

HANDEL I PRZEMYSŁ W GDYNI W ŚWIETLE OBECNEJ POLITYKI REGLAMENTACYJNEJ, KOMPENSACYJNEJ I CELNEJ

Narady w sprawie wzmocnienia aparatu handlowego w Gdyni, które stanowiły porządek dzienny ostatnich posiedzeń Komisji dla spraw handlu przy Panu Ministrze Przemysłu i Handlu, obejmowały między innymi, także dział odnoszący się do pewnych posunięć w dziedzinie ogólnego



nej polityki handlowej; dotyczące uchwały miały na celu poparcie rozwoju przemysłu i handlu w porcie gdynskim, dalej usprawnienia handlu hurtowego towarami importowanymi i eksportowanymi drogą morską, wreszcie w konsekwencji stworzenia w jedynym porcie polskim bazy handlowej, spełniającej funkcję rozdzielczą dla zaopatrywania kraju w artykuły

zamorskie. Pomimo uzgodnienia w tym przedmiocie poglądów czynnika urzędowego i sfer gospodarczych, zdajemy sobie sprawę, że pewne przestawienie handlu krajowego powyższymi artykułami na Gdynię wymaga dłuższego okresu czasu, ewolucyjnego rozwoju a nawet pewnych ofiar ze strony zainteresowanych branż i że niejednokrotnie jeszcze reprezentanci interesów gdynskich będą zmuszeni wywalczać posłuch dla swych wniosków na terenie ogólnego - gospodarczego celu osiągnięcia zamierzonych celów. Uchwały, powzięte i uzgodnione na posiedzeniu Komisji dla spraw handlu, zawierają przede wszystkim stwierdzenie, że zapoczątkowana z końcem roku 1931 preferencyjność celno - morską, związana z obrotem kompensacyjnym oraz wogóle wprowadzenie ulgowych morskich stawek celnych przyczyniły się pierwszorzędnie do zwiększenia importu artykułów wartościowych przez Gdynię, co o ile chodzi o bawełnę, owoce świeże i suszone, herbatę, kawę, kakao i korzenie, wyraża się w następujących cyfrach:

	1930	1931	1932	1933
	ton	ton	ton	st.-kwiec. ton
bawełna	564	6.063	26.063	17.442
owoce świeże i suszone	614	2.102	22.604	12.060
herbata, kawa, kakao i korzenie	—	308	7.303	7.861

Powyższe cyfry wskazują dowodnie na to, że tylko drogą dalszej rozbudowy tego systemu wzmocnić możemy obroty portowe, zwiększyć zasięg i ilość naszych linii regularnych i zapewnić naszemu portowi szybki rozwój handlowy. Naturalnie polityka kompensacyjna przy

wszelkich swych walorach, o ile chodzi o wzmoczenie ruchu handlowego w porcie jest hamującą, gdyż ogranicza import, uzależniając go od kompensaty eksportowej; pociąga to za sobą zmniejszenie zbędnych artykułów kolonialnych. W miarę zatem odbudowywania systemu kompensacyjnego należałoby nadal utrzymać w mocy preferencyjność celno - morską i ją rozbudowywać. Taka polityka umożliwi uruchomienie w Gdyni składów konsygnacyjnych, hal aukcyjnych, giełdy towarowej na zamorskie artykuły importowane i stworzy z niej port handlowy, odpowiadający potrzebom wielkiej Polski i jej naturalnego zaplecza zagranicznego. Dla ilustracji przytoczę że np. sprzedaż owoców południowych w drodze aukcji, zarówno dla wewnętrznego spożycia jak i dla zagranicy w Gdyni mogłaby tylko wtedy należycie funkcjonować, gdyby zakupywane na aukcji owoce były poza kontyngentem i gdyby cło zostało tak zmienione, aby załadowca zagraniczny mógł deponować tutaj większe ilości tych artykułów bez obawy zepsucia towaru niewykupionego.

Dalej uzgodniono celowość powstania t. zw. przemysłu handlowego czyli przemysłu pomocniczego dla handlu w Gdyni. Mam tu na myśli pakownię i palarnię kawy, sortownię i pakownię herbaty, dojrzewalnię bananów, pralnię i oczyszczalnię owoców suszonych i t. p. Instalowanie się takich warsztatów pracy w porcie jest pożądane i tego rodzaju placówki należy zaszerzegać do procedurów, przyczyniających się do rozwoju i rozbudowy portu. Wychodząc z tego założenia, winny rzeczono przedsiębiorstwa korzystać z pewnej ochrony i przywilejów, co wyrażałoby się w udzieleniu preferencyj kontyngentowych i celnych. Samorząd gospodarczy, który słusznie zastrzegł sobie w tej dziedzinie prawo opinowania, niewątpliwie przy każdej sposobności da wyraz pełnemu zrozumieniu potrzeb handlu portowego, zwłaszcza o ile chodzi o poparcie jego pionierskiej pracy, która bądź co bądź w trudnych warunkach technicznych, finansowych i konkurencyjnych się odbywa, kładąc fundamenty pod budowę wielkiego handlu polskiego typu morskiego. Bez takiego zrozumienia handel w porcie gdynskim nie mógłby się rozwinąć a ewentualna krótkowzroczna polityka przeciwstawiająca się temu, szłaby na rękę konkurencyjnym portom handlowym, zwłaszcza niemieckim, które i tak zawistnym okiem patrzą na niebezpiecznego konkurenta, jakim jest Gdynia. Nie na to budowaliśmy wielkim wysiłkiem społecznym port gdynski, aby miał się stać wygodnym placem przeładunkowym dla warsztatów handlowych w obcych portach; tam bowiem nadal koncentrowałyby się zyski z pośrednictwa przeładunku i tranzytu. Sądzę, że pogląd na tę sprawę powinien być w sferach gospodarczych Polski jednolity, że chcemy w najbliższym czasie widzieć Gdynię polskim Hamburgiem, Brema, Kopenhagą, chcemy tutaj jeździć i tu zakupów dokonywać.

O ile chodzi o uprzewilejowane traktowanie gdynskich importerów przy przydziałach kontyngentów przywozowych, to uzgodnione zostało, na Komisji dla spraw handlu, że gdynskim firmom hurtowym przyznane będzie podwyższenie udziału procentowego w globalnej sumie dzielonych kontyngentów ponad normalny udział przypadający ze statystyki spożycia. Dla uruchomienia hurtu gdynskiego sądzą, że wszelkie zapotrzebowanie gdynskiego importera winno być przez czynnik miarodajny w całości honorowane. Nie mogą zachodzić wypadki, jak to dzisiaj ma miejsce, że importer gdynski częstokroć zniewolony jest poszukiwać na rynku zezwoleń przywozowych, gdyż nie może zaopatrzyć swego klienta. Koniecznością zatem jest stosowanie jaknajdalej idącego liberalizmu, gdyż jakiegokolwiek krępowanie inicjatywy kupca gdynskiego przeciwstawiłoby się interesom portu.

Poza samymi przydziałami zabijający wprost jest tryb postępowania przy wydawaniu zezwoleń przywozowych lub innych zaświadczeń. Uzyskiwanie tych dokumentów przez zainteresowanego importera trwa niewspółmiernie długo, czasami kilka tygodni wskutek skomplikowanych formalności przy ich wystawianiu. Sądzą, że zdecentralizowanie tych agend i upoważnienie jakiegoś urzędu w Gdyni względnie w poręczonym zakresie działania Izby Przemysłowo - Handlowej gdynskiej do wystawiania i doręczania odnośnych zaświadczeń, podobnie, jak to spełnia Generalny Komisarjat Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku jest koniecznym.

Jeżeli zatem jeszcze raz rozważymy sobie wyżej omówiony odcinek zagadnień gospodarczych w Gdyni, to musimy przyjąć generalną tezę, że usprawnienie i wzmocnienie ruchu handlowego w Gdyni, zwłaszcza w dziedzinie handlu zamorskiego, uzależnione jest od niekrępowanej inicjatywy prywatnej kupca przy stosowaniu do jego poczynań planowej i preferencyjnej polityki handlowej.