

O USPRAWNIENIE GDYNI POD WZGLĘDEM KOMUNIKACYJNYM

Z małej osady rybackiej dzięki ogromnemu wysiłkowi narodu stworzony został jedyny port polski Gdynia. Początkowo miał to być port pomocniczy obok Gdańska i dlatego też przerażał nas może ten wielki rozmach, z jakim przystąpiono do rozbudowy tego portu. Dopiero w związku z ostatnimi wypadkami politycznymi u naszego zachodniego sąsiada uświadomiliśmy sobie, że Gdynia nie jest portem pomocniczym, że jej rola wzrasta obecnie do roli jedynego „okna na świat” potężnego 30-miljonowego państwa. Nic więc dziwnego, że zarówno Rząd Rzeczypospolitej, jak i organizacje gospodarcze rozważają wspólnie nad możliwościami usprawnienia naszego portu i przystosowania jego do potrzeb, jakie się wytworzyły obecnie na tle ostatnich wydarzeń politycznych. Zdajemy sobie sprawę z tego, że konjunktura dla Gdyni jest dzisiaj niezwykle pomyślna. Musimy tę konjunkturę wyzyskać, ażeby ona nie była tylko fazą przejściową, lecz żeby zmieniła się na objaw stały. Posiadamy dostateczną ilość instrumentów polityki handlowej, ażeby polskie towary wywożone do krajów zamorskich względnie towary sprowadzane z tych krajów do Polski skierować na Gdynię. **Cały nasz wysiłek musi zatem pójść w kierunku zwerbowania dla Gdyni tranzytu, t.j. tych towarów, które z krajów ościennych przywożone lub wywożone są do krajów zamorskich tranzytem przez Polskę.** Do tego potrzebna nam jest **sprężysta organizacja służby celnej w Gdyni oraz elastyczna polityka taryfowa kolei.**

Formalistyka celna w porcie powinna być uproszczona i dostosowana do potrzeb portów. Urzędnik celny, pracujący w Gdyni, musi sobie zdawać sprawę z wysokiej doniosłości swej funkcji dla życia gospodarczego całego kraju, a mentalność jego powinna być nastawiona w sposób zdecydowany na diapazon ekonomiczny. Zautomatyzowanie funkcji myślowych personelu celnego w duchu wyłącznie fiskalnym może uczynić wartość pracy tych urzędników równą pracy bezdusznych robotów. **Urząd Celny w Gdyni** — należy to z naciskiem podkreślić — **powinien być wyposażony w daleko większe kompetencje, aniżeli urząd graniczny lub wewnętrzny. Praca w porcie jest gorączkowa, to też decyzje muszą tu zapadać szybko, a przy stosowaniu wobec interesantów przepisów ustawowych względnie służbowych powinna przyświecać zasada szerokiej i lojalnej interpretacji.** Płynność życia gospodarczego i ciągle zmiany, jakie zachodzą na tle konkurencyjności różnych dróg komunikacyjnych, wykluczają możliwość utrzymania stałości taryf przewozowych. Od polityki taryfowej musimy się więc domagać najdalej idącej **elastyczności**, t. zn. dostosowywania się do każdorazowych warunków konkurencyjnych. **Taryfa kolejowa jest narzędziem, które może częściowo przynajmniej wyrównać niedogodności kierowania transportów przez Gdynię i może ona odpowiednimi stawkami przewozowymi neutralizować korzyści, które dają mniej odległe porty.** Gdynia wymaga specjalnych preferencji taryfowych, analogicznie do tych przywilejów, z których korzystają porty niemieckie, belgijskie, francuskie etc. Przypomnieć należy z uznaniem, że Ministerstwo Komunikacji docenia należycie ważność

położenia taryfowego Gdyni i w ostatnich czasach wnioski taryfowe, dotyczące transportów zaakwirowanych dla Gdyni zatwierdzone były w ciągu 24 godzin, a więc w tempie niezwykle szybkim, jeśli się zważy, że Ministerstwo Komunikacji każdą zmianę taryfy musi uzgodnić z całym szeregiem innych resortów gospodarczych. Ważnym wreszcie czynnikiem w życiu portowym jest ekspedytor. Niemieckie koleje pomimo niskich stawek przewozowych przyznają **specjalne premje ekspedytorom.** To samo dzieje się i na innych kolejach. Refakcja stanowi dla ekspedytora częściowe odszkodowanie za koszty, poniesione przy akwizycji klienta dla portu. Musimy sobie uświadomić w całej pełni, że **akwizycję ładunków dla portu i tem samem dla kolei może skutecznie jedynie polski ekspedytor.** Koleje nasze muszą jednak przyjąć nareszcie zasadę, że **za akwizycję trzeba zapłacić.** Refakcje są najlepszą formą takiej zapłaty i dlatego też powinny one być stosowane w jaknajszerszym zakresie przy transportach, zwerbowanych dla Gdyni.