

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Krzyżanowski Władysław: Okręg poznański w świetle przewozów kolejowych

Źródło:

Gospodarka Zachodnia Rok 1 1936 zeszyt 1, strony 8-9

Artykuł zdigitalizowany i udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu pt. „Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski 1919-39« H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

wykorzystane dotąd niemal w zupełności, ulegają stopniowemu zwolnieniu. Jak pożyteczna i celowa jest tego rodzaju polityka, tego dowodzi sprawność, z jaką nasze banki stawiały czoło pewnemu odpływowi wkładów, jaki zaznaczył się ostatnio w związku z ożywieniem się ruchu inwestycyjnego i pewnym zwiększeniem obrotów w przedsiębiorstwach handlowych i przemysłowych.

Oto jak przedstawia się w głównych zarysach sytuacja na rynkach pieniężnych (kapitałów krótkoterminowych) Wielkopolski i Pomorza w dobie obecnej.

Dla skompletowania naszych uwag omówimy jeszcze pokrótce położenie na rynku lokacyjnym (kapitałów długoterminowych).

Nietylko na rynkach pieniężnych, lecz także na rynku lokacyjnym kryzys wywołał stan niebywalej stagnacji. Zastój ten znalazł swój wyraz w spadku obrotów papierami lokacyjnymi, zarówno pod względem ilości transakcyj, jakoteż sum, a w ślad za tym w katastrofalnym obniżeniu się kursów papierów procentowych i dywidendowych. Poniżej podajemy kilka cyfr, ilustrujących obroty Giełdy Pieniężnej w Poznaniu, która jest jedynym rynkiem lokacyjnym na terenie województwa poznańskiego i pomorskiego (w milionach zł):

Obroty na Giełdzie Pieniężnej w Poznaniu.

	1928	1933	1935
Liczba transakcyj w tysiącach	7,4	5,9	4,7
Obroty w milionach zł	26	6,5	5,3
w tym: papiery procentowe	21,3	5,6	5,0
akcje	4,7	0,3	0,3

W stosunku do 1928 r., w którym ruch na giełdzie był największy, liczba zawartych transakcyj obniżyła się w 1933 r., tj. w roku najgłębszej depresji na giełdach,

o 26 %, suma obrotów zaś o okragło 75 %. Nikłe obroty, jakie były dokonywane w czasie depresji, miały za przedmiot jedynie papiery procentowe; akcje nie były niemal wcale handlowane.

W następnych latach depresji obroty na Giełdzie Poznańskiej również się nie wzmogły — pomimo atrakcyjności, jaką przedstawiały papiery procentowe w związku z niebywałym wprost spadkiem ich kursów.

Wolne kapitały kierowały się raczej na rynek budowlany, aniżeli ku lokatom długoterminowym. Ta awersja od papierów wartościowych, wspólna dla kapitalistów ziem zachodnich jak i dla kapitalistów w innych dzielnicach, znajduje m. in. swe wytłumaczenie: w pewnym braku zaufania do papierów w ogólności, w obawie przed konwersjami pożyczek obligacyjnych, z czym łączy się pogorszenie warunków oprocentowania i wykupu obligacyj, oraz w bezpośrednich inwestycjach długoterminowych, przedsięwziętych przez kapitalistów.

Z tych powodów do ostatnich czasów obroty papierami wartościowymi i liczba transakcyj giełdowych miały raczej tendencję zniżkową aniżeli wyżkową. Jak w okresie kryzysu, tak jeszcze dzisiaj — u schyłku depresji, charakteryzującego się w normalnym przebiegu cyklu koniunkturalnego zwiększeniem się obrotów giełdowych, za czym podąża wyżka kursów — nasz rynek kapitałowy znajduje się w dalszym ciągu w stanie zastoju.

Pewne defetystyczne nastroje publiczności na tle stosunków walutowych zagranicą obecnie zanikają, wobec czego istnieje nadzieja, że tendencje poprawy ogólnej konjunktury gospodarczej, zarysowujące się w innych dziedzinach, przejawiają się również na rynkach pieniężnych.

Inż. Władysław Krzyżanowski
Poznań

Okręg poznański w świetle przewozów kolejowych

Nowa taryfa towarowa, obowiązująca od dnia 15 marca br., zawiera w porównaniu z poprzednią taryfą, liczne ulgi na przewóz towarów. Dla Wielkopolski, która z punktu widzenia gospodarczego odznacza się charakterem rolniczym oraz posiada rozwinięty przemysł rolny, jak również hodowlą inwentarza, szczególne znaczenie posiada zniżka taryf na przewóz płodów rolnych i wytworów pochodzenia roślinnego, oraz zwierząt domowych żywych i przetworów zwierzęcych. Należy tu przede wszystkim wymienić obniżenie taryfy na przewóz zboża w komunikacji wewnętrznej w wysokości 10 do 20 %, na zboże do portów o 40 do 42 %, wyroby młynarskie o 5 do 30 %, ziemniaki świeże o 25 %, ziemniaki suszone o 30 %, drób i zwierzęta żywe (przesyłki wagonowe zwyczajne) o około 30 %, mięso świeże o 10 do 14 % itd. Nadto duże znaczenie ma obniżka taryfy na przewóz materiałów budowlanych, jak np. drzewa nieobrobionego, cementu, kafli glinianych, nieszklinionych i in.

Znaczenie gospodarcze zniżki taryf kolejowych uwydatnia się głównie na tle sytuacji ekonomicznej, jaka zaistniała w związku z załamaniem się wymiany międzynarodowej, poczynawszy od roku 1929, oraz spadkiem cen artykułów przemysłowych, a zwłaszcza produktów rolnych. W tych warunkach sfery gospodarcze stanęły wobec zagadnienia wzrostu kosztów przewozu kolejowego w stosunku do cen towarów. Badając przeciętny koszt przewozu 1 tonny na 1 km na przestrzeni kilku ostatnich lat, dochodzi się do wniosku, że koszt ten wzrastał w okresie od 1928 r. do 1930 r., po czym stopniowo zmniejszał się do roku 1934. Zniżka cen jednak postępowała znacznie szybciej, niż zniżka kosztów przewozu koleją, co pociągnęło za sobą wzrost kosztów przewozu ad valorem, to jest w stosunku do cen towarów.

Należy tutaj jednak podkreślić, że kolej nie może każdorazowo dostosować kosztów przewozu do wahań poziomu cen. Jakkolwiek bowiem przedsiębiorstwo P.

K. P. jest oparte na zasadach handlowych, to jednocześnie posiada ono charakter użyteczności publicznej. Z tego względu kolej nie może się ograniczyć do tych tylko przewozów, które w danej chwili i relacji rentują się, gdyż jej zadaniem jest dbać przede wszystkim o regularność kursowania pociągów i to bez względu na ich rentowność, co przedraża znacznie koszty eksploatacyjne i utrudnia obniżanie taryf nawet wówczas, gdy wydaje się to uzasadnione.

Badanie kształtowania się przewozów kolejowych w okręgu poznańskim po dokonanej obniżce taryf towarowych doprowadza do wniosku, że wzrost lub spadek przewozów nie zależy wyłącznie od wysokości taryf kolejowych, lecz w dużej mierze od ogólnego ożywienia życia gospodarczego kraju i danego okręgu, a w szczególności od wysokości produkcji, a w ślad za tym od intensywności obrotów gospodarczych. Do powyższego wniosku dochodzi się, biorąc pod uwagę porównawcze zestawienie danych statystycznych, dotyczących nadania towarów w okręgu poznańskim w I półroczu br. w porównaniu z tym samym półroczem 1935 r. Nadmienić tutaj należy, że obniżone taryfy towarowe obowiązują od dnia 15 stycznia br., a nie od 15 III br., tj. od daty wejścia w życie nowej taryfy.

Charakterystycznym jest fakt, że ogólne nadanie towarów w okręgu poznańskim (w komunikacji wewnętrznej, do portów i za granicę drogą lądową) w I półroczu 1936 r. wykazuje lekki spadek w porównaniu z tym samym półroczem ub. roku, mianowicie o 1,37 procent. Nadanie w I półroczu 1935 r. wyniosło bowiem 984 480,8 ton, a w I półroczu 1936 r. — 970 800,25 ton. Faktu tego wobec ogólnej obniżki taryf towarowych nie można oczywiście tłumaczyć czynnikami zależnymi od kolei, mianowicie polityką taryfową, lecz raczej okolicznościami niezależnymi, które decydowały o ogólnej koniunkturze gospodarczej w okręgu poznańskim. Istotnie przyczyny spadku nadania dadzą się ujawnić, jeśli się porówna nadanie główniejszych towarów w I półroczu br. z tym samym półroczem ub. roku. Największe znaczenie mają w przewozach w okręgu poznańskim następujące towary: pszenica, żyto, mąka, ziemniaki, cukier, spirytus, bydło, i cielęta, trzoda chlewna, a nadto materiały budowlane itp. Nadanie tych towarów zilustruje następujące zestawienie porównawcze:

T o w a r	Nadanie tonn w I półroczu 1935 r.	Nadanie tonn w I półroczu 1936 r.	Procentowy wzrost lub spadek w %
Pszenica	61 208	39 669	—35,0
Żyto	138 516	48 635	—64,0
Mąka	87 961	85 970	— 2,2
Cukier	50 346	48 480	— 3,7
Ziemniaki	40 045	22 291	—43,8
Spirytus	16 122	17 363	+ 7,5
Bydło i cielęta	18 815	20 574	+ 9,3
Trzoda chlewna	12 995	8 947	—31,0
Cegła	35 908	54 748	+52,0
Wapień palony	33 880	43 515	+28,5
Drzewo nieobr.	19 634	37 373	+89,0

Z zestawienia tego wynika, że w I półroczu br. w porównaniu z I półroczem ub. roku spadło znacznie (mimo obniżki taryfy) nadanie pszenicy, żyta, ziemniaków i trzody chlewnej. Fakt ten tłumaczyć można jedynie spadkiem produkcji rolniczej w związku z klęską posuchy, jaka dotknęła Wielkopolskę w latach 1934

i 1935. Okoliczność ta wpłynęła prawdopodobnie decydująco na spadek przewozów w I półroczu br. Zauważył się również lekki spadek nadania mąki i cukru. Stosunkowo nieznacznie wzrosło nadanie spirytusu, bydła i cieląt. Silny natomiast wzrost wykazują w I półroczu br. w porównaniu z I półroczem ub. roku przewozy kolejowe materiałów budowlanych, mianowicie cegły, wapienia palonego, drzewa nieobrobionego itd. Pozostaje to w związku z ożywieniem się ruchu budowlanego.

Z dotychczas przytoczonych danych wynika, że zniżka taryf kolejowych nie przyczyniła się do ogólnego wzrostu przewozów kolejowych w okręgu poznańskim. Nie można oczywiście wyprowadzać stąd wniosku, że wzrost ten w przyszłości nie nastąpi. Działnie bowiem obniżki taryf kolejowych jest powolne i może się w pełni ujawnić w późniejszych okresach czasu. Faktem jednak jest, że o spadku lub wzroście przewozów kolejowych decyduje doraźnie przede wszystkim ogólna koniunktura gospodarcza.

Do tego samego wniosku doprowadza także badanie danych, dotyczących przewozu towarów w kilku ubiegłych latach. Charakterystyczny obraz daje porównanie przewozów kolejowych w okresie dobrej koniunktury (np. 1929 r.), w okresie największego nasilenia kryzysu (1932 r.) i wreszcie w ubiegłym roku tj. okresie stopniowego, choć powolnego ożywienia się życia gospodarczego. Niżej podane zestawienie porównawcze nadania kilku rodzajów towarów w okręgu poznańskim wskazuje, jak dalece spadły przewozy kolejowej w ślad za ogólnym spadkiem wskaźników produkcji i cen:

Nadano w okręgu poznańskim ton:

T o w a r	1929	1931	1932	1935
Pszenica	133 637	146 155	125 461	105 173
Żyto	328 390	198 839	239 256	229 609
Mąka	161 299	109 882	151 361	187 698
Cukier	246 121	180 796	99 972	110 162
Ziemniaki	243 212	276 995	256 708	126 297
Spirytus	36 073	21 030	15 794	20 391

Wychodząc z założenia, że przewozy kolejowe wstają lub spadają głównie w zależności od koniunktury gospodarczej, można stwierdzić, że dane dotyczące wzrostu lub spadku tych przewozów są wskaźnikiem intensywności obrotów gospodarczych oraz ożywienia życia gospodarczego. Stąd też sfery gospodarcze śledzą z jednakowym zainteresowaniem zarówno kształtowanie się przewozów kolejowych, jak i wskaźniki produkcji i cen.

„Kartonaż Wielkopolski”

Mechaniczna Fabryka
Kartonów i Opakowań

P o z n a ń

ulica Dąbrowskiego nr 79

Telefon 74-68