

Tirdzniecības
politika.

„Augstskola Mājā.“ Nr. 45.
Tautsaimniecības nodaļa.

Rbl. 5.

Tirdzniecības politika.

(Pēc lekcijām lasītām Latvijas Universitātē 1932. g.).

1. lekcija.

Il d a | a.

Tirdzniecības politika.

Zem tirdzniecības politikas parasti saprot jautājumus, kuŗi attiecas uz iekšējo un ārējo tirdzniecību. Beidzamo, šķiet, pareizāki ietilpināt ārējās saimniecības politikā, kuŗā apskatāma nevien ārējā tirdzniecība, bet no šī viedokļa arī pārējās saimnieciskās politikas nozares. Tādā veidā iespējams slēgtā sistēmā apskatīt atsevišķo nozaru organizāciju, likumdošanu, spraužamos mērķus un līdzekļus viņu sasniegšanai.

A. Iekšējā tirdzniecība.

Iekšējās tirdzniecības būtība, veidi un attīstība.

Tirdzniecības tautsaimnieciskais uzdevums ir preču pārvietošana, viņu pāriešana no rokas rokā. Tas attiecas

netikvien uz pašām precēm, bet arī rīcības tiesībām par precī (piem. cedējot warrantus, konosamentus u. t. t.). Preču darījumiem pielīdzināmi līgumi par pakalpojumiem, kā transporta līgums, apdrošināšana u. t. t.

Tautsaimniecisko funkciju virknē tirdzniecībai piekrīt uzdevums izdalīt preces starp dažādām vietām (arbitrāža) un dažādā laikā (adžiotāža), kā arī viņas turēt patērētāju rīcībā.

Privātsaimnieciskā nozīmē zem tirdzniecības saprot preču uzpirkšanu, ar nolūku tās pārdot ar peļņu. Šī peļņa var būt izteikta naudā vai citā ekvivalentā (piem. Konzuma biedrības dalībnieka dividende).

Patērētājs pērk preces gatavā veidā, savu vajadzību apmierināšanai. Ražotājs tekoši iepērk izejvielas, tās apstrādā un laiž tirgū kā pusfabrikātus vai gatavus ražojumus. Tirgotājs pērk preces, lai tās pārdotu tālāk nepārveidotas.

Tirgotāja funkcijas nereti saistās ar preču ražošanu un pārstrādāšanu, ja, piem., rūpniecības uzņēmumam ir pašam savs komerciālais aparāts. Pie tādas kombinācijas tirdzniecības funkciju būtība nemainās.

Tirgotājs ir vidutājs starp ražotāju un patērētāju. Viņš izlīdzina piedāvājumus un pieprasījumus dažādās vietās un dažādā laikā, kā arī tura preces krājumā, atbilstošā pieprasījumiem. Pārvietojot preces no vietas uz vietu, ražotājam paplašinās tirgus, caur ko viņam dota ierosme ražošanu kāpināt. Tirdzniecība veicina arī darba dalīšanu, atņemot patērētājam rūpes par patēriņa priekšmetu piegādāšanu. Izlīdzinot piedāvājumus un pieprasījumus laika ziņā, tirdzniecība dod iespēju kā ražotājam, tā patērētājam neturēt lielus krājumus, caur ko viņiem dota lielāka brīvība dispozīcijās.

Tirdzniecības veidi.

Tirdzniecību var šķirot, izejot no dažādiem viedokļiem. Ja par klasifikācijas pamatu ņem tirdzniecības ob-

jektus, tad pirmā vietā iezīmējās preču tirdzniecība, kas savukārt dalās daudzās apakšgrupās. Tālāk mināmas naudas, vērtspapīru, gruntsgabalu nozares, frakšu darījumi u. c.

Ņemot par dalīšanas pamatu tirdzniecības tautsaimnieciskās funkcijas, t. i. preču pārvietošanu no ražotāja līdz patērētājam, var atzīmēt 3 etapes:

a) uzpirkšanas organizāciju jeb jēlvielu tirdzniecību,
b) produkcijas starpniecību (jēlvielu apgrozību starp dažādiem ražotājiem), un

c) pārdošanas organizāciju, t. i. tirdzniecību ar gataviem patēriņa priekšmetiem.

Preču pievešanu patēriņam var šķirot pēc dažādām sekundārām pazīmēm. Tā parasti atsevišķus uzņēmumus šķirot kā lieltirdzniecību (en gross) un siktirdzniecību (en detail). Izšķirošais moments te nav uzņēmuma kopapgrozījums, bet atsevišķu darījumu apjoms. Lieltirdzniecība slēdz darījumus ar tirgotājiem, tālākpārdošanai. Siktirdzniecība pārdod preces tieši patērētājiem. No šī viedokļa izejot, arī lielo preču namu darījumi uzskatāmi kā siktirdzniecība.

Tālāk tirdzniecību šķirot kā ārējo tirdzniecību un iekšējo tirdzniecību, pie kam pirmējā var būt vai nu imports vai eksports, kuņiem pievienojās tranzīts jeb starptirdzniecība, t. i. vidutājība starp valstīm, kuņām nav tiešu sakaru vai arī šie sakari nepietiekošā mērā attīstīti.

Vēl atzīmējams šķirojums kā aktīvā un pasīvā tirdzniecība. Pirmajā darbojās pašu vidutāji tirgotāji, otrajā — sveši starpnieki. Peļņa no aktīvās tirdzniecības paliek pašu zemē, pie pasīvās tirdzniecības viņa valstij iet zudumā.

Ja tirgotājam ir noteikts domicils, veikala telpas, tad tirdzniecība tiek apzīmēta par „stāvošo” („sesshafter Handel” tā viņu tulko Balodis). Pretstatā nostādās ceļojošā tirdzniecība (Wanderhandel), bez noteikta domicila. Vēl mināma preču izvadāšana un iznēsāšana (Hausierhandel) no mājas uz māju. Šurp nav attiecināmi komiji ceļotāji (commis-voyageurs), kuņi ar paraugiem uzmeklē pircējus

un no tiem saņem pasūtījumus savam tirdzniecības namam vai fabrikai. Tāpat aģenti uzskatāmi par patstāvīgiem tirgotājiem, kuŗi slēdz darījumus savu komitentu uzdevumā un rēķinā. Kā sevišķs veids mināmi pasta paku izsūtīšanas veikali (Versandgeschäfte), kuŗi tieši uz pasūtījumu izsūta preces pasta pakās vai arī šādus pasūtījumus iegūst caur ceļojošiem aģentiem, pēc paraugiem.

Agrākos laikos liela loma piekrita tirgiem, kuŗos apgrozījās lielākā daļa patēriņa priekšmetu. Pirmā kārtā te mināmi nedēļas tirgi, kuŗi apgādā biežāk apdzīvotos centrus ar pārtikas precēm. Tagad viņu nozīme mazinājusēs, nodibinoties pilsētās centrāliem tirgiem (Markthallen, Halles centrales). Vēl mināmi gada tirgi (Jahrmärkte, Messen), kuŗiem senāk bija liela nozīme; uz gada tirgiem apkārtnes amatnieki pārdeva savus ražojumus un lauza cunftu privilēģijas, kā arī vispār uz tirgiem veda preces lielos vaļumos un tur arī apgrozīja. Tāds gada tirgus bija Krievijā agrāk Nižņij-Novgorodā un arī citās mazāk nozīmīgās vietās.

Tagad gada tirgi zaudējuši savu agrāko nozīmi un kur tie vēl pastāv, tur pievesto preču daudzums ir niecīgs, jo darījumus slēdz uz paraugu pamata, bet preces izsūta tieši no fabrikas pircējam. Tāda nozīme ir arī tagadējai Leipcigas mesei, kuŗa galvenā kārtā ir paraugu izstāde (Muster Messe). Viņa pastāv no 1507. g. un XVIII g. s. bija Viduseiropas darījumu centrs, tagad arī Leipcigas nozīme, kā paraugu izstādes, ievērojama, un viņu apmeklē kā Vācijas, tā ārzemju veikalnieki, lai iepazītos ar tehnikas progresu un jauniem ražojumiem. Ievērojamas meses Vācijā bija agrāk Frankfurtē p/M., Frankfurtē p/O. Viņu nozīme tagad nav liela. Francija rīko paraugu izstādes-tirgus (Expositions foires) Lionā, lai veicinātu zīda pārdošanu, tāpat cenšās iegūt pircējus citas valstis, rīkojot gadskārtējas meses — Polija (Poznaņa), Beļģija (Briselē), Itālija (Milanā) u. t. t.

Neskatoties uz pūlēm — meses atdzīvināt, viņu nozīme mūsu laikos ir nepārprotami gājusi atpakaļ.

Tirdzniecības nozīme.

Tirdzniecības nozīmi vislabāk raksturo statistiski dati, kas rāda strauju un nepārtrauktu apgrozījumu pieaugumu, kā atsevišķās valstīs, tā arī vispasaules mērogā.

Vispasaules tirdzniecības kopapgrozījumu (t. i. ievadumi + izvedumi) statistika vērtē sekojoši:

1913. g. 161,5198 miljardi Vācijas zelta marku

1926. g. 253,0615 " " " "

Pēc pasaules daļām šis apgrozījums sadalās sekojoši:

	1913. g.	1926. g.
Eiropa	61,0 ⁰ / ₀	50,9 ⁰ / ₀
Azija	11,5 ⁰ / ₀	15,6 ⁰ / ₀
Afrika	3,5 ⁰ / ₀	3,4 ⁰ / ₀
Amerika	21,6 ⁰ / ₀	27,0 ⁰ / ₀
Australija	2,4 ⁰ / ₀	3,1 ⁰ / ₀

Kā redzams, pasaules kara laikā Eiropas nozīme gājusi atpakaļ, bet pieaugušas kvotes Amerikai un Azijai.

Eiropas valstu starpā pirmo vietu ieņem Anglija, tai seko Vācija, Francija, Beļģija, Holande, Itālija, vienu no pēdējām vietām ieņem SPRS. Amerikā priekšgalā iet USA, tad Kanada, Argentīna, Brazīlija.

Augstāk minētie skaitļi nav uzskatāmi par absolūtiem, jāņem vērā, pie salīdzinājuma, pēckara pārgrozītās robežas, kā arī zelta pirkšanas spēju samazināšanās, pieauguma tendence tomēr nepārprotama.

Iekšējās tirdzniecības apjomi ir taksēti USA, kur statistika par 1924. g. atklāto veikalu apgrozījumus sadala sekojoši:

	Apgrozījumi miljardos dollaru.	
	\$	%
Pārtikas preces	15,7	44,2
Apģērbi	7,7	22,0
Tabaka	1,7	4,8
Automobiļi	3,5	10,0
Saldumi	1,5	4,2
Dzīvokļu iekārta	1,3	3,6
Pārējās preces	4,0	11,2
	<hr/> 35,2	<hr/> 100 ⁰ / ₀

Šie skaitļi ir apmēra skaitļi, pēc vērtējuma. Tie ir arī par lieliem, jo jāņem vērā, ka iekšējā tirdzniecībā preces apgrozās vairākkārt, iekams tās nonāk patērētāja rokās. Iekšējais apgrozījums tomēr nav par zemu vērtējams, neskatoties uz daudziem trūkumiem pie preču sadalīšanas, sevišķi siktirdzniecībā.

Siktirdzniecība.

Siktirdzniecības uzdevums ir turēt patēriņa preces gatavībā vajadzīgos vairumos un tādā sadalījumā, kāds atbilst patērētāja pirkspējām un vajadzībām. Ražotājam siktirdzniecība noderīga tāl ziņā, ka tā novieto viņa produktus tirgū un pie tam viņa ražotājam nekā nemaksā. Siktirgotājs var dot rūpniekam derīgus norādījumus attiecībā uz publikas prasībām, gaumi, iesaiņojumu u. t. t., jo tieši sakari ar pircējiem viņam dod iespēju pārredzēt tirgus apstākļus labāk kā fabrikantam. Te izelmējās arī darba dalīšanas princips — ražotājs pārzin produkciju, tirgotājs tam uzmeklē noņēmējus.

„Wirtschaft und Statistik“ par 1925. gadu konstatē Vācijā sekošu tirdzniecības uzņēmumu sadalījumu pēc nozarēm:

	Tirdzniecības uzņēmumi.	Viņos nodar- binātās pers.
Lieltirdzniecība	174 242	831.784
Tirdzniecība mazumā	673.322	1.532.942
Tirgošanās uz ielām un kolportāža	95.296	114.462
Bankas un banku kantori	43.280	227.394
Apgādniecība	6.013	89.664
Apdrošināšana	20.246	96 702
Pārējie	135.682	319.362
Kopā	1.148.081	3.212.310

Tā tad, 1.148.081 uzņēmums ar 3.212.310 personām. Ja Vācijas iedzīvotāju skaitu pieņem ar caurmēra 65 miljoniem, tad iznāk, ka tirdzniecībā nodarbināti 5% no visiem iedzīvotājiem.

No 1907.—1925. g. pieaugums vēl progresē kā absolūti, tā relatīvi; to rāda sekojoša tabula:

	Uzņēmumu skaita pieaugums.	Nodarbināto personu pieaugums.
Preču tirdzniecība un apgādniecība	46,2 ⁰ / ₀	46,0 ⁰ / ₀
Bankas un immobiļu darījumi	330 3 ⁰ / ₀	240,4 ⁰ / ₀
Aģentūras	104,9 ⁰ / ₀	55,9 ⁰ / ₀
Tirgošanās uz ielām	144,1 ⁰ / ₀	153,3 ⁰ / ₀
Apdrošināšana	9,9 ⁰ / ₀	46,2 ⁰ / ₀
Tirdzniecība visumā	59,1 ⁰ / ₀	55,8 ⁰ / ₀

Tamī pat laikā, t. i. no 1907. gada rūpniecības uzņēmumu skaits Vācijā maz grozījies; rūpniecībā nodarbināto strādnieku skaits pieaudzis caurmērā 29⁰/₀. Tā tad preču sadalīšanā nodarbināto personu skaits Vācijā pieaudzis divtik daudz, kā ražošanā nodarbinātie strādnieki.

Latvijas apstākļi rāda vēl spilgtāku pārmaiņu šinī virzienā, it sevišķi beidzamos gados. (Bankas, spedicija, tirdzinieki).

Iemesli.

Hiršs savā pētījumā „Der moderne Handel“, piedev sekošus motīvus un izskaidrojumus: „Turpinoties darba dalīšanai, vairojās atsevišķos arodos koncentrētās saimnieciskās funkcijas, šķirojās un izdalās ražošanas veidi un pakāpes, aug ražoto preču dažādība, vairojās nepieciešamie vērtību — apmaiņas procesi.“ Ražošanas process no jēlvielas līdz gatavam fabrikātam top komplicētāks un garāks. Pilsētām pastāvīgi augot, viņu iedzīvotāju lielam vairumam zūd sakari ar laukiem, kā pārtikas preču avotu. Importa preču patēriņam augot, aug arī vidutāju skaits, kuŗi šīs preces piegādā. Agrāk mājās ražotos priekšmetus arvien vairāk atvieto fabrikas ražojumi un tirdzniecība. Plašā patēriņa priekšmeti standartizējās; rodās kopēja mode, kopējas parašas un dzīves prasības. Tas veicina masu produkciju un masu patēriņu.

Rūpniecībā ieguldītie lielie kapitāli prasa darba racio-

nālizāciju, izmantojot maksimālā mērā investētās vērtības, lai samazinātu konstanto ražošanas izdevumu kvoti; rūpniecība pārkārtojās uz ražošanu vairumā. Šai masu produkcijai jā~eklē masu patēriņš, kuŗu tai palīdz rast tirgotājs. Ražošanas problēma stāv drīzāk otrā vietā: pirmo vietu ieņem tirgus jautājums. Augošs jēlvielu pieprasījums spiež atrast jaunus jēlvielu piegādātājus; tā kā viņu piedāvājums neražas gados var apsīkt, nepieciešams šīs vielas uzkrāt un turēt krājumā. Šo funkciju veic tirgotājs, kā krājuma turētājs un spekulants.

Cenu uzsitums.

Vidutāju skaitam augot, dabiski jāaug arī preču cenu paaugstinājumam; cenu uzsitums, pēc Hirša domām, pēckaŗa laikā manāmi pieaudzis. Uz izziņu un aprēķina pamata, Hiršs nāk pie rezultāta, ka šis uzsitums iztaisa Vācijā vidusmērā ap 50 proc.: 40 nozarēs iepirkuma kopvērtībai par 19 miljardu marku, atbilst pārdošanas kopvērtība ap 28,5 miljardiem marku. Hiršs konstatē, ka pārtikas preču tirdzniecība mazumā piesit pie iepirkšanas cenas ap 20 proc priekš izdevumiem un peļņas; lieltirdzniecība savukārt pieliek ap 10 proc. Manufaktūristi-detālīsti piesit 25-35 proc. no vērtības, grosisti — 12-15 proc. Cenu uzsitums būs vēl lielāks, ja preces pārdod uz kredita vai uz nomaksu: te viņš bieži nebūs mazāks kā 50 proc. no ražošanas vērtības.

Slēdzienā varam konstatēt sekojošo: tādā pat mērā, kā caur ražošanas racionālizāciju samazinās ražošanas pašizmaksa, aug, no otras puses, tirgus grūtības un aug preču sadalīšanas izmaksa. Tālāk, mēs konstatējam:

- 1) tirdzniecības uzdevumu un apjoma augošu tendenci,
- 2) progresīvu tirdzniecības speciālizēšanos un diferenciēšanos,
- 3) tirdzniecības uzņēmumu un viņos nodarbināto personu pieaugšanu,
- 4) līdztekus tendencei pievilkt jaunus vidutājus, no-

vērojama arī lieko vidutāju nobīdīšana pie malas caur dažādām ražotāju un patērētāju organizācijām.

Lai aizstāvētu savas intereses, tirgotāji, tāpat kā lauksaimnieki un rūpnieki, apvienojās un rada šim mērķim atbilstošas organizācijas, kuŗām ir vai nu saimnieciski-politiski, vai sociāl-politiski uzdevumi. Pie pirmajām organizācijām pieskaitāmas tirdzniecības kameras, biržas komitejas, tirgoņu ģildes un savienības; pie pēdējām — tirgotāju (kā darba devēju) apvienības.

Tirdzniecības uzņēmumu veidi. (Raksturojums). Lieltirdzniecība.

Apgrozījumi lielumā vispirms novērojami jēlvielu uzpirkšanā, viņu sakārtošanā un piegādāšanā apstrādāšanai. Ja lieltirdzniecības objekts ir gatavi ražojumi, kuŗus viņa sadala tirgū, tad šie priekšmeti ir iepriekš jāpielāgo tirgus prasībām; jāsamaisa, jāpārsaiņo, jāsagrupē prasītos assortimentos. Jēlvielu un pusfabrikātu darījumi var koncentrēties zināmos tirgos, piemēram: kokvilna Liverpoolē, Brēmenē; kafeja Hamburgā, Londonā, Havrā; dārgmetali Londonā u. t. t. Apgrozījumiem augot, tirdzniecība atraisās no pašas preces: to vairs uz tirgu neved, bet pārdod pēc paraugiem, izsūta no noliktavām, cedē warrantus, pārdod precī ceļā („schwimmend“) pēc kuŗa dokumentiem. Kā beidzamā etapa šinī attīstības gaitā mināmas produktu biržas ar termiņa un cassa-darījumiem uz biržas tipu pamata. Termiņa darījumi izveidojuši specifiskus darījumu un viņu likvidācijas paņēmienus, kā mēs viņus redzam tagadējās „Preču likvidācijas kasēs“ (Waren — Liquidations — Kassen, Produce clearing houses).

Ātri bojājās preces, kuŗas apgrozās vairumā un kuru kvalitāte nav standartizējama, pārdod vairumā **izsolēs** (augļus Londonā, zivis Ostendē, Dieppē u. t. t.) Pēc paraugiem pārdod vairumā fabrikātus paraugmesēs („Muster-messen“), kur tirgotāji var pārskatīt jaunās tirgus preces un tās pasūtīt tieši no fabrikas (Leipcigas mese, Lionas paraugmese u. t. t.

Paligorgani. Lieltirdzniecības tiešie palīgi ir ceļojošie komiji (Handlungsreisende, commis-voyageurs), kuņi ar paraugiem uzmeklē pircējus, galvenā kārtā atkalpārdevējus. Vēl te mināmi aģenti un kommissionāri; pirmie slēdz darījumus komitenta vārdā, otrie — savā vārdā, apzīmējot sevi kā pretkontrahentu. Aģents saņem vienīgi provīziju, kommissionārs, kā vairāk patstāvīgs tirgotājs, bez tam vēl „delcredere“. Šo izšķirību pazīst tikai Vācijā, citur aģents un kommissionārs ir sinonīmi.

Klejojošā tirdzniecība.

Šis ir visvecākais tirdzniecības veids, kuņam arī vēl tagad ir zināma nozīme. Visizplatītākā ir tirgošanās uz ielām, ar precēm, kuņas ātri bojājas vai novecojas: augļi, laikraksti. Otrais veids ir tirgošanās, preces iznēsājot vai izvadājot, kur tirgotājs uzmeklē pircēju mājās (Hausierhandel). Jau plašāka, līdzīga veida tirdzniecība ir preču pārdošana no ceļojošām noliktavām (Wanderlager), pārdo dot preces vai nu no brīvas rokas vai izsolēs Beidzarnie divi veidi vēl tagad sastopami maz apdzīvotos apgabalos, kur, kā pircēju, tā kapitāla trūkuma dēļ, nepastāv atklāti konstanti veikali.

Ražotājiem šie tirgotāji noņem novecojušās, brāķa preces, kuņam lielpilsētā grūti atrast pircējus; pie tam viņi fabrikantam nekādas atlīdzības neprasa. Nav teikts, ka brāķa preces, kuņam ir zināmi defekti, nebūtu lietojamas; viņas ir lētas un pieejamas arī mazturīgām pircējam. Zināma nozīme ir grāmatu kolportāžai, nevien kā iespēja blakuspeļņai, bet arī kā kultūru veicinājošs faktors.

Pret klejojošo tirdzniecību ir bieži pacēlušās balsis un to nosodījušas: viņa krāpjot pircējus ar mazvērtīgu precī, jo tai neesot vajadzīgs attaisnot pircēja uzticību, kā atklātam veikalam; klejotāji tirgoņi izplatot slimības no epidēmiju centriem, tirgojoties varbūt arī ar zagtām mantām u. t. t. Izvestās izziņas visā visumā šos pārmetumus noraidījušas un pārmetumi izrādījušies vismaz par pārspīlētiem. Ja lieta grozās ap sīkumiem, tad zināmas ērtības

šie tirgotāji uz laukiem tomēr dod; viņi bez tam paralizē stāvošo tirgotāju monopōlistiskās tieksmes (uz laukiem).

Tirdzniecība no atklātiem veikaliem

arvien vairāk speciālizējas, norobežojoties pēc branžām (nozārēm). Lielāku vai mazāku atklātu veikalu nodibināšanos noteic pircēju dzīves vieta: ikdienas patēriņa preces pircējs sedz veikalos, kuŗi atrodās tuvumā (maize, piens, saknes); tāpēc arī siktirdzniecības pārtikas veikali izplatīti pa visu pilsētu. Dārgākus un retāk vajadzīgus priekšmetus pircējs iegādājās ar lielāku izvēli un te attālums mazāk no svara; šie veikali koncentrējās galvenās satiksmes artērijās, vai arī pilsētas centrā.

Uzņēmuma paplašināšana. Kā rūpniecībā, tā arī tirdzniecībā izdevumi dalāmi kā konstantie un variābie. Izdevumi par īri, reklāmu, veikala vērtību — līdz zinamai robežai ir konstanti, nav tieši atkarīgi no apgrozījuma apjoma. Darbam ārkārtīgi pieaugot, protāms, būs jāpavairo arī šie izdevumi, kuŗi tad atkal līdz zināmai robežai paliks stabili. Tāpēc tendence ir indicēta pavairot apgrozījumu un līdz ar to samazināt ģenerālizdevumus „pro rata”. Variābie izdevumi, galvenā kārtā algas, aug līdz ar veikala augšanu; viņi ir proporcionāli apgrozījumam.

Preču nami. Kā, no vienas puses, var novērot tirdzniecības uzņēmumu speciālizēšanos noteiktu preču apgrozībai, tā, no otras puses, tā saucāmos preču namos (Warenhäuser, Grands magasins) koncentrējās dažādas preces kopējā uzņēmumā. Tādi lielveikali nodibinās sevišķi lielajās pilsētās (Berlinē: Wertheim, Leonhard Tietz; Parizē: Grands magasins du Louvre, Printemps, Samaritaine, Bon Marché), kur centrā īres ļoti dārgas un intensīvi izmantojamas. Kombinējot dažādu sezonu preces, uzņēmums var eliminēt klusuma periodus, racionālāki izmantot darba spēku, racionālizēt darbu uz statistikas pamatiem. Pircējiem preču nami dod ērtību preču izvēlē un laika ietaupījumu.

Preču nami var viegli sacensties ar mazajiem uzņēmējiem: viņi strādā ar lielu kapitālu, iepērk preces vairumā, vai pasūta tās lielos vairumos (kvantumos) pret

skaidru naudu un uz kredita nepārdod. Konstantie izdevumi par reklāmu u. t. t. sadalās uz lielo apgrozījumu un mazāk smagi gulstās uz pārdodamo vienību. Nav noliedzams, ka preču nami veicina patēriņu; bet viņi līdz ar to arī veicina ražošanu. Viņi tirgojās vienīgi ar masu precēm, kuŗas pieprasa plašas pircēju aprindas; tādēļ pielāgošanās individuālai gaumei te nav iespējama. Šinī ziņā speciālveikaliem ir priekšrocība un pircējiem te ir lielāka izvēle.

Izsūtīšanas veikali (Versandgeschäfte) uz paraugu un zīmējumu pamata pieņem pasūtījumus un prasīto preci izsūta pasta pakā adresātam, vai nu pret iepriekšēju samaksu vai arī pēc maksu. Sādu paku izsūtīšanu var noorganizēt pašas fabrikas; var arī nodibināties speciāli izsūtīšanas veikali, kuŗi ar aģentiem un ceļojošiem komijiem pievelk pircējus uz paraugu pamata. Izsūtīšanas veikali ietaupa pircējam laiku un ceļa izdevumus, tanī pat reizē dodot tiem vairuma iepirkuma priekšrocības; darījumi attīstās pie lēta un droša transporta. Šī veida apgrozījumi ir populāri Francijā, Anglijā, Vācijā.

Pārdošana uz nomaksu — ir pārdošanas veids mazumā, kur pirkšanas summa sedzama pa daļām, noteiktā laikā. Līdz galīgai samaksai pārdevējs patur uz precī īpašuma tiesības un var to nemaksāšanas gadījumā atņemt. Nomaksas veikali sevišķi attīstīti U. S. A. (mēbeles, automobiļi u. t. t.). Pret šiem veikaliem ceļ ierunas, ka viņi veicina parādu taisīšanu un dzīvi pāri saviem līdzekļiem, kā tas visumā arī ir. Tomēr zināmos gadījumos, kur pircējam ar pirktu objektu dota iespēja pelnīt (šujmašīna, taksometrs uz nomaksu u. t. t.), nav noliedzama arī pozitīva puse.

Lielveikalu nodaļas. Tirdzniecībā ar ikdienas patēriņa priekšmetiem veikali ir saistīti ar patērētāju apkārtni un tādēļ tos nav iespējams ievērojami paplašināt. Lai arī šinī nozarē izmantotu lieltirdzniecības priekšrocības, nodibinās centrālveikals (grosists) ar zaru nodaļām (filiālēm): koncentrējot iepirkšanu vairumā, viņš tanī pat laikā decentralizē tirgu pārdošanai. Šāds veids atļauj plaši izvest

darba dalīšanu un racionālu darba izmantošanu. Nodaļām nav vajadzīgs turēt lielus krājumus, tos var no centrāles pēc vajadzības kompletēt, tāpēc uzņēmums var strādāt ar mazāku kopkapitālu. Nodaļas dod norādījumus, kā operācijas racionālizējamās un kādi ir pircēju prasījumi. Cenas filiālēs var būt zemākas, nekā konkurences veikalos, jo filiālēm nav jāsedz izdevumi par veikala virsvadību un nav jānopelna principāla un viņa ģimenes izdevumi.

Tirdznieciskās apvienības un organizācijas.

Tāpat kā ražotāji un patērētāji cenšās atbrīvoties no liekiem starpniekiem, arī tirgotāji var noorganizēt preču iepirkšanu tieši no ražotājiem; šinī nolūkā nodibinātas dažādas tirgotāju apvienības. Šo apvienību cenšanās ir: „kopojot spēkus — rast grosista priekšrocības“; te krit svarā kopiepirkšana, tirgus regulēšana un kredita apgāde, sniedzot dalībniekiem iespējamo atbalstu. Atsevišķu uzņēmumu peļņas jautājums te nav izšķirošs, bet pirmā vietā stāv kopējie saimnieciskie izdevumi.

Koncernu un karteļu pārdošanas organizācijas cenšās, pirmkārt, pēc iespējas izslēgt tirgotājus starpniekus un, otrkārt, savākt, kopot pasūtījumus un tos sadalīt starp ražotājiem-dalībniekiem pēc kvotēm (atšlēgas). Šie organizāciju veidi ir: pārdošanas kantoņi, kuņģus var nodibināt blakus koncernam kā patstāvīgu akciju biedrību vai komandit sabiedrību („G. m. b. H.“). Karteļi un koncerni gan principiāli tirgotājus nenoraida, bet cenšās tos pataisīt atkarīgus no sevis; tirgotājiem raksta priekšā pārdošanas noteikumus, maksimālās un minimālās cenas, kā arī noliedz viņiem citur iepirkt, ka tikai no karteļa resp. koncerna. Šāda atkarība no ražotāju karteļiem spiež apdraudētos tirgotājus apvienoties pretkarteļos: tad ražotāju kartelim stāv pretim liel-tirgotāju kartelis, kuņģi abi tad vienojās uz saistošiem noteikumiem.

Patērētāju organizācijas.

Patērētāju organizācijas ir visizplatītākais tirdznieciskā rakstura apvienību veids. Kā pirmos konzuma-veikalus var

apzīmēt fabriku nodibinātās pārdotavas (Werks Konsumanstalten), kurās fabrikas darbinieki par pašcenu var ērti iepirkt vajadzīgos patēriņa priekšmetus.

Sevišķu nozīmi ieguvušas dažāda veida patērētāju biedrības (Konzuma biedrības). Viņas izveidojušās nevien kā iepirkšanas apvienības vairumā, bet noorganizējušas dažu preču ražošanu (savas maizes ceptuves, apavu darbnīcas u. t. t.). Konzuma biedrību mērķis ir nodrošināt patērētājam tirgotāja virspeļņu un stiprināt ar to viņa pirktspējas. Tādā kārtā patērētāju biedrības izveidojušās kā sociālas organizācijas, blakus arodbiedrībām, lai uzlabotu mazturīgo patērētāju saimniecisko stāvokli. Visas šīs apvienības prasa zināma augstuma kultūras līmeni, kopējo interešu izpratni un disciplīnu.

Kooperatīvās kustības attīstība vispirms sākās Anglijā, ierosināta no sociālistu rakstniekiem. Viņa saistās ar Roberta Ovena vārdu, kuŗš blakus pastāvošām iepirkšanas biedrībām – apvienībām, ieteic nodibināt ražotāju biedrības sevišķi uz laukiem. Ap 1830 g. šinī kustībā ienes politiku, kas viņai par labu nenāk. Ar 1840. g. konzumbiedrības nostājās uz reāliem pamatiem un sāk nostiprināties

Francijā kooperatīvo kustību lielā mērā veicināja Buchez, it īpaši ražotāju apvienības.

Patērētāju biedrību domu Anglijā ierosina „Rochdales godīgie pionieri“, kuŗi 1840. gadā Ročdēlā nodibina kopēju veikalu. Tie ir 28 flaneļa audēji, katrs ar £ 1.— dalības naudas. No kopēja veikala viņi ne tik vien cer gūt labumus, iepirkšanā, bet grib ar veikala peļņu sekmēt biedru sociālo un saimniecisko stāvokli. Sākumā izsmieti, viņi drīz gūst lielus panākumus: no mazās pārtikas bodītes izaug savi uzņēmumi, kā maiznīcas, dzirnavas, skārņi, apavu fabrikas.

Pārdošanas cenas atbilst vidējām tirgus cenām; preces pārdod tikai pret skaidru samaksu. No peļņas uzkrāj rezerves fondu, kuŗu izlieto jauniem pasākumiem un izglītības mērķiem. Dividendes, pēc ieguldījumu 0/0 at-

skaitījuma, sadala proporcionāli apgrozījumiem (ne iemaksām).

Ročdēlas pionieru piemēram ir daudz sekotāju un viņš ir tipisks priekš kooperatīvas kustības gaitas Anglijā.

Kooperatīvi Anglijā tagad apvienojušies centrāl-biedrībā, ar lieliem kapitāliem un plašiem uzņēmumiem.

1927. gadā Anglijā reģistrētas 1407 konzumbiedrības ar 5,6 milj. biedru; kopapgrozījums — £ 324 miljoni. Viņām ir pašu kuģu satiksme, fabrikas, bibliotēkas, arodskolas, kursi u. t. t.

Kooperatīvai kustībai Anglijā ir bijusi liela sociāla nozīme.

Kooperācijas panākumus un apjomu ilustrē sekoša tabula:

	Kooperatīvi.	Biedru skaits.	Apgrozījumi.
Francijā (1927. g.) ap	1.500	2.400 000	3,3 miljardi Frs
Šveicē (1927. g.) „	500	350.000	270 miljoni Frs Šv.
Zviedrijā (1927 g.) „	900	366 000	286 miljoni Kr. Zv.
Dānijā (1926. g.) „	1.800	320.000	130 miljoni Kr. D.
Vācijā (1928. g.) „	2.165	2.803.232	1.045 962.000,—R.M.

Vācijā kooperatīvā kustība sākās ap 1840. g. un saistās ap diviem vīriem: Šultce-Deliču un Viktoru Huberi. Hubers populāros rakstos izceļ kooperācijas panākumus Anglijā un Francijā; Šultce-Deličs praktiski nodibina dažāda veida kooperatīvus un vārds top pazīstams pāri Vācijas robežām, viņa vārds top populārs.

„Augštskola Mājā“ Nr. 46.

Tautsaimniecības nodaļa.

Tirdzniecības politika.

(Pēc lekcijām lasītām Latvijas Universitātē 1932. g.).

2. lekcija.

Sākumā par kooperatīviem interesējās galvenā kārtā amatnieki, vēlāk arī strādnieki. Sociāldemokrātu vadoņi baidās, ka kooperatīvā kustība varētu kaitēt viņu politiskiem mērķiem, ievirzot tos saimnieciskā gultnē: tāpēc viņi sākumā izturās pret kooperatīviem noraidoši.

Ap 1850. gadu un vēlāk kooperatīvā kustība Vācijā ievērojami nostiprinājās. Raksturīgās iezīmes Vācijas kooperatīvos ir:

- A) Solidāra atbildība;
- B) Darījumi vienīgi ar biedriem;
- C) Cenšanās preču cenas nolikt iespējami zemas.

Tāpēc arī Vācijā kooperatīvi no peļņas neuzkrāj lielas rezerves un kultūrāliem mērķiem nepiegriež tādu vērtību kā Anglijā.

Materiāli par kooperatīvo kustību **Latvijā** ir visai plaši un viegli savācāmi caur Kooperatīvu Kongresa pa-

domi vai oficiālo statistiku. Šķiet, ka mūsu kooperācija, sevišķi kreditkooperātīvi, nav diezgan nopietni ievērojuši oikonomisko momentu, nav krājuši pietiekošas rezerves u. t. t. un tāpēc daudzkārt jāpiedzīvo vilšanās. Šie rezultāti tomēr neatspēko kooperācijas lielo nozīmi arī pie mums.

Patērētāju biedrību nozīme.

Ja konzuma biedrības iepērk preces vairumā, tieši no ražotājiem, vai arī pašas tās ražo, viņas var lētāk tās pārdot, nekā privātā tirdzniecība; sevišķi siktirdzniecībā izdevumi ir lielāki, nekā lielās biedrībās. Gūto peļņu var izlietot vispārības labā, dodot biedriem materiālus un kultūrālus labumus (Anglijā).

Pret kooperātīviem uzstājas privātie siktirgotāji, sevišķi, ja kooperātīvi tirgojas arī ar nebiedriem un nemaksā līdzīgus nodokļus kā privātā tirdzniecība (kā tas arī ir pie mums Latvijā). Kooperātīvi, bez šaubām, atņem peļņu siktirgotājiem un tos padara pa daļai liekus. Saka, ka kooperācija grēkojot pret darba dalīšanas principu, bet šāds uzskats ir aplams: siktirdzniecība tautsaimnieciski ir tikai tiktāl attaisnojama, par cik viņa nepieciešama pie preču sadalīšanas. Jo nabadzīgāka zeme, jo mazāk viņa sev var atļauties luksusu, bažot liekus, pieciešamus vidutājus. Darba dalīšanas princips ir attaisnojams, ja viņš samazina izdevumus starp ražošanu un patēriņu, kas citādā ceļā pie dotiem apstākļiem nebūtu panākams. No otras puses jāatzīst, ka konzuma biedrības ir tautsaimnieciski attaisnojamas, ja viņas pārdod vismaz tikpat labu preci un ne dārgāk kā privātie veikali. Šinī beidzamā gadījumā nebūtu aplam, ja viens, otrs, privātais veikals likvidētos un savu darba spēku tautsaimnieciski produktīvi pārkārtotu.

Kā tālāka konzuma biedrību pozitīvā nozīme mināma tā, ka viņas pieradina patērētājus pirkt par skaidru naudu (pie mums par nožēlošanu tā nav). Kopējs uzņēmums audzina biedrus strādāt priekš kopējas lietas, izprast saimnieciskās dzīves procesus un savstarpīgi uzticēties.

Konzuma biedrības tikai tur sekmīgi attīstās, kur cita starpniecība atmet pārmērīgi lielu peļņu: te viņas ir vērtīgs tirgus korektīvs, kā tas bija tagad pirmos pēckaņa gados. Vispār konzuma biedrības sīktirdzniecību atvietot nevar. Patērētāju biedrības sekmes atkarājās visnotaļ no viņas vadības; ja priekšgalā stāv spējīga, nesavtīga persona, un te ir vilktas robežas konzuma biedrību kustībai. Arī pats Šultce-Deličs atzinis, ka viņš šīs kustības nozīmi pārvērtējis.

Patērētāju biedrības pārdod savos veikalos nepieciešamas, ejošas patēriņa preces, uz kuņām arī privātos veikalos peļņa ir niecīga. Privātie veikali dabiski mēģinās uzrēķināt zināmu virspeļņu uz priekšmetiem, kuņi konzuma veikalos nav dabūjami, vai arī sīktirdzniecība vispār sašaurināsies.

Privāttirgotāju apvienības.

Līdzīgi konzuma biedrībām, arī privātie tirgotāji apvienojās, lai iepirktu produktus tieši no ražotājiem, bez grosistu starpniecības. Vācijā 1928 g. pastāvēja 412 iepirkšanas biedrības (Einkaufsbünde) ar apm. 30.000 biedriem.

Jāatzīmē, ka arī konzuma biedrības apvienojās, lai vairotu savu spēku pārdevējiem pretim. Vācijā kā tādas apvienības mināmas: „Zentralverband deutscher Konsumvereine“, „Grosseinkaufsgesellschaft deutscher Konsumvereine“ un daudz citas.

Iekšējā tirdzniecība un valsts iejaukšanās.

Iekšējo tirdzniecību valsts rēgulē vispārīgā pārvaldes kārtībā; šī kārtība, protams attiecināma arī uz ārējo tirdzniecību, kuņai, bez tam, kā speciāls organs, radīti konsuļi; par beidzamiem būs runa ārējā tirdzniecības politikā.

Tirgotāju arodnieciskās intereses aizstāv tirdzniecības kameras (Handelskammern), līdzīgi rūpniecības kamerām priekš rūpniekiem. Pie mums lieltirdzniecības un kuņniecības intereses aizstāv Biržas komitejas (Rīgā, Liepājā un

Ventspilī, kuŗu darbības apjoms nokārtots ar 1923 gada „Likumu par birzām“. 1904 gadā rūpniecības pārstāvniecību pārņēmusi „Fabrikantu biedrība“. Sīktirdzniecības pārstāves ir „Rīgas tirgotāju kamera“ un dažādas sekcijas pie „Latvijas tirgotāju apvienības“. Igaunijā un Lietuvā pastāv tirdzniecības kameras, kuŗas dārgi izmaksā (ņem piemaksu pie tirdzniecības zīmēm); pie mums šīs organizācijas ir privāta rakstura un visi amati te ir goda amati. Radīt parallēlismu būtu nevietā, sevišķi kur pie mums šīs organizācijas ir vispār pazīstamas un bauda plašu uzticību (Rīgas biržas sabiedrība pastāv jau 114 gadus).

Tāpat kā rūpniecības evolūcija saistīta ar rūpniecības brīvību, tā arī tirdzniecība ir atbrīvojusies no liekiem ierobežojumiem. Pēc pastāvošiem likumiem, pie mums ar tirdzniecību var nodarboties ikviens pilsonis, kuŗš maksā likumīgās nodevas un izpircis tirdzniecības zīmi. No tirgotāja principā neprasa speciālu kvalifikāciju, apliecību par viņa spējām, stāžu un tamlīdzīgu. Valsts aizsardzība tirdzniecībā ir lieka, jo pircējs pats prot pārlicināties par to cik tirgotājs ir reāls savā darbā.

Izņēmumi.

Tirdzniecības brīvības principam nerunā pretim zināmu speciālarodu ierobežošana; šinī sakarībā mināms, ka:

1) tirgošanās ar reibinošiem dzērieniem saistīta ar koncesiju un pašvaldības piekrišanu;

2) tirgošanās ar ieročiem un sprāgstošām vielām regulēta ar zināmiem priekšrakstiem;

3) aptieku un drogu preču tirgošanās regulēta ar koncesiju, taksēm, indīgo vielu pārdošanu u. t. t.;

4) aizliegts izplatīt ārzemju loterijas biļetes;

5) dārgmetālus drīkst pārdot tikai ar attiecīgu proves (raudzes) palātas zīmogu par metāla procenta saturu;

6) nekustamas mantas pirkšana un pārdošana, sevišķi pierobežas joslā, atļauta tikai ar tieslietu resora piekrišanu;

7) pilsētās pastāv saistoši noteikumi par tirgošanos

ar malku mazumā un riņķos, tāpat noteikumi dažām pārtikas vielām.

Taksēs.

Ja vidus laikos cunftes, kopīgi ar maģistrātu, noteica amatniecības ražojumu cenas, tad parallēli te iezīmējās arī taksēs gaļai un maizei. Taksēs ir vispār populāras XVIII g. s. un Francijā tādas pastāv līdz lielai revolūcijai. Pēc revolūcijas taksēs tomēr restaurē un viņas Francijā pastāv līdz pat 1862. g., kur tad viņas galīgi atceļ. Vēl gan dažus gadu desmitus pastāv „vārtu nodoklis“ (octroi) uz pilsētā ievadamām pārtikas precēm, gan kā komūnālais nodoklis; tagad arī tādi nodokļi atcelti. Ja negrib par taksēm atzīt automobiļu taksēs, eksprešu maksu u. t. t., tad par taksēm mūsu laikos vairs nevar runāt.

Senāk taksēs bija izvedamas tādēļ, ka preču kvalitāte bija puslīdz vienāda; pie tagadējās diferencēšanās, taksēs nav izvedamas, jo par taksēs cenu dabūtu tikai sliktāko kvalitāti.

Kaŗa laikā pie lielā preču bada, atgriezās pie taksēm, noteicot maksimālās pārdošanas cenas pārtikas vielām, oglēm, dzīvokļiem (īres likums) u. t. t. Izdeva drakoniskus likumus pret spekulāciju, preču noslēpšanu; cenas skatu logos bija obligātoriski jāapzīmē un jāievēro. Piedzīvojumi rāda, ka ar taksēm maz kas panākams: par taksēs cenām preces pazuda, bet zem rokas par augstākām cenām bija dabūjamas. Arī mūsu Apgādības ministrijas rīcība pēckārā laikā izsauca daudzus dibinātus protestus un sprauto mērķi nerasniedza. Patvaļīga ierjaukšanās tīrgus kārtošanā izrādījusies par illūzorisku, ja ne ļaunu.

Kartiņu sistēma.

Ja jau jāķerās pie preču apgrozības rēgulēšanas, tad labākus panākumus ir devusi racionāli izvesta kartiņu sistēma, kā piemēram, Vācijā. Te uz Ratenava un prof. Baloŗa ierosinājumu, nodibināja koncesionētas produktu

centrāles, ar monopola tiesībām: „Kriegs—Getreidegesellschaft“, „Kriegs—Rohstoffgesellschaften“ u. t. t., kuŗa tad izveda kartiņu sistēmu dzīvē. Tagad viss tas pārdzīvots un atcelts. Pie mums vēl tikai nav atcelts īres likums, bet to praksē apiet uz visas līnijas.

Padomju Krievija. SPRS.

1918. gadā ievēda „pārtikas preču, jēlvielu un rūpniecības raţojumu monopolu“. Sekas bija, ka zemnieki samazināja sējumus, jo nedabūja ekvivalentu dārgajā un retā manufaktūrā un citās fabrikas precēs. 1921. gadā Ļeņins ievēda tā saucāmo „Nep“u (novaja ekonomičeskaja poļiķika), ar kuŗu zināmā mērā atvieģloja siktirdzniecību. Tagad beidzamo cenšās izskaust ar kooperatīvu palīdzību, vairāk gan aiz politiskiem motīviem; jāatzīst, ka te ir bijuši panākumi un tirdzniecība SPRS gandrīz vai izbeigta.

Ārējā tirdzniecība ir valsts monopols.

1922. gadā zināmiem trestiem un sindikātiem, vai kooperatīviem (Dvinoles, Neftesindikats, Severoles u. t. t.) dota, zem kontroles, zināma brīvība tieši preces izvest, kā arī ievest.

Negodīgas konkurences apkaŗošana.

Likums par negodīgas konkurences apkaŗošanu arī pie mums bieţi cilāts; viņa mērķis ir sargāt godīgo tirgottāju un tāpat arī pircējus no nereālas rīcības un izmantošanas. Pēc mūsu likuma ir sodāmi: negodīga reklāma, iekšzemes preces apzīmējums par ārzemju precī, firmas nosaukuma viltojums, aplamu ziņu izplatīšana par konkurenci, piekukuļojumi u. t. t. Pie Finanču ministrijas nodibināta sevišķa komisija negodīgas konkurences apkaŗošanai, kuŗai vajadzības gadījumos var iesniegt sūdzības.

Privātā apdrošināšana.

Viņas būtība, pamati un nozīme.

Lai rastu vispusīgu apdrošināšanas dēfinīciju un precīzētu viņas tautsaimniecisko nozīmi, vācu zinātne ir uzstādījusi veselas 6 dažādas teorijas. Kā 3 vecākās teorijas mināmas: „Derību teorija“ (Spieltheorie), „Krāšanas teorija“ (Spartheorie) un „Atlīdzības teorija“ (Leistungstheorie).

Pretim šīm vecākām teorijām nostādāmas 3 jaunākas teorijas:

1) Zaudējumu teorija (Schadenstheorie), kuŗu formulējis Adolfs Vagners. Viņš apdrošināšanu dēfinē kā: „uzņēmumu, kuŗš vai nu atlīdzina zaudējumus, vai mazina to sekas, kuŗas cēlušās apdrošinātam caur nejaušu, neparedzētu gadījumu, sadalot risku uz daudziem līdzīgiem gadījumiem, kuŗos šīs sekas varēja iestāties, bet nav iestāušās.“

2) Riska teorija (Gefahrenstheorie) ar dēfinīcija: „risku apvienojums dēļ viņu izlīdzināšanas pret ekvivalentu“.

3) Iztrūkuma teorija (Bedarfstheorie), kuŗu A. Manes precīzē sekoši: „uz savstarpību dibināti pasākumi, lai segtu novērtējumu, nejaušu īpašuma zaudējumu.“

Visas šīs teorijas nekā noteikta nedod; visumā var sacīt, ka „caur apdrošināšanu iegūst segumu varbūtējiem, nezināmiem zaudējumiem, ja tādi neparedzamā laikā iestātos“.

Apdrošināšanas darījumā ņem dalību divi, pat trīs kontrahenti. **Apdrošinātājs** (apdrošināšanas biedrība) ir dalībnieks, kuŗš saņem iemaksu (prēmiju) un par to uzņemās atlīdzināt zaudējumus; **Apdrošināšanas ņēmējs** ir kontrahents, kuŗš maksā prēmiju; **apdrošinātais** ir dalībnieks, kuŗš saņem atlīdzību. Abi beidzamie pa lielākai daļai ir viena un tā pati persona, bet ne vienmēr; piemēram: pie dzīvības apdrošināšanas apdrošinātais būs trešā persona, bet ne pats prēmiju maksātājs.

Apdrošināšanas ņēmēja iemaksu sauc par **prēmiju**;

apdrošinātāja izmaksa nelaimes gadījumā ir fiksēta apdrošināšanas summa; apdrošināšanas līguma dokumentu sauc par apdrošināšanas polisi.

Risku izlīdzināšana.

Apdrošināšanās raksturīgākā pazīme ir: vairāku saimniecisku uzņēmumu apvienošanās, lai segtu zaudējumus, kuņi parasti skar tikai atsevišķus uzņēmumus. Tādā kārtā rodas riska izlīdzināšanās starp šiem saimnieciskiem uzņēmumiem. Kā tālāka pazīme mināma nejaušība; tāda pastāv priekš ikviena apdrošinātā un ir neatkarīga no viņa gribas, priekš apdrošinātāja šī nejaušība, turpretim, ir aprēķināma un te meklējams apdrošināšanas domas pamats.

Neviens nama īpašnieks nezina, vai un kad viņa nams degs; liela apdrošināšanas biedrība gan zina, cik par gadu namu nodeg un kāda var būt izmaksājamā atlīdzības summa. Pie dzīvības apdrošināšanas apdrošināšanas ņēmējs nezina, kad iestāsies viņa nāve; priekš apdrošināšanas biedrības šāda varbūtība ir paredzēta un ierēķināta prēmijā.

Gadījumā, kad apdrošinātājam jāmaksā atlīdzība un tāda gadījuma varbūtību sauc par apdrošināšanas risku. Risks nav viscaur vienāds; tāpēc jāšķirto vairākas riska kategorijas. Caur vairāku riska kategoriju apvienošanu cenšas panākt risku kombināciju, izlīdzināšanos.

„Augstskola Mājā“ Nr. 47.

Tautsaimniecības nodaļa.

Tirdzniecības politika.

(Pēc lekcijām lasītām Latvijas Universitātē 1932. g.)

3. lekcija.

„Lielā skaitļa likums“.

Uz varbūtības aprēķina pamata un lielu vairumu novērojumiem, zaudējumu nejaušība izlīdzinās, jo te pazūd atsevišķs gadījums. Te parādās lielā skaitļa likums (Das Gesetz der grossen Zahl).

Visu apdrošināto iemaksas apdrošināšanas biedrības kasē ir apdrošināto kopējs uzkrājums, no kuŗa atsevišķs apdrošinātais katru brīdi var saņemt viņam pienākošos atlīdzību; ja viņš būtu krājis viens pats par sevi, nelaime varētu iestāties agrāk, nekā tad, kad vajadzīgā summa uzkrāta.

Prēmiju tehnika.

1) Pie savstarpīgās apdrošināšanas paredzamo zaudējumu kopsummu var gada sākumā sadalīt starp apdro-

šinātiem: no viņiem tad prasa zināmu iemaksu uz prēmijas rēķina (Vorprämie) un vēlāk, kad zaudējumi noskaidrojušies, papildu maksu. Šis veids paredz tikai kapitāla segumu, neņemot vērā peļņas momentu.

2) Pie komerciālās apdrošināšanas prēmijas ir noteiktas un iemaksājamas par visu apdrošināšanas laiku prenumerando. Prēmijas var diferencēt pēc riska lieluma; viņas var arī noteikt kā caurmēra prēmijas. Komerciālais apdrošināšanas veids ņem vērā galvenā kārtā peļņu.

Apdrošināšanas nozīme — ir divējāda: a) privātsaimnieciska un b) tautsaimnieciska. Privātpersona caur apdrošināšanu nodrošina savu nākotni, var drošāk turpināt savu uzņēmumu, kas bez apdrošināšanas tādā mērā nebūtu iespējams. Apdrošināšana veicina kredītu; tas attiecās tikpat labi uz immobiļu, preču, transporta apdrošināšanu, kā uz apdrošināšanu pret krusu, lopu sērgām etc. Jo daudzpusīgāka oikonomiskās dzīves struktūra, jo plašāks pavešs darba lauks apdrošināšanai, kuŗa palīdz pārvarēt saimnieciskās dzīves grūtības — traucējumus. Apdrošināšana ir palīdzējusi novērst daudzus riskus, pētīt pēc nelaimes cēloņiem un dodot konkrētus norādījumus, kā tos novērst.

Apdrošināšanas nozares.

Privātā apdrošināšana grupējās pēc sekošām nozarēm:

I Mantības apdrošināšana: a) uguns apdrošināšana; b) transporta apdrošināšana (uz jūras un sauszemes); c) apdrošināšana pret krusu; d) apdrošināšana pret lopu sērgām; e) skatu logu apdrošināšana; f) automobiļu apdrošināšana; g) apdrošināšana pret mantības bojāšanu caur ūdeni un citām briesmām; h) mantības dilšanas apdrošināšana u. c.

II Kapitāla apdrošināšana: a) kredīta apdrošināšana pret šaubīgiem debitoriem, īres iztrūkumu u. tml.; b) $\frac{0}{0}\frac{0}{0}$ -papīru kursa apdrošināšana; c) apdrošināšana

pret zādzību, ielaušanos, defraudāciju, uzbrukumiem etc; d) apdrošināšana pret mantības nacionalizāciju caur lielnieku režīmu; e) pārapdrošināšana un vēl citi veidi.

III Personu apdrošināšana: a) dzīvības apdrošināšana; b) apdrošināšana pret nelaimes gadījumiem, slimībām, invaliditāti; c) stipendiju apdrošināšana un daudz citu veidu.

Apdrošināšanas likumdošana uzstāda noteiktas normas atsevišķiem apdrošināšanas veidiem (immobiliju, dzīvības, nelaimes gadījumu apdrošināšana etc). Šīs normas tikai tad stājas spēkā, ja polissē citādi nav paredzēts: tā pēc ir no svara zināt polises noteikumus. Apdrošināšanas biedrības ir koncessionējamas, izņemot savstarpīgās apdrošināšanas biedrības, kuŗām vienīgi jāreģistrējas uz normāl-statūtu pamata. Pie mums ārzemju apdrošināšanas biedrības nepielaiž, kaut gan šo aizliegumu var viegli apiet.

Vācijas likumi (1908. g. 30. maijā) paredz sevišķus noteikumus dzīvības apdrošināšanai; apdrošināšanas biedrībām jāiesniedz tarifi, prēmiju aprēķināšanas pamati un noteikumi par prēmiju rezervēm. 1926. g. Vācijā radīts pāraugu orgāns „Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung“, ar lielām kompetencēm; viņš kontrolē biedrību darbību, pieaicinot lietpratējus — padomdevējus, var prasīt statūtu grozījumu, pat biedrības likvidāciju. Izdevumus sedz ar sevišķu nodevu no prēmijas summas

Likums it sevišķi paredz, ka apdrošināšanas ņēmēja, tā apdrošinātāja pienākumus; pirmājam nepārprotami jāuzdod apdrošināmais risks un par katru viņa maiņu jāziņo biedrībai, kuŗa pretējā gadījumā var atteikties no līguma pildīšanas. Pie mums vēl spēkā senākie Krievijas likumi, ciktāl viņi nav atvietoti caur Latvijas valdības rīkojumiem un Valsts apdrošināšanu.

Apdrošināšanas veidi:

Pastāv 2 veidi: 1) savstarpīgais apdrošināšanas veids un 2) komerciālais apdrošināšanas veids.

Savstarpīgas biedrības var būt: a) privātas un b) publiski-tiesiskas. Pirmās ir apdrošināto biedru apvienības, kuŗas sadala savā starpā noteiktu risku; otrās — dibinātas no valsts, vai novada, vai pašvaldības. Principā arī šīs biedrības sadala risku un atmaksā pārpalikumu, tikai te vēl paredzētas, vajadzības gadījumā, piemaksas no vispārīgiem līdzekļiem, caur ko šīs biedrības vispārīgiem līdzekļiem ir finansiāli stiprākas, kā pirmējās.

Vācijā kā pirmās apdroš. b-bas mināmas publiskās „brandkases” (Brandkassen, Teuersocietäten); tādas pastāvēja arī Baltijā nekustamas mantas apdrošināšanai. Apdrošināšana bija spaidu kārtībā noteikta. Krievijā ap 1800. g. pastāvēja piespiedu apdrošin., kā valsts uzņēmums. Tagad tas ir atcelts. Vienīgi Bavārijā vēl pastāv obligātoriska apdrošin. pret krusu. Pārvalde privātās apdr. b-bās atrodas pašu biedru rokās; oficiālās apdrošināšanas biedrībās pārvalde uzticēta ierēdņiem. — Savstarpīgā apdrošināšana ir vietā tur, kur nedominē spekulatīvais moments un darbība ir viscaur vienmērīga.

Savstarpējas apdrošināšanas biedrības var pastāvēt pie pietiekoši liela biedru skaita un pietiekoši plaša darbības rajona. Citādi riska sadalīšana ir problemātiska. Daudz atkarājās arī no vadošo personu kvalifikācijas un kārtīgas rezervju uzkrāšanas. Kā nevēlams moments uzskatāmas savstarpīgas prēmijas — pirmatnējās mērenas prēmijas var prasīt prāvas piemaksas iztrūkuma segšanai. Tas apgrūtina racionālu, eksaktu kalkulāciju.

Apdrošināšanas akciju sabiedrības.

Tās ir peļņas uzņēmumi, kas konkurences spiesti lielā mērā nāk publiski pretim. Prēmijas te ir noteiktas, eventuālu iztrūkumu virs saņemtām prēmijām sedz akciju kapitāls un rezerves. Akciju biedrību darbības rajons ir plašs, ar ko panāk riska sadalījumu. Prēmijas var būt ļoti mērenas, ja ievēro klientūras stingru izlasi un kontroli.

Piespiedu apdrošināšana.

Lai sadalītu risku uz lielu vienību, valsti, plašu apvidu u. t. t., piespiedu princips var tautsaimnieciski at-

taisnoties. Kā piemēru te var pievest apdrošināšanu pret krusas postījumiem, ja pastāv obligātoriska apdrošināšana plašā rajonā visai lauksaimniecībai, prēmijas tad ir ļoti zemas. Valsts var noorganizēt piespiedu apdrošināšanu objektiem, kuņus lielā riska dēļ, privātas biedrības neapdrošina. Latvijā patlaban ierosināta doma par kuģu apdrošināšanu caur valsts uzņēmumu, jo maksājamās prēmijas par mūsu veciem kuģiem ir ārzemēs pārspilēti augstas un būriniekus ārzemēs apdrošināt ir pavisam neiespējami. Vēl kā piespiedu apdrošināšanu var minēt apdrošināšanu slimo kasēs un apdrošināšanu pret nelaimes gadījumiem, tāda pastāv arī Latvijā.

Tādiem gadījumiem vairojoties, Adolfs Vagners aizstāv principā valsts apdrošināšanu. Pret to dibināti iebilst, ka valsts nemeklēs apdrošināmos un daudzi paliks neapdrošināti, kas uzskatāms kā tautsaimniecisks minus. Kamēr apdrošināšana vispār vēl nav pietiekoši izplatīta, privatā iniciatīve ir atbalstama. Ja privāta apdrošināšana turpmāk būs viscaur iesakņojusies, tad iespējams, ka Valsts zināmās nozarēs varētu pat racionālāki darboties, nekā privātā, peļņas ietekmētā ierosme. Sociālizācijas projekti pirmā kārtā būtu attiecināmi uz uguns un dzīvības apdrošināšanu, izslēdzot transporta un līdzīgus lielākus riskus. Pie dotiem apstākļiem jāsaprot, ka pagaidam privatā apdrošināšana ir nepieciešama.

Apdrošināšanas biedrību apvienības (karteji).

Ja zināmu, lielu risku nav iespējams segt caur pār-apdrošināšanu, apdrošināšanas uzņēmumi apvienojas un sadala to savā starpā. Arī citu kopēju interešu aizstāvēšanai nepieciešama kopēja uzstāšanās. Šie ir momenti, kuri ved pie apdrošināšanas uzņēmumu apvienošanās kartejos un koncernos. Noteikums ir tāds, lai līdzīgas prēmijas, kas nevēlamā kārtā izslēdz sacensību biedrību starpā.

levērojamākās apdrošināšanas nozares.

Uguns apdrošināšana.

Uguns apdrošināšana, kā viens no svarīgākiem mantības apdrošināšanas veidiem, ir no valsts viedokļa sekmējama un veicināma, lai tā vispār izplatītos. Valsts pat var ievest piespiedu apdrošināšanu. Neapdrošināti, parasti paliek nabadzīgākie īpašnieki, kuŗus nelaimes gadījums pagalam izposta. Tas novērojams pie lauku ēkām, ciktāl agrārbankas, kuŗās viņas ieķīlātas, nēspiež tās obligātoriski apdrošināt. Valsts sekmē apdrošināšanu, samazinot nodokli no prēmijām, caur ko apdrošināšana mānāmi palētinās.

Valsts uzdevums ir aizsargāt kā apdrošināto, tā apdrošinātāju intereses. Te mināmas normas un priekšraksti apdrošināšanas biedrībām klientu labā. Uz apdrošinātiem attiecas bārgi sodi par ļaunprātīgu dedzināšanu, nepietiekoši uzmanīgu rīcību u. t. t. Sodama arī apdrošināšana pāri vērtībai, kura viegli var novest pie ļaunprātīgas dedzināšanas. Apdrošināšanas biedrība tādā gadījumā atlīdzina vienīgi faktisko zaudējumu, kaut arī manta būtu apdrošināta daudz augstāk. Ja var pierādīt, ka īpašums apdrošināts pāri vērtībai mantkārīgā nolūkā, biedrība var uzskatīt līgumu kā spēkā neesošu un atteikties no kaut kādas atlīdzības izmaksas. Ja objekts apdrošināts zem vērtības, biedrība atlīdzina zaudējumu samērā ar apdrošināšanas summu pret īsto vērtību. Piem., ja īpašums apdrošināts par pusvērtību, biedrībai ir tiesība atlīdzināt vienīgi pusi no faktiskā zaudējuma. Atlīdzība nav tieši atkarīga no maksātās prēmijas, bet no objekta vērtības, kāda tam bija ugunsgrēka brīdī, tāpēc biedrība var atvilkt amortizāciju, nolietošanās kvoti u. c., kaut arī prēmija maksātā pirmatnējā augstumā. Visu to pierādīt ir grūti, tāpat grūti pierādīt, ka īpašums bija apdrošināts pāri par vērtību.

Apdrošināšana pret krusu.

Apdrošināšana pret krusu saistīta ar grūtību noteikt krusas nelaimes varbūtību, no kādas izejot, vienīgi iespējams noteikt maksājamo prēmiju. Praksē ņem vairāku beidzamo gadu caurmēru. Ja saņemtās caurmēra prēmijas izrādījušās par augstām un krusas postījumu to gadu nav bijis, tad daļu prēmijas atmaksā apdrošinātiem. Bavarijā ir ieviesta obligātoriska apdrošināšana pret krusas postījumiem un apdrošināmi ir visi sējumi, tāpēc arī prēmija ir visai zema, jo risks sadalās pa visu valsti. Ja turpretim apdrošināts tikai neliels apvidus, tas nelaimes gadījumā var smagi gulties uz vietējo apdrošināšanas biedrību, pat to ruinēt. Vēl rodās grūtības noteikt postījuma istos apmērus, kas tomēr ir no liela svara, jo nekādā gadījumā apdrošinātais nedrīkst iedzīvoties uz vispārības rēķina. Savstarpējās biedrībās kontrole šinī ziņā ir pilnīgāka.

Transporta apdrošināšana.

Transporta apdrošināšana ir viena no tagadējās apdrošināšanas ievērojamākām nozarēm. Viņu šķirto kā: jūras apdrošināšanu, iekšzemes ūdeņu apdrošināšanu un sauzemes transporta apdrošināšanu. Apdrošināšanas objekts var būt:

- a) transporta līdzekļi (kuģi: „Casco“), *Derle*
- b) krava (Cargo),
- c) vedmaksā (frakts), un
- d) gaidamā peļņa (profit imaginaire).

Sauzemes transportu apdrošināšanai ir maz nozīmes, jo transporta uzņēmumiem, piem. dzelzceļam, jāatbild pēc likuma par zudumu un bojājumiem, ja tādi cēlušies caur viņa vainu. Toties lielāka nozīme ir jūras apdrošināšanai. Ar šo nozari visvairāk nodarbojās apdrošināšanas akciju sabiedrības, arī starptautiskā mērogā (Lloyds birža, Londonā). Valsts iejaukšanās te nav vajadzīga, jo tirgotāji paši prot pietiekoši sargāt savas intereses.

Dzīvības apdrošināšana.

Viņas sākumi meklējami t. s. „bēru kasēs“, kurās

visai izplatītas arī nelielās apvienībās un biedrībās. Šaurākā nozīmē dzīvības apdrošināšanā vērojami sekojoši tipiskie veidi:

- a) kapitāla apdrošināšana miršanas gadījumā,
- b) kapitāla apdrošināšana zināmam vecumam iestājoties,
- c) šo abu veidu kombinējums — gadījums, kur zināmam vecumam iestājoties prēmija vairs nav jāmaksā (65—70 gadu).

Apdrošināšanu var slēgt uz savu paša dzīvību; to var arī slēgt uz trešo personu dzīvību, piem.: parādnieka apdrošināšana.

Tājāks dzīvības apdrošināšanas veids ir mūža rente. Apdrošinātā persona vai nu iemaksā vienreizīgi zināmu kapitālu un nekavējoši saņem mūža renti, vai arī maksā gada prēmijas un saņem vecuma renti. Vēl varbūt daudz citādu veidu un kombināciju.

Dzīvības apdrošināšanas pirmā īpatnība ir tā, ka apdrošinātais, kas 3 gadus no vietas kārtīgi maksājis prēmiju, var pārvērst savas iemaksas bezprēmijas apdrošinājumā par tādu summu, kāda atbilst viņa prēmiju rezervei un sasniegtam vecumam.

Kā otra īpatnība mināma ievērojamu prēmiju rezervju uzkrāšanās. Pie dzīvības apdrošināšanas prēmijas nav nekavējoši sadalāmas, kā zaudējumu atlīdzība, bet uzkrājas par daudziem gadiem, līdz iestāsies moments, kad polise jāapmaksā. Tāpēc likumā un apdrošināšanas biedrību statūtos jāparedz, kur šīs prēmiju rezerves jāiegulda, kā uzticēti ietaupījumi. Pateicoties šai prēmiju rezervei, apdrošināšanas biedrības var ilgāku laiku strādāt ar zaudējumiem, kas sabrukuma gadījumā padziļina viņa sekas. Tāpēc te nepieciešama nopietna uzraudzība.

Prēmiju lielumu noteic pēc vecuma un profesijas, uz mirstības tabeļu pamata, šīs tabeles sastādītas uz piedziņojumu un varbūtības teorijas pamata. Tabeles nevar būt absolūtas: apdrošinās pa lielai daļai trūcīgie, samērā labos apstākļos dzīvojošie pilsoņi, pie kuņiem mirstība būs mazāka, nekā pie pārējiem. Arī dažādās valstīs mirstība

būs dažāda un vienas valsts statistika nevar otrai pilnā mērā noderēt; tāpēc jāseko savas valsts statistikai un jāizdara tabeļu korrektūras: citādi, vai nu apdrošināšanas biedrība var sabrukt, vai arī caur pārāk augstām prēmijām apdrošinātos izmantot.

No vislielākā svara ir apzinīgs ārsts, kuŗš izmeklē un kontrolē apdrošinātos; lietu pavirši ņemot viņš var nodarīt lielus zaudējumus apdrošināšanas biedrībai.

Liela nozīme ir renšu mēram, par kādu novietotas prēmiju rezerves. Uz šī mēra pamata ir izrēķinātas prēmijas un tāpēc tam jābūt stabilam. Ņemot vērā lielos kapitālus, kādi uzkrājās kā prēmiju rezerve, viņu ievietošanai noteiktās vērtībās var būt tautsaimnieciska nozīme un šie kapitāli var ietekmēt renšu mēru vispāri.

Lai populārizētu apdrošināšanas ideju, ieteicams noorganizēt t. s. „tautas apdrošināšanu“. Zem tā saprot plašu pilsoņu aprindu apdrošināšanu par nelielām summām (Ls 2.000—Ls 4.000), bez ārstā izmeklēšanas vai arī ar paviršu kontroli. Še ievedami speciāli tarifi un palētinātas provīzijas likmes. Tautas apdrošināšanai ir liela audzinoša nozīme.

Kā sevišķs veids mināma apdrošināšana pret noteiktiem nelaimes gadījumiem, piem.; ja kuŗu strādnieku artelis apdrošina savus biedrus pret nelaimes gadījumiem darbā. Te, pa lielai daļai, artelis slēdz kolektīvu līgumu ar apdrošināšanas biedrību. Veidi var būt ļoti dažādi.

Statistika.

Vācijā 1927. g. 31. martā darbojās pavisam 1470 privātas apdrošināšanas biedrības, kuŗas sadalījās šādi:

- 1) 215 akciju biedrības,
- 2) 1236 savstarpīgas apdrošināšanas biedrības, un
- 3) 19 cita tipa biedrības.

Gandrīz visas savstarpīgās biedrības bija iekšzemes uzņēmumi; no akciju biedrībām $\frac{1}{3}$ atradās ārzemnieku rokās.

Šie dati papildināmi vēl ar Latvijas statistiku (sk. Statistiskā gada grāmata).

Satiksmes politika.

Pasts un tēlegrafs.

Attīstība.

Jau senos laikos novērojama vajadzība — droši un regulāri pārsūtīt ziņas uz lielākiem attālumiem. Persiešu un Romas valstīs ar sūtņiem un ziņnešiem izsūta no pārvaldes centriem uz provincēm pavēles un ziņas, lai tādas iespējami ātri saņemtu no turienes atpakaļ. Romiešu ķeizaru laikos jau ierīkotas stacijas priekš kurjēru zirgu apmaiņas; pastu lieto vienīgi sūtņi un valsts ierēdņi.

Vidus laikos ziņas un vēstules iznēsā mūki — savu ordeņu uzdevumā. Arī pie universitātēm pastāv zvērīnāti ziņneši priekš studentu sarakstīšanās ar mājām. (Heidelbergā tādi minēti 1397. gadā). Ziņnešu lomu izpilda arī miesnieki, kuŗi apbraukā apkārtni lopus uzpirkdami. 14. un 15. g. s. lielās tirdzniecības pilsētas uztura zvērīnātus ziņnešus, lai regulāri varētu sazināties savā starpā. Francijā Louis XI ierīko kurjērus valsts vajadzībām.

Jaunāko laiku sākumā Francs voni Taxis 1494. g. ierīko arī vispārībai pieejamu pasta satiksmi. Satiksmi viņš uztura starp dažādiem novadiem un valstīm. Ierīkotās stacijas, kuŗās pārmaina zirgus un pārmainās arī pastnieki. Vēlāk satiksmi izveido, viņa apvieno ne tikai galvas pilsētas, bet iet arī līdz Itālijai, Spānijai, Francijai, Hollandei. Bez vēstulēm pārvadā arī pasažierus, kaut arī aprobežotā mērā. Blakus Taxisa pastam arī atsevišķas mazās valstiņas ierīko savu valsts pastu. Taxisa pasts pastāv uz privilēģijas pamata; šo privilēģiju Prūsija atpērk tikai 1867. gadā.

Pasta rēģālija.

Ap 1600. gadu daudzās valstīs attīstās pasta rēģālija, t. i. valsts patura sev vienīgo tiesību pret samaksu pārvadāt valstī vēstules, paketus un personas uz lielajām

posta līnijām. Mērķis — pirmā laikā ir: pildīt valsts kasi, tikai vēlāk atzīst pasta kulturālo nozīmi. Valsts monopola tiesības pastrīpo arī vēlākie attiecīgie likumi. Iz pasta rēģālijas, kā monopola, izriet valsts pienākums ierīkot un uzturēt valstī pasta satiksmi.

Tagadējā kārtība atzīst, ka pasts, tālgrāfs un tālgrāfs un tālrunu tālruni ir valsts prerogātīva. Tie ir valsts autonomie uzņēmumi, kuŗi nostādīti uz komerciāliem pamatiem. Tarifus un kontroles kārtību noteic ar likumu.

Satiksmi lielā mērā uzlabo dzelzceļi un tvaikoņu līnijas; arī II. šķ. dzelzceļiem uzlikts pienākums pārvadāt pastu; tvaikoņu līnijas par pasta pārvadāšanu saņem valsts subvenciju.

Jaunievedumi ir: cauruļu pasts (Rohrpost) lielos centros, pasta auto satiksme un gaisa pasts. Pasta pievienoti: tālgrāfs tālrunu tālrunu un beidzamā laikā arī radio. Jūras kabeļu tīkli pieder pa daļai valstij, pa daļai privātām sabiedrībām.

Pasta nozīme.

Jau XVIII g. s. beigās pasts dod valsts kasei prāvus ieņēmumus. Tad arī sāka atzīt, ka fiskālie mērķi ir mazāk svarīgi, nekā pasta saimnieciskā un kulturālā nozīme un tās stādāmas pirmā vietā. Sāka atzīt, ka:

1) pasts paplašina tirdznieciskos sakarus un izlīdzina cenas;

2) viņš kalpo nevien privātiem, bet arī valstij un pašvaldībām;

3) pasts veicina iedzīvotāju garīgas intereses un tehnisko progresu. Tieši saimnieciskiem mērķiem kalpo pasta pakas sūtījumi un naudas tranferu operācijas. Pasts tāpēc ir svarīgs faktors kā valsts, tā arī pasaules saimniecībā.

Pasts, tāpat kā dzelzceļi, apkalpo vispārību un reprezentē lielu varu; tāpēc arī pastu valstij jāpārņem savās rokās. Šis beidzamais viedoklis ir atzīts visās kultūras valstīs.

Vēstuļu pasts.

Pasta satiksmes izveidošanās sākās ar vēstuļu maksas vienkāršošanu un palētināšanos. Ap 1830. g. Anglijā vēstuļu porto aprēķināja II pakāpēm, atkarībā no attāluma un svara. Prūsijā porto iekšzemē svārstās no 1—18 sudraba grašiem par 3/4 lotim. Vēstule no Amerikas uz Eiropu maksā 1 dalderi un vairāk. Nebija arī viegli pareizi noteikt porto.

Apvērsumu ievada Rowland ~~Hill's~~ 1837. g. Publicētā brošūra „Postoffice reform.“ Viņš uzsvēra, ka attālums daudz nekrīt svarā, bet pārvešanas pašizmaksu noteic vispārīgie izdevumi: pasta ierīce un personāls. Hills tāpēc ieteica ievest vienības porto, to noliekot iespējami zemu; iztrūkumu kompensējot pavairoti pasta sūtījumi. Hills lika priekšā ievest visā „United Kingdom“ vienības maksu 1 d par 1/2 oz (līdz tam maksa bija 14 d par attālumu 500 jūdzes). Kā otru jauninājumu viņš lika priekšā apmaksāt vēstules ar pastmarkām, Šos Hilla priekšlikumus Anglijā ievada dzīvē 1840. g. Markas deva iespēju uzstādīt pasta kastes. Panākumi bija pārsteidzoši: jau pēc 10 gadiem ieņēmumi pārsniedza agrākos. Atcēla arī maksu par vēstuļu iznēsāšanu.

Anglijas paraugam seko un ievēd vienības porto: Francija — 1849. g., Austrija — 1861. g., „Norddeutscher Bund“ — 1868. g. u. d. c. valstis. 1869. g. Austrijā ievēd pasta kartes.

Pasta darbības apjomi turpina izveidoties: ievēd „drukas darbu“ sūtījumus, „paraugu,“ „veikala papīru,“ banderoles etc. par pazeminātu tarifu. Arī noorganizē vērtslietu sūtījumus, vispirms aprobežojot summu.

Naudas pārvedumi.

Tādus vispirms ievēd Anglijā 1878. gadā; šie „postal orders“ iegūst pielietojšanu arī vispasaules satiksmē. Visai populāri tagad ir „pasta čeki,“ kā maksāšanas līdzeklis; tie ir pasta krāj kasēm pievienota operācija un viņu nozīmi pastrīpo izplatītais pasta iestāžu aparāts. Kā tālākas

pasta iestāžu naudas operācijas mināmas: pasta pēcmaksas, pasta inkaso operācijas, pasta kredīta vēstules etc. Sevišķi pasta naudas operācijas priekškaŗa laikā bija izveidotas Austrijā.

Pasta pakas.

Pasta paketu sūtījumi attīstās parallēli vēstuju pastam. Arī te ievēd vienības maksu par zināmu apmēru un svaru sūtījumiem. 1880. g. pasta paku sūtījumus ievēd starptautiskā pasta satīksmē „Union postale universelle,” ar svaru līdz 5 kg; šie sūtījumi ieguvuši nozīmi arī tirdzniecībā un rūpniecībā tā sauc: izsūtīšanas veikalos (Versandgeschäfte).

Personu pārvešana ar pasta zirgiem tagad zaudējusi nozīmi; iekams nebija dzelzceļu, zirgu pastam bija liela nozīme.

Vispasaules pasta savienība — Union postale universelle, nodibināta 1874. g. uz postmeīstera v. Stephan'a ierosinājumū: viņā apvienotās valstīs ievēd palētinātu porto — pāri valsts robežām. Šī savienība tagad apvieno 83 valstīs ar apm. 1.850 milj. iedzīvotājiem.

Pēckārā laikā tuvākās kaimiņu valstīs vienojušās uz savstarpīgu palētinātu tarīfu, piem.: Latvija Estija-Lietuva; Dancīgas brīvvalsts ar Lietuvu.

Līdzīgi pasta vispasaules apvienībai 1865. g. Parīzē nodibinās „Vispārējā tēlegrāfa savienība” starp Eiropas valstīm; no viņas vēlāk īzaug „Vispasaules tēlegrāfa savienība.” 1925. g. nodibinās „Tēleфона tājsatīksmes apvienība.”

Pasta un tēlegrāfa apvienību starptautiskais birojs atrodās Bernē.

Konstatējot lielos pasta satīksmes un tēlegrāfa saīniegumus, jāsaķa, ka te vēl nebūt nav teikts gala vārds. Tehnikas ziņā iespējams vēl tālāks progress: minēsim tikai apakšzemes kabēļus — gaisa drāšu tīkla vietā —, kuŗi padara tēlegrafu neatkarīgu no atmosfairiskiem apstākļiem; minēsim pārlabotos mikrofonus, kuŗi atvieglo

tēlefoniskas sarunas uz visai lieliem attālumiem; arī radio vēl nav teicis savu beidzamo vārdu. Pasta krājkasēm piešķirāma liela nozīme sīko krājēju pievilkšanā; lielos līdzekļus viņas var ievietot valsts emitētos papīros un tādā kārtā gūt lielu iespaidu kredīta saimniecībā un reņšu mēra normēšanā.

Statistika, nepārprotami norāda uz pasta un tēlegrafa satiksmes lielo attīstību arī pēckara laikā. Pasta sūtījumu ziņā priekšgalā iet Vācija, tad seko Anglija, Francija, Japana. Statistikas skaitļus, protams, nepieciešams nevis ņemt absolūti, bet attiecībā pret iedzīvotāju skaitu procentuāli, lai redzētu satiksmes intensitāti.

Patlaban Latvijā ievestais paaugstinātais pasta tarifs jāuzskata, kā varbūt krīzes laika diktēts fiskāls paņēmiens, visā visumā tomēr kā kļūmīgs solis, kuŗš stāv tiešā pret-runā pret teorētiskiem motīviem.

Zemes ceļi.

Attīstoties preču apmaiņai un darba dalīšanai, visnotāj ir no svara: ātri un lēti pārvietot preces no ražotāja līdz patērētājam. To sasniedz uzlabojot satiksmes ceļus un satiksmes līdzekļus. Modernā saimniecības attīstība ir cieši saistīta ar satiksmes tehniku, katra uzlabošanās šīnī ziņā nozīmē attājumu pārvarēšanu un tirgus paplašināšanu. No tā izriet, kā tājakas sekas: produkcijas pacelšana, tirgus cenu izlīdzināšana, daudzpusīgāka un pilnīgāka pieprasījumu apmierināšana, patēriņa pacelšana. Satiksmes ceļu nozīme ir acīmredzama kara laikā; pasaules karu uzskatīja kā izšķirtu ar Marras kauju, kur Francijas armiju palīdzēja pārvest automobili. Tāpat jūras cīņas galā cenšās nodrošināt brīvū ceļu nepieciešamo materiālu un pārtikas piegādi. Tāpēc arī pēckara laikā visas valstis centās kā pirmo uzlabot satiksmi, atjaunot tiltus, dzelzceļus, šosejas.

Satiksmi šķīro kā: sauszemes satiksmi, jūras satiksmi un gaisa satiksmi. Atkarībā no šiem veidiem arī izveidojās satiksmes līdzekļi, kuŗu tehnisko progresu noteic galvenā kārtā dzinējspēks.

Zemes ceļi ir pirmatnējie un visizplatītākie satiksmes veicinātāji. Primitīvais cilvēks ir pats satiksmes līdzeklis un arī dzinējspēks: Viņš pa nekoptiem ceļiem un tekām pārnes kravu. Progresu iezīmē kustoņu izmantošana kā nastu nesējus: kamieji, vērši, zirgi. Tālāko etapu redzam ratu pielietošanā, kuņus velk vērši un zirgi; šim satiksmes līdzeklim arī vēl tagad liela nozīme.

Seno laiku ceļi. Kopti ceļi sastopami Grieķijā, sevišķi ceļi, kuņi veda uz templiem, jo tur arī attīstījās tirdzniecība. Vēlāk ceņšās ar ceļiem pārklāt visu zemi, sevišķi kaļa vajadzībām Romiešu ceļu tikls jau tehniski labi izveidots, ceļi būvēti no ķieģeļiem vai akmeņu plākņēm. Šis maģistrāles ved no daudziem Viduseiropas apvidiem uz Romu. Cezara laikā Romā satek 6 kopti ceļi.

Vidus laiki. Kārlis lielais turpina ceļu izbūvi pēc Romas parauga, ceļi tūlītus. Nākamos gadu simteņos tie pa daļai nolaisti un sabrūk arī agrākie Romas kaļa ceļi; šo ceļu atliekas vēl tagad atrodamas Dienvidus-Franciā. Franciā Colberts atzīst zemes ceļu lielo nozīmi un daudz dara priekš viņu izbūves, vēlākos laikos viņa darbs netiek turpināts. Vācijā ceļi atrodās bēdīgā stāvoklī.

Jaunie laiki. 19. g. s. sākumā Napoleona kaļa atdzīvina ceļu un šoseju būvi. Sevišķi strauji attīstās šoseju būve. Arī lielā maģistrāle no Šauļiem cauri Lietuvai līdz Tilzītai ir būvēta ap 1910. gadu.

Šosejas ir Mac. Adama un Telforda jauninājums; pēc viņu projekta šosejas bruģē ar sīku akmeņu uzbūrumu uz sagatavotas apakšbūves.

Šosejām seko sliežu ceļi. Jau 1500. g. Harza kalnāja raktuvēs pazīst koku ceļu klāju; 1767. g. Anglijā raktuvēs jau pielieto dzelz-sliedes (primitīvā veidā). 1830. g. ievē valcētas sliedes Roberts Steffensons, pēc tam, kad George Steffensons konstruējis lokomotīvi preču un pašažieru pārvadāšanai.

Kā beidzamā laika jauni posmi mināmi: dzelzceļu elektrofikācija, gaisa ceļi, tauvu ceļi un apakšzemes ceļi.

Auto satiksme.

Ja dzelzceļi savā straujā attīstības gaitā mazināja lauku ceļu nozīmi, tad beidzamā laikā lauku ceļi atgūst savu nozīmi pateicoties automobiļiem. Vakareiropā un un sevišķi USA jau tagad smagie automobiļi pārvadā lielo daļu no zemes ceļu kravas. Autosatiksmes attīstību rāda sekojošie skaitļi :

1928. g. viens automobilis (vieglais un smagais) nāk:			
U. S. A.	uz	5	iedzīvotājiem
Kanadā	"	10	"
Jaun-Zelandē	"	10	"
Austrālijā	"	15	"
Anglijā	"	35	"
Francijā	"	43	"
Zviedrijā	"	56	"
Beļģijā	"	79	"
Vācijā	"	134	"
Itālijā	"	266	"
Polijā	"	1269	" u. t. t.

Šie skaitļi rāda, kādu attīstību autosatiksmē spējas sasniegt.

Sevišķu nozīmi beidzamā laikā iegūst (arī pie mums) autobusu līnijas, kuņģam ir vispārības nozīme un kuņģam tādēļ piešķirāma koncesija. Koncesija ir saistīta ar mašīnu pārbaudi, tarifiem un maksājamām nodevām. Koncesijas var sniegt vai nu valsts, vai pašvaldības iestādes saviem rajoniem.

„Augstskola Mājā“ Nr. 48.

Tautsaimniecības nodaļa.

Tirdzniecības politika.

(Pēc lekcijām lasītām Latvijas Universitātē 1932. g.).

4. lekcija.

Autosatiksmel ir liela nozīme tuvākai apkaimei. Motori nav atkarīgi no sliežu ceļa, kā dzelzceļi, un no ūdensceļa, kā kuģi. Tāpat nav vajadzīgs ierīkot sevišķas stacijas vai pietātnes. Tālsatiksmelī auto ir mazāk piemēroti: viņi nespēj pārvadāt sevišķi lielus smagumus, un ir atkarīgi no laika apstākļiem (sniega, šķīdoņa). Toties lielāka loma tiem piekrīt kā pieved līdzeklim pie dzelzceļiem un kuģiem, sevišķi tur, kur maz attīstīts pievedceļu tīkls.

Lai izturētu konkurenci ar dzelzceļiem, ir dzelzceļu tarifi jāpieskaņo autosatiksmes izmaksai. Tāpat daudz atkarājas no automobiļu ekspluatācijas izmaksas, no benzīna un eļļas cenām un no mašīnu nodilšanas ātruma. Dzelzceļiem ir jāuztura dārgas līnijas (ceļi), kamēr šosejas un pārējos zemes ceļus būvē un uztur no vispārīgiem līdzekļiem, ar nelielām piemaksām no auto īpašniekiem. Šīs piemaksas ceļiem sedz tikai nelielu daļu no remonta

izdevumiem. Vācijā auto nodevas sedz apm. 1/3 no remonta izmaksas. USA tās ir gan vēl lielākas, bet tur izbūvēti sevišķi auto ceļi. Ar pārāk augstām nodevām nedrīkstētu šo moderno satiksmes līdzekli kavēt.

Uz īsiem gabaliem automobiļi var itin labi sacensties ar dzelzceļiem. Tāda konkurence tomēr nedrīkst izvērsties parallēlismā, kas noved pie neracionālas kapitāla šķiešanas. Tāda parādība novērojama pie mums satiksmē Rīga — Jūrmala, Rīga — Jelgava. Automobiļu un dzelzceļu darbība jāaskaņo, jāizvēlās viens vai otrs satiksmes līdzeklis, lai sasniegtu vislielāko produktivitāti un materiālo efektu. To panāk vienīgi ar plānveidīgu šo konkurentu sadarbību. Vislabāk tas veicams, ja valsts pati ekspluatē lielākas autosatiksmes līnijas un izveido noteiktu līniju tīklu. Vienās rokās tas vieglāk izvedams, jo ienesīgo līniju peļņa segtu citu līniju deficītu. Tādā veidā ir iespējams ekspluatēt arī mazāk rentāblas līnijas, kuņas tomēr vispārības interesēs ir vēlams.

Šoseju izbūve un autosatiksmes attīstība stāv jo ciešā sakarībā: viņas viena otru tieši ietekmējušas. Itin pareizi norādīts, ka mūsu lopkopība un zemkopība vispārvarētu tikt lielā mērā pacelta caur regulāru autotīkla satiksmi un tāpēc apsveicāmi mūsu valdības soļi mūsu zemes ceļu izbūves labā.

Latvijā pēc ceļu uzturēšanas un pārvaldīšanas veida, tos var iedalīt sekojoši:

a) Valsts ceļi, b) Klaušu ceļi, c) māju un mežu ceļi. Ceļu uzturēšanu un pārvaldīšanu nosaka 25. gada „likums par zemes ceļiem.“ Saskaņā ar šo likumu visi publiskie ceļi iedalās sekošās šķirās:

1) Valsts ceļi, kuņas uztur Satiksmes ministrija ar valsts līdzekļiem.

2) Grantētie ceļi, kurus uztur bezmaksas klaušu kārtā ar valsts palīdzību.

3) Vienkāršie zemesceļi, pa kuņiem. uztur satiksmi ar vairākām saimniecībām vai arī savieno 2 augstākas šķiras ceļus un kuņas uztur bezmaksas klaušu kārtā.

4) Vienkāršie zemesceļi, kuņi nobeidzās vienā

saimniecībā un kuņus uztur attiecīgās saimniecības īpašnieks.

Latvijas valsts pastāvēšanas laikā izbūvēts pavisam 1 šķ. ceļu 337 klm., no tiem 272 klm. šosejas un 65 klm. bruģa

	šosejas	bruģu	kopā
	(kilometros)		
1912. g. Latvijā bija izbūvēts	661,0	153,0	814,0
Latvijas neatkarības laikā	271,85	64,96	336,81
Kopā uz 1931. g.	932,85	217,96	1150,81

No tiem ar plienakmeņa segu 183,2 — —

Grantsceļu Latvijas pastāvēšanas laikā izbūvēts 219 klm., tā tad kopā ar šosejām un bruģētiem ceļiem. 555 klm.

Valsts ceļu garums uz 1. aprīli 1931. g. bija sekojošs:

Šosejas	993 klm.
bruģi	227 "
grantsceļi	5.700 "
Kopā	<u>7.000</u> klm.

Valsts ikgadus pārņem daļu ceļu savā uzturēšanā.

Mūsu šoseju tīkls, salīdzinot ar citām valstīm, vēl ir maz izkopts, kā to rāda sekojošs salīdzinājums. Uz 100 kv. kl. zemes platības bija šoseju:

Francijā	ap 130	klm.
Anglijā	126	"
Dānijā	120	"
Vācijā	60	"
Lietuvā	3,0	"
Latvijā	1,7	"
Igaunijā	0,6	"
Eiropas SPRS	0,45	"

No 1921./22. līdz 1929./30. g. g. Latvijā izbūvēti tilti:			
Koka tilti	577 gab.,	izm. Ls	4.856.048.—
Koka tilti ar mūra balstiem	60 " " "	" " "	1.281.049.—
Dzelzbetona un mūra	143 " " "	" " "	1.673.086.—
Caurtekas	666 " " "	" " "	1.609.096.—
	1.446 " " "	Ls	9.419.279.—

Dzelzceļi.

Dzelzceļu galvenā priekšrocība ir satiksmes ātrums. Ja pajūgs var nobraukt 12-15 klm. stundā, tad dzelzceļa ātrums ir: pasažieru vilcieniem līdz 90 klm., kas vēl arī nav galīgs ātrums ir no svara kā pasažieru satiksmē, tā arī pārvadājot ātri bojājošās preces un ja jāapmierina steidzīgus pieprasījumus. Dzelzceļu kustība ir piemērota masu transportam, pārvadājot preces uz lieliem attālumiem, kā arī lielu ļaužu masu pārvietošanas.

Kā tālākais moments krīt svarā regulāra un precīza satiksme. Ar to stāv sakarā transporta drošība, piemērojot transporta līdzekļus preču īpatnībām, piem. ledus vagoni u. t. t. Pasažieru vilcieni dod tagad vislielākās ērtības (guļamvagoni, restorān vagoni u. t. t.).

Dzelzceļi ārkārtīgi palētinājuši transportu. Viņu tarifi pat nesasniedz 25% no vedmaksas ar ratiem. Pateicoties dzelzceļiem cilvēks atbrīvojies no saistības ar dzīves vietu, tajās zemes ir apvienotas pasaules tirgū, attālumiem no centriem vairs nav agrākās negatīvās nozīmes. Pateicoties modernai teknikai, dzelzceļu izbūvei vairs nav nepārvaramu šķēršļu: tiltus ceļ pāri vislielākām upēm, būvē tuneļus cauri kalniem etc. Dzelzceļu tīkls var racionāli pārklāt visu zemi, ja to izbūvē pēc noteikta plāna.

Pēc satiksmes plašuma un oikonomiskās nozīmes dzelzceļus var šķirot, kā: starptautiskas maģistrāles, galvenās līnijas, blakus līnijas un pievedceļus.

Dzelzceļu būve un valsts.

Ņemot vērā dzelzceļu nozīmi priekš vispārības, valstij uzliekams pienākums rūpēties par viņu izbūvi un uz

raudzīt dzelzceļu ekspluatāciju. Jau pie trases nosprašanās valstij jāņem vērā projektētās līnijas tautsaimnieciskā nozīmē; līnija jāvelk tā, lai viņa vislabāk sekmē zemes ražojošos spēkus: skaņ fabriku centrus, raktuves etc., kuņu vērtība caur dzelzceļu aug. Dzelzceļos ieguldamais kapitāls ir liels un to nedrīkst neproduktīvi šķiest, būvējot parallēlas līnijas, vecās nojaucot etc. Tāda neracionāla saimniecība novērota USA, kur konkurējušās parallēlas līnijas un tādas vēlāk nojauktas. Dzelzceļa līnijas jāapsver arī no viņu stratēģiskās nozīmes, kur ne vienmēr var rēķināties ar ceļu ienesīgumu. Arī dzelzceļu kulturālā nozīme nav savienojama ar rentabilitāti, kas sevišķi izpauzās būvējot lielās maģistrāles (Transsibīrijas līnija, Pacific-ceļi). No visa sacītā izriet, ka dzelzceļu tīkls jāizveido plānveidīgi, visas valsts interešu mērogā.

Visas pasaules dzelzceļos ieguldīto kapitālu aprēķināja 1908. gadā uz 208 miljardi RMK., tagad šī summa būs jau dubultojusies.

No drošības viedokļa valstij jāuzrauga tiltu, tuneļu, aizsargierīču etc. pirmklasīgu izvedumu, sevišķi jāruna iet par privātiem ceļiem.

Katrai dzelzceļu līnijai ar būves koncesiju piešķirts zināmā mērā ekspluatācijas monopols starp noteiktiem gala punktiem. Tā ir liela saimnieciska vara, kuņu ceļa īpašnieki nedrīkst izmantot egoistiskos nolūkos, pretēji vispārības interesēm, — te bieži valstij jāiejaucās ar savu autoritāti. Vispirms, līniju koncesionējot, valsts saista uzņēmējus ar konkrētiem noteikumiem un prasībām. Valsts var izdot vispārīgus normatīvus nosacījumus, kā arī likumdošanas ceļā regulēt tarifus etc. Tādā ceļā valsts var kontrolēt privāto iniciatīvu. Vispilnīgāki valsts tomēr var aizsargāt vispārības intereses, pārņemot dzelzceļus savā rīcībā.

Sai jaunlaiku prasībai runā pretim dzelzceļu attīstības gaita. Sākumā nebija pārlicības, vai dzelzceļi atmaksāties un praksē iniciatīve pārgāja privātās rokās. To mēs vērojam Anglijā, USA un arī Vācijā. Arī Francija izdeva koncesiju uz 90 gadiem, pēc kuņas notecēšanas dzelzceļiem

bija jāpāriet bez atlīdzības valsts īpašumā. Tikai beidzamā priekškaņa laikā atzina par pareizāku valsts dzelzceļu principu: valsts pati sāka būvēt jaunus dzelzceļus, kā arī izpirka privātas līnijas (Krievijā).

Valsts dzelzceļu būve ir nepieciešama kapitāla nabagās valstīs, kur nav uzņēmīgu kapitālistu. Tāpat mazāk rentablas līnijas, ar stratēģisku vai galvenā kārtā kulturālo nozīmi, varēs būvēt tikai pati valsts. Ja blakus privātiem ceļiem pastāv arī valsts dzelzceļi, trūkst dzelzceļu satiksmes kopīgas virsvadības. Ja turpretim dzelzceļu būve un ekspluatācija koncentrēta vienās rokās, visa saimniecība var būt daudz sekmīgāka: rodas prāvi ietaupījumi pie staciju izbūves, kuņas bieži var apvienot centrālstacijās. Vēl lielāku oikonomiju var gūt caur apvienotu ekspluatāciju: atkrit daudzās sīkās pārvaldes, var racionālāki izmantot ripojošo materiālu (lokomotīves, vagonus), kas pie vagonu apmaiņas starp dažādām līnijām nav pilnīgi panākams.

Konkurence starp daudzām privātām dzelzceļu sabiedrībām noved galu galā pie viņu apvienošanās. Tad šādas lielas apvienības gūst ārkārtīgi lielu iespaidu un var pilnsoņus ekspluatēt, kur tad valsts spiesta dzelzceļu saimniecību rēgulēt. Anglijas un USA piedzīvojumi tomēr rāda, ka likumdošanas ceļā ne vienmēr izdodās šīs egoistiskās tieksmes ierobežot.

Akciju sabiedrības būvēs dzelzceļus tad, ja naudas rente ir zema un kapitāls viegli sadabūjams. Valsts var ar šo momentu arī nerēķināties, nostādot pirmā vietā tautsaimnieciskos motīvus un ne rentabilitāti.

Pret valsts dzelzceļiem ceļ pa daļai dibinātas ierunas, ka valsts būvētie ceļi izmaksā dārgāk un arī viņu ekspluatācija iznāk dārgāka. Turpretim jāsaka, ka valsts ceļi ir zolidāki būvēti, nekā privātie. (USA ceļi šinī ziņā atļauj daudz ko vēlēt). Protams, ka konkurencei trūkstot, valsts ceļi var iestigt birokrātismā, mazāk sekot progresam, nekā privāto ceļu konkurences spiesti.

Dzelzceļu attīstība.

Anglijā dzelzceļi būvēti viscaur ar privātiem kapitāliem, bez valsts pabalsta. Koncesijas izsniedza vienīgi ar parlamenta piekrišanu un nebija viegli tās iegūt. Neskatoties uz dārgo izmaksu, Anglija pārklājās ar plašu dzelzceļu tīklu, agrāk nekā citas valstis. Dažādie uzņēmēji, kā konkurenti, sanāca konfliktā tarifu jautājumos un bija spiesti apvienoties, lai izmantotu dzelzceļa monopola lielo iespaidu. Pret šīm tieksmēm uzstājās valdība un parlaments. 1844 g. valdība iegūst iespaidu tarifu noteikšanā, tāpat tiesību dzelzceļus izpirkt. 1873. g. valdība ieceļ sevišķu „dzelzceļu padomi“ tarifa lietās un vēlāk šis savas tiesības vēl paplašina. Valsts dzelzceļus tomēr neizpērk.

Kaŗa laikā privātos dzelzceļus pārņēma valsts, maksājot dividendes 1913. g. apmērā. Ar 1921. g. likumu visi dzelzceļi iedalīti 4 grupās. Pastāv sevišķa „tarifu tiesa“ ar plašām pilnvarām, kuŗa atvieto agrāko „dzelzceļu padomi“.

U. S. A. dzelzceļi atrodās atsevišķu štatu kompetencē. Vienīgi lielās maģistrāles „Pacific railroads“ ir no Ņijas koncesionējamas. USA dzelzceļiem bijusi sevišķa nozīme, jo viņi pieslēdza kultūrai jaunus plašus apvidus. Dzelzceļu būvi veicināja ar plašām zemes koncesijām (Homesteads law). Līdz 1869. g. pastāvēja gandrīz pilnīga dzelzceļu būves brīvība. Tarifu patvaļa radīja ar laiku neiešamu stāvokli, tā kā fermeri prasīja valsts pabalstu tarifu noteikšanā. Ārkārtīgā konkurence lielo sabiedrību starpā noveda pie daudziem dzelzceļu bankrotiem: no 1870.—1897. gadam sabruka 752 dzelzceļu biedrības. Sekas — lieli kapitāla zaudējumi. 1887.—1889. g. g. likumi rada „Ņijas dzelzceļu padomi“, kuŗai jārēgulē starpštatu dzelzceļu satiksme un jāpārziņ tarifu jautājumi. Kaŗa laikā Ņija pārņem dzelzceļus savā pārziņā, garantējot akcionāriem kā dividendi beidzamo 3 gadu (1911.—1914.) caurmēra peļņu. 1920. g. dzelzceļus atdod atpakaļ privātām sabiedrībām ar noteikumu, ka dzelzceļu grupām jāapvienojās un jānovērš savstarpēja konkurence. Valdībai ir tiesība noteikt tarifus pat atsevišķiem štatiem.

Vācijā pirmo dzelzceļu būvē 1838. g. no Berlīnes uz Potsdamu kā privātu uzņēmumu. Valsts tomēr kontrolē būvi un ekspluatāciju un patura sev izpiršanas tiesības. Lai veicinātu jaunu ceļu izbūvi, valsts uzņemas renšu garantiju uz akcijām un obligācijām, paturot jau tad prātā un apsverot valsts dzelzceļu izbūves plānu. Pēc 1871./72. g. kara spilgti iezīmējās atkal doma — pārņemt dzelzceļus valsts pārziņā. Šo domu aizstāv Bismarks, bet nevar izvest dzīvē, jo atdurās uz apvienoto valšķu partikulārismu. Tikai 1879./80. g. g. Prūsija izpērk 6 lielākās dzelzceļu līnijas, kam vēlāk seko citi izpirkumi. 1916. g. Prūsijas valstij no visiem dzelzceļiem piederēja 58.637 klm., privātiem 3.710 klm. Pievedceļus atstāja privātai iniciatīvei. Līdzīga attīstība novērojama arī citās Vācijas valstīs: Bavārijā, Saksijā, Virtembergā. 1896. g. apvieno Prūsijas un Hessenas dzelzceļus, radot caurejošo maģistrāļu koordinēšanu.

„Augstskola Mājā“ Nr. 48.

Tautsaimniecības nodaļa

Tirdzniecības politika

(Pēc lekcijām lasītām Latvijas Universitātē 1932. g.).

5. lekcija.

Tālākie apvienošanas mēģinājumi cieš neveiksmi, atduroties uz mazo valstiņu partikulārismu. Tikai pēc kara izdodās satversmes ceļā radīt Valsts dzelzceļu apvienību: ar 1. aprīli 1920. g. visi valsts dz-ceļi pāriet Vācijas republikas īpašumā, kā „Deutsche Reichsbahnen“. Blakus valsts pārvaldei pastāv padomdevēju organs satiksmes un tarifa lietās.

Ar 30. augusta 1924. g. likumu „Deutsche Reichsbahnen A. G.“ uzņemas 11 miljardu marku lielu saistību reparācijas maksājumu kārtošanaī zem kreditorvalstu kontroles. Pēc 1929. g. Parizē pieņemtā „Young'a“ plāna pro-

jektēts šo parādu kārtot 37 gados, ar 660 miljonu marku gada maksājumiem, atdodot Vācijas dz-ceļiem pilnu rīcības brīvību. Projekts tomēr nav akceptēts.

F r a n c i j ā, izveidojoties privāto dzelzceļu monopōlam, visi dz-ceļi atrodās 6 lielu akciju biedrību īpašumā, kuŗas katra pārvalda savu rajonu bez konkurences. Blakus šīm biedrībām izveidojies neliels valsts ceļu tīkls: 1910. g. tikai 17,95% (apm. 1/5 daļa) bija valsts dz-ceļu. Izbūvētiem akc. sab. ceļiem pēc 90 gadiem bija jāpāriet bez atlidzības valsts īpašumā.

Ar 1842. g. likumu bija izstrādāts viengabalains plāns visiem valsts dz-ceļiem, bet viņu realizēt neizdevās: privātas biedrības bija pārāk iespaidīgas un valstij bija jāapmierinās ar zināmu tarifu regulēšanu. Ar 1921. g. likumu visi valsts dz-ceļi ir apvienoti uz liguma pamata starp valsti un dz-ceļu sabiedrībām. Radīta „Dzelzceļu padome“, kuŗai ir noteicošs vārds satiksmes izveidošanā un tarifu lietās.

K r i e v i j ā pirmos dzelzceļus (Pēterpils-Carskoje selo un Nikolaja ceļu) būvēja valsts. Vēlāk Pievolgas un Kaukaza līnijas būvēja privātas sabiedrības ar valsts garantētu obligāciju kapitālu un 0%0%. Finanču ministrs S. Vitte sāka dz-ceļus izpirkt, atzīdams par pareizu valsts ceļu principu.

L a t v i j ā visi lielie ceļi pieder valstij, izņemot Ziemeļ Vidzemes un Liepājas-Aizputes šaursliežu līnijas un pāris privātos piededceļus.

Dzelzceļu statistika.

Visu pasaules dz-ceļu garums kopā bija:	
1913. g.	1.101.653 klm.
1925. g.	1.230.234 „

Izbūvētie ceļi 1925. g. sadalījās šādi :

Valsts nosaukums	Uz 100 kv. klm.	Uz 10.000 iedzīvot.
Beļģija	36,5 klm.	14,2 klm.
Anglija un Īrija	16,1	8,7
Šveice	14,0	14,7
Vācija	12,3	9,2
Dānija	11,8	14,8
Francija	9,7	12,0
Lietuva	5,6	13,2
Polija	5,0	7,1
U. S. A.	4,3	38,0
Latvija — 2856 klm.	4,3	15,5
Igaunija	3,0	12,9
Somija	1,2	13,5
S. P. R. S.	1,0	5,0

Elektroficētu dzelzceļu 1926. g. bija :

Šveicē	43,71 ⁰ / ₀
Austrijā	8,66
Zviedrijā	7,52
Italiijā	6,60
Norvēģijā	4,60
Francijā	2,29
Anglijā	2,06
Vācijā	1,88

Dzelzceļu tarifi.

Lai izvestu noteiktu dzelzceļu politiku, visas valstis bijušas spiestas iespaidot tarifu normēšanu vai nu ar valsts iejaukšanos, vai likumdošanas kārtībā. Tas attiecās galve-

nā kārtā uz preču pārvadājumiem, bet skar arī personu tarifus.

Pie tarifa noteikšanas iezīmējās sekojoši viedokļi:

- 1) komerciālais — stāda tarifa likmes atkarībā no tā, cik katra prece var nest t. i. no preces vērtības attiecības pret viņas apjomu. Šo viedokli aizstāv privātie dz. ceļi, kas cenšas pēc lielākas peļņas. Matemātiski pareizas likmes noteikt grūti. Lai ierobežotu privāto dz. ceļu egoismu un patvaļu, valstij jānoteic maksimālās un minimālās likmes un arī nepieciešamie ierobežojumi.
- 2) nolikt vedmaksu atkarībā no pārvadājamās preces apjoma. Pamatā te liek pārvadājumu pašizmaksu un tarifa likmes izrēķina uz 3 faktoru pamata: pēc svara, ieņemamās telpas un attāluma. Šāds tarifa noteikšanas veids dod lielāku pārskatamību un vienmērīgākas likmes un viņu atbalsta galvenā kārtā valsts dzelzceļi. Izejot no tautsaimniecības prasībām un pielāgojoties konkrētiem apstākļiem, arī šinī gadījumā nepieciešama zināma diferenciācija likmēs.

Kā vērtības, tā apjoma pamati ir vienpusīgi. Anglijā un Amerikā valorizēšanas sistēma bija radījusi ārkārtīgu patvaļu: dz. ceļi ar rabatiem un tarifu diferencēšanu pēc attālumiem izrādīja zināmiem uzņēmumiem izciļus pretimnākšanu un tas izsauca protestus. No otras puses jāatzīst, ka stingusi sistēma arī nav viscaur attaisnojama: zināmām preču kategorijām var tarifa likmes paaugstināt, bez kā viņas jūtami apgrūtinātu satiksmi un izsauktu jaunas sekas. — Ceļiem, kuŗu būve maksājusi dārgi, var atļaut ņemt lielākas likmes. Tāpēc ieteicams vidus ceļš, kas apvieno valorizēšanas un volumna principus.

Līdzšinējā prakse rāda, ka valstis, kuļās dominē privātie dz-ceļi, prasa no tiem tarifu stabilitāti un publicitāti. Izņēmuma tarifu pielaiž ļoti reti. Uz valsts dz-ceļiem izņēmumus pielaiž, ja to prasa svarīgi tautsaimnieciski motīvi.

Financiālais viedoklis.

Dz ceļos ieguldītais kapitāls ir tik ievērojams, ka nav iespējams atteikties no viņa rentabilitātes, kas sevišķi saņemams pie privātiem dz-ceļiem, bet arī tad, ja dz-ceļi pieder valstij. Dz-ceļus lieto visi pilsoņi un maksa sadalās uz visiem. Maksas iekasēšana vienkārša un lēta. Cik tālu valsts var paaugstināt tarifu, nosaka pasažieru maksātspēja un arī cik pārvadājamās preces var neņt. Lai arī cik valdība nepazeminātu dažādos gadījumos vedmaksu, tad tomēr dz-ceļi nedrīkst dot iztrūkumu. Taisnība, ka lēts tarifs veicina preču apgrozību, bet arī tarifu ziņā valsts tautsaimnieciskās intereses spēj ilgstoši ievērot tikai rentabilitātes robežas.

Tarifa likmes.

Tarifa likmes noteic pirmā kārtā ar dz-ceļiem saistītie izdevumi, kas sadalās 2 daļās :

- 1) vispārējie izdevumi, un
- 2) ekspluatācijas izdevumi.

Pie vispārējiem izdevumiem pieskaitāmi: ieguldītā kapitāla procentes un pārvaldes izdevumi (telpu īre, algas pārvaldei etc.).

Ekspluatācijas izdevumi sastādās no algām satiksmes personālam, satiksmes līdzekļu izmantošanas un tekošiem

remontiem. Prēcīgi abas grupas norobežot nav iespējams.

Vispārējie izdevumi paliek konstanti līdz zināmai intensīvitātes robežai. Ārkārtīgi augot pārvadājumiem, izdevumi pieaugs un tarifā jāizved korrigējumi. Tas attiecās arī uz ekspluatācijas izdevumu kvoti: tā stādama atkāribā no racionālas telpu izmantošanas, kā arī citiem specifiskiem apstākļiem. Princips paliek negrozīts, t. i. jāņem vērā sadalījums starp ģeneralizdevumiem un tiešo transporta izmaksu.

Vispārējos izdevumos jāpiedalās visām pārvadājamām precēm, neskatoties uz to, cik lielā mērā viņas dzelzceļu izmanto. Līdzīga maksa ņemama arī par ie- un izkraušanu, neatkarīgi no attāluma. Šis tarifa daļas visām precēm aprēķināmas vienlīdzīgi.

Otra tarifa sastāvdaļa aprēķināma no svara un attāluma, pēc tonnu-kilometriem, pārejot uz diferencēto tarifu, t. i. caurmērā likme par tonnu un klm. samazinās ar attālumu, pie kam kā pamatprincips uzskatāma prasība, ka vedmaksa par tājāku gabalu nedrīkst būt zemāka, kā maksa par isāko gabalu, t. i. maksai absolūti jāpieaug. Šāda tarifa redukcija tautsaimnieciski attaisnojama: tā atvieglo preču apmaiņu ar attāliem apvidiem, izlīdzina attāluma nelabvēlīgo iespaidu.

Konkrētos gadījumos jānoskaidro, kādā mērā pazeminātas likmes var pavairot transportu un par cik caur pieaugušiem pārvadājumiem samazinājusies pašizmaksa uz zināmu vienību.

Pretim tarifu diferencēšanai var runāt arī par tarifu individuālizēšanu. Ja uzņēmums kārtīgi un ievērojamās apmēros izmanto dzelzceļu, viņam var dot zināmu rabatu, jo tad dz-ceļš spēj pilnīgāki un racionālāki izmantot ripojošo sastāvu. Šādus labumus var baudīt ikkatrs, jo viņš izpilda līdzīgus priekšnoteikumus.

Daudzās valstīs pastāv dažāda vedmaksas atkarībā no:

- a) preču pārvadāšanas ātruma, (preču vai pasažieru),
- b) sūtījumu veida (gabalprece, vagonu sūtījumi),
- c) cik telpas ieņem sūtījumi.

Vēl mināmi speciāli tarifi lauksaimniecības ražojumu pārvadāšanai, akmeņu oglēm, būvmateriāliem u. c. Tāpat ir tranzita tarifi.

Vācijas valsts dz-ceļi ievēduši ar 1922. g. visām precēm progresīvus procentuālus nolaidumus ar augošu attālumu. Pie attālumiem, sākot no 200 klm., nolaidums ir 5⁰/₀, no 300 klm. — 10⁰/₀ u. t. t. sākot no 1000 klm. — 45⁰/₀ no vedmaksas. Tāda tarifa diferencēšana uz lieliem attālumiem tautsaimnieciski attaisnojama, lai tuvinātu izejvielas rūpniecības centriem. Ievesti arī tranzita tarifi, lai konkurētu ar kaimiņvalstīm. Vācija izņēmumu tarifus attiecina uz apm. 1/3 no visiem preču pārvadājumiem.

L a t v i j a s preču tarifs paredz 21 klasi. Vedmaksas noteikta ik par 100 kg. (iesk. 3⁰/₀ kultūras fonda piemaksu) Tarifa I daļā ievietoti, bez vedmaksas likmēm, vispārējie noteikumi un normas, kā arī papildu maksājumi. II daļā — preču nomenklatūra un klasifikācija. Vedmaksu tarifs stāda atkarībā arī no preces vairuma un šinī ziņā ir 5 likmes: sūtījumiem no 5 tonnām, 10 to, 15 to., beidzamā klasē tranzita un eksporta tarifu grupas. III daļā ir attālumi starp stacijām.

Lai orientētos tarifa jautājumos, tekoši jāseko visiem grozījumiem un jauninājumiem.

Pasažieru tarifs.

Pasažieru tarifs noteic braukšanas maksu atkarībā no ienemamās vietas, ērtības (vagonu klases), attāluma un ātruma.

V ā c i j ā patlaban pastāv sekojošs personu tarifs:
I kl. — 11,6 pf., II kl. — 5,8 pf. un III kl. —
4,0 pf. Bez šīs maksas vēl aprēķina piemaksu
par ātrvīlciņiem un ekspresiem, kā arī piemaksu
par vietu karti un guļamvietu.

Pazemināta maksa ieviesta viscaur skolniekiem, eks-
kursijām, kā arī laukstrādniekiem uz darba vietu. Lielākus
atvieglinājumus dod arī mēneša vai sezonas kartes. Tāpat
arī satiksmē starp lielājiem centriem un tuvāko apkaimi.

Ūdens ceļi un iekšējā kuģniecība.

Ūdensceļi šķirojami kā jūras ceļi un iekšējie ūdens-
ceļi. Pēdējie var būt vai nu dabiskie ūdensceļi vai māks-
līgi radīti. Pie dabiskiem pieder ezeri un upes, pie māks-
līgiem — kanāli.

Ezeriem liela nozīme U. S. A., Kanadā, Šveicē, arī
SPRS, kur tie ir pietiekoši plaši un dziļi. Upēm, kā pir-
matnējam satiksmes līdzeklim, citādi pieskīrāma izcilus no-
zīme, sevišķi senos laikos. Tagad upes savā dabiskā iz-
veidojumā ne vienmēr atbilst kuģniecības prasībām, prasa
lielus regulēšanas darbus.

Kanālu izbūve prasījusi lielus līdzekļus un darbs veikts
ilgākā laika posmā. Kanāli var savienot kā upes, tā arī
saīsināt jūras ceļu. Ir kanāli, kas savieno jūru ar iekšze-
mes tirdzniecības centriem, piem. Genta, Brūgge.

Kā ievērojamākie jūras kanāli mināmi :

- 1) Sueces kanāls (161 klm.) starp Vidusjūru un
Sarkano jūru. Viņš saīsinā braucienu no Lon-
donas uz Bombeju par 43,5⁰/₁₀, uz Colombu par
38⁰/₁₀, uz Vladivostoku par 24,5⁰/₁₀.

- 2) Panamas kanāls (atklāts 1912. g.) saīsina ceļu no Ņujorkas uz San-Francisko par 60⁰, līdz Jokohamai par 37⁰.
- 3) Keizara Vilhelma kanāls — savieno Baltijas un Ziemeļu jūras.

Liela nozīme ir iekšzemes kanāliem, sevišķi Beļģijā un Hollandē. Šie kanāli savieno vai nu dažādas upes, vai upes ar ezeriem un jūru.

Kanālu izbūves attīstība.

Ja nerūnā par Ķīnu un Eģipti, tad vispirmā valsts, kuŗa iekšzemes kanālu izbūvei piegriezusi vēribu, ir Fran-
c i j a. Indriķa IV laikā — 1604. g. pabeigta „Canal de Briar“ izbūve, pēc Sulli plāna. Kolberts, lai veicinātu rūp-
niecību, veicinājis „Canal de Languedec“ būvi. Arī Na-
poleons I piegriezis kanālu būvei vēribu, bet nepārtrauktie
kaŗi to traucējuši. No 1820.—1847. g. valsts izdod kanālu
būvei prāvus līdzekļus. Vēlāk kanālu būves interese at-
slābst, jo kanāli maz ienesa un lielu vēribu piegriezta dzelz-
ceļiem. Pēc zaudētā 1871. gadu kaŗa atkal uzņem kanālu
būves domu, jo tie lielā mērā veicinājuši saimniecisko
dzīvi. Ap 1880. g. valsts paredz kanālu izbūvei lielas sum-
mas, praksē tomēr būvē nelielos apmēros. Nodevas no
kanāliem ienesa ļoti maz un tāpēc tās 1880. g. atcēla.

A n g l i j u jau senos laikos sliktie zemes ceļi
spieda ķerties pie dabisko ūdensceļu regulēšanas. Pirmo
kanālu būvē 1759. g. no Bridgewater ogļu raktuvēm uz
Mančesteru. Sākumā tas atnesa 15⁰ dividendes. Vēlāk
sāka interesēties par dz-ceļiem, kas pateicoties lētām oglēm
strādā ar peļņu. Kanāliem nelabvēlīgi ir arī nelielie attā-
jumi, kādēļ neatmaksājās kanālu kuŗu ie- un izkraušana

pēc īsa transporta. Vēl minams „Manchestershipchanal“, kas savieno Mančesteru ar jūru, būvēts kā privāts uzņēmums un peļņu nedod. Lai novērstu konkurenci, dz-ceļu sabiedrības uzpērk kanālus, tos nelabo un nepadziļina, kā to prasa dzīva satiksme.

Vācijā kanālu būvi sākusi jau 17. g. simtenī. Prūsija būvē „Tinow“ kanālu, kas savieno Oderu ar Haveli. Kā jaunākās kanālu būves mināmas: „Donau-Main“ un „Mittelland“ kanāls starp Reinu un Elbi. Vēl atzīmējams „Königsberger-Seekanal“ starp Pregeli un Frischer Haff.

Pēc Versaļas miera līguma Vācijai uzlikts pienākums uzturēt savus kanālus kārtībā un turēt tos Sabiedroto bezmaksas lietošanā.

Kanālus Vācijā pārzin valsts un visi Vācijas karāli ir valsts īpašums.

Vācijas statistika attiecībā uz kanālu izbūvi un ekspluatāciju rāda sekojošus skaitļus:

Izbūvēto kanālu kopgarums iztaisa 1836. g. — 648 klm., 1870. g. — 1056 klm., 1908. g. — 2613 klm.

Pārvadāts pa ūdensceļiem (ton klm.):

1870. g. — 2 900 milj. (dzelzceļi 10.900 milj.)

1910. g. — 19 000 „ „ 56.300 „

1926. g. — 21.500 „ „ 65.328 „

No visiem transportiem Vācijā pa kanāliem pārvadā 21—25% no kopkravas un šim procentam tendence pieaugt.

Krievijā kanālu sistēma izveidojās pag. g. s. vidū, te mināmi Ladogas ezera sistēma, Sviras kanāls, Marijas sistēma un kanāli Polijas robežās. Projektēti saimnieciski grandiozi kanāli, kas savienotu Daugavu un Dņepuru, Donu ar Volgu, bet nav izvesti.

Latvijā vienīgais privātas iniciatīvas būvētais kanāls caur Baltezeru savieno Gauju ar Ķīšezeru un tam nozīme koku pludināšanai.

Kanālu saimnieciskā nozīme.

Tā sevišķi labi saskatāma, ja viņus salīdzina ar dzelzceļiem. Kā raksturīgākie momenti mināmi:

- 1) Ūdenstransporta lētums, kas no svara lētu preču pārvadāšanai lielos attālumos, jo šīs preces nespēj nest dārgu transportu. Liellaiva pa kanālu var pārvest vesela vilciena kravu, viens velkonis pietiek vairākām lielaiivām, patērē maz ogles un prasa mazu personālu.
- 2) Gar kanāliem nav jāceļ dārgas piestātnes. Lielaiivu var pie- un izkraut kaut kuņā vietā. Tā piestāj tieši pie kuņa.
- 3) Liellaivas brauc lēni, tāpēc nav jābūvē tā, kā vagonu, kuņiem jāreķinās ar satricinājuma risku. Netto tonnāža lielaiivās izmaksā apm. 1/3 daļu no maksas par līdzīgu tilpumu preču vagonos. Liellaivā var kravu salikt līdz 4,5 mt. augstu, vagonā tikai 3 mt.

Pārvadāšanas izdevumi kuņi pret dzelzceļu izteicās attiecībā kā 1:14.

- 4) Ūdenstransports gan virzās līdz 6 reizes lēnāk uz priekšu, nekā dzelzceļa vilciens. Strugu ātrums ir līdz 20 klm. diennakti. Liellaivas ar velkonī nobrauc 50—70 klm. attālumus 24 stundās. Velkoņi nedrīkst ātri braukt, lai ar saceltiem vilņiem nebojātu kanāla sienas.

Ūdenstransports tāpēc piemērots masu pārvadājumiem, kuņiem nav steidzamības rakstura. Ātri bojājošās preces, kuņas steidzamības kārtā nogādājamas uz attiecīgām vietām, tāpēc nosūtamas pa dzelzceļiem. Šis moments dod dzelzceļiem lielas priekšrocības un izlīdzina pretešķību transporta izmaksas ziņā.

Ūdenstransporta lētums ir izšķirošs priekš būvmateriālu pārvadājumiem, (kā ķieģeļiem, akmeņiem u. t. t.), kā arī citām smagām, relatīvi lētām precēm.

Zirgs mierīgā ūdenī var pavilkt 5 līdz 6 reizes vairāk, nekā uz dzelzceļa un 40 līdz 50 reizes vairāk, nekā uz zemes ceļa. Šie skaitļi diezgan spilgtā mērā raksturo ūdensceļu nozīmi.

Ūdensceļu izbūve.

Upju regulēšana izmaksā lētāk, nekā dzelzceļu līnijas izbūve tādā pat gaļumā; kanāla izbūve, turpretim, ir daudz dārgāka. Par upju lietošanu valsts maksu neņem, arī kanālu lietošana ir vai nu brīva, jeb par to jāmaksā visai maz; dzelzceļu tarifus, turpretim, izrēķina tādus, lai varētu ieguldīto kapitālu amortizēt un viņš rentētos. Ja valsts maksu par kanālu lietošanu neņem un to uzliek vispārībai, tad dzelzceļiem pašiem ir jānes savi izdevumi.

Kanāli var atmaksāties pie intensīvas viņu lietošanas, vai arī ja kanāls izbūvēts pietiekoši dziļš un lietojams lielākiem kuģiem; tāpēc jaunākos kanālus būvē dziļākus un platākus, nekā agrāk. Zem zināmiem apstākļiem pat dubultsliežu dzelzceļš var izmaksāt lētāk, nekā kanāli.

Robežas kanālu būvei iezīmējās ar to, ka viņus nav iespējams ikkurā vietā rakt, bet drīzāk gan dzelzceļus. Tāpēc arī dzelzceļu tiklu iespējams tiklveidīgi izbūvēt pār visu zemi, bet ne kanālu tiklu.

Iekšējo ūdensceļu lietošanu kavē sals, plūdi un zems ūdens līmenis vasarā, sausā laikā. Kanāli aizsalst agrāk, nekā upes un ar zināmiem pārtraukumiem te normāli jā-rēķinājās. Navigācijas periodu pa kanāliem Vācijā pieņem šādu: pa Reinu — 280 līdz 330 dienas, pa Elbu 260 līdz

320 dienas; Ritprūsijā to rēķina no 210 līdz 230 dienām gadā. Navigācijas pārtraukums vasarā ir nejaušs un ar to normāli nevar rēķināties; tādos gadījumos ne ikreizes dzelzceļi var pārņemt ūdens masu transportus un iespējami zaudējumi caur preču novēlotu piegādāšanu.

Pret kanālu izbūvi pacēlušās agrāk agrāricšu balsis; kanāli iepludinot zemē lētu labību, saknes un citus lauksaimniecības produktus, tādējādi nositot patēriņa centros viņu cenas. Šie iebildumi nav loģiski motivējumi, jo tad varētu uzstāties arī pret jaunu dzelzceļu būvi. Kanāli viņu rajonā ceļ zemes vērtību un dod apkārtnes zemkopjiem lielus labumus.

Būvkapitālu priekš kanāliem dod vai nu valsts, vai ieinteresētās aprindas, (gruntsgabalu īpašnieki, kuņu zemes vērtība aug, aug, pilsētas, kuņām kanāli dod iespēju lēti piegādāt izejvielas, ogles u. t. t.), vai arī kanālu lietotāji, maksājot par kanāla lietošanu pēc tonnāžas. Attiecīgie interesenti arī sedz kanāla remonta izdevumus.

Ja agrāk ņēma par kanālu lietošanu nodevas, tad tagad šāda doma atmesta. Vācijā maksu par kanālu lietošanu atcēla 1871. gadā, Francijā — 1880. gadā. Principā jāatzīst, ka nodevas nebūtu ņemamas, ja satiksmes ceļi nāk vispārībai par labu vienlīdzīgā mērā. Arī jāatsakās no nodevām, ja viņu iekasēšana rada grūtības, vai pat neatmaksājās. No otras puses, nodevu nemšana ir attaisnojama, ja kanālu palīgīdzekļi, kā slūžas, celtni, ostas, dārgi izmaksājuši un kanāla lietotājiem tie dod manāmus speciāl-labumus; šie arī iekasēšana nav grūta. Kā rīkoties katrā gadījumā, to vislabāk rāda prakse.

Lai nenodarītu pārestību, piemēram, ņemtu nodevas pilnā apmērā no kuģa, kušš seklā ūdens dēļ uzņēmis tikai kravas daļu, nodevas noliekamas visai mērenas. Vispār jāsaka, ka tautsaimniecība atbalsta satiksmes ceļu brīvību

un tāpēc ūdensceļiem jābūt vai nu brīviem vai arī maksai par viņu lietošanu jābūt visai mērenai, kur viņa ņemama kā speciāl—maksā par celtņu un tamlīdzīgu labierīču lietošanu.

Projektējot jaunus mākslīgus ūdensceļus, visnotāl jā-rēķinājās ar ieņēmumiem priekš remonta, kā arī ieguldī-tā kapitāla procentiem. Ja te gribētu iebilst, ka šādi jauni ceļi nav apspriežāmi no privātsaimnieciskā viedokļa un uz viņu ienesīgumu būtu jāskatās kā uz saimnieciskās dzīves veicināšanas problēmu, tad arī nedrīkstētu gaidīt no dzelz-ceļiem peļņu: arī tie atbilst stādītai problēmai ja viņiem dotu bezprocentu aizdevumu. Pareizais ir komerciālais princips; „tautsaimnieciskā labuma“ jēdziens ir visai nenotekts un ļoti stiepjams.

Velkoņu monopols.

Vācijā jau no 1905. gada pa zināmiem kanāliem pa stāv valsts velkoņu monopols, kurš dod valstij noteiktus ienākumus arī priekš kanālu uzturēšanas kārtībā. Šāds monopols vēlāk jo plaši pielietots un to paredz arī uz jaunbūvējamiem ūdensceļiem.

Jūras kuģniecība.

Jūra nešķir, bet vieno tautas un zemes; viņa ir ceļš, kurš aptver visu pasauli un šis ceļš ir ertāks un lētāks, nekā zemes ceļš. Kuģniecība paplašina sakarus un veicina starptautisko darba dalīšanu; viņas nozīme līdz šim ir arvien pieaugusi.

Kuģniecības attīstības gaitā iezīmējās sekojošas etapas: pāreja no būrniekiem uz dzelzs un tērauda tvaiko-

ņiem, pie tam ar daudz lielāku tilpumu; pārlabotas kuģu mašīnas ar samazinātu ogļu patēriņu un lielāku netto-tonnāžu. Rezultātā: paātrināts ceļš, lētākas fraktis. Jaunākais sasniegums ir turbinu kuģi, kurināmi ar naftu.

Jūras ceļa priekšrocības pret iekšējiem ūdensceļiem ir tās, ka jūra ir „brīva” ikvienam, izņemot teritoriālo piekrastes joslu (3 jūdzes). Kuģinieks nav sistīts ar noteiktu ceļu (ruti), viņš var izvēlēties izdevīgāko virzienu. Jūras kuģu tonnāža nav no jūras atkarīga: šīs robežas velk ostas un viņu ierīces, bez kuģām kuģniecība nav domājama. Kuģniecības attīstību lielā mērā ietekmē ostu labierīcības, celtni kravas iekraušanai un izkraušanai, ostas savienojums ar dzelzceļa līnijām un iekšzemes ūdens ceļiem.

Kuģošanas veidi.

Kuģošanu sauc par „kobotāžu”, ja runa ir par piekrastes braucieniem starp vienas un tās pašas valsts ostām; pretstatā kobotāžai mināmi: „tālbraucieni” pāri klajai jūrai. Tālāk runā par „līniju kuģniecību” un „brīvo kuģniecību” (tramp); pirmā gadījumā kuģi uztura satiksmi starp noteiktām ostām un noteiktā laikā, otrā gadījumā kuģniecība ar noteiktiem braucieniem nav saistīta un izvēlās ostas, uz kuģām dabūjamas labākas fraktis un krava, no gadījuma uz gadījumu. Līniju kuģniecībai ir sevišķa nozīme priekš pasažieru pārvadāšanas, kā arī priekš pasta sūtījumu un dārgu preču transporta, kur ātrums ir izšķirošs un transports var panest augstāku vedmaksu. Galvenā kārtā tie būs gatavie fabrikāti, kuģu pārvadāšana prasa individuālu rūpību un uzmanību. Kārtējā kuģu satiksme prasa lielāku kuģu parku (sastāvu); tāpat kuģa iekārta un komforts pasažieru tvaikoņos prasa lielu kapitālu, kuģu vislabāk var savākt kuģniecības sabiedrības. Lai novērstu neveselīgu

konkurenci, šīs sabiedrības apvienojās kartelos, kuŗi, uz liguma pamata, sadala darbus savā starpā. Karteļi, savukārt, var apvienoties „pūlos” (Pool. Abrechnungsgemeinschaft), kur tad apvienoto redereju peļņu sadala pēc „atslēgas”. Tāpat vairākas rederejas var izstrādāt saistošu frakšu tarifu priekš noteiktiem braucieniem (piem. „London — Baltic rates”).

Kuģniecības tautsaimnieciskā nozīme ir lētais transports. Ja arī brīvā kuģniecībā fraktis svārstās atkarībā no pieprasījumiem uz tonnāžu, viņas tomer ir daudz lētākas par dzelzceļu vedmaksu, kur tarifi ir stabili. Arī līniju kuģniecībā fraktis ir zemākas, nekā pie dzelzceļu pārvadājumiem. Attālums kuģniecībā nav no tāda svara, kā pie sauszemes transportiem; ja kuģim ir izredze dabūt kravu atpakaļbraucienam (Rückfracht), frakts uz tālāko ostu, zem apstākļiem, var būt pat zemāka, nekā līdz tuvākai ostai. Kuģniecībā nav preces stingri šķirotas pēc klasēm resp. vērtības kā tas ir uz dzelzceļiem. Kuģi var nofraktēt (charter) vai nu visu, vai viņa daļu, noteiktam braucienam un tad frakti noligst katrā atsevišķā gadījumā; kuģi var nofraktēt arī uz zināmu laiku (time—charter). Nosūtītājam ir plaša rīcības brīvība par savu kravu; nereti viņš pārdod kravu kā „peldošu”, kas sevišķi viegli iespējams, ja kono-saments izrakstīts uz odri.

„Augstskola Mājā“ Nr. 49.

Tautsaimniecības nodaļa

Tirdzniecības politika

(Pēc lekcijām lasītām Latvijas Universitātē 1932. g.).

6. lekcija.

Kuģniecības attīstības gaita.

Jau sirmā senatnē, kad galēras virzija uz priekšu ar airēm, foiniķieši, kartāgieši, grieķi — apbraukājuši visu Vidus jūru, pat viņpus „Herkulesa stabiem“, vedot plašu tirdzniecību ar svešām tautām. Romas valsts varenība nebija domājama bez kuģniecības. Romieši sāk kuģniecībā pielietot jau būras. Momsens savā „Römische Geschichte“ pieved, ka ķeizara Augusta laikā Romā pārvestais obelisks (tagad „Porta del Popolo“) vests ar kuģi, kuram bijuši 2.000 matrožu, bez tam 1.200 citu braucēju. Kā cita krava

uz kuģa atradušies 400.000 (romiešu) pūru kviešu, t. i. ap 34.000 hektolitru, audumi, stikla preces, papīrs un pipari. Par attistīto kuģniecību vēsta Puniešu kaņi un Kartagas flote.

Viduslaikos kuģniecība zeļ Itālijā (Venecijā, Dženovā), Ziemeļu un Baltijas jūras Hansas pilsētās, Spānijā un Portugālē. Kuģniecība vēl lielākā mērā uzplaukst pēc kompasa izgudrošanas un Amerikas atklāšanas. Jauno laiku pārejā, blakus Spānijai un Portugālei, pirmā vietā izvirzās Holande. XVII g. s. Anglija pārspēj citus sāncenšus un tos nobīda pie malas: šī suprematija Anglijai vēl tagad palikusi.

Anglija sākot ar XIV gadu simteni cenšās redzami atbalstīt savus kuģiniekus; XVI g. s. kabotāžu starp Anglijas ostām deklarē kā Britu flagas priekštiesību un vēlāk to attiecina arī uz zvejniecību. Anglijas kuģniecības monopōlu nodibina Olivera Cromwell'a „Act of Navigation” 1651. gadā; šis likums sevišķi pastiprina kabotāžas monopōlu un tālāk nosaka, ka: preces no aizjūras zemēm brīv ievest Anglijā vienīgi uz angļu kuģiem; Eiropas kuģi drīkst ievest Anglijā vienīgi tādas preces, kuņas šinīs zemēs ražotas, bet ne kolōniju preces. Sāļtas zivis brīv ievest Anglijā un viņas kolōnijās tikai tad, ja viņas zvejotas angļu kuģiem. Likums bija vērstš pret Holandi, kuņas rokāslīdz tam atradās jūras tirdzniecība. Zem šī spaida attistijās Anglijas tirdzniecības flote. Kā tālākais rīkojums bija — kolōniju izolēšana no starptautiskās tirdzniecības; tiesību tirgoties ar kolōnijām piešķīra Skotijai — 1707. gadā un Irījai — 1778. gadā, tās abas pielīdzinot Anglijai.

Ziemeļ-Amerikas Savienoto valšķu atkrišana 1783. gadā mikstināja šo sistēmu; arī palikušās Anglijas kolōnijas ieguva lielāku brīvību. Pēc Napoleona kaņiem pirmā vietā izvirzās brīvtirdzniecības princips arī Anglijā; 1848.

gadā Anglijā atceļ diferenciāl-takses svešiem kuģiem un sākot ar 1854. gadu arī kabotāžā pielaiž svešus kuģus.

Savu kuģniecību Anglija arī tieši veicinājusi ar prēmijām: tā 1830. gadā ievēd prēmijas lieliem pasta kuģiem par ātrumu un precizitāti. Arī jaunākā laikā subvencionētas tvaikoņu līnijas; pēckaŗa laikā valsts garantējusi rentes jaunbūvētiem kuģiem.

Francija rīkojusies līdzīgi Anglijai. XVI g. s. izdots noteikums, ka tikai frančiem atļauts nofraktēt franču kuģus. Līdz pat 1861. gadam kuģu satiksme ar kolonijām rezervēta franču kuģiem. 1816. gadā ievēsts noteikums, ka prēmijām, kuŗas ievēstas ar svešiem kuģiem, jāmaksā 10% muiņas piemaksas un bez tam vēl diferenciāl-tonnāžas nodoklis. Napoleons III ievēd kuģniecības brīvību, vienlīdzīgi visos tirdzniecības līgumos. Pēc 1871. gada kara atkal ievēd kabotāžas priekšrocības tēvzemes kuģiem un muitas piemaksas svešiem kuģiem. Prēmijas pazistāmas jau no Colbert'a laikiem, sevišķi subvencijas pasta līnijām. Pēc pasaules kara valsts ievēd renšu garantiju aizņēmumiem priekš jaunu kuģu būves. —

Vācijā — mināmas Hansas pilsētas, kuŗas ievēd priekšrocības saviem kuģiem un pabalstus lielajām kuģu līnijām. Ar 1881. gada likumu paredzētas savu kuģu priekšrocības kabotāžā, paredzot zināmus izņēmumus.

Pirms kara Vācijai piederēja, tūlīt pēc Anglijas, lielākā tirdzniecības flote. Kara laikā puse no tās gāja bojā, pārējo pa lielākai daļai atņēma Versaļas miera līgums: visi kuģi ar tonnāžu pāri par 1600 tonnām bija jāizdod sabiedrotiem, tāpat bija jāizdod puse no kuģiem ar tilpumu no 1000 līdz 1600 tonnām, vēl arī visi kuģi, kuŗi atradās būvē pirms 1920. gada janvāŗa, puse no dokiem, krāniem, velkoņiem un bageriem; visā visumā 90% no priekškaŗa tirdzniecības flotes bija gājusi zudumā. Bet jau 1928. ga-

dā Vācija stāv atkal ceturtā vietā. Valsts atbalsta rederus, ja tie paši nespēj sagādāt vajadzīgos kreditus.

Krievijā priekškaļa laikos izsniedz pabalstus „Brīvprātīgās flotes” kuģiem un valsts maksā Sueza kanāla nodevas. Kobotāža, izņemot sāls pārvadājumus no Melnās jūras, ir tēvzemes kuģu priekšrocība. Ārzemēs pirktos kuģus atļauts ievest bez muitas; arī dažus gadus pirms kaja ievesta kuģu hipotēka.

Statistika.

Būru kuģi tagad priekš lielajām kuģniecības valstīm zaudējuši nozīmi. Anglija arī tagad nepārtraukti stāv pirmā vietā. Otrā vietā nāk USA, kuģu tirdzniecības flote pēc kara pieaugusi četrkārtīgi. Pa kara laiku un pēc kara unijas „Shipping board” bija līdz 1922. gadam sabūvējis līdz 8 miljoni reģister-tonnu jaunu kuģu; tad sāka šos kuģus likvidēt, jo tie nesa tikai zaudējumus. Vēlāk, vēl 1928. gadā valstij piederēja ap 4 miljoni reģist.-tonnu tilpuma.

Pasaules koptonnāža bija:

1914. gadā — 49.089.552 reģ.-tonnas,

1928. „ — 66.954.659

Šī beidzamā tonnāža sadalījās starp sekojošām galvenām valstīm:

Anglija	19.875 350	reģ.-tonnas,
U. S. A.	12.092 885	„ „
Japana	4.139.815	„ „
Vācija	3.777 251	„ „
Itālija	3.428.817	„ „
Francija	3.344.465	„ „
Norvēģija	2 968 207	„ „
Holande	2.816.705	„ „

Pie izmērīšanas jāņem vērā sekošās attiecības:

1 Reg.-tonna = 2,83 kub. m.,

1 netto tonna = 1 1/3 brutto reg.-tonnas.

Gaisa satiksme.

Lidmašīna (aeroplans) un gaisa kuģis (cepelins) reprezentē vismodernākos satiksmes līdzekļus.

Viņu priekšrocība — ā t r u m s, tāpat viņu neatkarība no kalniem, lejām, ūdeņiem. Ātrums sevišķi no ļoti liela svara pie personu pārvadāšanas, tāpat piedārgu preču transporta un pasta satiksmes. —

Kā negatīvās puses mināmas: atkarība no gada laika un atmosfairiskiem apstākļiem (vētras, miglas); neskatoties uz lielo evolūciju šie traucēkļi vēl ir visai ievērojami, tā kā gaisa satiksmē nav vēl iespējams ieturēt noteiktu maršrutu. Nakts lidojumi iespējami vienīgi tad, ja ierīkotas apgaismotas lidotāju ostas un masti gaisa kuģu piestiprināšanai; šīs ierīces izmaksā ļoti dārgi, no viņām tomēr nav iespējams atteikties, jo tālsatiksmē naktslidojumi ir nepieciešami. Tehnika vēl ir nepilnīga; kā ērtības, tā drošības ziņā te vēl daudz kas uzlabojams. Grūtības sevišķi lielas ir ziemas laikā. Pārvadājamās kravas svars ir nesamērīgi mazs pret kopsvaru un sauszemes un jūras satiksmei te ir lielas priekšrocības. Arī paši transporta līdzekļi ir ļoti dārgi, dārga arī pati ekspluatācija; tāpēc gaisa satiksmei var izmantot sevišķi maksātspējīgi pasažieri un dārgas preces un pasta, kur tad tarifs arī attiecīgi augsts. Jācer, ka tehnikas progress te rādīs jaunus ceļus un ievēdīs radikālus pārlabojumus.

Gaisa satiksme vēl atrodas bērna autos, cik tāli viņai piešķirama praktiska nozīme. Kā bīstams kaŗa ierocis viņa ieguvusi izcilus nozīmi un kaŗa laika piedzīvojumi to virzījuši tālu uz priekšu.

Komerčiālās aviācijas sasniegumi 1928. gadā bija šādi :

	Nolidots klm.:	Pārvadātie pasažieri	Pārvadātā krava :
U. S. A.	16.852.733	52.934	2.622.239 klg.
Vācija	10.690.475	118.183	2.095.009 "
Francija	7.297.004	19.698	1.286.802 "
Šveice	865.893	9.688	1.153.571 "
Itālija	1.991.809	15.629	249.341 "
Anglija	1.237.560	18.874	602.618 "

Organizācija.

Vācijā agrāko mazo privāto sabiedrību vietā 1926. gadā nodibinājušies „Deutsche Luftverkehrs — Gesellschaft“; šīs biedrības akcionāri vāc līdzekļus un rūpējās par gaisa satiksmes izveidošanu.

Ieņēmumi nesedz izdevumus un to arī neviens nav sagaidījis; te spēlē lomu patriotisms, pa daļai arī sports. Valsts piemaksā subvencijas pēc nolidoto kilometru skaita, galvenā kārtā uz lielajām starptautiskām līnijām. Šādi palsti ir nepieciešami tik ilgi, kamēr tehnika būs tiklīdz progresējusi, ka gaisa satiksme varēs pati atmaksāties. Dažās valstīs zināmas līnijas jau spēj segt savus izdevumus (piemēram „Deruluft“, līnija „Tallinn — Helsinki“); viņas noorganizējušas kārtīgu pasta satiksmi, preču paraugu sūtījumus un pasažieru pārvadāšanu. Tālākās iespējamības šīnī ziņā ir nepārrēdzamas.

Likumdošana.

Cik tāli gaisa satiksme neskar militāros iebildumus, viņa ar likumu atzīta par „brīvu“. Starptautiskos kongre-

sos šo jautājumu vēl vienmēr cilā un jācer, ka izdosies arī vienoties uz noteiktām starptautiskām normām.

Ārējās tirdzniecības politika.

Iekšējie un starpvalstu saimnieciskie sakari.

Valsti darbojošies saimnieciskie uzņēmumi sastāda zināmu vienību, kuŗa izskaidrojama caur dabiskiem apstākļiem, kopēju tiesisko iekārtu, tradīcijām un kultūru. No tā izriet noteikta atšķirība starp iekšējiem saimnieciskiem sakariem un starp sakariem ar citām valstīm.

Ja ārvalsti arī ir līdzīga tiesiska iekārta, tad tomēr sakaros ar to iezīmējās citādi apstākļi, nekā iekšzemes sakaros. Pirmkārt te krit svarā lielāki attālumi, kuŗi šķir ražotāju no patērētāja. Šie attālumi palielina transporta izdevumus un sekas ir darba dalīšana starp dažādām valstīm, kuŗas, pie līdzīgiem apstākļiem, savukārt grupējās norobežotās vienībās. Ražošanas līdzekļi un dabiskie apstākļi dažādās valstīs nav vienādi, kas rada šo valstu starpā tālāku diferencēšanos. Disponīblās mobilās vērtības un pieprasījums pēc naudas kapitāliem katrā valstī noteic dažādu naudas renti. No svara arī ir dažādā naudas vienība atsevišķās valstīs un naudas pirkšanas spējas. Zemēs ar augstvērtīgu naudas vienību dzīve parasti ir dārgāka, nekā zemēs ar zemāku naudas vienību.

Starptautiskos sakaros preču apgrozībai piekrit pirmā vieta. Merkantilisti preču apgrozību identificē ar tirdzniecības bilanci. Šāds uzskats ir populārs arī vispār pie caurmēra pilsoņā. Tas izskaidrojams ar to, ka par preču ievedumiem mums ir statistiski dati. Par citiem starptautiskiem sakariem konkrētu skaitļu nav.

Ārējās tirdzniecības skaitļi tomēr nav visai precīzi. Tas redzams no divu valstu eksporta un importa skaitļiem, kuņi par vienu un to pašu darījumu tomēr nesaskan, jo statistiskie paņēmienu katrā valstī ir dažādi. Ir konstatēts, ka eksporta vērtība parasti uzdota par zemu, sevišķi ja to uzdod paši eksportieri; viņi ņem par pamatu iekšzemes cenas, ne pārdošanas cenas, jo nodokļus un izvedmuitu ņem no šīm cenām. Ja eksporta kopsūmma novērtē ierēdņi, jā-saka, ka šāds novērtējums var būt ne sevišķi rūpīgs, it īpaši tad, ja izvedprece nav aplikta ar muitu. Muitas ie-stādes gan rūpīgi pārbauda importētās preces, kuņām jā-maksā muita, piegriežot mazāku vērtību bezmuitas eks-portam.

Starptautiskā preču apmaiņa iztaisa tikai daļu no in-ternacionāliem saimnieciskiem sakariem. te jāņem vērā vēl daudz citi faktori, kuņi ienes korrekтивus valsts tirdzniecības bilancē un tāpēc tie noskaidrojami.

Preču apmaiņa.

Starptautiskā preču apmaiņa var būt abpusīga vai vienpusīga. Pirmo regulē tirdzniecības līgumi starp divām valstīm un viņa izriet no starptautiskās darba dalīšanas.

Preču apmaiņu šķiro kā tiešu preču apmaiņu un ne-tiešo apmaiņu. Pie tiešās apmaiņas iekšzemes ražotājs savu preci pārdod tieši patērētājam un otrādi. Netiešā ap-maiņa izpaužās kā tranzīts, kur patērētāja ir trešā valsts. Tranzīta preces nav grūti statistiski tvērt, ja viņas visas top eksportētas. Lieta ir komplicētāka, ja daļa no tranzīta pre-cēm paliek iekšzemē un tikai daļu no tranzīta izved. Tā-pat tranzīta preces var iekšzemē iepriekš uzlabot, apstrādāt un tikai tad izvest uz trešo valsti.

Preču apmaiņu apzīmē kā ģenerāl-tirdzniecību, ja viņā ietilpst tranzīts un svešu izejvielu apstrādāšana eksportam. Preču apgrozību vārda šaurākā nozīmē (bez tranzita un re-eksporta) sauc par speciāltirdzniecību. Statistika vēl uztver atsevišķus momentus, attiecībā uz izcelšanās vietu, patēriņu un tamlīdz. Preču apmaiņa rāda gadu no gada progresīvu pieaugumu.

Pakalpojumi.

Bez preču apmaiņas starptautiskā satiksmē krit svarā tā saucamie „neredzamie eksporti un importi“ — dažādu savstarpēju pakalpojumu veidā. Šeit attiecas pārvadājumi (jūras un sauszemes transports), tēlegrafa un telefona satiksme etc. Dažas valstis, kā Anglijā un Norveģijā, ieņēmumi no transporta ir ļoti lieli, Ārzemju lielbanku filiāles caur savām kredīta un valūtas operācijām gūst peļņu savai zemei caur šo vidutājību. Tāpat lielās preču biržas, kā preču sadalīšanas vietas (piem. Rotterdama, Hamburga) ienes zemē ievērojamu vidutāja peļņu. Vēl mināmas prēmijas, kuŗas vienas valstis maksā otrai ārvalstij par pār- apdrošināšanu, ārstu pakalpojumiem kurortos, mūziķu peļņa no koncertiem ārzemēs.

Kapitāla ieguldījumi.

Zemē ieplūst maksājumi par kapitāliem, kuŗi novietoti ārzemēs, kā rentes, atmaksas, dividendes. Šie ieguldījumi var būt vai nu aizdevumi ārvalstij vai arī privātai saimniecībai, piedalīšanās ārzemju akciju sabiedrībās, peļņa no rūpniecības uzņēmumu filiālēm ārzemēs u. t. t. Visi šie darījumi izriet no abpusējām saistībām: pakalpojumi no vienas puses (kā aizdevumi) un pretpakalpojumi no otras

pusēs (procentēs un atmaksas). Vienpusīgi maksājumi, bez pretpakalpojumiem, pastāv izņēmuma veidā kā kara reparācijas, kādas uzliktas Vācijai pēc Versaļas miera līguma.

Personu satiksme.

Starptautiskā satiksmē arī personu pārgrupējumi ienes vērtību pāreju no vienas valsts otrā. Izceļotāji aizved sev līdz zināmas vērtības, kuŗas nākimmigrācijas zemei par labu. Ārzemju strādnieki aizved līdz nopelnīto algu uz ārzemēm. Dažās zemēs, kā Šveicē un Itālijā, tūristi ienes ievērojamas vērtības gan caur iepirkumiem, gan tur naudu nodzīvojot.

Maksāšanas bilance.

Visi šie faktori kopā ņemti sastāda starptautiskā mērogā — maksāšanas bilanci, kuŗa naudā izteic stāvokli par noteiktu periodu. Maksāšanas bilance tomēr neaptver starptautiskās saistības, bet vienīgi terminētos maksājumus. Ja ar ārēju aizņēmumu zemē ieplūst jauni kapitāli, tad tanī momentā maksāšanas bilance ir aktīva, bet šis moments ir izņēmuma moments, kas neatspoguļo valsts vispārējo stāvokli visā pilnībā.

Tirdzniecības bilance.

Tas pats sakams par tirdzniecības bilanci: viņa statistikas skaitļos neizteic starptautiskās saistības, piemēram ja preces ievestas uz kredita. Statistika uztver vienīgi ārējo preču apgrozības momentu, neņemot vērā šī importa ekvivalentu (kreditu, vekselus). Sevišķi tagad, kur katra valsts cenšas paplašināt savu tirgu, preču piegādājumi uz kredita līdzinās kapitāla izvedumam. Ja Anglijā ievēdumi ilgstoši

pārsniedz izvedumus, tad tas izskaidrojams ar to, ka viņa kā kapitāla bagāta zeme, saņem no ārienes rentes un aizdevumu atmaksas, ar ko sedz radušos starpību. Padomju Krievijas tirdzniecības bilance ir visā visumā aktīva, jo viņa izved par katru cenu, uz tautas bada rēķina, lai realizētu savu piegādes planu. USA izved savu jēlvielu pārpalikumu un aizsargājās no importa ar augstām ievadumitām, savus liekos uzkrājumus USA iegulda ārzemēs.

Latvijas maksājumu bilanci ir mēģinājis uzstādīt Ceičners (oikonomistā). Cik labi viņam tas izdevies, par to var dažādi spriest. Var viņam daudzos punktos nepiekrīst, bet mēģinājums tomēr ir nopietns darbs. Vispār jāsaka, ka arī vecās valstis maksājumu bilances uzstādījums ir pa lielākai daļai dibināts uz aproksimatīviem vērtējumiem.

Internacionālos sakaros importa apmērus noteic:

- 1) svarīgu vajadzību apmierināšana un
- 2) valsts pirkšanas spējas, t. i. ekvivalents, ko valsts var dot šī eksporta samaksai. Jo nepieciešamākas ir ievadamās preces, jo lielāka enerģija jāpieliek, lai saražotu vajadzīgo ekvivalentu, ja valstij nav zelta, ar ko diferenci izlīdzināt. Bagātas valstis, kuŗas savus kapitālus novietojušas ārzemēs, var iztrūkumu segt ar savu kapitālu augļiem un atmaksām.

Eulenburgs, attiecībā uz starpvalstiskiem sakariem, šķiro 3 periodus:

a) Nacionālās agrārvalstis (16.—18. g. s.) iztiek galvenā kārtā ar saviem ražojumiem, imports iztaisa neievērojamu pieprasījumu papildinājumu.

b) Rūpniecības valstis (19. g. s.) pirmā vietā nostāda eksportu, kuŗā izpaužas viņu vara uz ārieni.

c) Tagadējie starptautiskie sakari izveidojušies uz darba dalīšanas principiem starp atsevišķām valstīm, galvenā kārtā bāzejoties uz tiešām vajadzībām un katras valsts īpatnējiem apstākļiem.

Ārējās tirdzniecības organizācija.

Augstākā tirdznieciskās politikas veidotāja valstī ir tirdzniecības ministrija. Šo ministriju bieži apvieno ar rūpniecības ministriju, vai to pievieno finanču resoram. Šādu pārveidošanos pārdzīvojusi arī Latvija. Daļa no ārējās tirdzniecības vadības piekrit ārlietu ministrijai, sevišķi kas zīmējās uz tirdzniecības līgumiem, konsulātiem āizen.ēs.

Iekšējo tirdzniecību pie mums pārzin Finanču ministrijas tirdzniecības nodaļa un banku nodaļa. Ārējās tirdzniecības veicināšanai, kā jau teikts, ieceļ konsulus, kuŗi var būt vai nu goda vai karjēras.

Goda konsulus ā zemēs ieceļ no vietējiem ti-gotājiem. Viņu uzdevumā ietilpst minētās valsts pilsoņu aizstāvēšana un saimniecisko izziņu vākšana. Izņēmuma gadījumos konsuļi var būt arī ārzemnieki. Pret šiem konsuļiem ceļ ierunas, ka viņi var būt partējiski, t. i. aizstāvēt vairāk savas valsts intereses, nekā tās valsts intereses, kuŗa viņus iecēlusi.

Karjēras konsuļi ir ierēdņi, kuŗiem jāaizstāv tirdzniecības, satiksmes un kuģniecības intereses un jāiesūta ziņas par ārvalsts saimnieciskiem apstākļiem. Šos konsuļu ziņojumus, cik tālu tie var interesēt vispārību, var arī publicēt. Pie Francijas konsulātiem darbojās sevišķi tirdzniecības atašēji, kuŗi pēta tirgus apstākļus un sniedz Francijas pilsoņiem pret mērenu atlīdzību arī tirdznieciskas izziņas.

Pret konsulāro informāciju iebilst, ka viņa nav spējīga pārredzēt tirgus konjunktūru un ka konsulārās izziņas par vēlu nāk atklātībai zināmas. Tirdzniecībai, turpretim, ir nepieciešama ikdienas, tēlegrafiska informācija.

Vācija ir noorganizējusi saimniecisko izziņu centrāli pie Valsts saimniecības ministrijas. Viņa kopu ienākušās ziņas, sadarbībā ar saimniecisko organizāciju pārstāvjiem un šīs ziņas izplata caur tirdzniecības kamerām un vado-

šām saimnieciskām organizācijām, Arī Latvijā tirdzniecības departamēnts un ārlietu resors uztura kontaktu ar biržas komitējām un fabrikantu sabiedrībām, izsūtot tām konfidenciālus ziņojumus par akūtiem jautājumiem.

Goda konsulātu ir lielum lielais vairums, jo tie valstij neko nemaksā. Mūsu karjēras konsulātos arī darbojas lauksaimniecības speciālisti, lai pētītu ārējos tirgus apstākļus mūsu eksporta precēm,

Anglijā, Francijā un USA izziņu jautājums nokārtots vēl pilnīgāki. Sevišķi biroji kārtro ziņas un izdod iknedēļas biļeteus. Anglijā šo biroju sauc „Department of Overseas Trade“, Francijā „Office national du Commerce exterieur“.

Tirdzniecības kameras ārzemēs.

Beidzamā laikā vairākas valstis sākušas nodibināt tirdzniecības kameras ārzemēs (1928. g. Vācijai tādu kameru bija ārzemēs 24, bet ārzemju kameru Vācijā — 22). Šīs kameras ir privātas apvienības, kuļu mērķis ir divu valstu tirdzniecības sakaru veicināšana, izziņu vākšana, arbitražas, sakaru uzturēšana ar tirdzniecības kamerām iekšzemē.

Jau pirmskara laikā tirdzniecības kameras sasauca periodiskus starptautiskus kongresus. Karām izbeidzoties sabiedrotie nodibināja šo kongresu vietā „Starptautisko tirdzniecības kameru“, ar mērķi sekmēt draudzīgas attiecības un apspriest plašus vispārīgus jautājumus starptautiskā mērogā. 1929. g. kameras sanāksme bija Amsterdamā, 1931. g. — Vašingtonā. Arī Latvija ņem dalību šinī starptautiskā kamerā caur Rīgas biržas komiteju.

Vēl atzīmējama ir Tautu savienības 1927. g. Zeņevā noturētā „Vispasaules saimnieciskā konference“, kuļu pie-

ņēmusi vairākas rezolūcijas par vēlamiem atvieglojumiem starptautiskos sakaros.

Ārējās tirdzniecības kontrole bija nepieciešama pirmā pēckaņa laikā, lai nodrošinātu iedzīvotājiem nepieciešamo patēriņa priekšmetu piegādi un tiktu pāri sastrēgumam ar ārzemju valūtu. Beidzamos gados šī kontrole atkrita, kā lieka, bet pašā beidzamā laikā tāda atkal ieviesta daudzās valstīs, kā pasaules krīzes diktēta nepieciešamība.

1927. gada „Vispasaules saimnieciskā konference asi izteicās pret šiem ierobežojumiem, kas tomēr izrādījušies dažreiz par vajadzīgiem.

Ārējās tirdzniecības monopōlu ievēdusi Padomju Krievija. Ārējās tirdzniecības komisariāts regulē kā kooperātīvo, tā valsts tirdzniecību, izdarot iepirkumus ārzemēs caur savām pārstāvībām. Arī lielājiem koncerniem vajadzīga licence operācijām ar ārzemēm. Līdzīgiem ierobežojumiem padotas arī „jauktās akciju sabiedrības“, kurās piedalās ārzemju kapitāls. Bet pašas SPRS valūtu viņai tomēr nav izdevies saglābt. Ārzemju kapitāls arī Padomju Krievijā piedzīvojis vilšanos.

Ārējās tirdzniecības politikas mērķi.

Saimnieciskās politikas robežas nosprauž valsts likumdošanas ceļā, kā iekšzemē, tā uz ārieni. Kaut saimniecisko dzīvi lielā mērā iespaido paši saimnieciskie subjekti, tomēr valsts iniciatīvei šeit ir izšķiroša nozīme. Starptautisko sakaru izveidošanās ir noteikta ar valsts saimniecības organizāciju: centralizēta valsts saimniecība, kāda pastāv SPRS, prasa arī centralizētus sakarus ar ārvalstīm. Brīvas sacensības princips prasa ārējās tirdzniecības brīvību, un arī šeit valsts var to kontrolēt un iespaidot. Noteikumi un rīkojumi iekšējās tirdzniecības regulēšanai ne-

var tikt piemēroti pilnā mērā ārējo sakaru kārtošanai. Katra valsts pirmā vietā nostāda savas intereses, cenšas pēc saimnieciskas neatkarības un patstāvības, lai kā slēgta vienība nostātos pretīm citām valstīm. Šis tīri politiskais mērķis, nodrošināt tautas vienību uz ārieni, ietekmē arī ārējos sakarus. Autarķijas domā, kur valsts cenšas iztikt ar pašas līdzekļiem, iezīmē ceļu uz saimniecisku un politisku neatkarību. Gala mērķis ir — uzturēt savu dzīvo spēku, dot tam eksistences iespējas, darbu un maizi. Lai to panāktu, iespējami jākāpina valsts saimnieciskā darbā ienesīgums. Pretīm šim vērtību ražošanas mērķim nostādas otrs — kā sadalīt ražotās vērtības, lai izlīdzināt tautas dažādo slāņu pretestības. Raksturīgs ir prof. Harmsa formulējums: „saimnieciskās politikas uzdevums mikstināt trūkumu un visiem līdzekļiem veicināt tautsaimniecības ienesīgumu, lai novērstu ar nabadzību un bezdarbu saistīto valstisko, socioloģisko, rāsas-bioloģisko un kulturālo postu (Grundlagen der Handelspolitik).

Brīvtirdzniecība un protekcionisms.

Ārējās tirdzniecības politikā praktisko atrisinājumu meklē teze un antiteze: brīvtirdzniecība vai protekcionisms. Abi viedokļi nav īsti principiālas dabas, bet vairāk praktiski līdzekļi mērķu sasniegšanai.

B r ī v t ī r d z n i e c ī b a s jēdziens izriet no individuālisma un liberālisma, prasot brīvību ikvienam nodarboties pēc viņa izvēles un spējām.

P r o t e k c i o n i s m s prasa valsts iedarbību starptautisko saimniecisko sakaru kārtošanā, mazāk rēķinoties ar individu, jo tautas kopība stādama augstāk. Viņš tautas kopību, kā slēgtu vienību, nostāda pretīm citām tautām. No teiktā izriet 2 problēmas :

- 1) individa attiecības pret savu tautu un
- 2) tautas attiecības pret citu tautu kopību.

Praksē izrādījies, kā ir brīvirdzniecība, ir protekcionisms ir labākie līdzekļi zināmu mērķu sasniegšanai: piemērojami atkarībā no tautas konkurences spējām, kā arī politiskām, saimnieciskām, sociālām un kulturālām prasībām.

Brīvirdzniecības mērķi saskatāmi sekošos motivējumos:

1) Starptautiskā darba dalīšanā: ražošanas apstākļi dažādās valstīs ir dažādi. Ja katra zeme ražotu galvenā kārtā tos priekšmetus, priekš kuriem viņai ir visizdevīgākie noteikumi viņa tautu kopībā ienestu augstāko saimniecisko rezultātu; — viņa šīs nozares izveidotu visintensīvāki, atmetot mazāk ienesīgo preču ražošanu.

2) Tirgus paplašināšanā: izkopjot izdevīgākās nozares, ražotāja valsts savas preces ved pasaules tirgū; — tas dod priekšnoteikumu masu — fabrikācijai, kam seko darba racionalizācija un cenu pazemināšana. —

3) Pateicoties starptautiskai preču apmaiņai, no ārzemēm ieplūst zemē ārvalsts lētākie ražojumi, kuri pieejami arī plašākām tautas aprindām, kuŗām dzīves standarts uzlabojas un turība pieaug. —

4) Līdzīgi, kā pie privātās sacensības, konkurence tautu starpā rada izlasi, apgrūtina monopolistiskās tieksmes.

5) Plašais tirgus rada vienmērīgas cenas, novērš strauju cenu svārstību. —

6) Arī maksāšanas līdzekļu ziņā rodas zināms izlīdzinājums: ja izvedumi pārsniedz ievedumus, nauda ieplūst zemē, viņas vērtība krietni ceļas: pieaug ievedums un eksports samazinās; otrādi: ja ievedumi pārsniedz izvedumus, nauda aizplūst, naudas vērtība ceļas, cenas krietni ievedumi samazinās, eksports pieaug. —

„Augstskola Mājā“ Nr. 50.
Tautsaimniecības nodaļa

Tirdzniecības politika

(Pēc lekcijām lasītām Latvijas Universitātē 1932. g.).

7. lekcija.

Robežas.

Brīvtirdzniecības mācībā operē ar racionāliem faktoriem, metot pie malas visus nesaimnieciskos momentus. Viņa neņem vērā, ka dabiskie apstākļi neviscaur ir vienādi un ka bez tieši saimnieciskiem faktoriem, jārēķinājās arī ar valsts politiskām interesēm un katras tautas cenšanos pēc neatkarības un patstāvības. — Absolūta saimnieciskā brīvība prezumē tautu kopības domu, kurai padodās itin visas zemes. Ja tā, tad, protams, no dabas nabadzīgāki

apveltītām zemēm klātos grūtāki, nekā bagātākām. — Vājākiem tamdēļ neierobežotais brīvirdzniecības princips nav pieņemams; neviena valsts neatteiksies no zemkopības tādēļ, ka citur var pārtikas priekšmetus lētāki ražot. Katrai valstij jāgādā: darbs un maize saviem pilsoņiem un jāatvairās no stipras ārējās konkurences.

Protekcionisms.

Brīvirdzniecības ideologi grib kāpināt valsts saimniecību uz eksporta rēķina; ja valsts nenoslēdzās pret importu, tad arī ārzemju tirgi, uz reciprocitātes pamata, viņai būs atviegloti. Pretīm brīvirdzniecības ekspansijas tendencei, protekcionisms ir dēfēnsīvs: viņš apgrūtina svešu preču ieplūdumu zemē. Protekcionisma valsts var tapt arī — ofensīva, ja viņas ražojumi eksportam ir konkurences spējīgi. Protekcionisms, tāpēc kā brīvirdzniecība, cenšās pēc valsts saimniecības lielāka ienesīguma, bet ne katreiz tas panākams. Ir jautājums, kas gala rezultātā iznāk izdevīgāki: vai eksporta veicināšana, vai importa apgrūtināšana.

Protekcionisma pamatojums ir: nacionālā darba aizsardzība. Viņa prasa aizsargmuitas visiem ražojumiem, kuŗus var dot valsts pati pietiekošā vairumā un pietiekošas kvalitātes, lai pašu ražojumiem būtu nodrošināts iekšējais tirgus. Šāda aizsardzība ir domāta kā ilgstoša, permanēna, nešķirojot atsevišķas rūpniecības nozares.

Audzinošās muitas.

Protekcionismu tādā veidā, kā pirmāk teikts, nebija domājis Fridrihs L i s t s: viņam muitas šķita tikai li-

dzēklis — izaudzināt tautas produktīvos spēkus. Nedzenoties pēc kādas atsevišķas nozares izcelšanās, Lists vēlējās lielāku daudzpusību un vispār ražošanas kāpināšanu. —

Jaunām valstīm ir pārejoši grūti konkurēt ar vecām, stiprām valstīm; viņām trūkst kapitāli un piedzīvojumi, kuri tikai ar laiku iegūstami. Tāpēc aizsargu muižām, kā audzināšanas līdzekļiem, piešķirams pagaidu raksturs, kamēr valsts izaugs konkurences spējīga. Tāpat aizsargmuitas ir vietā pret valstīm ar krītošu valūtu, lai viņas nevarētu nosist cenas pasaules tirgū.

Prasība pēc vispārējām ilgstošām muižām „tautas darba aizsardzībai” iet par tālu. Lielajām rūpniecības valstīm, kā piem.: Anglijai, ir jāievieš pārtika un izejvielas, tāpēc viņas spiestas eksportēt; viņas nāks pretim, uz reciprocitātes pamata, tām valstīm, kurās pret viņām nenoslēdzās. Lai arī ar ierobežojumiem, brīvirdzniecības domai ir neapstrīdams pamatojums. Dabiskie apstākļi, iedzīvotāju kultūras līmenis un spējas — prasa darba dalīšanu; būtu aplami, par katru cenu — dzīties pēc savas paša rūpniecības, ja nav izredzes viņu sekmīgi attīstīt un ja ir izdevīgāki — rūpniecības ražojumus ievest, eksportējot savas valsts dabiskos produktus. Šo pareizo domu ir izpratis arī Lists, jo viņš galu galā piekrit brīvirdzniecībai, kad pašu valsts būs pietiekoši nostiprinājusies pret citu valšņu konkurenci.

Aizsargmuitas ir noraidāmas visos gadījumos ja nav izredzes, ka aizsargājamā nozare kādreiz varēs pastāvēt bez muižas. Pretējā gadījumā darbs un kapitāls tiek virzīts ne pareizā gultnē, atvilktis citiem produktīviem mērķiem, izšķiestas. Protams, ir pielaižāmi izņēmumi, lai nerastos bīstama atkarība no ārvalstīm, piemēram, kara gadījumam jāražo sava labība, jāuztura savas municijas fabrikas.

Aizsargmuitas ir spēcīgs līdzeklis attīstīt valsts ražošanas apjomu, ja attiecīgām nozarēm ir dabisks pamats, bet viņas vēl nespēj sacensties ar bagātām ārvalstīm, kur

kapitāla rente ir zema, kur ir kvalificēts darba spēks. Pārejoši te muitas un citas priekšrocības var radīt jaunas, dzīvesspējīgas nozares. Kā spilgtu pierādījumu pieved biešu cukura ražošanas attīstību, kuŗa sāka nodibināties Eiropā Napoleona „kontinentālās blokādes“ laikā. Arī pēc blokādes atcelšanas palika spēkā augstās ievadmultas niedru cukuram, kas pamudināja uz tālākiem mēģinājumiem cukurbiešu izmantošanā. Ap 1830. gadu Vācijā un Francijā jau nodibinājās vairākas biešu cukura fabrikas; jauni, racionāli tehnikas paņēmieni drīz pacēla ražošanu tik tālu, ka varēja iztikt bez muitas aizsardzības. Biešu kultūra deva arī citus labumus: dziļa zemes kultūra uzlaboja laukus, kuŗi pēc tam deva bagātākas ražas; radās jauns darba roku pieprasījums biešu lauku apsaimniekošanai, cēlās algas, pieauga turība. Blakus attīstījās arī mašīnu rūpniecība jaunajai nozarei, netik vien priekš valsts, bet arī eksportam. Šini sakarībā mināmas vēl: lopkopības pacelšana, melases pārstrādāšana spirtā.

Aizsargmultas var izrādīties nepieciešamas, lai uzturētu jau pastāvošās nozares, kuŗās ieguldīti lieli kapitāli un kuŗas bez aizsardzības ietu bojā. Darba pārtraukums un no tā izrietošais bezdarbs, kā arī kapitāla zaudējums — liek pārdomāt par nepieciešamo aizsardzību, ja slēgto fabriku atjaunošana būtu saistīta ar lielām grūtībām, tālākiem zaudējumiem.

Ārzemju kapitāla pievilksana.

Brīvirdzniecība dod bagātajām rūpniecības zemēm dominējošu stāvokli pār citām, nabadzīgākām valstīm. Ar satiksmes uzlabošanu atkrīt attālumu iespaids, transports no ražošanas vietas līdz patērētājam palētinās: lielrūpniecī-

bas valsts var koncertēt ražošanu un iegūt monopola stāvokli, citas valstis izmantot.

Pret to var vairīties patērētājas valstis ar augstām aizsargmuitām, apgrūtināt importu, pat darīt to neiespējamu. Lielrūpniecības valstīm nu paliek alternatīva: vai nu sašaurināt savu ražošanu, vai nodibināt importa zemēs filiāles; pa lielākai daļai viņas izvēlās beidzamo ceļu. Tādā veidā importa zemēs nodibinās rūpniecība bez pašu kapitāla. Ārzesmes gan tad saņem augstāko ierēdņu algas, dividendes, algas kvalificētiem ārzemes strādniekiem. Bet ar laiku — strādīgā, inteliģentā tauta var atgūt šīs priekšrocības; viņa var atpirkt ārzemnieku akcijas un ārzemju uzņēmumu pārvērst nacionālā uzņēmumā.

Aizsargmuitas var novērst arī ārzemju kapitāla bēgšanu. Ja uzņēmums dod niecīgu ienesīgumu, kā ārzemju, tā arī pašu kapitāls aizplūst uz ārzemēm; tas nav bīstami, ja zeme citādi bagāta. Nabagās zemes tādu kapitāla bēgšanu var aizkavēt ar ievadmuitām, kuŗas nodrošina ražojumiem augstākas cenas un lielāku peļņu attiecīgiem uzņēmumiem.

Kopsavilkumā aizsargmuitu mērķus var izteikt šādi: kāpināt zemes ražošanu, koncentrēt kapitālspējas, dot darbu un vairot peļņas iespējas, — paturot acīs zemes īpatnējos apstākļus un vispārības ieguvumu un intereses.

Āizsardzības „pro“ vai „contra“.

Valsts ārējai tirdzniecības politikai, kuŗa vadās no konkrētiem apstākļiem, ir jāizšķirās vai par vai pret aizsardzību. Ja valstī pastāv veca rūpniecība, kuŗu sāk apdraudēt ārzemju konkurence, viņa ir jāaizsargā, kaut arī izredzes nebūtu daudzsološas; tādu pat aizsardzību prasa

jaundibinātie pasākumi. Te nu ir jāizšķirās, vai aizsargājamās nozares ierindot uzņēmumos, kuļiem vēlāk būs jā-sacensās pasaules tirgū, vai nē; izejot no konkrētiem, pat-reizējiem apstākļiem, izšķiņošais moments te drīkstētu būt nākotnes intereses, kaut gan nākotnes izredzes droši no-teikt un paredzēt nevar.

Vēl jā-rēķinās ar to, ka uz augstu aizsargvalni citas valstis var atbildēt ar pretlīdzekļiem. Ja zināmas nozares ir ar muitu aizsardzību; arī aizsargātās nozares var prasīt vēl tālāku aizsardzību, muitas pāaugstinājuma veidā. Tādas prasības pēc izlīdzinošas taisnības visā visumā nav pilda-mas; nevar zināma nozare prasīt aizsardzību tikai tādēļ, ka viņa atrodas grūtībās. Izšķiņošais moments te ir — vispā-rējais labums — stādot jautājumu: vai aizsargmuitas ir vis-pāribas interesēs, vai nē? To izšķirt nav viegli, jo katra nozare tad uzsvēļ savu valstisko nozīmi. Te allaž saduras divējādas intereses: ražotāja lielāka peļņa no vienas puses un patērētāja kabata no otras puses, tā tad jā-rēķinās ar vienas puses neapmierinātību. Ir ļauni, ja aizsardzības sistēma nav izdomāta līdz galam, ja nav sistēmas, bet aiz-sardzībai ir gadījuma raksturs, bez vispārīgas vadošās li-nijas.

Ilgstošas muitas ir grūti atcelt: dzīve parasti standartī-zējās uz šo muitu pamata, visi pirkšanas un pārdošanas darījumi dibinās uz viņām kā uz drošu priekšnoteikumu. Ienesīgums ir kapitalizēts un pēkšņa muitas atcelšana radīs sabrukumu.

Starptautiskā saimniecības konference, Ženevā, 1927. gadā, katēgoriski izteikusies par atgriešanos pie patiesas starptautiskās tirdzniecības brīvības un par muitas vaļņu noārdīšanu.

Ārējās tirdzniecības politikas līdzekļi.

Starptautiskā preču apmaiņa un pakalpojumi rada internacionālās saistības. Šo attiecību izveidošanos var iespaidot ārējā saimnieciskā politika ar dažādiem līdzekļiem: ar savu valūtas un diskonta politiku, ar noteiktu kapitāla un kredita politiku. (Lēti $\frac{0}{10}\frac{0}{10}$, eksporta kreditēšana, aizdevumi).

Arī iekšējā saimnieciskā politika var netieši ietekmēt ārējos sakarus; te mināma būtu kuģniecības veicināšana ar prēmijām, subveciju, — lai sekmētu ārējo tirdzniecību; dzelzceļu tarifa politika starptautiskā tranzita veicināšanai, ostu izbūve un labierīcības. Eksportu var veicināt ar prēmijām un piemaksām ražojošām nozarēm, kredita atvieglojumiem šīm nozarēm. Importu var regulēt ar cenu regulēšanu iekšzemes tirgū (labības cenas), ar priekšrocībām iekšzemes rūpniecībai pie valsts pasūtījumiem un tml.

Tieši ārējo tirdzniecību iespaido ar importa aizliegumiem un kontingentiem zināmām precēm un pret zināmām valstīm, ar ko ierobežo tirdzniecības brīvību. Kontingentu sistēma visvieglāk izvedama valstīs ar centralizētu saimniecības organizāciju (SPRS). Kompensācijas līgumi paredz savstarpēju preču apmaiņu starp divām valstīm, noteiktā nomenklatūrā un vairumos.

Valstis ar individuālistisko saimniecības iekārtu — kā svarīgākais ārējās saimnieciskās politikas līdzeklis — ir m u i t a s. Tās ir nodevas no precēm pie pārējas par robežu; viņas var būt trejādas: 1) ievedmuitas, 2) izvedmuitas un 3) tranzitmuitas.

Pēc sava mērķa muitas var būt: fiskālas un aizsargmuitas. Pirmajās ņem, lai sagādātu valstij ienākumus; viņas pielīdzināmas netiešiem nodokļiem. Aizsargmuitas domātas iekšzemes rūpniecības atbalstīšanai, lai varētu sacensties ar ārzemēm, lai tai iekšzemē būtu nodrošinātas augstākas cenas.

Izvedmuitas aizsargā jēlvielu aizplūdumu, nodrošinot vietējai rūpniecībai lētākas izejvielas. Šis muitas princīpā nav domātas valsts ienākumu vairošanai, kaut gan praksē tas tā var iznākt. Muitas uz precēm un produktiem, ko zeme neražo (koloniālpreces), ir fiskālas dabas. Degvīna un cukura muita un akcīze ir vienmēr valsts nodoklis, kaut arī viņas sauktu par aizsardzības līdzekļiem pret ār valstīm.

Tranzita muitām tagad vairs nav nozīmes; ja kāda valsts domātu tādas pielietot, viņa zaudētu ienākumus par transportu un pārvadājumi meklētu aplinkus ceļus.

Izvedmuitas praksē zaudējušas savu nozīmi; viņas var pastāvēt zemēs kā fiskāls līdzeklis, ja izvedamais produkts bauda monopōla stāvokli tirgū. Izvedmuitas tādēļ atceltas: Anglijā — 1842. g., Vācijā — 1873. g., Francijā — 1881. g. Pārejoši, kā fiskālu līdzekli, Anglija ieveda — izvedmuitu 1901. — 1905. gadam. Projektēto izvedmuitu kalija sāļiem Vācija tomēr dzīvē neizveda. Lietuva un Polija ievedušas izvedmuitu kokiem, kuŗi apgādā Vācijas rūpniecību.

Muitu starpā centrālo vietu ieņem i e v e d m u i t a s, kuŗas vadās no divejāda viedokļa:

- 1) kā aizsarglīdzeklis pret ārvalšķu konkurenci un
- 2) kā līdzeklis, lai sagādātu valstij ienākumus.

„Augstskola Mājā“ Nr. 51.

Tautsaimniecības nodaļa.

Tirdzniecības politika

(Pēc lekcijām lasītām Latvijas Universitātē 1932. g.)

8. lekcija.

Šo beidzamo mērķi sasniedz vislielākā mērā, ja ar ievedmuitu apliek plaša patēriņa priekšmetus.

Techniski muitu aprēķina vai nu:

- 1) pēc vairuma, mēra un svara, vai
- 2) pēc vērtības; pirmā gadījumā muitu sauc par specifisko muitu, otrā — par vērtības muitu („ad valorem“).

Vērtību noteikt ir grūti. Vispirms jābūt skaidrībā, kādu vērtību ņemt par pamatu: vai eksporta zemes vērtību,

vai importa zemes vērtību, vai vērtību uz robežas, vai pārdošanas vērtību iekšzemē.

Ja vērtība acīm redzot deklarēta par daudz zema, tad valstij uz doto precī ir priekšpirkšanas tiesības, t. i. valsts var, samaksājot deklarēto summu, noņemt precī. Arī ar šo paņēmieni ne vienmēr sasniedz mērķi, sevišķi ja tirdznieciskā morāle nav augsta. Lai vērtību pārbaudītu, ir vajadzīgas komplicētas ierīces (laboratorijas, eksperti). Aiz šī iemesla nomuitošanu var izdarīt tikai centrālās muitnīcas. Visi šie trūkumi atkrit pie specifiskās muitas: te nomuitošanas tehnika ir vienkārša un to var izvest arī mazākas muitnīcas.

Specifisko muitu vājā puse ir tā, ka augstvērtīgā un mazvērtīgā, tā paša nosaukuma prece maksā vienādu likmi. Šis moments ir svarīgs pie fiskālām muitām, jo viņš netver pircēja maksātspējas, bet ņem no lētās preces tādu pat muitu kā no dārgās. Zināmu korrektīvu panāk ar kvālitātes gradāciju (Staffelzölle), kāda arī ieviesta visos muitas tarīfos.

Muitas tarīfi.

Atsevišķu muitas likmju sakopojumu sauc par muitas tarīfu. Izšķir:

- 1) autonomos tarīfus, ja likmes valsts noteic ar savu suverēno varu, nekādi iepriekš nesaistoties ar ārvalstīm, un
- 2) konvencionālos tarīfus (Vertragstarife), ja likmes noteiktas, atkarībā no līgumiem ar citām valstīm.

Ar tirdzniecības līgumiem var paredzēt reciprocitāti, abpusīgus muitas nolaidumus, vai nu visā visumā, vai tikai zināmās pozīcijās. Tāda iespēja ir paredzēta Latvijas tirdznieciskos līgumos ar tā saukto „Baltijas klauzulu“, kuŗa

paredz reciprocitāti līgumos ar mūsu tuvākiem kaimiņiem : SPRS, Lietuvu un Igauniju.

Autonomā tarifa priekšrocība ir tā, ka valsts tarifu var grozīt pēc vajadzības, piemērojoties patlabanējiem apstākļiem — valstij ir brīvas rokas. Ja saimnieciskā dzīve ir iegājusi normālā gultnē, tad svārstīgas muitas ir nevēlamas: tirdzniecībai un rūpniecībai svārstīgas muitas nedod noteiktu pamatu kalkulācijai un racionālai izvērtēšanai. Arī sakaros ar ārvalstīm, noteiktas likmes ir vēlamas, valsts tad var rēķināties ar pretimnākšanu no ārvalšņu puses, jo arī viņas ir ieinteresētas stabilās likmēs.

Piemērojot autonomo tarifu uz itin visām valstīm, bez sevišķiem līgumiem, to sauc par *g e n e r ā l* — tarifu. Konvencionālais tarifs, kā jau minēts, paredz zināmus nolaidumus valstīm, ar kužām slēgti tirdzniecības līgumi. Sevišķa nozīme ir t. s. „vislielākās labvēlības klauzulai“ (Meistbegünstigung — Klausel), kuža attiecīgai līgumu — slēdzējai valstij nodrošina tādas pat priekšrocības, kādas bauda resp. baudīs nākotnē kāda trešā valsts.

Maksimālais un minimālais tarifs.

Minimālais tarifs nosaka viszemākās likmes, kādas būtu galējā robeža, cik tālu nākt pretim citām valstīm. Maksimālais tarifs, turpretim, paredz augstākas likmes. Viņš uzskatāms kā ģenerāl-tarifs, cik tālu nav slēgti pretēji līgumi. Šie tarifi grib likumdošanas ceļā fiksēt abas minētās robežas („outlines“), pār kužām pāri neiet. Ar tādiem tarifiem sev iepriekš rokas saistīt nav ieteicams; tas redzams spilgti, ja jāslēdz jauni tirdzniecības līgumi un jāved ilgstošas sarunas, jo nevar pārdzēt, kādā virzienā sarunas var izpausties.

Diferenciāl — muitas.

Spēkā esot autonomam tarifam, dažas valstis ķērušās pie t. s. diferenciāl — muitām, izlietojot tās kā cīņas — muitas (Retorsions — oder Kampfzölle) — pret valstīm, kuŗas grib piespiest piekāpties savās muitas likmēs. Šādas cīņas-muitas var izveidoties kā piemaksas virs normālā tarifa („surtaxes“, Zuschlagszölle), vai nu uz visām precēm, vai uz noteiktām preču grupām. Agrāk tādas virsmaksas pastāvēja Anglijā, bet tagad viņas tur ir atceltas. Gan tagad viņas vēl pastāv Francijā, piemēram, uz precēm, kuŗas nav ievestas caur Francijas ostām („surtaxes d'entrepot“), — Pretēji muitas piemaksām var būt runa arī par muitas nolaidumiem („detaxes“, Zollabschlāge) līdzīgos konkrētos gadījumos.

Ja nomuitoto importa — preci atkal izved uz ārzemēm, tad muiņa ir atmaksājama; tādas atmaksas bieži apzīmē ar angļu termiņu „Drawback“.

Likumdošanas ceļā var paredzēt muitas grozījumus, kuŗi stājas spēkā pie noteiktiem konkrētiem apstākļiem, piemēram, ja zināmas preces cenu līmenis noslīdējis uz noteiktu minimumu. Tādas paredzētas muitas sauc par „gatavības-muitām“ (Bereitschaftszölle).

Ja muitas likmi noteicot, paredz viņas pakāpenisku pazemināšanu nākotnē, tiklīdz iestāsies zināmi priekšnoteikumi, tad runā par degresīvām muitām. Viņas praksē ir rētas un pēc būtības līdzīgas audziņošām protekcionismam.

Slidošas muitas.

Lai regulētu cenas iekšzemes tirgū, pielieto tā saucāmo slidošo muitas skālu, t. i. pie kritošām cenām — mui-

tas paaugstina, pie kāpjošām — tās pazemina. Sādas mui-
tas ir pastāvējušas Francijā un Anglijā, bet tagad atceltas,
jo visā visumā viņas savu mērķi nenasniedz. Raksturīga,
kā piemers, ir Anglijā ievestā slidošā labības mui-
ta no 1835. līdz 1838. gadam cenu svārstība labībai bija
ārkārtīga: starp 39/— un 81/— par qrt. un te nu ar mui-
tas palīdzību gribēja labības cenas izlīdzināt. Tāda izli-
dzināšana netika sasniegta, bet gan veicināja vienuspusīgu
spekulāciju. Tirdzniecība atradās nedaudzās, stiprās rokās,
jo tikai lieliem uzņēmējiem bija pa spēkam samaksāt lielos
izdevumus, kas saistīti ar augstām mui-
tām: šie lieli kon-
cerni pie augstām mui-
tām un zemām cenām atturēja savus
krājumus, bet svieda tos tūlīn tirgū, tiklīdz mui-
tas pazemi-
nāja un cenas bija cēlušās. Šos krājumus spekulanti tu-
rēja gatavībā Francijās, Holandes un Vācijas ostās, un
gaidītam momentam iestājoties, tos, pilnām kuģu kravām,
sūtīja uz Angliju. Caur to radās vispār lielas konjunktū-
ras svārstības tirdzniecībā, sevišķi kuģu fraktīs. Arī fer-
meriem slidošā skāla nenāca par labu, jo viņi bieži pārrē-
ķinājās, gaidot uz izdevīgu momentu ražas pārdošanai:
tāpēc arī fermeri uzstājās pret slidošām likmēm.

Ir jautājums, vai tagad apstākļi ir citādi: lielā preču
apgrozība tagad vēl vairāk koncentrējās nedaudzās, stiprās
rokās un tagadējās satiksmes straujais temps sevišķi lab-
vēlīgs konjunktūras izmantošanai. Lauksaimniecība, tur-
pretīm, ir lielā mērā ieinteresēta līdzmērīgās cenās.

Muitas kaņi.

Muitas paaugstinājumi skaņ eksporta zemes, kuņ tad
sper soņus un reaņē uz tādiem mui-
tas paaugstinājumiem,
lai sargātu savas intereses: viņas ķerās pie pretlīdzekļiem,
paaugstinot likmes uz importu un cenšās jūtāmi kaitēt
pretkontrahentam. Tas noved pie mui-
tas kaņā. Tagadējos

apstākļos muitas kaŗa sekas var būt daudz kaitīgākas nekā agrāk, jo dažādo valšķu saimnieciskās intereses ir savstarpēji cieši saistītas. Tāpēc katra valsts cenšas vienoties ar ārvalstīm, slēdzot ar tām tirdznieciskos līgumus; te nopietni jāapsver abpusējas intereses, dodot atvieglojumus, ja valsts tādus saņem pret tiem pretīm, pēc principa: „Do ut des”.

Ja šādi līgumi aptver visu tirdzniecību, tad runā par tirdzniecības līgumiem (Handelsverträge); ja līgums attiecās vienīgi uz muitām, tad viņu sauc par muitas līgumu (Zollvertrag). Līgumus slēdzot, pareizi jāapsver, kā savas, tā pretējās intereses, t. i. ko mēs dodam un cik mēs saņemam pretīm. Cik izdevīgi līgumu izdodas noslēgt, tas atkarājās lielā mērā no attiecīgo valstsvīru veiklības un cik pareizi apstākļi novērtēti. Nepieciešami ir rūpīgi priekšdarbi un pētījumi, saziņā ar saimnieciskām aprindām.

Tirdzniecības un muitas līgumus slēdz uz noteiktu laiku, paredzot iepriekšēju uzteikšanu; pretējā gadījumā līgums skaitās automātiski pagarināts uz tālāku vienu gadu.

Visi jaunākā laikā slēgtie tirdzniecības līgumi, gandrīz bez izņēmuma, ietver sevī tā saucamo „vislielākās labvēlības klauzulu”. Ja vislielākā labvēlība nav ierobežota, tad līguma slēdzēja — pretkontrahente bauda visas tās priekšrocības, kādas piešķirtas jeb turpmāk piešķirs kādai trešai valstij, muitas nolaidumu, vai citādas labvēlības veidā. Tādā kārtā izturēšanās pret ārvalstīm it kā nivelejš „eo ipso”. Vislielāko labvēlību var arī ierobežot uz dažām precēm un pret atsevišķām valstīm, kuŗām paredzētas sevišķas priekšrocības, kā to piemēram izteic mūsu līgumos t. s. „Baltijas klauzula”.

Vislielākā labvēlība veicina brīvtirdzniecību, tādā virzienā iespaidojot arī citas valstis. Ļaunums ir tas, ka vislielākā labvēlība paralizē tirdzniecības līgumu speciālo nozīmi; nav iespējams ņemt vērā dažādo līgumu—slēdzēju valšķu īpatnējos apstākļus un valstis ar pavisam citādu

struktūru bauda, bez izšķirības, gluži līdzīgas tiesības. Tāpēc vislielākā labvēlība apgrūtina speciālu līgumu noslēgšanu, padarot viņu pat neiespējamu.

Reciprocitāte.

Pretstatā vislielākai labvēlībai stāv reciprocitāte, t. i. noteiktas pretimnākšanas solījums pret līdzīgu pretsolījumu; pārējās valstis tad šos labumus nebauda. Reciprocitāte ir individuāla vienošanās, kāda pie vislielākās labvēlības izslēgta.

Tirdzniecības līgumi, bez muitas jautājuma, aptver arī citus jautājumus: dzelzceļu un kuģniecības satiksmi, līgumu—slēdzējas valsts pilsoņu tiesības — tirgoties otrā valstī, dibināt filiāles, akciju sabiedrības resp. tādās piedalīties, iegūt nekustamu mantu u. t. t. Līgums var paredzēt iecelotāju lietas kārtošanu, arbitrāžu, šķirejtiesas, likuma aizsardzību un daudz citus blakus jautājumus. Līdzīgas tiesības ar saviem pilsoņiem, visā visumā, tirdzniecības līgumi ārvalstniekiem nevar dot.

Izvedprēmijas.

Ārējās tirdzniecības politikā pielieto kā eksporta veicināšanas līdzekli: izvedprēmijas, kuņas var būt vai nu apslēptas vai atklātas. Apslēptas prēmijas var piešķirt kā ievaduitas atmaksu, atsvabināšanu no zināmiem nodokļiem jeb citā veidā. **A t k l ā t ā s p r ē m i j a s** ir valsts piemaksas uz izvestiem ražojumiem. Šādas atklātas prēmijas pie mums saņem lauksaimniecība uz sviestu, liņiem, bekonu. Valsts var veicināt arī rūpniecības ražoju-

mu eksportu, piemēram, atlidzināt rūpniekiem starpību iekšzemes un pasaules tirgus cenām.

Ar tādām piemaksām un atmaksām ir dota iespēja pārdot preces ārzemju tirgos par zemākām cenām, nekā iekšzemē. Ja iekšzemes patēriņš sedz uzņēmuma vispārīgos izdevumus, tad ir iespējams eksportējamo kvoti pārdot zem faktiskās pašizmaksas. Tādu mākslīgu cenu nosīšanu sauc par dempingu („Dumping“),

Arī pie krītošas valūtas izvedumus var pārdot ārzmēs lētāk, nekā valsts ar augstvērtīgu, stabilu valūtu; tas attiecas uz visu eksportu, nevien uz atsevišķām precēm. Dempingu izved nevien valsts, bet arī lielie kartēļi un trestī, lai paplašinātu tirgu, kaut ar zaudējumiem. Eksportējošā valsts caur dempingu, protams, top noplicināta, jo viņa par savu eksportu nesaņem pretim pilnu ekvivalentu.

Subsidijas un eksporta-kredita garantijas.

Lielās rūpniecības valstīs pēckaļa laikā, lai veicinātu savu eksportu, ir atbalstījušas savu rūpniecību ar piemaksām un valsts garantijām, kā arī speciāliem eksporta kreditiem uz atvieglotiem noteikumiem. Anglija 1920. gadā uzņēmās kredita riska segšanu un 1926. gadā ievedusi „eksporta kredita apdrošināšanu“. Vācijas valdība garantē arī vēl tagad līdz 600 milj. markām ā 60% rūpnieku kredita riska pārdevumiem uz SPRS. Arī Latvijas Republikas Saeima piešķirusi SPRS eksporta—garantijas līdz 10 milj. latu. Zviedrija arī izlēmusi līdzīgas garantijas izveidumiem uz Latviju un Igauniju. Francijā, ar valsts subvenciju, 1920. gadā nodibināta „Banque nationale francaise du Commerce exterieur“ priekš eksporta financēšanas.

Vispasaules saimnieciskā konference, Žeņevā 1927. g., noteikti izsacījusies pret augstām muitas barjērām; viņa

pieņēmusi rezolūciju, kuŗa ieteic stabilus tarifus un muitas nomenklatūras un formalitātu unifikāciju. Tā tad te izpaužas nepārprotamās brīvtirdzniecības tendences.

Aizsargmuitu novērtējums.

Uzskats par muitas ietekmi uz preču cenām ir ar laiku grozījies. Klasiskā skola uzskatīja muitu kā preču cenas sastāvdaļu. Jaunākā laikā nodibinājies drīzāk pretējais uzskats, kuŗš pieņem, ka muitas lielāko daļu nes ārzemes un ka muitu iespaids uz iekšzemes cenām stipri pārvērtēts. Šis jautājums tāpēc tuvāk noskaidrojams.

Izvedmuitu iedarbība.

Ar izvedmuitām valsts grib apgrūtināt dažu izejvielu eksportu, lai ar to nodrošinātu iekšējās rūpniecības vajadzības; to ar šīm muitām pa daļai arī panāk. Ir domājams arī, ka muitu var pārlikt arī uz ārzemēm; tāds gadījums iestāsies, ja minētā izejviela ir ārzemēm nepieciešama un viņām iznāk aprēķins šo muitu nest. Cik lielā mērā ir iespējams muitu pārvēlt uz ārzemnieku pleciem, tas galu galā ir spēka un varas jautājums. Muitu uz sevi var ūzņemt eksportieris, ja viņa nav augsta un eksportieram pārdodāmi lieli krājumi. Pie augstām izvedlikmēm normāli ārzemju pieprasījums samazināsies, samazināsies arī eksports un pieaugs piedāvājums iekšzemē.

Ievedmuitas iedarbība.

Ievedmuitas mērķis ir: nodrošināt vietējai rūpniecībai

augstākas cenas iekšzemes tirgū, nekā viņas būtu sasniedzamas brīvā sacensībā ar ārzemēm. Muitas aizsardzību var attaisnot, ja iekšzemes rūpniecība spēj apmierināt visu iekšzemes patēriņu. Vājākiem uzņēmumiem ar muitām dota iespēja turpināt ražošanu, bet stiprajiem aug viņu peļņa.

Kādā mērā cenu paaugstinājums iespaido tirgu, tas stāv sakarā ar to, cik prece ir nepieciešama un cik elastīgs ir pieprasījums. Augstas cenas sašaurina pieprasījumu, kuŗš savukārt spiež zemē cenas. Ja patēriņš arī pie paaugstinātas cenas nekrīt, muiņa nāk rūpniekiem par labu. Pie preču pārprodukcijas var rasties stāvoklis, ka ievadmuitu nozīme atslābst, pat pilnīgi top anulēta; tad daļa ražojumu meklēs ārzemju tirgu, pat ar zaudējumu.

Sīki pētījumi ir izvesti attiecībā uz labības muiņu un pierādīts, ka uzskats, itkā muiņa skārtu vienīgi ievestās labības vairumu, ir aplams; ja arī tikai neliela daļa patēriņa segšanai ir ieviesta no ārienes, muiņa noteic cenu robežu, viņa top šo cenu sastāvdaļa, un noteic tirgus cenas visiem piedāvājumiem. (Crenzkosten — pēc Mengera).

Muitas augstums.

Ja muiņa ir z e m a, viņa nemanāmi pazūd kopizdevumos. A u g s t a muiņa iedarbojas divējādi: a) uz priekšmetiem, kuŗu patēriņš nesašaurinās, viņa paceļ cenas, b) uz pieciešamiem priekšmetiem — viņa samazina pieprasījumu un cenas spiež zemē.

Cenu paaugstinājumu var maskēt kā ražotājs, tā arī tirgotājs, vai nu pasliktinot kvālitāti, vai samazinot iesaiņojumu; ar to pircējam var rasties iespaids, itkā muiņas paaugstinājums nebūtu atsaucies uz cenām. Tā, protāms, ir vilšanās un, pēc būtības, muiņas ietekme uz cenu ir neapstrīdama.

Muitas ietekme ir dažāda pie izejvielām, pusfabrikātiem un gataviem ražojumiem. Muita uz jēlvielām sadārdzina rūpniecības ražošanu un velk sev līdzī tālākas konsekvences. Piemēram, kokvilnas muiža: viņu samaksās vispirms vērtuve, sadārdzināsies dzijas. Dzijas šī vērtuve uz ārzemēm nevar izvest, jo tur kokvilna ir brīva un tur dzijas var ražot lētāk; varētu runāt par muižas atmaksu un eksportu, bet tā nav visos gadījumos viegli izdarāma. Tā kā ārzemes var dzijas ievest par lētāku cenu, tad blakus kokvilnai, aizsargājamas arī dzijas. Līdzīgs ir stāvoklis ar austuvēm un nepieciešama ir arī gatavu audumu aizsardzība. Muita pārlietās uz drēbnieku, tirgotāju un visbeidzot uz patērētāju. Galu galā labumu gūst vienīgi jēlvielas ražotājs, ja tāds ir iekšzemē (vilna, lini). Tā tad „muižai uz jēlvielām jāiet līdztekus ar pusfabrikātu un gatavu ražojumu aizsardzību”.

Ir iespējami arī izņēmumi, kur jēlvielu aizsardzība nesadārdzina pusfabrikātus un gatavus ražojumus: ja ražojums ir pieciešama, dārga prece, tad pieprasījums var krist, līdz ar to samazināsies pieprasījums uz šo jēlvielu un sekas var būt — jēlvielas cenas krišana. Te iedarbojas pieprasījuma elastība. Ja, turpretim, prece ir nepieciešama un pieprasījums nesamazinās, tad allaž sadārdzināsies pusfabrikāti un gatavie ražojumi.

Muita uz pusfabrikātiem — aizsargā nevien rūpniekus, bet arī jēlvielu ražotājus, kuņi par saviem ražojumiem sasniedz augstākas cenas. Nav teikts, ka secinājums ir absolūts: piemēram, aizsargājot dzijas, var no ārzemēm ieplūst lēta vilna, kuņa tad spiež vilnas cenas iekšzemē. Pusfabrikātu muiža pārceļās uz gatavo ražojumu rūpniecību un, visbeidzot, uz patērētāju.

Muita uz gataviem patēriņa priekšmetiem (mašīnam, audumiem) — nāk par labu netīkvien šo priekšmetu ražotājiem iekšzemē, bet arī pusfabrikātiem un jēlvielu ražotā-

jiem; muitas smagumu nes vienīgi patērētājs. Fabrikātu muita tāpēc nāk par labu pašiem ražojošiem slauņiem; no tā izriet teorijā atzītā prasība, ka: „ar muitu apliekami gatavie patēriņa priekšmeti, bet izejvielām, pēc iespējas, jābūt no muitām brīvām“.

Muita uz plaša patēriņa priekšmetiem ir nevēlama, jo viņa skar arī mazos ienākumus un jūtami apgrūtina viņu budžetu. Fiskali šīs muitas gan dod daudz, tāpat viņas nāk par labu ražotājiem (piemēram labības muitas), bet taisnības un sociālo motīvu dēļ — viņas noraidamas. Labības muita, piemēram, smagi gulstās uz lielajām strādnieku masām un iztaisa Vācijā 10 līdz 15% no viņu brīvā ienākuma.

Neelastīgo patēriņa priekšmetu sadārdzināšana izpaužas divos virzinos:

1) ja pircēju ienākums paliek konstants, viņu pirkšanas spējas priekš pieciešamiem priekšmetiem samazinās;

2) ja pārtikas vielu sadārdzināšana izsauc algu paaugstināšanu, tad sadārdzinājās arī rūpniecības ražojumi un, tos iepērkot dārgāk, lauksamnieks atdod daļu no savas virspeļņas; tā rodas atkal izlīdzinājums.

„Iekšējā tirgus stiprināšana ar paaugstinātām lauku produktu cenām — vājina patērētāju pirkspējas vai arī izsauc algu paaugstināšanu; beidzamā palielina rūpniecības pašizmaksu un vājina rūpniecības ražojumu eksporta spējas“. —

Vispārīga aizsargmuitu sistēma sadārdzina dzīves izmaksu un pazemina iztikas standartu. Viņai loģiski seko algu kāpinājums, sevišķi, ja muitas uzlikta masu patēriņa priekšmetiem. Sadārdzinās ražošana. Rūpniecība vairs nav konkurences spējīga, sacensībā ar ārzemēm.

Augstas muitas nāk vairāk par labu lielajiem uzņēmumiem, nekā mazajiem. Tikai lieltirgotāji var izlikt lie-

las summas muitas samaksai; tikai rūpniecība, kuŗa strādā arī eksportam, var uz augsto iekšzemes cenu rēķina, pārdot uz ārzemēm par visai zemām cenām. Tādu stāvokli viegli var uzturēt, ja iekšzemes ražotāji apvienojušies kartelos un nenosit cenu iekšzemes tirgū. Paši karteli nodibinās gadījumos, ja ārzemju konkurence ir eliminēta.

Muitas iekasēšanas veidam arī ir savs tautsaimnieciskais iespaids: Specifiskās muitas — nevar piemēroties importpreču kvālitātei; piemēram, muita Ls 1,— par kilogramu uz trikotāžas precēm — ir vienkāršai precei līdzīga prohibīcijai (aizliegumam), kamēr augstvērtīgiem ražojumiem viņa ir maz jūtams apgrūtinājums. Tāds stāvoklis gan teorētiski atbilst audzinošās muitas principam, ka „vispirms aizsargājama vienkāršo priekšmetu produkcija, kuŗai tad vēlāk automatiski seko izsmalcināto preču ražošana”. Kļūmīgs vēl ir tas apstāklis, ka cenām kritot, specifiskā muita sastādīs preces cenas galveno sastāvdaļu, nepiemērosies pasaules tirgus konjunktūrai.

Vērtības muitas „ad valorem” pie kritošām cenām samazina aizsardzību, t. i. viņu samazina tieši tad, kad jo asa ir ārzemju konkurence un aizsardzība ir tieši nepieciešama.

Vērtsmuitas ir vietā, ja viņas ir ļoti augstas un tarifā paredzēta kvālitātes tālejoša diferencēšana, pie mērenām likmēm dodama priekšrocība specifiskām muitām.

Agrārmuitas.

Agrārmuitu ļaunā puse ir tā, ka viņas paceļ zemes cenu: pavairoto ienākumu parasti kapitālīzē un līdz ar to ceļās pārdošanas cena. Ja nu muitas atceļ vai samazina,

taļ ienesīgums krīt, krīt arī pašas zemes cena. Sekas var būt kļūmīgas, ja īpašums apgrūtināts ar lieliem parādiem. Muitas atcelšana rūpniecības ražojumiem parasti tik

jūtami neatsaucas uz uzņēmumu pāriešanu no rokas rokā; uzņēmums pats gan var nonākt grūtībā, ja viņš bez aizsardzības nevar pastāvēt. Tomēr, te kapitālizēšanas tendence ir mazāka un rūpniecības ierīces un mašīnas drīz amortizējās, nolietojās. Pie augstām aizsargu muitām rodas jauni uzņēmumi, kuŗi, caur pārprodukciju, spiež cenas uz leju.

Ar agrārmuitām ir jārikojās apdomīgi un viņas ievēdāmas tikai kā pārejošas: muitas atcelšanas iespēja tāpēc allaž jāpatur vērā. Ne vienmēr agrārmuitas ceļ saimniecības intensitāti: vienpusīgas labības muitas dod iespēju apsēt arī tos laukus, kuŗi bez muitas neatmaksātos; pie tam nav jāaizmirst, ka dārga labība var kaitēt lopkopībai, sadārdzinot barības labību.

Ar aizsarglīdzekļiem vien nepietiek, lai uzplauktu vietējā ražošana; bez dabiskiem priekšnoteikumiem, vajadzīga uzņēmība un darba ražīgums, citādi aizsargmuitas var izaudzināt nevižību un ieradināt slinkumā. Sacensības trūkums draud ievadīt saimniecisko uzņēmību nepareizā gultnē.

Atceļot muitas, kaut pakāpeniski; novecojušies uzņēmumi aiziet bojā, bet tad pat radīsies jauni, modernizēti, konkurences spējīgi uzņēmumi.

Muitas robežu paplašināšana.

Apvienojot plašāku terriŗoriju lielākā muitas vienībā, šie dažādie apvidi viens ar otru papildināsies; zemkopībai

rodas tirgi rūpniecības rajonos un otrādi. Šie apvienotie apgabali iegūst zināmu neatkarību no ārienes un muitas aizsardzībai ir lielāki panākumi.

Kā piemērus te var pievest vācu „Zöllverein“, tagadnē atkal „Baltijas unijas“ (Latvija-Lietuva-Igaunija) centienus. Tā sauktā „Greater Britain“ kustība iziet uz Anglijas tuvu saistišanu ar kolonijām un dominijām. Arī Amerikā novērojama tendence — visu Ameriku pārverst par lielu muitas vienību.

Muitas atmaksa pie eksporta.

Ja uz izejvielām samaksāta ievedmuita, tad ir principiāli pareizi, ka to pie eksporta atmaksā. Praksē tomēr grūti noteikt, cik no nomuitotām jēlvielām izvedamā produktā iestrādāts; var notikt, ka atmaksa pārsniedz iekasēto muitu, tad atmaksas izveidosies par izvedprēmijām. Šādas prēmijas spiež cenas pasaules tirgū un var izsaukt politiskus un saimnieciskus pretošus no citām konkurējošām valstīm.

Arī izvedamās preces identitātes pierādījums, attiecībā uz jēlvielām, atdurās uz grūtībām. Ja, piemēram, ievesta labība un ir izvedami milti, tad grūti nosacīt, cik piemalts vietējās labības; tāds piemalums ir dažreiz vajadzīgs, lai uzlabotu kvālitāti (Kurzemes kviešu piemalums pie Kandas „hard winter wheat“). Francijā un Vācijā lietu nokārto tādi, ka par samaksāto muitu uz ievesto labību izsniedz importieram t. s. „Einfuhrschein“, „titre d'acquit à caution“, kas atbilst mūsu „ievedlēsēm“. Pie eksporta šīs lēses dod tiesību saņemt muitas atmaksu. Vācijā šādas lēses 3 mēnešu laikā var cedēt trešai personai, kuŗa tad viņas izlieto

muitas maksājumu kārtošanai, arī uz citu precī. Pie šādas kārtības Vācijā radās labums tādi, ka piemēram Rīta-Prūsijas labību varēja izvest uz ārieni, bet ne uz Dienvid-Vāciju, kur dzelzceļa transports būtu iznācis pa dārgu. Dienvid-Vācija, turpretīm, ievada vajadzīgo labību pa Jūru un Reinu, izlietojot izsniegtos „drawback'us“ muitas atmaksas saņemšanai. Pie mums ievēlēsies pielietoja izveidamām grūbām, un tagad vēl pie āboliņa seklu eksporta. Bez labības Vācijā līdzīga atmaksu sistēma 1928. gadā ieviesta priekš cūkām un cūkgaļas.

„Augstskola Mājā“ № 52.
Tautsaimniecības nodaļa

Tirdzniecības politika

(Pec lekcijām lasītām Latvijas Universitātē 1932. g.).

9|10. lekcija.

Brīvostas un brīvteritorijas.

Šeit var visērtāk nokārtot muitas atmaksas jautājumu. Ja pārstrādājošā rūpniecība atrodas brīvostā, tad protams, nekādas muitas un viņu atmaksas nevar būt; tāpat atmaksa atkrīt, ja zinamā rūpniecība bauda t. s. brīvteritorijas tiesības. Pie mums šādas brīvteritorijas tiesības bija piešķirtas Liepājas linolēja fabrikai, tad vēl vairākām finieru fabrikām, kuņas uzskata kā atrodošas ārzemēs resp. neitrālā joslā. Brīvostu ierīkošana tomēr atkarājās no tā, vai

tranzits un pārstrādājumi ir pietiekoši ievērojami, lai ierteces izdevumi attaisnotos.

Ari tranzitnoliktavas var būt tā ierīkotas, ka daļa no ievestām precēm iet iekšzemes patēriņam, daļa reeksportam, grūtību te nekādu nav.

Lai novērstu komplicēto muitas atmaksu, zināmu pusgatavu precī var atļaut izvest uz ārzemēm, kur to tad uzlabo resp. pataisa gatavu patēriņam un tad bez muitas ievēd atpakaļ („Veredlungsverkehr“). Piemēram, var izvest nebalinātus audumus, kuŗus ārzemēs liek balināt un apdrukāt un tad ievēd atpakaļ; var izvest neapstrādātas kažokādas (uz Leipcigu), likt tās izģērēt un tad sūtīt atpakaļ. Tā rodas iespēja vietējo darbu ārzemēs papildināt, bez kā būtu vajadzīgs ierīkot jaunas darbnīcas un ieguldīt kapitālus, ja šādas darbnīcas maz var izmantot un te nepieciešama liela lietpratība.

Tirdzniecības ārpolitikas attīstības gaita.

V ā c i j a. Par zināmu tirdzniecības politiku Vācijā var runāt sākot no 18. g. s. Fridrihs Lielais ir merkantilisma piekritējs. Viņš noliedz labības, vilnas un citu izejvielu izvešanu. No otras puses — apgrūtina ievēdumus vai nu tādus noliedzot, vai uzliekot augstas muitas; rūpniecības raŗojumu eksportu veicina ar muitas atmaksu. Iekšzemē Fridrihs Lielais grib panākt brīvu preŗu apgrozību, bet tas viņam neizdodas: joproŗam pastāŗ daudzas akcizes un „vārtu nodokļi“ (octroi), kuŗas ņem ikviena pilsēta, caur kuŗu iet preŗu transports. Lai atvieglotu kontroli, satiksmi virza pa noteiktiem ceļiem ar noteikumu, ka akcize ņemama tikai vienā pilsētā. Praksē tomēr to nepanāŗ, jo izveidojās dažādas „pēcmaksas“ ikvienā pilsētā.

Tā kā akcizi ņēma no vērtības, ierēdņiem bija dota liela patvaļa. Katrai provincei bija savs tarifs (1805. gadā pastāvēja 11 tarifi), Brandenburgā bija 60 muitas iecirkņi.

Fridrihs Vilhelms III ir brīvtirdzniecības piekritējs un 1797. g. atceļ iekšzemes muitas, izstrādājot pret ārieni robežmuitu sistēmu. Šos nodomus izvest kavē Napoleona kari. Vāciju piespiež dot franču precēm atvieglojumus, kas nāk par ļaunu Vācijas eksportam. Tikai 1818. gadā faktiski atceļ iekšzemes muitas barjēras un ievieš mērenas ievedmuitas, visā visumā atzīstot brīvtirdzniecības principu. Šie Prūsijas soļi neatrod piekrišanu Dienvid-Vācijā: tur mazās valstiņas apvienojās un tiko pieslieties Austrijai.

1819. g. Fridrihs Lists nodibina vācu tirgotāju un rūpnieku apvienību („der deutsche Handelsverein“), ar nolūku panākt starp vācu valstiņām pastāvošo 39 muitas līniju iznīcināšanu. Lista ierosinājumam ir sekmes: Prūsijai pievienojās vairākas ziemeļ-valstiņas, bet Bavarija ar Virtembergu nodibina „Dienvidvācu muitas ūniju“; arī Saksija ar blakus valstiņām nodibina „Vidusvācu tirgotāju apvienību“ (mitteldeutsche Handelsverein). 1. janvārī 1839. g. minētās 3 apvienības nodibinā visvācu muitas ūniju „der deutsche Zollverein“. Šī muitas ūnija ir priekštece Vācijas politiskai apvienībai. Muitas līgumu parakstīja uz 8 gadiem, vēlāk to atjaunoja uz 12 gadiem. Muitas ienākumus sadalīja samērā ar iedzīvotāju skaitu. Neiztrūka arī rīvēšanās, jo Prūsija bija brīvtirdzniecības piekritēja, bet Dienvid-Vācija atbalstīja protekcionismu. Austrija, zem Metternicha iespaida, nelabvēlīgi raudzījās uz Prūsijas pieaugošo svaru: viņa tikoja dabūt zem sava iespaida Dienvid-Vāciju un atrada tur arī zināmu atbalsi. Galu galā uzvarēja Prūsija: 1853. g. Austrija noslēdza ar Prūsiju muitas līgumu uz vislielākās labvēlības noteikumiem. Līgumā noteikti iezīmējās brīvtirdzniecības tendences. Seko Prūsijas tirdzniecības līgumi ar citām valstīm, to starpā arī ar

Franciju, kuŗa pēc pazaudētā kara (1871/72. g.) piespiesta dot Vācijai tāli ejošu labvēlību.

Nodibinoties Vācijas ķeizarvalstij, beidzamā joprojam atzist brīvirdzniecības pamatus. Pēc laimīgi beigta kara, Vācijā iestājās augstas konjunktūras periods, bet viņam seko atplūdi jau 1875. g. Grūtā stāvoklī nonākušas dzelzs un tekstilrūpniecība prasa aizsargmuitas. Šai prasībai pievienojās arī lauksaimniecība, jo sabrukušas arī zemkopības produktu cenas. 1878. g. Bismarks iesniedz Reichstagam aizsargmuitu projektu, zem lozunga „Schutz der nationalen Arbeit“. Šo projektu pieņem 1879. g. un Vācijā ievēd autonomu muitas tarifu, kas paredz kā rūpniecības, tā zemkopības aizsardzību. Ar autonomo tarifu Vācija sev paturējusi brīvas rokas turpmākos līgumos: viņa paaugstinā likmes valstīm, kuŗas Vācijai nelabvēlīgas, par 50^o/. Sākumā mērenām likmēm seko turpmākie paaugstinājumi, piemēram, labības muitu sacel pakāpeniski no Mk. 1.— līdz Mk. 5.— par 100 kilogramiem.

Augstās aizsargmuitas izsauc pretošns no Austrijas, Francijas un Krievijas puses, kuŗas atbild ar tādām pat augstām likmēm uz Vācijas ražojumiem: izceļās muitas karš un Vācija spiesta piekāpties. Bismarka pēcnācējs Kaprivi atgriežās pie muitas līgumiem un tādus noslēdz vispirms ar Austriju un Franciju. Ar Krieviju muitas līgumu noslēdz 1894. gadā. Vācija savas ievēdmuitas likmes pazeminā uz reciprocitātes pamata un Vācijas rūpniecība sāk atplaukt. Vienīgi agrārieši ir ar pazeminātām muitām neapmierināti un prasa labībai zināmu minimālo tarifu. 1902. g. viņi panāk nelielu labības muitu pacelšanu.

Versaļas miera līgums uzliek Vācijai par pienākumu dot Sabiedrotiem vislielāko labvēlību 5 gadu laikā, pie tam vienpusīgi tikai Vācijai. Tagad Vācija atguvusi ricības

brīvību un noslēgusi tirdzniecības līgumus ar lielo daļu ārvalstu, to starpā arī ar Latviju.

F r a n c i j a. Līdzīgu attīstību kā Vācija, pārdzīvojusi arī Francija. Jau no 13. g. s. tur pastāv aizliegums ievest labību, vilnu, vīnu. Daudzas importpreces apliktas ar augstu ievadmitu, gandrīz jau prohibitīvu. Noteiktu muitas sistēmu ievēd Kolbers 1664. g.: aizsargāta ir rūpniecība, sevišķi tas vērstas pret Angliju, daudz preču ievadumi pilnīgi noliegti. Šis ne-kantilisma viedoklis ir vadošais līdz 1786. g. Ar 1791. g. Francija pāriet uz brīv-tirdzniecību, atceļot iekšējās muitas. Mināma ir Napoleona pret Angliju vēsta „Kontinentālā blokāde“; seko mērenas muitas, arī labībai, kuņas labvēlīgi ietekmē Francijas saimniecisko attīstību.

Napoleona III laiks ir brīv-tirdzniecības laiks, bet jau 1872. g. Tjers atgriežās pie aizsargmuitām (pēc zaudētā kara). Lai paturētu sev brīvas rokas, tirdzniecības līgumus slēdz uz īsu laiku. 1892. g. Francijā ievēd autonomu tarifu, ar augstām aizsargmuitām. Pēckara laikā ievēsti „variabli multiplikatori“, lai būtu iespējams pielāgoties at-sevišķu valstu naudas sistēmām un finansiāliem apstākļiem.

grozījums → vairolājs

A n g l i j a. Sākot ar 17. g. s. Anglija, līdzīgi citām valstīm, pārdzīvo protekcionalisma laikus. Apgrūtināts ir izejvielu izvedums, fabrikāti aizsargāti ar augstām mui-tām. 1651. g. Olivers Kromvels izdod pazīstamo „navigā-cijas aktu“ (Act of Navigation), ar kuņu nodrošina Anglijas kuģniecības monopōlu. Augstas muitas pastāv arī 18. g. s., pie kam par izvēstiem fabrikātiem maksā prēmijas. 1786. g. Anglija noslēdz tirdzniecības līgumu ar Franciju, kuŗā muitas likmes jau ievērojami mīkstinātas. Ap 1820. g. Anglija seko Prūsijas paraugam un 1826. g. deklarē brīv-tirdzniecības principus; paliek spēkā vienīgi labības

muita. Agrāriešiem bija izdevies panākt augstas labības muitas: 1815. g. noliedza labības ievadumus, ja cenas noslidēja zem 80/ par Qr. (kvieši). Labība tādēļ Anglijā bija 50⁰/₀ dārgāka, nekā uz kontinenta. Tas izsauca protestus, kādēļ ievēda „slidošo muitas skālu“, ar nolūku garantēt lauksaimniekiem vienmērīgas cenas. Cerētie panākumi izpalika, bet pasaules tirgū labības cenas turpināja kristies. Ričarda Kobdena vadībā nodibinājās „Anticornlawleague“, liga pret labības likumu, kuŗa iesniedza parlamentam prasību: „brīvu ievēšanu pārtikas vielām un arī rūpniecības ražojumu brīvtirdzniecību“. Protesta kustība izplatījās pa visu Angliju un zem šiem lozungiem liga gatavojās uz jaunām parlamenta vēlēšanām. Ministrs Roberts Pils ieskatīja stāvokļa nopietnību un piekrita prasībām: 1849. g. labības muitas ievērojami pazemināja, mīkstināja arī rūpniecības aizsardzību un atcēla ierobežojumus kuŗniecībai. Pāreja uz vispārīgu brīvtirdzniecību ātri progresēja. 1869. gadā krita labības muitas un ar ievadmuītām palika apliktas tikai nedaudzas preces, to starpā alkoholiskie dzērieni. Anglijas rūpniecība strauji uzplauka, jo Anglija prata ar muitas līgumiem sev nodrošināt tirgu.

Vācijas un USA konkurence jaunākā laikā pamudinājusi Angliju uz zināmiem ierobežojumiem, sevišķi attiecībā uz viņas tirdzniecību ar kolonijām. Koloniju ministrs Čemberlens ievadīja tā saukto „Greater Britain“ kustību, prasīdams kolonijām lielāku aizsardzību viņu ievadumiem uz Angliju, lai tādā kārtā kolonijas ciešāk saistītu ar valsti. Šāds aizsardzības imperiālisms ir izvedams, ja kolonijas spēj pilnā mērā apgādāt Angliju ar jēlvielām un pārtiku un noņemt Anglijas ražojumus.

Pēckaŗa laikā Anglija nav izvedusi tik augstu aizsardzību, kā pārējās valstis. Ir gan paaugstinātas fiskālās muitas, kuŗas ikgadus atjaunojamas. Pārrunāta ir iekšējā tirgus aizsardzība pret dempingu un zemas valūtas valstu

ievedumiem Anglijā. Vēl mināmi valsts krediti eksporta veicināšanai, rentabilitātes garantija uzņēmumiem, kuģistrādā eksportam un citāda rūpniecības veicināšana. „Board of Trade” var atbalstīt grūtībās nonākušās nozares un tās vispārīgi pabalstīt. Vispārējs protekcionisms vēl tagad Anglijā sastop daudz pretinieku.

Z i e m e l - A m e r i k a s S a v i e n o t ā s V a l s t ī s minams 1792. g. tarifs (Hamiltona tarifs), kas viscaur ir protekcionistisks. Tas sevišķi vērsts pret Angliju un pastāvējis ilgus gadus: USA rūpniecība strauji uzplauka. 1831. g. kongress, uz Henry C. Clay priekšlikumu pieņēma lēmumu, ka no muitas atbrīvojamas preces, kuŗas USA pati neražo. Citām precēm ievadama paaugstināta aizsardzība. Minams vēl 1890. g. ievestais Mac Kingleja tarifs, kas ir noteikti protekcionistisks. Aizsargmuitas USA motivē ar vēlēšanos uzturēt Amerikas strādnieku augsto dzīves standartu, pret lēto Eiropas darba spēku. Pret „dempinga” valstīm USA tarifs paredz iespēju pielietot augstākas likmes, pat ievadumus noliegt.

Pateicoties augstai muitas aizsardzībai, USA rūpniecība netikvien var ar Eiropu sacensties, bet ieguvusi kaŗa laikā hēgemoniju pār to.

A u s t r i j a. Austrijas resp. bij. Austro-Ungarijas pārdzīvotā attīstība līdzīga Vācijas. Sacensība dēļ iespaida Dienvid-Vācijā, kā jau minēts, Prūsija guva uzvaru. Tagad sabrukušās imperijas atlieka — Austrija — pārdzīvo grūtus laikus aiz oikonomiski-sociāliem apstākļiem. Jaunākā laikā, 1931. g. atkal ievadītas sarunas dēļ muitas ūnijas ar Vāciju, bet tam pretojās Francija.

K r i e v i j a. Krievija allaŗ bijusi augsta protekcionisma valsts. No 1857. — 1868. g. iezīmējās zināms muitas atslābums, bet 1877. g. noteic, ka muita maksājama zeltā, kas nozīmēja likmju paaugstināšanu par vismaz 50%.

Tirdzniecības līgumi ar Vāciju, Franciju un Angliju panāk zināmus muitas nolaidumus, sevišķi Japānas kara laikā, zem politiska spiediena. Citādi Krievijā pastāvējusi noteikta tendence muitas skrūvēt. Tagadējā SPRS, kur pastāv jau apskatītais ārējās tirdzniecības monopols, muitas ir prohibītiņas un nereti sasniedz vairākus 100%, ja ne pat 1000% no preču vērtības.

K o p s a v i l k u m s. Apskatot dažādo valstu muitas politiku, visaur novērojamas līdzīgas attīstības fāzes, gandrīz tānī pat laikā. Tas izskaidrojams ar to, ka visas valstis viena otru saimnieciski iespaidojušas. Eulenburgs tāpēc saka, ka „tirdzniecības politika ir tā laika vispārīgās garīgās un politiskās izteiksmes sastāvdaļa”. Viņš šķiro sekojošus posmus:

- a) absolūtisma regulējošo sistēmu.
- b) pāreju uz liberālo ēru (1780—1840).
- c) liberālisma posmu.
- d) atgriešanos pie protekcionisma.
- e) imperiālisma posmu (1895—1914).

Pēckaļa laiki iezīmē nacionālo pretešķību paasināšanos, saimniecisko un sociālo jautājumu paplašināšanos un līdz ar to protekcionisma tendences pieaugumu. Tam pretī, no otras puses, internacionālā kapitāla iespaids, tehnikas progress un naudas sistēmu nostabilizēšanās — veicina tautu tuvināšanos.

Starpvalstiskā kapitālu apgrozība.

Kapitāla investējumi ārzemēs.

Ja statistika mēģinājusi noskaidrot kapitālu uzkrāšanās un viņu ievietošanas apmērus, tad tas viņai izdevies

tikai pa daļai. Emisijas statistika dod gan konkrētus skaitļus, par kādu summu izlaisti jauni vērtspapīri, bet viņa nevar uztvērt daudzus citādus gara termiņa aizdevumu veidus.

Kādi ir galveno naudas devēju valstu emisiju apmēri, to rāda sekojošie skaitļi par 1928. gadu:

- 1) USA ēmitējusi \$ 8.050,31 milj., no tiem priekš ārzemēm \$ 1.325,33 milj.
- 2) Anglija ēmitējusi £ 369,06 milj. mārč., no kuŗas summas uz ārzemēm krit £ 157,88 milj., to starpā priekš Anglijas kolōnijām £ 81,49 milj.
- 3) Hollande ēmitējusi Hfl 740,91 milj., no tiem gājuši uz ārzemēm Hfl 373,52 milj., liela daļa uz kolōnijām.

Arī Šveice ēmitējusi lielākas summas, kuŗas aizdotas Francijai un Vācijai. Emisijas statistika, kā jau teikts, uztver tikai jaunas emisijas. Tāpat nav redzams, cik daudz no šiem papīriem iegūst ārzemnieki un cik ārzemju papīru ieplūst iekšzemē. Tāpēc visi šie skaitļi uzskatāmi kā vērtējumi. Eulenburgs visas pasaules kapitālu investējumus 1926. g. vērtē uz 250 miljardu zelta marku. Aptuveni pieņem, ka USA devušas pasaules tirgum ap 20 miljardu dolлару, Anglija ap 4 miljardi mārčiņu sterliņu. Priekškaŗa Vācija bija devusi internacionālos aizdevumus 1905. g. apmēram līdz 26 miljardi zelta marku. Tagad, protams, viņa ir parādniece.

Kapitāla eksporta veidi.

Vienkāršākais kapitāla eksporta veids ir preču kredīts, kur par izvestām precēm samaksu pagarina. Biežāk kapi-

tālu eksportē naudas veidā, kur aizņēmējs saņem vai nu zeltu, vai devizes, čekus vai citas viegli realizējamas vērtības. Piešķirot ārvalstij aizdevumu, var stādīt noteikumu, ka šī summa saņemama mašīnu vai citu ražošanas līdzekļu veidā; katrā ziņā kapitāla izvedums ir reālu vērtību vai pakalpojumu eksports.

Aizdevumi var būt gaŗa vai īsa termiņa. Beidzamie ir parasti gaŗa termiņa aizdevumu priekšteči. Pret izsniegto aizdevumu kreditors saņem vai nu parāda rakstus, vai, kā tas visbiežāk notiek, vērtspapirus, kuŗus debitors šim nolūkam iespiež.

Vēl ir no svara zināt, kādas summas aizņēmumu veidā ir saņēmuŗas valstis, cik dots kōmmunālām organizācijām, cik privātai saimniecībai, kaut gan prēcizus datus šē būs grūti savākt. Aizdevums var rasties arī tādā kārtā, ka to izsniedz savas valsts ārzemēs dzīvojoŗam pilsonim, kuŗš tur nodibina filiāli vai jaunu uzņēmumu; šis kapitāls gan formāli ir eksporta kapitāls, bet dots paŗas naudas devējas valsts interesēs.

Kapitāla aizplūŗanu uz ārieni veicina daŗādā-naudas rente; nevien augsts ārzemju procents te zīmīgs, krīt arī svarā ēmisijas kurss. Renŗu augstumu noteic aizņēmamā kapitāla nepiecieŗamība: jo vajadzība lielāka, jo augstāka būs rente. Ja kapitāla zemē ir daudz un viņu uz vietas nav iespējams izmantot, kapitāls plūŗ uz ārieni, meklēdams tur lukratīvāku ievietoŗanu. Bez naudas tirgus konjunktūras, renŗu augstumu vēl noteic uzticība, kādu pieŗķir aizņēmejas valsts saimnieciskām spējām.

Aizdevumu pieŗķirŗanu saista, kā agrāk teikts, ar iespēju izvest savas valsts raŗojumus un priekŗrocību dod tam aizņēmejam, kuŗš ir ar mieru saņemt naudas vietā raŗojumus (dzelzceļa materiālus, kaŗa piederumus, fabriku

iekārtu etc.). Lai veicinātu savas rūpniecības ražojumu eksportu, var piešķirt piemērotus termiņus, renšu un nomaksas atvieglojumus; arī ar banku kreditu daudzkārt mēģina veicināt preču eksportu.

Ar iepludināto kapitālu, aizņēmēja valsts var pārejoši vairot savas pirkšanas spējas; viņa var arī pacelt savu saimniecību un produkcijas spējas, izbūvējot dzelzceļus, fabrikas. Aizdevēja valsts nodibina ar savu debitoru tuvākus saimnieciskus sakarus un draudzīgas attiecības. Ja ar aizdoto kapitālu veicina izejvielu ražošanu (nafta, jēlgumija), aizdevēja valsts sev nodrošina šīs vielas savai rūpniecībai, tās saņemot kā renšu samaksai, tā kapitāla deldēšanai.

Pie augstām aizsargu muitām, kur eksports ir apgrūtināts, aizdevēja valsts var nodibināt ārzemēs savu fabriku filiāles: tad uz ārzemēm, kā aizdevums, aizplūdis mašīnas un citi ražošanas līdzekļi, bet nāks atpakaļ peļņa no dividendēm, augstāko ierēdņu un tehniķu algām, kuņģi būs savi pilsoņi. Ar laiku gan ārzemes var piesavināties vajadzīgo tehniku, atpirkt šo filiāļu akcijas un pārvērstagrāko ārzemes uzņēmumu nacionālā uzņēmumā, kuņģš, zināmos gadījumos, var izvērsties par sava agrākā kreditora konkurentu.

Kreditējot ārzemes, ņemami vērā arī politiski motīvi; tie izpaužas koloniju kreditos un kreditos draudzīgām valstīm. Aizdevēja valsts var kontrolēt kapitāla eksportu un noliegt subskrīpciju uz ārējiem aizdevumiem. Ar izsniegtiem kredītiem var panākt saimniecisku iekarošanu miera ceļā un ciešāku sakaru sakaru izveidošanos starp kontrahējošām valstīm. Kreditoram ir interese pie aizņēmēja prosperitātes, tā pat arī otrādi, debitoram attiecībā uz savu kreditoru, jo citādi beidzamais varētu kreditu atvilkt. Jo

vairāk naudas ieguldīts zināmā valstī, jo ciešāki saistas kopējie ceļi un intereses.

Aizņēmēja viedoklis un motīvi.

Jo ātrāk attīstās rūpniecība, jo mazāk var iztikt ar pašu kapitāliem un ietaupījumiem: ārienes kapitāla pievilkšana ir nepieciešama. Netiekvien jaunu uzņēmumu realizēšana, tāpat arī agrāko uzņēmumu racionalizēšana, atļaisno ārzemju kreditus, vai nu naudas, vai mašīnu veidā. Nav jāaizmirst, ka renšu maksāšanas termiņos un aizņēmuma deldēšanai jāuzkrāj vajadzīgie līdzekļi un tie jāpārved kreditoram ārzemes valūtā. Renšu un amortizācijas nomaksa būs nodrošināta, ja aizņēmums izlietots produktīviem mērķiem. Ar aizņēmumu radītā rūpniecība pavairo zemes ražošanas spējas un atvieto ievadumus, jo zemē tagad ražo vajadzīgos priekšmetus, kuņus līdz šim importēja. Te gūtie ietaupījumi tad uzkrās vajadzīgās devizes renšu un amortizācijas nomaksai.

Konsumtīviem mērķiem ārzemju aizņēmumi grūti dabūjami un arī nav attaisnojami; tā kā caur šādiem kredītiem neaug zemes ražošanas spējas, tad rentēm un atmaksai „nebūs seguma”. Tāpēc kredīta devējs dabiski prasīs, kādiem mērķiem aizdevums domāts. Sevišķi pie kommu-nāliem un citiem sabiedriskiem pasākumiem grūti paredzēt aizņemtā kapitāla izlietošanu; pie privātiem kredītiem tas ir vieglāk kontrolējams. Tāpēc daudzās valstīs aizņēmumus var kontrahēt vienīgi ar valdības piekrišanu, kā tas

ir Itālijā. Vācijā 1927. g. izdoti noteikumi, zem kādiem var aizņemties naudu ārzemēs un ievesta t. s. „aizņēmumu kontrole“ (Anleihekontrolle); te domāts novērst vieglprātīgu parādu taisīšanu, sevišķi pašvaldībām un līdzīgām publiskām organizācijām.

Pret šādiem ierobežojumiem celti iebildumi no privātās saimniecības, kuŗa norāda, ka līdzīgi apgrūtinājumi sadārdzina kredītu iekšzemē.

Saņemtā ārējais aizņēmums var iespaidot iekšzemes cenas, sevišķi ja tas ieplūst preču veidā; kritošās cenas importētām precēm var ietekmēt arī citu preču cenas. Ja aizdevums saņemts naudā, viņš var iedarboties inflatoriski naudas tirgū, ievērojami pavairojot naudas cirkulāciju. Uz to, protams, centrālās bankas var reaģēt ar diskonta paaugstinājumu, kas tomēr var arī nesasniegt mērķi.

Ārzemju kapitāls var iegūt nevēlamu iespaidu uz valsts saimniecisko dzīvi, to nodot ārzemnieku noteicošam vārdam. Ja grūti sagādāt līdzekļus renšu un kapitālu nomaksai, ārzemnieku kreditori lūko sevi nodrošināt ar reālām vērtībām — ķīlām: dzelzceļiem, muižām, gruntsgabaliem, kuģniecības sabiedrībām, kas atsvešina pašu saimniecību (Ueberfremdung). Arī akciju sabiedrības viegli var nodot ārzemniekiem kontrolpaketi, tā sakot savus uzņēmumus denacionalizēt. Pret šo nevēlamo parādību ir grūti karot: var izdot noteikumus par akciju sabiedrību valdes sastāvu un tamlīdz., bet tie pastāv vienīgi uz papīra. Tāpēc valstij pie uzņēmumiem, kuŗiem ir liela valstiska nozīme, ir pienākums spert tālejošus prohibitīvus soļus.

Kaŗa parādi un reparācijas.

Pasaules kaŗš ir radikāli pārveidojis internacionālās kapitāla attiecības: pirms kaŗa Eiropa bija galvenā kreditu devēja, tagad viņa iestīgusi parādos caur kaŗa aizņēmumiem. Vācijai uzliktas reparācijas un tās lielā mērā sareŗģī normālas kredita attiecības; no Eiropas saimnieciskā organisma zināmā mērā Vācija ir izslēgta un bez viņas ir grūti domājama līdzsvara atgūšana un saimnieciskās dzīves stabilizēšanās.

1924. g. visas pasaules valstu parādi iztaisija 190.642 miljonus zelta marku. Galvenie parādnieki bija: Krievija (33,3 miljardi RM), Francija (32,8 miljardi RM), Britu dominijas (25,4 miljardi RM), Anglija (22,9 miljardi RM), Itālija (20,9 miljardi RM).

Galvenās kreditorvalstis bija: Anglija — ar 82,7 miljardi RM, USA — 61,1 miljards RM.

USA vienojuŗās par kaŗa parādu samaksu ar 13 Eiropas valstīm; parādu summa ar $\frac{0}{0}\frac{0}{0}$ fiksēta uz 22 miljardiem dollaru, kuri nomaksājami 62 gados. Ar to ir uz gadu desmitiem noteikta USA saimnieciskā hēģemonija; arī privātai saimniecībai USA aizdevuŗas lielus kapitālus (vienai Vācijai ap 2 miljardi dollaru).

Pēc Versaļas miera liguma, Vācijai uzlikta kontribūcija Sabiedrotiem par iabu, t. s. reparācijas, un reparāciju problēmai ir nenoliedzama nozīme priekŗ nākamīem starpvalstiskīem saimnieciskīem sakariem, kāpēc nav lieki ņo problēmu kaut pāris vārdiem apskatīt.

Par 1919, 1920. g. un 4 pirmajiem 1921. g. mēneŗiem Vācijai bija jānomaksā 20 miljardi zelta marku. Reparāciju komisija 1921. g. noteica Vācijas maksājumus uz

132 miljardiem RM, plus vēl 5,6 miljardi RM Beļģijas kara parādu; šo Londonas ultimātumu Vācija parakstīja 1921. g. 5. maijā.

Ņemot vērā Vācijas maksāšanas grūtības, 1924. g. viņas maksājumu kārtošanai uzstādīja tā saukto Dausa plānu. Ar aizņēmumiem ārzemēs, sevišķi USA, Vācija šos maksājumus arī kādu laiku kārtoja, bet tālāk nespēja. Tad 1929. g. tika izstrādāts t. s. Jonga plāns, kas noteic Vācijas reparācijas uz 57,5 gadiem: sākot ar 1,6 miljardiem marku gadā, maksājumiem jāpieaug līdz 2,4 miljardiem marku gadā. Nespējas gadījumā Vācijai tiesība prasīt morātoriju līdz 2 gadiem, izņemot procentu maksas. Maksājumu kārtošanai dibināta sevišķa „Starptautisko maksājumu banka“, Bazelē lai ņemtu maksājumiem politiska spaida nokrāsu.

Šie lielle gadskārtējie maksājumi mazina Vācijas pirkspējas un kavē kapitāla uzkrāšanos. Nodokļi, kuŗi nepieciešami, lai savāktu reparāciju summas, sadārdzina Vācijas ražošanu un apgrūtina eksportu. Jauni un allaž jauni aizņēmumi ceļ kapitāla renti zemē un arī gulstās kā smags slogs uz saimniecisko dzīvi.

Pirmos 10 pēckaŗa gados Vācijai bija tiesība maksājumus izdarīt pa daļai ar precēm (1928. g. par RM 663 milj.); tagad kreditoru valstis vairās no šāda piespiedu eksporta, kas kaitē viņu rūpniecībai.

Grūti paredzēt kā šī problēma nokārtosies; ar kreditu izsīkšanu Vācijai varbūt būs sasniegta iespējamības robeža. Ārzemju kapitāls jau tagad daudzus vācu lieluzņēmumus ir nodevis ārzemnieku rokās; tas ir tas pats, kas vācu substances izpārdošana. Vācijai vienai nav pa spēkam izlabot zaudējumus, kas 4 gadu laiku cēlušies visām kaŗojošām valstīm. Arī ja Vācija to spētu ar saviem pastiprinātiem

izvedumiem, tad šis eksports ruinētu ārzemju rūpniecību, patēriņa un tirgus trūkuma dēļ tad iestātos nopietns sastrēgums. Tādēļ reparāciju jautājuma atrisināšana ir tuvākās nākotnes problēma.

Kolonijas un koloniju politika.

Daži zinātnieki koloniju politikas jēdzienā ieslēdz seno un viduslaiku iekarošanas gaitas, kaņus ar kaimiņiem. Šis jēdziens ir pārāk plašs un gandrīz sedzās ar pasaules vēsturi. G. Zöpfls velk koloniju jēdzienam šaurākas robežas un dod sekojošu dēfīnīciju „Kolonijas ir valsts pārvaldīšanā atrodošie ārējie apgabali, kuņus valsts iegūst savos pasaules-saimnieciskos un pasaules-politiskos nolūkos”. — Jaunākie vācu zinātnieki: Harms, Šumachers, Zöpfls — izveidojuši mācību par pasaules saimniecību („Weltwirtschaftslehre“), blakus tautsaimniecības mācībai („Volkswirtschaftslehre“), pie kam zem pirmās saprot starptautisko saimniecisko attiecību kopsumu. Koloniju zinātne ierindojas starp valsts — un vispasaules saimniecību, jo koloniju saimniecība savu augstāko attaisnojumu rod vispasaules saimniecības izveidojumā.

„Augstskola Mājā“ Nr. 53.

Tautsaimniecības nodaļa.

Tirdzniecības politika

(Pēc lekcijām lasītām Latvijas Universitātē 1932. g.).

11|12. lekcija.

Vecākie oikonomisti, ar Vilhelmu Rošeri priēšgalā, domā, ka kolōniju raksturojošās pazīmes atraduši sekojošos 3 momentos:

- 1) Kolōnizējošās tautas daļas nometināšanās ārienē.
- 2) Šīs tautas augstākā civilizācijā, un
- 3) Politiski-tiesiskās saitēs star kolōniju un mātes — zemi.

Tam visā visumā nevar piekrist, sevišķi kas zīmējās uz „augstāko civilizāciju“, jo kolōnizētās Meksika, Peru, In-

dija, Ķīna — stāvēja kultūras un civilizācijas ziņā daudz augstāk neka viņas iekarojušās baltās laupītāju bandas. Tāpat saites ar mātes zemi pastāv tikai pārejoši, kamēr kolonija neiegūst patstāvību, kā, piemēram, USA.

Koloniju veidi.

Senāko ārējo pazīmju vietā, tagad parasti iedalījumam par pamatu ņem vai nu saimnieciski-politisko, vai arī pārvaldes-politisko viedokli. No **s a i m n i e c i s k i - p o l i t i s k ā v i e d o k l a** kolonijas šķīro, kā:

1) **N o m e t ņ u k o l ō n i j a s** (Siedelungskolonien), kuŗas nodēr balto nomētināšanai un kuŗām jā top par kolonistu otro tēvijū. Kā tādas var minēt: Kanādu, Austrālijū, Jaun-Zelandi, Kapzemi, Dienvid-vakaru Āfriku.

2) **P l a n t ā ž u k o l ō n i j a s**, kur kolonisti ir plantātori — uzņēmēji, kuŗi noorganizē iedzimto darba spēku plantāžās. Šurp var attiecināt: Beļģijas Kon-go, Francijas ekvatoriālo Āfriku.

3) **I e d z i m t o k u l t ū r a s — k o l ō n i j a s**, ja zemes apsaimniekošana paliek pietiekoši attīstīto iedzimto rokās, bet kolonisti tos organizē plašākā mērogā. Tādas kolonijas ir: Togo, Nīgerija, Java.

4) **T i r d z n i e c i b a s k o l ō n i j a s**, kur kolonizācija attiecas vienīgi uz ostas pilsētām; ja šīm kolonijām ir politiska nozīme, viņas apcietina un militāri apsargā. Šurp attiecas: Hongkonga, Singapūra, Adena, Tsingtau'a.

5) Koloniālie atbalsta punkti, ogļu stacijas, kabeļu stacijas. Šie punkti ierīkoti vai nu kā flotes atbalsta ostas, vai tieši politiskos nolūkos. Tādi punkti ir: Malta, Gibraltara, Adena, Falklandes salas.

6) Noziedznieku kolonijas, uz kurām mātes-zeme izsūta uz noņemšanu savus noziedzniekus. Tādas ir: Franču Gvajana, Jaun-Kaledonija. Pret šo koloniju veidu pamatoti uzstājas jaunākā teorija.

No pārvaldes - politiskā viedokļa kolonijas sadala, kā:

- a) Kolonijas vārda šaurākā nozīmē — ar ierobežotu, vai pilnīgu pašvaldību, zem mātes zemes formālas virskundzības. Šādu attīstības posmu sasniegušas: Kanāda, Dienvid-Āfrika, Austrālija, Jaun-Zelānde.
- b) Protektorāti: ārēji suverēnas valstis, zem kolonizējošās valsts aizbildniecības (Tunisa), vai arī mētropoles autokrātiski pārvaldīti apgabali (Bečuana — protektorāts).
- c) Nomasnovadi (Kiaučaava, Kvantunga), kuŗi „nomāti“ parasti uz 99 gadiem. Tā ir uzspiesta iznomāšana un līdzinās apslēptai apgabala okupācijai.
- d) Interesešu sfairas: starp lielvalstīm sadalītas, bet vēl neieņemtus apgabalus uz vienošanās pamata starp šīm valstīm.

Koloniju dibināšanas vadošie motīvi.

Koloniju nodibināšanu ievadījuši zinātnieki un dabas pētnieki (faraons Necho, Portugales princis Indriķis „jūrasbraucējs“, Svens Hedins), drošsirdīgi jūrnieki (Kolumbus, Vasco de Gama, Magalhaes James Cook), mantkārīgie iekarotāji t. s. „conquistadores“ (Albuquerque, Ferdinands Cortez, Francs Pizarro, Lords Clive, lords Kitcheners), kā arī liela stila uzņēmēji (Beļģijas karalis Leopolds II., Cecilis Rodes). —

Kolonizāciju ievada zemēs, kuŗas caur savu saimnieciski-ģeografisko stāvokli it kā predestinētas šādai ekspansijai. Senatnē tāda bija Grieķija, kamēr Vidus jūra bija arī „pasaules jūra“. Kad jūrnieki sāka braukt caur „Herkulesa stabiem“, okeanā, šī loma pāriet uz Pireneju pussalu (Spānija un Portugāle). Vēlāk kā sāncenši uzstājās holandieši un visbeidzot nāk Lielbritānijas salas.

Blakus uzņēmībai, kā motīvi koloniju nodibināšanai, mināmi sekoši momenti:

1) Kolonizējošās zemes pārāk liels iedzīvotāju blīvums, kā tas jaunākā laikā novērojams Anglijā un Japonā. Ja arī citas tautas devušas ievērojamu ģemigrāciju, piemēram, vācieši, ķīnieši, italieši, tad tas bieži nav novedis pie kolonizācijas: šie ģemigranti bieži pilnīgi asimilējušies ar vietējiem iedzīvotājiem, aizmirsuši savu tautību. Tikai šī gadsimta sākumā vācieši un itāļi cenšās nodibināt nacionālas kolonijas.

2) Neapmierinātība ar zemē pastāvošiem apstākļiem, reliģiskiem un politiskiem momentiem. Šie izceļotāji vai nu asimilējas jaunajā dzīves vietā, vai arī patura savu īpatnību (kvēkeri, marmoņi, duchoborci) un pie mainījušamies apstākļiem var atgriezties dzimtenē.

3) Saimnieciski — politiska uzņēmība, kuŗa noved pie kolonijas ierīkošanas. Šie uzņēmāji reprezentē kapitālistu grupas, kā tirdzniecības sabiedrības, kuŗas izmanto koloniju dabas bagātības (zelts, garšas vielas, krāsas). Tādā ceļā iekarotas holandiešu Indija, britu Indija, beļģu Kongo, vācu Rīt-Āfrika, Rodezija.

4) Jaunākā laikā izvirzās pirmā plānā pasaules-saimnieciskie un pasaules-politiskie mērķi. Lielās rūpniecības valstis cenšās sev nodrošināt izejvielas: kokvilnu, gumiju, naftu, vaŗa, dzelzi. Blakus saimnieciskiem motīviem, mināma arī varas kāre un politiskā iespaids vairošana.

Kolonijas nodrošina mātes zemei ne tikvien izejvielas, viņas arī ir labs tirgus rūpniecības raŗojumiem; Anglijai koloniju tirgus iztaisa āugstu $\frac{0}{0}$ no viņas tirdzniecības bilances. Mātes zeme var kolonijās ievietot savos brīvos kapitālus, tā radot ciešas saimnieciskas saites ar kolonijām; šie kapitāla ieguldījumi ir drošāki, nekā aizdevumi ārvalstīm, kuŗas var nobankrotēt un tad aizdotais kapitāls jāzaudē (piemēram SPRS). No svara ir — neļaut ēmigrantiem no mātes zemes atsvešināties, tad viņi joprojām paliks mātes zemes raŗojumu pircēji.

Kolonizācija veicinā civilizācijas izplatīšanos un šis kosmopolitiskais viedoklis nav aizmirstāms. Ar dzelzceļu izbūvēšanu, skolām un kristianisma kultūru — panāk vispār kultūrālo mērķu kāpināšanu, dzīves standarta pacelšanu kolonijās. Šie humānitārie, ētiskie mērķi gan praksē daudzkārt aizmirsti.

Koloniju politikas teorijas.

Merkantilisti (XVII un XVIII g. s.) uzskata kolonijas kā zemes bagātības vairotājas: ar ieplūstošo zeltu un dārgajām koloniju precēm nodrošināta labvēlīga tirdzniecības

bilance. Francija ar savu liela stila koloniālo spekulāciju (John Lew) bija cietusi lielus zaudējumus, tāpēc Francijā rodās kolonijām principiāli pretinieki: Montesquieu, Voltaire, Rousseau, Diderot, Bernardin de Saint-Pierre. Vienpusīgais merkantilisma uzskats bija zeltu pārvērtējis.

Anglijā arī sākumā dominēja merkantilisma viedoklis; pēc USA atkrišanas Adams Smiths atzina, ka ne zeltam ir izšķirošā nozīme, bet pirmā vietā nostādāma tirdzniecība ar kolonijām. Pie tam Smiths uzsvēra, ka nav jādzenās pēc tirdzniecības monopola, bet jāslēdz līgumi, kuŗi jau tā mātes zemei nodrošinās noteiktas priekšrocības. Līdzīgus uzskatus aizstāv arī Turgot's.

Jaunākie teorētiķi arī aizstāv viedokli, ka galvenā vēriba piegriežama ne koloniju nesaudzīgai ekspluatācijai, bet gan tirdzniecībai, kuŗniecībai, rūpniecībai un zemkopībai, vēl jāatzīmē, ka kolonijas var dot vajadzības gadījumā militāru palīdzību (Francija), ka arī pavērt ceļu ēmigrācijai uz pastāvīgu dzīvi, neatsvešinot ēmigrantus no savas tautas. —

Leroy-Beaulieu uzsvēŗ koloniju pasaules-politisko nozīmi.

Koloniju politikas vēsture.

Kā pirmais posms koloniju vēsturē mināms atklājumu laikmets, kur pētnieki — ģeografi uzmeklē jaunas pasaules malas; tādi ir arābi un eiropiešu — ceļotāji, kuŗiem seko mantkārīgi veikalnieki un piedzīvojumu meklētāji. No

eiropiešiem te mināmi: Portugāles princis Indriķis „jūrasbraucējs” (1394.—1460. g.), kuņš uzbrauc Acoru salas, Madeira un Āfrikas vakaru piekrasti, līdz Cap Verde. Pāvests Mārtiņš V apstiprina Portugālei tiesības uz šīm jaunatrastām zemēm. Viņam seko Bartalomus Diaz, kuņš 1486. g. apbrauc „Labās Cerības ragu”. Kā sekmēm vainagotais jūrnieks mināms Kristaps Kolumbus, kuņš 1492. gadā sasniedz Vakar—Indijas salas (Guanahai). Lai nokārtotu tiesisko stāvokli, pāvests Aleksandrs VI noteic, ka pasaule sadalāma starp Spāniju un Portugāli tādi, ka visas kolonijas 370 jūdzes uz vakariem no Cap Verde pieder Spānijai, uz rītiem atrodošās — Portugālei. Šis lēmums, protams, vēlāk zaudē nozīmi. Amerikas tālāko iekarošanas gaitu apskatīt — ir vēsturnieka uzdevums. No vēlākiem lielajiem jūras braucējiem mināmi: Ferdinands Magelhaes (1519/1522), kuņš pirmais apbrauc zemes lodi; James Cook, kuņš izpēta Kluso okeanu. Ar šiem vārdiem noslēdzās atklājumu posms, pēc kuņa kolonizācija it kā apklust.

Tikai ap 1850. gadu iesākās Āfrikas izpētišana un sadalīšana starp Eiropas lielvalstīm. Francija okupē Alžiru un Tunisu, angļi izpēta Āfrikas vidieni, augšup gar Nilu. Stanleys 1874. gadā izpēta centrālo Āfriku, tāpat Sven Hedin — Āzijas vidieni.

Koloniju ekspluatācija caur pilnvarotām tirdzniecības sabiedrībām.

Jau Kolumbus 1492. gadā ieguva privilēģiju uz jaunatrodamām zemēm, kuņu gan viņam pašam neizdevās izmantot. Kā pirmā lielā privilēģētā sabiedrība mināma ho-

landiešu Rīt—Indijas kompanija, kuŗai 1602. gadā Holande piešķīra tirdzniecības monopōlu, līdz ar Rīt—Indijas militārās pārvaldes tiesībām. Viņa pastāvēja līdz 1798. gadam un sabruka Napoleona laikos. Batavijā (Java) rezidējošais ģenerāl-gubernātors, ar nesaudzīgu iedzimto izmantošanu, prata sagādāt Holandai lielu peļņu. Līdzīgi organizēta bija Britu Rīt—Indijas kompanija (1600/1858), kuŗai arī bija piešķirts tirdzniecības monopōls, līdz ar tiesību atsavināt iedzimto zemi. Ar sevišķu nežēlību te izcēlās Lords Kleive (Clive), kuŗu vēsturnieks Macaulay apzīmē kā „korupcijas tēvu” un Warren Hastings; ar šo vīru rīcību izskaidro tagadējo Indijas naidu pret Angliju. Mantības konfiscēšana bez kāda iemesla un asins plūdi — izsauc kultūras pasaules protestus pret Angliju, kuŗa tad, kā grēku āzi upurē minēto kompaniju un to slēdz 1858. gadā.

Arī Francija priekš Kanādas un Louisianas ekspluatācijas izdod koncesiju sabiedrībai „Compagnie des Indes”, kuŗa John Law'a vadībā drīz sabrūk. Tas atvēsina Francijas tālākos eksperimentus, pret kuŗiem uzstājās Richelieu.

Pēc laimīgi beigtā kaŗa ar Franciju, arī Vācija, zem Bismarka vadības piegriež vērtību kolōniju jautājumam. Jauniegūto zemju ekspluatācijai Vācija izdod koncesijas divām sabiedrībām: „Neu Guinea C—o” un „Ostafrikani-sche Gesellschaft”, kuŗas abas sabrūk 1890. gadā.

Vēl mināma: 1889. gadā nodibinātā „South African Company”, saukta „Chartered Company” — Cecila Rodes'a radījums. Šis izveicīgais mīnu spekulants uzkrāja milzīgas bagātības, kuŗas viņš izlietoja ceļu būvei, tādā kārtā strādājot valstisku darbu. Viņš dividendes neizdalīja, bet visu peļņu ieguldīja viņa dibinātā kolōnijā „Rhodesia”, kuŗas nākotne šķiet nodrošināta.

koloniju projekti, kušus viņam tomēr neizdodas realizēt. Noteikti Francija nostiprinājusies Alžirā, kušā viņa izbūvējusi dzelzceļus un to uzskata kā Francijas sastāvdaļu. Mināmas arī Tunisa un Maroko. Pēc 1870. gada kara Vācija veļ robežas Francijas koloniālam imperialismam.

Anglijas koloniju politika XVI g. s. iezīmējās kā jūras laupišana un vergu tirdzniecība. Pirmie istie kolonizātori ir Francis Drake un Walters Releigh. Anglijas pasaules varas nodibinātājs ir Olvers Cromwells, kušš salauž Holandes koloniālo varu. Daudzie emigranti nostiprinā saites ar mātes zemi (Kanāda, USA). Savienoto valšku atkrišana izskaidrojama ar merkantilisma politiku un pārāk lielo aizbildniecību pār kolonijām. Pēc Napoleona kariem Anglijas koloniālā pasaules vara ir nodrošināta. Pēc USA atkrišanas Anglija dod savām kolonijām tālejošas tiesības: vai nu pilnīgu pašvaldību („Homerule“), vai plašu pašnoteikšanos. Sevišķi pēc pasaules kara šīs tiesības paplašinātas, piemēram, kolonijas arī savā tirdzniecības politikā ir tagad neatkarīgas, tāpat likumdošanā, izņemot Indiju un dažas citas kolonijas.

Vācija. Pēc 1870. bada kara Bismarks ietekmē imperialistisku ārpolitiku; sacensībā ar Angliju un Franciju, Vācija uzsāk Afrikas sadalīšanu, cik vēl viņa ir nesadalīta. Vācija ņem, cik var dabūt un par cik sāncensī piekāpšās.

Itālija arī seko Vācijas piemēram, okupē uz īsu laiku Abisiniju, kušu tomēr zaudē 1896. gadā pēc kaujas pret Meleliku pie Aduas. Vēlākā laikā Itālija iegūst mazvērtīgās kolonijas Tripolisā un Kirenaikā.

Japana — sacenšās tālos austrumos ar Krieviju un Vāciju — uz Ķīnas rēķina; viņa iegūst 1894. gadā Formosa salu, bet zaudē pret USA Havajas salas. Ar Japanu apvienojas Anglija pret Krieviju 1905. gadā; kuŗu zaudē Krievija.

USA — lai paralizētu Japanas pieaugošo varu, izbūvē Panamas kanālu, kas USA dod iespēju ātri pārvietot uz Kluso okeanu savu Atlantijas floti.

Kā visjaunākās etapes mināmas Vidus—Azijas un Turcijas sadalīšana iespaidsfairās; arī Mesopotāmija un Iraka pievelk kārotājus naftas avotu labad.

Pēc pasaules kara Vācija zaudē visas savas kolonijas, kuŗas Sabiedrotie sadala savā starpā; lielum lielo daļu dabū Francija, Anglija, Beļģija un Japana.

1920. gadā Anglijas kolonijas aptvēra 38 milj. kvadr. kilometru platības ar apmēram 445 milj. iedzīvotāju (— pret 33 milj. kv. klm. un 400 milj. iedzīvotāju 1914. gadā).

Francijas koloniju apmēri bija 1920. gadā: 12,5 milj. kvadr. klm. ar 60 milj. iedzīvotāju (— pret 11,5 milj. kv. klm. un 56 milj. iedzīv. 1914. gadā).

Tagadējā Eiropas valšķu koloniju politika.

1) Pārvaldes politika. Agrāko privilīģēto sabiedrību vietā, tagad koloniju pārvaldi valstis ņēmušas tieši savās

rokās, pie kam pārvaldes forma ir atkarīga no katras kolonijas īpatnējiem apstākļiem.

Kā piemērs var noderēt Anglijas koloniju pārvaldes iekārta, kuŗa „dominijām“ (Kanāda, Jaun-Zelānde, Dienvid-Afrika, Jaun-Fundlande un Austrālijas Commonwealth) dod pilnīgu pašvaldību. Anglijas gubernātors ir tikai dekoratīva persona un Anglija neizlieto savas „veto“ tiesības dominiju likumdošanā. „Kroņa kolonijas“ pārvalda ierēdņi, kuŗi padoti valsts / koloniju ministriem. „Protektorāti“ — arī pārvaldīti līdzīgi kroņa — kolonijām, ar dažādu gradāciju. Indiju pārvalda vicekaralis uz sevišķu noteikumu pamata. Rodēzijas pārvalde uzticēta vēl joprojām agrāk minētai „Chartered Company“. Viss Anglijas koloniju pārvaldes aparāts ir vienkāršs; viņš ir lielā mērā decentralizēts. Angļu ģenerāl-gubernātors („High Commissioner“) reti mairs koloniju pārvaldes jautājumos un maz izlieto savas „veto“ tiesības.

Francijas koloniju pārvalde, turpretī, ir lielā mērā centralizēta. Kolonijas deliģē Francijas parlamentā 16 deputātus un senātā — 9 senātorus, tiem, pie viņu mazā skaita nevar būt nozīme. Teorijā franči atzīst individuālo pašnoteikšanos, bet praksē rīkojās pavisam pretēji. Kolonijas pārzin sevišķa Koloniju ministrija, Parīzē. Kas attiecas uz koloniju ekspluatāciju, tad Francijā vēl valda merkantilisma uzskati; franči paši ir egoisti, kuŗi kā siki kapitālisti labāk paliek mājās, nekā iet uz kolonijām; vienīgi Alžīrā dzīvo ap 500.000 franču.

Beļģija savas kolonijas pārvalda puslīdz absolūtiski, tāpat kā Leopolda II laikā. Visi Kongo parādi uzvēlti kolonijai, kaut arī viņai no tiem nebūtu cēlies liels labums.

Holande tura savas kolonijas ciešā atkarībā no mātes zemes. Pārvaldes aparāts kolonijās ir autokratisks, kaut arī vietējie valdinieki pieaicināti kā padomu devēji.

Itālija izturās pret kolonijām pēc iespējas liberāli,

USA — atzīst kolonijām plašu patstāvību. Filipinām ir parlamentāriska iekārta (2 kameru - sistēma), Kubai — pašai savs prezidents.

Japana — cenšās kolonijas saistīt uz ciešāko ar mātes zemi un sūta tur savu iedzīvotāju pārpalikumu. Pārvalde ir autokratiska.

2) Saimnieciskā politika. Jau agrāk minēts par koloniju izsūkšanu caur privilģētām sabiedrībām; ne mazāks kauna traips Eiropai ir iedzimto iznīcināšana caur kariem un verdzību. Tā Beļģijas Kongo 30 gados iedzimto skaits bija sabrucis no 20 milj. uz tikai 7 milj. iedzīvotāju. Pateicoties kultūras pasaules protestiem, tagad apstākļi ir uzlabojušies. No šo uzskatu maiņas tad arī ir izveidojušies šādi principiāli viedokļi:

Jārēķinās ar kolonijas ipatnībām jurisdikcijā, pielāgojoties iedzimto uzskatiem; jāveicina higiēna un veselības kopšana, kas vairo kolonijas dzīvo spēku un noteic kolonijas saimniecisko nozīmi.

Sevišķa vērība jāpiegriež satiksmes uzlabošanai: dzelzceļiem un upju kuģniecībai. Lai izvestu noteiktu tarifu politiku, dzelzceļiem jāpieder valstij.

Jāsekmē svarīgākās ražošanas nozares: kokvilnas un kaučuka kultūras etc. Šai nolūkā valsts nodibina paraugfermas, izmēģināšanas laboratorijas, izstādes, kalnrūpniecības un zemkopības kameras.

Tirdzniecības politika rada galveno saiti ar mātes zemi. Atzīstot privāto iniciatīvu, valstij tirdzniecība jākontrolē; sevišķi tas zīmējās uz muitas politiku, kuja nedrīkst koloniju nesaudzīgi izmantot. Anglija, kā agrāk atzīmēts, dod kolonijām pilnīgu saimnieciskās politikas brīvību.

Valūtas politika ne vienmēr attaisno mātes zemes valūtas ieviešanu arī kolonijās; te jārēķinājās ar jau nostabilizējušos parašu.

Banku politika atstājama privātai ierosmei. Meliorācijai un kooperācijai dodāmi valsts pabalsti. Principā tomēr kolonijām pašām jāiztiek ar saviem līdzekļiem.

Koloniju finanču politikai jārēķinājās arī ar nākotni, neuzsverot koloniju momentāno ienesīgumu, kuŗš vār izvērsties par šausmīgu ekspluatāciju. Izdevumi par kara spēku un floti jānes valstij pašai, kā to, piemēram, darījuši angļi, kuŗi būriem atlaiduši visus kara izdevumus.

Koloniju dzelzceļi jāizbūvē ar aizņēmumiem pret valsts garantiju. Finansiālā ziņā kolonijas nostādāmās ar laiku uz savām kājām.

Nodokļu politikai jāizsargājās no pārmērībām; muitas uzliekamas luksusa priekšmetiem, alkoholam, tabākai, tad vēl praksē pielieto galvas naudu un nodokli uz būdām (krālu — nodokli). Ar laiku nodokļu sistēma pielāgojama mātes zemes nodokļu veidiem. —

Beigas.