

INSTYTUT BAŁTYCKI W TORUNIU

Dział Informacji Naukowej.

Komunikat: Serja III. Nr. 3.



Wolne porty i wolne strefy portowe.

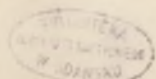
1934r

Ustanowienie wolnego obszaru celnego w Gdyni w r. 1933 jest ważnym momentem w rozwoju handlu morskiego Polski. Dlatego też warto poświęcić garść uwag o istocie i pochodzeniu tak ciekawej instytucji celnej, tak mało znanej u nas, a tak rozpowszechnionej w Europie. Historia zna dwa rodzaje wolnych obszarów celnych: wolne porty i wolne strefy portowe. Wolne porty były to całe miasta portowe wraz z ludnością zamieszkałą, wydzielone z obszaru celnego danego państwa i objęte działaniem przywileju wolno-handlowego. Wolne strefy portowe zaś obejmują tylko części portów, jednakowoż bez ludności zamieszkałej. Wolne strefy portowe są historycznie młodsze, rzec można, rozwinęły się z wolnych portów.

Wolne porty.

Instytucja wolnych portów powstała w dobie merkantylizmu. Względem, który powodował ich ustanawianie, była groźba upadku handlu zagranicznego, zwłaszcza tranzytu, mogącego wynikać z powodu surowego stosowania zakazów i wysokich ceł. To też celem ożywienia ruchu w portach i udostępnienia go kupcom obcym wynoszono niektóre miasta nadmorskie na wolne porty, obdarzając je przywilejami wolnohandlowymi, mocą których wyjmowano je z pod zakresu działalności władz celnych, oddzielano je od obszaru celnego kordonem celnym i pod względem opłat celnych i ruchu towarowego traktowano je na równi z zagranicą. Stąd też takie miasta i okręgi zwano też wyłączeniami celnymi.

Pierwsze wolne porty powstały we Włoszech, były niemi Livorno od r. 1547, Genua 1565, Neapol 1633, Wenecja 1661, Nizza i Villefranche 1666, Civitavecchia 1696, Ankona i Mesyna 1732. We Francji, za rządów Colberta, ustanowiono wolne porty w r. 1669 w Marsylii, Bayonne, Lorient i Dunkierce. W Niemczech wolnymi portami były Hamburg, Brema, Lubeka, korzystające z wolności handlowo celnej dzięki swej samodzielności politycznej, Altona, należąca od r. 1640 do Danii, oraz jakiś czas Harburg, za czasów królestwa hano-werskiego. W w. XVIII wprowadziła u siebie wolne porty Austria, mia-



DM 153105

nowicie w r. 1719 Tryest i Rijekę, potem zaś szereg portów adriatyckich i wysp kwarnerskich, a w r. 1781 Ostendę w Niderlandach. Austria pozatem na wzór wolnych portów wprowadziła na szlakach kontynentalnych wolne miasta handlowe, z tych dwa na obszarze zabranej Polsce Galicji, a to w r. 1773 i 1779 Brody, potem zaś Podgórze, oraz na Bukowinie Suczawę. Pozatem ustanowiła Rosja wolny port w Odessie w r. 1817.

Znaczenie wolnych portów.

Dla miast wyłączonych przywilej wolno-handlowy miał wielkie znaczenie, gdyż umożliwiał im sprowadzanie ogromnych mas towarów, składanie ich w magazynach, sortowanie i przepakowanie, oraz przechowywanie ich w oczekiwaniu dobrej konjunktury. Mogły zaopatrywać się w towar zagraniczny nie płacąc cła przywozowego, ani też nie uznając zakazów i ograniczeń przywozu, oraz swobodnie prowadzić obroty z zagranicą, nie płacąc cła wywozowego. Wolność handlowo-celna dała sposobność wyłączeniom do rozwinięcia ekspansji na kraje zamorskie, a kupcom wyłączenia pozwoliły skoncentrować w swych rękach wielkie obroty towarowe i pieniężne. Zarzucono jednak, iż korzyści z handlu kwitującego w wyłączeniach płynęły w lwiej części do kieszeni hurtowników, podczas gdy detaliści odbierali małą część obrotów. Przemysł wyłączenia mógł sprowadzać wolny od cła, tani obcy surowiec, jakiego brakło krajowi i rozwinąć pewne gałęzie wytwórczości, ale za to zaopatrywanie się w surowiec krajowy podlegało cłu wywozowemu, co podnosiło cenę i masowe przetwarzanie jego czyniło droższem. Gorszą była ta okoliczność, że wytwórnice wyłączenia musiały z jednej strony walczyć z konkurencją wyrobów zagranicznych, przychodzących wolno od cła, z drugiej strony zaś było bardzo niepomyślnem to, że wyroby tych miast miały utrudniony zbyt we własnym kraju, gdyż w przywozie podlegały tym samym zakazom, ograniczeniom i opłatom celnym, co towar obcy.

Natomiast ludności wolnych portów linja celna utrudniała zaopatrywanie się w środki żywności w kraju, gdyż opłata cła wywozowego powodowała ich drożyznę i podnosiła koszty utrzymania. Najgorszem zaś nieszczęściem był przemysł rozwinięty na wielką skalę w rejonach wolnych portów; ten proceder uprawiała niejednokrotnie ludność wyłączenia i okolicy, przedkładając go ponad zawody praktyczne i pożyteczne. Wielu ludzi podejmowało się tego niebezpiecznego przedsięwzięcia na rachunek bogatego kupca, który nie narażając się,

ich kosztem ciągnął korzyści.

Wolny port popierał w wielkim stopniu import towarów obcych, umożliwiał ich koncentrację w jednym miejscu i przez to ułatwiał przejście kordonu. Z tego korzystali hurtownicy — importerzy, ale nie mogli być zadowoleni przedstawiciele eksportu i przemysłu krajowego. Wywóz bowiem musiał walczyć ze wzmoczoną konkurencją zagraniczną, a kraj od własnego portu był oddzielony linią celną i podlegał opłacie cła wywozowego, choć z drugiej strony nagromadzenie kapitałów w wolnym okręgu mogło sprzyjać skupieniu większej ilości dostaw krajowych. Pozatem skarb państwa musiał łożyć duże sumy na utrzymywanie większego personelu celnego dla strzeżenia kordonu, tracił wiele skutkiem rozwiniętego przemysłu i nieocłonej konsumpcji towarów obcych w wyłączeniach.

Na wielką skalę mógł się rozwinąć w wyłączeniu handel przewozowy dzięki temu, że od strony lądu podlegał niskim cłom przewozowym, lub ich wcale nie uiszcział, a nagromadzone towary w wielkich ilościach podążały bądź to do krajów zamorskich, bądź też w głąb kontynentu. Zjawisko to były dobrze widziane, dopóki zyski z tranzytu były zadowalające i szlaki handlowe nie były ustalone, jednakowoż, gdy w czasach nowoczesnych na pierwszy plan wysunięto interesy własnego handlu i przemysłu i do tych potrzeb musiał się przystosować port, zaczęto widzieć w handlu przewozowym — podobnie jak w przywozowym — konkurenta dla handlu własnego i zarzucono, że wyłączenie popiera raczej handel obcy, niż krajowy. Niepomysłną dla wieku wolnych portów okolicznością był rozwój żeglugi i kolei żelaznych, które dokonały zmiany dróg handlowych, przez to, że wiele państw, korzystających wprawdzie z ich pośrednictwa, zaczęły je omijać i utrzymywać bezpośrednio stosunki ze swymi dostawcami i odbiorcami.

Upadek wolnych portów.

Z tego też powodu w w. XIX instytucja wolnych portów spotyka się z krytyką jako przeżytek i poszczególne państwa znoszą ją. Znosi wprawdzie wolne porty rewolucja francuska, a odnowienie ich w dobie restauracji było krótkotrwałe. We Włoszech zniesiono je po utworzeniu zjednoczonego państwa. Rosja Odessie nie odnowiła przywileju, wydanego na lat 30. W Niemczech wstąpiła do obszaru celnego Lubeka w r. 1867, a Hamburg, Brema i Altona w r. 1888. W Austrii żywot Suczawy i Podgórze, jako wolnych miast handlowych, był

krótkotrwały, a inne wyłączenia doczekały się końca w drugiej połowie w. XIX; w r. 1853 wcielono część Istrii i wyspy kwarnerskie, w r. 1880 Brody i szereg miast adriatyckich, a w r. 1891 Tryest i Rijekę.

Obecnie jedynym wolnym portem europejskim jest Gibraltar (od r. 1705), a na większą skalę dochowały się one dziś na wschodzie, głównie w kolonjach angielskich (Aden, Singapore, Malakka, Hong — kong, Weihaiwei, Dairen, Kowloon), Władywostok stracił przewagę po przejściu pod panowanie Sowieców, a Szanghaj w okresie ostatnich wojen miał burzliwe przejścia.

Wolne strefy portowe.

Uznano jednak, że zniesienie wolnych portów bez rekompensaty może być groźne dla handlu i dlatego też wprowadzono dla podtrzymania obrotów inne udogodnienia w postaci wolnych stref portowych, t. j. wyłączeń części portów, niezamieszkałych przez ludność, zaopatrzonych w magazyny prywatne i publiczne, w których można towar składać, sortować i przepakowywać.

Ciekawe wiadomości o wolnych strefach podaje dzieło „Strefy handlu zagranicznego czyli wolne porty. Studjowane specjalnie z punktu widzenia celowości ich w Stanach Zjednoczonych“ (Washington 1929), opracowane przez Komitet Inżynierów Rzecznych i Portowych, Departament Wojny oraz Biuro Operacyjne Komitetu Okrętowego Stanów Zjednoczonych, a przetłumaczone na język polski przez Marjana Łodyńskiego (Warszawa, Polska Gospodarcza, 1931). Jest to gruntowne studjum, poświęcone organizacji i urzędzeniu wolnych stref portowych w państwach europejskich. Według tego dzieła istnieją następujące wolne strefy portowe:

Danja	faktycznie 1,	nominalnie —,	razem 1	Kopenhaga 1894
Finlandja	„ —	„ 1	„ 1	Hango (1921)
Gdańsk	„ 1	„ —	„ 1	Gdańsk od 1896, obecnie wraz z portem podlega zarządowi Rady Portowej, w skład której wchodzi mianowani delegaci rządu polskiego i senatu gdańskiego, a przewodniczącego wyznaczają obie strony za obopólnym porozumieniem, a gdy do tego nie dojdzie, mianuje go Liga Narodów.
Grecja	„ 1	„ —	„ 1	Saloniki 1925 (są tam dwie wolne strefy, istniejące faktycznie i jugosłowiańska nominalnie).

Hiszpanja	faktycznie 4,	nominalnie 1,	razem 5		Kadyks 1914, Barcelona 1921, Bilbao 1920, Santander 1923, nominalnie: Almerja (1914).
Marokko	" 1	" —	" 1		Ceuta
Niemcy	" 13	" —	" 13		(Altona, Brake, Brema 1888, Bremerhafen, Cuxhafen, Emden 1901, Flensburg 1923, Geestemünde, Hamburg 1888, Kilonja po wojnie, Królewiec, Nordenham, Szczecin 1898)
Rumunja	" 1	" —	" 1		Sulina (1856 traktatem parysk.)
Szwecja	" 3	" —	" 3		Göteborg 1922, Malmö 1922, Sztokholm 1919
Węgry	" 1	" —	" 1		Budapeszt
Włochy	" 4	" 10	" 14		(od r. 1927: Savona, Genua Livorno, Neapol, Brindisi, Bari, Ankona, Wenecja, Tryest, Rjeka, Palermo, Mesyna, Katorja i Cagliari, z tych faktycznie Tryest i Rjeka od 1891, Livorno od 1885 i Genua, faktycznie częściowo Neapol).
Polska	" 1	" —	" 1		Gdynia 1933.

Ogółem państw 11, faktycznie 31, nominalnie 12, razem 43

Widać z powyższego zestawienia, że wolne strefy portowe w Europie są instytucją młodą. Wprowadzono je w Europie w drugiej połowie wieku XIX, większa część ich została utworzona dopiero po wojnie światowej, a niemało ich nie doczekało się jeszcze urzeczywistnienia i istnieją na razie nominalnie.

Sprawę ustanowienia wolnych stref u siebie dyskutowały państwa: Norwegja, Czechosłowacja, Irlandja i Kanada (o Polsce autcrowie nie wspomnieli). Uderza w wykazie państw, utrzymujących u siebie wolne strefy portowe, brak Francji, Anglii, Z. S. R. R.

Autorowie wspomnianego studjum stwierdzili, że wolne strefy są pożyteczne dla rozwoju handlu przeładunkowego, popierają napływ towarów, import i zbyt w różnych kierunkach, ułatwiają wywóz, korzystają dzięki większemu przybywaniu statków zagranicznych i gromadzeniu znacznych zapasów na miejscu, zapewniają zapasom w wolnej strefie dogodny punkt oparcia i wyczekiwania lepszej konjunktury. Autorowie uważają, że mogą się rozwijać w wolnych strefach pewne gałęzie przemysłu, o ile nie szkodzą przemysłowi krajowemu i że wolne strefy są korzystne dla rozwoju żeglugi ze względu na wzmożenie szybkości ruchu, ale tu potrzebne jest posiadanie odpowiedniego tonażu bo bez niego ruch może być opanowany przez linje obce. Z tych też powodów zalecili autorowie swemu rządowi wprowadzenie wolnych stref portowych w Stanach Zjednoczonych.

Wolny obszar cłowy w Gdyni.

Również Rzeczpospolita Polska weszła do rzędu państw, utrzymujących instytucję wolnych stref portowych. Dekretem Prezydenta z dnia 10 marca 1932 (Dz. U. R. P. Nr. 32 poz. 330) wprowadzono

no u nas wolne obszary celne. Na podstawie tego dekretu oraz rozporządzenia Rady Ministrów z 11 marca 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 20 poz. 131) został ustanowiony wolny obszar cłowy w Gdyni, który obejmuje basen im. Ministra Kwiatkowskiego oraz nadbrzeża Stanów Zjednoczonych, Czechosłowackie i znajdujące się w budowie nadbrzeże północno — zachodnie tegoż basenu wraz z terenami, przylegającymi do wymienionych nadbrzeży. Rozporządzenie powyższe weszło w życie z dniem 1 lipca 1933r. W myśl wspomnianego dekretu i rozporządzenia wyszło 1 czerwca 1933 rozporządzenie ministrów skarbu oraz przemysłu i handlu w porozumieniu z ministrami spraw wewnętrznych i spraw zagranicznych o ulgach i ograniczeniach na terenie wolnego obszaru celnego w Gdyni (Dz. U. R. P. № 44 poz. 341). Na mocy tego rozporządzenia wolny obszar pod względem celnym jest traktowany jako zagranica, na terenie wolnego obszaru ruch statków odbywa się bez rejestracji celnej, zagraniczne towary można przywozić do wolnego obszaru bez opłat celnych i monopolowych, podatków pośrednich, jakoteż nie stosują się do nich ograniczenia przywozowe, przewozowe i wywozowe, taksamo reeksport tych towarów odbywa się bez żadnych ograniczeń. Na terenie wolnego obszaru można przechowywać towary obce bez ingerencji celnej, czyszczyć je, mieszać, rozdzielać, poddawać obróbce lub przeróbce, nie wolno zaś przepakowywać ani dzielić. Natomiast w obrocie między wolnym obszarem celnym a polskim obszarem celnym przywóz i wywóz podlega odprawie celnej i ograniczeniom celnym. Na terenie wolnego obszaru można za zezwoleniem władz tworzyć składy dla przechowywania towarów, zakłady przemysłowe i handlowe, handel detaliczny jednak (z wyjątkiem zaopatrywania statków i zakładów spożywczych) jest w zasadzie zakazany. Zamieszkiwanie na wolnym obszarze jest niedozwolone, jedynie dla przedsiębiorców mających tam zakłady, i dla osób, których obecność stała jest przez władze portowe uznana za konieczną, dopuszczalne są wyjątki. Dostęp do obszaru celnego dla osób, nienależących do załogi statków, możliwy jest tylko za przepustkami, wydanymi przez władze portowe, a ruch osobowy między wolnym obszarem a obszarem celnym odbywa się tak samo jak przez granicę celną.

Już ostatnie lata intensywnej pracy państwa nad rozbudową portu gdyńskiego uwieńczone zostały imponującymi postępami w dziedzinie handlu morskiego. — Jest nadzieja, że obecnie po stworzeniu wolnego punktu oparcia dla handlu zagranicznego, obroty wzrosną jeszcze bardziej, a Gdynia, oparta o ogromne zaplecze gospodarcze, jeszcze lepiej i pożyteczniejsze spełni swe zadanie

Toruń, w maju 1934r. (Dr. Tadeusz Lutman)

UWAGA: INSTYTUT BAŁTYCKI ANI AUTOR NIE MAJĄ ŻADNYCH ZASTRZE
ŻEŃ CO DO DOWOLNEGO ZUŻYTKOWANIA KOMUNIKATU.

Tłoczono w drukarni podręcznej Instytutu Bałtyckiego w Toruniu.