

STATYSTYKA OBROTÓW MORSKICH

Ruch w portach morskich, ujęty w liczby statystyczne, rzuca światło na gospodarke danego kraju w dziedzinie komunikacji i handlu zamorskiego. Dla przykładu podajemy statystykę portów niemieckich, gdyż mając różną strukturę dają one pełniejszy obraz roli, jaką odgrywa statystyka obrotów morskich. Zasadnicze wnioski, np. o stanowisku portów w gospodarce państwowej, o strukturze towarowej obrotów, o zapleczu, tranzycie, mogą być zastosowane również do portów w innych krajach.

Kiedy ogólny obrót towarowy Niemiec z zagranicą wzrósł od 1933 r. o 39 mil. ton, czyli o 40,1% — do 137 mil. ton, czyli o 53,4% — do 48 mil. ton. Udział zatem portów morskich w niemieckim handlu zagranicznym wzrósł od 1933 r. z 32% do 35%. Statystyka w danym wypadku wykazuje, jak wielką rolę odgrywają porty morskie w handlu zagranicznym.

Statystyka wykazuje również strukturę towarową i kierunkową obrotów poszczególnych portów. Rozbicie na kierunki pozwala na stwierdzenie, że np. Hamburg posiada znaczenie międzynarodowe jako port tranzytowy niezależnie od znaczenia, jakie ma jako port krajowy, natomiast Emden jest portem o własnej specjalności na Morzu Północnym; na Bałtyku: porty Lubeka i Królewiec mają znaczenie wyłącznie narodowe, gdy tymczasem Szczecin staje się jednocześnie portem tranzytowym dla państw obcych.

Struktura towarowa obrotów portowych wykazuje, że większość portów w ostatnich latach zwiększyła przeładunki towarów masowych; wymaga to zupełnie innego wyposażenia portu niż przeładunek drobnicy. Przez towar masowy rozumie się: zboże, strączkowe, nasiona oleiste, węgiel, rudę, oleje mineralne, ziemie i kamienie, nawozy, drzewo, celulozę, żelazo. Udział tych towarów w przeładunku portowym wynosił w Emden 99%, w Królewcu 84%, w Szczecinie 86%, w Lubecie 84%, w Bremie 71%, w Hamburgu 61%.

Brema wykazała od 1933 r. największy wzrost, bo o 164% przeładunku towarów masowych; następnie idą: Lubeka — o 129%, Szczecin — 94%, Królewiec — 81%, Emden — 54% i Hamburg — 40%. Co do drobnicy natomiast, to

największy wzrost przeładunku wykazuje Królewiec — 45%, następnie Lubeka — 42%, Szczecin — 34%, Hamburg — 20%, Brema — 14%, a Emden nawet stracił 71%. Dane powyższe stanowią poważny materiał potrzebny dla należytego zorganizowania gospodarki poszczególnych portów.

Ważne jest również miejsce pochodzenia i przeznaczenia towarów przeładunkowych w porcie. Pochodzenie towarów ma zasadnicze znaczenie dla stanowiska portu w stosunku do zaplecza i konkurencyjnych portów krajowych lub zagranicznych. Niemiecka statystyka komunikacyjna nie rozwiązuje tego zagadnienia, gdyż statystyka przewozu towarów wewnątrz kraju drogami wodnymi, kolejowymi, a od 1937 r. samochodami, wyszczególnia towary i portowe miasta jako stacje nadawcze lub odbiorcze, ale nie wyodrębnia ruchu tranzytowego towarów, przeznaczonych do dalszej wysyłki za granicę lub stamtąd pochodzących a przesłanych następnie w głąb kraju. Natomiast może tu być pomocna statystyka handlowa, która jednak różni się od komunikacyjnej.

Dla wykazania różnicy zasięgu niemieckiej statystyki komunikacyjnej i handlowej przytoczyć można następujący przykład ze statystyki hamburskiej. Na podstawie statystyki komunikacyjnej wewnątrz kraju, obejmującej koleje i drogi wodne śródlądowe, weszło do portu w Hamburgu z Czechosłowacji w 1937 r. 1,17 mil. ton, wyszło — 744 tys. ton. Natomiast statystyka handlowa podaje na wejściu 894 tys. ton, na wyjściu 631 tys. ton; różnica wynosi 280 tys. i 113 tys., czyli razem prawie 400 tys. ton. Powstaje ona z tego powodu, że statystyka komunikacyjna notuje miejsce nadania i wyładowania, nie zaś miejsca ostatecznego przeznaczenia i pierwotnego pochodzenia, jak to czyni statystyka handlowa.

Ujęcie statystyki komunikacyjnej portów morskich przy pomocy statystyki handlowej pozwala na lepsze przedstawienie roli portów w handlu zagranicznym, w konkurencji z innymi portami, w zdobywaniu ładunków tranzytowych. Statystyka taka jest potrzebna nie tylko dla zarządu portu, lecz także i dla ustalenia zasadniczych punktów polityki morskiej.

(GAM).

KRONIKA GOSPODARCZA

Szwedzkie subwencje dla linii żeglugowych na Bałtyku. Sztokholmskie przedsiębiorstwo żeglugowe S. A. „Svea“ otrzymuje od rządu szwedzkiego roczną subwencję dla utrzymania dwóch linii na Bałtyku: Sztokholm — Ryga oraz Litwa (Kłajpeda) — Gdańsk — Gdynia. Linie te są deficytowe, jednakże Szwecji zależy na utrzymaniu ich ze względów ekonomicznych i kulturalnych. Przyznana w roku bież. subwencja będzie większa niż w latach ubiegłych z powodu wzrostu kosztów ubezpieczenia i płac załogi.

Dla linii do Litwy subwencja tegoroczna ma wynosić 24 000 kr, tj. tyle, co w latach 1934-37, w ostatnich bowiem dwóch latach gospodarczych (od 1 kwietnia) wynosiła tylko 18 000. Na linii tej odbyto w ostatnim roku gospodarczym (do 31 marca 1939) 68 podróży okrężnych, przewieziono 27 748 ton towarów (26 247 ton w poprzednim roku), 222 ton poczty (240 ton), 3 669 pasażerów (3 792), poza tym przewieziono między obcymi portami 94 pasażerów (140) i 1 587 ton towarów (1 034 ton).

Straty linii wynoszą obecnie 48 133 kr, a w poprzednich trzech latach kolejno 65 895 kr, 36 097 kr i 24 465 kr.

Linia do Łotwy ma otrzymać 750 kr subwencji za każdą podróż (lecz najwyżej za 40 podróży powrotnych) w czasie od 1 kwietnia do 31 grudnia 1939 oraz po 1 500 kr za każdą podróż (lecz najwyżej za 3 podróże) w czasie od 1 stycznia do 31 marca 1940 r. W poprzednim roku linia ta otrzymała 21 000 kr, odbyto 82 pojedynczych podróży (41 powrotnych), przewieziono 3 658 pasażerów (2 880 w 1937/38), 5 521 ton towarów (4 858), przy czym deficyt linii wynosił 16 588 kr, czyli o 13 112 kr więcej niż w roku poprzednim. Deficyt tegoroczny ma być większy z tego powodu, że na linii tej uruchomiono dodatkowy statek „Aeolus“ na okres od 4 czerwca do 25 sierpnia. Statek odbywa dwie podróże powrotne w tygodniu. (GAM).

Praca trajektów między Niemcami a Skandynawią. Wg ostatnio ogłoszonych danych statystycznych ruch kolejowy przy pomocy trajektów między Warnemünde — Gjedser (Dania) oraz między Sassnitz — Trälleborg (Szwecja) rozwijał się w ostatnich latach następująco:

Ruch kolejowy między Warnemünde—Gjedser:

	1937	1938
waga towarów (w tonach):	165 969	237 342
ilość wagonów:		

z ładunkiem	22 094	26 915
próżnych	7 561	11 461
Ruch kolejowy między Sassnitz—Trälleborg i z powrotem:		
towary pośpieszne (w tonach):	4 059	4 192
drobnica	18 592	17 161
ładunki masowe	220 561	236 898
ilość wagonów drobnicowych	12 045	12 658
„ „ z ładunkiem		
całowagonowym	24 295	27 198
„ wagonów próżnych	12 218	15 075

Jak z powyższych zestawień wynika, ruch na obydwóch trajektach wzrasta z roku na rok.

Wzrost ładunków całowagonowych tłumaczy się rozwojem systemu ładunków zbiorowych, co potwierdza poniższe zestawienie ruchu towarów na trajekcie Sassnitz—Trälleborg w latach 1935—1937 (w tonach):

	1935	1936	1937
ładunki zbiorowe	4 600	5 400	8 200
maszyny	13 500	17 400	18 700
wyroby żelazne	5 900	8 900	10 800
brykiety węgla brunatn.	100	1 300	10 300
chemikalia	6 000	7 000	13 000

Zestawienie to jest tym ciekawsze, że zbija zupełnie powszechne mniemanie, jakoby z trajektu korzystały przede wszystkim towary wysokowartościowe i nie wytrzymujące dłuższego przewozu.

Poza przytoczonymi w zestawieniu korzystają z trajektu w kierunku z północy na południe towary: kamienie, zwierzęta żywe, ryby, kotły parowe i stal; w kierunku z południa na północ: ser, kwiaty cięte, jarzyny — wszystko to głównie z Włoch i południowej Francji — następnie wyroby ze stali i żelaza, chemikalia, nafta, smoły, samochody, itp. (GAM).

Gdynia, 11 sierpnia 1939 r.

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