez wyprzedaz żywego i martwego inwentarza często w takim stopniu, że gospodarowanie stawało się rzeczą prawie niewykonalną. W związku z tym Prusy Wschodnie były obciążeniem gospodarczym dla Rzeszy Niemieckiej. Autor podaje chronologiczny przegląd akcji pomocy dla Prus ze strony Rzeszy. Kredyty udzielane przez państwo miały na celu przywrócić przede wszystkim rentowność gospodarstw rolnych. W r. 1930, gdy przedsięwzięte do tej pory środki okazały się mało skuteczne, ustanowiono t. zw. Osthilfe. W ramach tej akcji państwo przejęło na siebie zadłużenie rolnictwa w spółdzielniach Reiffeisena. Fundusze finansowe uruchomione w ramach akcji Osthilfe wycośiły dla samych b. Prus Wschodnich około 200 miln. rm.

Władysław Rusiński w artykule zamieszczonym w „Przeглядzie Zachodnim“ w interesujący sposób omawia problem ucieczki Niemców ze wschodnich prowincji Rzeszy przed 1939 r. Posługuje się on mianowicie tylko literaturą niemiecką oraz wnioskami zawartymi w materiałach niemieckich. Tak np. Gerhard Ringel podaje („Die Landflucht aus Ostpommern“), że „niebezpieczeństwo powolnego wyludnienia się niemieckiego wschodu nie jest wcale zażegnane i że ludzie sąsiednich przeludnionych obszarów (Polski) muszą zalać powstałą „próżnię“. Autor zwalcza przede wszystkim głoszoną przez Niemców tezę o potrzebie uzyskania „przestrzeni życiowej“ na wschodzie. Na załączonej tabeli pokazuje on np. duże różnice w gęstości zaludnienia sąsiadujących z sobą przed 1939 r. obszarów niemieckich i polskich. Gęstość ta po stronie polskiej była o wiele większa niż po stronie niemieckiej. Dołączając do tego fakt większego rocznego przyrostu naturalnego Polski niż Niemiec można stwierdzić, mówi autor, że na ziemiach pogranicznych istniało trwałe zjawisko biologicznego wypierania ludności niemieckiej przez polską. Dalej W. Rusiński omawia historyczny proces polskiego „parcia na zachód“, które stało się wyrazem naturalnego układu sił na pograniczu polsko-niemieckim. Wiele miejsca autor poświęca specjalnej roli, jaką odegrali robotnicy polscy stali i sezonowi w polskiej ekspansji ludnościowej. Artykuł swój kończy wnioskiem, że przesunięcie granicy polskiej nad Odrę i Nysę, jakkolwiek dokonane w wyniku wojny, jest sprawiedliwym wykładnikiem procesów ludnościowych na granicznych ziemiach polsko-niemieckich.

W czerwcu upłynął rok od wznowienia „Robotniczego Przeglądu Gospodarczego“. Jest to 12-ty rok wychodzenia czasopisma. W nowej rzeczywistości gospodarczej Kraju nowe zadania stanęły przed organem KCZZ. Wśród tych zadań na pierwsze miejsce wysuwa się konieczność określenia funkcji i roli rad zakładowych.

Zagadnieniu temu poświęcony jest numer czwarty czasopisma. Z artykułów w nim zamieszczonych należy wymienić Kazimierza Witaszewskiego — „Znaczenie wyborów“ oraz

Włodzimierza Sokorskiego — „Spoleczna funkcja rad zakładowych“.

Z wywodów Sokorskiego wynika, że związki zawodowe w swej masie nie przestawily się jeszcze na trudne zadania, czekające je w nowej rzeczywistości gospodarczo-społecznej. Dotychczasowe doświadczenie pokazało, że świat pracy nie jest jeszcze dostatecznie przygotowany do bezpośredniego wpływania na tok produkcji i że wśród instancji związkowych istnieje niechęć do uczestniczenia w budowaniu naszej gospodarki narodowej. W tym stanie rzeczy rady zakładowe na stopniu zakładu (po znowelizowaniu dekretu z 6.II.1945), staną się szkołą, w której robotnicy nauczą się obejmować myślą zagadnienia gospodarcze o szerszym zasięgu i uświadomią sobie związek zachodzący między ich własną stopą życiową, a przebiegiem procesów produkcyjnych.

W numerze 5 Robotniczego Przeglądu Gospodarczego w artykule Józefa Kofmana pt. „Centralne zadania gospodarcze“ czytamy: „Rok biejący, pierwszy rok planu gospodarczego stoi pod znakiem oszczędności i walki o wydajność pracy. W tej walce... czołową rolę ma odegrać świat pracy, a przede wszystkim ruch zawodowy. Oszczędna gospodarka surowcami, węglem, i materiałami pomocniczymi stwarza dodatkowe możliwości eksportu, zmniejsza potrzeby importowe, pozwala na potaniecie produkcji...“ W dalszym ciągu artykułu autor mówi o konieczności umocnienia dyscypliny pracy, ulepszenia procesów produkcyjnych, pełnego wykorzystania parku maszynowego, likwidacji przerostów itd. Na zakończenie autor wskazuje, że podniesienie płac realnych może nastąpić jedynie w wypadku realizacji planów gospodarczych i finansowych, ustalonych na rok biejący. „Podwyżka realnych płac musi więc być przez świat pracowniczy wygospodarowana na drodze oszczędności i rosnącej wydajności pracy“...

Wydawnictwa nadesłane

Zasady wyboru terenów i ocena przydatności gleb pod uprawę tytoniu. Dr inż. Jan Milczyński, 1947 r. Nakł. Dyr. Polskiego Monopoli Tytoniowego. Str. 42.

Uprawa tytoniu — zbiór wykładów, wygłoszonych na kursach dla pracowników uprawy tytoniu P M T. Nakł. Dyr. Polskiego Monopoli Tytoniowego, — 1946. Str. 191.

Zza lady — obrazki z życia i pracy sklepowych w spółdzielniach. — Kazi-

mierz Śliwowski, — 1947 r. Nakł. Zw. Rew. Spółdz. R. P. Str. 80.

Uwaga, nadchodzi! — Józef Maciejewski. Nakład. Spółdz. Wydawn. „Zryw” — Szczecin, 1947 r. Str. 184.

Gospodarka finansowa samorządu terytorialnego i kredyt komunalny w Polsce. — Kazimierz Niemyski. Nakł. Spółdz. Książnicy Samorządów w Łodzi 1946 r.

Ziarno zbożowe. Dr. P. Leszczenko. Nakł. Zw. Gospodarzy Spółdzielni RP. 1947 r. Str. 31.

Światło i praca — Inż. Ignacy Baran. Nakł. Min. Pracy i Opieki Społecznej— 1946 r. Str. 59.

Zarys prawa spółdzielczego — Remigiusz Bierzanek. Nakł. Zw. Rew. Spółdz. R. P. Łódź, 1946 r. Str. 174.

Zarys towaroznawstwa rolnego — cz. I — Michał Drozdowicz. Nakł. Zw. Rew. Spółdz. R. P. Łódź — 1946 r. Str. 128.

O zadaniach i obowiązkach rad nadzorczych i zarządów spółdzielni powszechnych (handlowych). — Kazimierz Śliwowski. Nakł. Zw. Rew. Spółdz. R. P. Warszawa, 1940 r. Str. 109.

Spółdzielczość rzemieślnicza w Polsce. — Ziemowit Andrzejewski. Nakł. Zw. Rew. Spółdz. R.P. Warszawa, 1947 r. Str. 94.

O czym należy wiedzieć przy organizowaniu spółdzielni — Anatol Grik. Nakł. Zw. Rew. Spółdz. R. P. Łódź 1946 r. Str. 30.

Rachunkowość spółdzielni powszechnej — Romuald Mielczarski. Nakł. Zw. Rew. Spółdz. R. P. Łódź, 1947 r. Str. 143.

Wykłady o spółdzielczości — Stanisław Thugutt. Nakł. Zw. Rew. Spółdz. R. P. Łódź, 1947 r. Str. 115.

Po co i jak zakładamy spółdzielnię uczniowskie — opr. dla szkół średnich Stefan Matuszkiewicz. Łódź, 1946 r. Str. 136.

Przetwory owocowe — Andrzej Mering. Nakł. Zw. Rew. Spółdz. R. P. Łódź, 1946 r. Str. 111.

Księgarstwo spółdzielcze — Stanisław Małowski. Nakł. Zw. Rew. Spółdz. R. P. Łódź, 1945 r. Str. 28.

Rośliny lecznicze — opr. Tiarian. Nakł. Zw. Rew. Spółdz. R. P. Łódź, 1946 r. Str. 40.

Jak założyć spółdzielnię zdrowia — Kazimierz Wyszomirski. Nakł. Zw. Rew. R. P. Warszawa, 1947 r. Str. 31.

First annual meeting of the board of governors. Nakł. International Monetary Fund, Washington, 1946 Str. 128.

BIBLIOTEKA

Z dniem 27 czerwca

Redakcja

„GOSPODARKI PLANOWEJ”

przeniesiona została
na ul. SENACKĄ 3
IV piętro, pokój 422

Prenumerata wraz z przesyłką pocztową wynosi: normalna (dla instytucji, przedsiębiorstw, samorządów itp.) kwartalnie zł 360.—; półrocznie zł 720.—; rocznie zł 1.440.—; ulgowa (dla pracowników i studentów) kwartalnie zł 240.—; za granicę kwartalnie zł 450.—; ceną 1 egzemplarza zł 70.—.

Ogłoszenia: 2-a i 3-a strona okładki zł 25.000; 1/2 strony — 13.000; 1/4 strony — 7.000; 4-ta strona okładki — zł 30.000; 1/2 strony — 16.000; za tekstem 1 strona — zł 26.000; 1/2 strony — 11.000; 1/4 strony — 6.000; 1/8 strony — 3.500.

„Gospodarkę Planową” wydaje i redaguje Kolegium. Adres Redakcji: Warszawa, Senacka 3.

Redaktor naczelny przyjmuje we wtorki, środy i czwartki od godz. 11 do 13, tel. 8-65-44.

Sekretariat redakcji czynny jest codziennie, tel. 8-65-45.

Adres Administracji: Warszawa, ul. Dąbrowskiego 18, tel. 8-59-66.
Konto w PKO Nr I-4831.

UKAZAŁ SIĘ CZERWCOWY NUMER 6(13) MIESIĘCZNIKA

MYŚL WSPÓŁCZESNA

poświęcony współczesnej Czechosłowacji — w opracowaniu wybitnych naukowców i publicystów czeskich.

Na treść numeru składają się m.in. następujące artykuły:

Dr inż. Jarosław Fukatko—Zmiany gospodarcze w Czechosłowacji po oswoobodzeniu.

Dr Franciszek Bauer — Polityczna sytuacja w republice czechosłowackiej.

L. Žilka — Szkolnictwo czechosłowackie po rewolucji majowej.

Dr inż. Jerzy Kotiatko — Rolna polityka kolonizacyjna na czeskim pograniczu.

Jan Mukarzewski — O ideologii czechosłowackiej teorii sztuki.

A. J. Pacakowa — Czeska twórczość muzyczna w czasie wojny i po wojnie.

Dr Anna Masarykowa — Czechosłowacka plastyka.

Dr Arnost Kolman — O niektórych filozoficznych problemach dzisiejszej fizyki.

Adres redakcji: Łódź, Piotrkowska 86, tel. 254—20 wewn. 2.

Adres administracji: Warszawa, Smolna 13.

Cena egzemplarza zł 75.— Prenumerata półroczna zł 400.— ulgowa prenumerata półroczna zł 300.—

Konto PKO Nr VII/995 Myśl Współczesna.