

INSTYTUT BAŁTYCKI

WYDZIAŁ MORSKI

Gdańsk, wrzesień 1945

Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego

Nr 3

Radziecka morska flota handlowa i przewozy morskie w ZSRR*)

Zmiany w tonażu w okresie 1914—1939

Stan floty rosyjskiej przed poprzednią wojną — w roku 1914 wynosił 1.054 tys. ton, co stanowiło 2,1% tonażu światowego. Wśród okrętów ówczesnej rosyjskiej marynarki handlowej blisko połowę tonażu (48,4%) stanowiły statki ponad 20 lat wieku. Jedynie 7% eksportu rosyjskiego drogą morską i 13% importu przewożono wówczas na statkach pod własną banderą. W przebiegu poprzedniej wojny powstała bardzo dotkliwe straty tonażowe i marynarka radziecka liczyła w 1920 r. 534.547 BRT, a po usunięciu statków, które przekroczyły swój wiek służby pod każdym względem, tonaż radziecki skurczył się w 1929 r. do 335,5 tys. ton.

Program pierwszej piątilatki już uwzględnia zagadnienia odbudowy morskiej floty handlowej i dane statystyczne co do stanu tonażu radzieckiego wykazują świadomy stały rozwój tego działu gospodarki narodowej. Tonaż handlowej floty morskiej wynosił w r. 1932 — 607,5 tys. ton, w 1937 — 1.341 tys. ton, notujemy więc znowu dwukrotne podniesienie się tonażu w porównaniu ze stanem z przed 5 lat. W r. 1939, przed rozpoczęciem wojny światowej, marynarka radziecka liczyła 1.449 tys. BRT. Przeciętny wiek okrętów obniżył się, i tak na okręty ponad 20 lat wieku w r. 1938 przypada 32,5% ogólnego tonażu, co odpowiada przeciętnej światowej (32,2%). Marynarka radziecka, mimo wszelkich trudności, została odbudowana, jest młodsza i o 50% większa w porównaniu z r. 1913. Jest także sprawniejsza od carskiej floty handlowej, jak to wynika z dalszych rozważań.

Przewozy pod własną banderą towarów handlu zagranicznego

O ile w r. 1913 przypada przeciętnie na przewozy własnym tonażem 8,5% ogólnego obrotu handlu zagranicznego, udział ten, jak wynika z podanego w tab. 1 zestawienia, wzrósł już w 1929 r. do 9,9%, a w 1937 r. osiągnął rekordową cyfrę 34,1%. Bardziej widoczne przy tym jest opanowanie przywozu (do 70% ogólnego przywozu w r. 1937), wywóz zaś jest w większym stopniu zależny od odbiorcy i obcego tonażu. Należy zresztą uwzględnić okoliczność, że handel zagraniczny w okresie tych 25 lat uległ skurczeniu o przeszło 50% (z 31,2 mil. ton na 14,3 mil. ton — patrz tab. 2), niemniej jednak pozostaje faktem niezaprzeczone doniosłym, że flota radziecka, będąc w r. 1937 o niecałe 50% większa od floty carskiej, przewiozła 4,5 mil. ton w porównaniu do 1,8 mil. ton w 1913 r., czyli o 250% więcej.

1. Przewozy morskie w zagranicznym obrocie towarowym w latach 1913, 1929 i 1937

Lata	Eksport			Import			Razem		
	Ogółem mil. t	Pod wł. band. mil. t	%	Ogółem mil. t	Pod wł. band. mil. t	%	Ogółem mil. t	Pod wł. band. mil. t	%
1913	15,7	1,1	7	5,5	0,7	13	21,2	1,8	8,5
1929	12,9	0,8	6,4	1,3	0,6	41,9	14,2	1,4	9,9
1937	12,0	3,7	31,4	1,2	0,8	69,3	13,2	4,5	34,1

Ciekawa jest bliższa analiza tab. 2, przedstawiającej proces przemiany radzieckiego handlu zagranicznego na handel morski. Jest to zjawisko w zasadzie swojej podobne do procesu, który się odbywał w gospodarce narodowej Polski w ciągu 20 lat przed wojną. Mianowicie następuje wyzwolenie się z zależności od pośrednictwa niemieckiego, izolacja w stosunku do najbliższych sąsiadów i sięgnięcie do rynków zamorskich — poza Atlantyk i Ocean Spokojny.

2. Obroty handlu zagranicznego Związku Radzieckiego w latach 1913, 1929, 1933 i 1937

Lata	Og. wolumen handlu zagr.	w tym przez granice lądowe		w tym przez granice morskie	
	mil. ton	mil. ton	%	mil. ton	%
1913	31,2	10,0	32,1	21,2	67,9
1929	17,5	3,2	18,5	14,3	81,5
1933	19,2	1,7	8,2	17,5	91,8
1937	14,3	1,1	7,7	13,2	92,3

Obroty towarowe w portach morskich i całość przewozów morskich

Całość przewozów morskich radzieckiej floty handlowej przekracza blisko czterokrotnie przewozy towarów w handlu zagranicznym pod własną banderą, to też jasny obraz powstanie dopiero po analizie przeładunków towarów w portach morskich, jak też po zestawieniu cyfr przewozów kabotażowych, które odgrywają w Rosji szczególnie ważną rolę ze względu na obszar państwa, wyloty na trzy oceany i posiadanie długiej linii brzegowej mórz zamkniętych (Bałtyk, Czarne Morze, Azowskie i Kaspiskie).

Przeładunek towarów w portach morskich wykazuje stały wzrost i wynosił w mil. ton w r. 1913 — 44,4, w 1924 — 12,1, w 1932 — 48,6, w 1938 — 66,8. Bliższa analiza danych co do przewozów morskich potwierdza uwagi wypowiedziane wyżej na temat dążenia do wyzwolenia się z wpływów pośrednictwa obcego i świadczy o wyraźnej tendencji autarkicznej Związku Radzieckiego. Mimo skurczenia się obrotów handlu zagranicznego, ogólna ilość przewozów morskich stale się zwiększa i w 1937 r. przekroczyła o 20% poziom z przed 25 lat.

Posiada to szczególnie wyraz przy porównaniu ze światowymi przewozami, których wolumen wzrósł w tym okresie jedynie o 5%. Tab. 3 zawiera zestawienie czterech głównych rodzajów przewozów morskich, mianowicie w imporcie i eksporcie zagranicznym oraz w kabotażu małym i dużym.

*) Źródła: S. Blank „Zarys ekonomiki transportu morskiego”, Moskwa 1941 i Bernaszeikin-Kogan „Zarys geografii i transportu”, Moskwa 1930.

3. Przewozy morskie Związku Radzieckiego w latach 1913, 1928 i 1938

Rodzaje przewozów	1913		1928		1938	
	mil. ton	%	mil. ton	%	mil. ton	%
O g ó ł e m	33,1	100	18,4	100	39,0	100
Import	5,5	16,6	1,4	7,6	1,1	2,8
Eksport	15,7	47,5	9,3	50,5	9,0	23,1
Mały kabotaż	11,3	34,1	7,5	40,8	28,7	73,6
Duży kabotaż	0,6	1,8	0,2	1,1	0,2	0,5

Wyrazem świadomego wysiłku aktywizowania własnego tonażu do przewozów morskich jest coraz mniejszy udział statków obcych, frachtowanych przez Związek Radziecki do obsługi transportu morskiego. W 1931 r. przewieziono na frachtowanych statkach obcych w mil. ton — 16,0, w 1932 r. — 12,0, w 1935 r. — 8,4 i w 1936 r. — 5,6, czyli tylko 34,9% ilości z przed 5 lat. Należy do tego dodać, że program trzeciej piątilatki przewidywał zwiększenie przewozów morskich na 1942 r. o 38% w porównaniu ze stanem na 1937 r.

Struktura towarowa przewozów morskich

Gros przewozów naturalnie obejmuje ładunki masowe, więc w 1938 r. przypada 18,6% na drobnicę, a reszta: na ropę — 49%, drzewo 15,2%, węgiel 7,2%, zboże 7,2% i materiały budowlano-mineralne 2,8%. Ciekawe jest stwierdzenie przemian w strukturze przewozów, jako wynik zasadniczych przemian gospodarczych, które nastąpiły w kraju i odmiennej polityki handlowej Związku Radzieckiego. Jak wynika z zestawienia, podanego w tab. 4, głównym artykułem przewozów morskich przed wojną 1914—1918 r. było zboże, będące zasadniczym artykułem eksportowym, na który przypada blisko $\frac{1}{3}$ całości przewozów. Obecnie zasadniczym ładunkiem w przewozach morskich jest ropa, stanowiąca przeszło $\frac{1}{2}$ ogólnej objętości przewozów morskich.

4. Struktura towarowa przewozów morskich w latach 1913, 1928 i 1938

T o w a r y	1913		1928		1938	
	mil. ton	%	mil. ton	%	mil. ton	%
O g ó ł e m	33,1	100	18,4	100	39,0	100
w tym:						
ropa	6,1	20,8	9,8	41,7	20,6	52,8
węgiel	1,1	3,8	1,5	6,4	1,8	4,6
ruda	2,1	7,1	1,1	4,7	1,6	4,1
mat. budowl.- miner.	0,5	1,7	0,5	2,1	1,0	2,6
drzewo	3,9	13,3	25,1	20,7	4,4	11,3
zboże	9,1	30,9	1,5	6,4	3,7	9,5

Główne regiony transportowe

Dla pełnej charakterystyki radzieckiej floty morskiej i przewozów morskich pozostaje oświetlić podział regionalny transportu morskiego. Pierwsze miejsce zajmuje region zamknięty Morza Kaspijskiego, na który przypada w 1938 r. 15,9 mil. ton, czyli 40,8% całości przewozów morskich. Najczęściej w statystykach morskich przewozy te i odpowiedni tonaż statków są wyłączone z porównań międzynarodowych. Drugie miejsce zajmuje południowy region: morza Czarne i Azowskie, na które przypada 14,3 mil. ton, czyli 36,4% całości. W ten sposób na te dwa regiony, obsługujące południową część europejskich posiadłości Związku Radzieckiego, przypada przeszło $\frac{3}{4}$ ogólnej sumy przewozów morskich, dokładnie 77,2%. Pozostałe niecałe 10 mil. ton dzieli się między basen Morza Białego — 4,5 mil. ton (11,5%), Bałtyk — 2,3 mil. ton (5,9%) oraz blisko 2 mil. ton na wszystkie inne przewozy, przeważnie na Dalekim Wschodzie.

Ze względu na szczególne zainteresowanie nasze Bałtykiem podajemy na zakończenie parę szczegółów odnośnie przemian na tym odcinku transportów morskich w okresie 25 lat przed ostatnią wojną (1913—1938).

5. Przewozy morskie Związku Radzieckiego na Bałtyku w latach 1913, 1928, 1933 i 1938 w tys. ton

Rodzaje przewozów	1913	1928	1933	1938
O g ó ł e m	14.780	1.749	4.174	2.274
w tym:				
import	7.804	416	423	353
eksport	6.085	1.302	3.704	1.909
mały kabotaż	819	30	34	4
duży kabotaż	72	1	13	8

Jak wynika z danych zestawionych w tab. 5, Bałtyk przestał odgrywać dawną przodującą rolę w radzieckich obrotach handlu zagranicznego. W 1913 r. na Bałtyk przypadały $\frac{2}{3}$ ogólnych przewozów w imporcie i eksporcie, w r. 1938 tylko 20%. Poza tym dawniej przewozy bałtyckie w sumie zachowywały zdrową równowagę między przywozem i wywozem, ostatnio port leningradzki służył w głównej mierze celom wywozowym. — Niewątpliwie sytuacja na Bałtyku ulegnie w najbliższej przyszłości radykalnej przemianie w związku z wejściem trzech państw bałtyckich (Estonii, Łotwy i Litwy) w skład Związku. To też na zakończenie naszych uwag podajemy łączną cyfrę obrotów towarowych pięciu portów bałtyckich (Riga, Libawa, Windawa, Tallin i Parnu). Wynosi ona w r. 1913 — 7,5 mil. ton, w r. 1939 — 2,9 mil. ton.

Opracował: dr Józef Borowik

Gdańsk, we wrześniu r. 1945.