

JÓZEF GIEYSZTOR

Profesor Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie

NA MARGINESIE NOWEJ TARYFY TOWAROWEJ P. K. P.

Z dniem 15 marca b. r. wprowadzona została nowa taryfa na przewóz towarów na P. K. P. Ponieważ taryfa ta jest w znacznej mierze wyrazem nie samorzutnej akcji przedsiębiorstwa P. K. P., ale realizacją uchwały Komitetu Ekonomicznego Ministrów z dnia 27 listopada 1935 r., dążącej przez obniżkę taryf do zmniejszenia rozpiętości pomiędzy cenami płaconymi przez spożywcę, a otrzymywanymi przez wytwórcę, ciekawem jest przeto bliższe zapoznanie się z nową taryfą celem zorientowania się, w jakim stopniu związana z nią nadzieje będą zrealizowane.

Dla należytego podejscia do zagadnienia koniecznym się wydaje poświęcenie przedewszystkiem kilku słów założeniom teoretycznym, na których Komitet Ministrów oparł swoją uchwałę. Z dwóch dróg, któremi kroczyły rządy krajów, dotkniętych ostatnim długotrwałym kryzysem: nakręcanie konjunktury i deflacja — rząd polski obrał drogę drugą: deflacji i równania cen w dół. Dla osiągnięcia tego ostatniego zadania uznano za konieczne obok wywierania nacisku na obniżanie cen dotąd sztywnych, a więc przedewszystkiem cen artykułów skartelizowanych i monopolowych, równoczesne zmniejszenie obciążeń publicznych oraz taryf kolejowych.

Z tak nakreślonego planu zrealizowano w 100% jedynie obniżkę taryf kolejowych, obliczoną na 80 milj. zł, jako różnicę wpływów z przewozu towarów w okresie rocznym. Natomiast jeżeli chodzi o akcję obniżki cen artykułów skartelizowanych i monopolowych oraz zniżkę obciążeń publicznych, to tu stwierdzić trzeba osiągnięcia znacznie mniejsze. Aczkolwiek bowiem, jak to zaznaczył p. premier Kwiatkowski w swoim expose, wygłoszonym w dniu 5 grudnia r. ub. w Sejmie, obniżka cen kartelowych i monopolowych osiągnęła kwotę 119 milj. zł w stosunku rocznym, zaś obciążenia publiczne (oddłużenie samorządu, odciażenie dla rolnictwa, obniżka akcyzy od cukru, obniżka podatku od lokali i komornego, obniżka oprocentowania kapitału) zmniejszyły się o 145 milj. zł, to równocześnie ze względu na równowagę budżetu wprowadzono nowe obciążenia (podatek od wynagrodzeń, reforma podatku dochodowego, reforma świadczeń emerytalnych i inwalidzkich), sięgające kwoty 278 milj. zł, które z nawiązką pochłonęły wyżej przytoczone ulgi.

Jeżeli zwrócimy się do taryf, to tu postulat зниżenia opłat przewozowych związano ze spadkiem cen towarów zarówno już dokonanym, jak i zamierzonym. Jest rzeczą słuszną, aby poziom ogólny taryf, jako wskaźnik kosztów transportu, a więc części składowej ceny towarów, był przystosowany do zmiany stosunków gospodarczych, powstałych wskutek przeobrażeń koniunkturalnych, a tembardziej strukturalnych. Ale błędnym byłoby —stad wniosek, że opłaty taryfowe powinny być funkcją ceny i zmieniać się automatycznie w zależności od wahań ceny towarów. Jeżeli np. dzięki odnalezieniu nowych źródeł ropy naftowej następuje jej potanie i zwiększenie zbytu, to czy słusznym byłoby wymaganie równoczesnego obniżenia taryfy kolejowej! To też związek pomiędzy poziomem opłaty taryfowej, a ceną towaru jest tylko pośredni i służy do określenia jedynie granicy górnej opłaty przewozowej, która nie może być nigdy wyższą od różnicy ceny towaru w miejscu zbytu, a ceną w miejscu nadania towaru do przewozu.

Otóż stwierdzić należy, że proces przystosowywania poziomu taryf do zmienionych pod wpływem długotrwałego kryzysu światowego warunków gospodarczych rozpoczął się już bardzo dawno. Przedewszystkiem więc już w połowie 1929 r., pod wpływem pierwszych oznak zmięczenia okresu „prosperity”, wprowadzono w drukującej się nowej taryfie towarowej zmiany, redukujące zamierzoną wyższkę taryf z 18% w porównaniu do poziomu 1927 r. — do 14%, co wyraziło się kwotą redukcji wpływów o 40 milj. zł. W ciągu roku, od 1 października 1929 r. do końca września 1930 r., wyraźne rozszerzenie na Polskę przesilenia ekonomicznego spowodowało tyle zmian w taryfie towarowej, oczywiście w kierunku niższki opłat na poszczególne artykuły przewozu, że z dn. 1 października 1930 r. koniecznym było nowe jej wydanie. Pogłębianie się depresji gospodarczej zmusiło P. K. P. do rewizji całokształtu taryf, w wyniku której w dniu 1 maja 1932 r. ukazuje się dalsze, trzecie już wydanie taryfy towarowej, które przetrwało jednak w pierwotnej postaci tylko około roku, aby ulec następnie licznym zmianom w ciągu 1933 r. Wreszcie w okresie czerwiec—październik 1934 r. przeprowadzono jeszcze jedną rewizję taryfy towarowej, połączoną ze znaczną obniżką opłat, w związku z akcją rządową obniżenia cen związanych. Ogółem w ciągu 5 lat, poprzedzających obecną, ostatnią reformę taryf towarowych, P. K. P. udzieliły ze swoich wpływów, w postaci niższki opłat taryfowych, powyżej 300 milj. zł na rzecz gospodarstwa krajowego. W zależności od tego opłata jednostkowa od tonny i kilometra spadła z 5,1 gr w 1930 r. do 3,12 gr w pierwszej połowie 1935 r., czyli o 37%.

Ciekawem niewątpliwie jest pytanie, w jaki sposób dokonany został podział tej ogromnej kwoty zniżek taryfowych i komu głównie przypadł w udziale! Odpowiedź na to dają szczegółowe obliczenia, dokonywane w Ministerstwie Komunikacji, jako szafarza ulg taryfowych, aczkolwiek obejmują one okres tylko 3 lat ostatnich, od 1933 do końca 1935 r.

Otóż w okresie tym udzielono zniżek od taryf, obowiązujących do maja 1932 r., a więc już obniżonych w porównaniu do taryfy podstawowej z października 1929 r., na ogólną kwotę 271 milionów złotych, podział której według komunikacji i według głównych artykułów przewozu przedstawia się w sposób następujący:

A. Ulgi taryfowe w milj. zł w obrocie:

	Wewnę- trzny	Wywóz przez granice lądowe	Wy- wóz przez porty	Im- port	Tran- zyt	Ra- zem
Ogółem	139,3	8,8	78,5	5,7	18,8	251,1
w tem:						
Plody rolne	17,3	1,5	2,0	—	1,7	22,5
Produkty hodowlane . .	2,1	1,0	1,0	—	0,5	4,6
Materiały drzewne . . .	5,9	3,1	2,0	—	0,6	11,6
Węgiel i koks	43,0	—	72,9	—	9,0	124,9
Żelazo, rudy, wyroby żel.	10,4	—	—	2,2	1,0	13,6
Nafta i przetwory . . .	9,0	—	—	—	—	9,0
Drobnica	59,1	3,2	0,3	3,0	5,9	71,5

B. Ulgi pozataryfowe w milj. zł.

	w 1933 r.	w 1934 r.	w 1935 r.	Razem
Ogółem	4,5	10,9	4,6	20,0
w tem:				
Zboża, pasze, żywność, nasiona .	2,6	7,7	2,7	13,0
Materiały drzewne	0,9	1,0	—	1,9
Węgiel i koks	1,1	1,4	0,5	3,0

A zatem w kolejności obrotu na plan pierwszy wysunęły się w badanym okresie przewozy wewnętrzne, otrzymując w postaci ulg taryfowych ogółem 159,3 milj. zł, czyli 58%. Drugie miejsce zajął wywóz przez porty — 78,5 milj. zł (28%), trzecie tranzyt — 18,8 milj. zł (7%). Ulgi dla tranzytu nie były specjalnie przyznawane, ale objęły one te przewozy dlatego, że w myśl umów międzynarodowych ogólne zniżki taryf wewnętrznych rozciągają się automatycznie na tranzyt. Owe 18,8 milj. zł stanowią zatem czysty ubytek wpływów P. K. P. i nic nie przysparzają wytwórczości krajowej.

Przechodząc do poszczególnych gałęzi życia gospodarczego, w interesie których taryfy kolejowe były obniżane, widzimy, że największą sumę zniżek, bo 127,9 milj. zł czyli 47% otrzymał przemysł węglowy; na drugim stoją przewozy drobnicowe, co było skutkiem reformy taryfy drobnicowej, przedsięwziętej celem zapobieżenia ucieczce ich na samochody i wozy konne; na trzecim — płody rolne i hodowlane — 40 milj. zł, na dalszych — ruda, złom i żelazo — 13,6 milj. zł, materiały drzewne — 13,5 milj., wreszcie nafta i jej przetwory — 9 milj. zł.

Scharakteryzowane w powyższy sposób zmiany taryfowe, przeprowadzone w okresie 1933—1934 r., miały charakter interwencyjny i związane były z akcją rządową, dążącą, w myśl programu deflacyjnego, do obniżki cen na rynku wewnętrznym w zakresie artykułów surowcowych i przemysłowych, do podtrzymania zagrożonego rolnictwa i hodowli przez potaniecie kosztów dostawy na rynek zbytu, do poparcia wywozu nadmiaru towarów, nie znajdujących pokupu w kraju.

Jeżeli zechcemy sprawdzić osiągnięte wyniki na artykule, na rzecz którego P. K. P. poniosły największą ofiarę ze swych wpływów, bo sięgającą 128 milj. zł (a więc prawie połowy ogółu zniżek) — na węglu, to otrzymamy obraz następujący.

Cena węgla śląskiego (kostka I i II) loco kopalnia stanowiła w 1928 r., według danych Gł. Urzędu Statystycznego, dla nabywcy krajowego 35,78 zł za tonnę, a w 1935 r. — 27,30 zł. Spadek ceny stanowił zatem 8,48 zł na tonnie czyli 23,7%. W tym samym czasie wskaźnik ogólny cen hurtowych spadł o 48%, a artykułów rolnych o 58%. Równocześnie jednak ilość robotników zatrudnionych w kopalnictwie węglowym spadła w tym okresie z 117,5 tys. do 75,1 tys., czyli o 36%, a wypłacane im wynagrodzenie, stanowiące w 1930 r. przeciętnie dziennie 10,47 zł, — do 8,77 zł w 1935 r. czyli o 16%.¹⁾ W taki sposób niżka ceny węgla została niemal całkowicie przerzuciona na barki klasy pracowniczej poto, aby zyski Konwencji Węglowej i jej ekspozytur handlowych, koncernów, zostały zachowane kosztem odpowiedniego zmniejszenia wpływów kolejowych. Niedostateczna obniżka ceny węgla, tego podstawowego surowca pomocniczego w przemyśle przetwórczym oraz źródła energii, światła i ciepła dla miast, kolei i żeglugi, pociągnęła za sobą olbrzymie skurczenie się spożycia wewnętrznego węgla, które z 902 kg na głowę ludności w 1928 r. spadło w 1935 r. do niespełna 450 kg na głowę, wobec 1 900 kg spożycia węgla w Niemczech, 1 800 kg we Francji, 1 400 kg w Czechosłowacji i t. d.

¹⁾ „Statystyka Pracy” 1935 r.

Aby ten niedobór rynku wewnętrznego skompensować skierowano wysiłek na wzmożenie wywozu węgla zagranicę, a przede wszystkim przez porty na rynki zamorskie, gdzie lokuje się dziś 83% całego wywozu węgla. W tym celu dotychczasową opłatę 7,2 zł od tonny węgla, wywożonego przez Gdańsk lub Gdynię z dowolnej kopalni Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego, obniżono w 1933 r. do 4,2 zł. Co znaczy ta opłata dla P. K. P., o tem przekonywa zestawienie, iż przy średniej odległości przewozu 600 km daje ona stawkę 0,7 gr za tonnę i kilometr, wówczas gdy „Obrachunek kosztów własnych przewozów na P. K. P.” (wyd. 1934 r.) ustala własny koszt takiego przewozu węgla całymi pociągami na 1,71 gr za t/km, czyli że do wywozu każdej tonny drogą morską P. K. P. dopłacają okrągło po 6 zł, co przy 8 milj. tonn rocznego wywozu węgla przez porty, utrzymującego się na tym poziomie od lat trzech, czyni dopłatę z funduszków kolejowych kwoty 48 milionów złotych rocznie, idące w całości na rzecz przemysłu węglowego.

Jeżeli się zwrócimy do następnej grupy artykułów, korzystających z największych zniżek taryfowych w tym samym okresie 1933—1935 r., do grupy płodów rolnych i hodowlanych (40 milj. zł), to tu zauważymy inny zgoła układ stosunków, jako następstwo interwencyjnej akcji taryfowej. Wskaźnik cen artykułów rolnych na rynku wewnętrznym spadł w 1935 r. o 58% w porównaniu do poziomu z 1928 r., ale równocześnie wskaźnik cen, płaconych producentom (rolnikom) za ziemiopłody, spadł o 66%. Świadczy to o tem, że zniżka taryf przypadła w udziale nie rolnikom, jak było zamierzone, ale pośrednikom, skupującym ziemiopłody na wsi. Toż samo daje się zauważyć w zakresie artykułów hodowlanych. W „Kronice Warszawy” z 1934 r. (zesz. 4) wnikliwa analiza warunków handlu bydłem i mięsem, przeprowadzona przez p. Fabierkiewicza, w następujący sposób formułuje udział poszczególnych udziałowców w obrocie żywcem i otrzymanym z uboju mięsem:

rolnik-producent	51,8%
kolej	5,7%
rzeźnia i miasto	6,5%
kasa targowa i giełda	4,0%
skarb państwa	5,0%
pośrednicy żywca i mięsa	27,0%

Przy tak małym udziale kosztów przewozu w cenie mięsa zniżka taryfy towarowej nie może wyrazić się ani w zwiększeniu ceny, płaconej rolnikowi za żywiec, ani w obniżeniu ceny sprzedażnej mięsa, a trafia, podobnie jak przy zbożu, całkowicie do kieszeni pośrednika. Potwierdza to próba obniżenia o 20% taryfy na przewóz zwierząt rzeźnych do Warszawy, wprowadzona w życie dnia

1 marca r. ub., w wyniku której nastąpiły następujące zmiany w kształtowaniu się cen bydła i mięsa wołowego u producenta i w handlu:³⁾

	Grudzień 1934	Styczeń 1935	Luty 1935	Marzec 1935	Sierpień 1935
	groszy za 1 kg żywej wagi lub mięsa				
cena żywca u producenta w Kowlu .	35	40	37	35	37
cena żywca na giełdzie w Warszawie	59	53	53	55	68
różnica cen żywca	24	13	16	20	31
cena mięsa w detalu	142	137	131	132	160
rozpiętość ceny żywca u producenta i mięsa w detalu	107	97	94	97	123

A zatem, po przeprowadzeniu zniżki taryfy o 20%, co przyprowadziło kolej o stratę 250 tys. zł, wpływów w stosunku rocznym, cena żywca u producenta zmianie nie uległa, natomiast cena mięsa w detalu w ciągu 6 miesięcy wzrosła z 132 gr do 160 gr, czyli o 21%.

Przechodząc skolei do trzeciej grupy artykułów taryfowo uprzywilejowanych, do grupy surowców i wyrobów żelaznych, która w okresie badanym uzyskała 13,6 milj. zniżki opłat, widzimy tu ścisłą analogję ze stanem rzeczy w przemyśle węglowym, co się tłumaczy podobną organizacją kartelową tak w zakresie wytwórczości, jak i sprzedaży. Cena na rynku wewnętrznym podstawowego artykułu przemysłu hutnicznego: żelaza sztabowego, uległa w okresie 1928—1935 spadkowi z 350 zł za tonnę w 1928 r. do 258 zł w 1935 r., czyli o 26%. W porównaniu do ogólnego spadku cen hurtowych i tu, podobnie jak przy węglu, spadek ceny żelaza był mniejszy o 22% od ogólnego wskaźnika cen hurtowych, a w porównaniu ze spadkiem cen na produkty rolne — mniejszy o 32%. To nie przystosowanie cen żelaza, będącego narówni z węglem podstawowym artykułem dla przemysłu przetwórczego, kolejnictwa i budownictwa, do ogólnego poziomu cen, pociąga za sobą kurczenie się jego spożycia, które zmniejszyło się w Polsce, w porównaniu do spożycia w 1929 r. w zakresie żelaza walcowanego — z 12,5 kg do 3,6 kg na jednostkę ludności, czyli o 70%.

Spadek ceny artykułów hutniczych postarał się i ten przemysł, wzorem przemysłu węglowego, zrekompensować zmniejszeniem ilości robotników z 52,3 tys. osób w 1929 r. do 30,6 tys. osób z początkiem 1935 r., czyli o 42%, oraz redukcją wynagrodzenia z 10,15 zł dziennie w 1930 r. do 8,56 zł w 1935 r., czyli o 15%. Mówiąc o cenach sprzedanych wyrobów hutniczych, nie należy zapominać, że wkalkulowane do nich powinny być zniżki taryfowe na przewóz węgla, rudy, złomu i topników. Tembardziej przeto zasta-

³⁾ „Statystyka Cen” 1935 r.

nawiającym jest specyficzny zabieg, stosowany przez Syndykat Hut Żelaznych przy określaniu ceny sprzedażnej wyrobów walcowanych. Zabieg ten polega na tem, że cena na wszystkie wytwory obliczana jest — bez względu na miejsce ich wyrobu czy przeznaczenia — loco stacja Chebzie na Śląsku. Czyli, że mieszkaniec Wilna, nabywający żelazo sztabowe w Starachowicach, opłaca, obok ceny kosztu wyprodukowania go w Starachowicach (plus godziwy zysk wytwórcy) oraz obok kosztu przewozu żelaza do Wilna, jeszcze dodatkowy koszt przewozu (niedokonywanego) z Chebzia do Starachowic³⁾. Zabieg ten nosi nazwę „parytetu frachtowego” i ma za jedyny cel sztuczne podniesienie zysków ze sprzedaży żelaza przez kartel.

W zakresie taryf na materiały drzewne z ogólnej kwoty 13.5 milj. zł zniżek, udzielonych w okresie 1933—1935, przyznano dla obrotu wewnętrznego 7.8 milj., a dla wywozu 5.1 milj. zł. Jeżeli zniżki dla przewozów wewnątrz kraju zastrzeżeń nie wywołują, gdyż przyczyniają się one istotnie do potania dostawy drzewa surowego do tartaków i fabryk wyrobów drzewnych, do tekturowni i fabryk celulozy i t. p., podnosząc w ten sposób wartość towaru, to inaczej należy się ustosunkować do forsowania wywozu zagranicę materiału drzewnego w półwyrobach, a tembardziej w stanie okrągłym, kosztem powiększenia niedoboru wpływów kolejowych.

Według obliczeń inż. W. Barańskiego⁴⁾ roczny przyrost masy drzewnej w lasach polskich stanowi około 21.6 milj. m³. Tyle przeto wolno brać z lasów, jeżeli pragnie się zachować bez uszczuplenia stan lesistości naszego kraju, wywierającej tak doniosły wpływ na klimat kraju, na ilość opadów, na regulację dróg wodnych, na warunki zdrowotne. Spożycie wewnętrzne drzewa na opał, na cele budowlane i techniczne, stanowi u nas, w uwzględnieniu możliwości częściowego zastąpienia drzewa opałowego węglem, a budulca — cegłą i żelazem, około 1 m³ na głowę, czyli 33 milj. m³ rocznie. A zatem już dla zaspokojenia potrzeb wewnętrznych bierzemy z lasów o 11.4 milj. m³ więcej, niż na to pozwala przyrost roczny. Równocześnie zaś wywoziliśmy materiałów drzewnych zagranicę, głównie przez porty: w 1930 r. — 5.6 milj. m³, w 1931 — 3.6 m³, w 1932 r. — 2.0 milj. m³ w 1933 — 3.4 milj. m³, w 1934 — 4.0 milj. m³. Charakterystycznym jest przytem fakt, że głównym odbiorcą naszego drzewa, są obok Anglii — Niemcy, których lesistość jest wyższa od lesistości polskiej, gdyż pod lasami znajduje się w Niemczech 27% ogólnej powierzchni, gdy w Polsce — tylko 22% i to lasów wyniszczonych przez wojnę i gospodarkę rabunkową.

³⁾ „Gazeta Polska” z dnia 8. II. 1936 r.

⁴⁾ „Kwestja drzewna w Polsce”. Warszawa 1928 x.

W tych warunkach przyznawanie ulg taryfowych wywozowi drzewa i to ulg, wymagających od P. K. P. przewozu poniżej kosztów własnych, bo według stawki 1 gr od tonny i km na odległościach dalszych, wówczas gdy koszty własne, tylko ruchowe, wynoszą 2 gr, jest posunięciem nietylko gospodarczo błędnem, ale zasługującym na potępienie ze stanowiska ogólnopolskiego, jako popierające dewastację naszych bogactw leśnych, dokonywaną ze szkodą dla ogólnych warunków klimatycznych kraju, z obniżeniem wydajności gleby, ze zwiększeniem niebezpieczeństwa powodzi, utrudnieniem komunikacji na drogach wodnych, a równocześnie pomniejszającą majątek narodowy z wyraźną krzywdą przyszłych pokoleń.

Jeżeli chodzi wreszcie o ostatnią grupę uprzywilejowanych artykułów, przetwory naftowe, to tu można powtórzyć to wszystko, co wyżej było przytoczone w stosunku do innych artykułów skartelizowanych, węgla i żelaza, t. j., że zniżka taryfowa została pochłonięta w całości przez zsyndykalizowany przemysł naftowy i jego organizacje sprzedaży, że ceny sprzedażne obniżone zostały minimalnie — nafta z 45.9 zł za 100 kg, w 1928 r. do 33.3 zł, czyli o 27%, a benzyna z 74.6 do 69.0 zł, czyli zaledwie o 7% —, że wreszcie odbito to sobie na redukcji robotników i obniżce ich wynagrodzenia.

I oto w obliczu wszystkich tych skutków interwencyjnej polityki taryf na P. K. P., nietrudnych do stwierdzenia, Ministerstwo Komunikacji zobowiązane zostało ostatnią uchwałą Komitetu Ekonomicznego Ministrów do udzielenia dalszych zniżek taryfowych na kwotę około 80 milj. zł w stosunku rocznym. Podział tej kwoty zniżek dokonany został w sposób następujący:

Największą zniżkę, bo około 20 milj. zł przyznano znowu przewozom węgla w obrocie wewnętrznym z zachowaniem dotychczasowej taryfy 4.2 zł przy eksporcie. Zniżkę około 11 milj. otrzymały przewozy produktów rolnych: zbóż, okopowych i warzyw, w tem 1.5 milj. zł w eksporcie. 7.5 milj. zł przyznano przewozom materiałów drzewnych, z czego znowu 1.5 milj. zł na poprzec wywóz drzewa polskiego zagranicę. Przesyłki zwierząt żywych, mięsa i ryb otrzymają około 4 milj. zł zniżki taryfowej. Przemysł hutniczy uzyskał 3 milj. zł bonifikaty. Tyleż otrzymał przemysł budowlany w postaci zniżki taryf na przewóz cementu, wapna, cegieł i t. p. Przemysły naftowy i cukrowniczy uzyskały po 1.5 milj. zł każdy. Na specjalne ulgi dla Kresów Wschodnich przyznano 3 milj. zł. Z tytułu obniżki taryfy wewnętrznej przypadnie wreszcie na przewozy tranzytowe i na import około 11 milj. zł, resztę zaś kwoty stanowią zniżki taryfowe dla innych grup towarowych.

W taki sposób poza nowymi taryfami ulgowymi dla Kresów i na przewóz materiałów budowlanych, zdawałoby się usprawiedliwionymi, widzimy w nowej taryfie towarowej ściśle powtórzenie rozdawnictwa ulg taryfowych według systemu, stosowanego w poprzednim trzechleciu, t. j. przyznawanie ich w największym zakresie bądź tym, którzy o obronę swych interesów potrafią najskuteczniej zabiegać, a więc przede wszystkim wielkiemu przemysłowi skartelizowanemu, posiadającemu najlepiej zorganizowane przedstawicielstwa i najwyżej opłacanych orędowników, bądź też tym kołom, których upośledzenie gospodarcze staje się istotnie groźne — a więc rolnikom i hodowcom — bez krytycznego jednak ustosunkowania się co do możliwości wyzyskania przez nich przyznanych ulg.

Ponieważ podana wyżej analiza dotychczasowego efektu interwencyjnej polityki taryfowej, narzucanej zgóry, a nie wpływającej z własnego przeświadczenia zarządu kolejowego co do istotnej potrzeby zmiany taryf towarowych, wydaje się być oparta na liczbach i faktach, nie podlegających kwestjonowaniu, bo zaczerpniętych ze źródeł urzędowych, przeto w konsekwencji należy przyjść do przekonania, że i nowe zarządzenia taryfowe dadzą też same wyniki, a mianowicie: 1. kartele surowcowe (węgiel, żelazo, nafta) zainkasują przyznaną zniżkę taryfową w całości, bez dzielenia się ze spóżywcą dzięki własnym organizacjom sprzedaży, a jeżeli będą, w drodze bezpośredniego nacisku władz, zmuszone do pewnej, minimalnej zniżki cen, to odbiją to sobie częściowo na tajemniczym systemie rabatów, parytetów frachtowych i t. p. sztuczek, a resztę przełożą poprostu na robotników, zmniejszając płace i redukując ilość; 2. rolnicy i hodowcy, po chwilowym pokrzepieniu ducha na wieść o przyznanych na rzecz rolnictwa i hodowli ulgach taryfowych, pozostaną przy cenach zboża i żywca osiąganym dotąd, albo może i wyższych, ale skutek przyczyni nic z przewozem nie mających wspólnego, natomiast żniwo taryfowe zbiorą kupcy zbożowi i pośrednicy w handlu bydłem; 3. eksploatacja lasów zyska nowy bodziec: do wywozu materiałów drzewnych zagranicę, wzmagając dewastację i przyczyniając się walnie do pomniejszenia majątku narodowego.

No, a przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe”. Jakież jego stanowisko w całej tej sprawie? Jakżeż odbija się na niem tak prowadzona akcja interwencyjna?

Odpowiedź na te pytania postaram się dać w porządku odwrotnym do ich kolejności. O wynikach gospodarki finansowej przedsiębiorstwa P. K. P. świadczy tabela następująca:

	Wpływy	Wydatki	Przewyżka lub niedobór	
			miljonów złotych	
w 1930 r.	1 459 1	1 333 8	+	125 3
„ 1931 „	1 296 4	1 200 5	+	95 9
„ 1932 „	1 007 9	1 011 9	—	4 0
„ 1933 „	893 9	865 2	+	28 7
„ 1934 „	894 0	829 7	+	64 3
„ 1935 „ (prelim.)	951 3	866 0	+	85 3
„ 1936 „ (prelim.)	894 3	819 3	+	75 0

A zatem pozornie wszystko w porządku. Przedsiębiorstwo daje nadwyżki eksploatacyjne i wpłaca nawet do Skarbu Państwa prawie co roku po kilkadziesiąt milionów złotych. Ale właśnie tylko pozornie. Bo np. wpłaty na rzecz Funduszu Inwestycyjnego, z którego czerpią P. K. P. środki na rozbudowę sieci i na renowację taboru, a stanowiące: w 1933 r. — 72.7 milj zł, w 1934 r. — 58.7 milj., w preliminarzu 1935 r. — 63.4 milj. zł, na rok bieżący są przewidywane zaledwie w kwocie 0.5 milj. zł, wobec czego zachodzi potrzeba zaciągnięcia specjalnej pożyczki w sumie 77.8 milj zł, od której odsetki obciążą dalej budżet kolei.

Równocześnie niepokojąco spadają wpływy jednostkowe (od osobo-km i tonno-km) w ruchu przewozowym. Z opłaty 5.3 gr od osoby i kilometra w 1930 r. spadł ten wpływ w ruchu osobowym do 3.5 gr, w pierwszej połowie 1935 r., czyli o 34%, zaś w ruchu towarowym odpowiednio z 5.1 gr do 3.1 gr od tonny i kilometra, czyli o 37%. Jak niskie są wpływy i opłaty przewozowe na kolejach polskich, o tem świadczy następujące zestawienie z wynikami eksploatacyjnymi kolei zagranicznych w 1934 r.⁵⁾.

	Wpływy z ruchu osobowego		Wpływy z ruchu towarowego	
	na 1 km sieci franki zł	od 1 osobo-km centymy	na 1 km sieci franki zł	od 1 tonno-km centymy
na kolejach polskich	5 960	2,27	16 544	2,10
„ „ niemieckich	21 005	3,17	47 076	4,38
„ „ włoskich	16 401	4,14	23 106	4,56
„ „ francusk. półn.	21 614	2,30	66 363	3,82
„ „ austriackich	14 476	3,61	28 501	—

W tych warunkach zbilansowanie budżetu P. K. P. może dokonywać się tylko przez odpowiednie kurczenie strony rozchodowej. W jaki sposób jest to przeprowadzane, o tem świadczą fakty następujące. A więc przedewszystkiem, naturalnie, uległ redukcji perso-

⁵⁾ „Statistique Internationale des Chemins de fer”. 1935 r.

nel. Z liczby 201 177 osób, zatrudnionych na P. K. P. w 1930 roku, na 1 stycznia 1935 r. pozostało 167 773 osoby, czyli mniej o 33 404 osoby, zaś wynagrodzenie ogólne personelu zmniejszyło się w tym samym okresie z 668,7 do 548,4 milj. zł, czyli o 120,3 milj. zł. Jak wygląda uposażenie pracownika na P. K. P. w porównaniu z uposażeniem na innych kolejach europejskich, świadczy o tem poniższe zestawienie za 1934 r.⁶⁾

	Suma ogólna wynagrodzenia personelu franki zł	Ilość personelu	Wynagrodzenie i pracownika franki zł
na kolejach polskich . . .	548 430	167 773	1 893
„ „ niemieckich . . .	2 242 977	630 905	4 323
„ „ francuskich półn.	1 089 189	66 430	3 332
„ „ włoskich . . .	1 809 755	136 205	3 622
„ „ czeskosłowackich	2 153 622	133 305	2 125

Uposażenie pracownika kolejowego jest przeto u nas przeszło dwukrotnie niższe, niż w Niemczech lub we Włoszech, i nawet niższe niż w sąsiedniej, oszczędnej Czechosłowacji, pomimo, że tam na 1 km sieci przypada 9,89 pracowników, a u nas tylko 8,36.

Daleko poważniejsze są jednak skutki oszczędności, przeprowadzonej w dziedzinie utrzymania kolei w stanie technicznej sprawności.

Wydatki na te cele ulegały w okresie od 1929/30 do r. b. zmianom następującym:

	1929/30	1931/32	1933	1934	1936 (prelim.)
	miljonów			złotych	
Na naprawę parowozów . . .	90	68	45	45	31
„ „ wagonów towar. . .	60	40	25	24	22
„ „ wagonów osobow. . .	40	29	21	20	20
„ wymianę parowozów . . .	58	45	22	14	5
„ „ wagonów . . .	55	30	26	15	15
„ „ podkładów . . .	52	30	20	20	15
„ „ szyn . . .	38	38	37	35	32
„ inwestycje na kolejach istniei.	84.5	50.1	23.6	21.1	38.5

Z przytoczonych liczb widać, iż na naprawę taboru preliminarz na r. b. przewiduje ogółem 73 milj. zł. wobec 190 milj. zł wydanych w 1929/30 r., pomimo tego, że na wymianę taboru zużytego na nowy przeznaczono tylko 20 milj. zł wobec 113 milj. zł wydanych w 1929/30 r. Tem się też tłumaczy, że ilość taboru chorego, będącego w naprawie lub w oczekiwaniu na naprawę, wzrasta katastroficznie, stanowiąc w zakresie parowozów w 3-im kwartale 1935 r.

⁶⁾ „Statistique Internationale der Chemins de fer”. 1935 r.

— 1049 jednostek przeciętnie dziennie wobec 752 w 1932 r., zaś w zakresie wagonów — 20 448 jednostek wobec 8 836 w 1932 r.

Toż samo zjawisko gwałtownego spadku widzimy w zakresie wymiany podkładów i szyn, jak również w dziedzinie wydatków z funduszu inwestycyjnego, obracanych nie tylko na budowę nowych linii, ale również na przebudowę węzłów kolejowych, na rozbudowę stacji, renowację taboru i modernizację urządzeń do zabezpieczenia ruchu, które ze 192,2 milj. zł w 1929/30 r. zeszyły dziś do poziomu 78,2 milj. zł.

Tego rodzaju oszczędności, z uwagi na niski stan wyposażenia technicznego P. K. P. i niezakończenie odbudowy zniszczeń wojennych, zaliczyć już należy do dewastacji aparatu kolejowego, do niszczenia substancji, prowadzącego w prostej linii do obniżenia sprawności przewozowej kolei, grożącej najbardziej poważnymi konsekwencjami zarówno w dziedzinie obsługi gospodarczej kraju, jak i jego obrony na wypadek powikłań politycznych.

Tak wyglądają wyniki długotrwałej akcji interwencyjno-taryfowej, przeprowadzanej na terenie P. K. P. Jeżeli teraz zechcemy dać odpowiedź na pytanie pierwsze skolei: jakież jest stanowisko „wyodrębnionego” przedsiębiorstwo P. K. P. w całej tej sprawie, to tu dotkniemy rdzenia omawianego zagadnienia. Stanowisko P. K. P. jest stanowiskiem obiektu, na którym i kosztem którego czynione są próby regulowania życia gospodarczego, zaatakowanego przez światowy kryzys. Nieprzeprowadzone do końca usamodzielnienie przedsiębiorstwa P. K. P., pozostawienie nadal zarządu w niem w rękach ministra, członka rządu, sprawia, że koleje państwowe mogą być i są u nas traktowane nie tylko jako czynnik polityki gospodarczej, kulturalnej czy strategicznej, ale w chwilach depresji ekonomicznej — jak to właśnie dziś ma miejsce — również jako źródło bezpośredniej pomocy finansowej dla osiągnięcia pewnych celów doraźnych. Wytknięcie tych celów wpływa z rzetelnej troski o naprawę warunków gospodarczych i jest, zapewne, w dzisiejszym splocie najróżnorodniejszych warunków najbardziej właściwe. Ale użycie do ich osiągnięcia taryf kolejowych, instrumentu precyzyjnego, dającego przy stosowaniu go według zgóry narzuconych nakazów, a nie stosownie do istotnych, a rozbieżnych potrzeb wytwórcy, spożywcy, handlowego pośrednika, wreszcie „last not least” interesów samej kolei, najbardziej nieoczekiwane wyniki — jest błędem, który się mści przedewszystkiem na obiekcie prób, kolejach, doprowadzanych do stanu zniszczenia, ale również i na życiu gospodarczym przez zniekształcenie tych zamierzeń, w imię osiągnięcia których całą akcją podjęto.

To też naprawy stosunków, sprowadzenia kolei do właściwej roli państwowego przedsiębiorstwa przewozowego, obowiązane służyć potrzebom kraju, ale nie mogącego być użytym za instrument doraźnej pomocy finansowej dla tych czy innych grup ludności, oczekiwać można tylko po całkowitem usamodzielnieniu przedsiębiorstwa P. K. P. przez oddanie zarządu niem w ręce odrębnego ciała kierowniczego, Dyrekcji Generalnej, podległego ministrowi, jako władzy nadzorczej zwierzchniej, ale prowadzącego eksploatację kolei samodzielnie na podstawach ściśle handlowych. Tylko w tych warunkach można będzie mieć pewność, że aparat kolejowy zachowa całą sprawność techniczną, tak niezbędną dla należytej obsługi kraju pod względem przewozowym i dla celów obrony państwa, przy równoczesnem zaspokojeniu istotnych wymagań życia w zakresie taryf. Właśnie jako przedsiębiorstwo prowadzone handlowo P. K. P. mogą gwarantować najbardziej dokładne w zakresie taryf przystosowanie się do potrzeb życia gospodarczego kraju, gdyż posiadając jako jedyny środek do ściągnięcia przewozów taryfy, napewno użyje ich w sposób, dzięki któremu przewozy będą wzrastały, a nie kurczyły się. Zresztą, prawo zatwierdzania taryf, które musi zawsze pozostać w ręku ministra, jako przedstawiciela rządu, daje dostateczną gwarancję, że taryfy nie będą mogły być użyte wbrew ogólnej linii polityki gospodarczej państwowej. Rząd bowiem może taryfy kontrolować, ale nie może ich ustalać.