

INSTYTUT BAŁTYCKI

WYDZIAŁ MORSKI

Gdańsk, grudzień 1945

Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego

Nr 13

Trudności okresu powojennego w światowej gospodarce żeglugowo-morskiej

(Uwagi na temat prac U. M. A.)

Zmiana stanu posiadania w międzynarodowej żegludze handlowej

Długotrwała wojna wykołosała gruntownie światową organizację żeglugi morskiej w przedwojennym jej znaczeniu. Jedne kraje — wśród nich przede wszystkim Wielka Brytania — traciły tonaż wskutek wojny morskiej, inne — a w pierwszym rzędzie Stany Zjednoczone — powiększały swoje floty handlowe. Przedwojenne proporcje stanów posiadania zostały w wyniku tych wydarzeń całkowicie zmienione. Nie rozporządzamy wprawdzie dokładnymi statystykami shippingu powojennego, ale i z tego, co się o tych zagadnieniach sumarycznie wie, wiadomo, że flota Stanów Zjednoczonych A. P. z przedwojennego poziomu ok. 8,5 milionów BRT floty handlowej pełnomorskiej (t. zw. deep sea tonnage) wzrosła do około 50 milionów ton, podczas gdy przedwojennych ok. 19 milionów ton żeglugi brytyjskiej stopniało do mniej więcej połowy.

Zanik wolnego rynku akwizycji frachtowej

Dalszym skutkiem wojny w zakresie zagadnień żeglugo-morskich stał się zanik wolnego rynku akwizycji frachtowej. Przewożone w czasie wojny ładunki albo miały charakter czysto wojenny (łącznie z ogromnymi przewozami wojsk), albo polegały na rządowych zleceniach przewozowych, w związku z szeroko rozbudowaną kontrolą państwową nad całością życia gospodarczego (produkcji i spożycia) poszczególnych krajów. W tych warunkach akwizycja ładunków, stanowiąca fundamentalne zagadnienie pracy armatora i wymagająca kupieckich talentów w zakresie penetracji rynku frachtowego, przerodziła się w długoterminowe czartery, których istotne elementy, jak rodzaj i ilość ładunków, czas i warunki przewozu, stawki frachtowe itp., decydowane były przez odpowiednie krajowe, bądź międzynarodowe instytucje publiczne. W szczególności właśnie poziom stawek frachtowych poddany został ścisłej kontroli czynnika publicznego. W warunkach braku tonażu, jaki już w początkach 1941 r. zarysował się jako poważne niebezpieczeństwo, oraz w warunkach stałego wzrastania kosztów eksploatacyjnych — stawka frachtowa nie mogła być pozostawiona swobodnej grze sił gospodarczych, musiał wkroczyć nadrzędny czynnik regulujący o charakterze publicznym, który w imię wyższych racji — zwycięstwa i zapewnienia warunków powrotu do stosunków normalnych — wziął na siebie zadanie ujęcia shippingu międzynarodowego w ramy scentralizowanej i planowej dyspozycji gospodarczej.

Zjednoczona Administracja Morska

Tym czynnikiem międzynarodowej zorganizowanej dyspozycji w żegludze morskiej stała się Zjednoczona Administracja Morska (United Maritime Authority — UMA), powołana do życia w 1941 r. przez Stany Zjednoczone i Wielką Brytanię, a obejmująca w swoim zespole większość państw morskich, współwalczących przeciwko agresji niemiecko-włosko-japońskiej (jak Norwegia, Holandia, Szwecja, Francja i in.). Polska, jakkolwiek bezpośredni jej wkład tonażowy we wspólnym wysiłku wojny był stosunkowo mały i jakkolwiek obszar Polski był przez cały okres wojny skutek oku-

pacji praktycznie wyeliminowany — przystąpiła do UMA i do obecnej chwili do organizacji tej należy. Zjednoczona Administracja Morska położyła bardzo wielkie zasługi w dziedzinie międzynarodowej organizacji transportu morskiego w czasie wojny. Jej kontroli i dyspozycji podlegał całokształt gospodarki morskiej narodów zjednoczonych i ona ustalała plany przewozów, dysponowała faktycznie całym niemal (z małymi tylko wyjątkami) tonażem handlowym narodów współwalczących, określała stawki frachtowe itd. Były to wiezy bardzo ściśle, ale na tle znanego przebiegu wydarzeń wojennych uważane być musiały za celowe, a okazały się — mimo nierzadko wygłaszanych krytyk — także skuteczne. Transport morski wytrzymał próbę wojny i sprostął jej zadaniom, przyczyniając się walcnie do ostatecznego zwycięstwa. Niewątpliwie gospodarka UMA miała mało wspólnego z ideami liberalizmu, tak powszechnie jeszcze przed wojną wyznawanego w shippingu międzynarodowym, ale UMA była przede wszystkim instrumentem wojny z totalizmem, była jedną z broni w walce z ideologią totalizmu — coś dziwnego, że skonstruowana została w myśl zasady „similia similibus...”.

Dziś jednak wojna jest już skończona. UMA — zgodnie ze swoimi założeniami, wyrażonymi w akcie krea-cyjnym „Agreement on Principles”, oraz zgodnie z wolą swoich uczestników — przechodzi w stan likwidacji z dniem 2 marca 1946 r., czyli w pół roku po zakończeniu działań wojennych przeciwko Japonii. I teraz dopiero zaczynają ujawniać się skutki tego wojennego wykołosaenia shippingu światowego, o których wzmiankowano na wstępie uwag niniejszych. Istotą tych skutków jest trudność likwidacji wojennego systemu gospodarki żeglugowej i przetworowania bezpiecznych dróg powrotu do t. zw. normalnych stosunków pracy w przemyśle przewozów morskich.

Zmniejszenie czynnego tonażu handlowego St. Zjednoczonych

O problemie zachwianej proporcji w zakresie stanów posiadania flot handlowych wieny tyle, że Stany Zjednoczone A. P., świadome niemożliwości utrzymania swoich 50 milionów BRT w ruchu na powojennym rynku akwizycyjnym, przygotowała się do wycofania co najmniej 20 milionów ton swojej floty do rezerwy oraz do sprzedania pewnej części pozostałej reszty innym narodom żeglarskim. Jest to napewno krok, który dobrze świadczy o trzeźwym umyśle Amerykanów i budzi otuchę w europejskich kołach żeglugowych. Anglicy ze szczególnym zadowoleniem powitali odnośne enuncjacje amerykańskich oficjalnych czynników polityki żeglugowo-morskiej (US War Shipping Administration), jako że niestychany rozrost wojenny floty amerykańskiej godzi przede wszystkim w interesy brytyjskie. Podobne uczucia zadowolenia wyrażają koła morskie w Skandynawii, Holandii itd., jakkolwiek zapowiedziana „demobilizacja” efektywno bandery gwałdzistej tylko łagodzi w pewnej mierze narosłe w czasie wojny dysproporcje, lecz bynajmniej nie przywraca stanu rzeczy z 1939 r. Pomijając zaś już nawet okoliczność, że — jak podnoszą Anglicy — Stany Zjednoczone mimo tej „demobilizacji” zwiększają swoją flotę pełnomorską przeszło dwukrotnie w stosunku do rzeczywistego stanu

przedwojennego, to i fakt istnienia w rękach jednego państwa tak olbrzymiej rezerwy tonażowej, jaką dysponować będą Stany Zjednoczone, może siał niepokój w umysłach żegludowców krajów pozostałych: jest to bądź co bądź rodzaj miecza Damoklesa nad głowami armatorów europejskich.

Ograniczenie wolnej międzynarodowej wymiany towarowej

Ale shipping europejski ma i inne jeszcze troski, omraczające w sposób istotny a dokuczliwy przeżywania obecnie okresu gospodarki przejściowej. Jedną z nich, i to bardzo istotną, polega na tym, że wytworzone w wyniku głębokich perturbacji wojennych stosunki gospodarczo-handlowe w wielu krajach, zwłaszcza zaś w krajach europejskich, powodują zanik lub znaczne ograniczenie wolnej międzynarodowej wymiany towarowej i upowszechnienie form obrotu reglamentowanego lub upaństwowionego. Według ocen fachowców ok. 80% wszystkich ładunków, stanowiących obecnie aliment frachtowy tonażu morskiego, są to ładunki w dyspozycji rządów, a więc ładunki de facto ściśle scentralizowane, mało dostępne dla kupieckich wysiłków akwizycyjnych wolnego armatora (np. ładunki UNRRA, przewozy repatriacyjne itp.). Ten stan rzeczy powoduje właśnie, że odbudowa wolnego rynku frachtowego w sensie przedwojennym nie wydaje się ani łatwa ani rychła, co dla flot typu pośredniczącego, nie mogących szukać baz alimentacyjnych w zleceniach przewoźnych własnych krajów lub własnych rządów, nie zapowiada pomyślnych warunków pracy i zarobku.

Armatorzy tego typu muszą spostrzegać, że ich tradycyjne metody pracy akwizycyjnej mogą w tym układzie stosunków okazać się mało przydatne, nieodpowiednie i nieskuteczne, że mogą oni być wyparci z przekształconego rynku frachtowego wskutek np. międzynarodowych układów gospodarczych, przesadzających także obsługę przewozową kontyngentów importowo-eksportowych pod kątem zmniejszenia sald rozliczeniowych o należności z tytułu frachtów. Z niebezpieczeństwem takiej tendencji eliminacyjnych zapoznali się armatorzy międzynarodowi już przed wojną, w czasach rozkwitu idei autarkicznych i reglamentacyjnych metod organizacji wymiany międzynarodowej. Dziś niebezpieczeństwo to może wydawać się większe i bardziej powszechne, zwłaszcza jeśli Stany Zjednoczone A. P. niemal monopolizują w swoich rękach dostawy dla Europy.

Stawki frachtowe a koszty eksploatacyjne

Dalszą trudnością jest problem stawek frachtowych. Nie chodzi nawet już o to, czy w czasie wojny były one pod kontrolą UMA tak opłacane, jak mogli sobie tego życzyć armatorzy: ta kwestia, której w czasie wojny organizacje armatorskie i zarządy wielkich przedsiębiorstw żegludowych poświęcały wiele krytycznej uwagi, dziś przechodzi już do historii. Ale armatorzy światowi czują, że w niedalekiej już przyszłości stawki frachtowe mogą zacząć wykazywać tendencję spadkową, nie wiadomo natomiast, czy taką samą tendencję będą wykazywać koszty eksploatacyjne. Spadek stawek frachtowych istotnie zdaje się rzeczą w niedalekiej już może

nawet przyszłości prawdopodobną: będą w tym kierunku działały przede wszystkim właśnie momenty ogólnej nadpodaży tonażu oraz koncentracji dyspozycji ładunkowej, która wzmacnia pozycję zleceniodawcy przewozu a pogarsza pozycję przewoźnika. Natomiast sytuacja w zakresie kosztów eksploatacyjnych może działać usztywniająco: ceny bunkru, stawki asekuracyjne, płace marynarzy, koszty remontów i konserwacji (zwłaszcza wobec zaniedbywania tych wydatków w czasie wojny), podatki wojenne itp. mogą wykazywać tendencje stabilizacyjne. W tym stanie rzeczy, który oczywiście rozpatrywany jest tutaj tylko ogólnie, może zarysować się sytuacja, obrazowo definiowana jako nożyce ekonomiczne: ciśnienie przeciwnie działających ostrzy (stawek frachtowych i kosztów eksploatacyjnych) może obciążyć rentowność przemysłu przewoźów morskich i przynieść shippingowi poważne szkody.

Przejęcie z gospodarki wojennej na pokojową

Po poprzedniej wojnie shipping przeżył już dotkliwie podobną sytuację i o doświadczeniu tym niewątpliwie pamięta. Zdaje sobie z tego sprawę także UMA, której wysiłki w okresie do dnia 2 marca 1946 r. skierowane są przede wszystkim na opanowanie trudności okresu przejściowego, na możliwie gładkie prowadzenie procesu „rekonwersji”, jak przyjęto nazywać w politycznej gwarze amerykańskiej zagadnienia przejścia z gospodarki wojennej na pokojową. Projektuje się więc działanie etapami: swoboda ruchów shippingu ma być realizowana np. w pewnych określonych zasięgach ruchu przewozowego o znaczeniu raczej lokalnym (Bałtyk itp.), przywrócona będzie swoboda kontraktowania tankowców (ponieważ tankowce już przed wojną były dość ściśle zorganizowane i przyjmuje się, że organizacja ta łatwiej opanuje napotykane trudności). Całkowity program zamierzeń międzynarodowych w tej dziedzinie nie jest jeszcze powszechnie znany, a może nie jest nawet jeszcze w pełni opracowany. W styczniu 1946 r. mają odbyć się dalsze obrady UMA, a mówi się także o celowości zwołania specjalnego zjazdu międzynarodowego dla rozważenia sytuacji w shippingu i opracowania programu światowej gospodarki żegludowo-morskiej.

Zagadnienie nie jest łatwe. Rzecz prosta, że mniejsze kłopoty rodzi ono dla krajów, których floty handlowe nie są tak wielkie, jak np. dla Polski. Z mniejszą także siłą trudności te odbić się mogą na lokalnych rynkach frachtowych, np. w przewozach węgla i rudy na Bałtyku, które to przewozy zawsze (z uwagi na miejscowy ich zasięg) izolowane były w pewnym stopniu od wielkich problemów shippingu światowego. Niemniej jednak i Polska zainteresowana jest w całokształcie sytuacji żegludowo-morskiej na świecie, ponieważ w miarę ożywiania się krajowej produkcji i wymiany oraz w miarę odradzania i rozbudowywania polskiej floty handlowej będzie odczuwała wszystkie bolączki i kłopoty, trapiące światowy przemysł przewoźów morskich. Nie jesteśmy w żadnym zakresie izolowana wyspa, nie jesteśmy więc nią także pod względem tematów morskich.

Opracował: Tadeusz Ocłosiński.

Gdańsk, w grudniu r. 1945