

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Śliwa Stanisław: Nadwyżki i niedobory zbóż chlebowych w świetle statystyki przewozów kolejowych i wodnych

Źródło:

Rolnictwo Rok 8 1936 Tom 4 zeszyt 1 strony 73-75

Artykuł udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu pt.

„Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski 1919-39«

H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

Mjr. int. STANISŁAW ŚLIWA

NADWYŻKI I NIEDOBORY ZBÓŻ CHLEBOWYCH W ŚWIELE STATYSTYKI PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH I WODNYCH.

„Wykonywanie polityki zbożowej wymaga posiadania danych z różnych dziedzin życia gospodarczego, zbieranych przez specjalne dochodzenia statystyczne. Wśród tych dochodzeń na jedno z pierwszych miejsc zarówno pod względem systematyczności jak i celowości wysuwa się statystyka przewozów kolejowych.

Użyteczność statystyki tych przewozów wynika z różnorodności regionalnych warunków realizacji zbóż, t. j. z istnienia nadwyżkowych i deficytowych rejonów, pozatem także rozmieszczenia młynów, nieodpowiadającego ani skupieniom ludności nierolniczej, ani rozmieszczeniu produkcji zbożowej i wogóle tych wszystkich czynników, które powodują wewnętrzny obrót zbożem chlebowym i mąką. Z tych względów statystyka przewozów użyteczna jest zarówno dla ogólnopństwowych, jak dla lokalnych poczynań polityki zbożowej“.

Przytoczone powyżej zdanie *inż. roln. Nowickiego*¹⁾ z Wydziału Ekonomiki Rolnej Drobnych Gospodarstw Wiejskich Instytutu Puławskiego stanowi potwierdzenie wypowiedzianej przezemnie opinii o ogromnej przydatności statystyki w badaniach nad przebiegiem zjawisk ekonomicznych, a w szczególności o wartości i znaczeniu tej statystyki w zakresie badań nad naszymi okręgami gospodarczymi²⁾. Statystyka przewozów kolejowych uzupełniona statystyką przewozów wodnych, które w ostatnich latach wykazują wzrastające nasilenie, daje możliwość oceny zarówno poszczególnych rejonów z punktu widzenia ich nadwyżek produkcji ponad zapotrzebowanie własne jak i pozwala ustalić ośrodki niedoborowe oraz ich zapotrzebowanie.

¹⁾ Inż. roln. Nowicki Wł. „Z zagadnień zbożowych w latach kryzysu w Polsce“, Warszawa 1935 r.

²⁾ Mjr. int. Śliwa St. „Okręgi zbożowe Polski“. Wydawn. G. U. S. Statystyka Polski, Serja B., zeszyt 2 — 1932 r.

Statystyka przewozów jest coraz szerzej wykorzystywana do wszelkiego rodzaju badań, stanowiąc w szeregu przyjmowanych elementów obliczeniowych jedną z najpewniejszych podstaw; należałoby sobie jedynie życzyć, by wartościowe publikacje Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P. ukazywały się o wiele wcześniej, niż dotychczas, by uwzględniały minimalne cenzury wagowe objęte zestawieniami, umożliwiające wykorzystywanie tych zestawień do opracowań obejmujących stosunki regionalne, wreszcie w konkretnym wypadku, by w zestawieniach, obejmujących mąkę zbożową, nastąpiła specyfikacja, uwzględniająca podział na mąkę żytnią i pszenną.

O tem, że przy wszelkich rozważaniach w zakresie oceny sytuacji pod względem zbożowym, przewozy kolejowe i wodne muszą być brane pod uwagę, świadczy poniższe zestawienie, wykazujące procentowy udział sald przewozów kolejowych i wodnych łącznie w ogólnej produkcji zbóż chlebowych:

	Przeciętna produkcja w okresie 1930—1934		Przeciętne saldo przewozów kolejowych i wodnych w okresie 1930-1934	Stosunek procentowy przewozów do: przeciętnej produkcji	
	ogólna zbóż chlebowych	po odliczeniu wysiewów (czysta)		ogólnej	czystej
	t o n n				
Polska	8.482.933	7.313.031	+ 405.879	+ 4,8	+ 5,5
Warszawa (bez m. st. Warszawy) . . .	1.140.933	997.513	+ 154.866	+ 13,6	+ 15,5
Łódź	797.966	703.239	+ 32.288	+ 4,0	+ 4,6
Kielce	767.646	670.784	— 104.269	— 13,6	— 15,5
Lublin	820.971	697.379	+ 91.150	+ 11,1	+ 13,1
Białystok	513.835	422.815	+ 33.812	+ 6,6	+ 8,0
Wilno	238.998	188.118	— 46.689	— 19,5	— 24,8
Nowogródek	270.087	222.669	— 3.844	— 1,4	— 1,7
Polesie	271.232	224.470	— 17.224	— 6,3	— 7,7
Wołyń	627.470	516.301	+ 128.148	+ 20,4	+ 24,8
Poznań	1.138.017	1.021.153	+ 452.197	+ 39,7	+ 44,3
Pomorze	476.007	425.002	+ 131.633	+ 27,6	+ 31,0
Śląsk	91.911	81.127	— 139.833	— 152,1	— 172,4
Kraków	294.310	256.738	— 137.725	— 46,8	— 53,6
Lwów	468.433	398.407	— 64.268	— 13,7	— 16,1
Stanisławów	182.577	157.666	— 32.881	— 18,1	— 20,9
Tarnopol	383.152	329.650	+ 111.385	+ 29,1	+ 33,8

Z zestawienia tego widać, że dla charakterystyki większości województw przewozy kolejowe i wodne mają bardzo duże znaczenie i pominięcie ich może charakterystykę tę zupełnie zniekształcić. Szacowanie np. spożycia przy uwzględnieniu tych danych wydaje mi się w chwili obecnej w naszych warunkach prowadzonych w tym kierunku badań znacznie pewniejsze niż np. w oparciu o dane b. znikomej ilości gospodarstw objętych ankietami. Fakt, że w niektórych województwach wywóz nadwyżek, względnie dowóz, z uwagi na niedobór wyraża się w bardzo znacznych liczbach procentowych w stosunku do produkcji, nie może być obojętny przy wszelkich rozważaniach czy to w zakresie produkcji, czy też obrotu i wymiany oraz spożycia.

Szczegółowy obraz nadwyżek względnie niedoborów zbóż chlebowych za okres 1930—1934 w ramach podziału administracyjnego Państwa — zawiera dołączona obok mapa.
