

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Maćkowiak Wiktor: Statystyka P.K.E. [Poznańskiej Kolei Elektrycznej] jako wskaźnik koniunktury

Źródło:

Gospodarka Zachodnia Rok 1 1936 zeszyt 1, strony 22-23

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)

Inż. Wiktor Maćkowiak
Poznań

Statystyka P. K. E. jako wskaźnik koniunktury

Miarą stopnia kryzysu jest m. in. ograniczenie przez społeczeństwo korzystania z artykułów pierwszej potrzeby i udogodnień publicznych. A więc nasilenie kryzysu można charakteryzować spadkiem konsumpcji gazu, prądu elektrycznego, frekwencji w tramwajach itp.

Ciekawym przyczynkiem dla tego problemu na terenie miasta Poznania są cyfry porównawcze z gospodarki Poznańskiej Kolei Elektrycznej w latach 1930 do 1935.

Ogólna ilość pasażerów przewiezionych przez tramwaje wyrażała się w poszczególnych latach jak następuje (w tysiącach osób):

Rok 1928	33 307
„ 1929	39 417
„ 1930	34 350
„ 1931	31 257
„ 1932	26 676
„ 1933	21 321
„ 1934	20 805
„ 1935	21 118

Roku 1929 nie bierzmy pod uwagę, bowiem był to okres trwania Powszechnej Wystawy Krajowej, z racji której ilość przewozów nie była normalna.

Ilość przewiezionych pasażerów w r. 1935 w stosunku do r. 1930 była zatem mniejsza o 13 232 000 osób, a więc o 38,6%. Fakt ten musiał oczywiście wpłynąć na zmniejszenie się dochodów ze sprzedaży biletów tramwajowych. Przychód z tego tytułu kształtował się następująco:

Przychód z przewozu tramwajowego
w tysiącach złotych:

Rok 1929	7 780
„ 1930	6 794
„ 1931	5 978
„ 1932	5 005
„ 1933	4 126
„ 1934	3 828
„ 1935	3 800

A więc w porównaniu do r. 1930 przychód w r. 1935 był mniejszy o 2 994 000 zł, czyli o 44,2%. Zmniejszenie dochodu musiało się odbić na całości gospodarki P. K. E. Stanowiło to problem o tyle skomplikowany i trudny, że stan finansowy nawet w latach dobrej koniunktury przedstawiał się opłakanie. Pogorszyły go niepomierne kosztowne inwestycje z racji Powszechnej Wystawy Krajowej, oraz zaangażowanie poważniejszych kapitałów w Towarzystwie Komunikacyjnym w Gdyni i poznańskim „Autoruchu“.

Nieprzewidziany silny rozwój kryzysu gospodarczego postawił P. K. E. w szczególnie trudnej sytuacji, którą najlepiej zobrazuje kwota zadłużenia, wynosząca w r. 1931 — 9 359 000 zł, a więc ca 50% wartości majątku, wynoszącego w tym samym czasie 19 416 tys. zł. W zadłużeniu tym dominowała słynna pożyczka szwajcarska na około 4 miliony złotych, obligująca P. K. E. do spłaty z dziennych wpływów po 1 tysiąc franków szwajcarskich.

Poza wysokim zadłużeniem, stan gospodarki obciążały skomplikowane i nieuregulowane sprawy, pozostające jako dziedzictwo z okresu P. W. K.

W tym stanie rzeczy na czoło kompleksu trudności wysuwały się zagadnienia:

1. likwidacji spraw z okresu Wystawy Krajowej;
2. przystosowania wydatków do stale kurczących się dochodów;
3. spłaty długów;
4. sanacji bilansu P. K. E.

Bez pomyślnego rozwiązania tych zagadnień nie było możliwe wprowadzenie tramwajów na drogę normalnej pracy i rozwoju; to też lata 1931 do 1935 były poświęcone w pierwszej linii tym sprawom.

Po likwidacji „Autoruchu“ i wycofaniu się z Tow. Komunikacyjnego w Gdyni, P. K. E. uwolniła się od najbardziej absorbujących ją pozostałości gospodarki poprzedniej, mając możliwość swobodniejszej pracy na odcinkach innych.

Cały wysiłek skierowano na przystosowanie wydatków do kurczących się przychodów. W tym celu przeprowadzono szereg oszczędności, ograniczono tam, gdzie można było to uczynić bez szkody dla wygody publiczności ruch tramwajowy. Dzięki przedsięwziętym restrykcjom oszczędnościowym zdołano zmniejszyć wydatne koszty eksploatacyjne. Kształtowały się one w latach poszczególnych następująco:

Koszty eksploatacyjne
na wagonokilometr w groszach:

Rok 1929	82,5
„ 1930	72,6
„ 1931	71,7
„ 1932	65,3
„ 1933	60,5
„ 1934	54,7
„ 1935	54,1

Z powyższego zestawienia wynika, że koszty eksploatacyjne w r. 1935 zmniejszyły się w stosunku do r. 1930 o 26,3%.

Dzięki tak daleko posuniętym oszczędnościom, P. K. E. uzyskiwała swobodniejszy oddech dla spłaty długów.

Tutaj uczyniono wszystko, by uwolnić się od obciążeń finansowych, uniemożliwiających rozwój P. K. E. Wynikiem tych wysiłków jest spadek długów, wyrażający się w poniższym zestawieniu:

Stan zadłużenia P. K. E.
w tysiącach złotych:

Rok 1929	7 354
„ 1930	8 768
„ 1931	9 359
„ 1932	8 192
„ 1933	7 344
„ 1934	5 170
„ 1935	4 395

Wobec zadłużenia P. K. E. w 1931 rok 1935 przyniósł zmniejszenie obciążeń z tego tytułu o 4 964 tys. zł,

a więc o 46,7%. Co roku przeto P. K. E. spłacała ponad 1 milion złotych.

Wśród spłaconych długów znajduje się również niezwykle krępujący i uciążliwy dług szwajcarski, z którym zdołano się ostatecznie uporać dzięki interwencji i pośrednictwu prezydenta miasta Poznania płk. Więckowskiego.

Wreszcie i 4 punkt zadań najważniejszych, stojących przed kierownictwem P. K. E. — sanacja bilansu — został wykonany. Przedłożony na walnym zebraniu akcjonariuszów w r. 1934 bilans był już całkowicie realny, wyczyszczony z wszelkich zbędnych balastów i sta-

nowił już dokładny obraz gospodarczych stosunków przedsiębiorstwa.

Tylko dzięki szczęśliwemu rozwiązaniu tych 4 zagadnień, o których wyżej, P. K. E. mogła obniżyć w r. 1936 cenę biletów tramwajowych do 20 gr bez groźby załamania równowagi finansowej.

Uwolniona prawie w 50% od uciążliwego zadłużenia, utrzymująca równowagę finansową, P. K. E. będzie mogła pomyśleć w r. 1937 o pewnych inwestycjach, wprowadzających przedsiębiorstwo już usanowane, na drogę dalszego rozwoju.

Trzy problemy młynarstwa zachodniego

Taryfa wewnętrzna i eksportowa na przewóz zboża i mąki.

Położenie młynarstwa zachodniego, szczególnie wielkopolskiego, stale się pogarsza wskutek zmniejszenia zatrudnienia. Przyczyn należy szukać przede wszystkim w niekorzystnym układzie taryfy kolejowej. Starania młynarstwa o obniżenie taryfy na przewóz zboża i mąki, podjęte w roku 1935, zostały uwzględnione dopiero na początku 1936 r., jednak obniżka nie poprawiła sytuacji młynów wskutek nieodpowiedniego układu taryf wewnętrznych i eksportowych. Taryfa eksportowa na zboże i mąkę została obniżona przeciętnie o 30%, wskutek czego różnica kosztów przewozu w stosunku do taryfy wewnętrznej, zwiększyła się kilkakrotnie, pogarszając zdolność konkurencyjną młynów zachodnich o przeszło 1 zł na 100 kg mąki.

W nowym układzie taryf nie uwzględniono, że znaczna obniżka taryfy eksportowej tylko nieznacznie będzie działała na ceny zboża w okęgach, położonych dalej niż 350 km od Gdańska, bo z tych okolic stosunkowo nie wiele eksportuje się zboża. Natomiast w okręgu eksportowym ceny kształtują się według cen gdańskich minus koszty przewozu, co uniemożliwia zupełnie kalkulację sprzedaży mąki z tych okolic do innych okręgów. Z nowego układu taryf wynika, że nadwyżki zbożowe ziem zachodnich mają być eksportowane, co jednak jest niemożliwe, przynajmniej w odniesieniu do żyta, bo przy normalnych zbiorach, tak wielkich ilości nie można umieścić na rynku światowym.

Nowy układ taryfowy w pierwszym rzędzie uderzył w przemysł młynarski, jednak w dalszej konsekwencji jest również sprzeczny z interesem rolnictwa zachodniego, które większą część swych nadwyżek zbywało na rynku krajowym przeważnie w formie mąki. Odebranie rynku krajowego nie tylko podcina możliwość egzystencji młynarstwa zachodniego, ale stawia rolnictwo zachodnie przed problemem dostosowania nadwyżek zbożowych do możliwości eksportu, co w praktyce oznaczałoby konieczność zmniejszenia produkcji.

Z tych względów zmiana taryf wewnętrznych i eksportowych jest konieczna, a może być przeprowadzona tylko przez zmniejszenie przynajmniej o 50% kosztów przewozu zboża i mąki do 100 km, tj. na odległościach, z których młynarstwo zachodnie sprowadza zboże do przemiału. W ten sposób zostałyby częściowo wyrównane warunki eksportu i sprzedaży na rynek wewnętrzny, co jest niewątpliwie najżywotniejszym postulatem

młynarstwa i rolnictwa zachodniego, bo nie wyklucza ulokowania nadwyżek na rynku wewnętrznym.

Wysokość podatku obrotowego przy sprzedaży przetworów zbożowych.

Podatek obrotowy został przez kumulację podwyższony do 1,9% od wartości towarów, podczas gdy poprzednio podatek obrotowy łącznie z opłatą stemplową wynosił przeciętnie 1,4%, czyli, że przez kumulację podatek podwyższono prawie o 30%.

Podwyższenie podatku obrotowego stanowi pogorszenie warunków konkurencyjnych dla młynów zachodnich, ponieważ wszystkie młyny handlowe prowadzą prawidłową księgowość i podatek kalkulują, natomiast nie można tego powiedzieć o dużej ilości młynów innych dzielnic, które nie prowadzą należytej księgowości i podatku nie kalkulują, a niższymi ofertami na rynku krajowym decydują o poziomie cen na mąkę.

Eksport mąki.

Eksport mąki z Wielkopolski wykazuje znacznie mniejszy rozwój, aniżeli eksport innych okręgów w roku 1936 wskutek niekorzystnego układu taryfy eksportowej. Bardzo niskie stawki przewozowe przy eksporcie zboża w ziarnie, oraz ustalenie kilkudziesięciu stacji o szczególnie niskich stawkach, celem zwiększenia konkurencyjności przewozu zboża przez Gdynię i Gdańsk, wobec portów niemieckich, szczególnie Szczecina, stwarza bardzo niekorzystną sytuację dla eksportu mąki, ponieważ kupiec gdański może zapłacić cenę wyższą, aniżeli młyn, który musi doliczyć fracht od stacji nadania do młyna przeciętnie za 50 do 80 km. Wprowadzenie z dniem 1 kwietnia taryfy zawozowej, według której liczy się przewóz zboża do młyna i mąki z młyna na eksport do Gdańska nie według taryfy łamanej, lecz zwykłej, daje młynarstwu zachodniemu nie wiele korzyści, ponieważ:

- a) opłatę manipulacyjną od wagonu podwyższono z 15 zł na 50 zł;
- b) taryfa ma zastosowanie tylko wtedy, jeżeli stacja nadania jest odległa od młyna przynajmniej o 200 kilometrów.

Zniesienie 200 kilometrowej granicy i obniżenie kosztów manipulacyjnych do 15 zł umożliwiłoby młynom wielkopolskim wzięcie większego udziału w eksporcie i zapewniłoby im tym samym większe zatrudnienie.