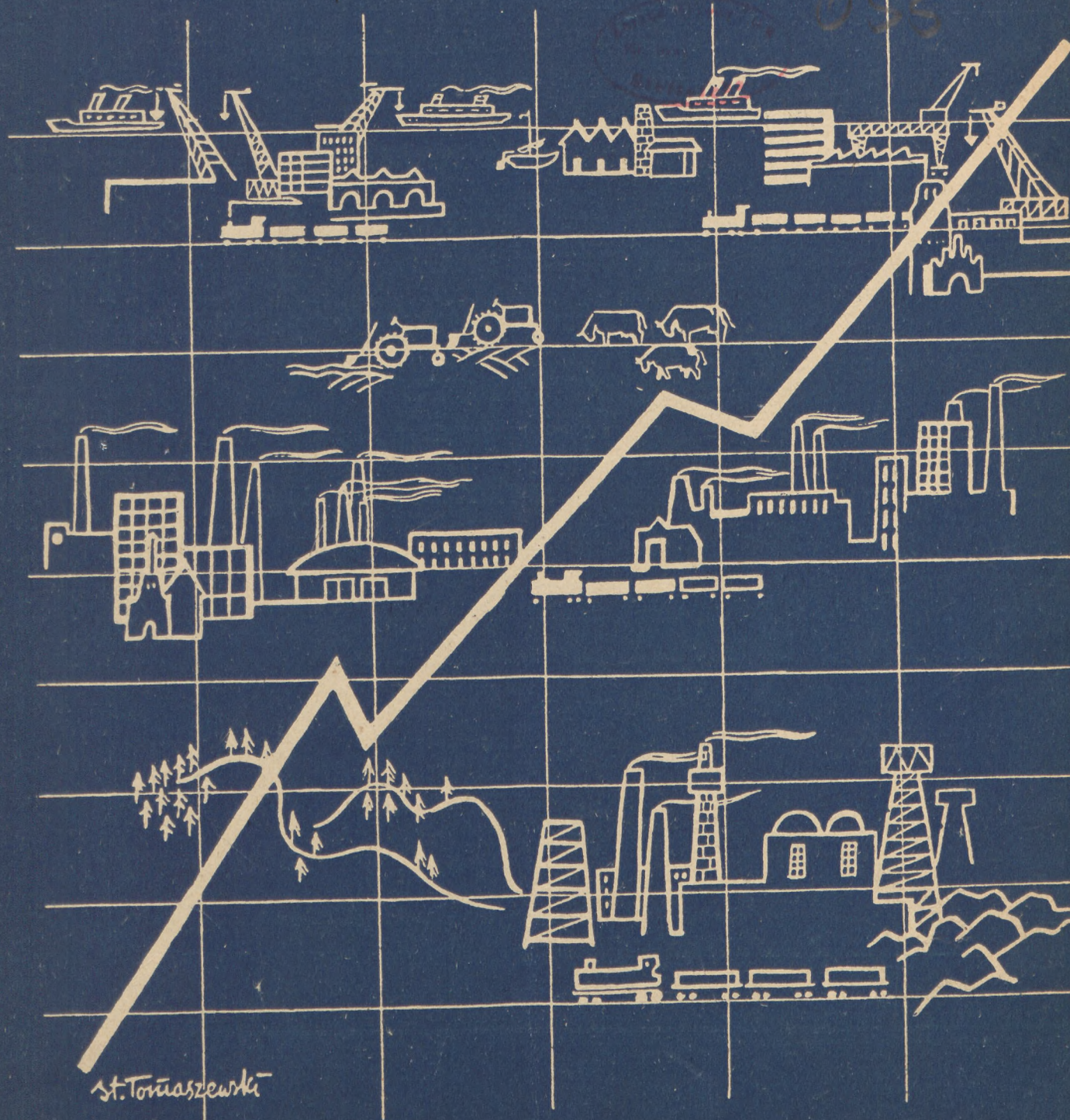


HOSPODARKA PLANOWA



Centrala Materiałów Budowlanych

Sp. z o o.

CENTRALA i ZARZĄD: WARSZAWA, ul. WSPÓLNA Nr. 27

TELEFONY: 85488, 88175, 86063, 86220, 85735, 85487, 88845, 88846

DOSTARCZA:

wszelkie materiały budowlane dla odbudowy Kraju wagonowo—
wprost od wytwórców, drobnicowo—ze składów własnych i uznanych

ODDZIAŁY:

BIAŁYSTOK

BYDGOSZCZ

GDAŃSK-SOPOT

JELENIA GÓRA

KATOWICE

KIELCE

KRAKÓW

LUBLIN

ŁÓDŹ

OLSZTYN

POZNAŃ

RZESZÓW

SZCZECIN

WARSZAWA

WROCŁAW



01152

~~C III 555~~

GOSPODARKA PLANOWA

Nr 12 (14)

Warszawa, 5 lipca 1947

Rok II

TREŚĆ NUMERU

PLAN PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH — *Inż. M. Łopuszyński*
W SPRAWIE PAŃSTWOWEGO PLANU FINANSOWEGO — *Czesław Ferys*



UWAGI I NOTATKI

Potrzebna jest Izba Handlu Zagranicznego — *T. Gliwiec*. O właściwy rozwój polskiej marynarki handlowej — *Dr Stanisław Darski*. Knaipja czy jadłodajnia? — *K. Brodnicki*.

ZYCIE GOSPODARCZE KRAJU

Symptomy odprężenia — *W. Sz.* **Przemysł i górnictwo:** Produkcja przemysłu chemicznego w maju 1947 r. — (*P. Ch.*). Przemysł naftowy w kwietniu 1947 — (*bcp*); Państwowy przemysł fermentacyjny po wojnie — (*mp*); Rozwój przemysłu konserwowego — (*prz*); Przemysł „Społem” w r. 1946 — (*empe*); Prywatny przemysł metalowy i elektrotechniczny — (*empe*); Wyrób dyktów po wojnie — *Z. Ob.*; Wyrób tarcz ściernych — (*bif*). **Rolnictwo i leśnictwo:** Zasiwy w roku 1946/47 — (*emer*); Nasiennictwo trawowe — *inż. J. K.* Osiągnięcia i perspektywy produkcji jaj — (*p. j.*). **Budownictwo:** Odbudowa zagród wiejskich w r. 1947 — (*an.*); **Obroty i konsumpcja:** O interwencjach na rynku zbożowym — (*r. a. d.*); Sprzedaż i zużycie produktów naftowych w kwietniu 1947 r. — (*bcp*); Obroty wyrobami żelaznymi w I kwartale 1947 r. — (*ph.*); Sytuacja na rynku mięsnym — *r. a. d.* **Komunikacja i łączność:** Prace nad reorganizacją resortu komunikacji — *B. C.* **Stosunki gospodarcze z zagranicą:** — Sprzęt i materiały z demobilu amerykańskiego — (*E. F.*); Obroty handlowe w kwietniu i maju — (*pr*). **Człowiek i praca:** Szkoły i zakłady dla inwalidów — *M. Sz.* **Żegluga i sprawy morskie:** Ruch statków w Gdańsku i Gdyni w kwietniu 1947 r. — (*j. z.*); Połowy i przetwórstwo ryb w maju 1947 r. — (*m ż*); **Przegląd ustawodawstwa gospodarczego** — *Szon.*

PRZEGLĄD ZAGRANICZNY

Sytuacja na światowym rynku drzewnym — *Dr B. Stany* **Zjednoczone:** Sytuacja gospodarcza w czerwcu — (*bem*); Konsumpcja surowców włókienniczych — (*b*). **Wielka Brytania:** Trudności węglowe — (*b*). **ZSRR:** Rozwój Zagłębia Kuźnieckiego — (*bem*). **Rumunia:** Ciężka sytuacja rolnictwa — *S. W. B.* **Czechosłowacja:** Statystyka handlu zagranicznego — (*bem*). **Niemcy:** Poziom produkcji w Niemczech Zachodnich — (*b*). **Francja:** Dochód społeczny — (*bs*); Bilans płatniczy — (*b*). **Węgry:** Rozwój przemysłu — (*bem*). **Belgia:** Bilans płatniczy w r. 1947 — (*embe*).

WŚRÓD PRASY GOSPODARCZEJ

PLAN przewozów stanowi podstawę do opracowania planów finansowo-gospodarczych i planu zaopatrzenia materiałowego. Stanowi on również dla kierownictwa oparcie w decyzjach i zarządzeniach oraz drogowskaz przy prowadzeniu interesów przedsiębiorstwa. Umożliwia on odpowiednie określenie organizacji i pracy przedsiębiorstwa oraz ustalenie potrzebnych inwestycji, a tym samym zaspokojenie rzeczywistych potrzeb przewozowych i kontrolę ewent. odchyłań od założeń planowych.

Wielkość pracy komunikacji wszystkich rodzajów zależy od poziomu kultury, liczby ludności i stopnia zróżniczkowania jej potrzeb. Dynamikę rozwoju przewozów oraz stopień oddziaływania wspomnianych czynników na komunikację oraz na wielkość świadczonych przez nią usług możemy poznać, sięgając do statystyki przewozów w krajach Europy najbardziej rozwiniętych pod względem gospodarczym. Na kolejach w Anglii, Belgii, Francji i Niemczech występował, począwszy od końca ubiegłego stulecia do pierwszej wojny światowej, nieprzerwany wzrost przewozów osobowych z nieznacznymi na ogół wahaniami koniunkturalnymi. Po pierwszej wojnie światowej wzrost ten został przerwany i po nader silnej wyższej przewozów w 1929 r. nastąpił gwałtowny spadek w następstwie ogólnego kryzysu gospodarczego. W 1938 r. zaznaczyła się znaczna poprawa, nie doprowadziła ona jednak do osiągnięcia poziomu przewozów z lat 1928 — 1929 r. Podobne zjawisko nieprzerwanego wzrostu przewozów przed pierwszą wojną światową obserwujemy również w przewozach towarowych.

Przyczyn załamania się po pierwszej wojnie światowej wzrostu przewozów na kolejach żelaznych nie możemy przypisywać tylko wahanom koniunktury (szczególnie katastrofalnej w okresie 1929—1932), skutkom naruszenia wewnętrznej równowagi gospodarczej oraz zmienionym po wojnie stosunkom międzynarodowym. Nie ulega wątpliwości, że mieliśmy też do czynienia z przeobrażeniami o charakterze stałym. Rozwój innych środków komunikacyjnych: żegluga śródlądowej, samochodów i lotnictwa wytwarzał nowe i lepsze możliwości zaspokajania potrzeb przewozowych. Współzawodnictwo nowych środków komunikacyjnych wywołało nadmierną podaż usług przewozowych przy osłabionym popycie. Wystąpiło ono nader silnie między koleją i samochodem w zakresie przewozu osób.

Ilość przewiezionych podróży, w stosun-

ku do 1 mieszkańca w przodujących krajach Europy, ilustruje następujące zestawienie:

Rok	Anglia	Belgia	Czechosłowacja	Francja	Niemcy
1890	30,3	11,8	—	6,4	8,7
1910	31,9	26,0	—	12,9	23,8
1925	33,2	29,2	18,3	19,9	33,8
1929	30,1	30,6	21,6	19,1	30,2
1932	25,6	25,6	16,3	17,3	20,8
1938	27,0	25,1	16,2	12,9	28,9

Przebiegi w osobokilometrach na 1 mieszkańca przedstawiały się w sposób następujący:

Rok	Anglia		Belgia		Czechosłowacja		Francja		Niemcy	
	kolej.	samocho.	kolej.	samocho.	kolej.	samocho.	kolej.	samocho.	kolej.	samocho.
1925	814	395	774	168						
1929	756	621	787	238	633	59	686	566	738	179
1932	625	720	664	331	473	103	615	775	486	196
1938	701	1044	752	433	573	135	526	1012	821	521

Wydażność przewozowa kolei i samochodów wzrosła na ogół w okresie 1925 — 1938, mimo koniunkturalnego załamania się przewozów kolejowych w latach kryzysu. Ogólna liczba osobokilometrów w ruchu kolejowym i samochodowym w stosunku do zaludnienia wynosiła:

	1925	1938	wzrost w %
Francja	1252	1538	23
Anglia	1209	1745	45
Belgia	942	1180	25
Niemcy	908	1342	48
Czechosłowacja	692	780	10

Wydażność przewozowa w ruchu towarowym jest nie tylko miernikiem potrzeb przewozowych danego kraju lub poszczególnych jego obszarów, lecz stanowi również wskaźnik ich poziomu i charakteru gospodarczego. Porównawcze badania wydażności przewozowej w ruchu towarowym należy jednak prowadzić krytycznie, wnikając w przyczyny zachodzących w niej zmian. Przewozy masowe w krajach starych gospodarczo uległy zahamowaniu i nawet zmniejszeniu, ustępując miejsca przewozom artykułów trwałego spożycia i powszechnego użytku; obniżyło to wydażność przewozową, co nie oznaczało jednak obniżenia natężenia działalności gospodarczej. Należy również wspomnieć, że spadek wydażności przewozowej w ruchu towarowym na kolejach w ostatnich latach przed drugą wojną światową został w niektórych krajach spowodowany przez oddziaływanie komunikacji samochodowej, która nie stwarzając dodatko-

*) P. tegoż autora „Planowa eksploatacja komunikacji” w nr 11 (13).

wego popytu na przewozy, odebrała pewną ich część kolejom.

Ilość ton kolejowych przesyłek towarowych, przypadająca na 1 mieszkańca w przodujących krajach Europy, przedstawiała się następująco:

Rok	Anglia	Belgia	Czechosłowacja	Francja	Niemcy
1890	—	5,9	—	2,5	3,1
1910	—	10,3	—	4,6	6,1
1925	7,3	—	—	7,3	6,0
1929	7,5	17,7	7,0	9,1	7,6
1932	7,1	16,4	4,1	4,6	3,9
1938	7,2	16,4	3,5	3,1	7,2

Podział przewozów towarowych pomiędzy poszczególne rodzaje komunikacji w tonokilometrach na 1 mieszkańca kształtował się w sposób następujący:

Rok	Belgia			Francja			Niemcy		
	Koleje	Drogi wodne śródlądowe	Samochody	Koleje	Drogi wodne śródlądowe	Samochody	Koleje	Drogi wodne śródlądowe	Samochody
1925	905	219	39	955	130	64	955	302	16
1929	1050	275	62	1155	165	114	1195	363	35
1932	697	307	98	883	182	1346	685	278	37
1938	670	—	119	640	188	150	1295	—	72

Liczby powyższe świadczą o całkowitej odporności żeglugi śródlądowej i komunikacji samochodowej na wpływy kryzysu. Podczas gdy w okresie 1929 — 1932 na kolejach nastąpił prawie wszędzie znaczny spadek przewozów towarowych, przewozy wodne, śródlądowe i samochodowe stale wzrastały w Belgii, Francji i Niemczech.

Dane obejmujące wydajność kilometryczną w ruchu osobowym przedstawiają się następująco (w tysiącach pasażerów na 1 km eksploatowany):

Rok	Anglia	Belgia	Czechosłowacja	Francja	Niemcy
1890	32,9	17,4	—	6,5	10,0
1910	34,8	40,0	—	10,3	25,1
1925	46,8	49,0	19,2	19,4	40,7
1929	43,6	49,2	24,2	18,1	35,8
1932	37,4	41,1	18,5	16,5	25,1
1938	40,6	42,0	20,0	12,6	36,0

Z powyższych liczb możemy wnioskować, że w krajach bardzo uprzemysłowionych, w Anglii, Belgii i Niemczech, kilometryczna wydajność przewozowa w ruchu osobowym utrzymała się w 1929 i 1938 r. na prawie jednakowym poziomie, wahając się od 40,7 do 49,0 tysięcy osób na 1 km. W krajach zaś, w których na równi z wysokim uprzemysłowieniem występuje dość silna działalność rolnicza, we Francji i Czechosłowacji, wydajność ta była znacznie niższa.

Dane poniższe wskazują ilość przesyłek to-

warowych w tysiącach ton na 1 km eksploatowany:

Rok	Anglia	Belgia	Czechosłowacja	Francja	Niemcy
1890	9,5	8,0	—	2,6	3,5
1910	13,9	17,5	—	3,6	6,4
1925	10,3	15,3	—	7,1	7,7
1929	10,8	17,7	7,4	8,6	9,0
1932	10,4	14,7	4,7	4,4	5,2
1938	10,8	16,2	4,4	3,1	9,5

Przytoczone dane potwierdzają, że w krajach starych gospodarczo, o przeważającym charakterze przemysłowym ilość przewozów towarowych przy gęstej sieci kolejowej wahała się od 6 do 9 tys. t, a w Belgii do 18 tys. t na 1 km eksploatowany. Natomiast w krajach rolniczych i słabo uzbrojonych w koleje wielkość ta spadała do 2 — 4 tysięcy ton.

Wielkość przewozów i ich kierunki rozwoju odzwierciedlają dość dokładnie rzeczywisty przebieg narastania wartości gospodarczych danego kraju i mogą służyć jako wykładnik ich poziomu w rozpatrywanych przekrojach czasu.

Określenie przedwojennej linii rozwoju przewozów w Polsce, szczególnie przewozów kolejowych, natrafia na trudności wobec zbyt krótkiego okresu obserwacji oraz zakłóceń koniunkturalnych.

Istniejące przed wojną i wyraźnie zaznaczające się tendencje w przyroście potrzeb przewozowych muszą obecnie ulec znacznym odchyleniom. Wskutek przesunięć w strukturze ekonomiki społecznej i wynikających stąd potrzeb ogólnopństwowych, a szczególnie w związku z odzyskaniem obszarów zachodnich, można oczekiwać większego przyrostu zapotrzebowania przewozowych i silnej ekspansji gospodarki komunikacyjnej.

Pomimo jednak niemożności określenia w sposób ścisły przedwojennego rozwoju zapotrzebowania na usługi przewozowe w Polsce, jako punkt wyjścia w ustaleniu przewidywań, musimy przyjąć przedwojenne rozmiary i kierunki oraz charakter i tendencje wzrostu przewozów wszystkich rodzajów komunikacji.

Charakterystykę przewozów osobowych w Polsce przedwojennej znajdujemy w następujących danych:

Rok	Nateżenie przewozów w tys. osobokilometrów na 1 km eksploatowany	Ilość podróży na 1 km eksploatowany	Ilość podróży na 1 mieszkańca	Średni przebieg jednego podróznego w km
1929	410	9,7	5,4	42,4
1932	266	6,4	3,5	41,4
1938	419	12,3	6,6	33,1

Jak widać, niezależnie od silnych wahań nateżenia i wydajności przewozowej, średnia odległość przejazdu 1 podróznego stale się zmniejszała.

Dla pełnego obrazu przewozów na ziemiach Polski przedwojennej (w obecnych granicach) służą następujące dane, niezupełnie ściśle z bra-

ku odpowiedniej statystyki, otrzymane przy pomocy wyeliminowania przewozów na ziemiach, które odeszły do ZSRR.

	1928	1932	1938
Ilość przewiezionych osób w milionach	143,9	95,4	165,3
Ilość wykonanych osobokilometrów w milionach	5.795	4.350	5.456
Ilość przewiezionych podróżnych w tysiącach, przypadająca na 1 km eksploatowany	13,0	8,5	14,1
Ilość przewiezionych podróżnych przypadająca na 1 mieszkańca	7,9	5,0	8,0
Średni przebieg 1 podróżnego w km	40,2	41,5	33,7

Przewozy osobowe w latach przedwojennych na Ziemniach Odzyskanych mogą charakteryzować poniższe dane, ze statystyki niemieckiej, odnoszące się do liczby przewiezionych podróżnych (w tysiącach osób na 1 km). Jakkolwiek dane te dotyczą obszarów, które nie weszły całkowicie w skład Państwa Polskiego, dają one jednak pojęcie o natężeniu zapotrzebowania przewozowych w ruchu osobowym na poszczególnych obszarach Ziemi Odzyskanych.

B. dyrekcja kol. niem.	1928	1932	1938
królewiecka	5,9	5,6	10,5
szczecińska	9,2	8,0	14,3
wschodnia	5,7	4,9	8,0
wrocławska	15,4	12,6	22,1
opolska	17,4	13,1	16,0

Poszukując podstawowych mierników dla określenia przyszłego rozwoju przewozów osobowych w Polsce możemy oprzeć się na wydajności przewozowej, bądź przypadającej na 1 mieszkańca, bądź na 1 km eksploatowany, obserwowanej w krajach posiadających podobne warunki gospodarcze i możliwości dalszego rozwoju. Nasze dociekania z natury rzeczy mogą wskazywać tylko ramy, w których powinnyby zamykać się przewidywane przewozy osobowe na kolejach w Polsce, w dążeniu do osiągnięcia poziomu dyktowanego potrzebami gospodarczo-społecznymi.

Nie ulega wątpliwości, że wydajność przewozowa, niska u nas w porównaniu z innymi krajami, powinna w szybkim tempie podnieść się zarówno w związku z odzyskaniem ziem zachodnich i możliwością ich pełnego zagospodarowania, jak i w następstwie podstawowego dążenia do podniesienia stopnia uprzemysłowienia i poziomu gospodarczego Ziemi Dawnych.

Górną granicą wydajności, do której możemy dążyć i którą powinniśmy osiągnąć w pierwszym etapie rozwoju stosunków gospodarczych byłaby wysokość uzyskana we Francji i w Czechosłowacji w r. 1938, tj. 16,2 podróżnych na 1 mieszkańca. Ponieważ należy liczyć się z oddziaływaniem konkurencji samochodowej, która wpływała zniżkowo na przewozy kolejowe w tych krajach, jako dolną granicę można przyjąć wydajność uzyskaną w 1938 r. we Francji, tj. 12,9 podróżnych.

Przy takich założeniach przewidujemy następujące przewozy w końcu okresu pięcioletniego:

najwyższe	25.800 tys.	16,2=418,0 miln. podr.
najniższe	25.800 tys.	12,9=332,8 „ „
przeciętnie		375,4 „ „

Obliczając przewidywane przewozy osobowe na podstawie wydajności kilometrycznej i przyjmując dane kolei we Francji i Czechosłowacji, gdzie wydajność ta wahała się w 1938 r. od 12,6 do 20,5 tysięcy podróżnych na 1 km, otrzymamy następujące liczby:

najwyższe	23.674 . 20.500=485,3 miln. podr.
najniższe	23.674 . 12.600=298,3 „ „
przeciętnie	391,8 „ „

Powyższe obliczenie przewozów osobowych w Polsce, oczekiwanych w okresie pięciu do dziesięciu lat, należy uważać za szacunkowe określenie granic, w których powinny się wahać te przewozy. Jako próbę bardziej wyczerpującego i bliższego obliczenia można przytoczyć zestawienie przypuszczalnych przewozów dla poszczególnych obszarów Ziemi Dawnych i Ziemi Odzyskanych:

Dyrekcje kolejowe	Ilość podróżnych przypadająca na 1 km w tysiącach				Przewidywana (1952 — 1956) ilość podróżnych w milionach
	w 1 9 3 8 r.		1952 — 1956		
	Na Ziemiach Dawnych	Na Ziemiach Odzyskanych	Na Ziemiach Dawnych	Na Ziemiach Odzyskanych	Polska
Warszawska	22,2	—	23,8	—	42,7
Lubelska	6,3	—	9,4	—	14,2
Łódzka	—	—	12,4	—	20,3
Krakowska	11,3	—	12,4	—	19,3
Katawicka	54,2	16,0	54,2	16,0	57,0
Wrocławska	—	22,1	—	22,1	73,5
Poznańska	9,7	8,0	9,7	8,0	30,3
Szczecińska	—	14,3	—	14,3	39,8
Gdańska	13,7	—	14,3	14,3	43,9
Olsztyńska	—	10,5	—	10,5	28,7
					<u>369,7</u>

Obliczenia ilości przejazdów, przypadających rocznie na jednego mieszkańca w poszczególnych okręgach dyrekcji kolejowych lub województwach nie mogliśmy przeprowadzić z braku przybliżonych danych co do obecnego i przyszłego zaludnienia poszczególnych obszarów.

Pierwotnie przewidywana wysokość przewozów w 1945 roku wynosiła 201,8 milionów pasażerów, w rzeczywistości jednak liczba ta podniosła się do 244,9 milionów. Przebiegi w ruchu osobowym przekroczyły przewidywaną wielkość 13,1 miliardów osobokilometrów i podniosły się do 15,6 miliardów osobokilometrów. Jeżeli więc przyjmujemy za górną granicę osiągnięcie obliczonej wielkości przewozów osobowych na kolejach normalnotorowych w przeciągu pięciu lat, a za dolną granicę osiągnięcie tej wielkości w przeciągu 10 lat, wówczas przypuszczalne przewozy wyniosą (w milionach podróży):

rok	w okresie 5 lat	w okresie 10 lat
1946	243,1	243,1
1948	293,7	268,5
1950	344,3	293,9
1956	—	369,8

Ogólny roczny przebieg w ruchu osobowym osiągnął w 1946 roku wysokość 15.620 milionów osobokilometrów przy przeciętnej średniej odległości przewozu 1 podróznego 63 km.

Oczywista rzecz, że tak wielkie średnie przebiegi 1 podróznego nie utrzymają się nadal wskutek równoczesnego rozwoju przewozów samochodowych na mniejszych odległościach i należy przypuszczać, że jeśli nie powrócą one do przedwojennych (około 33 — 35 km), to ustala się na poziomie około 40 km. Takie przypuszczenie znajduje potwierdzenie w fakcie, że we wszystkich prawie krajach zachodniej Europy, wskutek oddziaływania komunikacji samochodowej, średnie przebiegi 1 podróznego w latach ostatnich przed wojną nieco wzrosły i wynosiły w r. 1938 w Anglii 26,1 km, w Belgii 29,8 km, w Czechosłowacji 35,4 km, we Francji 40,8 km i w Niemczech 28,4 km.

Przyjmując, że wyrównanie średnich przebiegów do 40 km nastąpi w końcu pięcioletniego okresu, otrzymamy następujące przypuszczalne przebiegi osobowe w miliardach osobokilometrów:

rok	w okresie 5 lat	w okresie 10 lat
1946	15,6	15,6
1947	15,5	15,0
1948	15,4	14,3
1949	15,2	13,6
1950	15,0	12,9
1951	14,8	12,2
1956	—	14,8

Przewozy towarowe i ich rozwój w Polsce w okresie od 1922 do 1938 r. cechowała duża zmienność tak pod względem natężenia, jak i wydajności przewozowej. Również kształtowanie się średniej odległości przewozu 1 tony nie zaznaczyło się wyraźnie, jakkolwiek na ogół w okresie 1925 — 1937 r. zaznaczyło się jej zwię-

kszenie. Po kryzysie w roku 1932 osiągnęliśmy w roku 1938 poziom pracy przewozowej najwyższy w okresie międzywojennym, co świadczyło o silnym dynamizmie naszej gospodarki oraz o odpowiednim przygotowaniu naszego kolejnictwa.

W rozważaniach nad przyszłym kształtowaniem się i rozwojem przewozów towarowych na kolejach w Polsce niezmiernie ważnym czynnikiem będzie znajomość przedwojennej wielkości i struktury przewozów oraz wydajności przewozowej Ziemi Odzyskanych. Przy posiadanych tam zasobach surowcowych i możliwościach wytwórczych, w dziedzinie przemysłu, rolnictwa, leśnictwa i hodowli, powinno nastąpić nie tylko takie same jak przed wojną, lecz znacznie silniejsze jeszcze tempo działalności gospodarczej oraz dalszy rozwój procesów wytwórczych i wymiennych. Możemy tam oczekiwać silnego rozwoju przewozów wskutek naturalnego i organicznego związku tych ziem z organizmem Polski.

Ilość przesyłek towarowych, nadanych w 1938 r. na Ziemiach Odzyskanych, przedstawiała się następująco (w tysiącach ton):

B. prowincje niemieckie	Nadanie wewnątrz b. prowincyj	Nadanie do innych b. prowincyj	Nadanie do portów Prus Wschodnich	Nadanie poza granicę Niemiec	Razem
Prusy Wschodnie	1906	348	854	4	3112
Pomorze, Brandenburgia i Marchia Graniczna	3153	4988	—	43	8184
Dolny Śląsk	8329	8920	—	372	17621
Górny Śląsk	11363	17994	—	741	30098
Razem	24751	32250	854	1160	59015

Na podstawie tych liczb możemy określić wydajność przewozową poszczególnych obszarów Ziemi Odzyskanych w sposób następujący:

b. prowincje niemieckie	na 1 km w tys. ton	na 1 mieszk. w tonach
Prusy Wschodnie	1,3	2,4
Pomorze, Brandenburgia, i Marchia Graniczna	1,9	2,7
Dolny Śląsk	5,5	5,8
Górny Śląsk	23,8	19,3
Przeciętnie dla całego obszaru Ziemi Odzysk.	5,3	6,7

Zmiany w czasie wydajności kilometrycznej ilustrują poniższe dane, dotyczące b. dyrekcji kolei niemieckich, które obejmowały obszary obecnie wchodzące w skład Polski. (Ilość przesyłek towarowych w tysiącach ton przypadająca na 1 km eksploatowany):

b. dyrekcja	1928 r.	1932 r.	1938 r.
Królewiecka	1,2	0,9	1,6
Szczecińska	2,5	1,5	2,4
Wschodnia	1,9	1,1	1,4
Wrocławska	5,7	3,3	6,0
Opolska	21,0	14,8	19,5

Pewną podstawą do określenia przyszłego rozwoju przewozów w Polsce może być wydajność przewozowa na 1 mieszkańca w innych krajach — wynosiła ona w 1938 r. 7 ton na 1 mieszkańca w Anglii i w Niemczech i tyleż w Czechosłowacji w 1929 r. Na tej podstawie ogólny tonaż przesyłek w Polsce wyniesie: 25.800 tys. $\cdot 7 = 180,6$ milionów ton, co daje na 1 km eksploatowany okrągło 7.600 ton.

Obliczone w ten sposób przewozy przesyłek towarowych przedstawiają górną granicę, wynikają bowiem z wydajności w najbardziej u przemysłowionych krajach Europy, która przekraczała znacznie wydajność Polski w granicach przedwojennych. Ponieważ wydajność przewozowa Ziem Odzyskanych stanowiła w 1938 r. około 6,7 ton, a na Ziemiach Dawnych 3,2 ton na 1 mieszkańca, podciągnięcie do wyższego poziomu możliwe będzie częściowo przez podniesienie ilości przewozów na Ziemiach Dawnych. Nie możemy tam jednak oczekiwać szybkiego wzrostu zapotrzebowania na przewozy z uwagi na słabe zagospodarowanie i ograniczone możliwości produkcyjne północnych i wschodnich połaci kraju. Główny wpływ na wzmożenie przewozów i osiągnięcie wyższej ogólnej wydajności będą miały przedwojenne obszary przemysłowe oraz Ziemie Odzyskane po ich zagospodarowaniu.

Ponieważ obliczenie powyższe jest zbyt ogólnikowe i nie uwzględnia właściwości gospodarczych, a zatem i wydajności przewozowej poszczególnych obszarów Ziem Dawnych i Ziem Odzyskanych, można je uważać tylko za orientacyjne.

Szczegółowe obliczenie przewozów na obszarach poszczególnych dyrekcji kolejowych, których oczekiwać możemy w okresie najbliższych pięciu lat, podane w poniższym zestawieniu, wykazało przypuszczalny ogólny przewóz przesyłek towarowych w wysokości 151,8 milionów ton. Obliczenie to przeprowadzono na podstawie przyjętych w zestawieniu wydajności kilometrycznych i w założeniu, że na Ziemiach Odzyskanych przewozy osiągną poziom przedwojenny, na obszarach zaś dawnych wzrosną o około 10%.

Dyrekcja	Ilość przesyłek w tysiącach ton na 1 km				Przewidywane i rzeczywiste towarowe w milionach ton
	Rzeczywista w 1938 r.		Przyjęta w 1951 r.		
	Ziemie Dawne	Ziemie Odzyskane	Ziemie Dawne	Ziemie Odzyskane	
					Po'ska
Warszawska	5,7	—	6,3	—	19,1
Lubelska	2,2	—	2,4	—	3,6
Łódzka	—	—	4,3	—	7,1
Krakowska	2,9	—	3,2	—	5,0
Katowicka	50,5	23,8	55,5	23,8	85,3
Wrocławska	—	5,5	—	5,5	18,3
Poznańska	2,8	1,9	3,1	1,9	7,8
Szczecińska	1,6	1,9	1,9	1,9	5,3
Gdynia	—	1,9	1,9	1,9	5,8
Olsztyńska	—	1,3	—	1,3	3,5
					151,8

Nadanie węgla kamiennego z Górnego Śląska, dawnego i odzyskanego, wynosiło w 1938 r. łącznie 51,2 miliona ton. Zakładając, że przewozy te w końcu okresu pięcioletniego osiągną wysokość przedwojenną i że pozostałe przesyłki stanowiły około 25% ogólnego tonażu nadanego z tego obszaru, możemy określić przyszłe nadanie przesyłek towarowych w Dyrekcji Katowickiej w wysokości 68,3 miliona ton. Wprowadzając poprawkę do wyżej podanego zestawienia otrzymamy ogólny przewidywany tonaż przesyłek towarowych na kolejach polskich w 1951 r. — powinien on wynieść 134,8 milionów ton.

W obliczeniach tych nie zostały uwzględnione przewozy tranzytowe, które w 1938 r. osiągnęły w Polsce wysokość 5.900 tysięcy ton. Jakkolwiek stawianie wniosków o przyszłym kształtowaniu się tych przewozów jest dość trudne, należy jednak liczyć się z ich znacznym wzrostem. Jeżeli w przybliżeniu przyjmemy te przewozy o 100% większe niż przed wojną, wówczas ogólny tonaż przesyłek towarowych osiągnąłby w końcu najbliższych pięciu lat 140,7 milionów ton.

Ponieważ miarę produkcji usług w ruchu towarowym każdego przedsiębiorstwa komunikacyjnego stanowi liczba tonokilometrów, przeto plan przewozów powinien zawierać nie tylko przewidywany tonaż przesyłek, ale również ich przebiegi. O ile jednak dla obliczenia ciężaru przesyłek możemy posilkować się, przez analogię, wydajnością przewozową w krajach o zbliżonej strukturze gospodarczej lub metodą zróżniczkowanego badania produkcji i przewozów poszczególnych rodzajów towarów, to dla określenia przebiegów metod tych zastosować nie możemy. Trzeba bowiem pamiętać, iż wydajność przewozowa, stanowiąca ilość przewiezionych ton przypadających na 1 mieszkańca, jest wyrazem stanu gospodarczego danego kraju i odpowiednikiem poziomu potrzeb ludności — natomiast przebiegi oznaczają wykonaną pracę i są wynikiem zarówno wielkości samego tonażu ładunków, jak i odległości ich przewozu. Odległość oraz związane z nią przebiegi ładunków, wyrażone w tonokilometrach, zależne są od rozmieszczenia ośrodków produkcji i zbytu, lokalizacji przemysłu i położenia rejonów rolniczych, zaopatrujących kraj, wreszcie od wielkości i kierunku przewozów eksportowych, importowych i tranzytowych. A czynniki te kształtują się odmiennie w różnych krajach nawet o zbliżonej wydajności przewozowej. Mimo tych trudności spróbujemy dojść na tle przytoczonych wyżej danych do pewnych wniosków odnośnie przyszłej wielkości ogólnych przebiegów.

Ponieważ przewozy na ziemiach wschodnich, które odeszły do Związku Radzieckiego, wynosiły około 10% ogólnego tonażu przewozów w obrocie z ziemiami obecnie należącymi do Polski, można przypuszczać, że w najbliższych okresach czasu średnie przebiegi w komunikacji wewnętrznej ustalą się na nieco niższym

poziomie niż przed wojną. Przeciętna odległość przed wojną wynosiła w ostatnich latach 224 km i można przypuszczać, iż spadnie ona do 200 km — we współczesnej Polsce.

Odległość przewozów eksportowych do portów pozostanie bez zmiany (poziom przedwojenny wynosił około 600 km), głównym bowiem nadawcą ładunków masowych do naszych portów bałtyckich pozostanie nadal Dolny i Górny Śląsk.

Zakładając, iż ogólny tonaż przewozów przewidywanych w końcu pięcioletniego okresu wyniesie 140,7 milionów ton i że składać się on będzie z przewozów wewnętrznych, eksportowych i tranzytowych w ilościach podanych w poniższym zestawieniu, oraz przyjmując podane tam średnie odległości przewozu 1 tony, otrzymamy następujący ogólny przebieg ładunków zwyczajnych:

P r z e w o z y	Ilość przesyłek w miliardach ton	Średnia odległość przewozu 1 tony w km	Przebiegi w miliardach tonokilometrów
W komunikacji wewnętrznej	77,9	200	15,58
Wydóz do portów w wysokości przewidywanej zdolności przeładunkowej portów, za potrąceniem 5 milionów ton przewozów drogą wodną Odry	19,0	610	11,59
Wydóz przez granice lądowe w wysokości o 50% większej, niż w 1946 r.	15,0	350	5,25
Wydóz przez porty i granice lądowe w wysokości 12% wywozu za potrąceniem 1,5 milionów ton przewidywanego przewozu drogą wodną Odry	2,9	250	0,72
Tranzyt w wysokości przyjętej poprzednio	11,8	600	7,08
Przesyłki gospodarcze w wysokości 10% ogólnego tonażu przewozów	14,1	200	2,80
R a z e m	140,7	306	43,02

Biorąc za punkt wyjścia rzeczywiste przewozy w 1946 r. otrzymamy następującą ich

wysokość w pięcioletnim okresie zakładając równomierny wzrost:

rok	przesyłki w miln. ton	przebiegi w mild. tonokilometrów
1946	68,1	19,48
1947	82,6	24,12
1948	97,1	28,84
1949	111,6	33,56
1950	126,1	38,28
1951	140,7	43,02

Nie możemy zapominać, że w początkowym okresie koleje będą odgrywały rolę dominującą, przyjmując na siebie prawie całość przewozów. Później będą one współdziałać z innymi środkami komunikacji, szczególnie z samochodami — w ruchu osobowym i z żeglugą śródlądową — w ruchu towarowym. Praca dróg wodnych śródlądowych i samochodów będzie wzrastać stopniowo, obejmując takie przewozy, które ze względu na właściwości techniczne będą dla tych środków komunikacji najodpowiedniejsze. Również należy wziąć pod uwagę okoliczność, że oczekuje nas nie tylko odbudowa zniszczeń wojennych, lecz również przebudowa i rozbudowa urządzeń i zakładów wytwórczych, linii komunikacyjnych oraz budownictwo dla celów mieszkalnych, społecznych i administracyjnych. Inwestycje te wytwarzać będą wielkie zapotrzebowania na przewozy masowe. Równoczesny wzrost dochodu społecznego i narażanie dobrobytu powinny wpłynąć na powiększenie ruchu osobowego i przewozu artykułów żywnościowych oraz przedmiotów dożywotniego i trwałego użycia.

Przytoczone obliczenia mają na celu wykazanie granic, do których powinny sięgnąć przewozy kolejowe w najbliższym okresie czasu, uwzględniając potrzeby naszego odrodzenia gospodarczego. Stanowią one próbę uchwycenia przyszłego rozwoju pracy kolei w oparciu o wydajność przewozową i zbadanie procesów jej tworzenia się w Polsce przedwojennej i krajach o wysokim poziomie gospodarczym.

CZESŁAW FORYŚ

USTAWA o Planie Odbudowy Gospodarczej zobowiązała Rząd do sporządzenia na r. 1948 ogólnego planu finansowego. Plan ten ma być oparty o plany finansowo - gospodarcze poszczególnych działów gospodarstwa narodowego i ma stanowić integralną część ogólnego planu gospodarczego. Teza XXV wytycznych ogólnych do Planu Odbudowy Gospodarczej precyzuje bliżej, co to jest państwowy plan finansowy. Plan ten winien objąć wszelkie przychody i rozchody w

W S P R A W I E P A Ń S T W O W E G O PLANU FINANSOWEGO

dziale gospodarki publicznej, dysponowane przez Państwo centralnie, z wyłączeniem zarówno centralnych instytucji państwowych, jako też innych instytucji (np. ubezpieczeń społecznych) i wiązać całość działów ogólnego planu gospodarczego w zakresie finansowym.

Na temat państwowego planu finansowego ukazało się ostatnio kilka artykułów, które omawiają jego istotę i zadania. Z niektórych wypowiedzi widoczne jest, że pojęcie państwowego planu

finansowego nie zostało dotychczas dostatecznie jasno sformułowane—co często powoduje nieporozumienia. Wydaje się przeto, że pożyteczna byłaby próba dokładniejszego określenia istoty państwowego planu finansowego.

Sporządzenie państwowego planu finansowego stało się koniecznością, ponieważ gospodarka planowa wymaga objęcia wszystkich środków, którymi Państwo dysponuje, dla jak najbardziej celowego ich wykorzystania.

Przystępując do ułożenia planu finansowego opieramy się na równaniu obrazującym dochód społeczny:

Wartość produkcji dóbr i usług = sumie konsumpcji i akumulacji.

Zakładając, że akumulacja = inwestycjom otrzymujemy równanie: wartość produkcji dóbr i usług = sumie konsumpcji i inwestycji.

Zadaniem naszego pierwszego planu gospodarczego, zwanego Planem Odbudowy Gospodarczej, jest zrealizowanie następujących wytycznych: 1) powiększenie dochodu społecznego i 2) sprawiedliwy jego podział — z przeznaczeniem właściwej części na inwestycje.

Traktując problemat dochodu społecznego nawet najbardziej ogólnie, zgodnie z podanym powyżej równaniem należy stwierdzić, że podział dochodu nie następuje automatycznie. Jest on wynikiem woli obywateli i szeregów aktów prawnych. Wola obywateli może zawsze w zakresie oddanych do ich dyspozycji dóbr zmienić częściowo podział ogólnego dochodu społecznego między konsumpcję i inwestycje. Państwo, ściągając pieniądze za pomocą całego szeregu środków drenazowych, dysponuje częścią dochodu oraz skłania lub zmusza społeczeństwo za pomocą nakazów prawnych i innych sposobów do inwestowania w planowanym rozmiarze.

Dlatego zaplanowanie podziału dochodu społecznego wymaga nie tylko ustalenia konsumpcji i akumulacji w liczbach globalnych oraz rozbicia tych pozycji na podmioty gospodarujące, ale również wymienienia środków oraz liczbowego ujęcia efektów tych środków, którymi postulowany podział zostaje przeprowadzony.

Przy takim ujęciu zagadnienia plan podziału dochodu społecznego musi określić: z jednej strony — na co dochód społeczny zużywamy wg funkcji dóbr i usług, z drugiej strony — jakimi sposobami pewne części dochodu społecznego mamy skierować na postulowane cele. Takie przedstawienie techniki podziału dochodu społecznego, wyrażonego w wartościach pieniężnych, nosi nazwę planu finansowego.

Plan finansowy obejmować będzie zestawienie rozchodów i przychodów. Jego schemat przedstawić można w sposób następujący:

R o z c h o d y :

1. Konsumpcja podzielona na poszczególne podmioty gospodarujące.

2. Akumulacja podzielona na poszczególne podmioty gospodarujące.

P r z y c h o d y :

1) Dochody poszczególnych podmiotów go-

spodarujących związane celowo w drodze norm prawnych lub innych środków z konsumpcją.

2) Dochody poszczególnych podmiotów gospodarujących związane celowo inwestycjami w drodze norm prawnych lub innych środków.

Ograniczając plan finansowy do tej części dochodu społecznego, którą Państwo może dysponować ewentualnie regulować, otrzymujemy państwowy plan finansowy. Zawiera on z jednej strony państwową, regulowaną przez Państwo konsumpcję i akumulację, z drugiej zaś — efekty drenażu rynku, dokonywanego pod wszelkimi postaciami przez Państwo i inne podmioty gospodarujące — w zakresie regulowanym przez Państwo.

Z kolei powstaje problem, jak głęboko (w hierarchii gospodarczej podmiotów gospodarujących) ma ingerować państwowy plan finansowy w sprawach podziału dochodu społecznego. Jest rzeczą powszechnie wiadomą, że podział pewnej części dochodu dokonuje się niemal automatycznie, np. przy procesach produkcji, albo według pewnych z góry ustalonych norm na niższych szczeblach organizacyjnych. Można by przypuszczać, że w tych wypadkach nie jest rzeczą konieczną dokonywanie po raz drugi podziału poprzez państwowy plan finansowy. Czy taki sposób postępowania jest słuszny i czy nie należałoby w państwowym planie finansowym umieścić podziału całości dochodu społecznego, będącego w dyspozycji Państwa — musi jeszcze pozostać sprawą otwartą. Moment, gdy będziemy mogli i będziemy mieli na to dostateczne dane, aby rozbudować w szczegółach plan finansowy, wydaje się być jeszcze bardzo odległym.

Ostatecznie więc w wypadkach planu pozostaje ta część dochodu społecznego, którą dysponuje budżet Państwa, plan inwestycyjny, plan zwiększenia produkcji i zbytu i ewentualnie ujemne saldo handlu zagranicznego; w dochodach zaś — dochody budżetowe, państwowe dochody pozabudżetowe, centralnie dysponowane zyski przedsiębiorstw państwowych, przyrost oszczędności społecznych, ulokowanych w bankach i instytucjach oszczędnościowych oraz, ewentualnie, dodatnie saldo handlu zagranicznego.

Formy niektórych wyżej wymienionych planów są już ustalone (budżet, plan inwestycyjny). Nie ma jednak dotychczas ustalonej formy planu finansowego produkcji i zbytu oraz planu centralnie dysponowanych zysków przedsiębiorstw państwowych. Ponieważ pewne wpływy i dochody przedsiębiorstw tkwią albo w budżecie, albo w planie inwestycyjnym, zatem zbiorczy plan finansowy centralnych zarządów przemysłu jest rozrachunkiem przemysłu z państwowym planem finansowym. Schematycznie plan finansowy przemysłu można przedstawić w sposób następujący:

W p ł y w y :

1. Zysk.

2. Różnice komercyjne.

3. Dotacje i pożyczki bankowe na inwestycje i środki obrotowe.

Rozchody:

1. Wpłaty do budżetu.
2. Wpłaty na fundusz inwestycyjny.
3. Wpłaty na fundusz amortyzacyjny.
4. Zwiększenie kapitałów stałych i obrotowych.

Istnienie zbiorczego planu finansowego przemysłu, zbudowanego wg podanego schematu, nie przesądza sprawy istnienia załączników do państwowego planu finansowego, które obrazować będą nie tylko rozrachunek przemysłu z państwowym planem finansowym, czyli nadwyżki i celowe wpływy przemysłu, dysponowane centralnie i ich przeznaczenie, lecz również całość sytuacji finansowej przemysłu.

Odróżnić również należy taki zbiorczy plan finansowy przemysłu od planów finansowo-gospodarczych poszczególnych przemysłów. Plany finansowo-gospodarcze, jeżeli powrócimy do podanego na wstępie równania: produkcja dóbr i usług = konsumpcja + akumulacja, związane są zasadniczo z lewą stroną równania, tj. z produkcją dóbr i usług.

Plan finansowo-gospodarczy jest pieniężnym ujęciem planu technicznego wyprodukowania dóbr. Z planu tego pewne kwoty wynikowe (zysk, amortyzacja itp.) jako dysponowane centralnie, wchodzi do państwowego planu finansowego. Istnieje zatem powiązanie pomiędzy państwowym planem finansowym a planami finansowo-gospodarczymi i dlatego plany finansowo-gospodarcze są uzasadnieniem poszczególnej pozycji planu finansowego.

Jeżeli przyjęliśmy założenie, że państwowy plan finansowy rejestruje tylko tę część dochodu społecznego, która jest centralnie dysponowana na konsumpcję i akumulację i że ta część dochodu, co do której podział na konsumpcję i akumulację

zachodzi poza zasięgiem planu, nie jest w nim rejestrowana, to z tego niemniej wynika konieczność zagwarantowania sobie, że procesy tam zachodzące przebiegać będą zgodnie z ogólną polityką gospodarczą i w ustalonej proporcji. Dlatego nieodłącznym warunkiem planowania finansowego jest ustalenie norm zużycia materiałów, płac, posiadanych zapasów i wszelkich środków obrotowych.

Państwowy plan finansowy może mieć podwójne znaczenie: jedno formalne, że jest to bilansowe zestawienie środków finansowych dysponowanych centralnie przez Państwo i ich przeznaczenie, drugie istotne — systemu dokonywanego podziału dochodu społecznego.

Plan finansowy nie jest planem „operacyjnym” jak budżet lub plan inwestycyjny, gdyż harmonizuje on rozmiary innych planów operacyjnych, ustala ich wzajemną zależność i uzupełnianie się. Z tego zadania planu wynika jego nadrzędność, a mianowicie, że dopiero na podstawie planu finansowego powinny być ustalone poszczególne plany „operacyjne”. Cyfry planu finansowego mają takie samo znaczenie, jak cyfry kontrolne planów produkcyjnych.

Ponieważ państwowy plan finansowy nie obejmuje konsumpcji sektora prywatnego, nie jest on dokładnym odzwierciedleniem wszelkich powiązań i zależności planu gospodarczego. Niemniej plan ten zabezpiecza najbardziej celowe wykorzystanie środków bankowych i budżetowych dla życia gospodarczego oraz uzgodnienie poszczególnych planów operacyjnych i ich roli.

Konkludujemy: państwowy plan finansowy ustala ostateczny podział dochodu społecznego, harmonizuje działanie poszczególnych planów operacyjnych, określa działanie systemu finansowego, ustala środki finansowe centralnie dysponowane przez Państwo i ich przeznaczenie.

UWAGI I NOTATKI

POTRZEBNA JEST IZBA HANDLU ZAGRANICZNEGO

Jesteśmy obecnie świadkami rzadkiego okresu w handlu zagranicznym, okresu ograniczonej podaży towarowej, pościgu za towarem, okresu szukania wszelkich możliwych form ułatwiających uzyskanie towaru. Przed wojną w dziedzinie handlu zagranicznego używano całego szeregu środków, mających na celu znalezienie, opanowanie i utrzymanie nowych rynków zbytu dla towarów, których nadmiar trzeba było za wszelką cenę z kraju wywieźć. Sprzedawało się po cenach niższych od cen wewnętrznych, często nawet uciekało się do specjalnych bodźców pobudzających zainteresowanie nabywców, byleby tylko towar ulokować za granicą. Ówczesne warunki gospodarcze uzasadniały w pełni taką taktykę.

Wynikiem dążenia do przewyciężenia przedwojennych trudności było powstanie poważnie

rozbudowanej administracji handlu zagranicznego, działającej na różnych szczeblach dyspozycyjnych. A więc na szczeblu organizacji państwowej, obejmującej decyzję i dyspozycję, na szczeblu organizacji samorządu gospodarczego, mającej z jednej strony kontrolę wykonywania dyspozycji pochodzących od państwowych organów, z drugiej zaś inicjatywę przedstawiania tym organom postulatów z zakresu polityki i techniki handlowej. Ostatnie ogólnie tworzyła organizacja kupiecka, względnie kupiec jednostkowy dokonyujący bezpośrednich transakcji.

Ta trzystopniowa organizacja obejmowała całość zagadnień handlu zagranicznego i w znacznej mierze mogła podołać ich ciężarowi. Nie twierdzę, by wszystkie poczynania tej organizacji były idealne, by nie cierpiała ona na przerosty biurokratyzmu, względnie nadmierną dowolność działania. Ale w warunkach ówczesnych, o wiele dla eksportera trudniejszych, or-

ganizacja w zasadzie zdała egzamin najważniejszy — egzamin życia.

Można odpowiedzieć na te wywody, wskazując na radykalną zmianę sytuacji, zmianę, którą już zobrazowaliśmy na wstępie niniejszego artykułu. Nasuwa się pytanie, czy zmiana ta jest strukturalną? Otóż, wszystko wskazuje na to, że tak nie jest. Zmiana sytuacji rynkowej ma wszelkie cechy zjawiska koniunkturalnego, przemijającego, i to przemijającego stosunkowo w krótkim okresie czasu. W ciągu najbliższych lat zacznie się zarysowywać ponownie trudność lokowania towarów za granicą, trudność dla nas tym większa, że kraj nasz będzie zmuszony zwiększać wymianę z zagranicą w miarę postępu odbudowy przemysłu i konieczności zaspokojenia związanych z tym potrzeb surowcowych i importu inwestycyjnego. Do tego dojdą spłaty zobowiązań zaciągniętych zaraz po wojnie na pokrycie palących potrzeb pierwszego okresu odbudowy. Zmniejszy się jednocześnie atrakcyjność naszego wywozu surowcowego, gdyż niespotykana koniunktura węglowa nie może się bardzo długo utrzymywać, polega bowiem zasadniczo na przemijających trudnościach wydobywania i transportu. Powyższe względy uzasadniają potrzebę ciągłego zajmowania się zagadnieniem handlu zagranicznego, a także zagadnieniem jego administracji.

Nasz powojenny aparat administracyjny tą dziedziną nie wykazuje dostatecznej jedności organizacyjnej z punktu widzenia zadań i celów, do których rozwiązania lub osiągnięcia został powołany. Organa administracji państwowej zajmują się nie tylko polityką handlową, nie tylko zawierają umowy międzypaństwowe, wydają pozwolenia na przywóz lub wywóz, akceptują zasadnicze warunki dostaw, lecz często same bezpośrednio zajmują się handlem. Tak więc mamy pomieszczenie dwóch różnych funkcji, których wykonywanie wymaga różnego przygotowania wykonawców i odmiennych metod działania.

Dalszym ogniwem organizacyjnym są centrałe handlowe. Świeżo zorganizowane, o wciąż jeszcze zmienianym zakresie zainteresowań branżowych i terytorialnych, centrałe te walczą z wielkimi trudnościami wewnętrznymi i zewnętrznymi. Organizacja własna, często fragmentaryczna i dorywczo zaimprovizowana, musi się w trakcie wytężonej pracy krystalizować i rozbudowywać. Centrałe odczuwają brak doświadczonego personelu, trudności znalezienia właściwych partnerów zagranicznych, brak dostatecznego zaufania ze strony odbiorców i dostawców. Wszystko to z czasem dopiero zostanie przezwyciężone i prędzej czy później dostatecznie usprawnione, zwłaszcza przy szeroko rozwiniętej współpracy. A dziedzina ta leży dotychczas prawie zupełnie odłogiem.

Jak dalece taka współpraca jest konieczna, najlepiej dowodzi fakt, że już od przeszło roku funkcjonują okresowe konferencje szefów central i wydziałów importowo - eksportowych, podjęte z inicjatywy Spółdzielczej Centrali Handlu Zagranicznego, w której rękach

spoczywa kierownictwo tych zebrań. Konferencje te nie mają charakteru oficjalnego i nie posiadają żadnych formalnych kompetencji, aczkolwiek odbywają się z wiedzą i aprobatą właściwych władz państwowych.

Przedmiotem obrad są ważne zagadnienia handlu zagranicznego, co do których szefowie central przedstawiają właściwym władzom swoje uzgodnione opinie jako materiał nie wiążący. Dotychczasowa praktyka wykazała, iż schodzący się na konferencji central przedstawiciele sektora państwowego, spółdzielczego i prywatnego we wszystkich wypadkach z łatwością dochodzili do porozumienia i mimo pozornej rozbieżności zainteresowań mogli zawsze przedstawić właściwym władzom jednolitą opinię fachową. Jasna rzecz, że to prowizoryczne urządzenie nie może zastąpić organu stałego, zadaniem którego byłaby centralizacja poczynań i środków, a decentralizacja zadań i funkcji wykonawczych. Poza ciężkim przemysłem nie istnieje również żaden związek organiczny pomiędzy centralami a przemysłami produkującymi na eksport. Przy znanym głodzie towarów tak na rynku wewnętrznym, jak i na obcych rynkach producent nie odczuwa żadnego bodźca do zwiększania swej ekspansji, do szukania nowych rynków, czy nowych artykułów zbytu. Produkuje, jak umie i co umie, gdyż wie, że wszystko odeń kupią bez względu na jakość wytworu. Dlatego również producent woli prostą i szybko rozwikływaną transakcję wewnętrzną od bardziej skomplikowanej i trudniejszej do przeprowadzenia transakcji zagranicznej. Musi więc istnieć dostatecznie silny nacisk organizacji państwowej lub handlowej, zmuszający producenta do podejmowania doświadczeń i szukania nowych dróg produkcji eksportowej, do lokowania na obcych rynkach nie tylko nadmiaru swego wytworu, ale normalnej produkcji bieżącej, podejmowanej z myślą o jej eksporcie.

Otóż wszelkie tego rodzaju zagadnienia mógłby badać, opracowywać, rozwiązywać, a w wypadkach szczególnej wagi przedkładać władzom odpowiednie projekty rozwiązań powołany do tego celu samorząd gospodarczy handlu zagranicznego. W ramach prac takiego samorządu mieściłyby się wszystkie te zagadnienia, które nie powinny obciążać z jednej strony administracji państwowej, z drugiej zaś nie mogą znaleźć rozwiązania w decyzjach jednostek handlujących lub organizacji produkującej na eksport. Samorząd gospodarczy dla swych celów mógłby wykorzystać znane i wypróbowane formy organizacyjne izb handlowych.

Izba Handlu Zagranicznego miałaby następujące zadania: łączyłaby wszystkich interesantów handlu zagranicznego, a więc producentów, kupców i przedsiębiorców trudniących się wszelkiego rodzaju usługami — pracujących dla zagranicy, dając im możliwość wspólnego badania i rozwiązywania zagadnień, związanych z wytwarzaniem, przygotowywaniem, sprzedażą, przewożeniem, asekuracją i odbiorem towarów przeznaczonych do wywozu, względnie z

zakupem, odbiorem, przewożeniem i rozdziałem towarów pochodzących z przywozu. Również zagadnienia finansowania tych czynności znalazłyby odpowiednie odzwierciedlenie i formę organizacyjną w ramach banku eksportowego będącego członkiem Izby.

Izba Handlu Zagranicznego mogłaby przejąć załatwianie wszelkich spraw dotyczących rozdziału kompetencji branżowej i podziału rynków pomiędzy kupców, baczylaby na przestrzeganie zasad zdrowej konkurencji, kontrolowała jakość towaru i formę jego dostawy. Zagadnienia jakości, standartów, opakowań itp. zagadnienia techniczne o bardzo wielkim, ba! często nawet kapitalnym znaczeniu dla rozwoju wymiany towarowej byłyby rozważane i opracowywane przez Izbę Handlu Zagranicznego. Izba zorganizowałaby również stały arbitraż w zakresie transakcji handlu zagranicznego, w ten sposób dążąc do uniezależnienia się od decyzji dorywczych arbitrów względnie obcych organizacji do tego celu powołanych.

W dziedzinie techniki wykonywania obrotów towarowych z zagranicą Izba Handlu Zagranicznego mogłaby zajmować się wydawaniem indywidualnych pozwoleń przywozu lub wywozu w ramach ogólnych kontyngentów, ustalonych przez organa państwowe i na warunkach przez władze te ściśle określonych. Odciażyłoby to pracę organów Państwa, sprowadzając ją do trudnej i odpowiedzialnej właściwej roli prowadzenia i opracowywania polityki handlowej, ustalania głównych ram tej polityki oraz baczniejszą nad jej wprowadzeniem w życie przez podległe organy. Usuwając z zasięgu administracji państwowej zagadnienia techniki podziału uprawnień przywózowych, czy wywózowych, Izba Handlu Zagranicznego oczyści przedpole pracy administracji państwowej od technicznych i bardzo absorbujących zajęć, jednocześnie przejmując na siebie cały ciężar i organizację podziału.

Da to możność przerzucenia większego nacisku na pracę o charakterze koncepcyjnym, na opracowywanie zagadnień polityki handlowej, które wymagają atmosfery spokojniejszej ciągłej pracy. Zagadnienia dnia codziennego zgiełkiem swym i nawałem uniemożliwiają wykonywanie pracy długofalowej, dlatego też winny być w miarę możliwości zdjęte z bark administracji państwowej i przerzucone na organizację samorządową samych zainteresowanych. Zyska na tym również kontrola, administracja państwowa będzie bowiem nadzorować prace Izby z tytułu swej nadrzędności, a w konsekwencji tej nadrzędności nie będą odgrywać roli ani względy prestiżu własnego resortu, ani względy koleżeńskości, utrudniające w znacznym stopniu kontrolę w ramach resortu własnego.

Z punktu widzenia korzyści nie od rzeczy będzie podkreślić znaczny plus, wynikający z centralizacji wiadomości handlowych rozproszonych obecnie po różnych organizacjach i resortach — wiadomości, których zebranie w dzisiejszych warunkach jest tym bardziej trudne,

że często miejsce ich przechowania jest mało dostępne. Scentralizowanie wiadomości o charakterze handlowym stanowi znaczną oszczędność na korespondencji, wydawnictwach, a zwłaszcza kosztach handlowych, umożliwia bowiem uniknięcie zbędnych i nieskoordynowanych wypadków szukania omackiem, chroni przed próbami dorywczymi podejmowanymi „w nieznane”.

Krótki to i pobieżny przegląd korzyści, które może dać dobrze zorganizowana Izba Handlu Zagranicznego. Przy wprowadzeniu w życie tej koncepcji osiągnięć się niewątpliwie poważne oszczędności handlowe i znaczne oszczędności organizacyjne, a przecież nie tylko cierpimy na brak towarów, lecz również na dotkliwy brak ludzi na odpowiednim poziomie fachowym.

T. Gliwic

O WŁAŚCIWY ROZWÓJ POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

Program rozbudowy polskiej marynarki handlowej przed wybuchem drugiej wojny światowej opierał się na zasadzie, iż Państwo, kontrolując trzy polskie towarzystwa żeglugowe (Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A., Żegluga Polska S. A. i Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe) rozbudowuje linie regularne, a tramping pozostawia inicjatywie prywatnej.

Przy ograniczonym zainteresowaniu oraz szczupłych kapitałach rozwój trampingu postępował bardzo słabo. Możliwe, że w miarę wzrostu uświadomienia morskiego w społeczeństwie polskim i narastaniu kapitałów na Wybrzeżu tempo rozwoju tej gałęzi żeglugi po pewnym czasie zostałoby przyspieszone. Jednakże bez udzielanych przez państwo kredytów budowlanych nawet te początki ograniczyłyby się prawdopodobnie do niewielkiej floty koncernu węglowego Robura, która poza tym nie odgrywała roli żeglugi trampingowej w pełnym tego słowa znaczeniu, a tylko zapewniała przewóz węgla i to na ściśle określone rynki zbytu. Żegluga trampowa przed wojną ograniczała się u nas do kilku statków o typie trampowym (Towarzystwo Żeglugi Polskiej S. A.), używanych przeważnie albo do pionierskich podróży liniowych, albo jako uzupełniający tonaż istniejących już linii regularnych.

Natomiast żegluga liniowa państwowych towarzystw okrętowych w ciągu 10 lat, mimo szczupłego tonażu, rozrosła się tak dalece, że w r. 1939 towarzystwa liniowe polskie utrzymywały trzy linie do Ameryki, trzy linie do U. K., dwie linie na Morzu Śródziemnym i dziesięć linii obsługujących wielkie porty zachodnio-europejskie oraz Bałtyk. Stanowiło to wynik zakupu dwóch linii okrętowych zagranicznych, które obsługiwały porty polskie, a mianowicie: Linii Gdynia — Londyn i Gdańsk — Hull od Ellermann Wilson Lines oraz Linii Gdańsk — New York od Wschodnio - Azjatyckiego Towarzystwa Okrętowego w Kopenhadze oraz uru-

chomienia pierwszej samoistnej linii „Bałtycka Żegluga Polska“ S. A.

Znaczenie linii tych było wielkie zarówno dla portów, jak dla polskiego eksportu i importu. Dzięki celowo budowanemu tonażowi, doskonałym załogom oraz energicznej i handlowo prowadzonej administracji wyrobiły one sobie markę na międzynarodowym rynku żeglutowym.

Jakie cele powinny sobie wytknąć dzisiaj czynniki, którym podlega Polska Marynarka Handlowa?

Nieliczny tramping prywatny niemal znikł. Dobrze zaś przed wojną funkcjonujący aparat importowo - eksportowy, potrzebujący linii regularnych, dopiero poczyną się odbudowywać.

Nie ulega kwestii, że dla polskiej żeglugi trampowej istnieją, specjalnie na Bałtyku, bardzo zdrowe podstawy. Gdyby nasze możliwości finansowe na to pozwoliły, rozbudowa naszej żeglugi trampowej miałaby pełne uzasadnienie.

Przy ograniczonych jednak możliwościach finansowych, niewątpliwie, maksymalny wysiłek musi iść przede wszystkim w kierunku rozbudowy polskiej żeglugi liniowej.

Podczas gdy żeglugę trampową uważać można za międzynarodowy środek transportu morskiego, żegluga liniowa jest ściśle związana z interesami Państwa i jego potrzebami gospodarczymi. Im bardziej pewien kraj staje się uprzemysłowionym, tym bardziej staje się niezbędnym posiadanie rozbudowanej sieci linii regularnych z własnych portów.

Nie zawsze można dysponować tak gęstą i różnorodną siecią linii regularnych narodowych, aby zupełnie uniezależnić się od usług linii cudzoziemskich.

Jedynym pod tym względem wyjątkiem była do wybuchu drugiej wojny światowej Wielka Brytania. Ale państwo to do początku XX w. posiadało około 50 proc. całego tonażu świata (a przed 1939 r. jeszcze około 26 proc.) z najbardziej rozbudowaną ilością linii regularnych.

Niemcy, największe podówczas mocarstwo przemysłowe kontynentu, dobrze rozumiały potrzebę i znaczenie żeglugi liniowej opartej o własne porty. Znane były „Hamburg - Amerika Linie“, „Norddeutscher Lloyd“ i inne towarzystwa żeglugowe. Żegluga trampowa niemiecka rozbudowana była prawie wyłącznie w ramach własnych potrzeb, z niewielkim udziałem w wielkim trampingu światowym. Ze ten rozwój nie był dziełem przypadku, a przemyślaną dobrze polityką żeglugową, widać stąd, że odbudowa po 1918 r. poszła ściśle po tej samej linii, stawiając w krótkim czasie Niemcy na ich przedwojennej pozycji w dziedzinie żeglugi liniowej.

W dziedzinie przewozu surowców masowych posługiwać się można zawsze międzynarodowym tonażem. Nie jest przypadkiem, że największe stosunkowo floty trampowe mają te państwa, które przemysłu własnego nie mają,

jak Norwegia, Grecja. Natomiast kraje wysoce przemysłowe, eksportujące zróżniczkowane wyroby i importujące wartościowe surowce muszą być uniezależnione od obcej konkurencji w dziedzinie przewozu morskiego, a jeżeli to możliwe powinny również kontrolować przy pomocy swoich środków przewozowych obroty innych krajów. Ten cel przyświecał Niemcom w obu fazach rozbudowy floty handlowej.

Polska obecnie przeobraża się z kraju o charakterze przeważnie rolniczym na kraj przemysłowy. Dzięki przejęciu Ziem Odzyskanych tempo przemiany tej będzie szybkie. Wspólnie z Czechosłowacją rozporządzamy potężnym centrum przemysłowym zagłębia śląsko - morawskiego. Istnieją więc wszelkie podstawy do przeniesienia kierunku załadunkowego Europy środkowo - wschodniej z portów niemieckich do portów bałtyckich. Planowa rozbudowa naszych linii regularnych musi iść w parze z przyciąganiem obcych linii regularnych do naszych portów, konkurując z innymi krajami europejskimi pod względem częstotliwości, regularności żeglugi i wysokości taryf przewozowych.

Żegluga liniowa w pierwszej swej fazie prawie zawsze wymaga ofiar finansowych. Na rezultaty czekać trzeba nieraz lata. Ale pośrednie korzyści dla handlu narodowego dają się odczuć od razu.

Żegluga trampowa prawie nigdzie nie jest i nie była subwencjonowana, natomiast nie było prawie przed wojną żeglugi liniowej, która by z otwartych lub ukrytych subwencji państwowych nie korzystała.

Wyciągając zatem wnioski z naszej struktury gospodarczej i naszego położenia geograficznego, ze zniszczenia niemieckiej floty handlowej, która obsługiwała olbrzymią część obrotów Europy środkowej i poł. - wschodniej, stwierdzamy, że program rozbudowy floty handlowej polskiej winien iść przede wszystkim w kierunku rozbudowy żeglugi regularnej z ograniczeniem floty trampowej do niezbędnego, zresztą niewielkiego, udziału w przewozach polskich ładunków masowych i bez angażowania się w trampingu międzynarodowym.

Dr Stanisław Darski

KNAJPA CZY JADŁODAJNIA?

W artykule pt. „W poszukiwaniu taniego posiłku“, „Express Poranny“ z dnia 12 b. m. zwrócił uwagę na dziwny fakt, że w Warszawie nie można spożyć taniej kolacji czy taniego obiadu. Zakłady gastronomiczne — bez względu na kategorię — są to wszystko restauracje, natomiast brak jest jadłodajni, gdzieby za cenę odpowiadającą kieszeni człowieka pracy można spożyć obiad lub kolację. Obiady popularne są fikcją i gość żądający potrawy popularnej jest narażony na szkany obsługa restauracyjnej. Dziennik wysuwa postulat stworzenia w Warszawie szeregu jadłodajni, gdzieby człowiek, utrzymujący się z pracy, a nie ze spekulacji, mógł za dostępną dlań kwotę spożyć posiłek w odpowiedniej porze dnia.

Stan rzeczy opisany przez „Express Poranny” istnieje nie tylko w Warszawie. W całym kraju roi się od restauracji i knajp wszelkiego rodzaju, nie ma natomiast jadłodajni. Odziedziczony po epoce saskiej „styl” życia fałszywa „tradycja” szlachecka przekazała z kolei polskiemu mieszczaństwu, a ono wreszcie zaraziło nim proletariat. Wyżywianie się w jedzeniu i piciu, traktowanie normalnej funkcji fizjologicznej (środku do celu) jako super-przyjemności czy super-rozrywki (celu samego w sobie) — i to za bardzo wysoką cenę — stało się cechą tak dominującą, że mało kogo obchodzi, jakie są tego konsekwencje gospodarcze, społeczne, a nawet polityczne. Nie ma dość pieniędzy na książki i teatr, nie ma pieniędzy na wczasy i wycieczki, ale na jedzenie i picie ponad potrzebę zaspokojenia głodu i pragnienia pieniądze zawsze się znajdują. A „przemysł” gastronomiczny istnieje jedynie po to, by eksploatować ten niezdrowy, nienormalny sposób bycia. Co więcej — „przemysł” ten służy do podniecenia namiętności kulinarnych polskiego społeczeństwa.

Dziwne jest w tym wszystkim, że instytucje i organizacje społeczne zupełnie się tą sprawą nie zajęły i nie zajmują. Rozporządzenie Ministra Aproprowiacji i Handlu z dnia 22 lutego 1946 r. w sprawie wykonania dekretu o koncesjonowaniu przedsiębiorstw przemysłu gastronomicznego (§ 12) wyraźnie ustaliło uprzywilejowaną hierarchię przyznawania koncesji. Najpierw więc mają być uwzględniane podania o koncesję, składane przez stowarzyszenia wyższej użyteczności (np. Związek Harcerstwa Polskiego, Polski Czerwony Krzyż itp.), następnie idą związki samopomocowe uczestników walk o niepodległość, dalej — spółdzielnie spożywców, wreszcie spółdzielnie pracy (często zamaskowani restauratorzy) oraz inne osoby prawne i fizyczne. Ustawodawca zrobił więc wszystko, co do niego należało. Ministerstwo Aproprowiacji i Handlu czyniło nawet duże ułatwienie w uzyskiwaniu koncesji gastronomicznych przez pierwsze trzy grupy. Inicjatywa ta jednak trafiła w próżnię.

Zawiodły stowarzyszenia wyższej użyteczności, zawiodły związki samopomocy uczestników walk

o niepodległość, zawiodły nawet spółdzielnie spożywców. Zapomniano o tradycjach przedwojennych, kiedy to szereg spółdzielni spożywców prowadził jadłodajnie, gospody itp.; nie ma np. ani śladu „Gospody Spółdzielczej”, prowadzonej przed wojną na Żoliborzu. A jeżeli gdzieś gdzieś związek uczestników walk o niepodległość lub inna tego typu instytucja uzyska koncesję na prowadzenie zakładu gastronomicznego, to czym prędzej wydzierzawia go „fachowcom”, którzy z jadłodajni czynią, pod szyldem społecznym — zwykłą knajpę, przeznaczoną do rozpijania ludności i do wydzierania z jej kieszeni nadmiernego podatku spożywczego.

Zachodnia Europa i Stany Zjednoczone Ameryki poradziły sobie z tą sprawą inaczej. Po prostu oddzielono tam jadłodajnie od barów: kto chce zjeść śniadanie, obiad lub kolację, idzie do jadłodajni (nawet restauracji), kto chce wypić lub zabawić się — ma do dyspozycji bar lub inną tego typu knajpę. Stąd tamtejsze restauracje obliczone są na klienta masowego, klienta średniozamożnego lub zgoła niezamożnego, który w godzinach posiłku spożywa w zakładach żywienia, a nie w spelunkach, obliczonych na wypompowanie zeń maksimum gotówki. Tamtejsza restauracja jest przedsiębiorstwem sprzedającym posiłki — tak, jak inne przedsiębiorstwo handlowe sprzedaje bieliznę, obuwie, meble, książki lub przyrządy sportowe. Ale w takim razie obsługa klienta musi być również sprawna i uprzejma, kiedy kupuje on towar za 2 dolary, jak i wówczas, gdy nabywa go tylko za 20 centów.

Walka z lichwą, spekulacją i drożyzną prowadzona jest w Polsce głównie przy pomocy środków administracyjno-represyjnych. Ma ona tę wadę, że jest akcją doraźną, przypomina wypadek, a nie obłożenie. Tymczasem nieprzyjaciela trzeba stale i systematycznie wypierać z zajmowanych przezeń stanowisk. Żywnienie społeczne, jadłodajnie powszechne są właśnie taką stałą i systematyczną akcją walki o tańsze koszty utrzymania, a także o lepszy, wyższy styl życia, dopasowany do warunków, w jakich żyjemy, i celów, do których dążymy.

K. Brodnicki

ZYCIE GOSPODARCZE KRAJU

SYMPTOMY ODPREŻENIA

Wiosna (zresztą spóźniona) w sposób dotkliwy przypominała nam, że skutki gospodarcze pewnych zjawisk czy wypadków losowych mogą ciągnąć się bardzo długo i sięgać bardzo daleko — mimo że pozornie dotyczą bezpośrednio tylko niektórych dziedzin i procesów gospodarczych i działają tylko w krótkim okresie czasu.

A ponadto ta zimna, późna wiosna, a dziś i upalne dni lata boleśnie uświadomiły i uświadamiają nam, że skutki tych samych zjawisk czy wypadków, które w pewnych warunkach

mogłyby być krótkotrwałe i o niewielkim zasięgu, w innych szczególnych warunkach ciągną się przez długi czas i narastają często nawet lawinowo, przenosząc się na coraz większą liczbę dziedzin i zagadnień.

Te warunki szczególne u nas — to gospodarka bez rezerw, o wielkiej podkonsumpcji, o dużej jeszcze liczbie (choć na ogół drobnych) „wąskich gardeł”, — to duża jeszcze rozpiętość w podziale dochodu społecznego (i rozkładzie siły nabywczej), — to duża rola zajęć nieproduktywnych, — to demoralizacja pookupacyjna, — skłonność do plotek, do spekulacji itd.

A te skutki gospodarcze dziś jeszcze dające się odczuwać — to skutki niezwykle ostrej i przewlekłej zimy, — skutki, które szczególnie bolesny wyraz znalazły w wiosennej wyżycie cen.

Ucieczka od pieniądza, tezauryzacja w towarach, antycypacja rzekomych wyżycie cen sektora państwowego, dyskonto przyszłego deficytu zbożowego — to część ubocznych, niekoniecznych skutków, które zjawily się obok bezpośrednich skutków zimy w zakresie produkcji (zakłócenia w wegetacji ziemiopłodów, zakłócenia w imporcie środków produkcji, w transporcie, epidemie chorób i osłabienie zdolności produkcyjnej) i w obrocie.

Przeciw wyżycie cen zastosoowano i środki gospodarcze i środki administracyjne (w postaci specjalnych norm i kontroli — urzędowej i społecznej). Pisaliśmy już, że od doboru tych środków, od zastosowania ich we właściwym miejscu i czasie, od ich odpowiedniej elastyczności, od ich właściwego dozowania — zależy ich skuteczność.

Dotychczas akcja przeciw drożyznie i spekulacji daje jedynie dodatnie skutki. Zmalały znacznie obroty — ale to przede wszystkim dzięki odpadnięciu zakupów tezauryzacyjnych, nastąpił zastój w wolnym handlu — ale to na razie pomaga rosnącej podaży (z importu i produkcji) dogonić popyt. Zastój powoduje pewne redukcje w aparacie handlowym, ale i to jest pożyteczne, dopóki jest to likwidacja przerostów.

W III dekadzie maja nastąpił wyraźny przełom w ruchu wyżyciem cen, choć spadek nie był wielki i nie wyrównał poprzednich skoków cen (w II połowie marca wskaźnik 135.5, w II połowie maja 153.8, w II połowie czerwca 148.7) i w związku z tym utrzymały się na poważnym poziomie koszty utrzymania i utrzymana się zniżka realnych zarobków pracujących. Najsilniejszy spadek cen nastąpił w grupie ziemiopłodów i przetworów, gdzie uprzedni wzrost cen był szczególnie „dziki“ i szczególnie wysoki. Obniżce uległy i ceny innych artykułów żywnościowych, które zostały uprzednio pociągnięte haussą na ziemiopłody. W zakresie artykułów przemysłowych wyżyciowały w dalszym ciągu i ceny opału, i ceny wyrobów gotowych i ceny półfabrykatów.

Ruch wskaźników cen wolnorynkowych (w Warszawie) wskazuje jednocześnie, że w ciągu roku ceny żywności nie podniosły się bardzo znacznie (ogólnie — przy podstawie: kwiecień 1945 = 100 — w czerwcu b. r. 111.5 wobec 90.3 w czerwcu ub. r., ziemiopłody 205.2 wobec 168.3, nabiał 100.3 wobec 79.0, słonina 71.7 wobec 62.2), ceny używek wzrosły jeszcze mniej (127 wobec 113), natomiast ceny gotowych wyrobów przemysłowych w ciągu roku podwoiły się (208.8 wobec 103.9), a ceny półfabrykatów podniosły się o $\frac{3}{4}$ (258.2 wobec 147.5).

Obok ustąpienia przyczyn pozagospodarczych, które w ostatnim stadium wyżyci cen odgrywały rolę decydującą, obok akcji prze-

ciwżyżkowej i interwencyjnej — na spadek cen oddziałał przede wszystkim spadek popytu, a jednocześnie narastająca podaż.

W dziedzinie rolnictwa ustały mało skoordynowane zakupy, a równocześnie rolnicy, którzy uprzednio — oczekując coraz wyższych cen — przerwali sprzedaż, obecnie wystąpili znowu z podażą zbóż, choć w rozmiarach ograniczonych. Na postawę rolników wpłynęła niewątpliwie i zmiana oceny sytuacji zbożowej. Gdy uprzednio spodziewano się niemal katastrofy zbożowej, obecnie — zwłaszcza po ostatniej fali deszczów — widać, że będziemy mieli w b.r. jeszcze deficyt zbożowy (zwłaszcza pszenicy), i to pewno nie mniejszy niż w ub. roku, ale katastrofa nie grozi. Ocena przyszłych zbiorów jest w dalszym ciągu trudna, gdyż sytuacja na różnych terenach — nawet pobliskich — przedstawia się wyjątkowo różnolicie.

Na przewidywania co do rozmiarów zbiorów wpływa dodatnio fakt wykonania w pełni akcji siewnej oraz fakt dokonania przez rolników po raz drugi zasiewów na terenach, gdzie nastąpiło pełne wymarżnięcie.

Zwiększonej podaży krajowej płodów rolnych towarzyszy (a częściowo ją potęguje), wpływ żywności, zwłaszcza zbóż i mąki, z zagranicy.

Również i podaż artykułów przemysłowych stale rozszerza się. Nie bacząc nawet na to, że w dziedzinie produkcji artykułów konsumcyjnych grają jeszcze w pełni skutki zimy, gdyż wywołane nimi zahamowania względnie opóźnienia w produkcji półfabrykatów i materiałów pomocniczych dziś hamują z kolei opartą na tych obrotach produkcję innych przemysłów. Podobnie działa jeszcze w pełni opóźnienie transportów zagranicznych.

Dlatego też o ile w zakresie produkcji dóbr wytwórczych wykonanie planu postępuje zupełnie dobrze, w produkcji artykułów konsumcyjnych tu i ówdzie utrzymuje się niski poziom wykonania planu względnie występują braki w niektórych sortymentach.

Mimo mniejszej liczby dni roboczych, w większości przemysłów produkcja w maju utrzymała się na poziomie poprzedniego miesiąca lub nawet wzrosła, i tylko w niektórych przypadkach wykazała spadek tłumaczący się wyższymi przyczynami.

I tak, wydobyte węgla wyniosło w maju 4.4 mln. ton wobec 4.6 mln. w kwietniu, produkcja koksu 352 wobec 335 tys. ton, surówki żelaznej — 74.6 wobec 68.8 tys. ton, stali — 139.6 wobec 126.7 tys. ton, wyrobów walcowanych — 92.3 wobec 80.7 tys. ton, cynku — 6.1 wobec 5.5 tys. ton, klinkieru — 168.8 wobec 132.2 tys. ton, cementu — 149.6 wobec 118.4 tys. ton, wagonów — 909 wobec 884 sztuk, obrabiarek 219 wobec 187 sztuk, maszyn rolniczych — 2.8 wobec 2.5 tys. ton, kabla — 594 wobec 481 ton, żarówek — 859 wobec 947 tys. sztuk (spadek tylko w zakresie żarówek karzełkowych), sody kalcynowanej — 6.8 wobec 7.1 tys. ton, sody kaustycznej — 2.6 wobec 2.3 tys. ton, kwasu siarkowego — 11.0 wobec 12.2 tys. ton, azot-

niaku — 10.5 wobec 8.7 tys. ton, superfosfatu — 11.8 wobec 11.5 tys. ton, mydła 437 wobec 589 ton, przedzdy 6.6 wobec 7.4 tys. ton, tkalin — 4.9 wobec 6.6 tys. ton, wyrobów dziewiarsko-pończosznich — 315 wobec 423 ton, bielizny — 542 wobec 583 tys. sztuk.

Na wzrost podaży (produkcji i obrotu) wskazują też liczby przewozów kolejowych, które w maju wyraziły się liczbami: 8.5 miln. ton i 2.073 miln. tono-km. Wydatnie wzrosły i wzrastają nadal obroty portów.

Gdy strumień towarowy rośnie, strumień pieniądza raczej kurczy się. W każdym razie

szybkość jego przepływu wybitnie zmalała: znikła ucieczka od pieniądza i gwałtowne poszukiwanie lokaty, wzrosły rezerwy płatnicze. Mimo, że kredyty wzrastały (a właściwie głównie kredyty średnioterminowe — inwestycyjne), obieg wykazuje tendencję zniżkową; wzrastają wkłady w bankach, kurczy się w dalszym ciągu wybitnie zadłużenie Skarbu Państwa. Korzystna sytuacja Skarbu Państwa wyraziła się rosnącymi dochodami budżetowymi, zwłaszcza zaś wzrostem wpływów podatkowych: wyniosły one w maju 5.3 mild. zł, gdy w kwietniu 4.5 mild. zł, a w marcu 3.6 mild. zł.

W. Sz.

PRZEMYSŁ I GÓRNICTWO

PRODUKCJA PRZEMYSŁU CHEMICZNEGO W MAJU 1947 R.

Produkcja zakładów, podległych Centralnemu Zarządowi Przemysłu Chemicznego, wykazała w maju 1947 roku znaczny wzrost w zakresie przeważającej części artykułów o zasadniczym znaczeniu. Nieznaczny spadek produkcji farb olejnych i lakierów oraz sody amoniakalnej przypisać należy wyłącznie zmniejszonej ilości dni pracy. Podkreślić należy natomiast wysoki wzrost produkcji takich artykułów, jak: soda kaustyczna, karbid, azotniak, biel cynkowa, tarcze ścierne, kwas solny oraz mydło, jakkolwiek w tym ostatnim dziale wobec chronicznego braku tłuszczów nie osiągnięto wysokości planowanej.

W innych działach produkcji przekroczenie planu wynosiło od 101 do 156 proc., które — wobec nadchodzących ustawicznie meldunków o pogarszaniu się stanu zużytych już przeważnie urządzeń wytwórczych, o częstych postojach i remontach i nieznacznego zwiększenia się stanu zatrudnienia (w kwietniu 39.923, w maju 40.195 pracowników) — przypisać należy przede wszystkim poważnemu zwiększeniu wydajności pracy w zakładach.

Z ważniejszych nowych działów produkcji wymienić należy uruchomienie w fabryce „Grodzisk” produkcji chloroformu (Zj. Przem. Organicznego - Farmaceutycznego).

Czynnikiem hamującym rozwój produkcji jest znaczne zużycie maszyn i aparatury oraz brak surow-

ców i materiałów pomocniczych (przede wszystkim zagranicznych).

Przemysł materiałów wybuchowych w dalszym ciągu odczuwa brak gliceryny, na skutek czego wstrzymano produkcję materiałów wybuchowych dynamitowych.

W przemyśle tłuszczowym sytuacja surowcowa kształtowała się nadal krytycznie.

W dziale proszków do prania były duże trudności w uzyskaniu dostatecznej ilości kartonów do opakowań.

Również poważna sytuacja surowcowa istnieje w przemyśle farb i lakierów, gdzie po wyczerpaniu się zapasów sprawa importu podstawowych surowców staje się zagadnieniem nadal pilnym.

Produkcja ważniejszych artykułów przemysłu chemicznego w tonach oraz proc. wykonania planu przedstawia poniższa tabela:

Artykuły	marzec	proc. wykonania	kwiecień	proc. wykonania	maj	proc. wykonania
1. Prod. smołowe	15.923,0	101,0	14 680,0	118,0	13 913,0	108,5
2. „ benzolowe	1.877,0	67,0	2 157,0	82,0	2 303 0	85,2
3. Elektrody węglowe	491,0	75,0	413,0	139,0	319,9	104,2
4. Mater. wybuch. i prochy	940,9	115,6	870,3	106,7	909,3	114,4
5. Barwniki organiczne	181,4	117,9	156,5	116,9	139,5	105,1
6. Farby olej. i lakiery	192,0	144,9	259,9	158,4	203,2	140,1
7. Biel cynkowa	598,9	149,7	663,9	166,0	749,6	156,2
8. Ultramaryna	24,0	68,6	34,3	62,4	31,2	78,0
9. Kwas octowy czysty	34,5	116,2	27,6	103,4	32,7	119,8
10. Azotniak	10.080,3	101,6	8 717,5	120,4	10 530,0	145,4
11. Supefosfat	14.802,1	115,9	11 465,4	81,9	11 805,0	84,3
12. Tlen (w tys. m ³)	152,3	92,0	290,1	100,5	305,7	—
13. Kwas solny	313,5	107,0	327,7	121,8	422,3	144,9
14. Kwas siarkowy	2 813,7	85,5	2 782,2	59,2	2 580,7	55,4
15. Amoniak	522,0	111,7	522,0	91,0	541,0	147,8
16. Karbid	2.289,2	141,3	2 073,2	162,8	2 420,9	123,3
17. Soda amoniakalna	6.169,8	81,7	7 390,0	99,3	7 110,0	95,6
18. Soda kaustyczna	2.162,0	80,7	2 260,1	102,7	2 563,8	116,5
19. Mydło do pran. i toalet.	500,0	66,7	400,0	55,5	670,0	93,6
20. Obuwie gumowe	165,1	163,3	173,6	87,6	178,7	90,2
21. Opony i dętki wszelkie	196,2	—	267,0	—	186,4	—
22. Tarcze ścierne	26,4	132,0	25,2	124,1	65,7	121,5

(P. Ch.)

PRZEMYSŁ NAFTOWY W KWIETNIU 1947

W miesiącu sprawozdawczym wydobyto ogółem 10.279 t ropy naftowej. Średnie wydobywanie dziennie wynosiło w kwietniu 342,6 t i było najwyższe po wojnie. Produkcja gazu ziemnego osiągnęła 10.935,270 m³.

Rafinerie krajowe przerobiły ogółem 12.806 t ropy surowej, z czego 9.084 t pochodziło z produkcji krajowej, a 3.722 t z importu.

Poniższe zestawienie ilustruje w tonach wytwórczość poszczególnych produktów naftowych w kwietniu br.:

benzyna	4.576
nafta	2.274
ol. gazowy	1.509
ol. lekkie	207
ol. smarowe	1.678
parafina	253
wazelina	42
asfalt	726
koks	84
półprodukty i pozostałości	297
uboczne	129

Razem 11.775

Gazolinie krajowe wyprodukowały ogółem 456,7 t gazoliny surowej. Część gazoliny surowej przerobiono na 183,7 t gazoliny stabilizowanej i na 54 t gazu płynnego.

Koksownie śląskie dostarczyły w kwietniu 2.750 t benzolu dla sporządzania mieszanki benzynowo-benzolowej.

Fabryki smarów wyprodukowały w tym miesiącu łącznie 555 t różnych smarów, w tym 179 t smarów Tovott'a.

W kwietniu nastąpiło charakterystyczne i znaczne przesunięcie w obrębie importu produktów naftowych: ilość importowanego surowca wzrosła ogółem o 300% w porównaniu z miesiącem marcem, a ilość importowanych wyrobów gotowych odpowiednio się obniżyła, gdyż ogólna ilość importu produktów naftowych w kwietniu niewiele się zmieniła w porównaniu z marcem. Najsilniej zaznaczył się spadek przywozu benzyny i olejów smarowych.

(bcp)

PAŃSTWOWY PRZEMYSŁ FERMENTACYJNY PO WOJNIE

Przemysł fermentacyjny jest przeważnie przemysłem drobnym. W chwili obecnej istnieje tendencja łączenia małych zakładów w tzw. kombinaty, co umożliwia znaczne zmniejszenie kosztów administracyjnych i kosztów własnych produkcji. Przewiduje się, iż ze 190 istniejących drobnych zakładów stworzonych zostanie około 50 — dużych.

Produkcja państwowego przemysłu fermentacyjnego w r. 1946 przedstawia się następująco:

piwo	1.024.075 hl
wino	884.004 l
sólki i syropy	215.472 „
plynny chłoc	180.988 „
ocet	3.802.947 „
musztarda	226.633 kg

Produkcję państwowego przemysłu fermentacyjnego w pierwszych miesiącach r. 1947 przedstawia następująca tabela:

	wino	ocet	musztarda	plyny owocowe	piwo
	l	l	kg	l	hl
styczeń	96.940	561.859	36.800	27.895	75.036
lut	114.149	505.069	29.672	32.982	78.302
marzec	121.494	602.529	43.029	47.639	92.916
kwiecień	123.067	666.414	35.580	27.396	111.330

Jak widać, przemysł fermentacyjny wykazuje na ogół znaczny wzrost produkcji.

Centralny Zarząd Przemysłu Fermentacyjnego zmierza do podniesienia jakości produkowanych wyrobów, nawet gdyby miało to spowodować chwilowe zmniejszenie produkcji.

W odniesieniu do wina komisja ma przeprowadzić selekcję dotychczas produkowanych gatunków oraz wyeliminować te, które nie wytrzymują kalkulacji handlowej. Zakończenie prac tej komisji przewidziane jest na połowę lipca br.

Artykuły przemysłu fermentacyjnego stanowić będą również przedmiot eksportu. Na rok 1948 planuje się eksport 10 tys. t siodu, 2 tys. hl portu żywieckiego 22 proc. oraz 1.000

hl neocinamaru (środku tworzącego pianę na piwie).

(mp)

ROZWÓJ PRZEMYSŁU KONSERWOWEGO

Centralny Zarząd Przemysłu Konserwowego obejmuje 15 tzw. „kombinatów”, w skład których wchodzi po kilka zakładów, zbliżonych terytorialnie, przeważnie jednej branży. Zakładów, ujętych w kombinaty jest 40, poza tym istnieje 18 fabryk samodzielnych. Kombinaty podlegają bezpośrednio Centralnemu Zarządowi.

Istnieją one w Gdyni, Bydgoszczy, Toruniu, Poznaniu, Bytomiu, Szczecinie, Płocku, Ziębicach, Nowej Soli, Wrocławiu, Legnicy i w Kwidzynie.

Do największych zakładów należą państwowa przetwórnia mięsna w Poznaniu i państwowa przetwórnia owocowo-warzywna w Ziębicach.

Obecne możliwości produkcyjne Państwowego Przemysłu Konserwowego (przy jednej zmianie pracujących) są następujące (t. rocznie):

w przemyśle mięsnym	3.920
w przemyśle rybnym	2.565
w przemyśle owocowo-warzywnym	45.160

Możliwości te wyzyskane są dotąd tylko w 30 proc. Narodowy Plan Gospodarczy przewiduje silny rozwój przemysłu konserwowego w ciągu najbliższych trzech lat.

Ilustrują to następujące wskaźniki (1946 = 100):

Przemysł	1947	1948	1949
rybny	281	647	851
mięsny	161	418	576
owocowo-warzywny	147	234	262

Jak widzimy, produkcja przemysłu mięsnego ma wzrosnąć blisko 6-krotnie, a przemysłu rybnego przeszło 8-krotnie — w porównaniu z r. 1946.

Celem osiągnięcia takiego rozwoju konieczne są znaczne inwestycje. W Państwowym Planie Inwestycyjnym na r. 1947 przeznaczono na cały przemysł konserwowy 75 mln. zł, z czego milionów zł:

na fabrykę przetw. mięsnych	22
„ „ „ rybnych	29,3
„ „ „ owocowo-warzywnych	23,7

Najważniejszą pozycję w przemyśle konserwowym (17,5 mln. zł) stanowi odbudowa przetworni „Gedania” w Gdańsku łącznie z wyposażeniem wewnętrznym. Następne dwie co do wielkości pozycje (po 5 mln. zł) to urządzenie chłodni i zamrażalni w przetworni „Oko” w Szczecinie oraz kapitalny remont budynków i instalacji w Strzelinie.

Jak widać, gros inwestycji przypada na Ziemię Odzyskaną. Tam bowiem znajduje się 30 fabryk konserw, w czym 26 już czynnych. Zatrudniają one 1.440 pracowników fizycznych i 212 umysłowych. W roku 1946 wyprodukowały one 7.304 t konserw za sumę 7 mln. zł przedwojennych.

Ogólny stan zatrudnienia w przemyśle konserw przedstawia się następująco:

Rodzaj przem.	prac. fiz.	prac. um.
rybny	700	79
mięsny	836	263
owocowo-warzywny	1325	306

W I kwartale 1947 r. wyprodukowano konserw mięsnych 5.575 t, czyli tyle, ile przewidywał Narodowy Plan Gospodarczy.

(prz)

PRZEMYSŁ „SPOŁEM“ W R. 1946

W roku 1946 działalność produkcyjna „Społem“ miała następujący zasięg: a) w przemyśle cukierniczym — 13 wytwórni cukierków i czekolady, b) w przemyśle konserwowym — 18 wytwórni produkujących przetwory owocowo-warzywne, konserwy rybne, kiszoną kapustę i kwaszone ogórki, c) w wytwórczości środków spożywczych i namiastek — 9 zakładów, w tym zakłady Oetkera i Knorra w Poznaniu, d) w przemyśle fermentacyjnym — 7 zakładów octowni, browarów i drożdżowni, e) w przemyśle artykułów gospodarstwa domowego — 12 zakładów: olejarnie, krochmalnie, fabryki mydła i świec, wytwórnie wyrobów drzewnych, szczotek i baterijek.

Zdolność produkcyjna niektórych przemysłów „Społem“ w stosunku do ogólnej produkcji krajowej ilustruje następujące zestawienie:

cukierki	10%
czekolada	25%
wyroby mączno-cukiernicze	14%
przetwory owocowo-warzywne	20%
sery	30%
drożdże	6,5%
piwo	5%
namiastki kawowe	10%

Wysokość produkcji ważniejszych wyrobów „Społem“ w r. 1946 przedstawia poniższa tabela:

rodzaj wyrobu	1946 r.	% w stos. do 1945
cukierki	919 t	328
pieczywo cukier.	232 „	258
marmolada	1.856 „	62
kwasoniki	4.850 „	291
konserwy rybne	510 „	662
drożdże	390 „	709
olej	308 „	154
piwo	44.599 hl	466
ocet 6-proc.	30.600 „	159

Jak widzimy, produkcja „Społem“ na ogół znacznie wzrosła w r. 1946. Mydła jednakże wyprodukowano o 15% mniej niż w r. 1945 — z powodu braku tłuszczów. Także w niektórych innych gałęziach wytwórczości (marmolada, cukier waniliowy) — produkcja spadła w porównaniu z r. 1945.

(empe)

PRYWATNY PRZEMYSŁ METALOWY I ELEKTROTECHNICZNY

W Zrzeszeniu Prywatnego Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego zorganizowane są zakłady prywatne, tj. takie, których liczba pracowników wraz z personelem biurowym nie przekracza 50 osób.

Zrzeszenie reprezentuje swych członków wobec władz i stara się dla nich o surowce i artykuły pomocnicze w ramach przydziałów lub poza nimi.

Zrzeszone zakłady dzielą się na 10

grup wg rodzaju produkcji. Jest rzeczą charakterystyczną, że liczba zakładów stale wzrasta.

Podczas, gdy w I kwartale 1946 r. Zrzeszenie obejmowało 72 zakłady, a pod koniec 1946 r. — 196 zakładów, to w I kwartale 1947 liczba ich wzrosła do 217.

Poniższa tabela pokazuje ilość zakładów według produkcji oraz liczbę zatrudnionych pracowników:

rodzaj zakładu	ilość zakładów	liczba pracowników
odlewnia żeliwa	12	230
„ metali	10	92
elektrotechniczne	35	295
maszynowo-mechaniczne	43	542
wyroby z blachy	28	389
konstrukcje żelazne	16	284
wyrób narzędzi	22	303
motoryzacyjne	16	178
wyrób drutu i gwoździ	18	108
różne	17	212

Jak widzimy, zakres produkcji prywatnego przemysłu metalowego i elektrotechnicznego jest bardzo szeroki. Obejmuje on motory spalinalowe, dzwigi, maszyny rolnicze, narzędzia wszelkiego rodzaju, sprzęt strażacki, zbiorniki, kotły, części do samochodów, motocykli i samolotów, urządzenia elektrotechniczne, armatury z metali kolorowych itp.

W I kwartale 1947 r. poszczególne rodzaje zakładów wykazały następujący obrót w mln. zł:

odlewnie żeliwa	16
odlewnie metali	22
elektrotechniczne	44
maszynowo-mechaniczne	62
wyroby z blachy	47
konstrukcje żelazne	32
wyrób narzędzi	17
motoryzacyjne	26
wyrób drutu i gwoździ	19
różne	26

Razem 311

Prywatny przemysł metalowy i elektrotechniczny współpracuje ściśle z przemysłem państwowym. Około 80% artykułów, wytwarzanych przez przemysł prywatny, pochodzi z zamówień instytucji państwowych i samorządowych. Zamówienia wykonywane są często z surowców i materiałów bezpośrednio przydzielanych przez instytucje zamawiające.

(empe)

WYRÓB DYKTY PO WOJNIE

W światowym układzie stosunków gospodarczych produkcja sklejek (dykt) przed wojną nawet w latach kryzysu (1933—35) wykazywała stały wzrost i tendencję rozwojo-

wą. Wzrastały nie tylko obroty międzynarodowe, ale zwiększała się w poszczególnych krajach także wewnętrzna konsumpcja sklejek własnego wyrobu, co pozostawało w związku ze stałym doskonaleniem jakości i rozszerzeniem zakresu zastosowania tego produktu. Istotną zaletą sklejek polega na wykorzystaniu dodatnich właściwości drewna (lekkość, duża mechaniczna wytrzymałość, łatwość obróbki), przy równoczesnym ograniczeniu do minimum jego własności ujemnych (niejednorodność struktury wewnętrznej, podatność na działanie warunków atmosferycznych i t. p.). Dzięki tak wysokim walorom technicznym sklejki wyrabiane w różnych jakościach i w różnych wymiarach grubości — znalazły różnorodne zastosowanie jako materiał konstrukcyjny w budownictwie, architekturze wnętrz, w nowoczesnym meblarstwie, w konstrukcjach wagonów, samolotów statków, w różnych dziedzinach rzemiosła, przemysłu galanterijnego itp. Wprawdzie tak rozległa skala użyteczności sklejek komplikuje znacznie ich produkcję i organizację zbytu, lecz pozwala zaspokoić większą różnorodność wymagań konsumenta.

Produkcja sklejek rozwinęła się przeważnie w krajach o zasobnych bazach surowcowych jak ZSRR, Finlandia i St. Zjednoczone A. P. Tylko część produkcji tych krajów przeznaczona była przed wojną dla rynku wewnętrznego, znaczna część stanowiła przedmiot ożywionego eksportu.

W latach 1933 — 1935 Polska zajmowała 3 miejsce (po ZSRR i Finlandii) w międzynarodowych obrotach sklejką. Posiadając około 30 fabryk zdolnych do przerobu ok. 500 tys. m³ surowca i do wyprodukowania ok. 200 tys. m³ sklejek rocznie i dysponując odpowiednio zasobnymi bazami surowca olchowego i brzożowego, na których głównie opierał się nasz przemysł dyktowy, byliśmy nie tylko zdolni do pokrycia potrzeb własnych, ale też i do eksportowania znacznych ilości sklejek (60—70 proc. ogólnej produkcji krajowej) za granicę.

Nasza ogólna produkcja w r. 1937 wynosiła 192 tys. m³ sklejek i osiągnęła wartość 42 mln. zł (podczas gdy wartość ówczesnej produkcji całego naszego przemysłu drzewnego wynosiła suma 355 mln. zł). Wartość wywozu sklejek i oklein w tym okresie czasu ocenia się na 30 mln. zł, co stanowiło ok. 15 proc. wartości eksportu wszystkich materiałów drzewnych. Dla porównania dodamy, że udział nasz w międzynarodowych obrotach sklejką w latach 1933 — 1935 wahał się w granicach od 33 823 do 54 854 ton rocznie, tzn. stanowił 9,8 do 12,4 proc. obrotów ogólno-swiatowych handlu tym produktem.

Zagraniczny rynek zbytu naszych sklejek obejmował 66 państw, z których największymi odbiorcami byli: Anglia, Holandia, Belgia, Argentyna i Włochy.

Produkcja Lasów Państwowych stanowiła około 15 proc. ogólnej produkcji krajowej przemysłu dyktowego. Rozszerzenie ram tej produkcji podyktowane było koniecznością podniesienia rentowności gospodarstwa leśnego i oszczędnego gospodarowania surowcem drzewnym. Zbyt bowiem wygórowane wymogi nabywców surowca sklejkowego spowodowały, że np. w latach 1931—32 z ogólnej pozyskanej masy drewna olszowego i brzożowego ponad 80 proc. musiało przeznaczyć na opał, a tylko 3—12 proc. cennego surowca zużyto na produkcję sklejek.

Rozbudowa przemysłu sklejkowego w Lasach Państwowych przed wojną (ograniczona do uruchomienia 2 tylko fabryk) zmieniła częściowo ten niekorzystny stosunek wyróbki sortymentów wspomnianych gatunków drzew na korzyść użytku łuszczarskiego. Dzięki racjonalniejszemu wykorzystaniu drewna miękkiego dla celów przemysłowych, dzięki zastosowaniu przerobu surowca w szerzej skali klas wymiarowych i jakościowych ożywieniu wewnętrznego rynku zbytu przez wprowadzenie nowych tańszych sortymentów sklejek, a wreszcie dzięki ściślejszemu związaniu działu produkcji surowca z działem jego przerobu osiągnięto znaczne korzyści gospodarcze, uwielokrotnione udoskonaleniem poziomu organizacji przemysłowej i handlowej oraz techniki produkcji przemysłu dyktowego.

Wojna zmieniła całkowicie warunki decydujące o rozwoju tej gałęzi przemysłu. Przede wszystkim więc pozbawiła nas ona głównych baz surowca łuszczarskiego, przywiązanych do określonych siedlisk leśnych. Przedwojenny nasz przemysł dyktowy opierał się głównie na surowcu olchowo - brzożowym (ok. 97 proc.), a tylko nieznaczną ilość innych rodzajów drewna (ok. 3 proc.) znajdowały zastosowanie jako materiał łuszczarski. Przy obecnym stanie zniszczenia lasów w ogóle, a drzewostanów olchowych (80 proc.) i brzożowych (w 75 proc.) w szczególności, zachodzi konieczność oparcia przemysłu sklejkowego głównie na zasobach surowca sosnowego, którego mamy dziś stosunkowo najwięcej (aczkolwiek znacznie mniej w porównaniu ze stanem posiadania w okresie poprzedzającym wojnę). Fabrykom sklejek Lasów Państwowych 85—90 proc. surowca łuszczarskiego dostarczają więc drzewostany sosnowe, natomiast 10—15 proc. drzewostany olszowe i brzożowe. Obecnie rozpatrywana jest możliwość wyko-

rzystania drewna bukowego do wyrobu sklejek, a należy się spodziewać, że w miarę rozbudowy dróg lądowych i wodnych, w miarę poprawy warunków komunikacji z niedostępnymi jeszcze dla celów eksploatacyjnych kompleksami leśnymi (np. niektóre obiekty Puszczy Białowieskiej, Puszczy Pińskiej i in.) bazy naszego przemysłu sklejkowego ulegną rozszerzeniu i wzbogaceniu w surowiec liściasty.

Dalszym następstwem wojny są zniszczenia samych zakładów przemysłu sklejkowego. Ogromna większość fabryk w chwili przejmowania ich przez administrację Lasów Państwowych znajdowała się w stanie zupełnej ruiny, a zakłady ocalałe od zniszczenia zaledwie w 15—20 proc. wyposażone były w sprzęt techniczny i dopiero po gruntownym remoncie mogły rozpocząć produkcję. W r. 1945 istniały na terenie kraju zaledwie 4 fabryki dykt, z których 3 znajdowały się w rękach administracji Lasów Państwowych, 1 zaś pod zarządem Ministerstwa Przemysłu. Obecnie czynnych jest już 7 fabryk dykt, z czego 4 podlegają Ministerstwu Leśnictwa, 2 Ministerstwu Przemysłu, jedna zaś stanowi własność prywatną.

Słabe wyposażenie fabryk w sprzęt techniczny i trudności w zaopatrywaniu ich w surowiec obniżały ogromnie zdolność produkcyjną tych zakładów. W roku 1945 fabryki sklejek, pozostające pod administracją Lasów Państwowych, zdolne były zaledwie do przerobu kilku tys. m³ surowca. Obecnie, przy zwiększonej ilości fabryk sklejek, przemysł dyktowy L. P. zdolny jest do przerobu 40 tys. m³ surowca i wyprodukowanie ok. 16 tys. m³ sklejek rocznie.

Obliczając szacunkowo zdolność przetwórczą wszystkich czynnych obecnie na terenie państwa zakładów produkcji sklejek na ok. 55 tys. m³ rocznie, musimy stwierdzić, że w obecnym stanie rzeczy możliwości produkcyjne są znacznie mniejsze od zdolności konsumpcyjnej kraju.

Przed wojną krajowa konsumpcja sklejek osiągała przeciętnie wysokość 50 tys. — 60 tys. m³ rocznie. W r. 1935 konsumpcja sklejek w Polsce, wyrażona w m³ na 1000 mieszkańców, w porównaniu z niektórymi innymi krajami europejskimi wyraża się następującym stosunkiem:

Anglia:	7,6
Holandia:	7,2
Belgia:	5,4
Niemcy:	5,3
Polska:	1,2

Jednym z wielu powodów stosunkowo skromnej konsumpcji sklejek w kraju było nastawienie przemysłu meblowego na produkcję mebli z drewna masywnego (desek) i w ogóle

niedocenianie technicznej wartości sklejki. Ponieważ dziś deficyt drzewny zmusza nas do szukania jak najracjonalniejszych i najekonomiczniejszych sposobów wykorzystania surowca drzewnego, technika wyrobów stolarskich musi ulec unowocześnieniu w sensie ograniczenia zużycia tarcicy, która jest niezbędna dla innych celów. Konieczność rewizji potrzeb zużycia materiałów drzewnych odnosi się zresztą nie tylko do przemysłu meblowego, ale także do innych gałęzi przemysłu, gdzie tarcica ze znaczną większą korzyścią może być zastąpiona sklejką lub płytą pilśniową.

Chłonność obecną rynku krajowego ocenia się na około 80 tys. — 100 tys. m³ sklejek rocznie, obraz zaś produkcji bieżącej w zakładach Administracji L.P. przedstawia się następująco (w tys. m³):

rok gosp.	zużycie surowca	wielkość produkcji
1944/45	4	1,6
1945/46	20	7,5
1946/47 ¹⁾	40	16

Jak widać, bieżące zapotrzebowanie na sklejki może być pokryte tylko częściowo. Biorąc pod uwagę konieczność zwiększenia produkcji Ministerstwo Leśnictwa podjęło w ramach planu 3-letniego remont i inwestycje uzupełniające w zakładach już uruchomionych, oraz budowę nowej fabryki sklejek (w Dojlidach), zdolnej do przerobu 20 tys. m³ surowca rocznie. Po wykonaniu tego planu inwestycyjnego przewidywana produkcja fabryk wyniesie ok. 25 tys. m³ sklejek rocznie.

Poza trudnościami surowcowymi i brakiem nowoczesnych, wysokosprawnych urządzeń technicznych duża przeszkodą w unormowaniu produkcji przemysłu sklejkowego stanowi dotkliwy brak sił technicznych, którym można by było powierzyć szkolenie personelu fachowego oraz trudność w uzyskaniu potrzebnych materiałów do wyrobu klejów sklejkowych.

W zakresie szkolenia personelu prowadzi się dorywcze kursy szkoleniowe oraz systematyczne szkolenie młodych robotników. Zaznaczyć przy tym należy, że przemysł sklejkowy Lasów Państwowych zatrudnia w chwili obecnej około 1000 robotników.

W zakresie wyrobu odpowiednich klejów, mających zastosowanie przy fabrykacji sklejek, administracja L.P. przeprowadza obecnie badania nad nowymi klejami syntetycznymi, które to badania zostały uwieńczone już pozytywnym wynikiem (wytworzenie kleju, zw. „alpitem“).

¹⁾ Ilości przewidywane.

Dla omówienia całokształtu zagadnień związanych z produkcją sklejek należałoby podkreślić wreszcie fakt, że ilość odpadów drzewnych, powstających przy wyrobie sklejek, wynosi około 60 proc. masy użytego do wyrobu surowca. Tak duży odsetek odpadów nie oznacza jednak straty materiałowej, gdyż odpady te mogą być racjonalnie wykorzystane w produkcji płyt pilśniowych zastępujących sklejkę w wielu dziedzinach. W ten sposób produkcja sklejek i produkcja płyt pilśniowych w pewnym stopniu uzupełniają się wzajemnie dając tym samym możliwość oszczędnego wykorzystania surowca drzewnego.

Z. Ob.

WYRÓB TARCZ ŚCIERNYCH

Tarcze ściernie o wiązaniu ceramicznym, używane do mechanicznej obróbki metali należą do produkcji przemysłu szmerglowego.

W roku 1939 na terenie Polski pracowało 6 fabryk wyrobów szmerglowych. Produkowały one oko. 90% ówczesnego zapotrzebowania wewnętrznego

go na tarcze ściernie o wiązaniu ceramicznym.

Podczas wojny część fabryk uległa zniszczeniu lub dewastacji, w związku z czym zmniejszyły się znacznie możliwości produkcyjne. Poza tym odczuwa się brak surowców. Z powodu tych trudności ogólna produkcja tarcz ściernych wynosi obecnie od 20 do 23 ton miesięcznie.

W ciągu pierwszych 4 miesięcy czynne obecnie 4 fabryki (podlegające Zjednoczeniu Przemysłu Chemii Stosowanej) dostarczyły około 100 ton tarcz ściernych. Głównymi odbiorcami są: przemysł hutniczy (36 t), metalurgiczny (28 t), węglowy (13 t), papierniczy (4 t) i Ministerstwo Komunikacji (9 t).

Zamówienia napływające na tarcze ściernie wynoszą obecnie około 50 t miesięcznie. Toteż konieczne jest jak najszybsze rozbudowanie istniejących fabryk. Również pilną jest sprawa zaopatrzenia fabryk w surowce, które mogą być importowane ze Szwecji, Czechosłowacji i Niemiec. Poczyniono już starania mające zapewnić dostawę surowców.

(bif).

wych najlepsze wyniki dają trawy pochodzenia miejscowego, a przynajmniej krajowego. Te bowiem najważniejsze właściwości, jak odporność na wpływy klimatu, a w pierwszym rzędzie na wymarzenie, oraz bujność wzrostu czy względna długotrwałość często w dużym stopniu zależą od miejscowego pochodzenia danej trawy.

By otrzymać te pożądane cechy, należy hodowlę traw postawić na wysokim poziomie oraz w wybitniejszym stopniu wzmóc prace badawcze. Materiału wyjściowego należy szukać na miejscu, przy czym hodowlę i produkcję nasion ześrodkować w rejonach najbardziej ku temu odpowiednich.

Prace w tym kierunku już przed wojną zaczęły nabierać dużego tempa. W wykazie wpisanych do rejestru odmian oryginalnych za rok 1939 mamy już 89 odmian traw — wyprodukowanych w 11 hodowlach.

Obecnie materiał hodowlany obejmuje 71 odmian traw produkowanych w 5 hodowlach. Poza tym wyszukują materiału wyjściowego Państwowe Zakłady Hodowli Roślin usiłujące hodowlę traw rozwinąć w szerokiej skali.

Ilość kultur nasiennych traw, które mogą pokryć normalne nasze zapotrzebowanie na nasiona, potrzebne dla poprawy łąk i pastwisk, obliczana jest na około 4.000 ha. Dołączając do tego zapotrzebowanie na nasiona traw dla lotnisk, zieleńców, na skarpy rowów i kanałów, do mieszanek polowych, ilość plantacji, które mogłyby nasiona te wyprodukować, winna wynosić około 6.000 ha. Obecnie natomiast wg orientacyjnych danych istnieją założone w latach 1944—46 plantacje nasienne traw w ilościach następujących: rajgras angielski 200 ha, rajgras włoski 50 ha, rajgras francuski 8 ha, kupkówka 140 ha, kostrzewa łąkowa 410 ha, kostrzewa czerwona 100 ha, wiechlina łąkowa 50 ha, mietlica biała 25 ha, stoklosa bezostna 10 ha, wyczymieć łąkowy 4 ha, owsik złocisty 1 ha, mrozga trzcinowata 2 ha oraz tymotka około 600 ha.

Największe plantacje posiadają województwa: poznańskie ponad 300 ha, pomorskie blisko 200 ha, śląsko - dąbrowskie ponad 150 ha, oraz olsztyńskie ponad 500 ha.

Należy stwierdzić, że ogólna ilość plantacji nasiennych jest obecnie zbyt mała oraz, że nie jest zachowywany stosunek upraw poszczególnych kultur do przeciętnego składu wysiewanych mieszanek.

Wprawdzie jeszcze obecnie z powodu małego zainteresowania rolników kwestią poprawy stanu jakościowego łąk i pastwisk oraz z uwagi na duże pozostałości nasion traw z remanentów poniemieckich

ROLNICTWO I LEŚNICTWO

ZASIEWY W ROKU 1946 — 47

W bieżącym roku gospodarczym dokonano zasiewów na powierzchni około 12.552 tys. ha, z czego na oziminy przypada 5.052 tys. ha, a na zasiewy wiosenne 7.500 tys. ha.

W r. ub. obsiano 8.232 tys. ha. Powierzchnia obsiewów w roku 1946/47 w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrosła o 52%. W zakresie obsiewu ozimin zbożami chlebowymi, które w bieżącym roku gospodarczym wynoszą 4.981 tys. ha, nastąpił również wyraźny postęp: powierzchnia wzrosła o 33% w stosunku do r. 1945/46. Także powierzchnia kultur w r. b. jest większa: koniczyń i lucerna zajmują około 800 tys. ha.

Wyniki te osiągnęliśmy, mimo że nie dopisał import siły pociągowej, na jaki liczyliśmy (60 tys. koni i 3 tys. traktorów), i mimo nie sprzyjających czynników atmosferycznych: ostra zima, wskutek której 30% oziminy wymarzło, klęska powodzi, opóźniona wiosna i posucha w maju.

Na Ziemiach Dawnych odłogi zanikają prawie całkowicie z wyjątkiem 2 województw południowo-wschodnich, w których prace rolne paraliżowane były dotychczas przez bandy terrorystyczne. Również w powiatach tzw. przyczółkowych występują jeszcze pewne niedociągnię-

cia w dziedzinie zagospodarowania odłogów.

Na Ziemiach Odzyskanych proces zanikania odłogów rozwija się zadowalająco na terenach Śląska Opolskiego i Dolnego oraz na ziemi Lubuskiej i w woj. gdańskim. Powolniejsze tempo zagospodarowania występuje w woj. olsztyńskim i szczecińskim oraz na Żuławach Gdańskich, na których łączy się to z wykonywanymi tam pracami odwadniającymi.

Mimo wspomnianych przeszkód i trudności przewidziane w planie obsiewy wiosenne na rok bieżący wykonane zostały w około 100% na Ziemiach Dawnych, a w około 85—90% na Ziemiach Odzyskanych. Deszcze, które przeszły w czerwcu, zwalają na bardziej optymistyczną ocenę sytuacji. W żadnym wypadku ogólne zbiory tegoroczne nie spadną poniżej poziomu roku ubiegłego.

Celem zabezpieczenia potrzeb inwentarza wydane zostały zarządzenia w sprawie sprzętu siana ze wszystkich łąk.

(emer)

NASIENICTWO TRAWOWE

Racjonalne ujęcie kwestii poprawy dotychczasowego stanu naszych łąk i pastwisk w dużym stopniu jest zależne od właściwego rozwiązania problemu nasienictwa trawowego. Szeregiem doświadczeń oraz licznymi obserwacjami został stwierdzony ten fakt, że w danych warunkach klimatycznych i glebo-

ta ilość plantacji wystarcza, lecz w najbliższej przyszłości z chwilą zwiększenia się stanu pogłowia, sytuacja na tym odcinku może stać się wybitnie niekorzystną.

Celem podniesienia wydajności z obsianych terenów oraz zabezpieczenia rolników, przez stworzenie im możliwości nabycia dobrego materiału siewnego, wszystkie plantacje nasienne traw muszą być kwalifikowane.

inż. J. K.

OSIĄGNIĘCIA I PERSPEKTYWY PRODUKCJI JAJ

Roczna produkcja jaj kurzych wynosiła w r. 1938 niespełna 4 mld. szt., czyli 114,3 szt. na jednostkę ludności rocznie. Nadwyżkę eksportowano przede wszystkim do Anglii, a także do Niemiec, Włoch i Szwajcarii.

Eksport jaj w latach 1928/29 wynosił około 55 tys. t, tj. prawie miliard sztuk. W r. 1934 wywieźliśmy zaledwie 21 tys. ton. W następnych latach eksport stopniowo wzrastał i w

r. 1938 osiągnął 29 tys. t — co stanowiło ilościowo 0,2 proc. ogólnego polskiego wywozu, a pod względem wartości (39 mln. zł)—3,3 proc. ogólnych wpływów z handlu zagranicznego.

Spośród krajów importujących Anglia odbierała pod względem wartości 55 proc., — Niemcy 18 proc., — Włochy 12 proc., — Szwajcaria 9 proc. Pozostałe 6 proc. wywożono do innych krajów.

W okresie powojennym produkcja jajczarska zbliża się w szybkim tempie do stanu przedwojennego. Narodowy Plan Gospodarczy przewiduje na r. 1949 wzrost produkcji jajczarskiej o 37,5 proc. w porównaniu z r. 1938, jakkolwiek pod tym względem Z. Odzyskane, jako posiadające wyższą kulturę rolną, nie równoważą b. województw wschodnich. Hodowla bowiem drobiu w nieorganizowanej, prymitywnej formie rozwija się silnie przy gospodarce ekstensywnej.

W Planie Trzyletnim przewiduje się następujący wzrost produkcji jajczarskiej:

ścią towaru, ale i doskonałym opakowaniem.

Udana próba eksportowa pociągnęła za sobą szereg posunięć organizacyjnych. Stworzono dwie duże zbiornice jaj. Zbiornica w Gdyni jest zdolna do przerobu 3 wagonów jaj dziennie, posiada wielkie składy, w których zimą, podczas stagnacji w porcie pomieściło się bez trudności 80 wagonów jaj. Druga zbiornica znajduje się w Chorzowie i przeznaczona jest dla transportu kolejowego. Ze względu na szczupłość (3 wagony tygodniowo) wymaga ona znacznych inwestycji.

Przetwórczość polega na dość skomplikowanych czynnościach, mających na celu przygotowanie towaru na eksport i tworzenie rezerw na zimę. Jaja przeznaczone na eksport muszą być posegregowane według wielkości, myte i odpowiednio opakowane. Segregacja musi się stosować do wymiarów standartowych. Konserwacja jaj ma na celu ich przechowanie do okresu jesiennego, w którym niesienie się kur spada do minimum.

Na dostatecznej ilości zapasów jaj konserwowanych opiera się skuteczność akcji interwencyjnej, która okazuje się konieczną, zwłaszcza przed świętami Bożego Narodzenia.

Jest kilka sposobów konserwacji. Przechowywanie jaj w proszku najpowszechniejsze jest w Związku Radzieckim i Stanach Zjednoczonych. U nas sposób ten wcale nie jest stosowany, w użyciu są poza domowymi sposobami przechowywania jaj w siecech, popiele etc. — trzy rodzaje konserwacji: wapnowanie (basenowanie rozpoczyna się w czerwcu — wyjmowanie w połowie grudnia), chłodzenie i mrożenie z wybijaniem ze skorupki.

Produkcja jaj w r. 1947 — według trzyletniego planu gospodarczego ma osiągnąć 4 mld. szt., czyli tyle, ile Polska w dawnych granicach wyprodukowała w 1938 r. Wskutek pomoru kur w roku zeszłym (w roku bieżącym już znowu zaczyna występować) oraz trudności wyżywienia (ograniczona ilość zboża) prawdopodobnie wsokości tej nie osiągniemy. Spis kur wczesną wiosną dał 12 mln. szt. Ponieważ drobny rolnik niechętnie ujawnia prawdziwy stan posiadania, fachowcy uważają, że faktycznie istnieje w Polsce przeszło 30 mln. kur, które powinny znieść dwa i pół miliarda jaj. Czynniki urzędowe liczą się z istnieniem 20 milionów kur, które dadzą rocznie po 70 jaj. W planie importowo - eksportowym są przewidziane następujące liczby:

spożycie ludności wiejskiej	360 mln.
spożycie ludności miejskiej	524 „
cele hodowlane	200 „
nadwyżka eksportowa	100 „

R o k	produkcja sztuk	na jednostkę ludności		
		sztuk	wskaźnik	wskaźnik
1938	4.000 mln.	114,3	100	
1945	1.500 „	62,5	55	100
1946	2.500 „	102,6	90	164
1947	4.000 „	161,8	142	258
1948	5.000 „	200,0	175	320
1949	5.500 „	217,0	191	347

Ponieważ w latach 1928 — 1938 nadwyżka eksportowa wynosiła przeciętnie 12 proc. produkcji ogólnej. należałoby przypuszczać, że w roku 1949 będziemy mogli eksportować około 700 mln. jaj.

Toteż w Planie Inwestycyjnym na rok 1947, z sumy 925 mln. zł, przeznaczono na zagospodarowanie rolnych obiektów publicznych, przewiduje się 330 mln. zł na inwestycje w dziedzinie produkcji zwierzęcej, w tym zakup aparatów wylęgowych i sztucznych kwok oraz innych materiałów dla hodowli drobiu.

Jednocześnie w budżecie inwestycyjnym Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych przewidziano kwotę 5 mln. zł na ten sam cel (zakup 25 aparatów wylęgowych i 200 sztucznych kwok) oraz na organizację szkoleniową zakładów wylęgowych i ośrodków szkolenia praktycznego.

Produkcja jaj w r. 1946 nie osiągnęła 2,5 mld. szt., tj. wysokości przewidzianej w okresie próbnym Trzyletniego Planu Gospodarczego. Przyczynił się do tego przede wszystkim epidemiczny pomór drobiu, głównie na terenie Ziemi Odzyskanych.

Ujemny wpływ wywołała również płynność warunków w dużej ilości drobnych gospodarstw, już to likwidowanych na Ziemiach Odzyskanych, już to świeżo zakładanych na Ziemiach Odzyskanych. Pod koniec roku wystąpiły też w wielu okolicach trudności z wyżywieniem drobiu, co przyczyniło się do obniżenia nośności kur.

Dlatego w roku ub. nie podjęto wywozu jaj na większą skalę. Ograniczono się jedynie do dwóch prób, które wykazały wielką chłonność rynków zagranicznych. Próby te podjęło „Społem“ we własnym zakresie i w drodze wymiany bezpośredniej.

Do Anglii wysłano późną jesienią 6 tys. skrzyń, łącznie 2.160 tys. jaj. Jaja zostały wysłane tytułem próby bez klasyfikacji wielkości. Nacisk położono jedynie na czystość i jak najlepsze opakowanie. Zdobyły sobie od razu rynek.

Do Szwajcarii wysłano 2 tys. skrzyń, łącznie 720 tys. jaj. Po raz pierwszy u nas wysłano jaja konserwowane. Transport zbiegł się przypadkowo z transportem jaj konserwowanych amerykańskich i przeżył go znacznie nie tylko jako-

Do 1 czerwca 1947 eksport jaj wyniósł 6.768 tys. do Szwajcarii, oraz 4.536 tys. do Anglii — łącznie 11.304 tys. Obok zeszłorocznego eksportera „Społem“, w roku bieżącym pojawiła się również inicjatywa prywatna, która sfinalizowała 24 proc. eksportu.

Rynek angielski zastrzegł sobie stosunki z jednym tylko eksporterem, którym został Związek „Społem“.

Towar polski cieszy się na obu rynkach dużym wzięciem i uznaniem za terminowość dostaw i dobre opakowanie, które stanowi zresztą znaczne obciążenie transakcji (koszt je-

go wynosił około 1,5 zł od jajka). Na rynku angielskim osiągamy ceny wyższe niż inne kraje, dzięki późniejszemu zawarciu transakcji i dobrej marce towaru.

Przewidziane są transakcje z Włochami w wysokości na razie 10 mln. sztuk.

Eksport jajczarski po wojnie napotyka wszakże na różne trudności, z których najważniejsze stanowią masowy szmugiel do Niemiec i Czechosłowacji oraz niedoświadczony jeszcze aparat handlowy opóźniający realizację transakcji.

(p. j.)

Ponadto na terenie województw: śląsko - dąbrowskiego i olsztyńskiego przewiduje się zabudowę 450 gospodarstw poparcelacyjnych. Kontyngent ilościowy dla akcji rozprószonej w zakresie odbudowy i remontu zagród nie jest wyznaczony.

Pomocą w odbudowie zagród wiejskich objęte zostaną wyłącznie wsie leżące na gruntach dobrych, zabudowa zaś zagród poparcelacyjnych przeprowadzona będzie tylko we wsiach przygotowanych dostatecznie zarówno od strony zaplanowania technicznego, jak i od strony rolno - gospodarczej. Akcja pomocy w odbudowie uwzględniać będzie przede wszystkim obszary, na których zniszczenia mają charakter masowy.

BUDOWNICTWO

ODBUDOWA ZAGRÓD WIEJSKICH W R. 1947

Akcja odbudowy wsi prowadzona jest nadal w oparciu o dwie zasady: 1) koncentracja pomocy na terenach najbardziej zniszczonych i najbardziej zasługujących na odbudowę, 2) taki jej rozdział, aby pomoc uruchomiła możliwie największy wkład pracy i środków własnych terenu. Poza bowiem specjalnymi wypadkami na niektórych terenach Ziemi Odzyskanych, Państwo nie odbudowuje bezpośrednio zagród, lecz jedynie udziela pomocy poszczególnym gospodarzom, popiera lokalną produkcję materiałów budowlanych, organizuje poradnictwo budowlane itd.

W przedłożeniu rządowym Państwowego Planu Inwestycyjnego na rok 1947 z 3.696 mln. zł przewidzianych na odbudowę wsi, 2.421 mln. zł przeznaczono na zagrody wiejskie, w tym 1.840 mln. na odbudowę i remonty, a resztę na budowę zagród poparcelacyjnych.

Zgodnie z zasadą koncentracji pomoc państwowa zostanie przeznaczona przede wszystkim na następujące tereny:

w województwie warszawskim — powiaty: Grójec, Warszawa, Radzymin, Pułtusk, Ostrów Mazowiecki, Maków, Ostrołęka, Przasnysz, Miawa;

w woj. kieleckim — powiaty: Kozienice, Sandomierz, Opatów, Stopnica;

w woj. rzeszowskim — powiaty: Mielec, Dębica, Jasło, Krosno, Kolbuszowa, Nisko;

w woj. białostockim — powiaty: Łomża, Wysokie, Goldap, Olecko, Elk;

w woj. lubelskim — powiaty: Puławy, Kraśnik, Zamość, Siedlce;

w woj. łódzkim — powiaty: Wieruszów, Sieradz, Łask, Opoczno, Końskie;

w woj. krakowskim — powiaty: Dąbrowa Tarnowska, Żywiec, Myślenice, Wadowice, Nowy Targ;

w woj. pomorskim — powiaty: Chojnice, Grudziądz, Inowrocław, Świecie, Szubin;

w woj. wrocławskim — powiaty: Zagań, Żary, Zgorzelec, Wrocław i przyległe części pow. Środa, Świdnica, Strzelin, Olawa;

w woj. szczecińskim — powiaty: wielecki, Szczecin, Chojnica, Gryfin, Pyrzyce, Myślibórz;

w woj. gdańskim — rejon Żuławy;

w woj. poznańskim — powiaty: Gubin, Rzepin, Sulęcín (część pñ. zach.).

W powyższych powiatach zostanie skoncentrowane co najmniej 85% wszystkich środków pomocy państwowej, przeznaczonych na odbudowę i zabudowę zagród w danym województwie. Pomoc państwowa w pozostałych powiatach poszczególnych województw będzie miała charakter rozprószony i będzie się musiała zamknąć w granicach 15% ogólnych kwot.

W ramach kwot przewidzianych na akcję skoncentrowaną przewiduje się odbudowę 22.300 gospodarstw i zabudowę 2.500 gospodarstw poparcelacyjnych. Kontyngenty dla poszczególnych województw przedstawiają się następująco:

województw.	odbud.	zabud.
warszaw.	3.800	100
kielec.	3.800	100
rzeszow	2.900	100
białost.	2.900	100
lubels.	1.900	100
łódzkie	1.900	100
krakow.	900	50
pomor.	900	50
wrocław. ¹⁾	1.100	450
szczec. ¹⁾	1.100	450
gdańs. ¹⁾	700	250
poznań. ¹⁾	400	200

¹⁾ Ilość gospodarstw do remontu.

(W ramach powyższych wytycznych z pierwszeństwa przy korzystaniu z pomocy państwowej korzystać będą wsie w następującej kolejności: a) mające zatwierdzone plany zabudowy, b) dla których opracowuje się plan zabudowy, c) nie wymagające regulacji, d) pozostałe. Jedynie na Ziemiach Odzyskanych dopuszczone będą odchylenia od powyższej kolejności.

W powyższych wsiach pomoc państwową otrzymywać będą w pierwszym rzędzie gospodarstwa o wielkości od 5 do 12 ha, a z gospodarstw poniżej 5 ha te, które nadają się do gospodarki specjalnej: sadowniczej, warzywniczej itp. Górna granica 12 ha nie obowiązuje w roku bieżącym na terenie Ziemi Odzyskanych. Jeżeli gospodarstwa karłowate, mniejsze od 5 ha, występują masowo na gruntach dobrych, można udzielić pomocy jedynie części gospodarstw.

Na Ziemiach Dawnych pomoc państwową otrzymać będą mogły gospodarstwa zaawansowane poważnie w samodzielnej odbudowie, które musiały ją przerwać na skutek wyczerpania się środków własnych. Pomoc będzie miała za zadanie doprowadzić odbudowę budynku inwentarskiego lub mieszkalnego do stanu minimalnej użyteczności. W tych samych granicach może być udzielona pomoc na zakończenie odbudowy, względnie budowy budynków inwentarskich z tymczasową częścią mieszkalną, rozpozczetej w ramach akcji specjalnej odbudowy wsi w roku 1946, a których pozostawienie w stanie obecnym groziłoby zniszczeniem dotychczasowych wkładów państwa. W gospodarstwach poparcelacyjnych pomoc na budowę budynków inwentarskich z tymczasową częścią mieszkalną, jako pierwszego budynku w zagrodzie, może być udzielona, jeżeli właściciel gospodarstwa wykaże się dodatkowymi środkami wystarczającymi do postawienia tego

budynku w roku bieżącym przynajmniej w stanie surowym z pokryciem dachu.

Na Ziemiach Odzyskanych pomoc państwowa będzie przeznaczona na doprowadzenie istniejących zabudowań wiejskich do takiego stanu używalności, aby umożliwić wstępne zagospodarowanie się rodziny, względnie kilku rodzin osadniczych, zakwaterowanych przejściowo razem. Roboty ograniczone będą do niezbędnego minimum w zakresie pomieszczeń mieszkalnych dla osadnika oraz pomieszczeń dla inwentarza. Pomoc na budowę poparcelacyjną będzie udzielana zasadniczo w tych samych wypadkach, jak na Ziemiach Dawnych.

Pomoc udzielana będzie w postaci pożyczek w ramach akcji kredytowej Państwowego Banku Rolnego i w postaci tzw. skarbowego kredytu budowlanego.

Wysokość pożyczek Państwowego Banku Rolnego nie może przekraczać na Ziemiach Dawnych 80 tys. zł na poszczególne gospodarstwo, którego odbudowę rozpoczął już właściciel samodzielnie. Pożyczka w tej samej wysokości może być przyznana na odbudowę budynku inwentarskiego z częścią mieszkalną, rozpoczętego w ramach akcji specjalnej w 1946 r. Na budowę budynku w gospodarstwie poparcelacyjnym wysokość pożyczki może sięgać 150 tys. zł. W tych samych granicach mogą być udzielane pożyczki na terenie Ziemi Odzyskanych, przy czym niższa stawka 80 tys. zł dotyczy pożyczek na remont. Oprocentowanie pożyczek wynosić będzie 2%, spłata będzie musiała być dokonana w 8 równych ratach rocznych, płatnych 1 grudnia każdego roku po okresie dwuletniej karencji. Pożyczki zabezpieczone będą zobowiązaniami dłużnymi, podpisanymi dodatkowo przez dwóch poręczycieli. Na Ziemiach Odzyskanych będą mogły być przyjęte zobowiązania dłużne z poręką jednej osoby.

Skarbowe kredyty budowlane udzielane będą w postaci: a) przydziału materiałów budowlanych na bezprocentowy kredyt 10-letni, b) wykonanie robót budowlanych na bezprocentowy kredyt 10-letni. Zgodnie z regulaminem ustalonym przez Ministerstwo Odbudowy na Ziemiach Dawnych forma b) może być stosowana tylko za specjalnym zezwoleniem Naczelnego Komisarza Odbudowy Wsi. Wysokość skarbowych kredytów, normują przepisy takie same, jak przy pożyczkach udzielanych przez Państwowy Bank Rolny. Spłata kredytu budowlanego następować będzie w 8 równych ratach rocznych, przy czym pierwsza rata płatna będzie najbliższego 1 grudnia, jaki nastąpi po upływie

2 lat od odbioru materiałów budowlanych względnie rozpoczęcia wykonania robót budowlanych. Administracja skarbowym kredytem budowlanym powierzona została Państwowemu Bankowi Rolnemu, który za swe usługi pobierać będzie 2% w stosunku rocznym od sum kredytów efektywnie przydzielonych rolnikom. Opłata administracyjna obciążać będzie kredytobiorcę.

W wypadku, gdy gospodarstwo otrzymuje równocześnie pożyczkę gotówkową z Państwowego Banku Rolnego i kredyt budowlany, łączna kwota pomocy państwowej na jedno gospodarstwo nie może przekraczać na Ziemiach Dawnych 80 tys. zł na odbudowę jednego budynku i 185 tys. zł na budowę w gospodarstwie poparcelacyjnym, a na Ziemiach Odzyskanych: 125 tys. zł na remont względnie odbudowę zagrody i 245 tys. zł na budowę budynku w gospodarstwie poparcelacyjnym.

W granicach województw ogólna ilość gospodarstw, przeznaczonych w roku 1947 do odbudowy i zabudowy przy pomocy państwowej, w poszczególnych powiatach ustala

wydział odbudowy u. w. po zasięgnięciu opinii działu rolnictwa i reform rolnych u. w., regionalnej dyrekcji planowania przestrzennego i wojewódzkiego zarządu Związku Samopomocy Chłopskiej. W granicach powiatu wsie i gospodarstwa przeznaczone w roku 1947 do odbudowy wyznacza powiatowy komisarz odbudowy wsi, a w powiatach, gdzie nie został on powołany — architekt powiatowy na podstawie wniosku zakwalifikowanego przez powiatowy komitet kredytów budowlanych wiejskich. Wsie i gospodarstwa przeznaczone do zabudowy poparcelacyjnej wyznacza wydział odbudowy u. w. w porozumieniu z zainteresowanymi komórkami. Do powiatowego komitetu kredytów budowlanych wiejskich działającego pod przewodnictwem architekta powiatowego wchodzi przedstawiciel referatu rolnictwa i reform rolnych starostwa, Związku Samopomocy oraz delegat Państwowego Banku Rolnego lub innej instytucji kredytowej wyznaczonej przez ten bank. Na Ziemiach Odzyskanych ponadto wchodzi do komitetu przedstawiciele referatu osiedleńczego.

(an.)

OBROTY I KONSUMPCJA

O INTERWENCJACH NA RYNKU ZBOŻOWYM

Duże trudności zaopatrzenia rynku miejskiego w artykuły zbożowe, szczególnie w chleb, w okresie ubiegłych kilku miesięcy zmusiły do wypróbowania szeregu sposobów oddziaływania doraźnego dla ich zlagodzenia lub usunięcia. Jednym ze sposobów były akcje interwencyjne Funduszu Aprowizacyjnego na rynku.

Zasadniczy schemat interwencji na rynku jest następujący: zamierzający dokonywać interwencji gromadzi pewien minimalny zapas danego towaru w swoim ręku dla podawania go na rynek w okresach sezonowej czy innej wyższej cen lub gromadzi odpowiednie fundusze dla zdjęcia z rynku przejściowych nadwyżek, które powodowałyby nieuzasadniony spadek cen. Łącznie akcja interwencyjna ma na celu eliminowanie krótkofalowych wahań cen. Akcje interwencyjne, dokonane na rynku produktów zbożowych w tym roku, odbywały się w zupełnie odmiennych warunkach i dla innych celów.

Trudności zaopatrzenia rynku w chleb i mąkę wyraziły się przede wszystkim w znacznym ograniczeniu reglamentowanego rozdzielnictwa chleba i mąki. Ogólna ilość żyta, przeznaczona na rozdzielnictwo chleba kart-

kowego, wynosiła w miesiącach kryzysowych do 40 tys. ton miesięcznie, podczas gdy pełna realizacja obowiązujących norm wymagała około 53 tys. ton miesięcznie. Jednocześnie należy pamiętać, że aprowizacja reglamentowana w tym okresie obejmowała znacznie mniejszą liczbę konsumentów w porównaniu z grudniem roku ub. czy styczniem r.b. Odpadli bowiem konsumenci korzystający z żywienia zbiorowego (stołówki, szpitale, zakłady opiekuńcze, dożywianie), a następnie również niektóre grupy kartkowiczów.

Łącznie więc zapotrzebowanie zaopatrujących się bezpośrednio na wolnym rynku było znacznie większe niż w okresie poprzednim. Następnie, gdy ci uprawnieni do zaopatrzenia reglamentowanego, którzy zamieszkują w okęgach uważanych za posiadające rolnicze zaplecze, zostali pozbawieni przydziałów chleba (zastąpionych przydziałami cukru), na niektórych rynkach lokalnych wystąpiło zjawisko nie tylko poważnej wyższej cen, ale prawie całkowitego braku towaru w obrocie. Stan ten w niektórych wypadkach zaostriżył się wskutek tego, że jednocześnie rygorystycznie egzekwowano obowiązkowe dostawy, jakimi były obciążone młyny i czynniki dokonywujące obrotu zbożem. Wytworzyła się więc sytuacja taka, że z

Jednej strony aparat państwowy skupu zboża stosował bardzo silne środki dla zgromadzenia maksymalnych ilości zboża z rynku i ograniczał jego rozprowadzenie między konsumentów, a z drugiej był zmuszony ze skąpych swych zasobów rzucać na poszczególne rynki lokalne minimalne ilości do wolnej sprzedaży w najbardziej krytycznych momentach. Często krytyczną sytuację jakiegoś rynku lokalnego wywołał lub zaostrzał brak przygotowania aparatu przetwórczego i rozprowadzającego do pokrycia zwiększonego popytu na przetwory zbożowe nabywane przez konsumentów. W tych warunkach akcje interwencyjne były plasterkami na najbardziej rozognione miejsca chorego rynku zbożowego. Tego rodzaju zabiegi nie mogły osiągnąć dużych wyników.

Dodatkową niedogodnością takich akcji jest fakt, że w dążeniu do jak największej obniżki cen artykułów interwencyjnych koszty obrotu i marże zarobkowe aparatu rozprowadzającego są ograniczone do ostatnich granic, co powoduje małą staranność i pośpiech aparatu przetwórczego i handlowego. Akcja interwencyjna ulegała wskutek tego opóźnieniu i zachodziła często konieczność stosowania nacisku administracji i czynników społecznych, co jest z pewnością bardzo kosztowne, choć nie znajduje odbicia w cyfrach rzeczywistych wydatków gotówkowych

(r. a. d.)

SPRZEDAŻ I ZUŻYCIE PRODUKTÓW NAFTOWYCH W KWIETNIU 1947

Sprzedaż paliw płynnych i smarów osiągnęła w kwietniu ogółem 29.588 t, czyli o 30% więcej niż w marcu. W porównaniu z kwietniem r. 1946 globalna ilość sprzedanych produktów naftowych była niższa o 10%. Z poszczególnych produktów obniżyła się w kwietniu r. b. w porównaniu z kwietniem r. ub. sprzedaż benzyny o 1.000 t, nafty o 1.000 t, oleju gazowego o 2.000 t. Natomiast podniosła się ilość sprzedanych olejów smarowych, mianowicie o blisko 1.200 t, tj. o 43%. Wzrost konsumpcji olei smarowych w b. r. wskazuje niewątpliwie na postępy osiągnięte w dziedzinie odbudowy naszego przemysłu.

W kwietniu można było zaobserwować również dalszy wzrost udziału składów i stacji benzynowych w sprzedaży produktów naftowych. Podczas gdy w marcu udział ten wynosił 61%, w kwietniu podniósł się do 74,2%. Zatem bezpośrednia dystrybucja z rafinerii coraz bardziej się zmniejsza.

Sprzedaż poszczególnych produktów naftowych w tonach i procentach:

P r o d u k t	kwiecień 1947		kwiecień 1946	
	ton	%	ton	%
benzyna motor.	13.477	45,6	14.417	44,8
nafta	4.308	14,6	5.398	16,8
ol. gazowy i lek.	6.183	20,9	8.330	25,8
ol. smarowe	3.788	12,8	2 652	8,2
smary i wazelina	488	1,6	383	1,2
parafina	220	0,7	202	0,6
asfalt	992	3,4	726	2,3
inne produkty	125	0,4	100	0,3
gaz płynny	7	—	8	—
R a z e m	29.588	100,0	32,216	100,0

(W kwietniu wzrosła sprzedaż benzyny o 3.800 t, a oleju gazowego 2.500 t — w porównaniu z marcem, co należy tłumaczyć zwiększonym zapotrzebowaniem ruchu kołowego, a zwłaszcza nasileniem akcji siewnej.

(W związku z akcją siewną województwo dolno - śląskie wysunęło się z 7 miejsca na 3 miejsce w szeregu konsumentów, 4 i 5 miejsce zajęły kolejno województwa: poznańskie i województwo zachodniopomorskie. Także w województwie mazurskim i województwie bydgoskim nastąpił wzrost konsumpcji. Ogółem konsumpcja rolnictwa wyniosła w kwietniu około 7.500 t, tj. 25,2% ogólnego spożycia produktów naftowych.

Drugim z kolei konsumentem produktów naftowych był przemysł państwowy i prywatny, który zużył 16,8 ogólnej ilości. W obrębie poszczególnych przemysłów stwierdzić można było w kwietniu znaczny wzrost konsumpcji paliw płyn-

nych i smarów w przemyśle budowlanym i przemyśle drzewnym.

(bcp)

OBROTY WYROBAMI ŻELAZNYMI W I KWARTALE 1947 R.

Mimo trudności produkcyjnych i transportowych, wywołanych przez ostrą i śnieżną zimę, zbył wyrobów hutniczych utrzymał się nawet w krytycznych miesiącach stycznia i lutego na poziomie wyższym, aniżeli średnia miesięczna w roku 1946. Wprawdzie w lutym magazyny zaczęły się zapełniać, jednakże już w marcu zostały one rozładowane, gdyż w wyniku polepszenia się warunków atmosferycznych dostawy wzrosły o blisko 63 proc. w porównaniu z lutym i o 50 proc. w porównaniu ze styczniem.

Ogólnie zatem zbył wyrobów hutniczych w I kwartale rb. wzrósł w porównaniu z rokiem ubiegłym. Poniższa tabela przedstawia zbył w I kwartale rb. według poszczególnych odbiorców (w tonach):

Wyszczególnienie	Styczeń	Luty	Marzec	Razem
Min. Komunikacji	13.564	9.590	20.730	43 884
C. Z. P. W.	8.838	9.164	13.005	31.007
Zjedn. Tab. i Sprz. Kol.	10.547	9.400	12.667	32.614
„ Fabr. Drutu	6.381	4.345	6.540	17.266
„ Śrub, Nitów i Cz. Kutych	3.688	3.190	7.410	14.288
Mostostal	621	2.701	4.376	7.698
Zjedn. Przem. Wyrob. z Blachy	2.743	2.375	3.179	8.297
Min. Odbudowy	1.126	1.709	3.314	6.149
Składy Gł. Centr. Żel. i Stali	1.424	1.362	2.357	5.143
Eksport	8.745	7.074	11.971	27.790

Jak widzimy, najsilniej wzrosły dostawy dla Mostostalu. Również odbiór Ministerstwa Komunikacji wzrósł znacznie i łącznie z odbiorem Zjedn. Tab. i Sprz. Kol. osiągnął 31 proc. ogólnej ilości zbytu, tj. 76.498 t. Odbiór przemysłu węglowego wzrósł w tym kwartale o 20 proc., osiągając blisko 13 proc. ogólnego zbytu.

Eksport osiągnął 11 proc. ogólnej zbytu. Głównymi odbiorcami surowców były: Argentyna (7.744 t.), Szwecja (5.716 t.), Włochy i Stany Zjednoczone. Natomiast głównymi odbiorcami blachy i rur były: ZSRR i Szwajcaria. Mniejsze ilości wyrobów hutniczych (poniżej 1.000 t.) wysłano do Bułgarii, Szwecji, Jugosławii i Danii.

Zbyt poszczególnych wyrobów kwartale r.b. następująco (w tonach hutniczych przedstawia się w I nach):

Wyszczególnienie	styczeń	luty	marzec	razem
Surówka	12 877	8.356	13.200	34.433
Półwyroby i żelazo	24.967	22.292	42 031	89.290
Blachy	12.343	11.701	14.887	38.931
Rury	3.605	3.845	4.991	12.441
Stal szlachetna	3.515	3.801	4 775	12.091
Nawierzchnia kolejowa	13.694	12.299	22 525	48.518
Wyroby żelazne i odlew	2.631	2.233	3.032	7.896
R a z e m	73.632	64.527	105.441	243.600

W zakresie półfabrykatów i żelaza nastąpiło przejściowe zmniejszenie się zbytu, spowodowane między innymi również przez konieczny remont kilku walcowni. W zakresie nawierzchni kolejowej dostawy w marcu wzrosły o blisko 60 proc. w porównaniu z przeciętną miesięczną w r. 1946; był to zbyt wyłącznie krajowy, mimo bowiem zainteresowania zagranicy — nawierzchni nie eksportowano. Wzrost zbytu rur spowodowany został przez zwiększenie eksportu. Również znaczne ilości surówki wyeksportowano.

(ph.)

SITUACJA NA RYNKU MIĘSNYM

Obserwowana w tym roku znaczna wyższość cen zbóż i słabsza cen ziemniaków spowodowała zasadnicze zmiany w opłacalności hodowli zwierząt rzeźnych, zwłaszcza, że ich ceny nie zwyżkowały, a utrzymały się na poziomie mniej więcej niezmiennym.

Zakładając, że metody żywienia zwierząt rzeźnych uległy tylko nieznacznym zmianom w porównaniu z okresem przedwojennym, wzajemną relację cen zbóż, ziemniaków i nierogaczyny można przedstawić w sposób następujący.

W latach 1934 — 1938 (przeciętnie) 100 kg żywca (nierogaczyny) stanowiło — 564 kg żyta lub 577 kg jęczmienia, lub 2.429 kg ziemniaków, natomiast w okresie styczeń — marzec 1947 r. — 784 kg żyta, 802 kg jęczmienia, 3.158 kg ziemniaków, w maju zaś b. r. — 425 kg żyta, 400 kg jęczmienia, 2.830 kg ziemniaków. Relacja, która ustaliła się począwszy od maja, jest gorsza dla hodowli od przeciętnej z lat przedwojennych z wyjątkiem ziemniaków. Zmianę tej relacji tym mocniej odczuwają hodowcy, że nastąpiła ona w stosunkowo krótkim okresie czasu, co zawsze musi wywołać obawy, że dalsze trwanie zjawiska może przybrać charakter klęski.

Przede wszystkim należy podkreślić, że stabilizacja cen żywca i mięsa nie jest objawem zaspokojenia potrzeb konsumcyjnych, gdyż to są

świadomie ograniczone w przekonaniu, że nasz stan pogłowia nie zezwala jeszcze na dowolność konsumcji artykułów pochodzenia zwierzęcego. Ograniczenia te znajdują swój wyraz w zakazach uboju pewnych rodzajów zwierząt rzeźnych, istnieniu dni beźmięsnych, stosunkowo niskich przydziałach mięsa w aprowizacji reglamentowanej, zabiegach o zastępowanie mięsa rybami itp.

Rozszerzenie konsumcji mięsa z produkcji krajowej byłoby więc możliwe, ale mogłoby spowodować dojdzie do poziomu, który byłby zbyt wysoki ze względu na tempo odbudowy pogłowia w dalszym okresie czasu. Taka obawa jest tym bardziej uzasadniona, że jako główny powód zwiększonego wyprzedawania przez rolników sztuk niedopasionych można uważać wyczerpanie się pasz u znacznej ilości producentów, często wyczerpanie względne, bo oceniane w aspekcie oczekiwania niskich zbiorów tegorocznych. W wypadku zbiorów ko-

rzystniejszych niż te, których spodziewano się w kwietniu i maju, oraz związanej z tym niższości cen pasz, a w szczególności zbóż, zjawisko podaży trzody niedotuczonej mogłoby się okazać przejściowym. Dla tych względów najbardziej ostrożnym postępowaniem jest zdejmowanie nadwyżek z rynku w takim rozmiarze, aby utrzymać ceny żywca na dotychczasowym poziomie lub nieco podwyższonym, by zużyć je w okresie zmniejszonej podaży lub zwiększonego popytu. Ujawnienie się bowiem niekorzystnej dla hodowli zmiany relacji cen przypadło na okres zmniejszonej konsumcji sezonowej (bardzo ciepły — kwiecień i maj). Zdejmowanie pewnych nadwyżek może odbywać się poprzez zwiększone zakupy mięsa wieprzowego na potrzeby aprowizacji reglamentowanej oraz zakupy na przerób mięsa na konserwy w granicach możliwości technicznych przemysłu konserwowego, dotąd czynnego w tej dziedzinie w bardzo małym zakresie.

Ponieważ objawem towarzyszącym wyprzedawaniu trzody niedotuczonej są zwiększone obroty prosietami (przy spadku cen), istnieje możliwość zorganizowania akcji ich skupu dla sprzedaży na warunkach specjalnie dogodnych gospodarstwom rolnym niedawno zagospodarowanym, które do tej pory nie są zaopatrzone w dostateczną ilość materiału hodowlanego.

Akcja przesunięcia podaży obecnej na potrzeby przyszłej konsumcji i przerzucenie nadwyżek materiału hodowlanego wymagają znacznych kredytów.

r. a. d.

KOMUNIKACJA I ŁĄCZNOŚĆ

PRACE NAD REORGANIZACJĄ RESORTU KOMUNIKACJI

Działalność Ministerstwa Komunikacji jest nie tylko rozległa i wielostronna, polega nie tylko na sprawowaniu zwierzchniego nadzoru i zwierzchniej władzy państwowej, jak to ma miejsce w wielu innych działach administracji państwowej, lecz obejmuje jednocześnie prowadzenie licznych i obszernych zakładów komunikacyjnych, jak to: Polskie Koleje Państwowe, Państwowa Komunikacja Samochodowa, przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej, linie lotnicze itd.

Stwierdzono już dawno, że wykonywanie zwierzchniego nadzoru państwowego nie może być bez szkody dla sprawy połączone w ramach tej samej jednostki z bezpośrednim zarządzaniem wielkimi przedsiębiorstwami komunikacyjnymi.

Opierając się na tym założeniu, przyjętym w wielu krajach, w Polsce również uznano potrzebę oddzielenia zwierzchnictwa państwowego od kierownictwa podległych zakładów komunikacyjnych i zasadę tę wprowadzano w życie.

Widzimy więc w ustroju naszego Ministerstwa Komunikacji obok departamentów, które służą szefowi resortu do sprawowania zwierzchniej władzy państwowej, odrębne przedsiębiorstwa państwowe, które wykonują właściwą pracę komunikacyjną. Widzimy z jednej strony Departament Lotnictwa, z drugiej państwowe przedsiębiorstwo żeglugi powietrznej — „Lot”. Widzimy analogicznie Centralny Zarząd Motoryzacji wraz z podległymi jego pieczy przedsiębiorstwami, jakimi są Państwowa Komunikacja Samochodowa, Państwowe Zakłady i Warsztaty Samochodowe, Centrala Zbytu Samochodów. Widzimy obok

komórki Ministerstwa, zajmującej się turystyką, państwowe przedsiębiorstwo „Orbis”, obsługujące i organizujące w znacznej części ruch turystyczny.

Ostatnio zostało dokonane oddzielenie zadań zwierzchniego nadzoru państwowego od bezpośredniego kierownictwa w dziedzinie dróg wodnych i obok zmniejszonego Departamentu Dróg Wodnych powstaje przedsiębiorstwo „Polskie Drogi Wodne”, które będzie zarządzało drogami wodnymi w zakresie budowy, utrzymania i żeglugi.

W dziedzinie jednak najpotężniejszej gałęzi komunikacji, a mianowicie transportu kolejowego, rozwiązano zagadnienie podobnego podziału już dorywczo, bo w roku 1926, ale rozwiązano tylko połowicznie. Wprawdzie powstało wówczas przedsiębiorstwo państwowe „Polskie Koleje Państwowe”, którego majątek i budżet wydzielono z całokształtu finansów państwa; wprawdzie dokonano zmian, zapewniających PKP odrębną osobowość prawną i pewną samodzielność gospodarczą, lecz zatrzymano się w połowie drogi i nie utworzono odrębnego zarządu PKP, pozostawiając jego zadania i prawa Ministerstwu. W ten sposób brak naszym kolejom samodzielnego Zarządu, jaki posiadają „Lot”, PKS, „Orbis” itd.

W związku z tym Minister Komunikacji jest dotąd generalnym dyrektorem PKP i łączy w swojej osobie i bezpośrednio kierownictwo ogromnego przedsiębiorstwa i zwierzchni nadzór państwowy nad tym samym kierownictwem. Ministerstwo Komunikacji jest jednocześnie Generalną Dyрекcją PKP i wykonuje jej funkcje.

Do tego, co powiedzieliśmy wyżej o pomieszanu funkcji zwierzchniego nadzoru i bezpośredniego kierownictwa, dodamy jeszcze bezpośrednio podporządkowanie Ministrowi zbyt licznych jednostek organizacyjnych, a więc około 20 departamentów i biur oraz 10 dyrekcji okręgowych PKP, nie licząc innych jednostek drugiej instancji. Ustrój podobny pozostaje w rażącej sprzeczności z powszechnie uznawanymi zasadami naukowej organizacji.

Nie będziemy też wchodzić w roztrząsanie innych niedomagań, które sprawiły, że ustrój naszych centralnych władz komunikacyjnych był od dawna przedmiotem krytyki. Zdawałoby się, że reforma tego ustroju tylko dlatego nie została wykonana, że wymagałaby znacznego dodatkowego wysiłku ze strony przeciążonego pracą resortu.

Świadomość szkodliwości obecnego stanu rzeczy skłoniła Ministerstwo Komunikacji do rozpoczęcia pracy nad reorganizacją i projekty, mające na celu wyodrębnienie Naczelnej Dyrekcji Kolei Państwowych, są już daleko

posunięte. Świadomość ta rozszerzyła się ostatnio na ciała parlamentarne. Komisja komunikacyjna, najpierw Krajowej Rady Narodowej, a ostatnio Sejmu, wezwała resort komunikacji do zreformowania swego ustroju i nadania mu nowych form, przyjętych już

od dawna w wielu przodujących w komunikacji państwach.

Na uporządkowaniu organizacyjnej struktury naszych władz komunikacyjnych zyska cała gospodarka narodowa.

B. C.

STOSUNKI GOSPODARCZE Z ZAGRANICĄ

SPRZĘT I MATERIAŁY Z DEMOBILU AMERYKAŃSKIEGO

Polska otrzymała w r. ub. pożyczkę amerykańską w wysokości 50 miln. dolarów na zakup sprzętu i materiałów z demobilu amerykańskiego. Dokonywaniem zakupów

zajmuje się specjalna polska misja.

Do końca r.b. zakupiono i zakontraktowano sprzętu i materiałów z demobilu amerykańskiego na ogólną sumę 34.938.898 dolarów.

Szczegółowe zestawienie zakupionego sprzętu przedstawia się następująco:

Wyszczególnienie	sztuk	w dolarach
Samol. pasażerskie i sportowe	179	491.100
Parowozy (normalnotorowe)	500	13.580.000
Samochody ciężarowe GMC, MACK i Jeep.	2.914	5.605.440
Przyczepy do samochodów		920.993
Silniki i sprzęt lotniczy		1.559.875
Wagony kolejowe	1.727	1.450.000
Traktory		608.618
Dźwigi kolejowe		471.896
Mosty Bailey'a i części		939.428
Heblarki, strugarki, wiertarki itp.		2.649.382
Zestawy narzędzi rzemieślniczych		640.928
Sprzęt łączności		673.903
Sprzęt radiowy		96.239
Chemikalia i medykamenty		36.969
Sprzęt intendencki	6	90.600
Barki stalowe	10	489.150
Krany portowe	1	412.500
Krany 100 tonowe	1	187.500
„ 75 „	2	312.700
„ 60 „	12	953.600
„ 30 „	1	238.000
Tankowce	2	252.000
Warsztaty pływające	21	91.365
Holowniki	13	61.500
Łodzie pasażerskie i patrolowe	17	167.273
„ do lądowania	80	333.000
„ ratunkowe dla lotników	8	44.000
„ desantowe	2	25.630
„ motorowe	5	9.092
Statki desantowe (LCT) kadłub drewniany	5	200.000

Poza tym sprzęt różny: opony, kół, części zapasowe do samochodów, oleje wszelkiego rodzaju, narzędzi itp. za sumę 1.346.217 dolarów. Mioty, rękawice, ubrania dla nur-

Ogólna wartość sprzętu nadesłanego do końca kwietnia r.b. wynosi 18.932.821 dolarów.

Asortyment towaru nadesłanego do kraju przedstawia się następująco:

Wyszczególnienie	sztuk	w dolarach
Samoloty różnego typu	302	506.800
Parowozy	325	11.847.800
Samochody i cysterny samochod.	1.333	1.672.658
Traktory	14	60.422
Przyczepy do samochodów i cyst. na przyczepach	1.995	175.780
Dźwigi kolejowe	4	76.781
Walce drogowe	24	57.444
Cysterny	6	12.485
Tankowiec	1	23.800
Warsztat pływający	1	126.000
Łodzie motorowe	10	42.725
Barki	2	30.100
Dźwigi 60-tonowe	1	162.000
Dźwigi 30-tonowe	4	167.000
Dźwigi 3½-tonowe	10	262.042
Maszyny i narzędzia	—	605.933
Sprzęt łączności	—	492.000
Aparaty i lampy radiowe	—	130.000
Sprzęt techniczny	—	523.064
Chemiczalia i leki	—	30.816
Sprzęt różny	—	1.317.750

Od zakontraktowania do pobrania sprzętu upływa czasami kilka miesięcy, na skutek procedury przy załatwianiu niezbędnych formalności z władzami amerykańskimi.

Niezależnie od tego należy podkreślić trudności transportowe. Niepokojne morze późną jesienią i zimą, zamrożone porty nasze uniemożliwiały przetransportowanie towarów drogą morską.

Sprzęt, który już nadszedł do kraju, został przeważnie rozprowadzony między instytucje.

W czerwcu b. r. nadeszły do składów Centrali Zbytu Samochodów w Oświęcimiu cztery transporty kolejowe różnych typów samochodów zakupionych w Kassel, z demobilu amerykańskiego.

W dniu 2 czerwca b. r. przybył do składów Centrali Zbytu Samochodów w Oświęcimiu transport, składający się z 54 wagonów. W transporcie znajdowały się:

10 sztuk samochodów ciężarowych 2 i pół tonowych,

80 sztuk samochodów sanitarek ¼ tonowych.

W dniu 9 czerwca b. r. przybył do składów C. Z. S. w Oświęcimiu transport składający się z 54 wagonów, który zawierał:

38 samochodów pół ciężarowych

17 samochodów ciężarowych 2 i pół tonowych,

40 przyczep dwukołowych jednostonowych.

W dniu 15 czerwca nadszedł do składów C. Z. S. w Oświęcimiu transport, złożony z 51 platform, na których przybyły samochody i przyczepy.

W dniu 16 czerwca b. r. przybył do składów C. Z. S. w Oświęcimiu transport w składzie 54 platform z 54 sa-

mochodami ciężarowymi „Dodge” i 54 przyczepami.

Przysłane samochody i przyczepy są w stanie dobrym, niektóre nieco więcej zużyty, wszystkie jednak nadają się do użytku. (E. F.)

OBROTY HANDLOWE W KWIETNIU I MAJU

Na odcinku szwedzkim działają równorzędnie dwie umowy handlowe: poprzednia podpisana w r. 1945 i nowa podpisana 18 marca b. r.

W ramach dawnej umowy zawarte zostały do dn. 30 kwietnia b. r. kontrakty: importowe na sumę 183,7 miln. kor. szw. i eksportowe na sumę 249,5 miln. kor. szw.

W tymże okresie czasu dokonano: importu wartości 102,5 miln. kor. szw. i eksportu wartości 121,9 miln. kor. szw.

Zgodnie z dodatkową umową kredytową z dnia 18 marca b. r., dotyczącą udziału Szwecji w odbudowie polskiego życia gospodarczego, przystąpiono do uplasowania przewidzianych umową zamówień inwestycyjnych. W tym celu wyjechał do Szwecji członekowie Polsko-Szwedzkiego Komitetu Technicznego.

Po stronie importu z Danii, wartość zawartych kontraktów wynosi do dnia 30 maja b. r. 77.990 tys. kor. duń. i obejmuje następujące pozycje: masło, wieprzowina, łój, smalec, mięso, śledzie solone, konie pociągowe, bydło użytkowe, konie reproduktory, bydło zarodkowe, jelita, nasiona warzywne, nasiona rolnicze, albumina, samochody, kryolit, kożuchy, zboże siewne.

Po stronie eksportu wartość podpisanych kontraktów wynosi do 30 maja b. r. 77.092 tys. kor. duń. i obejmuje: węgiel, koks, sól spożywczą rafinowa-

na, rury żeliwne, towary żelazne, biel cynkową, minię ołowianą, litopon, gaz płynny, antykuły chemiczne, płytki do pokrywania murów, szkło okienne, wilklinę, obręcze na beczki.

Ogółem dokonano wysyłek: w imporcie na sumę 17,6 miln. kor. duń., w eksporcie — 7,5 miln. kor. duń.

Umowa handlowa polsko-norweska z dnia 31 grudnia 1946 r. przewiduje wymianę towarową: po stronie importu na sumę 66,3 miln. kor. norw., po stronie eksportu na sumę 44,9 miln. kor. norw.

Do dnia 30 kwietnia b. r. zostały zawarte kontrakty, względnie wydane promesy: w imporcie na 36,1 miln. kor. norw., w eksporcie na 35,5 miln. kor. norw.

Umowa handlowa polsko-isländzka z dnia 11 grudnia 1946 r. przewiduje wymianę towarową w wysokości 999 tys. dol. po stronie importu i 692,5 tys. dol. po stronie eksportu.

Do dnia 30 kwietnia dokonano wysyłek: w imporcie na 484 tys. dol., w eksporcie na 91 tys. dol.

W maju b. r. przedstawiciele poszczególnych przemysłów przeprowadzili we Włoszech rozmowy z włoskimi eksporterami. Obecna sytuacja gospodarcza Włoch w niemałym stopniu przyczynia się do trudności, na jakie natrafia nasz przemysł i handel we Włoszech. Brak ustabilizowanej waluty, nie zawsze dotrzymujący kroku sytuacji na rynku włoskim kurs przeliczeniowy dolara na liry i wynikające z tego niestosowanie się w pewnych wypadkach eksporterów włoskich do zarządzeń swych władz, utrudniają wymianę towarową.

W maju wysłano z Polski do Włoch 36.310 ton węgla. Dostawy koncentratów cynkowych z Włoch odbywają się normalnie.

Rokowania handlowe z Jugosławią, rozpoczęte w Warszawie 18 kwietnia b. r., zostały zakończone podpisaniem w dniu 24 maja nowego układu, składającego się z następujących części: umowa o współpracy gospodarczej i wymianie dóbr na okres 5 lat, umowa o 5-letniej wymianie towarów, umowa handlowa na czas od 1 VI 1947 do 31 V 1948 r. oraz układ płatniczy.

W maju b. r. wysłano do Jugosławii materiałów wełnianych na sumę 525 tys. dol. oraz koncentratów cynku na sumę 91.560 dol., ołowiu na sumę 72.240 dol., miedzi na sumę 117.240 dol., pirytu na sumę 77.079 dol. i inne towary.

W ramach umowy polsko-bułgarskiej z dnia 29 kwietnia 1946 r. wysłano w maju do Bułgarii partię wyrobów walcowanych na sumę 206,6 tys. dol. oraz siarczanu amonu na sumę 20 tys. dol.

Do końca maja nadszedł z Bułgarii transport tytoniu na sumę 5.550 tys. dol. Nadeszła również partia skór jagńczych na sumę 122 tys. dol. (pr)

CZŁOWIEK I PRACA

SZKOŁY I ZAKŁADY DLA INWALIDÓW

Poza szkoleniem w zawodach rzemieślniczych Państwo organizuje i prowadzi szkoły i zakłady specjalne dla inwalidów wojennych oraz bursy, w których przebywają inwalidzi pobierający nauki w zakładach ogólnokształcących.

Państwowa Szkoła Ogrodnicza z bursą na około 200 inwalidów w Słupsku (Pomorze Zachodnie) posiada następujące już zorganizowane działy szkolenia: ogrodniczy, sadowniczy, warzywniczy, kwiatarski, szkółkarski, pszczelarski — oraz dodatkowe warsztaty rzemieślnicze ze względu na potrzeby lokalne: krawiecki i szewski. Ponadto w organizacji są warsztaty: czapnicze, cholewkarskie i koszykarskie.

W powiecie Jeleniogórkim (Śląsk Dolny) organizowane są dwa ośrodki szkolenia inwalidów w dwóch majątkach pomieścieckich.

Ośrodek szkolenia we wszystkich zawodach rolniczych w Serbiewie, przewidziany na 150 inwalidów, będzie posiadał następujące działy szkolenia: rolnictwo, warzywnictwo, sadownictwo, pszczelarstwo, hodowla ryb, kwiatarstwo, hodowla drobiu, hodowla trzody chlewnej, hodowla bydła, inspekty, cieplarnie, hodowla królików, kursy produkcji konserw z warzyw i owoców.

Drugi ośrodek szkolenia na 300 inwalidów w maj. Bobrowo (Boberstein) będzie posiadał następujące działy szkolenia: ślusarsko - mechaniczny, szewski, krawiecki, stolarski, warsztaty naprawy narzędzi rolniczych i kursy rolnicze wszelkiego rodzaju.

W Krakowie istnieje bursa na 70 inwalidów, którzy się szkołą w Instytucie Sztuki Rzemieślniczej w następujących działach: monterskim i ślusarsko-samochodowym, ślusarsko-mechanicznym, tokarzy metalowych, introligatorskim, stolarskim. Kilkunastu spośród nich uczęszcza do miejscowych gimnazjów i na uniwersytet.

Przy Państwowej Szkole dla Inwalidów Wojennych i Wojsk. w Poznaniu, przy ul. Piotra Wawrzyniaka 45, uczniowie mieszkający w miejscowym internacie pobierają nauki poza szkołą: na dwuletnim kursie leśnictwa, 6-cio tygodniowym kursie badaczy mięsa i na kursie krawiecko-damskim.

W Jarogniewiczach — Głuchowie (pow. Kościan, woj. poznańskie) zorganizowano specjalny Zakład Szkolny dla Ociemniałych Inwalidów wraz z internatem na 180 osób. Posiada on następujące działy szkolenia: nauka czytania i pisanie systemem Braille'a,

koszykarstwo, szachy, introligatorstwo, nauka gry na instrumentach

muzycznych, kurs dokształcający w zakresie programu szkół ogólnokształcących, w organizacji znajduje się dział trykotarski.

M. Sz.

ŻEGLUGA I SPRAWY MORSKIE

RUCH STATKÓW W GDAŃSKU I GDYNI W KWIETNIU 1947

Przez porty Gdańsk i Gdynię przeszły w kwietniu b. r. 442 statki o pojemności 502,097 NRT, co wobec 673 statków o pojemności — 01.556 NRT w tym samym miesiącu ub. r. stanowi o 34% mniej jednostek i o 44% mniej NRT. Różnicę tę przypisać należy zmniejszeniu się transportów UNRRA, przywożonych na wielkich statkach oceanicznych — angielskich i amerykańskich. Import UNRRA wyniósł w kwietniu r. b. 39.287,9 t, z czego na wytwory roślinne przypadło 21.782,7 t —

zwierzęce 5.202,3 t oraz 4.237 szt. koni i 275 szt. świń. Stanowi to 26% ogólnego przywozu. Wykorzystanie tonażu było w kwietniu b. r. pedniejsze, gdyż 69% statków posiadało pełny ładunek, a tonażu próżnego było tylko 31%, podczas gdy w tym samym miesiącu ub. r. było 53% statków załadowanych, a 47% próżnych. Na wejściu w obu portach było 248 statków o pojemności 283.558 NRT, na wyjściu zaś 194 statki o pojemności 218.539 NRT.

Śród omawianych portów więkzy obrót wykazuje Gdynia, przez którą przeszły następujące ilości statków wg bander:

bandera	na wejściu załadowane		pró- żne	na wyjściu załadowane		pró- żne
	jednostek	NRT		jednostek	NRT	jednostek
szwedzka	42	10.791	33	62	40.690	8
sowiecka	4	3.483	13	14	11.757	1
norweska	8	6.436	3	5	3.596	—
duńska	13	13.233	7	6	4.563	4
polska	7	22.469	4	9	22.392	1
fińska	5	3.701	5	10	8.604	—
amerykańska	10	45.085	—	1	4.769	4
angielska	4	5.291	—	1	1.181	—
islandzka	1	1.181	—	1	1.181	—
Razem	94	111.670	65	109	98.733	18

Port gdański wykazał o 52% mniejszy ruch okrętów, przepuszczając następujące ilości statków:

bandera	na wejściu załadowane		pró- żne	na wyjściu załadowane		pró- żne
	jednostek	NRT		jednostek	NRT	jednostek
szwedzka	15	10.219	18	22	15.695	2
sowiecka	7	10.147	2	3	3.835	3
norweska	8	5.536	3	7	5.028	1
duńska	8	4.383	13	9	9.606	4
polska	2	2.241	1	1	1.121	2
fińska	2	1.954	—	1	996	—
holenderska	1	274	—	—	—	—
amerykańska	4	18.025	—	—	—	3
angielska	3	16.773	1	1	1.073	3
Razem	50	69.552	38	44	37.354	18

Znaczny ruch okrętów przypadających na Gdynię był powodem większego obrotu tego portu. Przeladunki kwietniowe podzieliły pomiędzy siebie oba porty w ten sposób: przez Gdynię przywieziono 103.726,2 t, wywieziono 170.589,5 t; przez Gdańsk przywie-

ziono 82.814,3 t, wywieziono 87.870,8 t. Ogółem obroty obu portów wyniosły 445.001,3 t. Na Gdynię przypadło więc ponad 61% ogólnych przeladunków, na Gdańsk poniżej 39%.

(j. z.)

**POŁOWY I PRZETWÓRSTWO RYB
W MAJU 1947**

Warunki połowów w maju były bardzo dobre. Ze względu jednak na wprowadzone ograniczenie ilości dni połowów — do 3 ch w tygodniu na

każdą kuter — nie została wykorzystana pełna możliwość łowcza wszystkich statków rybackich. Ogółem łowiły w maju 142 kutry i 1232 łodzie. Pracę stoczną nad budową i remontem taboru rybackiego obrazuje poniższa tablica:

	w budowie			w remoncie		
	kutry	łodzie		kutry	łodzie	
		mot.	wiosł.		mot.	wiosł.
Gdynia	33	7	16	18	10	16
Gdańsk	21	4	—	6	—	—
Darłowo	18	6	—	9	14	16
Szczecin	—	—	—	35	34	76
R a z e m	72	17	16	68	58	108

Warunki połowów na terenie całego naszego wybrzeża były w maju wybitnie sprzyjające. Głównym przedmiotem połowów był nadal dorsz oraz łosoś, przy czym połowy łososia w końcu maja zmalały i część kutrów przedstawia się ponownie na połowy dorsza. Przeciętna połowów jednego kutra wynosiła w maju 4 do 4,5 ton, wzrosła ona w porównaniu z ubiegłym miesiącem.

Łączne wyniki połowów w maju wyniosły 4.880.436 kg ryb o wartości 146.612.474 zł, podczas gdy w kwietniu wyniosły one 4.194.699 kg o wartości 123.896.010 zł.

W maju załadowało 3 trawlerzy (w 3 rejsach) wyładowywały swoje połowy w kraju. Wynik tych połowów zamyka się łączną cyfrą 487.163 kg o wartości 11.460.340 zł. Pozostałe trawlerzy

w dalszym ciągu zbywały swoje połowy za granicą. Z połowów trawlerowych wyładowano za granicą od 1 stycznia do 1 maja br. łącznie 777.976 kg.

W taborze dalekomorskim podniosły banderę polską dalsze jednostki. Tabor ten wyniósł w maju 22 trawlerzy. W trakcie przejmowania są dalsze statki.

W ciągu maja porty Gdańsk, Gdynia i Szczecin przyjęły ogółem 3.466.150 kg ryby z importu. Były to ryby świeże, mrożone i solone (szprotki i śledzie), z Danii, Norwegii, Anglii i Szwecji. Eksportowaliśmy w tym miesiącu przez port w Gdyni 6.082 kg mrożonego łososia do Anglii.

Praca zakładów przetwórczych przedstawiała się w maju następująco:

	przewę- dzono	zasolono w kg.	kon- serwy	Razem	Ilość zakł.	Liczba zatrud.
Gdynia	355.105	1.458.575	32.949	1.846.629	55	2.035
Gdańsk	210.389	528.720	490	739.599	23	679
Darłowo	43.420	3.000	230	46.650	14	151
Szczecin	77.849	36.314	—	114.163	11	111
Razem	686.763	2.026.609	33 669	2 747.041	103	2.976

(m. ż.)

PRZEGLĄD USTAWODAWSTWA GOSPODARCZEGO

Ustawa z dn. 2 czerwca 1947 r. o zwalczaniu drożyzny i nadmier-nych zysków w obrocie handlowym (Dz. U. R. P. Nr 43, poz. 218) zabrania pobierania lub żądania w przedsiębiorstwach sprzedaży za towary cen wyższych od kosztu nabycia z do-liczenia zysku brutto, ustalonego dla danego towaru lub grupy towarów, a dla pewnych towarów cen wyższych od ustalonych cen maksymalnych. — Każde przedsiębiorstwo obowiązane

jest mieć cennik dostępny dla każdego kupującego, a nadto każdy rodzaj towaru, umieszczony na widok publiczny, winien mieć ujawnioną cenę sprzedaży. Przedsiębiorstwo nie może odmówić sprzedaży posiadanych towarów, jeżeli nabywca ofiaruje cenę ujawnioną w cenniku, a ilość towaru, jaką nabywca chce kupić, jest uzasadniona w ramach normalnego zapotrzebowania. Przedsiębiorstwo obowiązane jest posiadać rachunki lub

inne równoznaczne dowody, stwierdzające cenę zakupu towarów, posiadanych lub sprzedawanych w przedsiębiorstwie oraz dowody stwierdzające wysokość kosztów związanych z dostawą towarów oraz imię, nazwisko i adres sprzedawcy. Obowiązek powyższy nie dotyczy zakupu wytworów gospodarstwa rolnego, nie przerobionych sposobem przemysłowym. W handlu hurtowym lub półhurtowym obowiązujące jest wydawanie rachunków dla każdej sprzedaży, a w handlu detalicznym rachunki winny być wydawane na żądanie kupującego. Przez cenę zakupu rozumie się należycie udokumentowaną cenę, zapłaconą bądź umówioną przez przedsiębiorstwo sprzedaży za nabyte towary. — Przez zysk brutto rozumie się różnicę między ceną sprzedaży towaru, a ceną jego zakupu lub kosztem nabycia. Zysk brutto może być wyrażony w procentowym stosunku do kosztów nabycia lub ceny zakupu. — Wy-kość zysku brutto dla poszczególnych towarów lub ich grup ustala Minister Przemysłu i Handlu, który uprawnienia swoje może przekazać komisjom cennikowym. Minister Przemysłu i Handlu może ustalić wykaz artyku-łów spożywczych pierwszej potrzeby, na które mogą być wyznaczone ceny maksymalne. Ceny maksymalne usta-lane będą na podstawie cen targo-wych i ustalonej wysokości zysku brutto. Ceny maksymalne mogą być ustalone na towary wytwarzane przez przedsiębiorstwa państwowe. — Ceny maksymalne na artykuły spożywcze pierwszej potrzeby ustalają komisje cennikowe, powołane przez Ministra Przemysłu i Handlu przy wojewo-dach, prezydentach miast wydzielo-nych, starostach. W razie przekaza-nia im przez Ministra uprawnień ko-misje cennikowe ustalać będą wyso-kość zysku brutto. Oprócz komisji cennikowych — ustawa tworzy komi-sje notowań przy prezydentach miast wydzielonych, starostwach, które do-konywać będą notowań cen i rynku wewnętrznego. Wyniki tych notowań składane będą komisjom cennikowym. — Kontrola przestrzegania powyższych przepisów powierzona jest: a) wła-dzom administracji ogólnej, b) wła-dzom administracji skarbowej, c) władzom sądowym, d) organom Ko-misji Specjalnej do walki z nadużycia-mi i szkodnictwem gospodarczym, e) społecznym komisjom kontroli cen. — Ustawa przewiduje sankcje karne do 5 lat więzienia i 5 milionów grzywny, a ponadto Komisja Specjalna może: a) skierować sprawcę przestępstwa do pracy przymusowej, b) orzec przepa-dek towarów, c) orzec przepadek ur-ządzeń, d) orzec zamknięcie przed-siębiorstwa, pozbawienie uprawnień handlowych i przemysłowych oraz prawa do zajmowania lokalu handlo-wego, e) skierować sprawę z aktem

oskarżenia do sądu, który orzeka w trybie postępowania doraźnego. — W razie nieściągalności grzywny Komisja Specjalna może zamienić karę grzywny na obóz pracy na okres nie przekraczający 2 lat — niezależnie od orzeczonego już ewentualnie skierowania sprawy do obozu pracy.

Ustawa z dnia 2 czerwca 1947 r. o obywatelskich komisjach podatkowych i lustratorach społecznych (Dz. U. R. P. Nr 43, poz. 219) stanowi, że komisja podatkowa powołana jest do orzekania o wysokości podstawy opodatkowania w zakresie podatków bezpośrednich i danin, pobieranych przez Skarb Państwa, w sprawach przekazanych jej przez urząd skarbowy. Komisja orzeka według swobodnego uznania na podstawie posiadanego materiału wymiarowego. — Urząd skarbowy (rewizyjny) przekazuje obywatelskiej komisji podatkowej sprawy w przypadkach: a) gdy księgi handlowe, uproszczone lub podatkowe, zeznania podatkowe, wykazy deklaracje, bądź inne materiały nie obejmują według uzasadnionego przekonania urzędu całości obrotu lub dochodu podatnika, a urząd nie rozporządza danymi, uprawniającymi do pominięcia tych materiałów, i gdy podatnik mimo wezwania nie skorygował zeznania do wysokości, uznanej przez urząd skarbowy za słuszną; b) jeżeli urząd skarbowy nie zastosuje się do materiału faktycznego dostarczonego przez lustratora społecznego. Lustratorów społecznych powołuje i deleguje właściwie terytorialna powiatowa (miejska) rada narodowa. Zadaniem lustratorów społecznych jest: a) współdziałanie z urzędami skarbowymi i ochroną skarbową w ujawnianiu osób, uchylających się od opodatkowania lub trudniących się nielegalnymi procederami

zarobkowymi; b) współdziałanie z urzędami skarbowymi w poborze podatków i danin, c) zbieranie i komunikowanie pisemne urzędem skarbowym wszelkich danych, mogących mieć wpływ na ustalenie obowiązku podatkowego. — Wynagrodzenie lustratorów społecznych określi zarządzenie Ministra Skarbu.

Ustawa z dnia 2 czerwca 1947 r. o zezwoleniach na prowadzenie przedsiębiorstw handlowych i zawodowe wykonywanie czynności handlowych (Dz. U. R. P. Nr 43, poz. 220) ustala, że Minister Przemysłu i Handlu może uzależnić zawodowe wykonywanie wszystkich lub niektórych zarobkowych czynności handlowych albo prowadzenie przedsiębiorstw handlowych od uprzedniego zezwolenia władz przemysłowych. Przepisy tej ustawy nie naruszają dalej idących ograniczeń na prowadzenie przedsiębiorstw handlowych lub usługowych wynikających z rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 7 czerwca 1927 r. o prawie przemysłowym oraz z innych przepisów. Przepisy tej ustawy nie dotyczą przedsiębiorstw państwowych, spółdzielczych i samorządowych.

Ustawa z dnia 2 czerwca 1947 r. o ulgach inwestycyjnych. Za inwestycje w rozumieniu tej ustawy uważa: 1) odbudowę, przebudowę lub budowę nieruchomości; 2) założenie nowego przedsiębiorstwa na terenach Ziemi Odzyskanych; 3) nabycie lub wydzierżawienie nieruchomości mieszkalnych lub przemysłowych oraz przedsiębiorstw przemysłowych, dokonane na zasadzie dekretu z dnia 6 XII 1946 r. o przekazywaniu przez Państwo mienia nierolniczego na obszarze Ziemi Odzyskanych i b. Wolnego Miasta Gdańska; 4) uwidocznione w księgach powiększenie kapitału zakła-

dowego lub obrotowego przedsiębiorstwa, istniejącego w dniu wejścia w życie tej ustawy; 5) założenie innych przedsiębiorstw, które określi Minister Przemysłu i Handlu; 6) przywóz towarów z zagranicy, na podstawie otrzymanych zezwoleń przywozowych, stwierdzających, że przywóz podlega przepisom niniejszej ustawy. Sumy wydatkowane na powyższe inwestycje: 1) nie podlegają dochodzeniu przez władze skarbowe co do ich pochodzenia; 2) zwalnia się od podatku od wzbogacenia wojennego, jeżeli nie zostały opodatkowane tym podatkiem przed dniem wejścia w życie tej ustawy; 3) zwalnia się od podatku dochodowego, jeżeli nie zostały opodatkowane tym podatkiem przed dniem wejścia w życie tej ustawy; przepis ten nie dotyczy jednak sum, pochodzących z dochodów osiąganych po dniu wejścia w życie tej ustawy. — Ulgi stosuje się, o ile inwestycje zostaną dokonane i zgłoszone urzędowi skarbowemu do dnia 31.XII.1947 r., a powiększenie kapitału w przedsiębiorstwach — do dnia 31 VIII 1947 r.

Ustawa z dnia 3 VI 1947 r. o nadzorze nad wymiarem i poborem podatku gruntowego (Dz. U. R. P. Nr 43, poz. 224) upoważnia Radę Ministrów do wprowadzenia obowiązku całkowitego lub częściowego uiszczania podatku gruntowego w ziemiopłodach — bez przeliczenia na pieniądze. — W razie wprowadzenia takiego systemu poboru podatku gruntowego mianowany będzie pełnomocnik rządu i organy mu podległe.

Ustawa z dnia 3 VI 1947 r. (Dz. U. R. P. Nr 43, poz. 225) upoważnia Ministra Skarbu do zaciągnięcia pożyczek zagranicznych do wysokości 250 milionów dolarów U. S. A.

Szon.

PRZEGLĄD ZAGRANICZNY

SYTUACJA NA ŚWIATOWYM RYNKU DRZEWNYM

Międzynarodowa Konferencja Drzewna, która pod egidą FAO obradowała niedawno w Marianskich Łązniach, rozpatrzyła zagadnienia bieżące oraz długofalowe, dotyczące światowego rynku drzewnego, i wypracowała szereg zaleceń zmierzających do usunięcia istniejących trudności.

Stwierdzono poważny deficyt w zaopatrzeniu na rok 1947 i 1948. Potrzeby drzewa miękkiego w roku 1947 oszacowano na 4.044 tys. standartów, a podaż na 2.509 tys. standartów, deficyt zatem wyniósłby 1.535 tys. standartów. Zapotrzebowanie na rok 1948 oszacowano na przeszło 5 miln. standartów, a podaż na 2.500 tys. standartów. Na konferencji przeważał pogląd, że różnica między popytem a podażą na

przestrzeni najbliższych lat będzie raczej pogłębiać się na niekorzyść popytu.

W odniesieniu do zagadnień bieżących konferencja stanęła na stanowisku, iż wszystkie państwa powinny dążyć, przy zastosowaniu wszystkich możliwych środków, do zwiększenia produkcji drzewa miękkiego o co najmniej 10 proc. Uznano jednak, że pewne państwa nie będą mogły sprostać temu zadaniu bez odpowiedniej pomocy zagranicznej. Z uwagi na odpowiedzialność Niemiec za zniszczenie europejskiego drzewostanu niemieckie zasoby drzewne powinny być wykorzystane bieżąco na pokrycie potrzeb Europy. Podkreślano jednak konieczność wzmożenia importu z Kanady, Stanów Zjednoczonych i Ameryki Łacińskiej.

Odnośnie zagadnień dystrybucji nie osiągnięto żadnych konkretnych wyników. Ograniczono się tylko do stwierdzenia konieczności

wypracowania systemu sprawiedliwego podziału istniejących zasobów.

Uznając, że wyrównanie istniejącego deficytu może nastąpić tylko na drodze zwiększenia produkcji, konferencja uważała jednak za stosowne podkreślić, że pewną ulgę przynieść mogą oszczędności w zużyciu drzewa, polegające na jak najracjonalniejszym jego wykorzystaniu. Dlatego też dużą wagę konferencja przypisuje pracom komisji technicznej, której zadaniem będzie opracowanie metod jak najoszczędniejszego wykorzystania surowca drzewnego.

W odniesieniu do zagadnień długofalowych polityka drzewna wszystkich państw powinna brać za punkt wyjścia ogólne tendencje popytu i podaży na rynku drzewnym. Uznano, że w związku z odbudową krajów europejskich popyt na drzewo utrzymywać się będzie na wyjątkowo wysokim poziomie co najmniej do roku 1960. Panował również powszechny pogląd,

że po zakończeniu okresu odbudowy zapotrzebowanie na drzewo będzie prawdopodobnie wyższe niż przed wojną. Europejski deficyt drzewny będzie zatem długotrwały. Ważną więc jest rzeczą, żeby wszystkie państwa europejskie podjęły intensywną akcję zalesienia oraz nastawiły swoją gospodarkę leśną na największą wydajność.

Konferencja stanęła na stanowisku, iż problem drzewny łączy się ściśle z całokształtem zagadnienia gospodarczej odbudowy i wezwała wszystkie organizacje międzynarodowe do współpracy nad jego rozwiązaniem. Konferencja wezwała zwłaszcza Europejską Komisję Gospodarczą do zajęcia się, przy współpracy technicznej FAO, zagadnieniem zwiększenia produkcji drzewnej, zrationalizowania gospodarki leśnej, wreszcie do wypracowania systemu sprawiedliwego podziału istniejących zasobów.

Dr B.

STANY ZJEDNOCZONE

SYTUACJA GOSPODARCZA W CZERWCU

W ciągu pierwszej połowy czerwca dał się w Stanach Zjednoczonych zauważyć wzrost obrotów handlowych. Rezygnując z dawno oczekiwanej niższej cen detaliści i domy towarowe poczyniły znów duże zamówienia. Poza elementem czysto sezonowym (przygotowania do sezonu jesiennego) na zmianę stanowiska handlu detalicznego wpłynęła bardziej optymistyczna ocena sytuacji.

Pod znakiem optymizmu stały również odbyte ostatnio w Nowym Jorku obrady agentów najpoważniejszych amerykańskich koncernów przemysłowych. Nie negując konieczności zrewidowania obecnego poziomu cen obradujący podkreślali, iż mimo wysokie ceny popyt utrzymuje się nadal tak, że przegrupowanie na odcinku cen będzie mogło nastąpić bez poważnych perturbacji — przez zwiększenie wydajności i produkcji.

Należy stwierdzić, iż w ciągu maja i pierwszej połowy czerwca sytuacja na odcinku cen uległa dalszej stabilizacji. Wprawdzie zmiany mają jeszcze miejsce przy niektórych wyrobach, niemniej jednak nie zawiera się więcej kontraktów przy zastosowaniu tak zwanej „escalator clause”, która to klauzula przewidywała możliwość podwyższenia ceny w momencie dostarczania towaru, gdyby tymczasem koszty produkcji miały się powiększyć.

Nastroje świata handlowego uległy znacznej poprawie. Obroty domów towarowych w maju bieżącego roku były o 12% wyższe, niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. Zwyżkę tę należy przypisać

przede wszystkim wzrostowi cen, niemniej jednak pod względem ilości obroty utrzymują się teraz prawie na tym samym poziomie, co w roku ubiegłym.

Mimo przytoczone wyżej momenty na sytuacji gospodarczej w Stanach Zjednoczonych ciąży jeszcze wiele niewiadomych. Koła finansowe, przyjmując możliwość pogorszenia się koniunktury, przychylają się do poglądu, że groźba kryzysu jest nierealna, że w najgorszym wypadku będzie się miało do czynienia z czasową recesją, która pozostanie bez poważniejszych konsekwencji. O dalszym rozwoju sytuacji gospodarczej w Stanach Zjednoczonych zadecydują następujące elementy: stopień trwałości równowagi między kosztami, a płacami (co zależy od ustosunkowania się świata pracy do obecnego stanu rzeczy), koniunktura na odcinku przemysłu budowlanego (który zaczyna odgrywać coraz poważniejszą rolę w amerykańskim życiu gospodarczym), wytrzymałość finansowa przedsiębiorstw przemysłowych na narastające zapasy towarowe, wreszcie rozwój eksportu, który z uwagi na panujący na całym świecie głód towarowy może z łatwością pochłonąć całą nadwyżkę produkcyjną Stanów Zjednoczonych.

(bem)

KONSUMCJA SUROWCÓW WŁÓKIENNICZYCH

Czasopismo „Rayon Organon” ocenia globalną konsumpcję włókien tekstylnych (bawełny, wełny, jedwabiu sztucznego i surowego) w Stanach Zjednoczonych w roku 1946 na 6,475 miln. funtów. W porównaniu z rokiem 1945 konsumpcja wzrosła więc o 500 miln. funtów, w stosunku zaś do średniej 1941 — 45 o 100 miln. funtów.

Wzrost konsumpcji w roku 1946 tłumaczy się koniecznością zaspokojenia potrzeb, które narastały w czasie wojny i uzupełnianiem składów. Na uwagę zasługuje również szybkość, z jaką amerykański przemysł tekstylny dostosował swą produkcję do potrzeb pokojowych.

Na czele konsumowanych surowców włókienniczych stoi bawełna — 4,845 miln. funtów. Procentowy jednak udział bawełny w globalnej ilości konsumowanych włókien zmniejszył się z 80% w okresie przedwojennym na 75%. Na drugim miejscu znajduje się jedwab sztuczny wyrażający się 875 miln. funtów (13,5 proc globalnej konsumpcji). Zużycie celulozy przez amerykański przemysł sztucznego jedwabiu wynosiło w ubiegłym roku 426 tys. t, z czego na masę drzewną przypadało 321 tys. t na ogólną liczbę 490 tys. t masy drzewnej, zużytej na produkcję innych artykułów niż papier. Konsumpcja wełny wzrosła w porównaniu z okresem przedwojennym prawie o 100 proc. Z tego na wełnę krajową przypadało 18 proc., na wełnę zaś importowaną 82 proc. Głównymi dostawcami wełny były: Argentyna, Australia, Nowa Zelandia, Wielka Brytania i Urugwaj. Konsumpcja jedwabiu naturalnego jest ośmiokrotnie niższa niż przed wojną, że względu na zmniejszenie importu z Japonii.

(b)

W. BRYTANIA

TRUDNOŚCI WĘGLOWE

Jeżeli niebezpieczeństwo, które groziło przemysłowi brytyjskiemu w miesiącach zimowych z powodu braku węgla zostało zażegnane, to trudności energetyczne nie należą bynajmniej do przeszłości. Kryzys węglowy trwa na-

dal, zmuszając rząd do stosowania drastycznych środków zaradczych.

W połowie marca władze musiały powrócić do rozdziału węgla według planu Crippsa, wprowadzając przy tym znaczne obostrzenia w porównaniu z planem pierwotnym. Podstawowa kwota przydziałowa węgla została sprowadzona do jednej trzeciej ilości konsumowanej w listopadzie ubiegłego roku. Dodatkowe przydziały otrzymują tylko fabryki o pierwszorzędnym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Nawet te fabryki nie otrzymują jednak dostatecznej ilości węgla, potrzebnego dla utrzymania normalnej produkcji. Prawie wszystkie zatrudnione są tylko częściowo. Wystarczające ilości paliwa otrzymują tylko elektrownie i gazownie.

Celem zażegnania ewentualnych trudności, jakie powstać by mogły na odcińku węglowym w roku przyszłym rząd przystąpił do zrealizowania planu oszczędnościowego, który umożliwić ma nagromadzenie odpowiednich zapasów. Trudności, jakie powstały w tym roku, tłumaczą się bowiem przede wszystkim zmniejszeniem zapasów węglowych, które spadły do poziomu, nie spotykanego dotąd w historii Wielkiej Brytanii. Rząd stawia sobie za cel nagromadzenie 15 mln. t węgla, który stanowić ma żelazną rezerwę na przyszłą zimę. Jest rzeczą jasną, że realizacja takiego planu wymaga dużych ograniczeń w bieżącej konsumpcji. Zdaniem kół rządowych, zastosowane obecnie ograniczenia są stosunkowo łagodne. Rząd jednak nie zawaha się zastosować środków bardziej drastycznych, gdyby okazało się, że dotychczasowe nie dają spodziewanych wyników.

Konieczna oszczędność 10 mln. t węgla ma być zrealizowana w ciągu miesięcy wiosennych i letnich, w pierwszym rzędzie dzięki ograniczeniom konsumpcji nieprzemysłowej. Ograniczenia w użyciu prądu elektrycznego i gazu mają być nadal utrzymane w mocy. Jeżeli chodzi o przemysł, to należy się spodziewać zmian w planie przydziałowym Crippsa, który ulec ma uelastycznieniu. Podstawowe kwoty przydziałowe mają być podwyższone przy jednoczesnym rozszerzeniu systemu przydziałów specjalnych. W kołach przemysłowych uważa się jednak, że przy tych nawet zmianach nie uda się zaspokoić w pełni wszystkich potrzeb przemysłu.

Z. S. R. R.

ROZWÓJ ZAGŁĘBIA KUZNIECKIEGO

Zagłębie Kuznieckie, które jeszcze przed wojną odgrywało poważną rolę w gospodarczym życiu Związku Radzieckiego, stało się obecnie jednym z najpoważniej-

szych ośrodków przemysłowych ZSRR. Stało się to między innymi również dzięki wojnie i okupacji nieprzyjacielskiej basenu donieckiego, które zmusiły do przerwania produkcji do Zagłębia Kuznieckiego.

Zakłady przemysłu hutniczego, chemicznego, budowy maszyn i kopalnie węgla zostały znacznie rozbudowane podczas wojny. Rozwój ten nie został bynajmniej wstrzymany, a obecny plan pięcioletni przewiduje dalszą rozbudowę potencjału produkcyjnego zagłębia. W roku 1947 przemysł hutniczy Zagłębia Kuznieckiego dostarczyć ma około 15% radzieckiej produkcji surowców, 16% stali i 20% walcówek. Produkcja węgla wynieść ma 30,7 mln. t, w tym duży procent węgla kokującego. Ze względu na to, że wzrost wydobycia węgla da się zrealizować tylko dzięki ulepszeniu metod pracy i dalszej mechanizacji, Zagłębie Kuznieckie produkować ma na swój własny użytek motory elektryczne i maszyny górnicze.

W roku 1947 zostaną w Zagłębiu Kuznieckim uruchomione cztery nowe kopalnie węgla, zbuduje się 350 tys. m² powierzchni domów mieszkalnych, uruchomi się nowe urządzenia w zakładach budowy maszyn i w hucie aluminium, rozszerzy się bazę surowcową dla czarnej metalurgii w Górnej Szorii, rozwinięć się bazę energetyczną i rozpocznie budowę nowej elektrowni.

Zagłębie Kuznieckie posiadać ma swą własną bazę zaopatrzeniową w żywność. W związku z tym przewiduje się powiększenie obszaru uprawy pszenicy w roku bieżącym o 57 tys. ha. Duży nacisk położony zostanie również na gospodarkę hodowlaną.

(bem)

RUMUNIA

CIEŻKA SYTUACJA ROLNICTWA

Jak i w innych krajach Europy wschodniej, tak i w Rumunii rolnictwo ucierpiało bardzo na skutek działań wojennych. Odbudowa gospodarki rolnej następowała równolegle z reformą rolną. Ocenia się, że już do wiosny 1946 r. przeszło 1 milion ha wielkiej własności rozdzielono pomiędzy chłopów bezrolnych i małorolnych. Jednocześnie została podjęta zorganizowana akcja podniesienia techniki uprawy, metod pracy i likwidacji ugorów, co jednak napotyka na duże trudności realizacyjne.

Ważnym problemem jest niski poziom mechanizacji rolnictwa. Straty wojenne w sile pociągowej zwierzęcej są bardzo duże, a maszynowa nie osiągnęła jeszcze w Rumunii większych rozmiarów.

Obecny katastrofalny stan ilustrują następujące cyfry: 1 traktor wypada na 1.400 ha, 1 siewnik na 314 ha, 1 młockarnia na 877 ha, 1 maszyna do uprawy kukurydzy na 7.358 ha.

Zwiększenie powierzchni pól uprawnych to czołowy problem gospodarki rumuńskiej. Na skutek zaburzeń wojennych na 13,5 mln. ha ogólnej powierzchni ornej w 1946 r. 8,5 mln. ha, czyli 2/3 stanowiły ugory. Dotyczy to zarówno urodzajnej Mołdawii jak i bogatej Wołoszy oraz przed wojną doskonale zagospodarowanych terenów w Siedmiogrodzie. Toteż nie dziwnego, że Rumunia ogromny wysiłek wkłada w ponowne obsianie tych obszarów.

W r. ub. Rumunia została dotknięta katastrofalną posuchą, która bardzo znacznie obniżyła zbiory. Rok bieżący nie zapowiada się lepiej.

Nieurodzaj jest dla Rumunii tym bardziej dotkliwy, że produkcja rolna decyduje nie tylko o wyżywieniu ludności, ale jest również podstawą wymiany towarowej z zagranicą. Zaopatrzenie w chleb szwankuje już w Bukareszcie i wielu częściach kraju. Pomoc zaś żywnościowa płynąca z zagranicy pokrywa jedynie 5 proc. rumuńskiego deficytu produktów rolnych.

S. W. B.

CZECHOSŁOWACJA

STATYSTYKA HANDLU ZAGRANICZNEGO

Bilans handlowy Czechosłowacji za pierwsze cztery miesiące b.r. wykazuje saldo dodatnie 644 mln. koron. Eksport wyniósł w tym okresie 7912 mln. koron, import zaś 7267 mln. koron. Dostawy UNRRA, które ciągle jeszcze napływają, nie są objęte statystyką importu.

Struktura towarowa obrotu nie zmieniała się. Import składał się w przeważającej części z surowców i półfabrykatów, z chwilą gdy w eksporcie przeważały przemysłowe artykuły gotowe. Około 25 proc. obrotu tak po stronie importu, jak i po stronie eksportu przypada na artykuły żywnościowe.

Po stronie importu, pod względem ilościowym na pierwszym miejscu stoi ruda żelazna (94 tys. t) przed ropą naftową, węglem, solą potasową, bawełną, piętami, wełną i owocami. Pod względem wartości najpoważniejszą pozycją importową jest bawełna, wełna, skóry, tytoń i chemikalia.

Statystyka ilościowa eksportu przedstawia się jak następuje: węgiel brunatny 76 tys. t, kartofle 51 tys. t, koks 44 tys. t, drzewo 37,5 tys. t, żelazo i wyroby z żelaza 32,7 tys. t, szkło 7.850 t i cement 7.300 t. Pod względem wartości pierwsze miejsce w eksporcie zajmują wyroby żelazne

przed wyrobami ze szkła, kartoflami i maszynami.

Geograficzna struktura czechosłowackiego handlu zagranicznego wykazuje, że najpoważniejszymi odbiorcami towarów czeskich w roku bieżącym były: Szwajcaria (993,4 milio-nów), Szwecja (682 miln.), Holandia (613 miln.), Belgia (556 miln.) i Wielka Brytania (398 miln.). Związek Radziecki importował z Czechosłowacji w tym samym okresie za 347 miln. koron. Najpoważniejszym dostawcą towarów do Czechosłowacji były Słany Zjednoczone (1.162 miln. koron), Szwajcaria (710 miln.) i Wielka Brytania (772 miln.). Ze Związku Radzieckiego Czechosłowacja sprowadziła towarów wartości 211 miln. koron. Znaczną wysokość wykazują również obroty z Jugosławią i Bułgarią.

(bem)

NIEMCY

POZIOM PRODUKCJI
W NIEMCZECH ZACHODNICH

Brak dokładnych danych statystycznych nie pozwala na ustalenie obecnego poziomu produkcji w strefie brytyjskiej. Pobieżne obliczenia określają ją w granicach od 20 do 30 proc. zdolności produkcyjnej przedwojennej. Najgorzej przedstawia się sytuacja w przemyśle metalurgicznym. Produkcja stali wynosi obecnie 15 proc. produkcji przedwojennej, produkcja zaś maszyn została prawie całkowicie wstrzymana. Odlewnie i walcownie otrzymują tak małe przydziały surowców, że przyjmowane zamówienia wykonywane są w terminie rocznym, a nawet dłuższym.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Düsseldorfie ogłosiła ostatnio dane statystyczne dotyczące produkcji przemysłowej okręgu düsseldorfskiego. Dane te rzucają bardzo interesujące światło na panujące obecnie stosunki w przemyśle strefy brytyjskiej. Wartość produkcji przemysłowej okręgu düsseldorfskiego w r. 1946 Izba Przemysłowo - Handlowa ocenia na 538 miln. marek, w porównaniu z 1,4 mild. w r. 1936. Należy jednak zaznaczyć, że cyfra dotycząca ubiegłego roku nie oddaje całkowicie zmian ilościowych produkcji, które są niewątpliwie większe od procentowego spadku produkcji wyrażonej w wartościach.

Rzeczywisty poziom produkcji okręgu düsseldorfskiego wynosi od 15

do 20 proc. poziomu przedwojennego. Połowa mniej więcej wytwarzanych produktów jest przeznaczona na wykonywanie koniecznych reparatur, reszta idzie na zaspokojenie potrzeb władz okupacyjnych i lud-

ności cywilnej. Poniżej podaje się tabelę ilustrującą wartość produkcji okręgu düsseldorfskiego w r. 1946 w porównaniu z r. 1936 (w miln. marek):

	wartość produkcji		proc. zmiana
	1936	1946	obrotów
hutnictwo	290	68,9	76,2
przemysł maszynowy	343,4	131,1	61,8
przemysł budowlany	91,3	336,5	60,
przemysł drzewny	16,1	5,0	69,1
przemysł papierniczy	31,9	9,5	70,3
przemysł tekstylny	49,7	15,4	69,0
przemysł skórzaný	153,6	67,6	56,0
przemysł spożywczy	6,6	2,2	66,9

(b)

FRANCJA

DOCHÓD SPOŁECZNY

Francuskie Biuro Statystyczne przeprowadziło ostatnio próbę oceny dochodu społecznego. Wyniki tych prac zostały opublikowane w specjalnej broszurze pod tytułem „Estimation du revenu national français“. W przeciwieństwie do metody przedwojennej zastosowano teraz metodę polegającą na ocenie ilości dóbr, będących do

dyspozycji gospodarki narodowej, przy uwzględnieniu również i obrotu zagranicznego oraz usług. Za miernik wartości przyjęto ceny roku 1938, co pozwala na ujęcie zmian, jakie zaszły w wyniku wojny i perspektyw na przyszłość w stosunku do okresu przedwojennego.

Oto jak kształtuje się w ujęciu francuskiego Biura Statystycznego dochód społeczny Francji (w mild. fr 1938 r.):

	1938	1946	1947	1950
Dochód społeczny brutto	425	359	402	559
plus import	46	39	50	53
minus eksport, turystyka itd.	38	16	30	71
Dochód netto	433	382	422	541
Wartość brutto usług państwa	25	36	33	28
Zywność	160	117	132	170
Inne dobra nietrwałe	86	84	90	102
Mieszkania	25	22	22	24
Ubranie	41	32	36	46
Inne dobra trwałe	28	21	28	42
Razem dobra konsumcyjne	340	276	308	384
Maszyny itd.	21	23	27	32
Sprzęt komunikacyjny	12	18	18	27
Inwestycje budowlane	25	24	29	63
Uzbrojenie	10	5	7	7
Razem dobra produkcyjne	68	70	81	129

Ilość dóbr stojąca do dyspozycji	433	382	422	541
----------------------------------	-----	-----	-----	-----

(bs)

BILANS PŁATNICZY

Wiązku z zaciągnięciem pożyczki 250 miln. dolarów w Międzynarodowym Banku Odbudowy, francu-

skie Ministerstwo Skarbu ogłosiło dane, dotyczące szacunku bilansu płatniczego Francji w latach 1946 — 49 (w miln. dolarów):

Bilans operacji bieżących	1946	1947	1948	1949
Wydatki				
Import żywn. i surow.		1940	1900	1950
Import inwestycyjny	2.225	818	590	300
Frachty	300	200	75	60
Rachunki niehandlowe	313	373	274	286
Razem	2838	3331	2839	2596
Dochody				
Eksport	550	1225	1600	2000
Turystyka	20	120	275	300
Rachunki niehandlowe	294	240	40	30
Razem	864	1585	1915	2330
Bilans operacji kapitałowych				
Wydatki				
Deficyt w operacjach bież.	1974	1746	924	266
Wydatki kapitałowe	258,5	147	33	37
Razem	2232,5	1893	957	303
Dochody				
Avoiry publiczne i prywatne	1030	505	405	105
Zaciągnięte pożyczki	1090,4	648	124	—
Różne	112,1	200	—	—
Razem	2232,5	1353	529	105
Deficyt ogólny	—	540	428	198

(b)

WĘGRY

ROZWÓJ PRZEMYSŁU

Począwszy od ostatniego kwartału ub. r. produkcja przemysłu węgierskiego wykazuje stały wzrost. Pewne zahamowania dały się zauważyć w styczniu i lutym, w związku z trudnościami transportowymi, wywołanymi ciężką zimą. Sytuacja jednak poprawiła się wydatnie w marcu. Produkcja marcowa przekroczyła

nieomal na wszystkich odcinkach poziom osiągnięty w miesiącach ubiegłych. Szczególnie duża poprawa daje się zauważyć w produkcji górniczej i hutniczej. Wzrosło wydobycie węgla i wzrosła również, dzięki uruchomieniu nowego pieca, produkcja żelaza i stali.

Poniżej podajemy tabelę ilustrującą rozwój produkcji górniczej i hutniczej na przestrzeni ostatnich dwóch kwartałów (w tys. ton):

	węgiel ¹⁾	surówka	stal	walcówka
październik 1946	23.710	20.100	38.900	19.200
listopad „	25.210	19.200	41.200	25.700
grudzień 1947	24.370	17.500	30.400	18.700
styczeń „	28.410	16.100	32.500	17.200
luty „	26.700	17.700	39.700	19.700
marzec „	27.910	22.650	48.000	29.400

Tendencję wzrostową wykazuje również produkcja artykułów konsumpcyjnych. Dzięki wznowieniu importu skóry udało się podnieść produkcję przemysłu skórzanego o 50 proc.

Znaczne sukcesy zarejestrowano również na odcinku produkcji włókienniczej, która na przestrzeni ostatnich miesięcy przedstawiała się jak następuje (w tys. metrów lub w tys. par):

	tkaniny bawełn.	tkaniny jedwabne	tkaniny wełniane	pończochy
listopad 1946	10.200	472	487	872
grudzień „	77.744	510	454	720
styczeń 1947	88.280	565	596	866
luty „	8.816	598	595	840
marzec „	9.000	910	599	855

1) Wydobycie dzienne

Zmniejszenie produkcji dało się zauważyć na odcinku materiałów budowlanych, co jest niewątpliwie wynikiem również i warunków sezonowych. Podobnie kształtuje się również sytuacja w przemyśle papierniczym. Łączy się to z brakiem surowca.

(bem)

BELGIA

BILANS PŁATNICZY W R. 1947

W roku ubiegłym belgijski bilans handlowy wykazywał duże saldo ujemne. Import osiągnął wartość 52,6 mild. fr. belg., gdy eksport wyniósł tylko 29,6 mild. franków. Deficyt pokryty został dzięki wpływom z pobytu wojsk alianckich na terenie Belgii, kredytom zagranicznym i dochodom z portfela zagranicznego.

Według danych Ministerstwa Gospodarki Narodowej import belgijski wyniesie w roku bieżącym 69 mild. franków, eksport zaś 51 mild. franków. Pozostaje więc niedobór 18 mild., który znajdzie pokrycie w innych aktywach bilansu płatniczego. Oto zestawienie wpływów i wydatków niehandlowych na rok 1947 wg danych Ministerstwa Gospodarki Narodowej (w mild. fr b.):

Wpływy

Wydatki bieżące aliantów	1
Należności u aliantów	1
Saldo pożyczki kanadyjskiej	2
Dochody portfela zagranicznego	6
Ruch graniczny	1,2
Turystyka	1
Tranzyt i usługi portowe	1,5
Wpływy z terminowych operacji dewizowych	3

Razem 15,7

Wydatki

Kredyt holenderski	0,7
Operacje niehandlowe	3
Turystyka	0,5

Razem 4,2

Jak widać z powyższego zestawienia bilans finansowy zamyka się saldem dodatnim w wysokości 11,5 mild. fr b. Resztę deficytu bilansu handlowego trzeba będzie pokryć z posiadanych zasobów dewizowych i sald kredytowych, pochodzących z umów płatniczych, których wysokość ocenia się na około 8 mild. fr b. Belgia zamierza nie korzystać z kredytów zagranicznych dla wyrównania niedoboru w obrocie bieżącym. Pożyczki, które zostaną zaciągnięte w roku bieżącym i w latach przyszłych mają iść wyłącznie na modernizację aparatu wytwórczego celem przystosowania go do walki konkurencyjnej na rynkach światowych, których zdobycie staje się nieodzownym warunkiem belgijskiej prosperity.

(embe)

WŚRÓD PRASY GOSPODARCZEJ

Omawiając międzynarodowe organizacje finansowe, **Wacław Fajans** porusza w „Spółdzielczym Przeglądzie Bankowym” Nr 51 zagadnienia związane z **Międzynarodowym Bankiem Odbudowy**. Podkreśla on przede wszystkim jego rolę, polegającą na finansowaniu kredytem długoterminowym akcji odbudowy oraz na powiększeniu produkcji krajów zniszczonych przez wojnę. Autor stawia pytanie skąd Bank czerpać będzie środki na udzielanie tego typu kredytu, który, o ile miałby dostosować się do zgłoszonych wniosków pożyczkowych, powinien być wynosić ponad 2 miliardy dolarów. Tymczasem przy założeniu, że znaczenie realne posiadają jedynie wkłady w dolarach i w złocie, Bank dysponować może kwotą tylko około 730 miln. dolarów. Rozpatrując zagadnienie, w jaki sposób istniejący niedobór może być pokryty, W. Fajans wnioskuje, że dodatkowe środki finansowe Bank może otrzymać z rynku kapitałowego poprzez sprzedaż obligacji emitowanych lub gwarantowanych przez Bank. Jako jedyny rynek kapitałowy nadający się do tego typu transakcji można uznać w chwili obecnej tylko rynek Stanów Zjednoczonych.

O dużych możliwościach lokowania obligacji na tym rynku świadczy np. fakt, że jeśli chodzi o kasy oszczędnościowe i tamtejsze towarzystwa asekuracyjne to w r. 1946 były one nabywcami 14% całkowitej emisji pożyczek państwowych USA wynoszącej ogółem 268 miliardów dolarów. Nieco gorzej przedstawia się wg autora, sprawa wciągnięcia do tej akcji amerykańskich banków handlowych, które np. w r. 1945 posiadały w swych portfelach 72% obligacji państwowych w stosunku do ówczesnego stanu wkładów. Wobec rozpoczętej jednak w r. 1946 spłaty obligacji przez państwo i wzmocnienie przez to zapasów wolnych środków stojących do dyspozycji banków, stworzy się przypuszczalnie duża chłonność banków w zakresie papierów wartościowych, która właśnie będzie mogła być wykorzystana przez Międzynarodowy Bank Odbudowy.

Tendencje jakie występowały w bankach amerykańskich w ostatnich latach, wykazują, że najchętniej nabywane są obligacje o terminie płatności nie wyższym niż 10 lat; stąd też ten typ obligacji powinien być emitowany głównie przez Bank Odbudowy. Opisaną akcję umieszczenia obligacji na amerykańskim rynku kapitałowym, należy uznać, wg autora, za korzystną i dla St. Zjednoczonych, bowiem ich bilans płatniczy uaktywnia się coraz bardziej i skutki takie-

go stanu rzeczy, nie zneutralizowane na czas, mogą znów spowodować kryzys ogólnoswiatowy. Za taką akcją neutralizującą można uznać właśnie, zakrojony na szeroką skalę eksport kapitałów.

Zagadnienie międzynarodowych organizacji finansowych omawia również **Wacław Keller** w dwu kolejnych numerach „Życia Gospodarczego”. W numerze 10, w artykule pt. „Geneza Międzynarodowego Funduszu Walutowego” podaje on ogólne przyczyny stworzenia tego typu organizacji. Sądy swoje, ilustruje i uzasadnia obszernymi cytatami ze źródeł zagranicznych.

Autor po historycznym przedstawieniu myśli i koncepcji dotyczących organizacji gospodarki światowej podkreśla fakt, że idea międzynarodowej współpracy walutowej nie była bezpośrednim wynikiem wojny. Była ona bowiem już wysuwana zarówno przez Keyne’a jak i przez White’a. Ich plany stały się właściwą podstawą do powstania i rozwoju koncepcji z konferencji w Bretton Woods, w wyniku której powstał Międzynarodowy Fundusz Walutowy i Międzynarodowy Bank dla Odbudowy i Rozwoju Gospodarczego.

W numerze następnym „Życia Gospodarczego” (11) **W. Keller** opisuje już szczegółowo organizację i technikę działania Funduszu. Podkreślając rolę Funduszu jako międzynarodowej instytucji mającej czuwać nad utrzymaniem stabilizacji kursów walutowych, autor omawia strukturę zasobów Funduszu. Ciekawym jest omówienie przez W. Kellera roli stopy procentowej w systemie kredytowym Funduszu. Stopa procentowa jest tak skonstruowana, by mogła być narzędziem specjalnej polityki kredytowej. Rośnie ona z wielkością kredytu od pół do pięciu procent. Kredyt zaciągnięty z Funduszu jest kredytem krótkoterminowym i maksymalny czas zadłużenia wynosić może od 4 do 8 lat. Po upływie tego czasu władze Funduszu stosować mogą oprocentowanie represyjne (5%) celem zmuszenia państwa do dłużniczego do szybkiej spłaty kredytu.

Po omówieniu mechanizmu regulowania kursów walutowych, autor zastanawia się jaki będzie stosunek Polski do Funduszu. Stwierdza przede wszystkim, że nasze maksymalne możliwości kredytowe wynoszą około 156 miln. dolarów, którą to sumę przy intensywnym wykorzystaniu z niej, moglibyśmy wyczerpać w ciągu 5 lat. Roczna więc pomoc maksymalna wynosić może około 30 miln. dolarów co jest np. równoznaczne z ekspor-

tem dodatkowych 3 miln. ton węgla rocznie. Z pomocy Funduszu Polska nie może korzystać przed ustaleniem kursu złotego w stosunku do walut obcych.

Sprawy finansowe, ale już tylko w skali krajowej i to na odcinku gospodarki budżetowej, porusza **Zbigniew Pirożyński** w artykule p.t. „Perspektywy gospodarki budżetowej w 1947 r.” zamieszczonym w numerze majowym „Wiadomości Narodowego Banku Polskiego”. Autor traktuje budżet jako jeden z odcinków ogólnego planu finansowego i rozpatruje sytuację budżetową na tle całokształtu gospodarki finansowej. Rozważania swoje rozpoczyna od opisu struktury budżetu obecnego. Otóż budżet nie obejmuje wszystkich rozchodów i przychodów dysponowanych centralnie przez Państwo, jak również nie uwzględnia wydatków inwestycyjnych Skarbu. Obejmuje on więc wyłącznie bieżące wydatki i dochody Państwa. Osiągnięta w r. 1946 równowaga budżetowa, jest podstawą konstrukcji preliminarza na rok 1947.

Autor podkreśla fakt silnego wzrostu sum budżetowych w porównaniu z rokiem ubiegłym. Zjawisko to wynika przede wszystkim z ruchu cen i płac. Wzrost budżetu dokonuje się szybciej aniżeli dochodu narodowego, co daje w efekcie wzrost udziału budżetu w dochodzie. Omawiając zagadnienie równowagi budżetowej i podkreślając jej wielkie znaczenie jako koncepcji finansowej. **Z. Pirożyński** wylicza elementy, które umożliwiły osiągnięcie równowagi budżetu bieżącego.

Jako pierwszy czynnik wymienia on wyłączenie inwestycji administracji państwowej, które spowodowały obciążenie w sumie około 5 miliardów złotych. Drugim elementem równowagi jest przesunięcie deficytu budżetowego poprzez ceny na gospodarkę poza budżetową. Trzecim elementem, najbardziej istotnym, jest utrzymanie niskich płac procowników państwowych. **Z. Pirożyński** podaje, że gdyby chciano urealnić wydatki osobowe, spowodowałoby to deficyt sięgający dziesiątków miliardów złotych. Dla’ego też element ten można uznać za najbardziej groźny w stosunku do równowagi budżetu. Dalszymi przyczynami równowagi są: niedostateczna amortyzacja majątku państwowego oraz niespłacanie przez państwo przedwojennych zobowiązań wewnętrznych i zagranicznych.

Autor wskazuje na związek wielkości budżetu z ruchami cen. Otóż, gdy w stosunku do wydatków istnieje

je możność regulowania ich wysokości, to dochody są bezpośrednio zależne od zmian jakie zachodzą w gospodarstwie narodowym. Ponieważ największe dochody płyną z opodatkowania autor przede wszystkim rozpatruje wpływ cen na ten właśnie typ dochodów. Stwierdza, że jeśli chodzi o rok 1946 to około 60% wzrostu dochodów z podatku obrotowego przypadło na wzrost cen. Uwzględniając ruchy cen jakie zaszły w roku bieżącym można przewidzieć, że wpływy z podatku obrotowego będą wyższe o 25% od preliminarzowanych, a opartych na wynikach roku ubiegłego. Artykuł swój Z. Pirożyński kończy wnioskami ogólnymi, dotyczącymi perspektyw dla gospodarki budżetowej w roku bieżącym.

Z ciekawych materiałów zawartych w tym samym numerze „Wiadomości Narodowego Banku Polskiego“ należałoby wymienić opracowany przez Stefana Perczyńskiego „Przegląd Rynków Zagranicznych“, a specjalnie dział dotyczący Niemiec.

Wiadomości te są tym bardziej interesujące, że obecne zjawiska gospodarcze, zachodzące w Niemczech nie są dostatecznie wyczerpująco omawiane w naszej prasie gospodarczej. Dr Perczyński szkicuje przede wszystkim sytuację na rynku pieniężnym. Podaje np., że w końcu wojny obieg pieniężny przekroczył sumę 60 miliardów RM, potem jednak był zmniejszony przez to, że część banknotów pozostała na obszarach niemieckich oraz przez zdeponowanie. Ilość znaków obiegowych była jednak nie tylko zmniejszana ale i zwiększana poprzez alianckie władze wojskowe. Początkowo czyniono próby przeprowadzenia reformy waluty niemieckiej (plan Dodge'a) próby te jednak upadły i dziś uważa się powszechnie, że reforma monetarna jest przedwczesna wobec niskiego poziomu produkcji przemysłowej i dochodu społecznego. Sytuacja gospodarcza na odcinku przemysłu niemieckiego, charakteryzuje się przede wszystkim niskim wykorzystaniem zdolności produkcyjnej istniejącego aparatu wytwórczego (20—50%), spadkiem wydajności pracy i podrożeniem cen surowców, co spowodowało stały wzrost kosztów własnych i spadek rentowności przedsiębiorstw. Sytuacja w przemyśle niemieckim była utrudniona przez jego rozmieszczenie na poszczególnych obszarach. Prawie każda gałąź produkcji uzależniona jest w mniejszym lub większym stopniu od dostaw z pozostałych stref okupacyjnych, w których jednocześnie posiada swe rynki zbytu.

Najbardziej palącym problemem było ostatnio zwiększenie produkcji kopalń niemieckich szczególnie w

okupacji brytyjskiej. W strefie angielskiej wydobycie węgla stanowiło w sierpniu 1946 r. zaledwie 42% w porównaniu do wydobycia przedwojennego (1938 r.) Dane statystyczne dotyczące wielkości produkcji, wskazują na istnienie wielkich możliwości produkcyjnych niemieckiego aparatu wytwórczego. Tak np. władze okupacyjne planują na r. 1947 produkcję 300 tys. radioodbiorników, 5 — 6 tysięcy samochodów w stosunku miesięcznym, przy czym produkcja ta wyjdzie z jednych tylko zakładów Forda w Kolonii. Produkcja obuwia doszła już do około 1 milona par w strefie amerykańskiej. Uwagi swoje o sytuacji gospodarczej Niemiec dr Perczyński kończy krótkimi rozważaniami na temat możliwości rozwojowych niemieckiego handlu zagranicznego.

Numer 2 „Gospodarki Wodnej“ (marzec — kwiecień) zamieszcza artykuł Wacława Balcerskiego p.t. „Powódź wiosenna 1947 r.“ zawierający sumaryczne zestawienie strat powodziowych. Otóż wg danych autora spośród 177 prowizorycznych mostów kolejowych, kompletnemu zniszczeniu uległo 5, a uszkodzeniu — 7. Dużo gorzej przedstawia się zniszczenie jeśli chodzi o mosty drogowe. Z ogólnej ich ilości 2.372, zniszczeniu uległo 220 mostów przy czym długość zniszczonych prześle mostowych wynosi 4,7 km. Łącznie straty w odniesieniu do komunikacji autor szacuje na 1 miliard złotych.

„Przegląd Socjalistyczny Nr 4/5 zamieszcza artykuł Lucjana Błita pod tytułem „Kryzys ekonomiczny Wielkiej Brytanii“. Autor podaje przyczyny trudności Anglii oraz na podstawie angielskiego wydawnictwa „Economic Survey for 1947“ daje przegląd trudności i zamierzeń rządu brytyjskiego. Kryzys, jaki Anglia przeżywała na początku roku bieżącego, kosztował Anglię, jak mówi autor, około 3 proc. narodowego dochodu Anglii, wynoszącego 8,5 mld. funtów szterlingów.

Bezpośrednia przyczyna trudności gospodarczych wynikała z deficytu węglowego. Deficyt węglowy powstał jednak ze względu na spadek liczebności górników w czasie wojny oraz na skutek przestarzałego ekwipunku kopalń. Wspomniane powyżej wydawnictwo brytyjskie daje ciekawy obraz stanu gospodarczego Wielkiej Brytanii. Autor w oparciu o tę broszurę podkreśla duże osiągnięcia rządu socjalistycznego. Oto gdy np. w końcowym okresie wojny na rzecz rynku wewnętrznego i eksportu pracowało tylko 10 proc. ogółu zatrudnionych, to w pierwszym kwartale 1947 r. już 90 proc. Jeśli chodzi dalej

o ogólny fundusz płac to zwiększył się on od roku 1945 o 250 mil. funtów, w porównaniu z rokiem 1938 wzrost ten wynosi 1.200 miln. funtów. Z ważnych problemów gospodarki angielskiej należy wymienić przede wszystkim konieczność nasilenia eksportu. Otóż Anglia, jako kraj klasycznego handlu wymiennego z zagranicą, musi importować w bieżącym roku za miliard 600 miln. funtów. Eksport musi pokryć niemniej, niż miliard 200 miln. funtów.

„Economic Survey“ podaje również plan rozdziału dochodu społecznego Anglii. Wg podziału podanego przez autora artykułu, konsumpcja osobista pochłonięta ma 66 proc., na obronę przeznaczono 11 proc., na wydatki publiczne — 13 proc. i odnowienie sprzętu — 13 proc. Pozostałe 3 proc. dochodu narodowego pokryje pożyczka amerykańska.

Numer kwietniowy czasopisma „Państwo i Prawo“ zamieszcza art. Mirosława Orłowskiego. Autor rozpatruje pewne różnice, jakie istnieją pomiędzy gospodarką planową sowiecką i polską. Podkreśla przede wszystkim, że wobec nieposiadania odrębnych i samodzielnych sektorów: spółdzielczego i prywatnego Związek Radziecki ma dużo mniej trudności w planowaniu i w realizacji planu, aniżeli ma to miejsce w polskim systemie gospodarczym. W systemie sowieckim jest właściwie bardzo mało niewiadomych wielkości gospodarczych i dlatego łatwiej jest nad tymi wielkościami panować. W gospodarce polskiej wmontowanie do planu górnio - państwowego wielkości gospodarczych, wpływających z istniejącą odrębnego sektora spółdzielczego i prywatnego, jest bardzo trudne. Kierowanie tymi sektorami możliwe jest właściwie głównie tylko na drodze pośredniej i dlatego, jak mówi autor, w wielu przypadkach oba te sektory wchodzi do planu jedynie szacunkowo — wynikającymi z ich działalności. Poza tym szacunek wielkości gospodarczych powyższych sektorów jest często błędny w grubym przybliżeniu i zawiera szereg błędów. Państwo, jednak, mające do swej dyspozycji potężny sektor gospodarki publicznej, ma dość środków gospodarczego oddziaływania, by móc kierować pozostałymi dwoma sektorami. Wystarczy tu tylko wskazać na politykę pieniężną, surowcową, handlu zagranicznego czy transportową i usługową. Mówiąc o roli centralnego banku biletowego przy realizacji planu M. Orłowski stwierdza, że jest on jakby motorem całego systemu gospodarczego i jednocześnie aparatem kontrolującym celowość użycia kredytów i zgodność zużycia ich z planem. Do jego zadań należy między innymi sygnalizowanie wszelkich zahamowań i sprostowanych błędów i usterek planu.

Wydawnictwa nadesłane

Selected Documents — board of governors inaugural meeting. Washington, 1946. Str. 60

International Monetary Paud — United Nations Monetary and Financial Conference — Bretton Woods — Washington 1944.

Informator spółdzielczy na rok 1947. Nakł. Zw. Rew. Spółdz. R. P. Str. 330.

Problemy osadnictwa rolnego, zeszyt II. Nakł. Biura Studiów Osadniczo-Przedsiedleńczych. Kraków, 1947 r. Str. 260.

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.—; cena 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 20.000. 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 wtorek 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. Dąszyńskiego 18, tel. 8-59-66.
Konto w PKO Nr I-4831.

Z dniem 27 czerwca

Redakcja

„GOSPODARKI PLANOWEJ”

**przeniesiona została
na ul. SENACKĄ 3**

IV piętro, pokój 422

Miesięcznik „**ŚLĄSKI INFORMATOR PRZEMYSŁOWY**”

wydawany dotychczas przez:

Woj. Wydz. Przem. i Woj. Dyr. Przem. Miejscowego, Katowice — Wrocław został z dn. 5.V.1947 r.
przemianowany na

»OGÓLNOPOLSKI INFORMATOR PRZEMYSŁU MIEJSCOWEGO«

Wydawcą rozszerzonego czasopisma jest:

Ministerstwo Przemysłu i Handlu Departament Przemysłu Miejscowego

Siedziba wydawnictwa: **KATOWICE**, Urząd Wojewódzki, pokój 375, tel. 349-21, w. 385. Konto PKO Katowice, III 49-14.

„Ogólnopolski Informator Przemysłu Miejscowego” zamieszczać będzie artykuły w układzie:
1) Ogólnogospodarczy artykuł wstępny. 2) Z przemysłu kluczowego. 3) Przemysł miejscowy: a) z Departamentu Przemysłu Miejscowego, b) z Woj. Dyr. Przem. Miejscowego, c) z Izby Rzemieślniczych, d) z Izby Przemysłowo-Handlowych, e) ze Spółdzielni Pracy, f) z chałupnictwa. 4) Z zakładów pracy. 5) Ochrona pracy i sprawy socjalne. 6) Sprawy prawne, skarbowe, komunikacyjne. 7) Szkolnictwo Zawodowe. 8) Poradnictwo zawodowe. 9) Zarządzenia. 10) Wynalazczość i akcja oszczędnościowa. 11) Z wydawnictw przemysłowych. 12) Kronika: a) krajowa. b) zagraniczna.

„**GOSPODARKA WODNA**”

CZASOPISMO TECHNICZNO - GOSPODARCZE POŚWIĘCONE ZAGADNIENIOM PLANOWANIA I WYKONANSTWA Z DZIEDZINY GOSPODARKI I BUDOWNICTWA WODNEGO

„**GOSPODARKA WODNA**”

w szczególności porusza sprawy dróg wodnych, żeglugi śródlądowej, melioracji wodnych, wyzyskania sił wydanych, urządzeń przeciwpowodziowych, studiów i badań hydrologicznych, geologicznych i in., wykonywania budowli wodnych oraz omawia zagadnienia związane z gospodarką wodną.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI: WARSZAWA, UL. NOBLA 9 m. 4.

KONTO w P. K. O. Nr. I-1960.