

Aleg. 195

Sprawozdanie

Komisji górniczej w sprawie petycji krajowego Towarzystwa naftowego we Lwowie co do znizienia taryf na naftę do stary państwa niemieckiego.

Wysoki Sejmie!

Galicyska produkcya surowca naftowego podniosła się w przeciągu 4 lat z 3 milionów cetnarów metrycznych na 8 milionów metr. cetnarów. Austriacko-węgierska konsumpcya prawie nie rosła w tym czasie, a jest rzeczą wiadomą, że konsumpcya nafty na głowę ludności w Austrii jest minimalną, w Niemczech n. p. wynosi 3 razy tyle jak w Austrii. Naturalną konsekwencją tego stanu rzeczy jest, że musimy się starać prawie połowę produkcyi wywieźć i sprzedać co raz zwiększającą się nadwyżkę produkcyi za granicę państwa. Ponieważ Rumunia i Rosya same produkują wielkie ilości nafty; prawie jedynym krajem, do którego eksportować możemy naftę i produkta naftowe jest państwo niemieckie. Tam jednak spotyka austriacki produkt naftowy konkurencję w silnych i potężnych współzawodnikach, mianowicie konkurencję Ameryki i Rosyi.

Co do Amerykanów, to mają oni za sobą przedewszystkiem świetną organizację. Pracują oni w Niemczech z inwestowanym kapitałem, większym jak 50 milionów marek. Inwestycje te służą w pierwszej linii do tego, ażeby przy ich pomocy prawie bez kosztów wkroczyć do samego środka państwa niemieckiego. Wszakże wiadomą jest rzeczą, że amerykańska organizacja ma setki własnych okrętów, specjalnie na przywóz nafty urządzonych (Tankschiffe), którymi reżwozi naftę po całych prawie Niemczech rzekami i kanałami niemieckimi. Prawie jest nie do uwierzenia, ale jest faktem, że z Hamburga do Riezy w Saksoni mogą Amerykanie tymi własnymi statkami wozić naftę kosztem własnym 20—22 fenigów za 100 kg, a z Antwerpii do Mannheim kosztem 25—32 fenigów.

Prawie tymi samymi kosztami są Amerykanie w stanie wozić naftę z Szczecina Odrą do Włocławia a nawet do Kozła (Cosel).

Inwestycje te, te statki i wszystkie do tego służące urządzenia, już dawno są umorzone. Ale nie tylko to. Największą siłą Amerykanów jest w ogóle ich organizacja, a organizacja na polu zdobywania i utrzymania targu tak znacznego, jak targu niemieckiego, jest tego rodzaju, że dla importów nieamerykańskich, a więc i dla naszych jest ona w najwyższym stopniu niebezpieczną i współzawodnictwo utrudniającą. Ich aparat sprzedaży jest tak zorganizowany, że nieamerykanie mają największą trudność nawet po niższych cenach zdobywać rynki niemieckie. W pojedynczych miastach mają oni wozy beczkowe, jadące rezerwoary, którymi dowożą każdemu kupcowi i kramarzowi prawie codziennie towar do domu. Organizacja amerykańska w Niemczech dostarcza każdemu kupcowi i kramarzowi do sklepu bez wynagrodzenia aparat mierniczy, automatycznie działający, a kupiec natomiast jest zobowiązany zapatrzeć się co do całego swego zapotrzebowania u ajenta Standard Oil Compagny.

Aparaty miernicze mają zamki tej konstrukcyi, że nie jest możliwem wspomóc do tych aparatów obcą naftę. Cała sieć ajentów w najmniejszych miejscach przepotężnej Standard Oil Compagny pilnuje i strzeże kupców od nich zawisłych,

stryacka nafta przy stosowaniu zwykłej lokalnej taryfy, dostała się z Mysłowic do Katowic albo Sosnowic i gdyby z Katowic albo Sosnowic dalej wysłana została do stacyi niemieckiej, to podług brzmienia artykułu 15. traktatu handl. z państwem niemieckiem nie mógłby rząd austriacki wymagać transportowania przesyłki podług stawek dla tej stacyi ustanowionych, ważnych tylko dla rosyjskiej nafty.

Gdy więc czas upływu traktatu handlowego z państwem niemieckiem się zbliża, powstała tendencya w kołach interesowanych domagać się od rządu, ażeby odnośne postanowienia traktatu handlowego zmienić w duchu korzystniejszym dla celów projektowanych.

Powstaje więc pytanie ogólniejszej treści, jedno z najtrudniejszych zagadnień handlowej polityki, czy traktaty handlowe długotrwałe nadają się do wiązania się wzajemnego pod względem polityki kolejowo-taryfowej. Odpowiedź na to trudne pytanie musi wypaść przecząco. Każde wiązanie się długotrwałe pod względem polityki taryfowej może być okupione tylko wiązaniem się drugiego kontrahenta. Polityka taryfowo-kolejowa może być tylko wtedy dobrą i skuteczną, jeżeli ona stosuje się do zmiennych konjunktur i jeżeli ona mając być zarazem uzupełnieniem polityki cłowej, waruje swobodę działania. Każde zaś wiązanie się tamuje swobodę działania. Jest przeto dzisiaj ogólną opinią sfer kompetentnych, że długotrwałe traktaty handlowe nie mogą obejmować zobowiązań co do pewnych wiązań taryfowych. Taryfy np., które postanawiają koleje dla pewnych transportów ze względów konkurencyjnych nie mogą być i nie mają być stosowane dla relacyi, gdzie te konkurencyjne okoliczności nie mają miejsca. Zachwianie tej zasady mogłoby paraliżować efekt polityki cłowej. Doświadczenia zresztą, które w Austrii zrobiono z częściowem wiązaniem taryfowem, zawartem w art. IX. przyszłej unii cłowo-handlowej z państwem węgierskiem są odstrasżającym przykładem, do czego mogłyby w Austrii doprowadzić wiązania taryfowe z ościennymi państwami na polu polityki taryfowej.

Z tej tedy ogólnej zasady wynika, że nietylko de lege lata ale także de lege ferenda mając całe gospodarstwo narodowe na oku a nie tylko przemysł naftowy, nie można domagać się od rządu, ażeby starał się o zmianę postanowienia art. 15. traktatu handlowego z państwem niemieckiem w duchu większego wiązania się a co zatem idzie, rzecz, o którą chodzi, nie może być załatwioną przez przyszły traktat handlowy z państwem niemieckiem.

Ale może być załatwioną przy sposobności przyszłego traktatu handlowego z państwem niemieckiem. Doświadczenia ostatnich tygodni pouczają nas, że przy sposobności prowizorycznego układu z Włochami załatwiono także pewne choć przejściowe postanowienia taryfowe w sprawie taryf dla importu wina włoskiego, utrudniające korzystanie z pewnych taryf wina włoskiego. Ten przykład nas pouczają, że zjazd delegatów austriackich z delegatami niemieckimi z okazji rokowań nad przyszłym traktatem będzie może korzystną sposobnością, ażeby przy tej sposobności przez długie lata niezadowoloną kwestyę taryf przewozowych dla nafty w Niemczech może szczęśliwie załatwić.

Nie jest bowiem tajemnicą, że zarząd administracyi kolejowej w Austrii od wielu lat robi usilne zabiegi, ażeby uzyskać na kolejach niemieckich stawki analogiczne albo o nie wiele droższe jak dla nafty rosyjskiej. Koleje austriackie nie mogły się w swoich żądaniach opierać na postanowieniach traktatu handlowego z państwem niemieckiem, ponieważ — jak powyżej wykazano — art. 15. traktatu handlowego tutaj nie może być stosowany. Administracya kolei austriackich powołała się atoli na liczne wypadki, w których austriackie koleje często, może za często dały wielkie koncesye taryfowe na swoich szlakach dla niemieckich transportów.

Administracya kolei niemieckich nie oponowała zasadniczo i była już nadzieja uzyskania dla transportów austriackiej nafty jeżeli nie stawek podług specjalnej taryfy 3, przynajmniej podług pruskiej specjalnej taryfy 2. Niemieckie koleje atoli w rozmaitych stadyach pertraktacyi żądały od austriackich kolei w stosunku kartelowym tak znacznej kompensaty fiskalnej natury, że wszelkie zabiegi administracyi kolejowej austriackiej spełzły dotychczas na niczem. Pertraktacye te trwają już lat 7, a przemysł naftowy galicyjski od siedmiu lat załatwienia korzystnego dla produkcji naszej doczekać się nie może. Dla z każdym dniem wzmagającej się nadprodukcji przemysłu naftowego staje się jednak załatwienie tej sprawy coraz więcej

piekące. Jakkolwiek tedy Komisya nie zapoznaje, że rząd dotychczas choć bezskutecznie, dołożył wszelkich starań celem dodatniego załatwienia tej dla produkcji naftowej pierwszorzędnej kwestyi, to mimoto uważa Komisya zgodnie z petycją krajowego towarzystwa naftowego chwilę obecną za wskazaną, ażeby całą doniosłość tej sprawy władzom centralnym przypomnąć. Zbliżające się pertraktacye co do szeregu kwestyj z państwem niemieckiem nie powinny przeminąć bez tego wyniku, ażeby rząd nie dołożył wszelkich starań, załatwienia tej sprawy tak długo się wlokącej.

Dlatego Komisya zgodnie z petycją krajowego towarzystwa naftowego wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

„Wzywa się c. k. Rząd, by przy każdej sposobności dokładał wszelkich starań o zrównanie w Niemczech (Prusiech) taryfy przewozowej na naftę austryacką z taryfą na naftę rosyjską“.

Gorayski
przewodniczący.

Dr. Kolischer
sprawozdawca.