

GOSPODARKA PLANOWA

Nr 16 (18)

Warszawa, 5 września 1947

Rok II

TREŚĆ NUMERU

Z LOGIKI I METODOLOGII PLANOWANIA — *Henryk Greniewski*

ZALOŻENIA ORGANIZACJI TRANSPORTU LĄDOWEGO — *B. Kaczmarkiewicz*

UWAGI I NOTATKI

Rejonowe komisje planowania w Z. S. R. R. — *M. Nikolin.*

ŻYCIE GOSPODARCZE KRAJU

Po okresie letnim — *W. Sz. Przemysł i górnictwo:* Produkcja i zbył przetworów naftowych w I półr. 1947 — (c. p. n.); *Przemysł stoczniowy po wojnie* — d. w.; *Państwowy przemysł przetwórczo - hutniczy w I półr. 1947* — (bif); *Organizacja rzemiosła po wojnie* — (mp). **Budownictwo:** Rynek budowlany w II kwartale 1947 — (a. an.). **Finanse i pieniądz:** Instytucje kredytowe w II kwartale 1947 r. — (m. k.). **Obroty i konsumpcja:** Produkcja i organizacja zbytu w przemyśle spożywczym — *A. S.*; *Apropozycja reglamentowana we wrześniu 1947* — (r. a. d.); *Oszczędzanie zbóż chlebowych* — (r. a. d.); *Światowa organizacja żywnościowa* — (r. a. d.). **Komunikacja i łączność:** Zagadnienie kolei dojazdowych — (*B. C.*). **Stosunki gospodarcze z zagranicą:** Handel zagraniczny w I półroczu 1947 — *H. Z.* **Wydobywanie:** Wyrób hutniczych i artykułów chemicznych w lipcu 1947 — (*H. Z.*). **Żegluga i sprawy morskie:** *Praca portów morskich* — *M. Z.* *Żegluga morska w lipcu 1947 r.* — (*M. Z.*); *Rybołówstwo morskie w lipcu 1947 r.* — (*M. Z.*). **Człowiek i praca:** *Nowe zadania służby zatrudnienia* — *W. Talejko*; *Szkolnictwo zawodowe po wojnie* — (*J. z.*); *Zagadnienie pomocy naukowych* — *Tadeusz Gutkowski.* **Przełom ustawaodawstwa gospodarczego** — (*Szon.*).

PRZEGLĄD ZAGRANICZNY

Zagadnienie stabilizacji monetarnej — *Dr B. Komisja gospodarcza Europy* — *M. B. Belgijsko - holendersko-luksemburska unia gospodarcza* — *Kazimierz Nowicki.* **W. Brytania:** *Kryzys i polityka gospodarcza Partii Pracy* — (*b.*); *Struktura gospodarcza dominiów indyjskich* — (*b.*). **Francja:** *Przemysł naftowy* — (*bem.*). **Z. S. R. R.:** *Wykonanie planu w II kwartale r. b.* — (*bl.*).

WŚRÓD PRASY GOSPODARCZEJ

Z prasy krajowej — w.

PRZEGLĄD BIBLIOGRAFICZNY CZASOPISM GOSPODARCZYCH, Nr 5 za czerwiec (dodatek)

TABLICE STATYSTYCZNE INSTYTUTU GOSPODARSTWA NARODOWEGO, Nr 2/3 czerwiec — lipiec (dodatek)

WSTĘP. Zapewne nigdy bym nie wpadł na pomysł napisania artykułu niniejszego, gdyby nie przewrotna chęć zaatakowania redaktora St. A. Majewskiego właśnie na łamach „Gospodarki Planowej”.

Rzecz powstała w sposób następujący: redaktor Majewski w wysoce interesującym artykule p. t. „Rola wszechnic w okresach przełomów umysłowych”¹⁾ zaatakował nadmierną, jego zdaniem, rozbudowę nauk formalnych (w stosunku do nauk realnych) na naszych uniwersytetach, zwłaszcza „kult bałwochwalczy dla logistyki uprawianej na naszych wszechnicach”.

Oczywiście, redaktor Majewski, w oparciu o historię nauki, sam stwierdza, że zgoła „czyste” i „formalne” teorie znajdują dnia pewnego nagle i niespodziewanie pole do zastosowań. Na poparcie tej tezy podaje przykłady szeregu teorii matematycznych (np. geometrie nieeuklidesowe i teoria tensorów), które niespodziewanie znalazły zastosowanie fizyczne, niemniej obawia się, że jeżeli chodzi o zainteresowanie logiką matematyczną, to uczeni nasi zdecydowanie „przesolili”. Nie będę tu polemizował z redaktorem Majewskim ani na temat, czy istotnie mamy do czynienia z „przesoleniem”, ani też na temat przyczyn zjawiska polegającego na pięknym rozroście nauk formalnych (logika i czysta matematyka) w Polsce, chciałbym natomiast wskazać na pewne możliwości zastosowania nauki tak „czystej” i „bezużytecznej”, jak nowoczesna logika na terenie tak praktycznym i nierozzerwalnie związanym z dzisiejszą rzeczywistością polską jak planowanie.

Pojęcie zbioru i pojęcie stosunku. Siedzę w swoim pokoju. Stoi w nim kilka mebli: łóżko, dwa krzeselka, biurko i stolicek nocny. Myślę sobie: „to jest umeblowanie” i zaraz zastanawiam się, co oznacza wyraz „umeblowanie”? wyraz „umeblowanie”, myślę sobie dalej, można by uważać za skrót zastępujący wyrażenie „zbiór wszystkich mebli znajdujących się w danym pomieszczeniu (np. pokoju, mieszkaniu, domu)”.

Natknąłem się na wyraz „zbiór”. Ciekawe jest pojęcie z b i o r u, ciekawe choćby ze względu na to, że tyle ma zastosowań. Cóż to jest zawartość pudełka zapalek—ot, po prostu zbiór wszystkich zapalek znajdujących się w danym pudełku. A teraz całkiem inne pytanie, co to jest ludność? I od razu łatwa odpowiedź — ludność jest to zbiór wszystkich ludzi znajdujących się (ewentualnie zamieszkałych) w danym czasie na danym obszarze.

Znowu patrzę na meble wypełniające mój pokój. Stoliczek nocny jest niższy od biurka; od razu to widać i bardzo to prosta sprawa, ale jak się kto uprze, to najprostszą w świecie sprawę potrafi przedstawić w sposób złożony i wymądrzony. Zamiast powiedzieć po prostu „ten stoliczek nocny jest niższy od mego biurka”, można też rzec — między tym stoliczkiem nocnym a moim biurkiem zachodzi stosunek niższości.

W mojej świadomości pojawia się wyraz „stosunek”. Pojęcie s t o s u n k u wcale nie mniej jest ciekawe niż pojęcie zbioru, szerokie też bardzo jest pole jego zastosowań. Meble w moim pokoju nie są moje, ale ich używam, bo wynająłem pokój umeblowany, jestem ich użytkownikiem, chociaż nie jestem ich właścicielem. Inaczej mówiąc, między mną a każdym z mebli mego pokoju zachodzi stosunek użytkowania, natomiast nie zachodzi stosunek własności. Stosunek własności zachodzi zwykle między człowiekiem a rzeczą, niekiedy się zdarza, że stosunek ten zachodzi między człowiekiem a człowiekiem, mamy wówczas do czynienia z haniebnym stosunkiem niewolnictwa.

Przedmioty należą do zbiorów, stosunki zachodzą między przedmiotami. W każdej niemal nauce mamy do czynienia ze zbiorami i stosunkami. Każda figura geometryczna jest zbiorem punktów. Każde ciało jest zbiorem atomów. Każdy organizm jest zbiorem komórek, (choć nie każdy zbiór komórek jest organizmem). Każde społeczeństwo jest zbiorem ludzi, (choć nie każdy zbiór ludzi jest społeczeństwem). Wreszcie każda nauka jest zbiorem zdań, a każda gospodarka jest zbiorem czynności.

Między odcinkiem a linią prostą, na której ten odcinek leży, zachodzi stosunek części do całości, między Ziemią a układem słonecznym zachodzi stosunek przynależności, ten sam stosunek zachodzi między każdym Polakiem a Narodem Polskim.

Można odróżnić stosunki bilateralne (czyli dwuczłonowe, tj. zachodzące między dwoma przedmiotami) oraz multilateralne (czyli wieloczłonowe, tj. zachodzące między co najmniej trzema przedmiotami). Np. stosunek mniejszości jest dwuczłonowy (bilateralny), zachodzi on bowiem między dwoma liczbami (np. między liczbą zero a liczbą jeden). Natomiast stosunek gospodarczy, zwany „wymianą dóbr”, jest multilateralny, zachodzi on bowiem między pięciu aż przedmiotami, mianowicie:

- a) dwiema osobami,
- b) dwoma dobrami,
- c) pewną chwilą.

Wymiana dóbr polega na spełnieniu warunków następujących:

¹⁾ Patrz „Nowa Szkoła”, Rok III, Nr. 3—4, Marzec — Kwiecień. Warszawa — Łódź 1947.

1) osoba A jest w pewnym odcinku czasu, kończącym się w chwili t właścicielem dobra x ,

2) osoba B jest w pewnym odcinku czasu, kończącym się w tej chwili t właścicielem dobra y ,

3) osoba A począwszy od chwili t przestaje być właścicielem dobra x ,

4) osoba B począwszy od chwili t przestaje być właścicielem dobra y ,

5) osoba A począwszy od chwili t staje się właścicielem dobra y ,

6) osoba B począwszy od chwili t staje się właścicielem dobra x .

Mamy więc do czynienia ze stosunkiem zachodzącym między pięciu przedmiotami:

A, B, x, y, t.

Również multilateralny jest, znany dobrze z ekonomiki, stosunek zwany wytwórczością, zachodzący między licznymi czynnikami wytwórczymi a wytworami.

Istnieją m. in. w obrębie logiki dwa piękne działy: teoria zbiorów i teoria stosunków. Żadna z nich nie jest trudniejsza od uczonej w szkołach arytmetyki. Upowszechnienie znajomości tych działów przydałoby się bardzo do zrozumienia i rozwiązania wielu zagadnień dotyczących gospodarki i planowania.

Pojęcie zdania. Wśród różnych rodzajów zdań logików interesują na ogół tylko te zdania, które stwierdzają, że coś zachodzi, zaszło czy też zajdzie. Takie zdania nazywać będziemy „prawdziwościami”. Każde zdanie prawdziwościowe jest prawdziwe, jeżeli stwierdza coś zgodnie z rzeczywistością — jest fałszywe, o ile stwierdza coś niezgodnie z rzeczywistością.

Zdanie „Warszawa jest stolicą Polski” jest prawdziwe, zdanie zaś „Warszawa jest stolicą Francji” jest fałszywe. Każde z tych zdań jest prawdziwościowe, natomiast zdanie „zamknij okno!” nie jest ani prawdziwe, ani fałszywe, w ogóle nie jest zdaniem prawdziwościowym, gdyż nic nie stwierdza, natomiast coś nakazuje. Zaniedbane dotychczas przez logików zdania, które coś nakazują, coś zalecają lub czegoś zakazują, nazwiemy „zdaniami słusznościowymi”. Wśród zdań słusznościowych wyróżnić można zdania słuszne i niesłuszne, podobnie jak wśród prawdziwościowych — prawdziwe i nieprawdziwe (= fałszywe).

Nas tu interesuje pewien typ zdań słusznościowych, mianowicie **nakazy**, interesują nas ponadto **zbiory nakazów**, a to dlatego, że **każdy plan zbudowany jest z nakazów**.

Nauka o planach. Planowanie jest czynnością starą, może tak starą jak ludzkość. Równie więc stare bywają wytwory tej czynności zwane planami. Planowanie (nie tylko militarne, ale i gospodarcze) jest niewątpliwie

znacznie starsze niż pewna klasa ustrojów społeczno-gospodarczych, które objąć można wspólnym mianem gospodarki planowej. Planowanie w pewnych warunkach życia społecznego jest czynnością rzadką i prymitywną, w innych częstą i wydoskonaloną. Można by stwierdzić potrzebę badania tej czynności na tle ogólnych warunków społeczno-gospodarczych i dążyć przy pomocy zebranych materiałów empirycznych do zbudowania nauki, którą by chyba należało nazwać „sociologią planowania”.

Nas tu jednak interesuje inne zupełnie zadanie. Wydaje nam się możliwe i wskazane budowanie innej nauki badającej plany, nauki raczej formalnej i dedukcyjnej, którą nazwalibyśmy np. „**metodologią planowania**”. Wydaje się, że taka nauka formalna mogłaby być wysoce pomocna dla **techniki planowania**.

Jak się do tego zabrać? Poszukajmy przykładu, na którym mogliśmy się wzorować. Weźmy sobie za przykład geometrię lub lepiej (bo prościej) pewien jej fragment, np. teorię odcinków. Postaramy się odpowiedzieć na pytanie, czym zajmuje się teoria odcinków? Odpowiedzią na to pytanie będzie dłuższe wyliczenie:

- 1) badamy elementy pewnego zbioru, zwanego „zbiorem wszystkich odcinków”,
- 2) badamy wewnętrzną strukturę tych elementów, tj. odcinków, np. — położenie punktów na odcinku, punkty krańcowe i punkty wewnętrzne,
- 3) badamy stosunki bilateralne, zachodzące między odcinkami (np. przecinanie, prostopadłość, równoległość, przystawanie, wielokrotność itd.),
- 4) badamy stosunki multilateralne, zachodzące między odcinkami (np. stosunek polegający na tym, że dane trzy odcinki stanowią trójkąt lub że dany odcinek jest sumą dwu pozostałych),
- 5) badamy stosunki bilateralne lub multilateralne zachodzące między odcinkiem lub odcinkami z jednej strony, a innym jakimś przedmiotem nie będącym odcinkiem (jako przykład służyć może stosunek miary, który dwum odcinkom: odcinkowi mierzonemu i odcinkowi będącemu jednostką miary przyporządkowuje liczbę nieujemną zwaną długością odcinka mierzonego).

Spróbujemy teraz według powyższego schematu naszkicować, jakby mogła wyglądać **metodologia planowania**.

Wewnętrzna struktura planu¹⁾. W każdym planie wyróżnić można dwa odrębne zbiory nakazów, z których pierwszy nazwiemy „zadaniem”, a drugi „rozwiązaniem”. Zadanie — to zbiór nakazów, co do których chcemy, żeby były zrealizowane, ale które nie są dla nas bezpośrednio wykonalne. Rozwiązanie — to zbiór

¹⁾ W tym rozdziale pozwalamy sobie na szereg zbyt skrajnych może uproszczeń. Ścisłe ujęcie wymagałoby rozwinięcia wywodu do zbyt dużych rozmiarów.

nakazów, które potrafimy wykonać, a tak dobranych, że jeżeli je wykonamy, to tym samym zadanie zostanie zrealizowane¹⁾. Między zbiorem zdań, zwanym „rozwiązaniem“, a zbiorem wyników. (Laicy sądzą błędnie, że rozwiązanie planu wynika z zadania planu). Używając nieco mętniej i metafizycznej, ale za to bardzo rozpowszechnionej terminologii, powiedzieć można, że kto nie odróżnia w planie zadania od rozwiązania, ten myli cel ze środkami, które służą do osiągnięcia celu!

Czynność zwana planowaniem przedstawia się następująco:

- 1) stawiamy sobie (czy ktoś nam stawia) pewne zadanie złożone z nakazów, które nie są bezpośrednio wykonalne,
- 2) budujemy rozwiązanie (znowu pewien zbiór nakazów!),
- 3) sporządzamy uzasadnienie planu, tj. budujemy dowód, wykazujący, że jeżeli wszystkie nakazy rozwiązania zostaną wykonane, to tym samym zadanie zostanie zrealizowane²⁾.

W praktyce planowanie nieraz się komplikuje, zdarzają się np. niżej opisane wypadki:

- a) Każde rozwiązanie, jakie udaje się nam zbudować, okazuje się zbyt „słabe“, aby zapewnić realizację zadania. Okazuje się więc, że zadanie zawiera choć jeden nakaz, który jest nie tylko bezpośrednio niewykonalny, ale jest po prostu niewykonalny. W takich razach nie pozostaje nic innego jak zmodyfikować zadanie, mianowicie zastąpić je przez inne, podobne do pierwotnego, ale „skromniejsze“.
- b) Rozwiązanie, jakie udało się nam zbudować, nie tylko zapewnia realizację postawionego zadania, ale zapewnia zarazem realizację zadania „dalej idącego“. W takich wypadkach trzeba szukać bądź „skromniejszego“, czy też „słabszego“ rozwiązania lub też zdecydować się na zastąpienie pierwotnego zadania przez zadanie „mocniejsze“ czy też „dalej idące“.

Jeżeli planujący ma „pecha“, to proces wzajemnego dostosowywania obu zbiorów nakazów może być bardzo żmudny i przewlekły.

Dla każdego logika (wyjawszy może niektórych niezwykle subtelnym, ale już nazbyt perwersyjnym) jasne jest, że każdy poprawny plan powinien być niesprzeczny. Z drugiej jednak strony, każdy ekonomista rozumie, jak daleka i trudna bywa droga od uświadomienia sobie potrzeby — do jej zaspokojenia. Tak jest właś-

¹⁾ Ścisłej — zadanie zostanie tym samym zrealizowane z pewnością (co się rzadko zdarza) lub z dostatecznie wysokim dla praktyki prawdopodobieństwem.

²⁾ Osobiście nie zdołałem zauważyć, żeby umiejętność budowania takich dowodów była zbyt rozpowszechniona. Co gorzej, potrzebę uzasadnienia planu rzadko kto sobie uświadamia.

nie w tym wypadku. Rozumiemy wprawdzie, że plan powinien być niesprzeczny, ale trudno by nam było podać metodę dowodzenia niesprzeczności planu.

Jeśli mowa o wewnętrznej strukturze planu, to warto by jeszcze dodać słów parę o strukturze planu wytwórczości. Przez „plan wytwórczości“ rozumiemy plan, którego zadanie jest zbiorem nakazów w postaci — „wytworzyć takie a takie dobro, w takiej a takiej ilości, w takim a takim czasie!“

Wytwór, jak wiadomo, otrzymuje się przez uruchomienie czynników wytwórczych (przyrody, kapitału i pracy ludzkiej). Toteż rozwiązanie planu wytwórczego składa się z nakazów w postaci — „uruchomić taki a taki czynnik wytwórczy, w takiej a takiej ilości, w takim a takim czasie!“ Przy czym jakość, ilość i czas uruchomienia czynników wytwórczych muszą być dopasowane do zadania. Oczywiście, można też przedstawić schemat rozwiązania planu wytwórczości nieco szczegółowiej. Takie rozwiązanie planu składa się z nakazów, np. o następujących postaciach:

- 1) użyć surowców i materiałów biegowych takich a takich, w takiej a takiej ilości, w takim a takim czasie!
- 2) użytkować takie a takie inwestycje wytwórcze, w takim a takim rozmiarze i czasie!
- 3) zatrudnić tylu a tylu pracowników o określonych kwalifikacjach, na taki a taki okres!

Przez „plan usług“ rozumiemy plan, którego zadanie jest zbiorem nakazów w postaci — „świadczyć taką a taką usługę, w takiej a takiej ilości, w takim a takim czasie!“ Plany transportu, plany łączności, oto przykłady klasyczne planów usług. Stosunek gospodarczy, zwany „świadczeniem usługi“, ma strukturę, jak wiadomo, bardzo zbliżoną do stosunku zwanego „wytwórczością“. Aby wyświadczyć usługę, trzeba uruchomić odpowiednie czynniki wytwórcze. W konsekwencji rozwiązanie planu usług składa się z nakazów o takiej samej postaci, jak rozwiązanie planu wytwórczości.

Sądźmy, że do planów, posiadających strukturę wewnętrzną, nader podobną do struktury planów wytwórczości i planów usług, zaliczyć można plany inwestycyj. Tego stanowiska nie będziemy tu uzasadniać, gdyż wymagałoby to zbyt obszernego wywodu.

Stosunki bilateralne między planami. Liczba stosunków bilateralnych, zachodzących między planami, i to tylko tych stosunków, z którymi ma się do czynienia w technice planowania, jest niespodziewanie duża. Ograniczymy się tu do szkicowego opisanie tylko jedenastu spośród nich.

1) Mówiąc o wewnętrznej strukturze planu wspominaliśmy o sprawie jego (wewnętrznej) niesprzeczności czy sprzeczności. W tym rozumieniu sprzeczność i niesprzeczność były to cechy danego planu. Teraz zajmiemy się sprzecz-

nością w innym słowa tego rozumieniu. Weźmy pod uwagę jakieś 2 plany. Może się zdarzyć, że jeden z nich będzie sprzeczny z drugim, chociaż każdy z nich jest wewnątrznie niesprzeczny. Tę sprzeczność jest stosunkiem bilateralnym, zachodzącym między planami. Nie trzeba myśleć, że ten stosunek między planami jest czymś niedopuszczalnym, czymś kompromitującym. Przeciwnie. W pewnych sytuacjach jest on dopuszczalny, a nawet pożądany. Wbrew zbyt rozpowszechnionym w tej sprawie przesądom stwierdzić należy, że pojęcie planu nie jest obce gospodarce liberalno - kapitalistycznej. W gospodarce liberalno - kapitalistycznej każdy przedsiębiorca posiada swój plan, a stan wzorowy polega na tym, żeby każdy z dwóch przedsiębiorców konkurujących ze sobą posiadał plan wewnątrznie niesprzeczny, natomiast między tymi planami powinien zachodzić stosunek sprzeczności. Takiego postawienia sprawy nie powinniśmy dziś, w obecnych warunkach ustrojowych, uważać za całkowicie zdezaktualizowane. Jest ono może słuszne w odniesieniu do sektora prywatnego. Również w obrębie planowej gospodarki publicznej zachodzenie stosunku sprzeczności między planami nie zawsze musi być stanem rzeczy godnym potępienia. Niedopuszczalne jest tylko, aby plany obowiązujące były ze sobą sprzeczne. Natomiast jest bardzo pożądane, by w fazie początkowej, gdy plany się dopiero przygotowuje, walczyły ze sobą sprzeczne koncepcje.

O stosunku sprzeczności udowodnić można szereg twierdzeń. Niektóre z tych twierdzeń są zupełnie banalne, np. przeciwzwrotność sprzeczności (tj. twierdzenie „Jeżeli A jest planem niesprzecznym, to nie jest prawdą, że plan A jest sprzeczny z planem A'”) lub symetria sprzeczności (tj. twierdzenie „Jeżeli plan A jest sprzeczny z planem B, to plan B jest sprzeczny z planem A'”), inne są trudne do sformułowania i dowody ich są zawile.

2) Następnym ze stosunków bilateralnych, to stosunek niesprzeczności. Wiemy już, że na gruncie gospodarki planowej powinien on zachodzić między planami obowiązującymi. Stosunek ten jest zwrotny (jeżeli A jest planem niesprzecznym, to plan A jest niesprzeczny z planem A) oraz jest symetryczny, podobnie, jak stosunek sprzeczności (jeżeli plan A jest niesprzeczny z planem B, to plan B jest niesprzeczny z planem A).

3) Jeżeli mamy dane dwa plany, np. plan wytwórczości przemysłowej i plan przewozów, to powstają zagadnienia:

- (1) czy plan przewozów jest ilościowo i chronologicznie dostosowany do przewiezienia takiej ilości surowców i materiałów biegowych, jaka jest potrzebna przemysłowi do wykonania jego planu,
- (2) czy plan przewozów uwzględni należycie przewóz wytworów przemysłu od zakładów przemysłowych długą drogą prowadzącą aż do spożycia,

- (3) czy plan wytwórczości przemysłowej przewiduje w odpowiedniej mierze taką produkcję dla potrzeb transportu (np. wydobycie węgla, wytwórczość smarów, szyn i taboru), aby transport nią zasilany mógł spełnić swe obowiązki wobec przemysłu.

Jeśli odpowiedź na wszystkie trzy pytania wypadła pozytywniej, mówimy, że plan przewozów jest scharmonizowany z planem wytwórczości przemysłowej.

O stosunku harmonizacji udowodnić można szereg twierdzeń. Niektóre z tych twierdzeń są zupełnie banalne, np. zwrotność harmonizacji (tj. twierdzenie „Jeżeli plan A jest niesprzeczny, to plan A jest scharmonizowany z planem A'”), lub symetria harmonizacji (tj. twierdzenie „Jeżeli plan A jest scharmonizowany z planem B, to plan B jest scharmonizowany z planem A'”), lub wreszcie twierdzenie następujące: „Jeżeli plan A jest scharmonizowany z planem B, to w takim razie plan A jest niesprzeczny z planem B'”. Brak miejsca nie pozwoli nam na zajęcie się twierdzeniami nie banalnymi wprowadzić, lecz które nader trudno jest krótko sformułować.

W praktyce jeżeli mamy dowieść, że pewien plan jest scharmonizowany z innym planem, skutecznym środkiem dowodu bywają harmonogramy Adamieckiego.

4) Wyobraźmy sobie teraz, że zbudowaliśmy pewien plan, który nazwiemy „Rocznym narodowym planem gospodarczym”. Zadanie tego planu składa się z czterech tylko nakazów. Oto ich schematy:

- (1) Osiągnąć w roku dochód narodowy, wynoszący jednostek siły nabywczej!

- (2) Skład dochodu narodowego ma być następujący:

inwestycje	. . . %
spożycie	. . . %
razem	100%

- (3) Podział inwestycji ma być następujący:

sektor publiczny	. . . %
„ spółdzielczy	. . . %
„ prywatny	. . . %
razem	100%

- (4) Poziom względny spożycia rocznego na głowę ma być następujący:

klasa pracowników najemnych	. . .
pozostała ludność rolnicza	. . .
pozostała ludność nierolnicza	. . .
przeciętna	100

Nie będziemy tu podawali schematu całości rozwiązania „Rocznego narodowego planu gospodarczego”, poprzestaniemy na założeniu, że pewna część tego rozwiązania brzmi następująco:

- (1 i) Sektor publiczny w roku . . . zainwestuje:
- | | | | | |
|------------------------------|-------|-----------|---|---|
| inwestycje przemysłowe . . . | jedn. | siły nab. | | |
| „ rolnicze . . . | „ | „ | „ | „ |
| „ komunikac. . . | „ | „ | „ | „ |
| „ pozostałe . . . | „ | „ | „ | „ |
| razem . . . | „ | „ | „ | „ |
- (2 i) sektor spółdziel. w roku . . . zainwestuje:
- | | | | | |
|------------------------------|-------|-----------|---|---|
| inwestycje przemysłowe . . . | jedn. | siły nab. | | |
| „ rolnicze . . . | „ | „ | „ | „ |
| „ komunikac. . . | „ | „ | „ | „ |
| „ pozostałe . . . | „ | „ | „ | „ |
| razem . . . | „ | „ | „ | „ |
- (3 i) sektor prywatny w roku . . . zainwestuje:
- | | | | | |
|------------------------------|-------|-----------|---|---|
| inwestycje przemysłowe . . . | jedn. | siły nab. | | |
| „ rolnicze . . . | „ | „ | „ | „ |
| „ komunikac. . . | „ | „ | „ | „ |
| „ pozostałe . . . | „ | „ | „ | „ |
| razem . . . | „ | „ | „ | „ |

A teraz wyobraźmy sobie drugi plan, nazwijmy go „Planem inwestycyjnym”. Zadanie tego drugiego planu to po prostu zbiór znanych nam już nakazów:

(1 i), (2 i), (3 i)

A więc zadanie „Planu inwestycyjnego” jest częścią rozwiązania „Rocznego planu narodowego”. W takich sytuacjach, gdy plan A (np. „Roczny plan inwestycyjny”) ma zadanie, które jest częścią rozwiązania planu B (np. „Rocznego narodowego planu gospodarczego”), ponadto plan A jest niesprzeczny z planem B, a w dodatku jeszcze zadanie planu B (np. „Rocznego narodowego planu gospodarczego”) nie jest częścią rozwiązania planu A (np. „Rocznego planu inwestycyjnego”), mówimy, że plan A jest bezpośrednio podrzędny względem planu B. Jasne jest, że stosunek bezpośredniej podrzędności, z którym często mamy do czynienia w gospodarce późnokapitałistycznej, a zwłaszcza w gospodarce planowej jest przeciwwrotny (tzn., że żaden plan nie jest bezpośrednio podrzędny w stosunku do siebie samego), a ponadto jest przeciwsymetryczny (jeżeli plan A jest bezpośrednio podrzędny względem planu B, to nie jest prawdą, że plan B jest bezpośrednio podrzędny względem planu A).

5) Weźmy teraz pod uwagę trzy plany:

- Plan A (np. plan inwestycyjny),
- „ B (np. plan spożycia),
- „ C (np. narodowy plan gospodarczy)

i założmy, że plan A jest bezpośrednio podrzędny w stosunku do planu C, oraz że plan B jest również bezpośrednio podrzędny w stosunku do planu C. Ponadto jeszcze założmy, że plan A jest niesprzeczny z planem B. W takiej sytuacji będziemy mówili, że plan A jest w s p ó ł r z ę d n y

z planem B. Stosunek współrzędności planów jest zwrotny i symetryczny. Nie należy mieszać ze sobą stosunku harmonizacji ze stosunkiem współrzędności. Jest to ważne nie tylko ze względów czysto naukowych, lecz również praktycznych. Zachodzenie stosunku współrzędności nie gwarantuje nam bowiem, że zachodzi również stosunek harmonizacji. Można to ująć w pedantyczną postać twierdzenia: „Istnieją takie plany A, B, że plan A jest współrzędny z planem B, lecz plan A nie jest zharmonizowany z planem B”.

6) Wyobraźmy sobie, że w Centralnym Urzędzie Planowania przyjęto nową metodę pracy. Zamierzano tam właśnie opracować pewien plan gospodarczy. Kierownik tej pracy sformułował zadanie planu. Utworzono dwa współzawodniczące ze sobą zespoły. Każdy z tych zespołów miał niezależnie od drugiego opracować rozwiązanie planu. Założmy, że każdy z zespołów wykonał swą pracę poprawnie, lecz odmiennie niż pozostały. W wyniku mamy aż dwa plany, oba posiadają jedno i to samo zadanie, różniące się tylko rozwiązaniami. Nie będziemy się zastanawiali nad tym, w jaki sposób dokonano w Centralnym Urzędzie Planowania wyboru między dwoma planami. Istotne jest dla nas co innego, interesuje nas stosunek zachodzący między dwoma planami, polegający na tym, że posiadają one wspólne zadanie. O takich planach powiadaćmy, że są one w s p ó ł c e l o w e. Innymi słowy, plan A jest współcelowy z planem B wtedy i tylko wtedy, jeżeli zadanie planu A jest identyczne z zadaniem planu B. Stosunek współcelowości jest zwrotny. („Jeżeli A jest planem, to A jest współcelowe z A”) oraz symetryczny. Jasne jest, że współcelowość nie musi za sobą ciągnąć ani niesprzeczności, ani harmonizacji. Co więcej, gdy w praktyce mamy do czynienia z planami współcelowymi, są one między sobą sprzeczne i niesharmonizowane.

7) Zdarza się nieraz taka oto sytuacja: opracowano pewien plan, mamy go przed sobą, jest całkiem gotowy. I oto z tego czy innego powodu (zmiany obiektywne, zmiana obowiązującej koncepcji gospodarczo-politycznej) trzeba przeprowadzić zmiany w tym planie, trzeba dokonać rewizji planu. Z pewnego punktu widzenia (możemy go nazwać „merytorycznym”) można odróżnić dwa rodzaje rewizji:

- a) rewizję „płytszą”, która nie zmienia zadania planu, lecz zmienia jego rozwiązanie (= rewizja rozwiązańowa),
- b) rewizję „głębszą”, która modyfikuje nie tylko rozwiązanie, ale i zadanie planu (= rewizja zadaniowa).

Z innego znowu punktu widzenia, (mianowicie chronologicznego) można znowu odróżnić dwa rodzaje rewizji:

- a) rewizja dokonana całkowicie przed okresem obowiązywania planu (= rewizja przedwykonawcza),
- b) rewizja dokonana w czasie obowiązywania planu (= rewizja wykonawcza).

W konsekwencji, między pierwotną wersją planu a jego wersją zrewidowaną (a więc ściśle sprawę ujmując, między dwoma różnymi planami) zachodzi jeden z następujących czterech stosunków bilateralnych:

- aa) rewizja rozwiązaniowa przedwykonawcza,
- ab) rewizja rozwiązaniowa wykonawcza,
- ba) rewizja zadaniowa przedwykonawcza,
- bb) rewizja zadaniowa wykonawcza.

Każdy z tych czterech stosunków jest, oczywiście, przeciwzrotny i przeciwsymetryczny. Nie trudno przekonać się o prawdziwości twierdzenia — „jeżeli plan **A** jest wynikiem rewizji rozwiązaniowej przedwykonawczej planu **B**, to w takim razie plan **A** jest współcelowy z planem **B**”.

Stosunki multilateralne między planami. Ograniczmy się tutaj do rozważenia dwu tylko stosunków trójczłonowych między planami (suma i agregat).

1) Wyobraźmy sobie, że przedłożono nam dwa plany wytwórczości: plan wydobycia gazu ziemnego i plan wytwarzania energii elektrycznej. Oba plany mają obowiązywać w tym samym okresie. Słusznie czy niesłusznie postanawiamy dokonać zmian redakcyjnych. Oba te plany postanawiamy złączyć w jeden. Łączymy zadanie z zadaniem i rozwiązanie z rozwiązaniem. Otrzymujemy nowy plan, ten plan nazwijmy „energetycznym”. Plan wydobycia gazu ziemnego i plan wytwarzania energii elektrycznej — to składniki, plan energetyczny — to suma. Odnośny stosunek trójczłonowy, zachodzący między składnikami, a sumą nazwiemy „dodawaniem planów”. Dodawanie planów jest przemienne, to znaczy, że zachodzi twierdzenie. — „Jeżeli plan **A** jest sumą planu **B** oraz planu **C**, to plan **A** jest sumą planu **C** oraz planu **B**”. Jest to zresztą twierdzenie zgoła banalne. Nie banalne natomiast wydaje się twierdzenie, że suma dwu planów, z których każdy jest wewnętrznie niesprzeczny, może być planem wewnętrznie sprzecznym.

2) Mówiliśmy już o tym (wtedy, gdy zajmowaliśmy się wewnętrzną strukturą planu), że między rozwiązaniem planu, a jego zadaniem zachodzi stosunek wynikania. Z przykrością musimy przyznać, że niemal zawsze wtedy, gdy mamy do czynienia z planami w praktyce przydatnymi, nie jest to ów niezawodny, wykuty z najhartowniejszej stali, stosunek wynikania logicznego. Rozwiązanie planu jest zwykle spojone z zadaniem za pomocą stosunku znacznie skromniejszego, zawodzącego nieraz w trakcie realizacji, mianowicie stosunku wynikania *p r a d o p o d o b n e g o*. Czy można coś zdziałać skutecznie w tym celu, aby zwiększyć prawdopodobieństwo, że wykonanie rozwiązania pociągnie za sobą realizację zadania? Pomocna może być w tym wypadku zasada podziału ryzyka. Weźmy pod uwagę dwa plany współcelowe o różnych rozwiązaniach. Zbudujmy przy ich pomocy trze-

ci plan o niezmienionym zadaniu, lecz polegający na tym, że nowe rozwiązanie ma być takim skombinowaniem rozwiązań obu planów pierwotnych, aby zadanie było zrealizowane częściowo w sposób przewidziany w pierwszym, a częściowo w sposób przewidziany w drugim z planów. Tak zbudowany plan będziemy nazywali „agregatem” obu planów pierwotnych, stosunek zaś trójczłonowy, łączący oba plany pierwotne z agregatem, można by nazwać *st o s u n k i e m a g r e g a t o w y m*. Łatwo zauważyć, że stosunek ten jest, podobnie jak dodawanie planów — przemienne. W pewnych warunkach agregat daje większe szanse częściowej przynajmniej realizacji zadania niż plany pierwotne, z których został zbudowany.

Zwróćmy uwagę na zadanie, polegające na tym, żeby z punktu P_1 przewieźć do punktu P_2 — X ton pewnego dobra. Założmy, że między obu punktami są dwie drogi, i że na każdej z nich transport jest narażony na awarię. Opracowano dwa współcelowe plany transportu z punktu P_1 do P_2 . Pierwszy z tych planów przewiduje wyłącznie użycie jednej tylko drogi, drugi — wyłącznie użycie drogi drugiej. Agregat — to trzeci plan współcelowy, nakazujący podział całości transportu między obie drogi.

Stosunki bilateralne między planami a liczbą.

Weźmy pod uwagę teraz pewien plan wytwórczości. Zadanie tego planu składa się, jak wiemy, z nakazów wytworzenia pewnych dóbr w określonych ilościach i w określonym czasie. Obliczmy łączną wartość tych wytworów przy pomocy jakiegoś rozsądnie dobranej cennika. Otrzymańmy w ten sposób sumę nazwiemy „korzyścią brutto” wykonania planu. Weźmy z kolei pod uwagę rozwiązanie naszego planu. Składa się ono z nakazów uruchomienia pewnych czynników wytwórczych w odpowiednich okresach czasu. Przy pomocy naszego cennika obliczmy koszt wykonania planu. Odejmując od korzyści brutto koszt, otrzymamy korzyść netto. Dziełąc korzyść netto przez koszt, otrzymamy współczynnik, który nazywam „*k o r z y s t n o ś c i a p l a n u*”. Jasną jest rzeczą, że w podany wyżej sposób można obliczyć korzyść netto i korzystność nie tylko dla planów wytwórczości, ale i dla różnych planów usług i niektórych innych. Nie jest natomiast wcale oczywiste, że powyższe pojęcia (tj. korzyść netto i korzystność) określiliśmy tu w sposób nadmiernie uproszczony, a to jedynie dlatego, że precyzyjne definicje nie są w tym wypadku możliwe bez odwołania do pojęć teorii prawdopodobieństwa.

Wyobraźmy sobie zbiór planów współcelowych, stanowiących np. wynik konkursu, na opracowanie planu o danym zadaniu. Jak dokonać wyboru wśród tych planów współcelowych? Który z nich uznać za najlepszy? W pewnych warunkach i z pewnym zastrzeżeniem można zastosować, jako instrument wyboru, pojęcia korzyści netto. Skonstruowanie miary bardziej subtelnej przekraczałoby już ramy niniejszych rozważań.

SZYBKI rozwój komunikacji samochodowej po pierwszej wojnie światowej postawił politykę komunikacyjną wobec trudnego problemu. Masowa produkcja samochodów zastała w Europie i Ameryce gęsto rozbudowaną sieć kolejową, zorganizowaną w ogromnych przedsiębiorstwach, często upaństwowionych, przy czym przedsiębiorstwa te zatraciły swój pierwotny czysto zarobkowy charakter, przekształcając się stopniowo w przedsiębiorstwa o cechach użyteczności publicznej, korzystające z faktycznego monopolu.

Do czasu rozwoju automobilizmu niektóre koleje odczuwały w niewielkim stopniu konkurencję śródlądowych dróg wodnych, a w niektórych przypadkach i przybrzeżnej żeglugi morskiej. Konkurencja ta jednak była ograniczona terytorialnie, a wyraźne różnice w jakości usług przewozowych zmniejszały jej zakres. Ponadto, trwający wówczas szybki rozwój przemysłu i handlu stwarzał wielkie zapotrzebowanie na przewozy, absorbując w całości usługi rozrastającego się aparatu przewozowego.

Po rozpowszechnieniu się samochodu kolej stała wobec konkurenta produkującego identyczne usługi, terytorialnie nieograniczonego i nieobciążonego obowiązkami, nałożonymi na nią jako na przedsiębiorstwo quasi monopolistyczne o charakterze użyteczności publicznej. Szybki rozwój komunikacji samochodowej zbiegł się z okresem zahamowania tempa rozwoju gospodarczego na świecie, pogłębionego następnie ogólnym kryzysem gospodarczym w roku 1930. Możliwości produkcyjne istniejącego potencjału przewozowego przewyższyły znacznie efektywny na nie popyt.

W wyniku tego stanu rzeczy koleje znalazły się w szczególnie ciężkim położeniu, każde bowiem przedsiębiorstwo kolejowe oparte jest o znaczny nakład kapitału w urządzeniach stałych, których utrzymanie w pełnej sprawności bez względu na rozmiar ruchu znacznie obciąża koszt eksploatacji. Produkcja kolejowych usług przewozowych podlega prawu wzrastających przychodów, przeto każde przedsiębiorstwo kolejowe dąży do rozszerzania zakresu sprzedaży usług przewozowych aż do pełnego wykorzystania istniejącego taboru i przełotności linii.

Rozwojowi ilościowemu kolei towarzyszył proces integrowania się przedsiębiorstw kolejowych w coraz to większe kompleksy, granicą bowiem koncentracji jest tutaj bardzo wysoka. Jedną największe przedsiębiorstwo można podzielić na dowolną ilość organizacyjnie identycznych okręgów administracyjnych, nadzorowanych centralnie. Proces ten był społecznie

korzystny, gdyż umożliwiał równomierną obsługę wielkich terytoriów, wyrównując deficyty z eksploatacji linii w okręgach ubogich — nadwyżkami wpływów — w okręgach zamożnych.

Samochód rozpoczął pracę przy minimalnym nakładzie kapitału sprowadzającym się do ceny samochodu, wobec czego koszt produkcji usług przewozowych, zwłaszcza w początkowej fazie, podlega tu niemal ściśle prawu proporcjonalnych przychodów. Koszt jednego pociągo-kilometra maleje (do pewnych granic), w miarę wzrostu wykonywanych pociągo - kilometrów, natomiast koszt samochodu-kilometra jest zawsze ten sam. Kolej przeto przy planowaniu przewozów interesuje się całym potencjalnym zapotrzebowaniem na przewozy i rozważa, jaką część tego zapotrzebowania może pokryć przez zwiększenie swej pracy aż do granic wydajności istniejącego aparatu. Przedsiębiorca samochodowy natomiast zainteresowany jest tylko w efektywnym popycie, tzn. opłacającym przewoźne powyżej jego kosztu własnego. Kolej może bez strat dla siebie zwiększać w znacznych granicach zakres efektywnego zapotrzebowania. Samochód tego uczynić nie może i nie będzie mógł, dopóki nie będzie budował i utrzymywał własnych dróg i nie upodobni się organizacyjnie do kolei. Na to jednak nie zanoszą się jeszcze, ponieważ koszt transportu samochodowego jest wyższy, a usługi jego nie przewyższają usług kolejowych pod względem jakości lub przewyższają je tylko w stopniu niewielkim i w sposób nie dość powszechny. Aparat kolejowy nie może być uważany w tych warunkach za przestarzały i nie może być zastąpiony przez inny typ lokomocji. Wydaje się, że kolej i samochód skazane są na współzycie i zadaniami polityki komunikacyjnej jest współzycie to zorganizować w sposób najbardziej korzystny pod względem społecznym.

Jedną z zasadniczych różnic pomiędzy gospodarką indywidualistyczną a — planową jest to, że gdy pierwsza hołduje zasadzie konkurencji — druga opiera swą działalność na współpracy. Przy systemie konkurencji nieokreślony z góry postęp gospodarczy jest wynikiem wypadkowej siły twórczych i siły destrukcyjnych, tzn. opłaca się go pewną sumą strat i szkód, jak każde osiągnięcie wynikające z walki. W gospodarce planowej natomiast postęp z góry określony powinien być osiągnięty w wyniku współpracy i koordynacji wysiłków twórczych przy możliwym wyeliminowaniu wszelkich tarć i marnotrawstwa.

W krajach zachodnich polityka komunikacyjna zajęła początkowo stanowisko wyczekujące wobec rozwoju komunikacji samocho-

wej, a następnie ograniczyła się do wyrównania w pewnym stopniu szans konkurencyjnych pomiędzy obu środkami transportu, nakładając na samochody obowiązki podobne do tych, które ciążyą na kolei, zwalniając jednocześnie kolej z niektórych rygorów, jak np. z korzystnego pod względem społecznym obowiązku stosowania jednakowych taryf przewozowych wobec wszystkich klientów. W krajach o większym zakresie interwencji państwowej posunięto się dalej, ograniczając długość linii samochodowych a nawet ich ilość. Najdalej poszły Niemcy przedwojenne, które obok innych klasycznych posunięć koordynacyjnych włączyły w system taryfy kolejowej samochodowy ruch towarowy — długodystansowy, redukując w ten sposób radykalnie konkurencję.

Największą szkodą społeczną, która wynika z pozostawienia stosunków pomiędzy koleją a samochodem wolnej grze konkurencji, było przeinwestowanie aparatu przewozowego, to jest skierowanie istniejących środków na cel zbędny kosztem niezaspokojonych innych celów. W kraju ubogim tego rodzaju fakt byłby szczególnie szkodliwy. W Polsce przedwojennej przy ogólnym niedoinwestowaniu komunikacyjnym mieliśmy przeinwestowanie na niektórych szlakach dających rentowne przewozy i gdzie skupiali się przewoźnicy samochodowi, walcząc z koleją i między sobą o rentowne przewozy. W wyniku tej konkurencji przewoźne na najdroższe towary, dla których koszt przewozu odgrywał małą rolę, uległo niższe dając przypadkowy niekalkulowany zysk producentom względnie kupcom. Nie możemy sobie pozwolić na tego rodzaju stan rzeczy. Obowiązkiem naszym jest rozbudować i wykorzystać aparat przewozowy w sposób ekonomiczny. Gospodarka planowa umożliwia nam zastosowanie odpowiednich środków.

Dziś, gdy komunikacja samochodowa jest u nas jeszcze w stanie początkowym, możemy ustalić wytyczne rozwoju komunikacji, przy czym przede wszystkim należy uprzytomnić sobie szereg faktów i okoliczności, które trzeba będzie brać pod uwagę. Najważniejsze z nich są: równomierność rozmieszczenia sieci kolejowej, stan zniszczenia na kolejach, mały stopień zależności od zagranicy przy budowie i eksploatacji kolei, duży natomiast — przy inwestycjach i eksploatacji samochodów, różnica między koleją a samochodami w zakresie kosztów inwestycji i kosztów eksploatacji, stan dróg bitych, wreszcie istniejący od wielu lat układ cennika przewozu towarów kolejją.

W ramach niniejszego artykułu ograniczymy się do omówienia układu cennika usług kolejowych w zakresie przewozu towarów. Cennik przewozu osób nie odgrywa poważniejszej roli w kwestii uregulowania stosunków pomiędzy koleją a samochodem, ponieważ system tego cennika oparty jest na dostosowaniu wysokości opłaty do wygody podróży, czyli do wartości usługi przewozowej. Nie ma tutaj zatem nic, co by zasadniczo odróżniało

system cen kolejowych od — samochodowych. Zastępowalność techniczna uzupełniona jest zastępowalnością handlową.

W kolejowej taryfie towarowej opłaty dostosowane są przede wszystkim do możliwości płatniczej poszczególnych towarów względnie grup towarów, czyli stosowany jest system opłat zróżniczkowanych, możliwy tylko przy monopolu. System ten występuje w formie szerokiego wachlarza stawek przewozowych, dostosowanych do cen towarów; ceny towarów uważa się za obiektywną miarę ich przewozowej zdolności płatniczej, dopuszczając liczne odchylenia odpowiednio do subiektywnej sytuacji rynkowej. Rozwijał się on w ciągu dziesiątków lat, gdy koleje rozrastały się w wielkie przedsiębiorstwa korzystając z faktycznego monopolu. System ten pod kontrolą państwową okazał się korzystnym pod względem społecznym, umożliwiając dokonywanie wszystkich gospodarczo uzasadnionych przewozów i zapewniając równocześnie kolejnictwu równowagę budżetową. Nie od rzeczy będzie uprzytomnić sobie nieco dokładniej, na czym system ten polega.

Dla uproszczenia przyjmiemy, że dane przedsiębiorstwo kolejowe zajmuje się wyłącznie przewozem towarów i wykonywa rocznie określoną ilość T tono-kilometrów, uzyskując przychód P wystarczający na pokrycie kosztów eksploatacji i utrzymania urządzeń w należytym

stanie. Wówczas $\frac{P}{T} = K$ będzie przeciętnym kosztem własnym jednego tono-kilometra. K dzieli się na K_r , tj. część kosztów zależną od ruchu, i na K_s , tj. część niezależną od ruchu, czyli pewną sumę kosztów, które muszą być ponoszone bez względu na wielkość T , zatem $K = K_r + K_s$ przy czym K_s stanowi część znaczną, dochodzącą do 50%. Rozpatrując wykonane tono-kilometry stwierdzimy, że składają się one z przewozu różnych towarów o różnych stawkach przewozowych, z których jedne są niższe od K , inne zaś wyższe. Dalej stwierdzamy, że stawki te można ułożyć w rosnący szereg, poczynając od wielkości równej K_r a kończąc na wielkości $K + b_n$. Jeżeli podzielimy całe T tono-kilometrów na grupy stosownie do opłacanych przez nie stawek, otrzymamy z grup: $T_1, T_2, \dots, T_n, \dots, T_n$ i równą ilość stawek stosowanych na danej kolei. Wówczas wyżej podaną zależność $P = TK$ można napisać:

$$P = T_1 K_r + T_2 (K_r + a_1) + \dots + T_n K + T_n (K + b_n) + \dots + T_n (K + b_n)$$

W powyższym równaniu ujęliśmy powszechnie na świecie stosowany system kolejowy taryf towarowych, przy czym P może obejmować nie tylko koszty eksploatacji, ale również oprocentowanie i amortyzację kapitału oraz zysk. Pod K można podstawić pełny koszt ruchowy albo mniejszą wielkość, np. tylko koszt trakcji. W każdym razie prawa strona równania dzieli się na dwie części, z których jedna obejmuje ilości tono-kilometrów, przewożone

według stawek niższych niż przeciętny koszt własny, druga — grupy towarów przewożonych według stawek wyższych niż przeciętny koszt własny. Na pierwszy rzut oka widać, że im większe relatywnie będą grupy T_1, T_2 , znajdujące się po lewej stronie wyrazu T_p, K , tym wyższe będą musiały być wielkości b_1, b_2, \dots, b_n , tj. tym wyższe ponad przeciętny koszt własny będą musiały być stawki dla towarów znajdujących się po prawej stronie tego wyrazu.

Manipulując w szerokich granicach pomiędzy kosztem własnym ruchowym a wysoką przewozową zdolnością płatniczą gotowych do konsumpcji wyrobów, kolej ma możliwość zaspokojenia szerokiej skali zapotrzebowania na przewozy. Rozumie się, że tego rodzaju układ cen wymaga monopolu podaży usług przewozowych, w przeciwnym bowiem razie odpadną na rzecz konkurenta przewozy obciążone wysokimi opłatami. Ten stan rzeczy ustalał się faktycznie z rozwojem transportu samochodowego.

Głównym składnikiem K jest koszt utrzymania drogi oraz aparatu administracyjnego, rachunkowego i technicznego, natomiast głównym składnikiem K_r jest koszt trakcji i taboru. Samochód nie ponosi kosztów utrzymania drogi (albo ponosi je tylko w nieznacznym stopniu), a ponieważ aparat administracyjny jest minimalny, koszt ogólny pokrywa się niemal z kosztem ruchu. Samochód nie posiada tedy skali stawek w granicach K_r i K , a więc skali opłat dla towarów tanich, wobec czego zainteresowany jest tylko grupami towarów, które w systemie kolejowym wyrównują niedobory wynikające z przewozu towarów tanich. Ponieważ elastyczność substytucji pomiędzy koleją a samochodem jest znaczna, przeto niewielkie nawet ustępstwa w cenach i nieznaczne ułatwienia przewozowe (np. bezpośrednia dostawa towaru do składu odbiorcy) przesuwają droższe towary z kolei na samochód.

W krajach zamożnych, gdzie wpływy kolei kalkulowane są tak, aby wystarczały one nie tylko na pokrycie kosztów eksploatacji, ale również na oprocentowanie i amortyzację kapitału oraz na wygospodarowanie zysków, utrata części przewozów obciążonych wysokimi stawkami może nie być groźna, natomiast w Polsce, gdzie nawet przed wojną wpływy PKP. nie wystarczały na odpowiednią renowację urządzeń, utrata każdego miliona tono-kilometrów z grup T_1, \dots, T_p oznacza konieczność odpowiedniej podwyżki cen przewozu dla wielu milionów tono-kilometrów z grup towarów tanich, czyli kształt krzywej podaży usług przewozowych musi ulec zmianie w kierunku niekorzystnym z punktu widzenia ogólnogospodarczego. Alternatywą jest — albo deficyt budżetu kolejowego — wyrównywany ze źródeł skarbowych, albo pogodzenie się z faktem dekapitalizacji kolei — wskutek braku dostatecznej konserwacji urządzeń. Sytuację pogarsza fakt, że w krajach ubogich stosunek pomiędzy tono-kilometrażem towarów tanich (surowców i półfabrykatów) a tono-kilometrażem towarów droższych, tj. gotowych

wytworów przemysłu, jest wysoce niekorzystny dla towarów droższych. Wystarczy tu wspomnieć, że w 1938 r. 2/3 tonażu kolejowego a przeszło 3/4 tono-kilometrażu stanowiły węgiel, drewno, kamienie, rudy itp. surowce, natomiast towary wysokocenne nie przekraczały 5%.

Nie posiadamy obliczeń, jaka część towarów opłacających wyższe przewożne na kolei została w ostatnich latach przed wojną przejęta przez ciężarówki pracujące wzdłuż szlaków kolejowych. Można jednak z dużym przybliżeniem oszacować tę ilość. Zdolność przewozowa samochodów ciężarowych w r. 1938 szacowana jest u nas na 5 milionów ton rocznie i nie ma podstaw do przypuszczenia, że zdolność ta nie była wykorzystana, zwłaszcza wobec dobrego wówczas stanu taboru. Można przyjąć, że 1 milion ton stanowiły towary drogie, przejęte od kolei przez samochody i że przeciętna odległość przewozu wynosiła 200 km — tak że kolej straciła 200 milionów tono-kilometrów wysoko taryfowanych przewozów, które mogły być łatwo wykonane przez 1½ tysiąca 5-tonowych samochodów umiejętnie wykorzystanych. Towary te opłacałyby przeciętnie na kolei 33 gr za tono-kilometr, czyli kolej straciłaby wpływ w kwocie 66 miln. zł. Zmniejszeniu pracy kolei o mniej niż 1% (ogólna praca kolei w roku 1938 wyniosła przeszło 22 mild. tono-kilometrów netto) towarzyszyło zmniejszenie przychodu za przewóz towarów o przeszło 10%. Wprawdzie teoretycznie koszt własny przy przewozie przesyłek drobnych, którymi byłyby utracone przewozy, jest znacznie wyższy niż przy przesyłkach wagonowych, ale wobec małego odsetka utraconych przewozów można wątpić, czy odpadnięcie tych przewozów zmniejszyło ogólny koszt eksploatacji o jakąś praktycznie uchwytą kwotę. Można tedy bez większej niedokładności powiedzieć, że strata netto kolei wyniosła przeszło 60 miln. zł.

W roku 1938 koleje nasze przewiozły do portów w Gdyni i w Gdańsku około 10 miln. ton węgla na eksport, wykonując około 6 mild. tono-kilometrów przy opłacie 0,7 gr za tono-kilometr, co stanowi 28% pracy przewozowej przy wpływie 42 miln. zł. Przewozy te były wysoce deficytowe i jeśli budżet kolei nie zламаł się pod ich ciężarem, to tylko dzięki temu, że była jeszcze dostateczna ilość innych tono-kilometrów, wykonanych według wyższych stawek niż przeciętny koszt własny. Zresztą równowaga budżetowa była już wówczas tylko formalna, gdyż wskutek zmniejszenia się przewozów towarów droższych na rzecz samochodu zmniejszono wydatki na utrzymanie kolejnictwa do poziomu poniżej niezbędnego minimum, wkraczając na drogę dekapitalizacji.

W ten sposób łatwo dojść do wniosku o konieczności zróżniczkowania cen za przewóz towarów w gospodarstwie wymiennym, gdzie praktycznie biorąc nie ma procesów wytworczych bez mniejszego lub większego udziału

transportu. Nadmierna cena przewozu za jakiś surowiec, półfabrykat lub za jakiś gotowy wyrób wyklucza możliwość produkcji w ogóle, chociażby wszystkie inne elementy tej produkcji były na miejscu. Przy planowaniu jakiejkolwiek działalności gospodarczej element kosztów przewozowych odgrywa zawsze poważną rolę i zadaniem polityki komunikacyjnej jest dbać o to, aby koszty przewozu nie hamowały wzrostu produkcji i rozwoju gospodarczego. Przewoźne musi być przeto ustalane w takiej wysokości, na jaką pozwala całokształt kalkulacji danego przedsiębiorstwa. Zapotrzebowanie na usługi przewozowe w zakresie towarowym jest tak powszechne i zarazem tak zróżniczkowane pod względem możliwości płatniczych, że tylko szeroka skala odpowiednio skalkulowanych opłat może temu zapotrzebowaniu sprostać. Można by, oczywiście, ustalić tylko jedną stawkę przewozową, dostosowaną do najmniejszej zdolności płatniczej, wówczas jednak powstałby przy takim systemie ogromny deficyt przedsiębiorstwa przewozowego, który musiano by pokrywać z budżetu państwowego. Do stosowania takiego systemu brak jakiegokolwiek uzasadnienia. Znałe w historii kolejnictwa próby takiej gospodarki musiano szybko uznać za nieudane.

Niewyzyskanie płatniczej zdolności przewozowej towarów przez przewoźnika monopolistę stwarza „rentę przewozową“. Przy utracie monopolu część tej renty realizowana jest przez konkurujących przewoźników, a reszta rozprzaskowuje się w sposób trudno uchwytny pomiędzy producentem, kupcem a konsumentem. Jednak monopolista transportowy ma możliwość uchwycenia tej renty, co też w praktyce osiągnano na przestrzeni dziesiątków lat monopolu kolejowego. Byłoby błędem gospodarki planowej zaniechanie tego osiągnięcia, które jest równoznaczne z uspołecznieniem owej renty.

W ustrojach indywidualistycznych rozwiązują się tę sprawę kompromisowo, ograniczając konkurencję, ponieważ wchodzi tam w grę interesy prywatnego kapitału, zaangażowanego zarówno w przemyśle samochodowym, jak w kolejnictwie. Walka konkurencyjna ma ostatecznie zdecydować o układzie stosunków w komunikacji lądowej. Fakt, że przy ścieraniu się tych interesów upada korzystny społecznie układ cen, nie odgrywa tu roli, ponieważ osiągnięcie tego układu nie było tu celem, a tylko wynikiem kombinacji prawa nieproporcjonalnych przychodów z faktycznym monopołem przewozu. Można przewidzieć, że po walce konkurencyjnej nastąpi porozumienie i powstanie nowy monopol w formie kombinowanych przedsiębiorstw kolejowo - samochodowych, które odbiją sobie w krótkim czasie poniesione przejściowo straty.

Jakkolwiek nie zachodzi u nas obawa poważniejszych perturbacji o typie wyżej opisanym, to jednak niewłaściwe postawienie kwestii od początku może nam sprawić dużo strat i kłopotów.

Reasumując dotychczasowe wywody można sformułować następujące wnioski:

1. System zróżniczkowanych cen za przewóz towarów jest ekonomicznie wydajny, społecznie sprawiedliwy i praktycznie osiągalny.

2. Każde przedsiębiorstwo przewozowe powinno być finansowo samowystarczalne. Subsydiowanie na dłuższą metę jest ekonomicznie błędne i społecznie nieusprawiedliwione.

3. Zróżniczkowana skala cen przewozowych może zapewnić samowystarczalność finansową przewoźnika tylko wówczas, gdy jest on monopolistą.

4. W społeczeństwie ubogim ilości towarów o wysokiej przewozowej zdolności płatniczej są niewielkie, wobec czego utrata nawet niewielkiej ilości tych towarów powoduje dla przewoźnika, pracującego na granicy samowystarczalności, poważne trudności finansowe.

5. Samochód powinien znaleźć pełne zastosowanie w systemie transportowym. Jednak wobec technicznej zastępowalności usług kolejowych samochodowymi i odwrotnie — zasada monopolu przewozowego wymaga istnienia kombinowanego przedsiębiorstwa, posiadającego prawny monopol na przewóz towarów.

W naszych warunkach bezpośrednio tworzenie kombinatu kolejowo - samochodowego byłoby może niepraktyczne z uwagi na wielką przewagę, jaką w takim kombinacie posiadałby element kolejowy, co mogłoby spowodować niedoceniecie elementu motorowego a tym samym niedostateczność jego wyzyskania i rozwoju. Wydaje się bardziej celowym stworzenie w pierwszej fazie dobrze zorganizowanego przedsiębiorstwa państwowego komunikacji samochodowej, odrębnego wprawdzie, ale ściśle współpracującego z koleją. Obejmowanie przez to przedsiębiorstwo całej komunikacji osobowej nie jest pilne ani nawet konieczne, z tym oczywiście, że praca nad koordynacją ruchu autobusowego z — kolejowym powinna rozpocząć się niezwłocznie. Natomiast samochodowy ruch towarowy powinno objąć powyższe przedsiębiorstwo niezwłocznie, ponieważ, jak to wykazano wyżej, szkodliwa jest nawet niewielka ilość ciężarówek pracujących na marginesie zróżniczkowanego systemu cen przewozu. Wobec tego wszystkie będące do dyspozycji ciężarówki powinny być planowo rozmieszczone na terenach, mających sieć kolejową słabo rozwiniętą oraz włączone w system komunikacyjny PKP. Powinna być możliwie szybko zorganizowana bezpośrednia komunikacja towarowa pomiędzy określonymi miejscowościami, pozbawionymi kolei a wszystkimi stacjami PKP, tzn. kombinowana kolejowo - samochodowa komunikacja towarowa.

Pewną ilość ciężarówek należy pozostawić przedsiębiorstwom przemysłowym i handlowym dla ich przewozów gospodarczych, ustalając maksymalną odległość przy użytkowaniu tych samochodów.

Przy planowaniu współpracy kolei z samochodem w początkowej fazie nacisk koordynacyjny położyć należy na uzupełnianie kolei

przez samochód. Dopiero po okrzepnięciu naszego gospodarstwa narodowego, po zaspokojeniu pilniejszych potrzeb można będzie zacząć uwzględniać preferencje konsumentów i dać im możliwość wyboru środka transportu.

Akcja przedstawiałaby się w następujący sposób:

Okres I pokrywa się z latami Planu Odbudowy. Wysiłek inwestycyjny skoncentrowany jest na odbudowie głównych szlaków kolejowych. Istniejący tabor samochodowy użytkowany jest do przewozu towarów w okręgach upośledzonych pod względem kolejowym czy to z powodu niedostatecznej gęstości sieci (wschodnie i południowo - wschodnie okręgi), czy też z powodu zniszczeń wojennych (b. Prusy Wschodnie). Ewentualnie część taboru używana jest do wspomagania kolei w okresach i na odcinkach wymagających takiej pomocy. W okresie tym komunikacja samochodowa zorganizowana jest w odrębnym przedsiębiorstwie.

W okresie II, trzyletnia działalność inwestycyjna przeniesiona zostanie na odbudowę linii kolejowych drugorzędnych, których opłacalność stwierdzona zostanie na podstawie istniejących lub rychło oczekiwanych przewozów. Jednocześnie rozpoczną się inwestycje dla komunikacji samochodowej w okręgach nie rokujących dostatecznego zapotrzebowania na przewozy. Inwestycje te polegać będą na ulepszaniu dróg, budowie garaży samochodowych, stacji towarowych oraz urządzeń przeładunkowych na stacjach stycznych z komunikacją samochodową, która w tym okresie zostanie połączona z kolejową — w jedno przedsiębiorstwo.

W okresie III udoskonali się przewozowy aparat kolejowo - samochodowy i zapoczątkuje się ruch samochodowy, dublujący koleje. Dla przyspieszenia dostaw zorganizuje się dostawę z „domu do domu“; zależnie od wyników obliczeń kosztów własnych przewozu, będzie się przewozić towary na różnych odcinkach już to koleją, już to samochodem. W okresie tym będzie się niewątpliwie rozszerzał zakres użycia samochodu w przewożeniu towarów droższych, jednak według opłat dostosowanych do przewozowej zdolności płatniczej tych towarów, dzięki czemu podstawa finansowa podziału pracy pomiędzy koleją a samochodem będzie oparta na zdrowych podstawach kosztu własnego i wartości usług przewozowych. System zróżniczkowanych opłat przewozowych, oparty o monopol przewozu, zapewni przedsiębiorstwu przewozowemu nie tylko samowystarczalność, ale i zysk, który zostanie użyty na ulepszenie aparatu przewozowego.

Wydaje się, że zjednoczenie komunikacji kolejowej z samochodową w jedno przedsiębiorstwo monopolistyczne, stosujące dobrze skalkulowane ceny zróżniczkowane za przewóz towarów, może w krótkim czasie doprowadzić transport lądowy do zupełnego samofinansowania się w jego dalszym rozwoju, oczywiście, po uprzednim odbudowaniu zniszczeń wojennych — z innych źródeł. Pod warunkiem jednak, że gospodarka przedsiębiorstwa komunikacyjnego będzie oszczędna i oparta o racjonalną organizację, pomyślaną pod kątem widzenia wysokiego stopnia sprawności i wydajności pracy.

UWAGI I NOTATKI

REJONOWE KOMISJE PLANOWANIA W Z. S. R. R.

Terenowe ogniwa państwowego aparatu planującego stanowią komisje planowania rejonowych komitetów wykonawczych przy radach delegatów („rejplan“), które częściowo zostały zorganizowane w okresie przebudowy rolnictwa i upowszechnienia techniki maszynowej.

Rozległa produkcja gospodarstw kolektywnych (kołchozów) z jej licznymi odgałęzieniami, stacje maszynowo-tractorowe, sowchozy (majątki państwowe), liczne parki traktorów i samochodów, rozwój przemysłu miejscowego, wzrost kultury na wsi i powstanie licznej armii inteligencji wiejskiej — wszystko to stworzyło niezbędne przesłanki dla realizacji planowego kierownictwa gospodarką w rejonie wiejskim. „Rejplany“ działają jako wydziały rejonowych komitetów wykonawczych i w działalności swej podlegają zarówno im, jak i komisjom planowania obejmującym okrąg kraju lub republikę autonomiczną.

Rejonowym komisjom planowania powierzono

no skomplikowane i odpowiedzialne obowiązki. Realizują one ogólne metodologiczne kierownictwo pracą wykonywaną przez wydziały rejonowych komisji wykonawczych, a także pracą podległych przedsiębiorstw i instytucyj w zakresie układania planów rocznych i długoterminowych, układają jednolity plan rozwoju miejscowego gospodarstwa i budownictwa społeczno-kulturalnego, systematycznie kontrolują wykonywanie zatwierdzonych planów. Do zadań „rejplanów“ należy również przygotowanie wniosków z zakresu budżetu rejonowego, przedkładanych komitetom wykonawczym, a także wniosków dotyczących projektów rozmaitych przedsięwzięć gospodarczych, wnoszonych przez poszczególne organizacje rejonowe.

Obowiązkiem „rejplanu“ jest zapewnienie w projekcie planu — maksymalnego wykorzystania zasobów miejscowych (miejscowe surowce, miejscowe paliwo, odpadki przemysłowe) i ulepszenia pracy przedsiębiorstw przemysłowych, sowchozów, kołchozów, stacji maszynowo-tractorowych — w kierunku zwiększenia produkcji, a także rozszerzenia i ulepszenia sieci przedsiębiorstw komunikacyjnych,

elektrowni, wodociągu, łaźni, pralni, urządzeń oświatowych (szkoły, biblioteki, radio, teatry) oraz służby zdrowia (szpitale, ambulatoria itd.).

Rejonowa komisja planowania rozpoczyna swą pracę od ułożenia szczegółowego planu rozwoju gospodarstwa miejscowego i budownictwa społeczno-kulturalnego, od opracowania wyników wykonania planu roku poprzedniego, które charakteryzuje stan pracy i zdolność wytwórczą przedsiębiorstw przemysłowych, rolnych i komunalnych oraz instytucji społeczno-kulturalnych.

Roczny plan rozwoju gospodarczego i budownictwa rejonu stanowi program wszechstronnie opracowany. Najważniejszy jego element stanowią podstawowe wskaźniki rozwoju gospodarstwa i budownictwa społeczno-kulturalnego w ogóle, a przede wszystkim — globalnej produkcji przemysłowej i rolniczej. Wskaźniki tej części planu są określone we właściwych im wyrazach (powierzchnia zasiewów, pogłowia bydła, moc ogólna parku traktorowego, liczba kombajnów i samochodów ciężarowych, fundusz mieszkaniowy, detaliczny obrót towarowy, liczba szkół, czytelnie, łóżka szpitalne itd.). Dane o nakładach kapitałowych w budżecie rejonowym ujmowane są, oczywiście, w jednostkach pieniężnych.

Dalej plan określa przeciętną roczną ilość robotników i pracowników umysłowych według poszczególnych gałęzi gospodarstwa rejonowego i budownictwa społeczno-kulturalnego. W rozdziale poświęconym przemysłowi określony jest plan rozwoju przedsiębiorstw przemysłu państwowego i rejonowego, a także spółdzielczości przemysłowej i spółdzielczości inwalidów. Rozdział ten obejmuje nie tylko wskaźniki globalnej produkcji, lecz również plan produkcji najważniejszych wyrobów według poszczególnych przedsiębiorstw, a także opracowanie spraw związanych z organizacją pracy i kosztami własnymi produkcji przemysłowej.

W rozdziale planu, dotyczącym rolnictwa, niezależnie od danych ogólnych o powierzchni zasiewów i wyposażeniu technicznym,

uwzględnione są zadania rozwoju poszczególnych upraw rolniczych — zasiewów odmianowych — hodowli nasion, — rozszerzenia gospodarki inspektowej — upraw trawiastych, a także zadania związane z urodzajnością i niezbędnymi urządzeniami techniczno-agrarnymi. Poważne miejsce zajmują w planie sprawy hodowli zwierząt. Opracowuje się szczegółowo wskaźniki hodowli bydła roboczego i rozplodowego. Określa się zadania rozwoju hodowli drobiu, królików, jak również rozbudowy sieci weterynaryjno-zootechnicznej.

Niemniej szczegółowe wskaźniki ustala się dla innych gałęzi gospodarki i instytucji społeczno-kulturalnych. A więc opracowuje się plan budownictwa i przebudowy, kapitalnego i bieżącego remontu sieci drogowej, ustala się wskaźniki rozwoju łączności telefonicznej, radiowej i pocztowej; ustala się plan detalicznego obrotu towarowego i detalicznej sieci handlowej według poszczególnych organizacji handlowych i przedsiębiorstw wyżywienia publicznego. W dziedzinie gospodarki mieszkaniowej opracowuje się program nowego budownictwa mieszkaniowego, kapitalnego i bieżącego remontu, elektryfikacji, zaopatrzenia w wodę. Szczególnie ważnym rozdziałem planu rejonowego jest program budownictwa — ustalający budowę i remont kapitalny zarówno w zakresie gospodarki rejonowej, jak i kołchozów.

Po rozpatrzeniu projektu planu przez rejonowy komitet wykonawczy, zostaje on przedstawiony komisji planowania stopnia wyższego (okręgu, kraju i td.).

Po zatwierdzeniu planu rejonowa komisja planowa przesyła go do wszystkich zainteresowanych instytucji, przedsiębiorstw przemysłowych i rolnych w danym rejonie.

Na tym jednak działalność „rejonu” bynajmniej się nie kończy. Oczekują go zadania systematycznej kontroli nad wykonaniem planu i przedsięwzięcia w miarę potrzeby niezbędnych kroków w celu jego wykonania i przekroczenia.

M. Nikolin

ŻYCIE GOSPODARCZE KRAJU

PO OKRESIE LETNIM

Miesiące letnie stanowią dla produkcji rolnej i przemysłowej jakby okres wyjściowy, przygotowawczy; one kształtują bilans materiałowy z jednej strony na następny rok rolniczy — do nowych zbiorów, z drugiej strony — na okres czwartego kwartału — okres wzmożonego popytu ze strony wsi i miasta, kiedy uzyskana ze sprzedaży płodów lub zaoszczędzona i nagromadzona siła nabywcza występuje z silnym popytem na artykuły sezonowe, należące do zaopatrzenia zimowego, lub artykuły trwalszej konsumpcji, wymagające niezbędnych renowacji czy uzupełnień. Miesiące letnie stanowią jednocześnie okres narastających robót inwestycyj-

nych, a — w konsekwencji — zwiększającego się odpowiedniego zapotrzebowania materiałowego i narastania siły nabywczej.

W roku bieżącym szczególnie trudno jest ocenić, jak tworzą się te bilanse materiałowe — szczególnie od strony podaży, od strony możliwości zaspokojenia przewidywanego popytu.

Skutki ostrej zimy, późnej wiosny i długotrwałej suszy są tak różne na poszczególnych terenach i w poszczególnych ośrodkach, że — przy jednoczesnym ogromnym zróżniczkowaniu także innych warunków i środków produkcji — trudno dziś na podstawie ułamkowych danych i obserwacji wyciągnąć jakieś przeciętne i stać ogólniejsze wnioski.

Wydajność zbóż chlebowych jest tak niejednolita, że trudno nawet zaryzykować ogólnikowe określenie zbiorów jako średnich, przy mniej licznych wyjątkach — dobrych, a liczniejszych — złych. Jest rzeczą natomiast łatwiejszą do ustalenia i pewniejszą: a) że zbiory ziemniaków zapowiadają się na ogół wszędzie dobrze, b) że wydajność buraków będzie gorsza, ale wobec zwiększenia areału zbiory będą w tym roku nieco większe, c) że bardzo obfite są zbiory owoców i warzyw — tak nawet obfite, że wobec niedostatecznego nastawienia się na przerób i na właściwą organizację rozprowadzenia powstaje w tym zakresie duże marnotrawstwo, d) że zbiory paszy i sianokosy wypadły na ogół źle — z drobnymi wyjątkami, zwłaszcza na północy.

Wyniki produkcji roślinnej odbijają się od razu na produkcji hodowlanej, znajdując zresztą szybko wyraz w kształtowaniu się sytuacji rynkowej — czy to na rynku hodowlanym, czy to na rynku mięsny.

Stąd przed planem gospodarczym stają zadania nie tylko zapewnienia (w drodze importu) dostawy brakujących ilości zbóż konsumpcyjnych i siewnych (szczególny wysiłek w zakresie całokształtu akcji siewnej w roku 1947/48 powinien dać efekt bliski samowystarczalności zbożowej w roku 1948/49), a także innych „deficytowych“ jeszcze artykułów żywnościowych, nie tylko znalezienia źródła pokrycia tych dostaw w organizacji odpowiedniego eksportu (w momencie zresztą, gdy w większości krajów zaczyna się już okres ograniczania importu do najniezbędniejszego), ale także zadanie utrzymania i ulepszenia warunków dalszego rozwoju produkcji hodowlanej i przetwórstwa rolnego we wszystkich pożądanych działach.

W dziedzinie produkcji przemysłowej skutki zimy — działające głównie przez opóźnienia transportów i dostaw, a częściowo przez osłabienie wydajności technicznej i wydajności pracy są również bardzo niejednolite w różnych gałęziach, na różnych terenach, czasem nawet w różnych fabrykach. Poglębia to jeszcze rozbieżność wyników produkcyjnych, która narasta poza tym w miarę kończących się rezerw powojennych i importu UNRRA, w miarę zjawiania się potrzeb uzupełnień i renowacji, w miarę przechodzenia na ceny jednolite i wprowadzania właściwej kalkulacji z usunięciem deficytów i możliwości ich przerzutów, w miarę przechodzenia od zadania uruchomienia produkcji do zadania tańszej i lepszej produkcji, w miarę podnoszenia poziomu wyrobów.

Nawiasowo bowiem podkreślić należy, że nie tylko cele produkcyjne i inwestycyjne wymagają stopniowo coraz lepszej produkcji, coraz wyższego asortymentu, ale i konsument — mimo że jego stopa życiowa, jeśli chodzi o ludzi pracy, mogła ostatnio raczej obniżyć się — poszukuje artykułów lepszego gatunku i lepszego wykonania, występuje już z popytem na artykuły „dalszego rzędu“.

Wyniki produkcji przemysłowej lipca wykazują ogólny wzrost w stosunku do czerwca.

A więc produkcja węgla zwiększyła się z 4.6 do 5.1 miln. ton, koksu — z 341 do 357 tys. ton, surowki — z 71.5 do 75.0 tys. ton, stali z 127.2 do 140.7 tys. ton, cynku z 6.3 do 6.4 tys. ton, blachy cynkowej z 2.5 do 2.8 tys. ton, wagonów z 1074 do 1110 sztuk, cementu z 170,4 do 182,8 tys. ton, przędzy bawełnianej z 4.57 do 4.72 tys. ton, wełnianej z 1.74 do 1.76 tys. ton, przędzy z włókien łykowych z 1.44 do 1.58 tys. ton, tkanin wszelkich z 6.2 do 6.4 tys. ton, kwasu siarkowego z 12.0 do 12.7 tys. ton, nawozów azotowych z 13.0 do 14.1 tys. ton, superfosfatowych z 15.3 do 18.5 tys. ton, mydła do prania z 0.3 do 0.5 tys. ton, skóry wierzchniej z 80.6 do 91.6 tys. m², pasowej z 48.5 do 56.4 ton, rymskiej z 21.1 do 36.4 ton, obuwia z 412.5 do 479.0 tys. par, celulozy z 8.0 do 8.2 tys. ton, papieru z 17.6 do 19.3 tys. ton, energii elektrycznej z 229 do 311 tys. kWh itd. itd. Natomiast wypadki spadku produkcji w lipcu były rzadkie, nie dopisała na ogół produkcja przemysłu elektrotechnicznego (zwłaszcza produkcja kabli i przewodów, a już szczególnie żarówek), obniżyła się produkcja wyrobów walcowanych (z 2.9 do 2.7 tys. ton), papy (z 844 do 785 ton), sody kalcynowanej (z 6.7 do 6.4 tys. ton) i kaustycznej (z 2.6 do 2.1 tys. ton), kwasu azotowego (z 5.2 do 3.0 tys. ton), skóry podszwowej (z 369 do 332 ton) itd. Przyczyny były te same: niedostateczne, spóźnione lub nie odpowiadające potrzebom zaopatrzenie w surowce i materiały pomocnicze, braki w materiałach biegowych, braki części zamiennych, rzadziej — nieodmogi aparatu produkcyjnego lub odpyły sił fachowych.

Wzrost produkcji przemysłowej i wzrost podaży artykułów żywnościowych (spowodowany m. in. także zwiększonym dopływem towarów z zagranicy, zatrzymanych w okresie zimowym) nie natrafiały jeszcze — jeśli chodzi o ostatecznego konsumenta — na wzrost popytu. I dlatego obroty raczej kurczyły się.

Niewątpliwie na spadek obrotów wpłynął — poza zwykłym w tym czasie martwym sezonem — uprzedni ponadnormalny ich poziom, wywołany zakupami tezauryzacyjnymi oraz dla bezpośredniego spożycia, ale na zapas, w mniejszym zaś stopniu także i akcja regulacji cen oraz akcja podatkowa, wyrażająca się przede wszystkim szeroko zakrojonymi domiarami.

Mimo że tu i ówdzie wystąpiły zjawiska zamykania (przeważnie jednak czasowego) sklepów i innych przedsiębiorstw handlowych — obie wspomniane wyżej akcje dały rezultaty dodatnie, przyczyniając się w dużym stopniu do zahamowania poprzedniej zwwyżki cen, a nawet ich spadku, a więcej jeszcze do usunięcia z odcinka legalnego „lewych“ niezgłaszanych obrotów i fikcyjnych rachunków, do ujednolicenia cen u poszczególnych dostawców, do dość powszechnego przyjęcia realnie niskich marż dystrybucyjnych, do skutecznego drenażu wolnej siły nabywczej na rynku. Spadek obrotów działał jednocześnie deflacyjnie przy

inflacyjnym z natury rzeczy oddziaływaniu narastania kredytów inwestycyjnych.

Oczywiście, jak każde administracyjne środki w zakresie regulacji cen i podziału dochodu, musiały obie te akcje mieć też pewne ujemne strony i powodować pewne ujemne skutki. Najważniejsze z nich — to (przy lokalnym ujednoczeniu) sporadyczne powstawanie dużych rozpiętości między poszczególnymi województwami czy rejonami, powodowane zbyt subiektywnymi i jednostronnymi decyzjami w zakresie ustalania cen maksymalnych, marż zarobkowych i domiarów podatkowych. Powstawały stąd lokalne, przejściowe zakłócenia w zaopatrywaniu danych rynków, przejściowe zniekształcenia w ruchu towarów między rejonami nadwyżkowymi i deficytowymi, przejściowa ucieczka obrotów z odcinka legalnego itp.

Ogólnie ruch cen wolnorynkowych wykazywał w miesiącach letnich stabilizację przy tendencji niżkowej. Poważniejszy spadek w stosunku do miesiąca maja wykazały ceny żywności, zwłaszcza zaś ziemniaków i ich przetworów; niżka cen nabiału, tłuszczów i mięsa była stosunkowo mniejsza. W artykułach przemysłowych zaczęła występować sezonowa tendencja

zwyżkowa dla opału i półfabrykatów (budowlanych) — przy spadku cen niektórych, jak np. papieru; natomiast ceny wyrobów gotowych kształtowały się niżkowo, zwłaszcza w zakresie urządzeń i sprzętu domowego oraz artykułów włókienniczych.

Sytuacja w zakresie produkcji, obrotów i cen odbiła się na instytucjach kredytowych w ten sposób, że stosunkowo znacznie silniej rosły kredyty średnioterminowe (inwestycyjne) niż krótkoterminowe, że w bankach rosły wkłady i salda rachunków bieżących oraz lokaty skarbowe — tak, że potrzeba refinansowania w instytucji emisyjnej była niewielka i dopiero w sierpniu banki nieco silniej zwiększyły swe zadłużenie w Narodowym Banku Polskim. Dług Skarbu Państwa w instytucji emisyjnej malał przy bardzo dobrych wynikach wykonania budżetu. Nadwyżka budżetowa w czerwcu osiągnęła 4.1 mild. zł (przy 16.6 mild. dochodów). Podstawą tak dobrych wyników budżetowych był wzrost wpływów podatkowych, przy czym wpływy (miesięczne) z podatku obrotowego doszły do 3.4 mild. zł, z podatku dochodowego do 2.3 mild. zł, z podatku od wynagrodzeń do 0.6 mild. zł.

W. Sz.

PRZEMYSŁ I GÓRNICCTWO

PRODUKCJA I ZBYT PRZETWORÓW NAFTOWYCH W I PÓŁR. 1947

Wydobycie ropy naftowej i gazu ziemnego w I półroczu 1947 przedstawiało się następująco.

	ropa t	gaz tys. m ³
styczeń	10.115	16.343
lutym	8.917	16.183
marzec	10.349	15.838
kwiecień	10.279	10.934
maj	10.822	8.526
czerwiec	11.048	8.334
Razem	61.530	76.158

Wydobycie dzienne ropy naftowej w czerwcu r. b. było najwyższe w całym okresie powojennym. W porównaniu z I półr. 1946 r. (55.636 t) wydobycie ropy w okresie sprawozdawczym podniosło się o blisko 6 tys. t, tj. o przeszło 11%; natomiast wydobycie gazu ziemnego nieznacznie tylko przekroczyło poziom osiągnięty w I półr. 1946 r.

W I półr. 1947 przerobiono w rafineriach krajowych ogółem 82.489 t ropy. Poniżej podajemy ilości (bezwzględne i procentowe) produktów uzyskanych z przeróbki ropy:

	ton	%
benzyna	25.525	30,9
nafta	14.313	17,3
ol. gazowe i lekkie	15.392	18,7
ol. smarowe	14.255	17,3
parafina	1.570	1,9
wazelina	289	0,4
asfalt	4.140	5,0
koks	702	0,8
inne	1.063	1,3

W gazoliniarniach przerobiono 41.736 tys. m³ gazu ziemnego na 1.172 t gazoliny stab. i na 254 t gazu płynnego.

Import produktów naftowych wyniósł w I półr. 1947 ogółem 149.763 t, w tym 33.761 t ropy i 116.002 t produktów gotowych. Podajemy niżej głównych importerów oraz importowane przez nich ilości (w t):

	czerwiec	I półrocze
Z. S. R. R.	15.994	49.343
Węgry	5.990	44.896
Rumunia	—	11.692
UNRRA	—	14.124
Anglia	10.159	10.159
Stany Zjednoczone	—	470
radz. strefa okup. inna	5.161	16.993
	—	2.086
Razem	36.389	149.763

Ropę sprowadzaliśmy z Węgier (17.780 t), Rumunii (7.722 t) i po raz pierwszy z Anglii (8.259 t ropy arabskiej). Z radzieckiej strefy okupacyjnej otrzymaliśmy 16.993 t benzyny syntetycznej. Związek Radziecki dostarczał tylko produktów gotowych i to wszystkich rodzajów, pod względem ilości pierwsze miejsce zajmuje benzyna (syntet., motor., lotnicza — razem około 24 tys. t), drugie — nafta traktorowa (13.639 t). W czerwcu r. b. dostawy ze Związku Radzieckiego były wyższe o 20% aniżeli w marcu tego roku; z ogólnej ilości produktów naftowych importowanych w czerwcu r. b. przypadało na Zw. Radziecki 44%, Anglię — 25%, Węgry

— 17%, radziecką strefę okupacyjną — 14%. Dostaw UNRRA w czerwcu nie było, a w I półr. 1947 r. spadły one ogromnie w porównaniu z r. ub., w którym wynosiły 249.223 t gotowych produktów naftowych.

W okresie sprawozdawczym zaopatrzone rynek krajowy w następujące ilości materiałów pędnych i smary (w t):

	czerwiec	I półrocze
benzyna	15.232	74.850
nafta	5.487	33.757
ol. gazowy i lekki	5.407	31.261
ol. smarowe	4.987	27.702
inne produkty	1.889	10.891
Razem	33.002	178.461

W pierwszym półroczu 1946 r. zaopatrzenie rynku w paliwa płynne i smary było nieco wyższe, aniżeli w omawianym tu okresie, wynosiło ono około 182 tys. ton. Także w porównaniu z majem r. b. globalne zaopatrzenie w czerwcu było cokolwiek niższe.

Udział poszczególnych odbiorców w spożyciu ilustruje następujące zestawienie (w %):

	czerwiec	I półr.
przemysł państwowy	17	18
przemysł prywatny	2,8	3,3
rolnictwo	18,2	16,2
instytucje państw.	16,9	17,4
P. K. P.	7	7
spółdzielnie	9,6	16,2
inni wielcy odbiorcy	7,8	4,1
inni drobni odbiorcy	20,5	17,8

Rolnictwo nabywało głównie oleje lekkie i gazowy (10.458 t), przemysł państwowy — benzynę (11.407 t) i oleje smarowe (7.461 t), P. K. P. —

oleje smarowe (6.966 t), instytucje państwowe — benzynę (19.630 t), spółdzielnie — naftę (14.257 t) i benzynę (6.372 t). W porównaniu z rokiem ubiegłym wzrosło ogromnie zużycie paliw i smarów przez „drobnych odbiorców”: z 7,6% w roku 1946 na 21,9% w I półroczu 1947 r.; wzrosło również zużycie w kolejnictwie. Największym konsumentem paliw płynnych i smarów był przemysł. Z globalnej ilości odebranych przezeń produktów następujące procenty przypadły na poszczególne gałęzie wytwórczości w czerwcu:

przemysł chemiczny	21,1
„ spożywczy	14,3
„ węglowy	13,4
„ włókienniczy	8,7
„ hutniczy	7,1
„ drzewny	5,8
„ budowlany	5,1
„ energetyczny	4,7
„ elektrotechniczny	4,3
„ mineral.-przetw.	3,2
„ papierniczy	1,7
„ skórzanó-garbarski	1,4
„ poligraficzny	0,3
„ monopole	2,7

W porównaniu z majem r. b. zmalało zużycie w przemyśle chemicznym i hutniczym, natomiast wzrosło — w przemyśle spożywczym, węglowym i drzewnym.

Procentowy udział poszczególnych województw w zużyciu paliw płynnych i smarów przedstawiał się następująco :

	czerwiec	I półroczu
Białystok	1,8	2,1
Bydgoszcz	5,4	6,2
Gdańsk	7,7	6,
Katowice	13,4	14,6
Kielce	3,7	3,8
Kraków	8	8,5
Lublin	2,5	3,6
Łódź	9	8,5
Olsztyn	4,3	3,2
Poznań	10,4	11,3
Rzeszów	1,9	2,5
Szczecin	6,3	6,3
Warszawa	14,2	13,8
Wrocław	11	9,6

W porównaniu z majem w czerwcu r. b. wystąpiła zniżka zużycia w województwach rolniczych, spowodowana zakończeniem akcji siewnej. W województwie warszawskim i łódzkim wystąpiła w czerwcu zwyżka sprzedaży (o blisko 600 t w każdym), spowodowana wzmożeniem się ruchu drogowego w sezonie letnim.

(c. p. n.)

PRZEMYSŁ STOCZNIOWY PO WOJNIE

Przemysł stoczniowy zorganizowany jest w Zjednoczeniu Stoczni Polskich, któremu podlega 7 stoczni czynnych i 1 — nieczynna.

Czynne są stocznie Nr 1, Nr 2, Nr 3 i Nr 4 — w Gańsku, stocznie Nr 12 i Nr 13 — w Gdyni, stocznia Nr 16 — w Elblągu oraz stocznia „Gryf“ w Szczecinie, którą uruchomiono w końcu czerwca r. b. Stocznia „Odra“ w Szczecinie jest dotychczas nieczynna.

Łącznie na wszystkich stoczniach przepracowano w czerwcu 1.372.037 rob./godz. Nieznaczny spadek ilości rob./godz. w porównaniu z majem r. b. (1.387.865 rob./godz.) spowodowany został przez mniejszą ilość godzin roboczych w czerwcu oraz przez urlopy. Z ilości przepracowanych rob./godz. przypadło na produkcję 86,7 proc., a na inwestycje — 13,3 proc.; najwięcej zużyto na remonty i różną obróbkę mechaniczną (199.757 rob./godz.).

Globalna wartość produkcji stoczni wyniosła w czerwcu r. b. przeszło 136.273 tys. zł. Na wzrost wartości produkcji złożyło się: zwiększenie prac remontowo - okrętowych, zwyżka cen materiałów i podniesienie płac w wyniku nowozawartego układu zbiorowego pracy.

W czerwcu wykonano następujące ważniejsze roboty remontowo - okrętowe: ukończono remont kadłuba łodołamacza „Drwęca“, odremontowano podwodną część M/S „Elandfontein“, wyremontowano część podwodną na turbinowcu „Pułaski“ oraz przeprowadzono tam przebudowę tylnych pomieszczeń dla załogi i pasażerów.

W produkcji pozaokrętowej wykonuje się narzędzia dla PKIP, rozpoczęto również naprawę wagonów osobowych.

Ogólny stan zatrudnienia w Zjednoczeniu Stoczni Polskich wynosił w dniu 1 czerwca 8.541 pracowników fizycznych i umysłowych.

d. w.

PAŃSTWOWY PRZEMYSŁ PRZETWÓRCZO-TŁUSZCZOWY W I PÓLROCZU 1947

Przemysł ten obejmuje obecnie 27 fabryk, zorganizowanych w Zjednoczeniu (Przemysłu Wytwórczo-Tłuszczowego z siedzibą w Warszawie. Na Ziemiach Dawnych znajdują się 17 fabryk, z których najważniejsze są: Strem w Strzemieszycach, fabryki Schichta w Warszawie i Trzebini, Tukan w Poznaniu, fabryki Smiechowski i „Chemimetal“ w Krakowie, Pierwsza Parowa Fabryka w Smiechowicach i Pixin w Trzebini. Na Ziemiach Odzyskanych znajdują się 10 fabryk, z których największe są: fabryka kleju w Nowej Soli, fabryka Silesia, fabryka świec i fabryka mydła w Paczkowie, Państwowe Zakłady Chemiczne w Starogardzie i fabryka świec w Szprotawie.

Produkcja ważniejszych artykułów przemysłu przetwórczo-tłuszczowego w I półroczu 1947 r. przedstawiała się następująco (w tonach):

RODZAJ ARTYKULU	Ogólna ilość	W tum. Ziem Odz.
mydło gospodarcze	2,399	133,192
mydło techniczne	148,0	10,2
mydło kosmetyczne	12,9	24,6
proszek do prania	6,769	1,771
środki do zamaczania	809	69
środki do czyszczenia i szorowania	389	26
kosmetyki I i II kat.	29,0	—
kleje	484	68,7
gliceryna	42,3	—
mączki nawozowe	792	—
świece	148,5	148,5
oleina	66,0	—
stearyna	28,2	—

W II kwartale r. b. zaznaczył się poważny wzrost produkcji w porównaniu z I kwartałem r. b., szczególnie w zakresie mydła technicznego, klejów, mączki nawozowej, świec, oleiny i stearyny.

Wytwórczość przemysłu przetwórczo - tłuszczowego opiera się przeważnie na surowcach importowanych. Import tłuszczu do wyrobienia mydła, napotyka na duże trudności. W bieżącym roku import ten wynosił 4 tys. t, co umożliwia wyprodukowanie 7 tys. t mydła.

Przyznane na rok bieżący kredyty inwestycyjne w wysokości 6 miln. zł. zużywa się na odbudowę

zniszczonych fabryk i na rozbudowę niektórych działów. W projekcie znajduje się budowa kotłowni w fabryce Strem oraz odbudowa zniszczonej fabryki we Wrocławiu. W stadium organizacji znajduje się naukowy ośrodek badawczo-techniczny w Gliwicach, który będzie jedyny tego rodzaju w Polsce.

(bif)

ORGANIZACJA RZEMIOSŁA PO WOJNIE

Podczas realizacji Planu Odbudowy wartość wytwórczości rzemiosła, przeliczona na jednostkę ludności, powinna osiągnąć poziom przedwojenny. Jednocześnie wytwórczość rze-

miosła ma zostać podporządkowana ogólnym celom ustalonym w Planie Odbudowy oraz scharmonizowana z planowym rozwojem życia gospodarczego.

W tym celu państwo udziela rzemiosłu kredytów, przydziela mu surowce i półfabrykaty, oraz uwzględnia w należytej mierze w planach przemysłu państwowego produkcję maszyn i narzędzi dla rzemieślniczych warsztatów pracy.

Kredyty inwestycyjne udzielone rzemiosłu w roku 1946 wyniosły ogółem 10 miln. zł, a przydział surowców w dużym stopniu zaspokoił zapotrzebowania. Kredyty inwestycyjne i kredyty dla celów obrotowych, a także przydziały surowców w roku bieżącym będą w sumie znacznie wyższe aniżeli w roku 1946.

Jednakże rzemiosło tylko wówczas wykona zadania, które ono w myśl planu wykonać powinno, gdy będzie należycie zorganizowane. Tylko bowiem przy należytej organizacji rzemiosła państwo będzie mogło uzyskać dane statystyczne niezbędne w gospodarce planowej oraz możliwa będzie należyta kontrola nad kalkulacją cen wyrobów i usług rzemiosła.

Rzemiosło polskie po wojnie zorganizowane jest dwojako: branżowo i terytorialnie. Jednostką organizacyjną branżową stanowi cech, którego zadaniem jest wspieranie rozwoju gospodarczego danego rzemiosła oraz działalność kulturalno - oświatowa, szczególnie w zakresie szkolenia kadr rzemieślniczych. Organizacja terytorialna rzemiosła jest trzystopniowa: na terenie powiatu istnieje powiatowy związek cechów, który podlega wojewódzkiej izbie rzemieślniczej; najwyższy szczebel organizacyjny, ogólnokrajowy, stanowi Związek Izb Rzemieślniczych.

Stan organizacji rzemiosła po woj-

Rodzaj wytwórczości	ilość spółdz.	liczba członków	wartość prod. w miln. zł	kapitał własny w miln. zł
drzewna	29	3.908	50	10
metalowa	24	856	93	9
skórzana	38	2.189	114	12,6
włó-iennicza	64	3.030	327	18
chemiczna	8	263	33	3,6
różne	16	1.949	32	11,4

Spółdzielnie pomocniczo-rzemieślnicze znajdują się w organizacji.

nie według danych na 1 V 1947 r. przedstawia poniższa tabela:

Woj. Izba Rzemieśln.	il. spółdz. pom. z izb. cechów	ilość w warsztatach	liczba zatrudnionych
Białystok	10	1.850	4.105
Bydgoszcz	18	10.478	18.912
Gdańsk	12	5.501	10.267
Katowice	25	15.728	37.041
Kielce	12	6.647	14.000
Kraków	14	10.852	16.607
Lublin	15	16.221	48.710
Olsztyn	21	1.700	5.115
Poznań	40	19.729	40.413
Łódź	17	13.602	35.538
Rzeszów	17	5.473	9.370
Szczecin	24	3.863	6.382
Warszawa	22	12.297	28.326
Wrocław	34	11.971	22.047
		135.913	297.080

Powyższa tabela nie zawiera jednakże wszystkich obecnie czynnych warsztatów rzemieślniczych. Według obliczeń na dzień 1.1.1947 r. istniało w Polsce około 37.000 warsztatów nielegalnych i tym samym — niezorganizowanych. Organizacje rzemieślnicze rozpoczęły zdecydowaną walkę z niezorganizowanymi warsztatami nielegalnymi. Obok już obowiązującej rejestracji w izbie rzemieślniczej przewiduje się wprowadzenie przymusu należenia do cechu branżowego.

Pewna ilość rzemieślniczych warsztatów pracy zorganizowana jest na podstawach spółdzielczych. Istnieją dwa rodzaje spółdzielni rzemieślniczych: spółdzielnie pracy i spółdzielnie pomocniczo-rzemieślnicze.

Poniższe zestawienie ilustrować stan spółdzielni wytwórczych w I kwartale 1947 r.:

W marcu wystąpiły dalej wtórne skutki mrozów i zakłóceń transportowych w postaci sporadycznych braków materiałowych. Najistotniejszym jednak czynnikiem hamującym była niewyjaśniona sytuacja kosztów budowy na skutek przeprowadzonej w połowie marca podwyżki cen materiałów budowlanych i toczących się pertraktacji o zmianie umowy zbiorowej. Również opóźnienie prac nad ustaleniem planu inwestycyjnego na r. 1947 wpływało niezwykle ujemnie na ruch budowlany. Uruchamianie w ramach tymczasowego planu kredyty szły jedynie na wykańczanie robót zaczętych, natomiast rozpoczynanie nowych obiektów musiano odkładać na okres późniejszy, do czasu szczegółowego ustalenia plafonu kredytów inwestycyjnych.

Czynniki powyższe oddziaływały hamująco również w ciągu II kwartału. Po szybkim, zrozumiałym, przewycięzeniu „dna“ marcowego, nawet w czerwcu nie zanotowano ożywienia, a cały kwartał stanowił właściwie przygotowanie do spóźnionego sezonu. Stabilizacja kosztów budowy — niezbędny warunek dla normalnego przebiegu sezonu budowlanego — nastąpiła później dopiero, po dostosowaniu się aparatu rozdzielczego do wspomnianej wyżej podwyżki cen oraz po zawarciu w połowie maja układu zbiorowego. Podwyżka cen wyniosła dla poszczególnych artykułów od kilkudziesięciu do przeszło 100%. W jej wyniku przeciętne koszty poszczególnych rodzajów robót wzrosły wg danych Ministerstwa Odbudowy w sposób następujący:

murarskie	30%
posadzkowe z terakoty	111%
„ z klepki dębowej	86%
betonowe i żelbetonowe	39%
tynkowe	25%
ciesielskie	42%
stolarskie	31%
kowalskie i ślusarskie	51%
malarskie olejne	85%
„ klejowe	18%
szklarskie	135%
blacharskie, krycie dachów	
blachą	120%
krycie dachów dachówką	38%
„ „ papą	68%
zduńskie	41%

W oparciu o te przeciętne współczynniki wzrostu została przeprowadzona rewizja cen kosztorysów umownych dla robót wykonywanych na rzecz Skarbu Państwa, samorządu terytorialnego oraz instytucji prawa publicznego (okólnik cen Ministerstwa Odbudowy z dnia 5 maja r.b.).

Współczynnik podwyżki cen materiałów elektrotechnicznych wyniósł 36%, a robót instalacyjnych:

BUDOWNICTWO

RYNEK BUDOWLANY W II KWART. 1947

Ruch budowlany w początkach r. 1947 osiągnął swój sezonowy punkt najniższy dopiero w marcu.

Fakt ten wywołany został nadzwyczaj ostrą i przewlekłą zimą, która uniemożliwiła w wielu wypadkach nawet i w tym miesiącu prowadzenie robót wykończeniowych wewnątrz budynków.

wodociągowo - kanalizacyjnych 51%, gazowych 42%, centralnego ogrzewania 38%. Ustalone one zostały w drugiej połowie maja i początku czerwca.

Zawarcie umowy zbiorowej dopiero w dniu 12 maja r.b. z mocą obowiązującą od początku tego miesiąca wpłynęło również ujemnie na rynek budowlany, powodując osłabienie tempa prowadzonych robót oraz słabe zainteresowanie ogłoszonymi przetargami. Nowy układ, który przewidywał znaczny wzrost zarobków robotników, zmniejszył rozpiętość w płacach, jaka panowała w poszczególnych dzielnicach kraju, i dostosował nowe płace do warunków panujących na rynku. Zwyżka płac wyniosła dla poszczególnych regionów:

Warszawa	48%
woj. warszawskie	77—84%
„ lubelskie	64%
„ krakowskie	82—102%
„ kieleckie	82%
„ białostockie	88%
„ gdańskie	78—90%
„ szczecińskie	65—82%
„ pomorskie	95%
„ łódzkie (i m. Łódź)	88—96%
woj. poznańskie:	
a) ziemie dawne	96%
b) „ odzyskane	69%
„ mazurskie	56—72%
„ wrocławskie	77—96%
„ śląsko - dąbrowskie	98%
„ rzeszowskie	64%

W wyniku obu tych zwyżek ogólny wzrost kosztów budowy wyniósł około 50 — 70%, zależnie od regionu. Najpoważniej zwyżka dotknęła woj. pomorskie, woj. poznańskie i woj. śląsko - dąbrowskie. W odniesieniu do planu inwestycyjnego Min. Odbudowy wzrost kosztów oznaczał zmniejszenie możliwości wykonawczych o blisko 35 — 40%. Przeprowadzenie w sezonie takich zmian w planie inwestycyjnym wpłynąć musiało, oczywiście, na okresowe zahamowanie jego realizacji. Pomimo tego, jak wynika z danych o zatrudnieniu, które będą niżej podane, władze odbudowy potrafiły stosunkowo szybciej uruchomić swe roboty niż inni, nawet niż prywatni inwestorzy.

Według danych Związku Zawodowego Pracowników Budowlanych zatrudnienie, które wyniosło przeciętnie dla I kwartału około 80 tys. i osiągnęło dno w marcu na poziomie około 55 tys., wzrosło w maju do blisko 100 tys. W poszczególnych miesiącach przedstawiało się ono następująco: marzec — 55 tys., kwiecień — 90 tys., maj — 100 tys.

Czerwiec przyniósł natomiast wg prowizorycznych obliczeń nawet obniżkę. Cyfry powyższe obejmują około 90% ogółu pracujących w bu-

downictwie, tak iż maksymalną liczbę zatrudnionych w II kwartale należałoby oszacować na 110 tys. Liczba ta jednak nie obejmuje robotników niewykwalifikowanych na wsi. W tym samym czasie na robotach finansowanych z kredytów Min. Odbudowy było zatrudnionych w II kwartale przeciętnie 46 tys. osób, w porównaniu z 32 tys. w kwartale I. W poszczególnych miesiącach liczba zatrudnionych kształtowała się w sposób następujący: kwiecień — 37 tys., maj — 42 tys., czerwiec — 54 tys.

Według szacunków Min. Odbudowy udział Ministerstwa w ogólnym ruchu budowlanym w miastach wynosił więc ok. 40%, przy tym wzrost zatrudnienia w II kwartale w stosunku do I wyniósł ponad 30%, podczas gdy dla całości ruchu budowlanego wzrost wyniósł prawdopodobnie nie więcej niż 25%.

Charakterystyczne dla tendencji rozwojowych ruchu budowlanego cyfry obrotów materiałami budowlanymi, przechodzącymi przez Centralę Materiałów Budowlanych, wykazują po zrozumiałym, więcej niż 100%, skoku między lutym a marcem, pewną stabilizację obrotów w kwietniu i maju na poziomie o kilkanaście do 20% wyższym i dopiero w czerwcu szybki wzrost o ok. 30% ponad poziom maja.

Oficjalne urzędowe ceny materiałów budowlanych, ustalone przez C. U. P. 10 marca r. b., pozostały w okresie sprawozdawczym bez większych zmian, z wyjątkiem niewielkich wyrównań.

Ceny wolnorynkowe zasadniczych materiałów po zakończeniu procesów wyrównawczych ustabilizowały się na poziomie nieco wyższym od cen urzędowych wykazując jednak w czerwcu nieznaczne tendencje zniżkowe. Największe rozbieżności, zależnie od terenu, wykazywała cena cegły, kształtując się np. w woj. białostockim o około 30% wyżej niż w Warszawie.

Na rynku materiałów budowlanych nastąpiło w dalszym ciągu pogłębienie niedoborów w zakresie

materiałów instalacyjnych. W związku z powyższym, jak również zgodnie z ogólną polityką oszczędnościową, Min. Odbudowy wydało w końcu kwietnia tzw. okólnik oszczędnościowy w sprawie ograniczeń w robotach budowlanych. W odniesieniu do robót finansowanych przez Ministerstwo zastosowano różne ograniczenia.

Zalecono wyeliminowanie drewna jako materiału konstrukcyjnego w stropach i ścianach oraz w miarę możliwości technicznych także w więźbach dachowych. Zalecono ograniczenie układania posadzek dębowych. Grubość białej podłogi nie może przekraczać 30 mm. Zabroniono układania podłóg białych na ślepej podłodze. W kuchniach, łazienkach i W. C. domów mieszkalnych zalecono wykonywanie posadzeki ksylolitowej.

W odniesieniu do innych materiałów zabroniono wykładania glazurą całych płaszczyzn ściennych. Dozwolono na dwukrotne malowanie olejne lamperii ściennych w wysokości do 1,5 m, i to jedynie w miejscach narażonych na działanie wilgoci. Dopuszczono jedynie dwukrotne malowanie na olejno stolarki (drzwi zewnętrzne i okna od zewnętrznej strony 3-krotne). Zabroniono olejnego malowania podłóg. Stosowania tapet i klejowego malowania ścian i sufitów w kolorach pełnych i półpełnych zakazano.

W zakresie instalacji sanitarnych zakazano stosowania marmuru i porcelany. Instalację bidetów i wanien wstrzymano, natomiast dopuszczono urządzenia wylotów do takich instalacji — w przyszłości jak również instalowanie w domach blokowych łazienek wspólnych — maksymalnie 1 wannę na 6 mieszkań. W izbie mieszkalnej dozwolone są najwyżej 2 punkty świetlne: wyłącznik i gniazdo wtyczkowe. Przy robotach elewacyjnych zabroniono wykonywania tynków gładkich, wypraw szlachetnych, okładzin z kamieni lub z płytek ceramicznych.

(a. an.)

FINANSE I PIENIĄDZ

INSTYTUCJE KREDYTOWE W II KWARTALE 1947 R.

W aparacie kredytowym, objętym bilansem łącznym, zaszyły w ciągu drugiego kwartału 1947 r. następujące zmiany: otwarto 7 nowych i 13 oddziałów komunalnych kas oszczędności, liczba zaś spółdzielni oszczędnościowo - pożyczkowych zwiększyła się o 44 (niemal wyłącznie większych o sumach bilansowych, przekraczających 1 miln. zł); przybyło poza tym po 1 od-

dziale obu większych banków państwowych oraz 2 oddziały Banku Handlowego w Warszawie.

Omawiany tu bilans łączny, którego ważniejsze pozycje na koniec pierwszego półrocza 1947 r. — według grup banków — podane są na str. 643-4 z odpowiednimi pozycjami bilansu za pierwszy kwartał r.b., dotyczy następujących instytucji:

grupa I — 2 banki państwowe: Bank Gospodarstwa Krajowego (z 25 od-

Ważniejsze dane bilansowe wg stanu na 30-VI-1947 r.

STAN CZYNNY

(dane w nawiasach dotyczą marca 1947 r. w miln. zł.)

	I gr.	II gr.	III gr.	IV gr.	Razem	P. K. O.	Ogółem
1. Kasa i sumy do dyspozycji	2.833,2 (2.767,1)	1.199,7 (799,4)	1.625,1 (1.367,2)	882,4 (862,8)	6.540,4 (5.796,5)	7.326,4 (5.624,8)	13.866,8 (11.421,3)
2. Papiery wartościowe	591,1 (597,6)	83,8 (83,8)	31,0 (30,9)	317,7 (337,9)	1.023,6 (1.050,2)	215,5 (250,3)	1.239,1 (1.300,5)
3. Banki krajowe	335,2 (636,0)	267,8 (213,8)	2.196,9 (2.093,3)	475,4 (400,9)	3.275,3 (3.344,0)	869,2 (855,6)	4.144,5 (4.199,6)
4. Banki zagraniczne	118,9 (21,7)	285,8 (1.442,1)	— —	— —	404,7 (1.463,8)	1,2 (0,8)	405,9 (1.464,6)
5. Weksle zdyskontowane	11.128,2 (9.399,0)	1.669,9 (1.464,1)	281,7 (229,1)	8.180,7 (6.166,0)	21.260,5 (17.258,2)	— —	21.260,5 (17.258,2)
6. Kredyty w r-kach bież.	11.170,9 (9.430,7)	1.466,2 (819,1)	708,8 (561,4)	11.047,7 (8.694,9)	24.393,6 (18.906,1)	— —	24.393,6 (18.906,1)
7. Pożyczki terminowe	48.662,2 (34.851,8)	858,4 (619,7)	2.859,2 (1.883,5)	805,9 (617,8)	53.185,7 (37.972,8)	— —	53.185,7 (37.972,8)
8. Przejęcie pasywów (starych i okupac.)	12,0 (7,1)	2,1 (2,1)	24,3 (13,5)	5,8 (4,4)	44,2 (27,1)	15,1 (13,4)	59,3 (40,5)
9. Rachunki oddziałów	1.706,8 (1.031,3)	268,7 (102,2)	251,2 (197,7)	450,4 (707,7)	2.677,1 (2.038,9)	— —	2.677,1 (2.038,9)
10. Inne aktywa	834,0 (1.152,4)	128,8 (92,9)	295,2 (175,9)	292,0 (250,4)	1.550,0 (1.671,6)	402,3 (267,5)	1.952,3 (1.939,1)
11. R-ki wynikowe 1945-46	189,5 (899,4)	— (107,6)	9,7 (105,5)	204,5 (236,0)	403,7 (1.348,5)	10,6 (10,6)	414,3 (1.359,1)
12. R-ki wynikowe r.b.	902,1 (260,1)	146,7 (57,8)	295,8 (78,1)	388,2 (137,4)	1.732,8 (533,4)	164,6 (59,3)	1.897,4 (592,7)
Suma bilansowa	78.484,1 (61.054,2)	6.377,9 (5.804,6)	8.578,9 (6.736,1)	23.050,7 (17.816,2)	116.491,6 (91.411,1)	9.004,9 (7.082,3)	125.496,5 (98.493,4)
Gwarancje	2.601,5 (916,4)	743,9 (638,6)	102,7 (64,6)	4.248,3 (2.361,7)	7.706,4 (3.981,3)	— —	7.706,4 (3.981,3)
Inkaso	897,9 (2.153,1)	873,4 (359,6)	58,1 (39,7)	696,7 (392,3)	2.466,1 (2.944,7)	— —	2.466,1 (2.944,7)

643

Ważniejsze dane bilansowe wg stanu na 30-VI-1947 r.

STAN BIERNY

(dane w nawiasach dotyczą marca 1947 r. — w miln. zł)

	I gr.	II gr.	III gr.	IV gr.	Razem	P. K. O.	Ogółem
1. Wkłady	2 762,9 (3.051,9)	607,1 (370,3)	485,6 (486,2)	447,3 (293,5)	4.302,9 (4.201,9)	80,3 (72,6)	4.383,2 (4.274,5)
2. Rachunki bieżące	16.682,1 (15.452,3)	1.694,1 (1.550,6)	6.075,1 (4.807,9)	6.373,9 (5.605,1)	30 825,2 (27.415,9)	8 671,4 (6.895,1)	39.496,6 (34.311,0)
3. Banki krajowe	1.489,7 (1.329,0)	1.856,7 (2.678,8)	764,5 (446,2)	744,1 (549,5)	4.855,0 (5.003,5)	—	4.855,0 (5.003,5)
4. Banki zagraniczne	8,1 (7,5)	— (1,1)	— —	— —	8,1 (8,6)	—	8,1 (8,6)
5. Redyskonto	6.303,6 (5.064,1)	648,6 (518,0)	261,0 (136,2)	5.395,3 (3.789,3)	12.608,5 (9.507,8)	—	12.608,5 (9.507,8)
6. Otwarty kredyt w N.B.P.	27.824,7 (21.387,6)	338,6 (60,1)	— —	8.439,8 (6.730,6)	36.603,1 (28.178,3)	—	36.603,1 (28.178,3)
7. Przejęcie aktywów (starego okup.)	69,4 (41,7)	43,7 (34,7)	107,6 (90,6)	106,8 (103,6)	327,5 (270,6)	3,7 (1,6)	331,2 (272,2)
8. Lokaty celowe	19.260,5 (11.682,1)	630,2 —	— —	301,6 (1,8)	20.192,3 (11.683,9)	—	20.192,3 (11.683,9)
9. R-ki oddziałów	1.952,2 (711,1)	334,3 (153,0)	339,4 (201,1)	349,5 (206,6)	2.975,4 (1.291,8)	—	2.975,4 (1.291,8)
10. Inne pasywa	287,6 (534,7)	43,3 (238,3)	206,1 (336,3)	179,6 (73,2)	716,6 (1.182,5)	56,3 (27,3)	772,9 (1.209,8)
11. R-ki wynikowe 1945-46	261,2 (930,7)	7,5 (117,4)	6,5 (90,6)	215,6 (234,1)	490,8 (1.402,8)	6,3 (6,3)	497,1 (1.409,1)
12. R-ki wynikowe r. bież.	1.582,1 (861,5)	173,8 (8,3)	333,1 (141,0)	497,2 (178,7)	2.586,2 (1.263,5)	186,9 (79,4)	2.773,1 (1.342,9)
Suma bilansowa	78.484,1 (61.054,2)	6.377,9 (5.804,6)	8.578,9 (6.736,1)	23.150,7 (17.816,2)	116.491,6 (91.411,1)	9.004,9 (7.082,3)	125.496,5 (98.493,4)

działami) i Państwowy Bank Rolny (z 20 oddziałami i 3 agenturami);

grupa II — 2 banki akcyjne: Bank Handlowy w Warszawie S. A. (z 17 oddziałami) i Bank Związku Spółek Zarobkowych (z 29 oddziałami); 2 banki komunalne: Polski Bank Komunalny (z 4 oddziałami) i Komunalny Bank Kredytowy (z 1 agenturą);

grupa III — 276 komunalnych kas oszczędności (z 135 oddziałami);

grupa IV — 1 Bank Gospodarstwa Spółdzielczego (z 105 oddziałami i 90 agenturami); 1.048 spółdzielni oszczędnościowo - pożyczkowych, w tym 222 spółdzielnie o sumach bilansowych 1 miln. zł i 826 spółdzielni mniejszych;

P.K.O. — 1 z 12 oddziałami i 4 ekspozyturami;

razem — 1.332 instytucje.

Przytoczony półroczny bilans łączny obejmuje wszystkie instytucje z danymi na 30 czerwca 1947 r. z wyjątkiem spółdzielni oszczędnościowo - pożyczkowych, z których większe wchodziły do bilansu z danymi na 31 maja, mniejsze zaś — na 31 marca r.b.

W porównaniu ze stanem w końcu I kwartału suma bilansowa bilansu łącznego oraz objętych nim bilansów poszczególnych banków lub grup instytucji kredytowych kształtowała się w II kwartale r.b. jak następuje (w miln. zł):

	31 III	30 IV	31 V	30 VI
Bank Gospodarstwa Krajowego	45.506	48.879	55.893	61.947
Państwowy Bank Rolny	15.549	15.010	16.170	16.537
Bank Gosp. Spół. i spółdz. o. p.	17.816	18.990	20.921	23.050
2 banki akcyjne	4.102	3.800	3.676	4.040
2 banki komunalne	1.702	1.806	1.879	2.338
Komunalna Kasa Oszczędności	6.736	6.894	7.479	8.579
P. K. O.	7.082	7.851	8.142	9.005
O g ó l e m	98.493	103.230	114.160	125.496

Wzrost sumy bilansowej bilansu łącznego wykazał w ciągu II kwartału natężenie wyższe niż w okresie poprzedzającym, gdyż wyniósł 27% (i tyleż miliardów zł), podczas gdy w I kwartale wzrost ten wynosił 16 mild. zł (19%). Najwydatniej podniosła się suma bilansowa Banku Gospodarstwa Krajowego — 16,4 mild. zł, czyli o 36%. W stosunku około 30% zwiększyły się poza tym sumy bilansowe Banku Gospodarstwa Spółdzielczego wraz ze spółdzielniami oszczędnościowo - pożyczkowymi (5,2 mild. zł), komunalnych kas oszczędności (1,9 mild. zł) oraz P.K.O. (2 mild. zł). O 1 mild. zł, czyli o 7% wzrosła suma bilansowa Państwowego Banku Rolnego.

Spadek wykazała suma bilansowa grupy banków akcyjnych, chodzi tu jednak wyłącznie o Bank Handlowy

w Warszawie, w którym zmniejszenie się sumy bilansowej o przeszło 600 miln. zł (a niemal o tyleż wzrosła w II kwartale suma bilansowa Banku Zw. Spółek Zarobkowych) zostało spowodowane znacznym zmniejszeniem się (o około 1 mild. zł) w ciągu II kwartału pozostałości o charakterze przejściowym na rachunkach „Banki Nostro i Loro”.

Wydatny wzrost sum bilansowych nastąpił w wyniku znacznego ożywienia działalności banków w drugim kwartale r.b., co znalazło odbicie po obu stronach bilansów poszczególnych instytucji oraz bilansu łącznego.

Akcja kredytowa instytucji bankowych, objętych bilansem łącznym (bez Narodowego Banku Polskiego) kształtowała się w drugim kwartale 1947 r. jak następuje (w miln. zł):

	31 III	30 IV	31 V	30 VI
dyskonto weksli	17.258	18.896	19.587	21.260
kredyty w rach. bież.	18.906	19.372	21.860	24.394
pożyczki terminowe	37.973	42.439	47.258	53.186
r a z e m	74.137	80.707	88.705	98.840

Po przejściowym zahamowaniu dynamiki wzrostu akcji kredytowej banków, zaobserwowanym w pierwszym kwartale r.b., zwłaszcza w styczniu i

lutym, tempo rozwoju tej akcji w drugim kwartale wykazało ponowny rozmach, wyrażając się w kolejnych mie-

siącach w cyfrach następująco (w porównaniu z miesiącami poprzednimi):

1947 r.	w z r o s t	
	w miln. zł	w %/o
w kwietniu	6,6	9
w maju	8,0	10
w czerwcu	10,1	11

W okresie sprawozdawczym zwiększyły się w kolejnych miesiącach wszystkie rodzaje akcji kredytowej, w tym również dyskonto weksli, które w pierwszym kwartale r.b. miało tendencję wyraźnie zniżkową, najsilniej zaś, zarówno w cyfrach bezwzględnych jak i procentowo, wzrastały pożyczki terminowe, co wskazuje na stale dalsze zwiększanie się kredytów w inwestycjach, udzielanych głównie w postaci pożyczek terminowych.

Rozwój akcji kredytowej w poszczególnych bankach lub w grupach instytucji kredytowych w drugim kwartale ilustruje (w miln. zł) tablica na następn. str.

Znaczny wzrost akcji kredytowej zaznaczył się na ogół w obu największych obecnie bankach: w Banku Gospodarstwa Krajowego (szczególnie w maju i czerwcu rb.) oraz Banku Gospodarstwa Spółdzielczego (największy w kwietniu i czerwcu).

Należy tu zaznaczyć, iż o ile chodzi o grupy banków akcyjnych i komunalnych, to znaczniejsze natężenie wzrostu operacji kredytowych w II kwartale r.b. uwidoczniło się w Banku Związku Spółek Zarobkowych (w pierwszej z wymienionych grup) oraz w Polskim Banku Komunalnym (w drugiej). W grupie komunalnych kas oszczędności stwierdza się spadek tempa wzrostu operacji kredytowych w omawianym okresie, co w pewnym stopniu cechuje również działalność kredytową Państwowego Banku Rolnego.

Rozwój kredytów, udzielanych przez Narodowy Bank Polski bezpośrednio niektórym przemysłom kluczowym, był w drugim kwartale r.b. dość niejednorodny: w kwietniu wzrosły te kredyty o 3,3 mild. zł (14%), w maju — o 152 miln. zł (0,6%), a w czerwcu — o 1,2 mild. zł (4,4%); ogólny wzrost za II kwartał wynosił 4,6 mild. zł, czyli 16% do sumy 28,4 mild. zł.

W działalności kredytowej (bezpośredniej) Narodowego Banku Polskiego znacznie przeważają kredyty w rachunku otwartym, jest ich w ciągu półrocza r.b. na sumę 23,2 mild. zł, tj. 81%, reszta została udzielona w postaci dyskonta weksli. Z kredytów tych na finansowanie wytwórczości przemysłowej przypada w końcu I półrocza r.b. 19,6 mild. zł (70%), w tym na przemysły: węglowy 5,9 mild. zł, hutniczy 5,7 mild. zł,

Instytucje kredytowe *)	kwiecień		maj		czerwiec	
	suma	w %/0/0	suma	w %/0/0	suma	w %/0/0
Bank Gosp. Krajowego Państw. Bank Rolny	3.216	8	5.632	12	6.601	13
Bank Gosp. Spółdz.	805	7	362	3	664	5
2 banki akcyjne	1.537	11	1.277	8	2.073	12
2 banki komunalne	302	16	140	7	309	13
Kom. Kasy Oszczędn.	93	9	177	16	70	5
	486	18	358	11	332	9
Razem	6.439	9	7.946	10	10.049	11

włókienniczy 5,9 mld. zł, taboru i sprzętu kolejowego 2,1 mld. zł oraz na kredyty dla państwowego handlu hurtowego 8,3 mld. zł.

Na kredyty importowe przypada na 30 VI 1947 r.: w przemyśle węglowym 423 miln. zł, hutniczym 385 miln. zł i włókienniczym 2,1 mld. zł.

Kredyty eksportowe na tę samą datę wynoszą: dla państwowego handlu hurtowego 2,6 mld. zł, dla kolejnictwa — 400 miln. zł.

Działalność kredytowa całego aparatu bankowego na terenie kraju (łącznie z Narodowym Bankiem Polskim) rozwijała się w ciągu II kwartału r.b. jak następuje (w mld. zł):

data	stan	wzrost	w %/0/0 wzrost
31 III . . .	98,0	—	—
30 IV . . .	108,2	10,2	10
31 V . . .	116,0	7,8	7
30 VI . . .	127,2	11,2	10

Ruch kredytów według korzystających z nich ważniejszych grup gospodarczych przedstawiał się w II kwartale r.b. we wszystkich instytucjach bankowych w Polsce łącznie z Narodowym Bankiem Polskim, lecz bez spółdzielni oszczędnościowo-pożyczkowych, jak następuje (w miln. zł):

	31 III	30 IV	31 V	30 VI
przemysł	42.654	47.036	49.310	53.767
handel	30.056	32.505	35.101	38.605
transport i komunikacja	11.687	12.515	13.796	15.029
rolnictwo	6.506	7.308	8.361	9.099
leśnictwo	782	827	794	790
budownictwo	2.964	3.382	4.162	4.510
rzemiosło	578	663	699	916
inne	2.153	2.888	2.998	3.723
razem	97.380	107.124	115.221	126.439

W tych wszystkich zatem dziedzinach życia gospodarczego — z wyjątkiem leśnictwa — zaznaczył się w II kwartale r.b. dalszy rozwój kredytów zwłaszcza w przemyśle, handlu, transporcie, rolnictwie oraz budownictwie. Udział poszczególnych dziedzin

życia gospodarczego w ogólnej akcji kredytowej ilustruje m. in. również poniższa tabela porównawcza, wykazująca ruch wskaźnika procentowego w poszczególnych miesiącach okresu sprawozdawczego:

	31 III	30 IV	31 V	30 VI
przemysł	43,8	43,9	42,8	42,5
handel	30,9	30,3	30,5	30,5
transport i komunikacja	12,0	11,7	12,0	11,9
rolnictwo	6,7	6,8	7,2	7,2
leśnictwo	0,8	0,8	0,7	0,6
budownictwo	3,0	3,2	3,6	3,6
rzemiosło	0,6	0,6	0,6	0,7
inne	2,2	2,7	2,6	3,0
razem	100,0	100,0	100,0	100,0

*) Bez spółdzielni oszczędnościowo-pożyczkowych.

Sezonowy wzrost udziału w kredytach występuje w rolnictwie (zwiększenie w II kwartale o 2,6 mld. zł) oraz budownictwie (1,5 mld. zł) niemniej przemysł i handel nadal absorbuje około trzech czwartych (73%) całej sumy udzielonych przez aparat bankowy kredytów (wzrost dla przemysłu — w ciągu kwartału — 11,2 mld. zł, dla handlu — 8,6 mld. zł).

Jeśli chodzi o poszczególne branże przemysłu, najsilniej zasilono kredytami w II kwartale: hutnictwem — 2,7 mld. zł (do sumy 9,1 mld. zł), włókiennictwem — 1,9 mld. zł (do sumy 6,9 mld. zł), górnictwem węglowym — 1,7 mld. zł (do sumy 12,2 mld. zł) oraz energetyką — 1,1 mld. zł (do sumy 3,9 mld. zł).

Poważniejszy spadek kredytów nastąpił w tym okresie w przemyśle spożywczym o 1,1 mld. zł (do sumy 4,3 mld. zł), a to w wyniku mniejszego wykorzystania kredytu głównie przez przemysł cukrowniczy, dla którego suma kredytów spadła w ciągu kwartału o 1,6 mld. zł, a zatem o 55% w porównaniu ze stanem w końcu I kwartału r.b. (z sumy 2,9 mld. zł do 1,3 mld. zł).

Poważnie zwiększyło się finansowanie państwowego handlu hurtowego, gdyż o 4 mld. zł (do sumy 12,6 mld. zł) oraz hurtowego handlu spółdzielczego (o 3,4 mld. zł do sumy 12,9 mld. zł), podczas gdy handel detaliczny uzyskał kredytów w tym samym okresie na 1 mld. zł (do sumy 4,1 mld. zł).

Znaczna część wzrostu kredytów dla transportu i komunikacji przypada w II kwartale na kolejnictwo (o 1,8 mld. zł do sumy 11,3 mld. zł); kwotę 1,2 mld. zł osiągnęły kredyty dla poczty, telefonów i telegrafu. Przeszło 4-krotnie zwiększyły się też kredyty dla dróg wodnych (do sumy 883 miln. zł).

W rolnictwie zwiększyły się w okresie sprawozdawczym głównie kredyty siewne (o 500 miln. zł do sumy 2,5 mld. zł) oraz kredyty dla gospodarstw rolnych na cele ogólne (o półtora miliarda zł). Budownictwo wiejskie otrzymało kredytów na 400 miln. zł (do sumy 955 miln. zł). W miastach na ten cel wykorzystano 1,2 mld. zł (do sumy 3,6 mld. zł). Kredyty dla rzemiosła wyniosły 340 miln. zł (do sumy 916 miln. zł).

W podziale na kredyty krótkoterminowe — oraz średnio-terminowe — inwestycyjne, działalność instytucji objętych bilansem łącznym przedstawia się w końcu pierwszego półrocza 1947 r. jak następuje (w miln. zł):

	krótko - terminowe	średnio - terminowe	r a z e m
Bank Gospodarstwa Krajowego	16.306	41.524	57.830
Państwowy Bank Rolny	8.515	4.616	13.131
Bank Gosp. Spółdzielczego	18.330	847	19.177
2 banki akcyjne	2.567	50	2.617
2 banki komunalne	677	700	1.377
komunalne kasy oszczędn.	3.850	—	3.850
spółdzielnie oszczędn.-poż.	858	—	858
O g ó l e m	51.103	47.737	98.840

Z sumy 4,9 miln. zł przed rokiem (30 VI 1946 r.) średnioterminowe kredyty inwestycyjne w bankach wzrosły do cyfry prawie 48 mild. zł, stanowiącej niemal połowę (49%) kwoty kredytów udzielonych przez aparat bankowy w Polsce (bez Narodowego Banku Polskiego). Gros tych kredytów (97%) przypada na owe banki państwowe, w tym na sam Bank Gospodarstwa Krajowego 87%.

Z sumy 700 miln. zł tych kredytów w obu bankach komunalnych przypada 640 miln. zł na Polski Bank Komunalny (głównie na akcję budowlaną). Nieznaczna część kredytów Banku

Gospodarstwa Spółdzielczego (około 50%) stanowią pożyczki średnioterminowe i jeszcze mniej (około 20% sumy udzielonych kredytów) stanowią te pożyczki w obu bankach akcyjnych. Udzielanie tego rodzaju pożyczek nie należy do kompetencji kredytowej komunalnych kas oszczędności oraz spółdzielni oszczędnościowo - pożyczkowych.

Kapitały obce I rzędu w instytucjach objętych bilansem łącznym rozwijały się w drugim kwartale r.b., jak wskazuje poniższa tabelka (w miln. złotych):

	31 III	30 IV	31 V	30 VI
wkłady	6.308	6.279	6.683	4.383
rachunki bieżące	34.311	34.193	36.829	39.497
razem (saldo kredytowe)	40.619	40.472	43.512	43.880

W zestawieniu tym widoczne jest utrzymanie się na niezmiennym prawie poziomie sum kapitałów obcych w kwietniu — w porównaniu z marcem oraz w czerwcu — w porównaniu z majem r.b. O ile stan w kwietniu wpływał z istotnie niewielkiego przyrostu wkładów, a także z wydysponowania przez instytucję państwową w jednym z banków państwowych stosunkowo znacznej (dwumiliardowej) kwoty ze swego rachunku bieżącego (na zakup zboża), o tyle słaby przyrost kapitałów w czerwcu (367 miln. zł) został wykazany głównie wskutek przeniesienia w tym miesiącu w bilansie największego banku państwowego kwoty wpłat na Państwowy Fundusz Inwestycyjny (w wysokości 2,8 mild. zł) z rachunku wkładów termi-

nowych, tj. kapitałów obcych I rzędu na rachunek lokat celowych, które na równi z redyskontem i otwartym kredytem w Narodowym Banku Polskim zaliczane są do kapitałów obcych II rzędu.

Wyraźnie natomiast występuje w II kwartale fakt wzrostu sald kredytowych rachunków bieżących — o 5,2 mild. zł (15%) do sumy 39,5 mild. zł. Na ogół poważniejszy wzrost sald rachunków bieżących zaznaczył się głównie w Banku Gospodarstwa Krajowego (1,9 mild. zł), w P.K.O. (1 mild. zł) oraz w komunalnych kasach oszczędności (500 miln. zł).

Kształtowanie się w omawianym okresie kapitałów obcych II rzędu miało przebieg następujący (w miln. zł):

	31 III	30 IV	31 V	30 VI
redyskonto	9.508	10.536	11.650	12.609
otwarty kredyt w Narodowym Banku Polskim	28.178	31.090	33.369	36.603
lokaty celowe	9.650	10.443	13.102	20.192
r a z e m	43.336	52.069	58.121	69.404

Tabelka niniejsza zawiera korektywy częściowo przeprowadzone i częściowo przewidziane w sprawozdaniu z działalności instytucji kredytowych w pierwszym kwartale r.b. Wynika z niej, iż suma kapitałów obcych II rzędu zwiększyła się w bankach w ciągu drugiego kwartału r.b. o 22,1 mild. zł, czyli o 47%, w tym wzrost redyskonta wyniósł 3,1 mild. zł (33%), a otwartego kredytu w Narodowym Banku Polskim — 8,4 mild. zł (30%), szczególnie zaś silnie, gdyż o przeszło 10 mild. zł, czyli o 110% podniosła się kwota lokat celowych (do których zalicza się również lokaty skarbowe), co prawda w pewnej mierze kosztem spadku łącznej sumy kapitałów obcych I rzędu, o czym wspomniano powyżej.

Również i w drugim kwartale r.b. występuje współzależność wzajemna stosunku procentowego sum kapitałów obcych I rzędu (tj. wkładów i sald kredytowych rachunków bieżących) oraz II rzędu (tj. redyskonta łącznie z otwartym kredytem w Narodowym Banku Polskim i lokatami celowymi) do akcji kredytowej objętych bilansem łącznym (bez P.K.O.), czyli wskaźników „I“ i „II“, co uwidocznia poniższe zestawienie:

data	wskaźnik I	wskaźnik II
30 IV	40,6 %	64,5 %
31 V	40,1 %	65,5 %
30 VI	35,5 %	70,2 %

Silny stosunkowo spadek wskaźnika „I“ i odpowiadający mu wzrost wskaźnika „II“ na koniec czerwca r.b. pozostają w związku z wykazanim powyżej znacznym, najwydatniej w czerwcu zaznaczonym, wzrostem w bankach kapitałów obcych II rzędu, tj. redyskonta, otwartego kredytu w Narodowym Banku Polskim oraz lokat celowych.

Potwierdza się to zjawisko z porównania analogicznych wskaźników dla 3 największych instytucji finansowych, jak o tym świadczą cyfry wskaźników procentowych na stronie następnej.

Na wymienione w tej tabelce instytucje przypada przeszło 90% sumy kredytów udzielonych przez wszystkie banki (z wyłączeniem Narodowego Banku Polskiego). One też, wobec stosunkowo powolnego tempa wzrostu wkładów i pozostałości na rachunkach bieżących, niewspółmiernego ze wzrostem akcji kredytowej, najbardziej są uzależnione w swej działalności od dopływu kapitałów obcych II rzędu, które — jak to widać z bilansów łącznych — w znacznej przewadze (97% w końcu II kwartału r.b.) znajdują się w rozporządzeniu tych instytucji. Z sumy tych kapitałów w

Instytucje kredytowe	30 IV		31 V		30 VI	
	„I“	„II“	„I“	„II“	„I“	„II“
Bank Gosp. Krajowego	26,5	75,5	27,2	75,5	20,9	81,0
Państwowy Bank Rolny	55,6	49,1	60,1	45,5	56,1	49,8
Bank Gosp. Spółdz. i spółdz. oszczęd. - pożyczk.	40,7	64,7	35,8	71,4	34,0	70,6

końcu I półrocza 1947 r., wynoszącej 69,4 mild. zł, znajdują się w dyspozycji (w mild. zł):

	stan 31.VI.1947	wzrost w II kwart. 1947
Banku Gospodarstwa Krajowego	46,8	15,2
Państwowego Banku Rolnego	6,5	2,0
Banku Gospodarstwa Spółdzielczego i spółdz. oszcz. - pożyczkowych	14,1	3,6
razem	67,4	20,8

Płynność instytucji kredytowych, wyrażająca się stosunkiem pogotowia płatniczego do sumy zobowiązań krótkoterminowych (tj. wkładów i sald kredytowych rachunków bieżących), ilustruje — dla drugiego kwartału r. b. poniżej zamieszczone zestawienie.

Na wykazany w powyższej tabelce spadek (w czerwcu r. b.) płynności instytucji kredytowych (bez PKO) wpłynęły: przeniesienie — w bilansie łącznym po stronie aktywów — pozostałości kasowych tych instytucji w bankach państwowych na rachunki „Banki krajowe Nostro“ oraz przejściowe zmniejszenie się rezerw kasowych w jednym z banków państwowych o przeszło pół mild. zł.

Data	Rezerwy płatnicze w miln. zł		Stopień płynności w %	
	bez PKO	łącz. z KPO	bez PKO	łącz. z PKO
31 III	7.965	13.731	24	34
30 IV	6.534	12.869	20	32
31 V	8.101	14.603	23	33
30 VI	6.550	13.777	19	32

(m. k.)

OBROTY I KONSUMPCJA

PRODUKCJA I ORGANIZACJA ZBYTU

W PRZEMYSŁE SPOŻYWCZYM

Zakłady Centralne Zarządu Przemysłu Przetworów Spożywczych produkują takie artykuły, jak cukierki i czekolada, makaron, drożdże, mączkę, syrop ziemniaczany, surrogaty kawy, budynie, pulchniki,

susze, tłuszcze roślinne w formie oleju i margaryny itp.

Rozpatrując pracę przemysłu spożywczego zajmujemy się przede wszystkim jego wynikami ilościowymi. Charakterystycznym wskaźnikiem jest dla nas poziom produkcji i spożycia przeliczony na głowę ludności, co ilustruje poniższa tabela, podająca ilości (w kg):

RODZAJ WYROBU	1937/38	1946	1947 ¹⁾
Cukierki i czekolada	1,06	0,52	0,73
Makaron	0,06	0,50	0,82
Namiastki kawy	0,41	0,70	0,86
Drożdże	0,23	0,18	0,20
Pochodne ziemniaków	1,05	0,40	0,84

Poziom przedwojenny przekroczyliśmy w produkcji kawy. Część wy-

robów przemysłu spożywczego zaspokajają potrzeby konsumpcyjne dal-

szego rzędu (np. cukierki, częściowo drożdże). Popyt na nie jest elastyczny i wzrasta ze wzrostem dobrobytu. Obecny poziom produkcji tych artykułów całkowicie zaspokaja popyt zmniejszony po wojnie. Jedynie produkcja przemysłu olejarskiego jest deficytowa: brakuje margaryny, oleju i tłuszczów technicznych. W branży tej, jak przed wojną podobnie i dziś, zdani jesteśmy na import nasion egzotycznych. Krajowy zbiór rzepaku i siemienia lnianego pokryje tylko 20 — 30% zapotrzebowania nasion olejowych. We wszystkich innych artykułach produkowanych w ramach CZPPS już w 1946 r. nasyciliśmy w zasadzie zapotrzebowanie rynku, które obecnie reguluje poziom produkcji.

Nie tylko ilość, ale i jakość wyrobów w artykułach spożywczych gra dużą rolę. Decyduje ona o wartościach odżywczych, smakowych i trwałości produktu. Na tym odcinku również zrobiono wielki krok naprzód i produkowane wyroby nie noszą charakteru wojennych namiastek. Ustalone receptury i normy surowcowe podniosły, między innymi, zawartość cukru — w stosunku do syropu ziemniaczanego i cykorii — w stosunku do zboża w surogatach kawy; zwiększono udział skrobi pierwszego rzutu w syropie ziemniaczanym itp. Ponadto przeprowadzono poważne inwestycje w przemyśle olejarskim, które pozwoliły na zwiększenie produkcji tłuszczów uszlachetnionych, zamiast poprzednio produkowanego oleju surowego. Zdolność produkcyjna fabryk margaryny wzrosła w ciągu 1946 r. z 2 tys. ton do 3 tys. ton i w ciągu 1947 r. powinna osiągnąć 19 tys. ton; podobnie zwiększono zdolność rafinowania i utwardzania. Dotychczas, pomimo znacznej nadwyżki zdolności produkcyjnej w zakresie tłoczenia oleju surowego, przemysł nie był w stanie uszlachetnić nawet tych bardzo skromnych ilości tłuszczów roślinnych, którymi dysponowaliśmy.

Zagadnienie ilości i jakości jest podstawowe, jednak dla konsumenta, szczególnie co do artykułów, których nabycie nie jest koniecznością, cena ma znaczenie zasadnicze.

Na kwotę płaconą przez konsumenta za gotowy produkt składa się: 1. koszt surowca, 2. koszt produkcji netto, 3. koszt aparatu handlowego, który rozprowadza towar od producenta do konsumenta.

W paru szczegółowiej zbadanych przez nas wypadkach koszt ten za 1 kg rozkłada się w sposób następujący:

1) Według planu.

Artykuł	Koszt surowców, materiałów i paliw, loco zakład		Koszt netto z amortyzacją		Koszt dystrybucji		Cena konsumenta
	zł	%	zł	%	zł	%	
Kawa Enrilo	57	43,8	25	19,2	48	36,9	130
Drożdże	27	13,5	33	16,5	140	70	200
Cukierki	186	53,2	91	26,8	70	20	350

Koszta drożdży liczone są w powyższej tabeli bez akcyzy, która wynosi 275 zł od 1 kg i usprawiedliwia wysoką marżę handlową, kalkulowaną w stosunku do ceny łącznie z akcyzą.

Koszt produkcji netto stanowi ok. 20—30 proc. ostatecznej wartości artykułów w sprzedaży.

Organizując racjonalnie prace przemysłu spożywczego tak, aby koszt pośrednictwa między rolnikiem a robotnikiem miejskim był najniższy, musimy specjalną uwagę zwrócić na zagadnienie handlu.

Przemysł spożywczy nabywa surowiec przeważnie na wolnym rynku. Wskutek tego poziom cen jest zmienny a właściwości surowca są różne; ocena jakości surowca przy dużej ilości źródeł pochodzenia jest trudna. Produkt gotowy podlega łatwemu zepsuciu, musi być szybko i sprawnie rozprowadzony. Może on być zastąpiony przez zakup surowca bezpośrednio od wieśniaka i prze-róbkę w domu, dlatego każde niedociągnięcie kalkulacyjne ze strony kierownictwa handlowego powoduje od razu opłacalność domowego wyrobu cukierków, makaronu, palenia kawy, a nawet zbieranie krochmalu i wykorzystanie domowych tłocznici dla produkcji oleju.

Spśród wszystkich branż podległych Ministerstwu Apropowizacji przemysł spożywczy odznacza się zdecydowanie największym rozdrobnieniem i największą ilością konkurencyjnych zakładów prywatnych. Na 12,085 zakładów, notowanych przez G. U. S., jest 487 państwowych, czyli 4 proc.

Na podstawie powyższych rozważań wydaje się, że organizacja przemysłu spożywczego musi być rozwiązana inaczej, niż w pozostałych przemysłach. Przyjęta zasada rozdziału produkcji i handlu, w wyniku której dyrekcja fabryki jest odcięta od producentów surowca i od konsumentów, powinna ustąpić zasadzie, według której zakłady przemysłu spożywczego traktuje się przede wszystkim jako przedsiębiorstwa handlowe.

W stosunku do okresu przedwojennego widzimy nieproporcjonalnie duże obciążenie towaru w drodze z fabryki do konsumenta. Zwiększenie ilości ogniw zawsze podnosi cenę danego towaru. Inne przemysły

nie skupują produktów od tak licznej i różnorodnej rzeszy producentów surowca i nie są zmuszone rozprowadzać swych towarów tak szybko i szeroko. W przemyśle spożywczym jak wszędzie strumień dóbr płynący ze wsi do miasta musi przejść przez filtr produkcyjny i w tym celu jest zbierany do fabryk, ale budowanie drugiej tamy, która gromadzi strumienie płynące z wielu fabryk do centrali handlowej, aby je z powrotem rozlać po całym terenie, nie ma żadnego uzasadnienia technicznego. W przemysłach, których produkcja jest odbierana przez nielicznych odbiorców, np. inne fabryki, zagadnienie to wygląda zupełnie inaczej. Warunki i potrzeby największej racjonalizacji technicznej i najkrótszej drogi strumienia dóbr powinny dyktować zasady organizacji administracji handlowej. Tama stworzona przez zbędne przedsiębiorstwa handlowe będzie podmywana przez tańszą konkurencję prywatną, gdzie dyrektor — właściciel równocześnie, spełnia funkcje handlowe. Jak wykazują informacje, przemysł prywatny jest tańszy tylko w handlu, natomiast jego koszt produkcyjny są nieraz wyższe od przemysłu państwowego. Nadanie uprawnień handlowych dyrekcjom fabryk spożywczych jest tak samo możliwe i racjonalne, jak stworzenie handlu państwowego. Rozwiązanie takie stanowi jedyną racjonalną drogę obniżenia kosztów pośrednictwa między wsią a miastem. Szereg zjednoczeń przemysłu spożywczego można uznać wprost za organizacje handlowe.

Nie wszystkie reprezentowane przez CZPPS gałęzie produkcji należy traktować w sposób jednolity. Pełnej racjonalizacji handlu w formie przekazania go fabrykom domaga się najbardziej przemysł cukierniczy i kawowy, mniej — drożdżowy, najmniej — olejarski i ziemniaczany.

Przed wojną największy rozwój uzyskała w cukiernictwie fabryka Wedla, która, jak wiemy, posiadała doskonale rozwiniętą sieć sklepów detalicznych i trafiała bezpośrednio do konsumenta. Podobną metodą, choć na mniejszą skalę, stosował Piasecki i Suchard. Mniejsze fabryki sprzedawały bezpośrednio sklepom detalicznym. Samodzielny hurt

cukierniczy odrębny od fabryk, czyli odpowiednik dzisiejszych central sprzedaży, przed wojną prawie nie istniał. W przemysłach zaopatrujących również szerokie rzesze konsumentów, jak tekstylia, konfekcja, sprzęty domowe, galanteria papiernicza itp. istniały liczne samodzielne, niezależne od fabryk hurtownie, na których miejsce muszą dziś wejść centrale zbytu.

Fabryki kawy utrzymywały przed wojną agentów, docierając bezpośrednio do najdrobniejszych detalistów. Fabryka „Franck“ w Skawinie miała w swej kartotece 70 tys. odbiorców. Kawa szła przez hurtownie kolonialne i nie tworzyła na ogół własnych sklepów detalicznych, jednak tutaj technika najprostszego trafienia do konsumenta niewątpliwie przemawia za tym, aby fabryki bezpośrednio zajmowały się zbytem przy pomocy agentów.

Drożdźownie przed wojną były przez dłuższy czas skartelizowane. Obecna centrala sprzedaży osiągnęła duże wyniki, doprowadzając do jednolitej ceny detalicznej i równomiernego nasycenia rynku w całym kraju. Jednak utworzone składy prawie z reguły prowadzą drożdże tylko z jednej fabryki i są faktycznie rodzajem fabrycznych składów konsygnacyjnych. Centralizacja technicznej strony handlu jest i w tym wypadku nieuzasadniona. Zjednoczenie musi mieć jedynie zapewniony wpływ i kontrolę polityki cen i racjonalizacji sprzedaży, podobnie jak w kawie i cukierkach powinno ono spełniać rolę dyrekcji w stosunku do swoich placówek.

Produkcja przemysłu olejarskiego i ziemniaczanego przeznaczona jest dla małej grupy odbiorców. Przemysł olejarski oddaje prawie całość swej produkcji na zaopatrzenie reglamentowane, poza tym otrzymuje on surowiec przeważnie z importu. Centralizacja handlu i oddzielenie go od fabryk nie wzbudza w tym przemyśle, przynajmniej obecnie, żadnych wątpliwości. Przemysł ziemniaczany 2/3 swej produkcji sprzedaje innym przemysłom (włókienniczemu, papierniczemu), zawierając umowy ogólnopolskie. Masowy i w pewnym sensie ciężki charakter tego przemysłu przemawia wyraźnie za scentralizowaną organizacją sprzedaży. Organizacja ta zawiera małą ilość dużych transakcji, w których musi mieć możliwość dysponowania produkcją wielu fabryk zarówno na rynek wewnętrzny i na eksport. Sezon produkcji trwa krótko i handel rozprowadza gotowy produkt ze składów fabrycznych w ciągu całego roku. Natomiast w handlu cukierkami centrala handlowa zmuszona jest przeprowadzać o-

gromną ilość transakcji, gdy bieżąco odbiera wielo-gatunkową produkcję i dalej zwielokrotnić ilość transakcji, gdy sprzedaje te wyroby detalistom.

Przedstawione uwagi wskazują, że w bieżącym roku zagadnienie handlu wysuwa się na czoło w pracach przemysłu spożywczego. Sugerowany tutaj kierunek rozwiązania znajduje się w stadium dyskusji. Handlowe zorganizowanie fabryk przemysłu spożywczego jest oczywiście również zagadnieniem pierwszoplanowym w C. Z. Przemysłu Fermentacyjnego i Konserwowego i sprawa ta musi być rozpatrzona na szerszej płaszczyźnie.

A. S.

APROWIZACJA REGLAMENTOWANA WE WRZEŚNIU 1947

Decyzja rządu Stanów Zjednoczonych o nieprzyznaniu nam pomocy żywnościowej, przewidzianej dla krajów deficytowych, i konieczność pokrywania niedoborów żywnościowych na drodze importu handlowego zmusza do bardziej ostrożnej i oszczędnej polityki aprowizacyjnej.

Plan aprowizacji reglamentowanej na miesiąc wrzesień r.b. tylko w niewielkim stopniu pomniejsza przydziały w porównaniu z ubiegłymi miesiącami. W zwięzonym zakresie zostaną pokryte normy w tłuszczu, a mianowicie przydziały otrzymują tylko posiadacze kart I kat., posiadacze IR, mający aprowizację zagwarantowaną, oraz otrzymujący przydziały dodatkowe.

Freliminuje się rozdzielnictwo następujących ilości głównych artykułów:

chleb	45,9 tys. t	(85%)
żyto	1,5 " "	(100%)
mąka pszenna	10,6 " "	(82%)
pszenica	0,3 " "	(100%)
kasza	2,7 " "	(22%)
mięso	10,3 " "	(100%)
tłuszcze	4,1 " "	(83%)
cukier	3,3 " "	(100%)
mleko (dla dzieci do lat 3)	5 miln.	
1 (100%)		
mleko (dla dzieci 4-12 lat)	—	(100%)

W nawiasach podano procent wykonania obowiązujących norm, tzn. pełnego teoretycznego zapotrzebowania.

(r.a.d.)

OSZCZĘDZANIE ZBÓŻ CHŁEBOWYCH

Światowy deficyt w zakresie zbóż chlebnych i trudności w pokryciu niedoborów w poszczególnych krajach zmuszają do szukania wszelkich sposobów dla możliwie naj-

oszczędniejszego zużycia zasobów z produkcji krajowej. Oszczędności tych należy szukać: a) w ograniczeniu rozmiarów zużycia zbóż na spisanie, b) stosowaniu możliwie najwyższych stóp przemiałowych, c) stosowaniu domieszek do mąki chlebowej.

Wedle danych International Emergency Food Council, na spisanie poszczególne kraje przewidują w roku 1947/8 zużycie ilości, które w porównaniu z okresem przedwojennym stanowią.

w Austrii	29%
„ Szwecji	51%
„ Danii	80%
„ Finlandii	39%
„ Francji	78%
„ Niemczech (strefy zach.)	25%
„ Grecji	85%
„ Włoszech	84%
„ Holandii	55%
„ Polsce	46%
„ Portugalii	104%
„ Szwajcarii	120%

Liczyby te świadczą o tym, jak w poszczególnych krajach przedstawia się stan odbudowy pogłowia zwierząt w porównaniu z okresem przedwojennym, gdyż należy sądzić, że ilości paszy na jednostkę w obu okresach różnić się mogą tylko nieznacznie.

W dziedzinie przemiału zbóż na mąki chlebowe poczyniono podczas wojny wiele doświadczeń. Przede wszystkim ustalono, że stosowanie możliwie najwyższej stopy przemiałowej nie zawsze jest celowe z uwagi na maksymalne wykorzystanie wartości odżywczych zboża konsumowanego w postaci chleba. I tak np. Włosi w badaniach laboratoryjnych i próbach praktycznych stwierdzili, że w ich warunkach technicznych najwłaściwsze stopy przemiału z punktu widzenia odżywczości produktu są następujące (na mąki chlebowe): pszenica 85%, żyto 74%, kukurydza 75%, jęczmień 58%, owies 51%. Inne kraje prowadziły podobne badania, osiągając niewiele różniące się wyniki. Różnice wynikają głównie z różnic standardów zbóż branych do przemiału, odmienności techniki przemiału i wypieku itp. Wyniki tych badań uwzględniono w zaleceniach instytucji międzynarodowych, mających za zadanie rozdział światowych zapasów zboża. Na przykład konferencja zbożowa w Paryżu, zalecając stosowanie możliwie najwyższych stóp przemiałowych, wprowadziła passus, o odpowiedności tych stóp dla zdrowia ludności (higienę odżywiania).

W związku z tymi wynikami badań poszczególne kraje zamierzają stoso-

wać w r. 1947/8 następujące stopy przemiałowe:

pszenica:	
na chleb	82,5%—95%
na mąkę	78% 85%
na makaron	około 75%
żyto	75%—98%
jęczmień	45%—85%
kukurydza	60%—90%
owies	45%—55%

Analiza wysokości przemiałów kukurydzy, jęczmienia, owsa — na mąki chlebowe wskazuje na decyzję stosowania domieszek innych mąk chlebowych. I w tym zakresie wiele krajów poczyniło doświadczenia i ustaliło najodpowiedniejsze mieszanki. Włochy np. uznały, że bez szkody dla wartości odżywczej i smakowej chleba można do mąki pszennej domieszać do 7% mąki sojowej, do 10% mąki owsianej, do 30% mąki jęczmiennej, do 20% mąki kukurydzianej. Przy stosowaniu dwu lub więcej domieszek procenty te są oczywiście znacznie niższe. Opracowano dla różnych mieszanek odpowiednie recepty. Niektóre kraje stosują domieszki znacznie większe, jak np. Francja, w niektórych departamentach z Paryżem na czele stosuje domieszki mąki kukurydzianej w wysokości 40 — 45%.

Wydaje się, że określenie właściwych stóp przemiałowych jak i opracowanie najlepszych recept na stosowanie domieszek wymaga w każdym kraju specjalnych badań. Również duży wpływ ma tu stan produkcji i zapasów artykułów zastępczych w danym kraju (np. w Polsce mąka kartoflana).

(r. a. d.)

ŚWIATOWA ORGANIZACJA ŻYWNOŚCIOWA

Otwarta w Genewie dnia 25 b. r. trzecia sesja F. A. O. między innymi omawia zagadnienia powołania do życia światowej Organizacji Żywnościowej (World Food Board). Problem ten był już dyskutowany na drugiej sesji F. A. O., która odbyła się w Kopenhadze we wrześniu r. ub.

Zrozumienie konieczności planowania produkcji, obrotu i konsumpcji artykułów żywnościowych w skali światowej znacznie się zwiększyło podczas wojny i znalazło swój wyraz na konferencjach w Hot Springs i Quebec.

Wyniki badań nad rozmiarami konsumpcji artykułów żywnościowych w wielu krajach stwierdziły, że znaczna część ludności kuli ziemskiej odżywia się na poziomie znacznie niższym od tego, który jest wymagany ze względów zdrowotnych. Grupy ludności, które odżywiają się na poziomie zaspokajającym minimum ilo-

ściowe, często konsumują bardzo nieodpowiednie artykuły; dieta ich z punktu widzenia zdrowotnego jest wadliwa.

Wahania w wielkości produkcji, za leżne tak od warunków atmosferycznych jak i wadliwych ocen koniunktury przez producentów, wywołują olbrzymie trudności w utrzymaniu poziomu konsumpcji w różnych krajach na stałym poziomie; produkcja wielu środków żywności jest forsowana w niektórych krajach, mimo nieposiadania przez nie odpowiednich do tego warunków lub przy zastosowaniu metod przestarzałych, a więc drogie i mało efektywnych.

Poza prowadzeniem dalszej pracy badawczej nad żywieniem, produkcją środków żywności, ich przetwórstwem i obrotem, wymianą poglądów i doświadczeń w tym zakresie, World Food Board miałby do spełnienia, wedle projektodawców, zadania

ściśle gospodarcze, a mianowicie: a) stabilizować ceny produktów rolniczych na światowych rynkach łącząc je z zapewnieniem koniecznych funduszy na operacje stabilizacyjne, b) stworzyć światowe rezerwy żywności, wystarczające na wypadek najgorszych nawet zbiorów, w jakiegokolwiek części świata, c) zapewnić fundusze dla sfinansowania zakupów produktów rolniczych krajom, których potrzeby są specjalnie pilne, d) współpracować z organizacjami, zajmującymi się udzielaniem międzynarodowych kredytów na cele rozwoju rolnictwa i przemysłu oraz polityką handlową.

Realizacja tych zadań jest zależna od układu całości stosunków międzynarodowych, a w szczególności politycznych. Wydaje się, że obecna sytuacja nie bardzo sprzyja prowadzeniu tej akcji.

(r.a.d.)

Rozpatrując przyszłą sieć kolei dojazdowych P.K.P. nie trudno stwierdzić, że składa się ona z czterech większych ugrupowań oraz z szeregu małych linii, rozrzuconych po całym terenie Rzeczypospolitej. Ich dochody miesięczne brutto przedstawiają się następująco (w miln. zł):

1) Okręg m. Warszawy	40
2) Zagłębie Górnego Śląska	100
3) tzw. kujawskie	11
4) tzw. jędrzejowskie w woj. kieleckim	11
5) inne koleje dojazdowe	18

Dotychczas koleje dojazdowe P.K.P. pozostawały w zarządzie okręgowych dyrekcji, które posiadały oddzielne wydziały kolei dojazdowych. W Ministerstwie Komunikacji miały one swój odpowiednik w postaci Samodzielnego Wydziału Kolei Dojazdowych Ponieważ ustrój ten ma ulec zmianie, rozpatrzmy warianty, które mogłyby wchodzić w grę przy reorganizacji.

Dotychczasowy ustrój spotyka się z zarzutami, że nie jest on dosyć sprawny i nie może zadośćuczynić wymaganiom stawianym przez gospodarkę narodową, że interesy kolei dojazdowych są przez dyrekcje kolei państwowych zapoznawane, że są one mierzone sposobem fiskalnym, na miarę przynoszonych przez nie dochodów, i dlatego po macoszemu traktowane.

Jeżeli dotychczas można było godzić się z takim stanem rzeczy, to obecnie, kiedy obroty kolei dojazdowych administrowanych przez P.K.P. wzrosnąć mają o 150 proc., liczba zaś podróży niemal dwudziestokrotnie, trudno lekceważyć koleje dojazdowe, szczególnie duże kompleksy kolei dojazdowych rejonu m. Warszawy, od których sprawności zależą w znacznej mierze warunki pracy stolicy, oraz jeszcze bardziej — Zagłębia Górnośląskiego.

Jedną z koncepcji, która by mogła usprawnić zarządzanie kolejami dojazdowymi, polega na całkowitym wyodrębnieniu tych kolei spod władzy lokalnych dyrekcji kolei państwowych, powiązaniu rozrzuconych po całej Polsce kolejek w ugrupowania, posiadające odrębne zarządy kolei dojazdowych, oraz utworzeniu przy przyszej Generalnej Dyrekcji Kolei Państwowych — Dyrekcji Kolei Dojazdowych jako centralnego zarządu tych kolei, stanowiących pomocnicze przedsiębiorstwo przy przedsiębiorstwie P. K. P.

Zorganizowane w ten sposób koleje dojazdowe nie byłyby już narażone na lekceważenie ich interesów przez organa kolei normalnotorowych. Miałyby samodzielnosc i mogłyby prowadzić własną, racjonalną gospodarkę. Obarczając zarząd kolei

KOMUNIKACJA I ŁĄCZNOŚĆ

ZAGADNIENIE KOLEI DOJAZDOWYCH

Według polskiej terminologii koleje dojazdowe są to, jak wskazuje brzmienie ich nazwy, koleje dowożące podróźnych i towary do kolei głównych. Są to więc jakby macki wysunięte w teren i pozwalające transportowi kolejowemu rozszerzyć i pogłębić jego zasięg. Zdawałoby się, że nie stoi na przeszkodzie nic, aby te koleje miały ten sam prześwit toru, co i koleje główne, a tym samym pozwalały towarom przechodzić z kolei dojazdowej na główną — i odwrotnie — bez przeladunku. Kolej o znaczeniu ściśle lokalnym mogłaby być nazywana dojazdową, nawet gdyby posiadała normalny prześwit toru. W ten sposób klasyfikowali swoje koleje Niemcy. Jednakże znacznie mniejsze koszty budowy kolei wąskotorowych oraz łatwiejsze trasowanie w terenie pozwalają im pomimo wyższych kosztów eksploatacji konkurować w odpowiednich warunkach z kolejami normalnotorowymi.

W Polsce pojęcie kolei dojazdowej obejmuje praktycznie tylko koleje o węższym prześwicie toru — poniżej 1435 mm, a więc 1000, 750, 600 mm oraz o innej szerokości w tych granicach. Normalnotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe w Warszawie i na Śląsku stanowią pod tym względem wyjątek.

Obecna polska sieć kolei dojazdowych wynosi około 3500 km, z czego eksploatuje się około 2800 km. W stosunku do 21 tys. km długości eksploatacyjnej P. K. P. stanowi to poważny odsetek — około 13%. Jednak

mniejsza sprawność przewozowa kolei wąskotorowych oraz mniejszy popyt na przewozy sprawiają, że transport na kolejach dojazdowych jest bez porównania mniejszy i wpływy z przewozów wynoszą zaledwie 3,5% globalnej sumy wpływów kolei normalnotorowych.

Przy wielkim jednak braku kolei normalnotorowych w Polsce, przy niedomaganiach sieci dróg kołowych i małej liczbie samochodów koleje dojazdowe spełniają poważne prace i posiadają wielkie znaczenie gospodarcze i społeczne. Wystarczy przytoczyć fakt, że przywożą one codziennie do pracy w Warszawie około 30 tys. osób i odwożą je do punktów zamieszkania poza zrujnowanym miastem.

Ponieważ w najbliższym czasie spodziewana jest przebudowa systemu administracyjnego na naszych kolejach a zmiana dotknie również i kolei dojazdowych, jest na czasie przeanalizować to zagadnienie i zapoznać się z obiektem, o który będzie chodziło.

W tym samym czasie P. K. P. wchłonięta mają szereg prywatnych kolei dojazdowych, które pozostawały dotąd pod przymusowym zarządem Ministerstwa Komunikacji, obecnie zaś zostają upaństwowione. Jeżeli chodzi o długość tych linii, to stanowi ona tylko około 20 proc. dotychczasowej sieci kolei dojazdowych — eksploatowanych przez P. K. P., natomiast wpływy brutto wynoszą już znacznie więcej, bo 150 proc., liczba zaś przewożonych podróźnych po wcieleniu nowych linii w sieć dojazdową P. K. P. po większy się jeszcze bardziej

dojazdowych obok tego odpowiedzialnością za wyniki pracy, wyzwoliłoby się uszłą obecnie ambicją, która przyczyniłaby się do rozwoju kolei i usprawnienia eksploatacji.

Nie ulega wątpliwości, że powyższe rozwiązanie podniosłoby powagę i znaczenie kolei dojazdowych, a w szczególności ułatwiłoby odpowiednio organizację i eksploatację kolei podmiejskich Warszawy, które by pozostawały pod bliższą i bezpośrednią opieką projektowanej Dyrekcji Kolei Dojazdowych.

Z drugiej strony, wyodrębnienie kolei dojazdowych i stworzenie dla nich samodzielnej administracji napotyka pewne zastrzeżenia. Przede wszystkim potrzebny w tym wypadku aparat byłby dość kosztowny. Przy znacznym rozproszkowaniu sieci kolejek, połączenie różnych, oddalonych od siebie obiektów, w nielicznych zarządach nie byłoby łatwe i liczba oddzielnych zarządów wyniosłaby od 10 do 12. Zaopatrzenie ich w siły fachowe napotkałoby trudności, utrzymanie zaś wielkiej liczby źle wykorzystanych specjalistów z dziedzin różnych gałęzi techniki kolejowej byłoby nieoszczędne. Nie należy zapominać, że cały obiekt kolei dojazdowych jest przynajmniej narazie finansowo słaby. Jeżeli wyeliminować z niego wyliczone powyżej cztery poważne ugrupowania, pozostaje kilkanaście kolei o łącznym miesięcznym budżecie 18 miln. zł. Czy na tak słabej podstawie finansowej można (po pokryciu wszystkich kosztów bezpośrednio eksploatacji: utrzymania torów, urządzeń i taboru) rozbudować i utrzymać kosztowny samodzielny aparat administracyjny? Zdaje się, że koszty własne przewozu, a tym samym i opłacalne taryfy wzrosłyby wówczas znacznie albo też koleje dojazdowe wymagałyby dopłaty ze strony Skarbu.

Strona finansowa nie wyczerpuje zagadnienia. Może jeszcze ważniejszą jest potrzeba koordynacji pracy kolei dojazdowych z pracą kolei normalnotorowych. Odrywając koleje dojazdowe od miejscowych zarządów kolei normalnotorowych, utrudnilibyśmy koordynację, stworzylibyśmy daleką i długą co do przestrzeni i czasu drogę porozumienia się przez Warszawę. Nowe zagadnienia, nowe trudności powstają w transporcie kolejowym bardzo nagle, wymagają rozstrzygnięć natychmiastowych i nie powinny czekać aż rozbieżne zdania dyrektora kolei normalnej i naczelnika zarządu kolei dojazdowej zostaną uzgodnione w komórce centralnej.

Nie będzie również leżało w interesie klienta kolei omawianie spraw przewozowych w dwóch miejscach,

raz w stosunku do kolei normalnej, drugi raz — do dojazdowej.

Zdawałoby się nawet, że w interesie i komunikacji kolejowej, i jej użytkowników należałoby ściślej połączyć organizacyjnie nie tylko koleje różnych typów, ale i transport samochodowy w tej mierze, w jakiej nie stanowi on (na dłuższych lub krótszych odcinkach) samodzielnej komunikacji, ale wykonuje dowóz do stacji kolejowych. Tylko wówczas współpraca byłaby zapewniona a obsługa klienta usprawniona.

Jeżeli się zgodzić z powyższą argumentacją, wówczas należałoby pozostawić łączność pomiędzy kolejami obu typów w ramach wspólnej dyrekcji okręgowej, zabezpieczyć zaś interesy kolei dojazdowych w inny mniej kosztowny i korzystniejszy dla sprawy sposób. Jeżeli się chce uniknąć macoszego traktowania jakichś spraw przez jednostki, nie dosyc wrażliwe na interesy kolei dojazdowych, należy je obciążyć pełną odpowiedzialnością za bieg spraw. Jeżeli administrator kolei normalnego toru lekceważy sprawy kolei dojazdowych, należy mu powierzyć w zakresie jego fachu wszystkie sprawy obu rodzajów kolei i żądać od niego zabezpieczenia ich interesów.

Jeżeli sprawy dowozowe wymagają lepszej, troskliwszej opieki, to nie konieczny jest do tego oddzielny aparat, opieka może działać także i przez wspólne jednostki służby wykonawczej pod nadzorem ewentualnej, wyznaczonej do tego, komórki centralnej.

Na marginesie powyższych rozważań znajduje się sprawa stołecznej komunikacji podmiejskiej.

Istnieje tendencja przejęcia jej przez Zarząd Miejski. Sądze jednak, że rozszerzanie się Warszawy po

Grodzisk, Radzymin, Jabłonne, Górę Kalwarię i Nowe Miasto nie jest sprawą czasu najbliższego. Na razie nie są to koleje miejskie lub typu miejskiego. Przekazanie ich miastu nie byłoby obecnie celowe. Natomiast należy troszczyć się o ulepszenie tej komunikacji. Przeżywa ona okres bardzo trudny: ograbiona została podczas najazdu z taboru, musi odbudować poważne zniszczenia, a jednocześnie jest obciążona olbrzymią liczbą przejazdów ulgowych, uczniowskich i pracowniczych, których w takim stopniu nie ma sieć P.K.P. Pomimo tych trudności warszawska sieć podmiejska wykonuje swe bieżące zadania w miarę skromnych posiadanych przez nią środków i nie korzysta przy tym z pomocy państwowej, natomiast nie jest w stanie przez większy jednorazowy nakład ulepszyć, zmodernizować i rozwinąć swego aparatu — odpowiednio do potrzeb dnia.

Obecnie bezpośredni zarząd tymi kolejami przejmują Polskie Koleje Państwowe. Komunikacja podmiejska, przy ograniczonych środkach przewozowych, wymaga niezwyklej elastyczności całego aparatu zarządzającego i wykonawczego. Musimy dążyć do tego, aby przy przejściu pod nowy zarząd dotychczasowa sprzężystość zarządzania nie została naruszona, aby nie nastąpiło biurokratyczne skostnienie, tutaj jeszcze szkodliwsze niż gdzie indziej. Wymaga tego sprawna obsługa komunikacyjna Stolicy. Osiągniemy zaś to najlepiej, stwarzając dla kolei warszawskich odrębny zarząd podporządkowany bezpośrednio Generalnej Dyrekcji Kolei Państwowych (na razie Ministerstwu Komunikacji).

(B. C.)

STOSUNKI GOSPODARCZE Z ZAGRANICĄ

HANDEL ZAGRANICZNY W I PÓŁROCZU 1947 R.

W okresie sprawozdawczym wartość eksportu wyniosła 96.824 tys. dolarów, zaś wartość importu 108.348 tys. dolarów. W drugim półroczu roku bieżącego przewidyuje się powiększenie obrotów importowych o 35%, eksportowych o około 15% w stosunku do pierwszego półrocza. Przewidywania takie są całkowicie uzasadnione naturalną tendencją rozwojową naszego handlu zagranicznego, jak też realizacją zaległości powstałych w pierwszym kwartale bieżącego roku na skutek trudności transportowych. W ten sposób globalna suma im-

portu na rok 1947 osiągnie wartość około 254.000 tys. dolarów, zaś analogiczna wartość eksportu około 208.172 tys. dolarów. Szacunek ten oparty jest na jak najostrożniejszych przewidywaniach.

Celem zdania sobie sprawy z ciężaru gatunkowego obecnych obrotów handlu zagranicznego należy je porównać z przeciętną tych obrotów z lat 1936/37. Otóż w latach tych przeciętny przywóz wyniósł 212.990 tys. dolarów, a wywóz — 209.603 tys. dolarów. Wartość jednak dolara przedwojennego była wyższa niż obecnego. Skrupulatne obserwacje, dokonane na podstawie indeksu cen światowych, dowodzą, że wartość dolara zmniej-

szyla się o około 35%. Jeżeli więc przyjmijemy wartość już dokonanego i przewidzianego eksportu i importu w roku bieżącym na sumę 441.120 tys. dolarów, a wartość przeciętnej obrotów w latach 1936 i 1937, po uwzględnieniu spadku siły nabywczej dolara na sumę 570.490 tys. dolarów, to przekonamy się, że w dziedzinie handlu zagranicznego jesteśmy bliscy osiągnięcia poziomu przedwojennego, ponieważ już w roku bieżącym osiągniemy 80% obrotów dokonanych w wyższej wspomnianych latach przedwojennych.

Przechodząc do analizy kierunku polskiego handlu zagranicznego należy podkreślić, że największy udział w obrotach przypada na Związek Radziecki, który w pierwszym półroczu 1947 figuruje sumą 64.247 tys. dolarów, co stanowi 31,3% całości naszych obrotów z zagranicą. Na uwagę zasługuje fakt, że w r. 1946 udział Związku Radzieckiego wynosił 59,2%. Nie oznacza to jednak zmniejszenia wymiany towarowej między Polską a Związkiem Radzieckim w cyfrach absolutnych, a tylko jest dowodem bardzo dużego wzrostu naszych obrotów z innymi krajami.

Najlepszym zresztą tego przykładem jest fakt, że obroty Polski za I półrocze bieżącego roku wzrosły niemal że dwukrotnie w porównaniu z analogicznym okresem r. 1946.

Na drugim miejscu figurują obroty z Danią, które osiągnęły wartość 23.945 tys. dolarów, co stanowi 11,7%. Z kolei na trzecim miejscu należy wymienić Szwecję z obrotami wartości 22.954 tys. dolarów, co wynosi 11,2%.

Na czwartym miejscu znajdują się obroty z USA wartości 11.575 tys. dolarów, co stanowi 8,6%. Wreszcie obroty ze wszystkimi pozostałymi państwami obejmują 37,2% całej naszej wymiany towarowej w I półroczu 1947 r.

Pod względem udziału poszczególnych towarów obroty handlu zagranicznego należy rozpatrywać odrębnie z punktu widzenia eksportu i importu. W eksporcie artykułem dominującym jest węgiel i koks, które reprezentują w I półroczu b. r. wartość 45.950 tys. dolarów i stanowią 47,5% całego eksportu. Na specjalne podkreślenie zasługuje fakt, że w r. 1946 węgiel i koks stanowiły 62,6% globalnego naszego eksportu. Choć więc cyfry absolutne eksportu węgla nie zmniejszyły się, a przeciwnie stale wzrastają, to tym niemniej procent udziału węgla i koksu w naszym eksporcie wydatnie zmalał, częściowo na skutek trudności atmosferycznych, hamujących głównie eks-

port oraz na skutek rozszerzenia naszej wymiany towarowej z zagranicą na wszystkich odcinkach.

(W imporcie należy rozróżnić trzy zasadnicze grupy sprowadzanych towarów: I — dobra konsumpcyjne, których udział w I półroczu 1947 r. wynosi 22,9%; II — dobra inwestycyjne — 27,1% oraz III — surowce — 50%.

Jeżeli chodzi o przewidywania na rok 1948, to planuje się znacznie zwiększenie importu. Jest rzeczą oczywistą, że do zakrojonego na dużą skalę importu należy dostosować odpowiednio nasz eksport, który musi być głównym źródłem pokrycia importu.

Ponieważ trudno będzie osiągnąć znaczniejsze powiększenie eksportu w dziedzinie przemysłowej, i tak już przeciążonej, przeto główny wysiłek będzie skierowany na szybkie uruchomienie nadwyżek eksportu rolnego, co będzie jednocześnie powrotem do tradycyjnej polityki Polski w tej dziedzinie. Oczywiście chodzi tu przede wszystkim o odpowiednią intensyfikację eksportu takich artykułów rolniczych, jak: masło, drób, bekony i artykuły mięsne puszkowane.

(W celu racjonalnego przygotowania i zrealizowania tego eksportu czynniki miarodajne powołały międzyministerialną komisję dla eksportu rolnego, która już rozpoczęła pracę w tej dziedzinie. Intencją rządu jest maksymalna intensyfikacja eksportu luksusowych artykułów rolniczych, aby za dewizy w ten sposób zdobyte sprowadzić odpowiednią ilość najniezbędniejszych artykułów inwestycyjnych, surowców i koniecznych artykułów żywnościowych pierwszej potrzeby.

H. Z.

(H.Z.)

WYWÓZ

WYROBÓW HUTNICZYCH I ARTYKUŁÓW CHEMICZNYCH W LIPCIE 1947

W lipcu b. r. wywóz towarów hutniczo-metalowych i artykułów chemicznych z Polski za granicę kształtował się następująco:

Do Z.S.R.R. wywieziono: blachy cynkowej 371 t, rur 38 t, sody kalcyonowanej 781 t, bicarbonatu 267 t, siarczanu glinu 209 t, sody kaustycznej 217 t, bieli cynkowej 150 t, siarki 377 t, chlorku wapnia 51 t.

Do Szwecji wywieziono: żelaza 259 t, blachy 278 t, rur 504 t, surowki 1.383 t, cynku elektr. 215 t, cynku rafinowanego 230 t, blachy cynkowej 248 t.

Do Danii wywieziono: blachy cynkowej 283 t, pyłu cynowego 3 t, blachy 20 t, wodomierzy 1.153 szt., litoponów 4 t, chlorku magnezu 376 t.

Do Norwegii wywieziono: rur 222 t, maszyn włókienniczych 26.

Do Szwajcarii wywieziono: blachy 66 t, surowki 2.375 t, śrutu ołow. 5 t, betanaftolu 25 t, smoły srowej 204 t.

Do Jugosławii wywieziono: oleju krezotowego 138 t, smoły surowej 489 t.

Do Bułgarii wywieziono: siarczanu amonu 500 t, carbolineum 30 t, barwników 11 t, siarki mielonej 30 t, żelaza 1.344 t, blachy 490 t, rur 159 t, walcówki 450 t, blachy cynkowej 70 t.

Do Czechosłowacji wywieziono: pyłu cynkowego 251 t.

Do Austrii wywieziono: blachy 97 t.

Do Finlandii wywieziono: rur 401 t.

Do Palestyny wywieziono: pomp krzyż. 1.964, wiader ocynkowanych 83.479.

ŻEGLUGA I SPRAWY MORSKIE

PRACA PORTÓW MORSKICH

W lipcu przybyły do portów polskich ogółem 744 statki, z których do Gdyni i Gdańska zawinęło 534, do Szczecina 127 i do Ustki 83. Ogólny tonaż statków na wejściu wyniósł 569.791 NRT. Wyszło z portów 725 statków o pojemności 531.232 NRT.

Eksploatacja portów w Gdyni i Gdańsku przyniosła w lipcu nowy rekord przeładunkowy, wyrażający się cyfrą 1.146 tys. ton towarów wywiezionych i przywiezionych. W porównaniu z przeładunkiem czerwowym oznacza to jego wzrost o przeszło 66 tys. ton. Należy podkreślić, że lipiec był trzecim z rzędu miesiącem, w któ-

rym obroty Gdyni i Gdańska przekroczyły milion ton. Obroty wymienionych portów za 7 miesięcy r. b. przekroczyły wynik 7 miesięcy r. ub., pomimo beczynności portów w czasie tegorocznych ostrych i długotrwałych mrozów.

Ogólna ilość towarów, przeładowanych w ciągu lipca w czterech czynnych portach handlowych polskiego wybrzeża, tj. w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie i Ustce, wynosi 1.220 tys. ton, z czego na przywóz przypada 383 tys. ton, a na wywóz 837 tys. ton. Węgiel eksportowy, łącznie z koksem i bunkrem, wywieziono około 800 tys. ton. W ruchu pasażerskim wyjazdowym i przyjazdowym przeszło przez porty w lipcu 16 tys. osób.

W wyniku wielkiego natężenia prac w sprawie budowy 4 holowników w kraju: w przeladunkowych wykorzystanie dźwignów oraz innych mechanicznych urządzeń przeladunkowych przekroczyło określone normy. W Gdyni np. dźwigi mostowe wykonały 103 proc. przewidzianego dla nich przeladunku, a taśmowce węglowe nawet 107 proc.

Wobec napływu do portu, a szczególnie do Gdyni, znacznej ilości bawelny, której obsługa wymaga dużej powierzchni magazynowej, powstały w lipcu pewne trudności z magazynowaniem towarów. Rozwiązanie tych trudności nastąpiło w wyniku oddania do użytku dwóch odbudowanych magazynów w porcie gdańskim, których łączna powierzchnia składowa wynosi 7.380 m². Poza tym przybyło w Gdańsku 199 metrów biegnących nabrzeży, odbudowanych w basenie Górnicy i koło poczty.

W porcie gdyńskim trwają nadal prace przy odbudowie falochronów i nabrzeży. Na falochronie wschodnim wykonano już 40 proc. robót. Przy nabrzeżu północnym Basenu Jachowego roboty są na ukończeniu. Również daleko posunięte są prace przy Nabrzeżu Kaszubskim, gdzie wykonano 70 proc. całości robót. Wrak statku „Wanda” został podniesiony z wody i odholowany na mieliznę.

(M. Z.)

ZEGLUGA MORSKA W LIPCU 1947 R.

Spśród statków pełnomorskich polskiej floty handlowej eksploatowanych było w lipcu 28 jednostek o łącznej nośności 115.985 TDW. Dwa statki znajdowały się w remoncie i dwa w dzierżawie zagranicznej. Dla potrzeb Polski dzierżawiony był jeden statek szwedzki, podczas gdy dzierżawa drugiego wygasła w dniu 10 lipca i statek został zwrócony właścicielom. W stoczniach krajowych i zagranicznych znajdowało się w przebudowie 13 statków polskich, pochodzących z reparacji i ostatnich zakupów.

Przewozy towarowe na polskich statkach wynosiły w lipcu 87 tys. ton, co stanowi wzrost o 11 proc. w stosunku do czerwca r. b. Pasażerów przewieziono łącznie 5.088, z czego 3.403 na linii Gdynia—New York (statek „Batory”), 1.647 na linii Genua—New York (statek „Sobieski”), a resztę na liniach angielskiej i lewantińskiej.

Liczba jednostek polskiej floty handlowej powiększyła się o statek „Kiliński” (b. „Mexico Victory”), który został przejęty pod polską banderę w Ameryce i odszedł na stocznię, gdzie remont jego potrwa do dnia 1 września r. b.

Zwiększył się również tabor holowniczy, dzięki przekazaniu do eksploatacji pogdańskiego holownika „Herkuless”. W dniu 7 lipca podpisano umowę ze Zjednoczeniem Stoczni Polskich

w sprawie budowy 4 holowników w kraju.

Czynne holowniki przepracowały w lipcu 2.266 godzin, tzn. o 6 proc. więcej niż w czerwcu. Z większych prac holowniczych należy wymienić przyholowanie z Bremerhaven dźwigu pływającego o nośności 75 ton.

(M. Z.)

RYBOLÓWSTWO MORSKIE W LIPCU 1947 R.

Ogólny wynik połowów bałtyckich w lipcu rb. wyniósł 2.324 tys. kg ryby, wartości 60.199 tys. zł. Przeciętny połów na jeden kuter wynosił od 3 do 4 ton. Głównym przedmiotem połowów był dorsz. W rejonie szwedzkim znacznie wzrosły połowy węgorza. Największe łowiska ryb znajdowały się w Zatoce Gdańskiej, w odległości 30 mil od Władysława i 15 — 25 mil od cypla helskiego.

Na wodach dalekomorskich złowiono w lipcu ogółem 107 tys. kg ryb wartości 2.431 tys. zł.

(M. Z.)

CZŁOWIEK I PRACA

NOWE ZADANIA SŁUŻBY ZATRUDNIENIA

Dekret z dnia 2 sierpnia 1945 r. o urzędach zatrudnienia określa ich zadania w sposób następujący:

„W celu usprawnienia organizacji pracy i pełnego spożytkowania sił roboczych tworzy się urzędy zatrudnienia” (art. 1).

„Urzędem zatrudnienia służy wyłączne prawo: pośredniczenia w zawieraniu umów o pracę oraz umowy o naukę zawodu, regulowania rynku pracy przez wyrównanie popytu z podażą pracy” (art. 3).

Uzasadnienie do powyższego dekretu mówi między innymi: „Wpływ państwa na kształtowanie obecnego rynku pracy prowadzi: 1) do ześrodkowania pośrednictwa pracy, 2) do ześrodkowania tego pośrednictwa w urzędach państwowych”...

Centralizację pośrednictwa pracy dekret przeprowadza konsekwentnie, likwidując całkowicie zarobkowe oraz dotychczasowe podstawy prawne społecznego pośrednictwa pracy.

Jednakże szczegółowe przepisy prawne, zawarte w dekreście i w rozporządzeniach wykonawczych, nie stwarzają pełnych możliwości realizacji tych zadań. Nie ustalono w nich warunków, niezbędnych do tego, aby urzędy zatrudnienia mogły regulować zjawiska zachodzące na rynku pracy i kierować procesem korzystania z ludzkiej siły roboczej.

Ponadto trzeba pamiętać o tym, jak bardzo niepopularna jest u nas reglamentacja rynku pracy i zatrudnienia.

W lipcu rybaacy szwedzi wyruszyli po raz pierwszy na dalsze połowy pod Bornholm. Połowy te miały dla nich charakter doświadczalny.

W związku ze zbliżającym się sezonem połowów śledzi, dokonano połowów próbnych w okolicach Skagen i zatoki Hämo. Wprawdzie nie osiągnięto pozytywnych wyników z braku odpowiedniego sprzętu, przystosowanego do tamtejszych warunków, jednak wyprawa ta dała naszym rybakom korzyści innego rodzaju w postaci wiadomości co do miejsc i sposobu połowów oraz rodzaju używanych sieci. W najbliższej przyszłości, po zaopatrzeniu się we włoki typu szwedzkiego, rybaacy zamierzają wyruszyć ponownie na wody zatoki Hämo.

W lipcu nie było importu ryb do Polski. Wystano 3.000 kg łosia mrożonego do Anglii, 90 czynnych zakładów przetwórczych wyprodukowało w lipcu 761 tys. kg przetworów rybnych.

(M. Z.)

Wpłynęło na to wiele czynników, między innymi niepopularność przedwojennej instytucji Funduszu Pracy oraz niechęć społeczeństwa polskiego do tego wszystkiego, co w jakimkolwiek stopniu przypomina działalność okupacyjnych urzędów pracy.

Wszystko to niewątpliwie wpłynęło na kompromisowy charakter ustawy o urzędach zatrudnienia. Nic też dziwnego, że aktualna staje się sprawa nowelizacji dekretu w kierunku przyznania urzędem zatrudnienia takich uprawnień ustawowych i takich warunków organizacyjnych, które by rzeczywiście umożliwiły prowadzenie polityki zatrudnienia w państwie.

Mimo dotychczasowych braków ustawowych i mimo szczupłej sieci organizacyjnej urzędów zatrudnienia¹⁾, służba zatrudnienia wchodzi obecnie w nową fazę działalności. Dotąd działalność wydziału zatrudnienia w Min. Pracy i O. P. ograniczała się do organizowania i usprawniania urzędów zatrudnienia oraz wykonywania ustawowych obowiązków w zakresie pośrednictwa pracy i pośrednictwa nauki zawodu, clearingu pracy, wykonywania pośrednictwa pracy dla uprzywilejowanych grup mających pierwszeństwo w uzyskaniu pracy, jak inwalidzi wojenni, zdemobilizowani, amnestiowani i repatrianci. Ponadto prowadzono werbunki pracowników w ramach ogólnej akcji zaludniania i zagospodarowywa-

1) W tej chwili na terenie kraju jest 14 urzędów zatrudnienia, 49 oddziałów urzędów zatrudnienia i około 230 instytucji zastępczych urzędów zatrudnienia, przeważnie przy zarządach miejskich miast powiatowych.

nią Ziemi Odzyskanych oraz werbowanie dotychczas pracowników do prac sezonowych, głównie na roli (akcja żniwna, wykopki kartofli i buraków itp.).

Cała ta działalność ograniczała się właściwie do wykonywania pośrednictwa pracy rozszerzonego nieco na skutek powojennej sytuacji kraju.

W zakresie organizowania rynku pracy i planowego gospodarowania ludzką siłą roboczą dotąd zrobiono niewiele.

Dopiero w ostatnich miesiącach po wkroczeniu w okres realizacji Narodowego Planu Gospodarczego coraz silniej i powszechniej zwraca się uwagę na konieczność podjęcia akcji, mającej na celu uporządkowanie stosunków na rynku pracy i zrabjonalizowanie struktury zatrudnienia w kraju w ramach planowej polityki zatrudnienia.

Przed polityką tą stoją obecnie następujące pilne zadania: 1) likwidacja lokalnych ośrodków bezrobocia, 2) walka z marnotrawstwem sił roboczych nieprodukcyjnie zatrudnionych, 3) tetenowe zgranie popytu na siły robocze z podażą sił roboczych, 4) walka z płynnością pracowników, która dezorganizuje rynek pracy i osłabia produkcję, 5) kształtowanie struktury zawodowej ludności w kierunku dostosowania jej do nowej struktury gospodarczej kraju.

Planowa gospodarka ludzką siłą roboczą w Polsce ma na celu najpełniejsze zaspokojenie potrzeb życia gospodarczego w każdej fazie jego rozwoju przez najodpowiedniejszą reparaację ludzkich sił roboczych na poszczególne gałęzie życia gospodarczego przy jak najlepszym wykorzystaniu i rozwinięciu wszystkich sił fizycznych i umysłowych narodu.

Dla realizowania tych zadań musi istnieć w państwie organ publiczny, mający na celu stałe śledzenie zjawisk zachodzących na rynku pracy, obdarzonych władzą ich regulowania i mający możliwość kierowania gospodarką ludzkiej siły roboczej. Organ ten musi mieć wpływ na planowanie gospodarcze ze względu na politykę społeczną w zakresie zatrudnienia. Samodzielne prowadzenie polityki zatrudnienia przez różne resorty uniemożliwiłoby wprowadzenie należytego ładu w gospodarce siłami ludzkimi, co niewątpliwie znacznie utrudniłoby realizację Planu i mogłoby spowodować niepożądane komplikacje na rynku pracy.

W. Talejko

SKOLNICTWO ZAWODOWE PO WOJNIE

Problemy szkolnictwa zawodowego zaczął dojrzywać już w r. 1932/33, jednak był rozpatrywany tylko w wąskich ramach programów Ministerstwa

Oświaty. Powojenne stosunki gospodarcze ten stan radykalnie zmieniły wobec dużego zapotrzebowania sił fachowych. W związku z tym Ministerstwo Oświaty opracowało nowe programy i zorganizowało szkoły zawodowe, oparte na szkole powszechnej

jako podstawowej, a mianowicie trzyletnie i czteroletnie gimnazja oraz dwuletnie i trzyletnie licea dające prawo wstępu do szkół wyższych. Ilość szkół zawodowych oraz liczby uczniów w ciągu ostatnich trzech lat przedstawia następująca tabela:

rodzaj szkół	1. X. 1945		1. X. 1946		15. III. 1947	
	ilość szkół	liczba uczniów	ilość szkół	liczba uczniów	ilość szkół	liczba uczniów
przemysłowe	483	49.728	501	57.349	826	69.485
handlowe	420	51.501	436	58.767	504	65.057
gospodarcze	61	3.163	110	4.508	117	4.831
rolnicze	114	4.184	21	1.169	25	1.253
dokształcające . . .	300	52.473	544	89.546	608	93.561
razem	1.378	161.069	1.612	211.339	2.080	234.487

Na uwagę zasługuje wzrost liczby młodzieży. W r. 1946/47 była ona w szkołach przemysłowych wyższa o 29 proc., w gospodarczych — o 30 proc., w dokształcających — o 45 proc. w porównaniu z rokiem 1944-45. W liczbie 826 szkół przemysłowych podzielonych na grupy szkół mechanicznych, elektrotechnicznych, budowlanych i chemicznych mieści się 394 kursów zawodowych, tego rodzaju jak: samochodowe, skórnice, krawieckie, bielizniarskie itp., zaś do 504 szkół handlowych wliczono 119 kursów pisanania na maszynie, stenografii, buchalterii i inne. Obok szkół typu gospodarczego zorganizowane są w liczbie 3 kursy gotowania i hotelarskie.

Dotychczasowy typ szkół zawodowych ma być zastąpiony przez nowe 4-letnie licea, oparte na 8-letniej szkole powszechnej. Dają one prawo wstępu do szkół wyższych. Jednocześnie na podstawie dekretu z 3 II 47 zorganizowano 3-letnie publiczne średnie szkoły zawodowe, mające sokołic terminatorów na rzemieślników. Nauka ma trwać 18 godzin tygodniowo w dzień, przy czym majster będzie zobowiązany zwalniać w czasie pracy swego czeladnika do szkoły. Władze szkolne będą miały prawo wglądu do warsztatu czeladnika i badać na miejscu postępy, warunki pracy oraz metody nauki udzielanej przez majstra. Niezależnie od szkół zawodowych, prowadzonych przez Min. Oświaty, a celem przygotowania własnych sił fachowych, przy każdym ministerstwie zorganizowano wydziały szkolenia kadr pracowniczych, których zadaniem polega na przygotowaniu młodzieży do nowego zawodu, bądź przeszkolenie pracowników w zakresie nowych umiejętności w miarę postępu nauki i wynalazczości. Szkolnictwo zawodowe, prowadzone w roku 1946/47 przez wydziały szkoleniowe kadr pra-

cowniczych, przedstawia następująca tabela:

Ministerstwo	ilość szkół	liczba uczniów
Rolnictwa i R. B. . . .	1.013	23.655
Przemysłu i H. . . .	387	35.376
Awizacji	5	260
Komunikacji	3	668
Żegluga	4	521
Odbudowy	7	977
Poczt i Telegr. . . .	5	415
Admin. Publ.	1	249
Zdrowia	17	3.400
Leśnictwa	6	735
Kultury i Szt.	210	19.821
Ogółem	1.658	86.077

Największą ilość szkół utrzymuje Ministerstwo Rolnictwa i R. R. Dekret o reformie rolnej zabezpieczył część ośrodków pofolwarczych pod szkoły rolnicze. W związku z tym w każdej gminie przewidziane jest wydzielenie dwóch gospodarstw pod szkoły rolnicze (męską i żeńską), a na terenie województwa — pod szkołę rolniczą gimnazjalną i licealną oraz szkoły specjalne i uniwersytety ludowe. Ogółem wytyczono na terenie Polski około 3.300 gospodarstw o obszarze przeszło 100 tys. ha, z czego 2.300 gospodarstw pod szkoły gminne, a około 1000 — pod szkoły średnie gimnazjalne i licea powiatowe.

Drugą pozycję stanowią szkoły przemysłowe, organizowane przez ośrodki przemysłu i poszczególne fabryki. Każda gałąź przemysłu czuwa nad zapełnieniem luk w zatrudnieniu sił fachowych i nad zastępowaniem pracowników niewyszkolonych — wykwalifikowanymi rzemieślnikami, majstrami i technikami. Fabryki przyjmują na siebie rolę organizowania własnych szkół przyfabrycznych zawodowych i dokształcających, nie mogąc czekać na absolwentów szkół zawodowych, zor-

organizowanych w ramach planu Min. Oświaty. Fabryka oddaje do dyspozycji swojej szkoły sprzęt oraz deleguje majstrów, techników i inżynierów jako instruktorów albo wykładowców przedmiotów fachowych.

Najszybszą formą przygotowania pracowników dla przemysłu jest organizacja kursów. Prowadzone są one przede wszystkim przez poszczególne zakłady i trwają od 1 do 6 miesięcy. Ilość kursów stale wzrasta. W r. 1945 zorganizowano zaledwie 65 kursów, które przeszkoliły 830 robotników, 69 majstrów i czeladników, 555 pracowników administracji przemysłowej i 1.481 osób w zakresie określonej specjalności. W r. 1946 ilość kursów wzrosła do 509, liczba zaś słuchaczy wynosiła 14.647, w czym 2.647 robotników, 1.660 majstrów i czeladników, 2.679 pracowników administracji i 7.634 osoby szkolone w zakresie wąskiej specjalności. W pierwszym półroczu 1947 zarejestrowano 422 kursy, które ukończyło 1.884 robotników, 2.215 majstrów i czeladników, 1.449 pracowników administracji, a 5.960 osób douczono w zakresie określonej specjalności.

Spśród szkół utrzymywanych przez Departament Szkolnictwa Zawodowego Ministerstwa Przemysłu gruntowne podstawy teoretyczne i praktyczne dają gimnazja i licea przemysłowe. Znajdują się one w stadium rozwoju, ponieważ, założone w roku 1945, nie posiadają jeszcze klas wyższych. W roku 1946/47 było czynnych 245 szkół przemysłowych, liczących 21 tys. uczniów i 134 gimnazja, do których uczęszczało 15 tys. uczniów oraz 20 liceów posiadających 1.270 uczniów. Ukończenie szkoły przemysłowej lub gimnazjum daje kwalifikacje czeladnika, ukończenie zaś liceum — uprawnienia mistrza.

Centralny Zarząd Przemysłu Węglowego prowadzi obecnie 10 gimnazjów i 49 szkół przemysłowych, w których kształcą się 8.240 uczniów. Huta „Stalowa Wola“ prowadzi 2 szkoły: 5- i 6-letnie szkoły przemysłowe, do których uczęszcza 440 uczniów. Centrala Skór Surowych zorganizowała już szósty kurs szkolenia brakarzy skór surowych.

Celem umożliwienia robotnikom, mającym wieloletnią praktykę zawodową, objęcie wyższych stanowisk, zorganizowano w Bytomiu nowy typ szkoły, zwany technicum, ma ono wydział chemiczny, elektrotechniczny, hutniczy, górniczy i mechaniczny. Podobny typ szkoły powstał w Bydgoszczy (technicum przemysłu drzewnego) i w Łodzi (technicum przemysłu włókienniczego).

W planach szkolenia zawodowego Ministerstwo Przemysłu i Handlu przewidziało na lata od 1947 — 49 zorganizowanie 650 szkół 3-letnich, mających wykształcić 120 tys. młodzieży

oraz zakładanie dalszych liceów i szkół typu technicum.

Szkoły pielęgniarstwa prowadzone są przez Min. Zdrowia. Zadanie ich polega na dostarczeniu nowoczesnej służbie zdrowia wyszkolonego personelu do pełnienia obowiązków w szpitalach, sanatoriach, poradniach, ambulatoriach, ośrodkach zdrowia.

W dziale szkolnictwa artystycznego należącego do Min. Kultury i Sztuki występują trzy grupy: szkolnictwo sztuk plastycznych, teatralnych i muzycznych. Dużą uwagę poświęca się średnim szkołom muzycznym, po ukończeniu których przechodzi się do liceum muzycznego, dającego absolwentowi prócz praktycznych kwalifikacji w produkowaniu muzyki wykonawczej uprawnienia pedagogiczne w swym dziale muzycznym.

(j. z.)

ZAGADNIENIE POMOCY NAUKOWYCH

Podczas wojny okupant niszczył systematycznie wszystko, co miało jakikolwiek związek z wartościami naszej kultury. Nie oszczędził rzecz prosta także szkolnych i badawczych pomocy naukowych. Ze wspaniałych np. urządzeń Zakładu Fizyki Doświadczalnej Uniwersytetu Warszawskiego, przeznaczonych do badań nad fizyką atomową, nie pozostało ani śladu. Dziś potrzeba byłoby chyba setek milionów, by doprowadzić Zakład do stanu przedwojennego.

Sumę niezbędną do nasycenia szkół podstawowych najbardziej potrzebnymi pomocami szkolnymi ocenia się na 3 mild. zł, a łącznie z innymi szkołami, nie licząc wyższych, na 4 mild. zł. Tak się wyrażają potrzeby.

Z drugiej strony Ministerstwo Oświaty otrzymuje poważne kredyty, które upoważniają do przypuszczenia, że w pierwszych latach na pomoce szkolne przeznaczy się około 500 miln. zł rocznie. Prócz tego liczyć należy i można również na fundusze społeczne.

Wynika z tego, że w ciągu około 5 lat, tj. podczas okresu nasycania szkół pomocami naukowymi, trwałaby dobra koniunktura dla przemysłu tego rodzaju. Po tym czasie wartość zapotrzebowania spadłaby w przybliżeniu do sumy 250 miln. zł rocznie.

Przedstawione wyliczenia nie mają pretensji do ścisłości. Jednak charakteryzują one dostatecznie możliwości tego przemysłu na bliską i dalszą przyszłość.

Pozwala to postawić następujące tezy:

1) W oparciu o krajowe potrzeby należy stworzyć przemysł pomocy naukowych, który miałby: a) zaspokoić potrzeby krajowe w dziedzinie

pomocy szkolnych, b) zdobywać rynki zagraniczne podczas dobrej koniunktury, żeby po nasyceniu polskich szkół w pomoce szkolne nie trzeba było obniżać produkcji, eksportując za granicę.

2) Rynki o których powinniśmy myśleć, znajdują się nie tylko w Europie, ale i w Ameryce Południowej, w Południowej Afryce, w części Azji i w Australii. Głównymi dostawcami pomocy szkolnych były Niemcy i Anglia. Podczas wojny obydwie te państwa nie dostarczały pomocy szkolnych. Dzisiaj są one dalekie od tego, żeby móc zaspokoić potrzeby światowe. Chłonność bowiem rynków światowych powiększyła się nie tylko wskutek tego, że w wielu państwach, tak jak w Polsce, poniszczono pomoce naukowe, ale i dlatego, że przez lata wojny ich nie odnawiano. W Polsce wydatki roczne na pomoce szkolne już po nasyceniu wyniosą około 10 zł na mieszkańca. Jeśli założyc, że w innych państwach wydatki te są takie same, to chłonność rynków światowych jest tak wielka, że warto w tym kierunku robić wysiłki.

3) Z powodu głodu towarów na rynkach światowych i dezorganizacji wytwórczości u dotychczasowych głównych dostawców jest dużo łatwiej wejść na te rynki dziś niż później, a kto wejdzie wcześniej, ten w przyszłej konkurencji będzie silniejszy.

4) Produkcja pomocy szkolnych nie potrzebuje dziś surowca zagranicznego. Nie bez większego znaczenia dla eksportu pomocy naukowych jest fakt, że produkując je niegorzej niż kraje wysoko uprzemysłowione, jesteśmy w stanie produkować sporo taniej.

Ale aby móc eksportować, musimy produkować dobrze i tanio. Dwie wagi szkolne tej samej wartości dydaktycznej i technicznej mogą się różnić pod względem ceny co najmniej o 20%, jeśli jedną z nich będzie robiła osoba obeznana z nowoczesnymi metodami obróbki, a druga nie.

Jeśli weźmiemy to wszystko pod uwagę, to przychodzimy do wniosku, że sprawa zaopatrzenia szkół w pomoce naukowe interesuje w wysokim stopniu trzy ministerstwa: Oświaty, Przemysłu i Handlu oraz Skarbu. Wynika również z tego, że jest rzeczą możliwą zaprojektować taki plan wytwórczości pomocy naukowych, który dałby: 1) szkołom wysokowartościowe pomoce naukowe, 2) przemysłowi nowe możliwości w zdobywaniu rynków zagranicznych i 3) Skarbowi Państwa duże oszczędności.

Tadeusz Gutkowski

PRZEGLĄD USTAWODAWSTWA G O S P O D A R C Z E G O

Ustawa z dnia 3 lipca 1947 r. o odbudowie m. st. Warszawy (Dz. U. R. P. nr 52, poz. 268) tworzy **Naczelną Radę Odbudowy m. st. Warszawy**. Ustawę tę omówiono szczegółowo w numerze 15 (17) „Gospodarki Planowej“.

Ustawa z dnia 3 lipca 1947 r. o **normach i standartach budowlanych** (Dz. U. R. P. nr 52, poz. 269), Minister Odbudowy w miarę potrzeby może ustanawiać normy i standarty budowlane w zakresie wytwórczości materiałów i elementów budowlanych oraz projektowania i budowy budynków. Normy budowlane mogą określać: a) kształt, wymiary, części składowe, konstrukcję, granice wytrzymałości oraz warunki produkcji, odbioru i zastosowania materiałów i elementów budowlanych lub ich zespołów; b) techniki wykonania projektów robót budowlanych.

Standarty budowlane mogą określać minimalny i maksymalny poziom zaspokajania potrzeb w zakresie przestrzeni mieszkalnej i użytkowej oraz wyposażenie budynku. Normy i standarty ogłasza się w Monitorze Polskim. W razie ustanowienia norm i standartów do stosowania ich obowiązani są: a) w zakresie wytwórczości — wszystkie zakłady wytwarzające wyroby, których norma dotyczy; b) w zakresie budownictwa — budujący oraz kierownicy budowy i wykonawcy robót budowlanych. W przypadku niezastosowania obowiązujących norm i standartów władze budowlane wstrzymują roboty budowlane. Minister Odbudowy może zezwolić na podjęcie zawieszonych robót z jednoczesnym pozbawieniem prawa do ulg przewidzianych w art. 7, 8 i 9 ustawy o popieraniu budownictwa. Prócz norm obowiązujących mogą być wydawane normy zlecone, których stosowanie będzie wskazane dla ułatwienia celowej zabudowy kraju. Normy te zawierać mogą wzorowe projekty budynków, w szczególności dla osiedli wiejskich i pracowniczych. Złożenie takiego projektu wraz ze szkicem sytuacyjnym wystarczy przy ubieganiu się o pozwolenie na budowę. Wykroczenia przeciwko przepisom ustawy rozpatrują władze administracyjne, przy czym najwyższy wymiar kary wynosi 3 miesiące aresztu lub 300.000 zł grzywny albo obie te kary łącznie. Szczegółowiej zostanie ta ustawa omówiona w najbliższym numerze „Gospodarki Planowej“.

Ustawa z dnia 3 lipca 1947 r. o **popieraniu budownictwa** (Dz. U. R. P.

nr 52, poz. 270). Przepisy ustawy mają zastosowanie jedynie do budownictwa mieszkaniowego, prowadzonego przez osoby prywatne, spółdzielnie mieszkaniowe - budowlane, osoby prawne prawa prywatnego, spółki jawne, komandytowe i inne spółki nie będące spółkami handlowymi. Popieranie budownictwa odbywać się będzie przez: a) udzielanie pomocy terenowej, b) udzielanie pomocy materiałowej, c) wyłączenie nowowzniesionych budowli spod przepisów o publicznej gospodarce lokalami i kontroli najmu, d) ulgi w zakresie danin publicznych. Za budowę nową uważa się: naprawę budowli położonych na Ziemiach Odzyskanych, zniszczonych więcej niż w 33 proc., a na pozostałym obszarze kraju — więcej niż w 66 proc.

Udzielanie pomocy terenowej odbywać się będzie przez sprzedaż na własność czasową (tj. z zastrzeżeniem, że z upływem oznaczonego terminu własność powróci samym przez się prawem do zbywcy), gruntów należących do Skarbu Państwa oraz związków samorządowych. Wysokość opłaty za powyższą sprzedaż określi rozporządzenie Ministra Odbudowy. Pomoc materiałową ustali corocznie Minister Odbudowy obwieszczeniem w Monitorze Polskim.

Nowowznoszone budowle nie podlegają przepisom dekretu z dnia 21 grudnia 1945 r. o publicznej gospodarce lokalami i kontroli najmu. (Dz. U. R. P. nr 4, poz. 27 z 1946 r.). W zakresie danin publicznych nowowznoszone budowle: a) są zwolnione na okres 5 lat od podatku od nieruchomości, b) lokale mieszkalne w tych budynkach zwolnione są na okres 5 lat od podatku od lokali, c) dochody są zwolnione na okres 5 lat od podatku dochodowego. O ile przy budowie zastosowano obowiązujące w chwili rozpoczęcia budowy standarty i normy, przewidziane dla finansowanego ze środków publicznych pracowniczego budownictwa mieszkaniowego, okres zwolnienia od podatków przedłuża się do lat 10. Minister Odbudowy w porozumieniu z Ministrem Skarbu będzie określał tereny, gdzie okres korzystania z ulg wynosić będzie 10 lat, a przy zastosowaniu norm lub standartów — 15 lat. Ponadto służą następujące ulgi: a) zwolnione są od podatku od: nabycia praw majątkowych, nabycia praw własności czasowej, nabycia prawa prowadzenia robót budowlanych na własny rachunek wzamian za zarząd i użytkowanie nowowznie-

sionej budowli lub jej części, nabycia praw z umowy spółki cywilnej, której celem jest budownictwo mieszkaniowe, b) w sprawach dotyczących tych budowli nie będzie pobierana opłata skarbową, przewidziana w pozycji 8, część I tabeli opłat skarbowych, c) nadwyżka ze sprzedaży nowowzniesionej budowli lub jej części nie stanowi dochodu w rozumieniu dekretu z dn. 8.I.1946 r. o podatku dochodowym, jeżeli sprzedaż jest pierwszą po dniu, w którym budowla stała się zdtną do użytku i została sporządzona przed upływem 5 lat od dnia użytkowania budynku.

Tryb zwalniania oraz ulg zostanie ustalony w rozporz. Ministrów Odbudowy i Skarbu. Bieg terminu zwolnienia od podatków rozpoczyna się w pierwszym dniu miesiąca następującego po dniu oddania w najem lub wzięcia w użytkowanie pierwszego lokalu mieszkalnego, a w stosunku do budowli wzniesionych po 22 lipca 1944 r., a przed wejściem w życie tej ustawy, to jest 1. IX 47 r. Z powyższych ulg nie korzystają — budowle, gdzie choćby jeden z lokali mieszkalnych ma powierzchnię użytkową większą od 80 m kw. Należy zaznaczyć, że powierzchnia użytkowa obejmuje nie tylko powierzchnię izb mieszkalnych, lecz również korytarze, łazienki itp. Jeżeli mieszkanie zawiera więcej niż 80 m kw. powierzchni użytkowej, wówczas zwolnienie od ograniczeń wprowadzonych przepisami o najmniejszej ilości mieszkańców na lokal stosuje się jedynie do 80 m kw. powierzchni użytkowej. Wskazanie izb ulegających wyłączeniu służy uprawnionemu do dysponowania lokalem. Izba, która by miała być w części wyłączona spod ograniczeń podlega w całości ograniczeniom. Minister Odbudowy może podwyższyć normę powierzchni użytkowej, rozciągnąć stosowanie ulg na budownictwo korzystające z finansowej pomocy Państwa, zawieszać lub ograniczać na określonych terenach i na określony czas stosowanie niektórych lub wszystkich uprawnień i ulg. Przepis o wyłączeniu spod publicznej gospodarki lokalami i kontroli najmu stosuje się zarówno do budynków mieszkalnych, jak i do wszystkich innych. Minister Odbudowy w porozumieniu z Ministrem Skarbu może rozszerzyć zastosowanie ulg przewidzianych w ustawie na lokale użytkowe w domach mieszkalnych, jeżeli lokale te będą przeznaczone na cele użyteczności publicznej lub też zaspokajanie potrzeb gospodarczych bądź społecznych mieszkańców domu. Gospodarcze znaczenie ustawy o popieraniu budownictwa zostanie omówione w jednym z następnych numerów „Gospodarki Planowej“.

Ustawa z dnia 4 lipca 1947 r. o planowej gospodarce energetycznej (Dz. U. R. P. nr. 52, poz. 271) stanowi, że ze względu na zadania planowej gospodarki energetycznej, a w szczególności elektrycznej, Minister Przemysłu i Handlu po porozumieniu się z Prezesem Centralnego Urzędu Planowania w drodze rozporządzenia dokona podziału Państwa na okręgi energetyczne. Dla wykonania zadań planowej gospodarki energetycznej w okręgach energetycznych, Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania utworzy w drodze zarządzeń zjednoczenia energetyczne posiadające osobowość prawną jako przedsiębiorstwa państwowe. Koordynowanie działalności zjednoczeń, nadzorowanie ich i kontrolowanie należy do Centralnego Zarządu Energetyki, posiadającego jako przedsiębiorstwo państwowe osobowość prawną. Do zjednoczenia energetycznego wchodzi przymusowo wszystkie zakłady elektryczne, położone na terenie danego okręgu energetycznego, bez względu na to czyją własnością stanowią z wyjątkiem zakładów nie zbywających zawodowo energii elektrycznej i zakładów nie związanych z państwową lub okręgową siecią elektryczną. Zakłady elektryczne zawodowo zbywające energię obowiązane są na żądanie zjednoczenia energetycznego przyłączyć się do państwowej lub okręgowej sieci elektrycznej. Zakłady elektryczne, nie zbywające zawodowo energii elektrycznej, mogą być włączone do zjednoczenia energetycznego w drodze zarządzenia Ministra Przemysłu i Handlu, wydanego w porozumieniu z ministrem właściwym ze względu na rodzaj zakładu elektrycznego i na warunkach ustalonych w zarządzeniu. Zakłady elektryczne, nie wchodzące do zjednoczenia energetycznego, podlegać będą nadzorowi technicznemu, gospodarczemu i tary-

fowemu terytorialnie właściwego zjednoczenia energetycznego. Zjednoczenia energetyczne z mocy samego prawa zarządza wszystkimi zakładami elektrycznymi, wchodzącymi w jego skład, i eksploatuje te zakłady na własny rachunek. Wszystkie umowy, na mocy których zakład elektryczny był w użytkowaniu osób trzecich, ulegają rozwiązaniu z samego prawa od daty przejęcia zakładu elektrycznego przez zjednoczenie energetyczne. Sposób i tryb przejmowania, zakres uprawnień zjednoczenia energetycznego przy wykonywaniu zarządu i eksploatacji, jak również sposób uregulowania wzajemnych roszczeń pomiędzy właścicielami a dotychczasowymi użytkownikami zakładów elektrycznych, z tytułu umów przedterminowo rozwiązanych — ustali rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu, wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Administracji Publicznej i Ziem Odzyskanych. Sposób spłaty przez właścicieli zobowiązań, związanych z dotychczasową eksploatacją zakładów elektrycznych, ustali rozporządzenie Ministrów Administracji Publicznej i Ziem Odzyskanych w porozumieniu z Ministrem Skarbu. Samorządom, spółdzielniom i związkom spółdzielni, jako właścicielom zakładów przejętych w zarząd i użytkowanie, zjednoczenie energetyczne płacić będzie opłaty ustalane corocznie przez Ministrów: Przemysłu i Handlu, Administracji Publicznej i Ziem Odzyskanych po porozumieniu się z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania. Wysokość opłaty dla każdego związku samorządowego będzie ustalana oddzielnie po wysłuchaniu zainteresowanej rady narodowej. Wszelkie spory, mogące powstać pomiędzy zjednoczeniami energetycznymi a właścicielami lub dotychczasowymi użytkownikami zakładów elektrycznych podlegają rozpatrzeniu przez komisje rozjemcze,

których sposób powoływania ustali rozporządzenie Ministrów: Przemysłu i Handlu, Administracji Publicznej oraz Ziem Odzyskanych, wydanych w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości. — Cenę sprzedażną energii elektrycznej ustala Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami. Zjednoczenia energetyczne wykonują nadzór techniczny nad gazownikami. Centralnemu Zarządowi Energetyki lub zjednoczeniom energetycznym może być poruczone wykonywanie czynności urzędowych, przewidzianych w art. 5, 8, 16 i 17 ustawy elektrycznej z dn. 21.III.1922 r. (Dz. U. R. P. nr 17, poz. 98 z 1935 r.).

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 9 lipca 1947 r. (Dz. U. R. P. nr 52 poz. 282), wydane w porozumieniu z Ministrami Administracji Publicznej i Ziem Odzyskanych, uzupełniło **listę zakładów przemysłowych**, wymienione w art. 16 prawa przemysłowego przez włączenie „wytwórni mydła i środków do prania“.

Dziennik Ustaw nr 53 pod pozycją 285 zawiera ustawę z dnia 2 lipca 1947 r. o **Planie Odbudowy Gospodarczej**. Narodowy Plan Gospodarczy na lata 1947 — 1949, pod nazwą „Plan Odbudowy Gospodarczej“, zostanie obszernie omówiony w artykułach.

Rozporządzenie Ministra Skarbu, wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu wprowadziły **podór scalonego podatku obrotowego** od: a) sprzedaży wytworów przemysłu objętego Centralnym Zarządem Przemysłu Hutniczego Ministerstwa Przemysłu i Handlu (Dz. U. R. P. nr 54, poz. 291), b) od sprzedaży produktów przemysłu węglowego (Dz. U. R. P. nr 54, poz. 2493) i c) od sprzedaży wytworów przemysłu, objętego Centralnym Zarządem Przemysłu i Handlu (Dz. U. R. P. nr 54, poz. 295). (Szon.)

PRZEGLĄD ZAGRANICZNY

ZAGADNIENIE STABILIZACJI MONETARNEJ

Decyzja rządu włoskiego zdewaluowania lira i zgłoszenia do Funduszu Monetarnej kursu 1 dolar = 350 lirów stała się okazją do lansowania tu i ówdzie plotek na temat bliskiej i niezawodnej dewaluacji tej czy innej waluty. Nie po raz pierwszy zresztą taka fala pogłosek przebiega łamy gospodarczej prasy światowej. Jest to bowiem zjawisko towarzyszące nieodłącznie różnym trudnościom gospodarczym, z którymi borykają się od chwili zakończenia wojny wszystkie

niemal państwa. Wystarczy przypomnieć pogłoski, jakie krążyły na temat „nieuchronnej dewaluacji korony szwedzkiej i dolara kanadyjskiego, franka francuskiego, (którego kurs odbiega coraz bardziej od wewnętrznej siły nabywczej), funta szterlinga, (którego kurs jedni chcieliby podwyższyć, inni znów obniżyć), wreszcie różnych walut południowo-amerykańskich, (które jedynie ulegają jeszcze, jak się zdaje, „wolnej grze” popytu i podaży). Plotki te nie oszczędziły nawet dolara St. Zjedn., który miał przecież w tym niespokojnym świecie sprawować funkcję stałego, międzynarodowego miernika wartości.

Wszystko to razem świadczy, że źle się dzieje w międzynarodowych stosunkach walutowych, że w wielu umysłach pokutuje myśl, że manipulacje monefarnie mogą się przyczynić do polepszenia sytuacji.

Ten stan rzeczy jest źródłem nieustannego niepokoju, który jest bezwątpienia jedną z głównych przeszkód na drodze ku normalizacji międzynarodowych stosunków gospodarczych. Ale jakie są przyczyny tego niepokoju? Pierwsza — to postępująca coraz bardziej w szeregu krajów inflacja, odbierająca walucie wszelkie cechy stałości, druga — to fundamentalne zachwianie równowagi w międzynarodowych obrotach towarowych i kapitałowych, którego wyrazem jest potęgający się na rynku światowym brak dolarów. Przyczyny te są zresztą ze sobą ściśle związane, nie będąc niczym innymi, jak tylko wykładnią walutową jednego faktu: a mianowicie tego, że kraje zubożałe w wyniku wojny nie są w stanie zaspokoić swych potrzeb dzięki własnemu aparatowi wytwórczemu oraz uzupełnić swych niedoborów w drodze importu z tych krajów, które na wojnie jeszcze się wzbogaciły. Warunkiem koniecznym usunięcia panującego obecnie niepokoju jest bowiem odbudowa gospodarcza krajów zniszczonych. Należy sobie poza tym uświadomić, że stabilizacja waluty może być ukoronowaniem dzieła odbudowy, a nie jego wstępem, że dopóki nie ma równowagi między podstawowymi elementami gospodarki narodowej, między wpływami a wydatkami skarbu państwa, między cenami a płacami, między dochodami a zobowiązaniami z tytułu stosunków z zagranicą — każda stabilizacja waluty staje się bezprzedmiotową. Innymi słowy — wykuwanie więzi łączącej poszczególne organizmy gospodarcze za pośrednictwem odpowiedniego ustalania kursów jest możliwe tylko po uprzednim przywróceniu państwu zniszczonym ich potencjału produkcyjnego do poziomu umożliwiającego zaspokojenie ich potrzeb przy zachowaniu, rzecz jasna, normalnych i zrównoważonych handlowych obrotów międzynarodowych.

Kiedy w r. 1944 zakładano w Bretton-Woods fundamenty pod Międzynarodowy Fundusz Monetarny i Międzynarodowy Bank Odbudowy, nie przypuszczano na ogół, że trudności na drodze ku normalizacji światowych stosunków monetarnych będą aż tak wielkie. Tym tłumaczą się zapewne dość skromne ramy, jakie zakresło instytucji, której zadaniem jest przywrócenie stałości walutom. Trudno jest w tej chwili wydać jakikolwiek sąd o działalności Funduszu, a to po prostu dlatego, że w rzeczywistości działalność ta nie wyszła jeszcze poza fazę organizacji. Dotychczasowe operacje Funduszu ograniczają się do otwarcia drobnych, krótkoterminowych kredytów dla Francji i Holandii. Jedno natomiast jest bezsporne: Fundusz Monetarny przy obecnej swej strukturze nie dorasta do swoich zadań, stabilizacja waluty wymaga bowiem uruchomienia znacznie poważniejszych środków niż te, którymi Fundusz rozporządza. Dlatego też wydaje się, że polityka władz Funduszu, zmierzająca do narzucenia państwom członkowskim

ściśłego przestrzegania układu w Bretton-Woods (vide ostatni apel o zakazanie handlu złotem po cenach nieparytetowych) jest, aczkolwiek słuszną z punktu widzenia formalnego, niewłaściwa, jeżeli uwzględnić panujące obecnie na świecie stosunki, które grożą rozsadzeniem ram określonych Funduszowi w jego statucie.

Dr B.

KOMISJA GOSPODARCZA EUROPY

Rada Gospodarczo-Społeczna Narodów Zjednoczonych zajmowała się zagadnieniami odbudowy Europy już na swojej I sesji, która odbyła się w lutym 1946 r. Na II sesji w czerwcu 1946 r. powołała ona Tymczasową Podkomisję dla Gospodarczej Odbudowy Obszarów Zniszczonych. Na III sesji, we wrześniu 1946 r. Podkomisja złożyła raport o sytuacji Europy i wystąpiła z wnioskiem o powołanie do życia gospodarczej komisji dla Europy. Wniosek został poparty przez delegację: Polski, Zjednoczonego Królestwa i Związku Radzieckiego, nie powzięto jednak wówczas żadnej decyzji i sprawę odłożono do następnej sesji. Tymczasem, jesienią roku 1946, zajęło się tą sprawą Ogólne Zgromadzenie Narodów Zjednoczonych i poleciło Radzie Gospodarczo-Społecznej jak najszybsze powołanie wspomnianej wyżej komisji. Stosownie do tego zalecenia Rada Gospodarczo-Społeczna na swojej IV sesji, w marcu 1947 r., powołała do życia Komisję Gospodarczą Europy (Economic Commission for Europe).

Pierwsze jej zebranie odbyło się w maju r. b.; uczestniczyły w niej delegacje wszystkich państw europejskich, będących członkami Narodów Zjednoczonych (z wyjątkiem Islandii) oraz delegacja Stanów Zjednoczonych. Międzynarodowe Organizacje (Bank Międzynarodowy dla Odbudowy i Rozwoju, Międzynarodowy Fundusz Monetarny, UNRRA, itd.) były reprezentowane przez obserwatorów. Komisja ukonstytuowała się, wybrawszy na przewodniczącą — E. Waeruma (Dania) oraz na wiceprzewodniczącą — Jacka Rudzińskiego (Polska).

Pierwsza sesja Komisji miała charakter przygotowawczy i zajmowała się głównie sprawami organizacyjnymi, szczególnie sprawą już od pewnego czasu istniejących organizacji dla spraw odbudowy Europy, mianowicie Europejską Organizacją dla Spraw Węgla, Europejską Organizacją dla Transportu Śródlądowego oraz Gospodarczym Komitetem Pomocy Nadzwyczajnej dla Europy.

Rozpatrzywszy strukturę i dotychczasową działalność tych organizacji, Komisja uznała, że powinny one przekazać jej jak najprędzej swoje agendy. W sprawie transportu Komisja powołała ekspertów, którzy zebrawszy się w końcu maja r. b. w Genewie, zbadali dotychczasową działalność Europejskiej Organizacji dla Transportu i wystąpili z wnioskiem o powołanie komitetu dla transportu śródlądowego przy Komisji Gospodarczej Europy.

W lipcu b. r. odbyła się w Genewie II sesja Gospodarczej Komisji Europy. Obrady trwały od 5 do 16 lipca i odbywały się jak i uprzednio w „Pałacu Narodów“. — Porządek II Sesji przewidywał głównie sprawy organizacyjne, będące dalszym ciągiem obrad z maja b. r., a mianowicie: przejmowanie agend dotychczas samodzielnie działających europejskich międzynarodowych komitetów gospodarczych. Jednakowoż obrady stały pod znakiem różnych wniosków nadzwyczajnych, o charakterze politycznym.

I tak, Belgia zgłosiła memorandum w sprawach stosunków gospodarczych z Niemcami, dotyczące głównie ustalenia kursu marki. Me-

morandum to zostało ogłoszone, ale dyskusja nad nim nie została sfinalizowana.

Drugą sprawą nadzwyczajną był jednocześnie rozgrywający się w Paryżu los planu Marshalla. Delegacje brytyjska i francuska złożyły oświadczenie na temat tego planu, chcąc wywołać dyskusję i oświadczenia ze strony innych delegacji.

Ponieważ jednak większość delegacji nie miała instrukcji na ten temat, nieliczni tylko delegaci uczestniczyli w dyskusji, która nie wniosła do sprawy żadnych nowych elementów.

M. B.

BELGIJSKO - HOLENDERSKO - LUKSEMBURSKA UNIA GOSPODARCZA

Koncepcja gospodarczego porozumienia belgijsko-holendersko-luksemburskiego nie jest nowa. Od połowy ubiegłego stulecia aż do wybuchu drugiej wojny światowej ponawiano próby utworzenia wspólnoty celnej między trzema zainteresowanymi państwami. Doktryna międzynarodowego liberalizmu gospodarczego, propagująca wolną, nieskrępowaną wymianę, a później rozwój nacjonalizmów gospodarczych, zdążających do autarkii gospodarczej, uniemożliwiała skuteczność zamierzeń. Wprawdzie po pierwszej wojnie światowej powstała unia gospodarcza belgijsko - luksemburska, Holandia pozostała jednak poza jej obrębem, a wysunięty projekt zmniejszenia taryf celnych na wspólnym obszarze unii łącznie z terytorium holenderskim skończył się niepowodzeniem. Dopiero podczas II wojny światowej inwazja niemiecka przyczyniła się do rewizji dotychczasowej polityki Belgii i Holandii i do konsolidacji ich żywotnych interesów.

Złączone wspólnym losom rządy Belgii, Luksemburga i Holandii jeszcze w Londynie podpisały w końcu 1944 r. konwencję o wspólnocie celnej. Porozumienie to, będąc pierwszym krokiem w dążeniach do ostatecznej wspólnoty gospodarczej, podkreślało wolę trzech rządów stworzenia unii gospodarczej. Ponieważ Holandia została wyzwolona dopiero w maju 1945 r., opóźniło to podjęcie prac. Pierwsze rozmowy nawiązano w kwietniu 1946 r., wyłaniając równocześnie odpowiednie komisje mieszane. Zadaniem ich są studia nad kompromisowym rozwiązaniem trudności i różnic istniejących między Belgią i Holandią.

Dla realizacji unii gospodarczej przewiduje się okres 2 do 5 lat, rozłożony na trzy kolejne etapy.

Pierwsze stadium rozpoczął układ celny, zawarty w dniu 1 czerwca b. r. między Belgią, Luksemburgiem a Holandią, który wchodzi w życie z dniem 1 września. Wprowadza on ujednostaj-

nioną, dwukolumnową taryfę celną, stosowaną przy przejściu towarów importowanych przez granice obszaru objętego układem celnym. Przyjęto holenderski system wymiaru cła „ad valorem“, a stawki celne znacznie podwyższono w stosunku do dotychczasowej holenderskiej taryfy celnej, głównie pod wpływem protekcyjnej taryfy belgijsko - luksemburskiej. W obrocie handlowym między kontrahentami układu nie będzie obowiązywała powyższa taryfa celna. Nadal jednak pozostaną w mocy kontyngenty, obustronne przepisy dewizowe oraz opłaty akcyzowe.

Dopiero w drugim stadium wprowadzona zostanie unia celna. Nastąpi unifikacja ustawodawstwa celnego oraz ujednostajnienie opłat akcyzowych. Jednakowoż system wydawania zezwoleń importowych i eksportowych będzie nadal obowiązywał w obrocie pomiędzy członkami tworzącej się unii.

Wreszcie trzecie stadium przyniesie całkowitą unię gospodarczą. Granice celne na wewnętrznym obszarze part-

nerów przestaną istnieć, a kontrola nad dewizami i towarami nie będzie nadal wykonywana.

Gorsza sytuacja gospodarcza Holandii, wynikająca z późniejszego wyzwolenia, większych zniszczeń wojennych oraz kłopotów kolonialnych, odbija się niekorzystnie na flegę dobrze prosperującej Belgii, wstrzymując szybką realizację unii gospodarczej. Powstają liczne obiekcje wysuwane ze strony Belgii oraz liczne troski oceniane ze stanowiska Holandii, które czekają na rozwiązanie w ramach prac komisji mieszanych i powodują opóźnienia.

Głównym przedmiotem troski Holandii jest problem stosunków handlowych z Niemcami. Bezspornie Niemcy jako dostawca i klient odgrywały poważniejszą rolę w życiu gospodarczym Holandii niż Belgii. Wynika to jasno z zestawienia obrotów handlowych obu państw z Niemcami. Obroty handlowe obu krajów z Niemcami w roku 1938 przedstawiały się następująco (w miln. marek):

K R A J	Produkty rolnicze		Produkty przemysłowe	
	import	eksport	import	eksport
Belgia	2.780	18.155	222.250	173.274
Holandia	6.138	104.720	441.562	87.746

W świetle przytoczonych cyfr Holandia utraciła poważny rynek zbytu dla swoich produktów rolniczych oraz poważny rynek zakupu dla produktów przemysłowych. Wejście Belgii w miejsce Niemiec jako nowego dostawcy prowadzi do kłopotów płatniczych. Ujemne saldo bilansu handlowego z Niemcami regulowano usługami, świadczonymi przez porty holenderskie w obrocie tranzytowym z Niemiec oraz dochodem inwestycji holenderskich w Niemczech. Te pozycje nie mogą wchodzić w rachubę przy zapłacie dostaw belgijskich, a wysoki poziom rolnictwa w Belgii uniemożliwia także Holandii pokrycie zobowiązań na tym terenie.

Drugim zagadnieniem nie bez znaczenia dla Holandii jest poziom cen, który kształtuje się niżej w porówna-

niu z Belgią. Przepuszcza się jednak, że tak ceny światowe jak i belgijskie będą miały tendencję zniżkową, podczas kiedy ceny holenderskie utrzymają się na poziomie osiągniętym w jesieni ub. r. W ten sposób dojdzie do pewnej równowagi.

Liczne obiekcje wysuwano również ze strony belgijskiej, silniejszego partnera, który odnosi mniejsze korzyści bezpośrednio z projektowanego porozumienia gospodarczego. Zarzuca się portom holenderskim stosowanie dumpingu, wynikającego z niskich taryf portowych, stosowanych przez Rotterdam i Amsterdam. Zrozumiała atrakcyjność tych portów, konkurujących skutecznie z daleko wyższymi taryfami portowymi Antwerpii, wywołuje w Belgii sprzeciw. Porty holenderskie będą musiały poczynić ustępstwa w

swej dotychczasowej polityce taryfowej, stosując wyższe stawki. Dookoła tego zagadnienia powstaje zainteresowanie innych państw korzystających z usług portów holenderskich, a wśród nich i Polski.

Z punktu widzenia przemysłu belgijskiego duże obawy budzi również rosnące uprzemysłowienie Holandii, mimo ciężkich warunków powojennych. Wskutek tego stary przemysł walloński jest poważnie zagrożony przez konkurencję holenderską.

W belgijskich kołach rolniczych panuje znów zaniepokojenie wobec holenderskiej produkcji rolnej. Okazuje się ono uzasadnione w świetle obrotów handlowych belgijsko - holenderskich. Belgia w 1938 r. importowała z Holandii za 1.127 miln. fr., a eksportowała za 332 miln. fr. produktów rolniczych i ogrodniczych. W niebezpieczeństwie mogą się znaleźć stare belgijskie kultury chmielu i tytoniu.

Mimo tego szeregu zastrzeżeń zarówno przemysłowe jak i finansowe koła w obu krajach (z wyjątkiem nielicznych grup opozycyjnych) dążą do urzeczywistnienia belgijsko - holendersko - luksemburskiej unii gospodarczej. Opinia publiczna przeważnie wypowiedziada się za unią, co wykazała ankieta sprzed kilku miesięcy, w której 69 proc. ludności belgijskiej było za wprowadzeniem unii, a 7 proc. — przeciw. W Holandii odpowiednie cyfry wyniosły 80 proc. i 3 proc. Stanowisko takie tłumaczyć należy licznymi korzyściami wynikającymi z unii, które przypadną w udziale partnerom. Unia umożliwi każdemu zainteresowanemu krajowi specjalizację w tych gałęziach produkcji, dla których rozwoju posiada warunki zbliżające do optimum rentowności. Wskutek unii zwiększy się znacznie dla partnerów rynek zbytu, który obejmie terytorium zamieszkałe przez 18 miln., a łącznie z posiadłościami kolonialnymi 100 miln. mieszkańców. W konsekwencji wszystkie te czynniki będą działały w kierunku doskonalenia gatunków produktów oraz obniżenia ich ceny.

Z punktu widzenia handlu zagranicznego każde z państw złączonych unią zyska silniejszą pozycję w negocjacjach handlowych z innymi państwami, przez eliminację wzajemnej konkurencji, większą rozległość rynku zbytu oraz dzięki możliwości dostarczenia produktów lepszej jakości a po niższej cenie. W ten sposób unia belgijsko - holendersko - luksemburska wzmocze handel między połączonymi państwami, rozszerzając rynek zbytu oraz stworzy dogodny warunki dla rozwoju nowego przemysłu. W związku z tym utrata rynku niemieckiego, który stanowił naturalne zaplecze gospodarcze dla Belgii i Holandii zostanie na tej drodze w dużej mierze zre-

kompensovana. Dla orientacji zaznaczyć warto, że rynek niemiecki absorbował 15 — 21 proc. obrotów handlowych Holandii, a 11 — 12 proc. obrotów handlowych Belgii.

Ponadto wprowadzenie unii pociągnąć może za sobą głębokie zmiany w dotychczasowym ukształtowaniu ekonomicznym i politycznym Europy, a nawet świata. Blok połączonych państw znalazłby się na trzecim miejscu, bezpośrednio po USA i Anglii. Przedstawiamy poniżej zagraniczne obroty handlowe niektórych państw w 1938 r. (w miln. zł przedwojennych):

K R A J	Przywóz	Wywóz	Razem
U. S. A.	10.3	16.1	26.4
Anglia	22.1	12.1	34.2
Niemcy	12.8	11.9	24.7
Francja	7.0	4.6	11.6
Belgia	4.1	3.8	7.9
Holandia	4.1	3.0	7.1

Jak wynika z powyższego zestawienia, przedwojenne z ograniczone obroty handlowe Belgii i Holandii wynosiły łącznie 15 mld. zł. Unia belgijsko - holendersko - luksemburska zajęłaby więc pod względem zagranicznych obrotów handlowych kolejne miejsce Niemiec, zajmowane przez nie przed wojną. Z punktu widzenia politycznego trudno jest na razie ocenić konsekwencje unii, zwłaszcza że między stanem Belgii i Holandii nie wypowiedziada się na ten temat. Zresztą analiza tego problemu nie leży w ramach niniejszego artykułu.

Kazimierz Nowicki

W. BRYTANIA

KRYZYS I POLITYKA GOSPODARCZA PARTII PRACY

Zachwianie równowagi gospodarki brytyjskiej, spowodowane strukturalnymi zmianami w organizmie gospodarczym tego kraju i w układzie sił gospodarczych na świecie, zdaje się pogłębiać coraz bardziej. Kryzys energetyczny, który zeszelej zimy groził zahamowaniem produkcji, nie został jeszcze rozwiązany. To samo dotyczy kwestii sił roboczych, których brak daje się odczuwać we wszystkich prawie dziedzinach produkcji.

Osiągnięcia na polu eksportu są znacznie skromniejsze od przewidywań. Podwyższenie poziomu eksportu do 140% poziomu przedwojennego, które było planowane przez rząd na r. 1947, będzie mogło być zrealizowane dopiero w roku przyszłym. Sytuację brytyjskiego bilansu płatniczego utrudnia ponadto wzrost cen głównych artykułów importowych do W. Brytanii. Wzrost ten na przestrzeni ostatniego roku wyniósł 16%. Przy-

puszczać należy, że deficyt w bieżącym obrocie handlowym, którego wysokość na r. 1947 szacowano na 350 miln. funtów, wyniesie 450 miln. Do tego dochodzi jeszcze dodatkowe obciążenie bilansu płatniczego, wynikające z konieczności uruchomienia już w r.b. spłaty długów wojennych.

W obliczu wzrastającego deficytu rząd zamierza zaostrzyć kontrolę importu, redukując go na odcinkach dla gospodarki mniej ważnych. Należy jednak pamiętać, że struktura brytyjskiego importu jest stosunkowo sztywna i że najważniejsze pozycje przywozu brytyjskiego skompromować się nie dadzą bez poważnego obniżenia stopy życiowej ludności i poziomu produkcji.

Zaplanowany na r. 1948 import żywności pochłonie 840 miln. funtów, import surowców — 640 miln. Mimo proponowanych oszczędności, import produktów naftowych ma być w przyszłym roku o 25 miln. funtów wyższy niż w r.b. Oszczędności, i to nieznaczne, mają być zrealizowane na odcinku maszyn, tytoniu, filmów i szeregu artykułów konsumcyjnych. Globalna wartość importu wyniesie ma 1.700 miln. funtów.

Przewidywania dalszego rozwoju eksportu są, po niezbyt raczej zachęcających doświadczeniach okresu ubiegłego, mniej śmiałe. Przepuszcza się jednak, że w ciągu r. 1948 da się wywieźć za 1.300 miln. funtów. Wymagać to jednak będzie poważnego wysiłku podniesienia produkcji, którego powodzenie zależy od rozwiązania problemu węglowego i sił roboczych. (b.)

STRUKTORA GOSPODARCZA DOMINIÓW INDYJSKICH

Podział Indii na dwa dominia: Pakistan i Hindustan jest faktem dokonany. Dlatego też warto się zapoznać ze strukturą gospodarczą obu krajów, ich potencjałem produkcyjnym i możliwościami rozwoju gospodarczego. Przytoczone poniżej dane statystyczne dotyczą sytuacji z lat 1939/40. Zmiany, jakie miały miejsce oó tego czasu, nie wpłynęły zasadniczo na układ sił gospodarczych obu dominiiów.

Potencjał przemysłowy Hindustanu i Pakistanu przedstawiały się jak następuje (ilość zakładów):

	Hindustan	Pakistan
Przędzalnie i tkalnie bawełniane	380	9
Tkalnie juty	108	0
Cukrownie	156	10
Zakłady metalurgiczne	18	0
Fabryki papieru	16	0
Fabryki cementu	16	3
Fabryki szkła	77	2

Produkcja górnictwa (w tys. ton)		
Węgiel	25.080	198
Ropa naftowa w tys. galonów	65.969	21.113
Chrom	5	22
Ruda miedzi	288	0
Ruda żelazna	1.422	0
Magnezyt	23	0
Mika	5,2	0

Jak widać, Hindustan ma zdecydowaną przewagę nad Pakistanem, jeżeli chodzi o potencjał przemysłowy i bazę surowcową dla przemysłu. Większość zakładów przemysłowych znajduje się na terytorium Hindustanu, który ponadto eksploatuje gros naturalnych bogactw Indii. Zależność Pakistanu od Hindustanu jest tym większa, że w rękach Hindusów znajduje się nie tylko przemysł, ale również i handel. Świadczą o tym następujące cyfry, odnoszące się do obrotów poszczególnych gałęzi gospodarki narodowej (w tys. rupii):

	Hindustan	Pakistan
Górnictwo	94.148	23.541
Przemysł tekstylny	448.682	27.218
Metalurgia	65.245	18.634
Przemysł budowlany	78.667	19.173
Handel detal. i transp.	1.046.354	184.747
Finanse	206.212	38.807

Co do produkcji rolnej, to biorąc pod uwagę stosunek liczby mieszkańców do powierzchni, sytuacja jest mniej różna. Prawdziwe bogactwo Pakistanu to uprawa juty, w której góruje nad Hindustanem.

Produkcja rolna obu dominów przedstawia się jak następuje (w tys. ha uprawianej powierzchni):

	Hindustan	Pakistan
Orzechy ziemne	2.274	0
Juta	984	1.404
Bawełna	13.770	1.630
Herbata	641	97
Ryż	17.229	5.376
Pszenica	4.200	2.785
Cukier	2.631	517

FRANCJA

PRZEMYSŁ NAFTOWY

Francuski przemysł naftowy przeżywa obecnie proces koncentracji, która doprowadzić ma do wydatnego zwiększenia produkcji. Ak-

cja ta odbywa się w ramach planu Monneta, który przemysłowi naftowemu Francji wyznacza poważne miejsce w życiu gospodarczym kraju. Jak wiadomo, Francja posiada tylko bardzo skromne zasoby ropy naftowej. Importowana jednak ropa była przerabiana we Francji.

W chwili wybuchu wojny Francja rozporządzała 15 rafineriami, które przerabiały około 8 miln. ton ropy rocznie i produkowały około 5,5 miln. ton produktów naftowych, a więc 80% konsumpcji. Spustoszenia spowodowane przez wojnę były ogromne. Z 15 czynnych przed wojną rafinerii tylko trzy nadawały się do natychmiastowego uruchomienia. Inne były całkowicie zniszczone lub poważnie uszkodzone. Dzięki jednak poważnym wysiłkom udało się podnieść wydajność rafinerii francuskich pod koniec ub. r. na około 60% wydajności przedwojennej. W ten sposób stworzona została podstawa pod realizację planu Monneta na odcinku przemysłu naftowego.

Plan Monneta przewiduje wydatną rozbudowę istniejących urządzeń rafineryjnych i podniesienie ich zdolności produkcyjnych do 10 miln. ton ropy naftowej w r. 1948 i 15 miln. ton w r. 1955. Realizacja tych zamierzeń pozwoli Francji na oszczędzenie poważnych ilości dewiz. W roku 1955 francuskie rafinerie powinny pokryć całkowicie potrzeby kraju, co dać ma oszczędność 100 miln. dolarów rocznie.

Rozbudowa urządzeń rafineryjnych odbywać się ma w ramach inwestycji prywatnych. Udział kapitału państwowego ma być znikomy. Ze względu na dużą koncentrację w światowym przemyśle naftowym jest rzeczą pewną, że francuski przemysł naftowy nie uniknie powiązań z potężnymi towarzystwami zagranicznymi.

Dużą wagę przypisuje się tymczasem modernizacji istniejących urządzeń, która przyczynić się ma do zmniejszenia kosztów własnych przeróbki. Postulat ten daje się jednak realizować tylko w dużych zakładach. Dlatego też dąży się do scalecia mniejszych rafinerii.

(bem.)

Z. S. R. R.

WYKONANIE PLANU W II KWARTALE R. B.

Według ostatnio opublikowanych danych Związkowego Urzędu Planowania, wykonanie planu pięcioletniego w II kwartale r. b. przedstawiało się jak następuje (w %):

przemysł metalurgiczny	102
" metali nieżelaznych	108
" węglowy okręg. zach.	100
" węglowy okręg. wsch.	102
" naftowy okręg. połud. i zachod.	107
przemysł naftowy okręg. wsch.	102
produkcja energii elektrycznej	101
przemysł chemiczny	115
" elektrotechniczny	113
" maszyn ciężkich	105
" samochodowy	101
" maszynowy	104
" budowlany i maszyn budowlanych	113
produkcja maszyn transport.	99,8
" maszyn rolniczych	99,7
" materiałów budowl.	102
" drzewny	97
" papiern. i celulozowy	106
" gumowy	114
" tekstylny	107
" lekki	106
" spożywczy	110
" farmaceutyczny	129

Średnie wykonanie planu produkcji wynosiło 103%.

W porównaniu z II kwartałem r. ub. produkcja poszczególnych artykułów przedstawiała się w okresie sprawozdawczym jak następuje:

surówka	112%
stal	108%
szyny	127%
cynk	105%
ołów	133%
węgiel	111%
nafta	118%
prąd elektr.	115%
wagony tow.	192%
samochody cięż.	125%
traktory	187%
nawozy sztuczne	141%
papier	133%
cement	137%
tkaniny bawełniane	137%
" wełniane	132%
obuwie skórzane	140%

(bl)

WŚRÓD PRASY GOSPODARCZEJ

Z PRASY KRAJOWEJ

W lipcowym numerze „Nowych Dróg“ ukazał się artykuł Stefana Jędrzychowskiego „O znaczeniu niektórych różnic w ocenie bieżącej polityki gospodarczej“. Artykuł nawiązuje do dyskusji publicznej na temat naszej obecnej struktury gospodarczej

oraz perspektyw jej dalszej ewolucji, podkreśla odrębność polskiej drogi rozwoju wyznaczonej przez przyjęcie trójsektorowego modelu gospodarczego.

Autor przeciwstawia się pogładowi zawartemu w twierdzeniu, „że po okresie rewolucyjnych zmian, jakie przeżyliśmy, nie się więcej w naszym

modelu gospodarczym zmienić nie powinno, że ogólna stabilizacja polityczna i gospodarcza oznacza stagnację, zatrzymanie się na drodze rozwoju, że zadaniem polskiej demokracji jest obecnie jedynie konserwacja tego stanu rzeczy, jaki w dziedzinie stosunków gospodarczo - społecznych został osiągnięty“.

Pogląd ten klasyfikuje autor jako błędny, próba bowiem powstrzymania postępowego rozwoju społecznego musiałaby przekształcić się w próbę cofnięcia wstecz. Zastój i stagnacja oznaczają cofanie się. Przeciwwstawienie się takim tendencjom należy do zadań postępowych sił w społeczeństwie.

„Walka toczy się na obecnym etapie historycznym ze strony klasy robotniczej i jej sojuszników nie o socjalizm, lecz o zakończenie konsekwentnej budowy społeczno - gospodarczego ustroju demokracji ludowej, nie o likwidację elementów prywatno-kapitałistycznych, lecz o ich podporządkowanie kontroli państwa ludowego, kontroli państwowego planu gospodarczego“.

„My dążymy do osiągnięcia stabilizacji, do utrwalenia naszego modelu gospodarczego, ale właśnie to utrwalenie wymaga dokonania szeregu postępowych zmian w naszej rzeczywistości. Te zmiany nie mają dotyczyć podstaw naszego modelu gospodarczego, tj. zasadniczego podziału na sektory gospodarstwa narodowego, w rozumieniu naszego ustawodawstwa (sektor publiczny, spółdzielczy i prywatny), nie mają dotyczyć w zasadzie i zasięgu tych sektorów. Zmiany te w pierwszym rzędzie dotyczą charakteru wzajemnych stosunków tych sektorów, a w związku z tym i charakteru każdego z nich z osobna“.

Na tym tle teorie o „równowadze“ trzech sektorów, o ich równorzędności uważa autor artykułu za błędne i sprzeczne z dążeniami mas ludowych. W dalszym ciągu artykułu autor podaje ocenę szereg aktualnych zagadnień naszego życia gospodarczego.

„Wiadomości Narodowego Banku Polskiego“ w numerze 7 drukują artykuł dra **Kazimierza Secomskiego** p. t. „Zagadnienie przymusowych oszczędności“. Na wstępie podkreśla autor, że zjawisko oszczędzania stanowi jeden z centralnych problemów teorii ekonomii. Ustalenia tej teorii nabrały szczególnego znaczenia dla polityki gospodarczej. Na tle konstruowanych ostatnio w wielu państwach Europy planów gospodarczych sprawa ta zarysowała się specjalnie ostro.

„Podział dochodu społecznego na część konsumowaną i oszczędzaną staje się w ramach planu gospodarczego punktem wyjścia dla szeregu podstawowych procesów. Stąd niewątpliwie wypływa doniosłość w zasadniczej decyzji ustalającej, co dane społeczeństwo może poświęcić bezpośrednio na zaspokojenie odczuwanych dziś potrzeb, co zaś winno przeznaczyć na realizowanie inwestycji. Decyzja ta jest trudną przede wszystkim z ekonomicznego punktu widzenia, gdyż rozstrzyga ona o możliwości osiągnięcia optymalnego tempa rozwoju gospodarczego“.

Po omówieniu ustaleń Keynes'a z zakresu problematyki oszczędności, autor omawia rodzaje oszczędności, a następnie poddaje szczegółowej analizie zagadnienie oszczędności przymusowych.

„Do jawnych metod organizowania oszczędności przymusowych należy w pierwszym rzędzie zaliczyć: podatki, rozmaite formy danin narodowych, oraz pożyczki wewnętrzne. Wzrost obciążenia podatkowego prowadzi do odpowiedniego powiększenia się oszczędności przymusowych, koncentrujących się w rękę państwa. W znakomitej jednak części oszczędności przymusowe, gromadzone drogą podatków, pochodzą z ograniczenia oszczędności dobrowolnych, czyli mamy tu do czynienia przede wszystkim z przekształceniem się oszczędności dobrowolnych na oszczędności przymusowe“.

Pożyczki wewnętrzne stanowią — zdaniem autora — bardziej subtelny w porównaniu z podatkami sposób ściągania indywidualnych nadwyżek dochodowych. Z kolei omawia autor ukryte metody organizowania oszczędności przymusowych, polegające zwykle albo na kombinowaniu polityki kredytowej (kreowanie kredytów) oraz polityki cen i płac, albo też na ustalaniu wysokiej stopy zysków przedsiębiorstw państwowych (w ustroju socjalistycznym).

Po przeglądzie roli banków w zakresie przymusowych oszczędności, autor przechodzi do zagadnienia oszczędności przymusowych w Polsce w chwili obecnej, zwracając uwagę, że inaczej przedstawia się ten problem w latach gospodarki wojennej, a inaczej w okresie odbudowy, czy w warunkach gospodarki ustabilizowanej.

„Polska wyszła z okresu wojennego z ogromnymi stratami gospodarczymi i podkonsumcja należy do jednego z wielu ciężkich następstw wojny. Potrzeby odbudowy nakazały w dotychczasowym okresie dwuletnim, jak też w trzyleciu Planu Odbudowy Gospodarczej stopniowe podnoszenie stopy życiowej. Głównym źródłem pokrycia wydatków odbudowy stały się przymusowe oszczędności całego społeczeństwa, organizowane w różnych formach“.

„Na ogół nie ma innych możliwości finansowania odbudowy w okresie przejściowym, jak tylko na drodze przymusu oszczędzania. Oszczędności dobrowolne odradzają się zbyt wolno, co więcej, ujawnianie się ich w bankach i przekazywanie ich do dyspozycji publicznej ma miejsce w ograniczonej skali“.

Autor nie omawia zagadnienia kredytów zagranicznych, które stanowią mogą również podstawę dla finansowania inwestycji.

„Robotniczy Przegląd Gospodarczy“, organ Komisji Centralnej Związków Zawodowych, w n-rze 7—8 drukuje ar-

tykuł **Kazimierza Witaszewskiego** p. t. „Centralizacja czasów“.

Artykuł zaczyna się od przeglądu dotychczasowych osiągnięć ruchu zawodowego w Polsce na odcinku organizacji czasów pracowniczych. Po omówieniu zmian, jakie w zakresie ustawodawstwa i praktyki urlopowej nastąpiły w Polsce w stosunku do lat przedwojennych, autor przechodzi do określenia zadań dnia dzisiejszego.

„Uregulowanie spraw urlopowych i zorganizowanie odpoczynku wymaga w pierwszym rzędzie uporządkowanej gospodarki w domach wypoczynkowych, następnie centralizowania. Równocześnie z tym wydaje się konieczna zmiana ustawy o urlopach, by okres urlopowy trwał co najmniej 10 miesięcy w roku. Konieczne jest ze względu na zbyt małą ilość miejsc stanowiącą 10 proc. miejsc w stosunku do ilości członków związków. Za koniecznością scentralizowania czasów przemawiają względy organizacyjne i gospodarcze“.

„To, co było dobre, a nawet konieczne w pierwszym okresie organizacyjnym, staje się dziś złe. Przy rozpoczęciu akcji czasów byliśmy zwolennikami tej centralizacji, gdyż tylko w ten sposób można było zmobilizować większą ilość ludzi i ogarnąć całość zagadnienia“.

Obecnie, zdaniem autora, nadszedł czas uporządkowania stosunków.

(w.)

WYDAWNICTWA NADEŚLANE

Sprężyny gospodarki polskiej — O Planie Odbudowy Gospodarczej — inż. I. Epstejn. Nakł. C. U. P. Warszawa 1947. Str. 156.

Ustawodawstwo pracy — do użytku spółdzielni — mgr Marian Weralski. Nakł. Zw. Mgr. Spółdz. R. P. Warszawa 1947. Str. 67.

Czekamy na ciebie. Nakł. C. K. Obchodu „Dnia Spółdzielczości“. Warszawa 1947. Str. 16.

Prenumerata wraz z przesyłką pocztową wynosi: normalna (dla instytucji, przedsiębiorstw, samorządów itp.) kwartalnie zł 360.—; półrocznie zł 720.—; rocznie zł 1.440.—; ulgowa (dla pracowników i studentów) kwartalnie zł 240.—; za granicą kwartalnie zł 450.—; cena 1 egzemplarza zł 70.—.

Ogłoszenia: 2-a i 3-a strona okładki zł 25.000; 1/2 strony — 13.000, 1/4 strony — 7.000; 4-ta strona okładki — zł 30.000; 1/2 strony — 16.000; za tekstem 1 strona — zł 20.000; 1/2 strony — 11.000; 1/4 strony — 6.000; 1/8 strony — 3.500.

„Gospodarke Planową“ wydaje i redaguje Kolegium. Adres Redakcji: Warszawa, Senacka 3.

Redaktor naczelny przyjmuje we wtorki, środy i czwartki od godz. 11 do 13, tel 8-65-44.

Sekretariat redakcji czynny jest codziennie, tel. 8-65-45 oraz 8-88.23 wewn. 219.

Adres Administracji: Warszawa, ul. Dąszyńskiego 18, tel. 8-59-66.

Konto w PKO Nr I-4831.

SPÓŁDZIELCZY PRZEGLĄD BANKOWY MIESIĘCZNIK

OMAWIA aktualne zagadnienia finansowe i bankowe ze szczególnym uwzględnieniem spółdzielczości

PRZEDSTAWIA i rozpatruje problemy nowoczesnej gospodarki pieniężnej

ZAJMUJE SIĘ organizacją bankowości w gospodarce planowej i jej techniką

PROWADZI STAŁE DZIAŁY: Spółdzielczość za granicą — przegląd najważniejszych osiągnięć ruchu spółdzielczego ● Echa gospodarcze z zagranicy — zagadnienia finansowe, walutowe, problemy gospodarcze zagranicą i sposoby ich rozwiązywania ● Ustawy, dekry, rozporządzenia — wykładnia bieżącego ustawodawstwa gospodarczego ● Przegląd prasy i recenzje ● Kronika — szczegółowy przegląd działalności instytucji kredytowych z specjalnym uwzględnieniem Centrali Finansowej ruchu spółdzielczego BGS.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:

**ŁÓDŹ, AL. KOŚCIUSZKI 47, tel. 197-93.
Konto w Oddziale Głównym BGS 250.**

CENA POJEDYNCZEGO NUMERU ZŁ 50.—

GAZETA ADMINISTRACJI

Miesięcznik poświęcony prawu publicznemu oraz zagadnieniom administracji publicznej

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:

**WARSZAWA, ul. RAKOWIECKA 4
(Ministerstwo Administracji Publicznej) pokój 127.**

WARUNKI PRENUMERATY:

Prenumerata kwartalna wynosi 150 zł wraz z przesyłką.
Konto P. K. O. Nr. I-977 (brzmienie konta: Ministerstwo Administracji Publicznej „Gazeta Administracji“)

**BIBLIOTEKA
BIURA PROJEKTOWANIA
URZĄDZEJ
PRZEMYSŁU HUTNICZEGO**