

CELE POLITYKI EKONOMICZNEJ NIEMIEC

W celu propagowania idei międzynarodowej współpracy gospodarczej Instytut Gospodarki Europejskiej (Institut d'Economie Européenne) w Brukseli zorganizował cykl odczytów ekonomicznych, zapraszając na prelegentów ekonomistów o światowej sławie. W początkach czerwca kolej przypadła na uczonego niemieckiego dra E. Wagemanna, dyrektora Instytutu Konjunktur, który mówił o celach polityki ekonomicznej Niemiec. Odczyt ten oczywiście nie umocnił idei współpracy międzynarodowej, tym niemniej warto zapoznać się z jego treścią.

Prelegent starał się m. i. wytłumaczyć powody, dla których Niemcy poszukują coraz to nowych obszarów życiowych. Autarkia nie jest celem kierowników polityki gospodarczej kraju, weszli oni jednak na tę drogę zmuszeni ogólną sytuacją na rynkach światowych. Niemcy, nie mając potrzebnej ilości własnych surowców i złota lub dopływu obcych kapitałów, nie mogą płacić za import inaczej jak tylko eksportem towarów i międzynarodowymi usługami, a wobec polityki protekcyjnej innych państw muszą dążyć do opanowania źródeł dostarczających im koniecznych artykułów.

Mówca starał się sprostować błędne wnioski statystyków angielskich, którzy tłumaczą wyłącznie zbiorczy wzrost niemieckiego importu surowców. Wzrost ten bowiem przypisać należy tylko dążeniom do pełnego zatrudnienia gospodarczego Niemiec i dania pracy bezrobotnym. Obecnie już ten cel osiągnięto, tak że w Niemczech brakuje nawet rąk roboczych.

Dalej analizuje Wagemann powody zmniejszenia się eksportu niemieckiego od 1929 do 1938 r. Przede wszystkim wpłynęło na to uprzemysłowienie krajów rolniczych. Import gotowych wyrobów zastąpiono odpowiednim importem maszyn — narzędzi produkcji. W dziedzinie wymiany produktów Niemcy dążą do współpracy z krajami południowo-wschodniej Europy, których obroty z Niemcami wynoszą przeciętnie 50% ich handlu zagranicznego. Mówca podkreślił zbawienny wpływ owej współpracy i stabilizację cen w tych krajach rolniczych. Niemcy mając ustabilizowaną koniunkturę, kiedy rynki świata wykazywały silne wahania w 1938 r., mogą zapewnić krajom, współpracującym z nimi gospodarczo, dalszą stałość i trwałość stosunków handlowych, tym większą, im większy będzie udział Niemiec w handlu światowym.

Natomiast Ameryka ma — zdaniem prelegenta — niekorzystny wpływ na rynek światowy, a skutki kryzysu ame-

rykańskiego odbiły się ujemnie na rynkach obcych. Przemysł amerykański, którego produkcję nie absorbuje rynek wewnętrzny, przyjmował zamówienia zagraniczne po cenach i na warunkach terminu dostawy takich, na jakie nie mógł się zdobyć złota, przemysł angielski z powodu nadzwyczajnych wysiłków zwróconych w kierunku zbrojeń. Jednocześnie Ameryce sprzyja i ten moment, że terminy dostaw w Niemczech również przedłużyły się z powodu pełnego zatrudnienia przemysłu niemieckiego.

Dalszą przyczyną zmniejszenia się eksportu niemieckiego — to zahamowanie wymiany międzynarodowej; poza tym celowa dewaluacja w niektórych krajach, nawet posiadających zapasy złota, zmusiła Niemcy do zrezygnowania z wolności obrotu dewizami i towarami. Protekcyjizm przybrał obecnie niebywałą dotąd ostrość, produkty niemieckie zwalczą się za pomocą dumpingu, nadto towary niemieckie są objęte bojkotem w niektórych krajach.

W odpowiedzi na te represje Niemcy musiały zastosować politykę obronną w formie subwencji dla przemysłu; polityka ta umożliwiła dotrzymanie kroku cenom konkurencyjnym. Następnie zawarto około 40 układów handlowych płatniczych, obejmujących 80% handlu zagranicznego Niemiec. Mimo to Niemcy nie zwiększyły swojego eksportu; w obecnej sytuacji bez dewiz, bez kapitałów inwestycyjnych z zewnątrz, nie zdołają tego dokonać. Jedynym rozwiązaniem tego problemu, zdążającym do uwolnienia handlu zagranicznego, skropowanego ciasnymi ramami protekcyjizmu, to szukanie nowych dodatkowych rynków. Pod kontrolą Stanów Zjednoczonych znajduje się 50% handlu zagranicznego Ameryki Południowej. Podobnie postępuje Anglia wobec swoich dominiów. Niemcy, które zajmują analogiczne stanowisko w południowo-wschodniej Europie, winny tam rozwinąć swoje wpływy ekonomiczne.

W dziedzinie kapitałów lotnych — „hot money“ — stwierdza prelegent, że tak Anglia jak i Niemcy muszą się zabezpieczyć przed ich gwałtownym i masowym odpływem. Anglia, chcąc ograniczyć wolność ruchu kapitałów, zdążyła powołać do systemu stosowanego w Niemczech.

Idee i wnioski odczytu ekonomisty niemieckiego nie przemieniają zapewne bez echa. Można z nim nie zgodzić, tym niemniej warto je bliżej poznać, są one bowiem wyrazem obecnej myśli ekonomicznej, dominującej w Rzeszy. (GAM).

KRONIKA GOSPODARCZA

Niemieckie kłopoty żeglugowe. Pełne zatrudnienie niemieckiej floty handlowej stawia obecnie armatorów przed poważnym zagadnieniem nie tylko odnawiania przestarzałego tonażu, ale i powiększenia floty. Na samo tylko utrzymanie jej obecnego stanu liczebnego (przeszło 4 mil. tób) potrzeba rocznie 250 tys. tób nowego tonażu dla zastąpienia luk powstających czy to z powodu strat, czy to wskutek wycofywania starych statków. Tymczasem stocznice niemieckie są w pełni zatrudnione na szereg lat; poza tonażem wojennym budują one więcej niż połowę tonażu handlowego na rachunek obcy, tak że w ostatnich dwu latach 1937—1938 na rachunek niemiecki przypadało tylko 44% i 43% ogólnego tonażu handlowego (400 tys. tób i 485 tys. tób), zbudowanego na stocznicach niemieckich. Wprawdzie, budując statki na rachunek obcy, zdobywa się dewizy, ale jednocześnie dewizy te trzeba wydać na zakup starych statków w celu pokrycia gwałtownego zapotrzebowania na tonaż. W takich warunkach wydaje się obecnie bardziej celowe zrezygnować raczej z zamówień obcych, a uwzględnić potrzeby niemieckiej żeglugi, tym bardziej, że udział jej w zdobywaniu dewiz za usługi w przewozach morskich jest wielki; w 1937 r. wynosił on 453 mil. RM, w 1938 r. około 400 mil. RM, tj. prawie wyrównał pasywne saldo niemieckiego handlu zagranicznego (433 mil. RM). W przyszłości, im bardziej nowoczesną będzie flota niemiecka, tym więcej będzie zdolna do konkurencji na światowych rynkach frachtowych i tym łatwiej będzie mogła liczyć na zarobki z tytułu przewozów morskich. (GAM).

Ruch pasażerski w Gdyni. W pierwszych 4 miesiącach br. wyjechało przez Gdynię 8 149 osób, w tym do Anglii — 2 712, do Szwecji — 869; odpowiednie cyfry dla roku 1938 wynoszą 8 176, 1 217 i 21.

Wzrost wyjazdów do Anglii i Szwecji w omawianym okresie wskazuje na to, że zmiany polityczne w środkowej Europie odbiły się echem na wybrzeżu polskim w postaci ruchu pasażerów wyjeżdżających przez Gdynię, którzy rekrutują się przeważnie z politycznych emigrantów dawnej Czechosłowacji. Natomiast ruch osób, wyjeżdżających w bieżącym roku do obu Ameryk, wykazuje spadek w porównaniu z ubiegłym rokiem; wynosił on do Ameryki Półn. 2 017 osób (w 1938 r. od stycznia do kwietnia 3 149), do Ameryki Południowej — 1 189 (w 1938 r. od stycznia do kwietnia 1 723). (GAM).

Kanał Sueski a Włosi. Pretensje włoskie w sprawie Kanału Sueskiego omawiano na ostatnim rocznym zebraniu Towarzystwa Kanału Sueskiego. Prezes zarządu Markiz de Vogue podkreślił, że żądania włoskie poprzedzone zostały ostrą kampanią we wszystkich pismach włoskich, dużych i małych; źródła jej nietrudno się domyślić. Na podstawie nieprawdziwych informacji i fałszywych danych starano się zakwestionować uprawnienie Towarzystwa i wyrażać powątpiewanie co do jego lojalności. Celem tej kampanii było przede wszystkim uzyskanie dla Włoch udziału w Zarządzie, obniżenie opłat kanałowych, ostatecznym zaś dążeniem jest zastąpienie Towarzystwa przez Komisję Międzynarodową. (GAM).

WPŁYWY DO BIBLIOTEKI

Bernadzikiewicz T., *Udział państwa w spółkach*. Wyd. Towarzystwo Wydawnicze Młodych Prawników i Ekonomistów. Warszawa 1938. S. 112.

Lopuszyński M., *Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce*. Wyd. Ministerstwo Komunikacji. Warszawa 1939. S. 579.

Nunes Pereira F., *Mécanisme du Commerce d'Exportation*. Wyd. Dunod. Paris 1939. S. XI+132.

Myhre's Handbook of Baltic and White Sea Loading Ports including Denmark, Norway, Germany, also Dutch, Belgian and British Timber Ports 1939—40. Wyd. J. Jørgensen & Co. Copenhagen 1939. S. 1120.

Orłowski M., *Gospodarka obronna w Niemczech*. Wyd. Towarzystwo Wojskowo-Techniczne. Warszawa 1939. S. 128.

Swianiewicz S., *Polityka gospodarcza Niemiec hitlerowskich*. Wyd. Polityka. Warszawa 1938. S. 278.

Gdynia, 16 czerwca 1939 r.

Zezwala się na przedruk materiału z Komunikatów i inne dowolne użytkowanie go nawet bez podania źródła