

BIULETYN

INFORMACYJNY C. HARTWIG S. A.

Redakcja i administracja: Gdynia, Derdowskiego 7 - Tel. Centrala wewn.: 39-81 - 39-87 Sekcja Prasy
Wydawca: C. Hartwig S. A. Dyr. Morska

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Tylko do użytku służbowego - bez prawa publikacji.

Numer IV.

T r e ś ć.	Strona
1. Zmiany stawek frachtowych	1
2. Zwyżka opłat w Kanale Panamskim	1
3. Port Buenaventura chwilowo nieczynny	1
4. Nowe przepisy zapłaty frachtów do Brazylii	2
5. Zmiana warunków płatności frachtu morskiego Europa-Kolombo	2 2
6. Przepisy dla opakowań w Costa-Rica	2
7. Uaktywniamy przewozy morskie - porty Trizonii - porty polskie	2 3
8. Przesłanie nowej Taryfy Tranzytowej	4
9. Podwyżka austriackiej taryfy tranzytowej	5
10. Ważniejsze skróty i symbole używane w terminologii morskiej	8 8
11. Korzyści przerzutu towarów drogą lotniczą	
12. Mechanizacja robót przeładunkowych w portach radziec- kich	14

1. Zmiany stawek frachtowych.

Podwyżka 15% frachtów morskich Genua-Indie.

Nawiązując do notatki zamieszczonej w BICH Nr.III.str.1, w której podaliśmy, że 15% dodatek frachtowy do portów Indii i Pakistanu nie obowiązuje z Genui, wyjaśniamy co następuje:

Sytuacja powyższa wynika dlatego, że holenderska linia żeglarska V.N.S., utrzymująca połączenia na tej linii, nie była członkiem odrębnych konferencji żeglarskich. W ostatnim czasie zawarto jednak umowę, na mocy której 15% dodatek obowiązuje z Genui, tak samo jak z innych portów europejskich.

Ważność trwania stawek frachtowych do Afryki Wschodniej.

Konferencja Żeglarska Wschodnio-Afrykańska postanowiła, że przy zmianach stawek frachtowych do portów Mombassa, Mozambik od dnia 1 marca 1950 r. obowiązuje jedno-miesięczny okres wypowiedzenia, zamiast poprzednio stosowanego dwu-miesięcznego.

Zmiana dopłat do stawek frachtowych dla Chile.

Stosownie do postanowienia konferencji żeglarskiej European/South Pacific and Magellan Conference, dopłaty do stawek frachtowych dla przesyłek do Chile zostały zmniejszone. Wynoszą obecnie za tonę frachtową sh 10/- zamiast 12/- a minimum za konosament sh 3/- zamiast sh 3/6. Dopłaty te są obowiązujące dla wszystkich portów chilijskich. Dotychczasowy dodatek 15 pesos za tonę przy przesyłkach z Chile do Europy zostaje całkowicie zniesiony.

2. Zwyżka opłat w Kanale Panamskim ("Transport" Nr 11.)

Z dniem 1 kwietnia 1950 r. miała nastąpić zapowiadana zwyżka opłat w Kanale Panamskim. Prezydent Truman - U.S.A. - przełożył ten termin na dzień 1 kwietnia 1951 r.

Przewiduje się, że opłaty za przejazd statków załadowanych zostaną zwiększone z 90 centów na 1 dolara, a przy statkach pustych z 72 centów na 80 centów za jedną BRT.

3. Port Buenaventura (Kolumbia) chwilowo nieczynny ("Transport" Nr 12)

Nadzwyczajnie obfite opady deszczowe w całej Kolumbii uniemożliwiły utrzymanie komunikacji między portem Buenaventura a wnętrzem kraju. Konsulaty kolumbijskie dostały nakaz wizowania faktur konsularnych, dotyczących przesyłki towarów kierowanych normalnie do portu Buenaventura, tylko wówczas, gdy mogą być skierowane do portów atlantyckich Kolumbii - jak Barranquilla, Cartagena, Santa Marta lub Rioacha. Szkody wyrządzone opadami są tak duże, że uruchomienie komunikacji z portem Buenaventura potrwa prawdopodobnie dłuższy okres czasu.

Nowe przepisy zapłaty frachtów do Brazylii.

Outward Continental Brazil Freight Conference informuje załadowców wysyłających towar do portów brazylijskich, że na skutek nowych przepisów wymiany waluty, awizowanych przez Bank Brazylii i obowiązujących od dnia 1 marca 1950 r., zapłata frachtu w porcie przeznaczenia musi być w przyszłości zaakceptowana przez bank brazylijski. Zapłaty frachtowe w Brazylii będą dokonywane według kursu wymiennego, po którym Bank Brazylii sprzedaje funty szterlingi w dniu dokonania wpłaty. Ażeby przepis ten usankcjonować, w przyszłości będzie zamieszczana na odnośnych konosamentach następująca klauzula:

"Fracht według tego konosamentu uważa się za zarobiony za przewóz przesyłki i płatny jest agentowi armatora w porcie przeznaczenia i to przed przewidywanym terminem nadejścia statku, bez względu na to, czy towar lub statek zaginęły, czy też nie."

Wszelkich bliższych informacji odnośnie powyższego udzielają zainteresowane linie żeglugowe lub ich agentury.

5. Zmiana warunków płatności frachtu morskiego Europa-Kolombo.

Jak donosi Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, London - zostało uzgodnione przez odnośną konferencję żeglugową, że wszelkie frachty za towary eksportowane z portów Europy do Kolombo muszą być płatne w porcie załadowniczym, albo w Londynie. W przyszłości nie będzie się wystawiać żadnych konosamentów do Kolombo z klauzulą:

"Fracht płatny w miejscu przeznaczenia".

Dotyczy to wszelkich przesyłek załadowanych po 24 marca 1950 r.

6. Przepisy dla opakowań w Costa Rica ("Norres Unterikshandel" Nr5)

Władze w Costa Rica wydały ostatnio zarządzenie, na mocy którego zabraniają kategorycznie stosowania używanych worków jako opakowania dla towarów eksportowanych do Costa Rica. Towary w takim opakowaniu nie będą przyjmowane.

7. Uaktywniamy przewozy morskie - porty Trizoni - porty polskie.

Stale wzrastająca wymiana towarowa Polski z Trizonią ożywia problem uaktywnienia i rozszerzenia istniejącej już polskiej linii regularnej między Hamburgiem a Gdynią.

Linia ta o częstotliwości 2-tygodniowej mogłaby zwiększyć swój zasięg po Bremie i Lubece w razie istniejących tam większych partii towarów do załadunku.

Ponieważ uczestnicząca w handlu z Trizonią Centrale Hanlu ograniczonego interesują się możliwościami przewozu morskiego również z portów Bremy i Lubeki, wobec tego informujemy, że mniej-

sze partie towaru z tych portów może G.A.L. przyjmować na konosamenty bezpośrednie z przeładunkiem w Hamburgu, przy czym przewóz z Bremy lub Lubeki odbywa się na koszt armatora, a na ryzyko dostawcy.

Bezpośrednie zawinięcie statku polskiej linii regularnej do innego portu Trizonii, poza Hamburgiem, uzależnione jest od decyzji armatora, a w razie stwierdzenia większej ilości przesyłek w portach Brema lub Lubeka, załadunek miałby miejsce w porcie posiadającym największy ładunek.

Korzystanie z drogi morskiej przyczyni się do zaoszczędzenia dla gospodarki ogólnonarodowej dewiz, które często wydawane są za przewozy drogą lądową. Oprócz tego może skrócić czas dostawy towaru, która w niejednym wypadku drogą lądową trwa dłużej niż morską.

Wszelkich bliższych wyjaśnień, dotyczących tej sprawy, udzielić może Oddział Żeglugi przy Dyrekcji Morskiej C.Hartwig S.A. w Gdyni - po otrzymaniu ewentualnych danych dotyczących ilości towaru i terminów przewidzianego przewozu.

8. Przegląd nowej Taryfy Tranzytowej.

Z dniem 1.1.1950 r. została unieważniona obowiązująca dotychczas Taryfa Tranzytowa, Część II, Zeszyt 4, i w miejsce jej znalazła zastosowanie, wydana z datą ważności 1.1.1950 Wewnętrzna Taryfa Towarowa Część I B. Wobec gruntownej przebudowy wewnętrznej taryfy towarowej, która w swym nowym wydaniu uwzględniła częściowo również wewnętrzne taryfy wyjątkowe i specjalne i zróżniczkowała bardzo szeroko podział na klasy, oraz przeszerokowała w przeważającej mierze degresywnie w klasyfikacji cały szereg towarów, ustalenie poziomu obecnych stawek tranzytowych w porównaniu do starej taryfy tranzytowej wymagało bardzo szczegółowej analizy. Badając zaistniałe zmiany przyjęto za podstawę porównawczą z jednej strony stawki tranzytowej taryfy wyjątkowej TR.W.2, stosowanej w praktyce dla wszystkich towarów, z drugiej zaś strony, uwzględniając zaistniałe zaszeregowania towarów zarówno do wyższych, jak i niższych klas, porównywano stawki odnośnych klas waconowych nowej taryfy wewnętrznej, przeliczone oczywiście wg. oficjalnego kursu na franki szwajcarskie. Za wspólny miernik badanych stawek przyjęto odległość taryfową 630 km i minimum ładunku 15 ton. W ten sposób przeprowadzona analiza dała wyniki następujące:

W klasie 1-szej z 317 pozycji 60% utrzymane zostało w nowej taryfie w tej samej klasie co po uwzględnieniu ulg przewidzianych w wyjątkowej taryfie TR.W. 2 oznacza przeciętną podwyżkę stawek o 18,9%. Równocześnie 40% z liczby 317 przeszerokoowano do klas niższych, co wyraziło się w przeciętnej obniżce stawek tej klasy o 8,9%. Ogólnie więc zaszeregowane w starej taryfie do klasy 1-szej towary doznały przeciętnej podwyżki stawek o 7,8%.

Badana klasa 2-ga starej taryfy tranzytowej wykazała, że na 202 pozycje klasyfikacji towarów (1949 r.) o 58,9% zostało przeszerokoowanych do klas wyższych, względnie droższych wg. nowej taryfy, a to o przeciętnie 23,4%. Reszta pozycji t.j. 41,1% została prze-

szeregowana do klas niższych i staniała przeciętnie o 21%. Ogólnie więc stawki klasy 2 podrożały przeciętnie o 5,1%.

W klasie 3-ej na 198 pozycji klasyfikacyjnych 32,3% zostało przeszeregowanych do klas wyższych, względnie droższych, a to przeciętnie o 28,4%. Reszta pozycji t.j. 67,7% przeszerupowana została do klas niższych i tańszych przeciętnie o 19,4%. Ogólnie stawki klasy 3-ej potaniały przeciętnie o 3,9%.

W klasie 4-ej jedynie 11% ze 125 pozycji podrożało przeciętnie o 17% na skutek przeszeregowania w nowej taryfie do klas wyższych względnie droższych. Natomiast 89% staniało przeciętnie o 34,7%. Ogólnie więc stawki klasy 4-ej staniały przeciętnie o 29%.

Z klasy 5-ej, zawierającej 136 pozycji, tylko 8,8% podrożało wskutek przeszerupowania do klas wyższych, względnie droższych przeciętnie o 32,3%. Równocześnie 91,2% pozycji staniało wskutek regresji w klasyfikacji przeciętnie o 52,8%. Ogólnie przeciętne potanieńie klasy 5-ej wynosi więc 45,3%.

W klasie 6-ej na 134 pozycji zaledwie 3% z tej liczby uległo dla powodów jak wyżej przeciętnej podwyżce o 54,6%. Natomiast 97% pozycji uległo przeciętnej obniżce o 56,1%. Ogólnie więc stawki klasy 6-ej staniały przeciętnie o 52,8%.

Jak z powyższego wynika, ogólną przeciętną podwyżkę przewoźnego wykazują jedynie stawki dla towarów objętych klasami 1 i 2-gą, natomiast pozostałe klasy wykazują poważną obniżkę przewoźnego. Ogólnie więc nowa taryfa tranzytowa staniała przeciętnie o 12,7%.

Podwyżkę, jaką notuje się w stawkach klasy 1 i 2-ej niwelują w praktyce związkowe taryfy portowe polsko-czeskie, wzgl. polsko-węgierskie przez możliwość stosowania taryf artykułowych dla towarów oddzielnie wymienionych. Nawet w wypadku zmiany taryf związkowych, co nastąpić musi w najbliższym czasie jako konsekwencja zmiany taryfy tranzytowej, podwyżka stawek w klasach 1 i 2-ej nie może się odbić ujemnie na transportach tranzytowych wobec zaistniałej podwyżki stawek tranzytowych na kolejach belgijskich i holenderskich.

Reasumując powyższe można wyrazić opinię, że obecny układ taryfowy stwarza podstawy dla rozszerzenia akwizycji transportów tranzytowych, szczególnie towarów masowych i półmasowych również na dalsze zaplecze, jak Austria i Rumunia.

9. Podwyżka austriackiej taryfy tranzytowej.

Z dniem 1 kwietnia 1950 r. został zmieniony dotychczasowy sposób obliczania przewoźnego dla przewoźników przechodzących w transycie przez Austrię.

Zmiana polega na tym, że zamiast stosowanego do dnia 1 kwietnia 1950 współczynnika 0,5 przy przeliczaniu wewnętrznych austriackich stawek przewozowych, wyrażonych w szylingach austriackich na stawki tranzytowe, opiewające w frankach szwajcarskich, wprowadzono współczynnik 0,3, przez który przemnożone stawki wewnętrzne dają stawki tranzytowe, wyrażone nie jak dotychczas w frankach szwajcarskich, a w szylingach austriackich.

Ponieważ zmianie tej nie towarzyszy niestety odpowiednia zmiana oficjalnego kolejowego kursu przeliczeniowego szylinga na złoty, obecny układ taryfowy powoduje bezwzględna, podwyżkę przewoźnego w tranzycie przez Austrię:

w kierunku z Polski od 1% do 10%
w kierunku do Polski o ca 145%.

Wobec takiego stanu rzeczy wskazane jest w imporcie do Polski kierować transporty z ominięciem Austrii (np. ze Szwajcarii przez Niemcy), względnie przerzucać na dostawcę obowiązek frankowania przesyłki do wyjściowej austriackiej stacji granicznej, o ile na to pozwalają reglamenty przewozowe (np. przy przesyłkach z Italii do Polski). W związku z powyższym zaleca się Centralom Handlu Zagranicznego zasięganie odnośnych porad w Biurach Taryfowych C.Hartwig S.A., Warszawa, Zgody 3 lub Gdynia, Ierdowskiego 7.

10. Ważniejsze skróty i symbole używane w terminologii morskiej.

a.a.	Always afloat	określenie stwierdzające, że statek bez obawy osiądnięcia na mieliźnie może podejść pod określone miejsce. Zwrot używany w portach, gdzie są znaczne przypływy i odpływy.
a.a.r.	Against all risks	od wszelkich ryzyk (np. przy ubezpieczeniu)
A.H.	Antwerp Hamburg range	informacja lub stawka dotycząca strefy pomiędzy Antwerpią a Hamburgiem.
A/R	All risks	wszelkie ryzyka
Av.	Average	awaria, uszkodzenie.
b.d.i.	Both dates inclusive	t.zn., że kontrakt, oferta lub czarter obowiązują włącznie wymienione daty.
B/H	Bill of health	świadcstwo zdrowia wydawane przez władze portowe.
Bkge	Brokerage	wynagrodzenie maklerskie.
B.O.	Buyer's option Branch office	w opcji kupującego oddział, filia.
B/St.	Bill of sight	weksel na okaziciela.
B/ST.	British summer time	brytyjski czas letni.
C/D	Commercial dock Consular declaration	port (basen) handlowy deklaracja konsularna
C.I.	Consular Invoice	faktura konsularna.
c.i.f.Lt.	Costs, insurance, freight, London terms	Koszty, ubezpieczenie i fracht morski opłacone do portu przeznaczenia. Obowiązują przepisy londyńskie.

Chi.T.	Chilean terms	przepisy chilijskie, obowiązujące w tych portach.
C.O.D.	Cash on delivery	gotówką przy dostawie.
C.P.D.	Charterers paying dues	czarterujący płacą opłaty (portowe)
C.T.C.	Corn trade clauses	klauzule handlu zbożem
C.W.	Commercial weight	waga handlowa
D/A.	Deposit account	rachunek depozytowy
	Days after acceptance	dnie po akceptacji
	Documents against acceptance	dokumenty będą wydane przez bank po zaakceptowaniu traty.
	Discharge afloat	wyładunek na wodzie- czyli tam gdzie są przypływy lub odpływy - stan wody zawsze jest taki, że statek stale utrzymuje się na wodzie.
f.a.s.	free alongside ship	franko p d statek, dostawca winien dostarczyć towar na swój koszt na nabrzeże przy statku.
F.& D.	Freight and demurrage	fracht i postojowe statku.
F.G.A.	Free of general average	wolny od awarii wspólnej- w razie awarii wspólnej towar nie uczestniczy w kosztach.
f.h.	for hatch	na lukę
f.i.b.	free into bunkers	franko luka bunkrowa
f.i.o.	free into barge	franko barka
	free in and out	załadowca winien dostarczyć towar do wnętrza statku, a odbiorca odebrać z wnętrza na swój koszt. Klauzula spotykana przy czarterach lub ofertach na ładunki całostatkowe, zwłaszcza przy towarach masowych, sypkich- węgiel itp.
f.i.w.	free into waggon	franko wewnątrz wagonu.
f.o.c.	free on car	franko samochód
f.o.b.	free on board	franko burta statku
f.o.c.	free of charge	bez kosztów
f.o.q.	free on quay	franko nabrzeże
f.o.r.	free on rail	franko wagon
f.o.w.	free on waggon	franko wagon (przy dostawach bawełny przy odbiorze w porcie przeznaczenia)
f.t.	full terms	wszystkie warunki.
f.w.d.	fresh water damage	uszkodzenie wskutek działania wody słodkiej.
G/A	General average	awaria wspólna.
G/A.d.	General average deposit	depozyt, który musi złożyć właściciel towaru przy odbiorze w razie powstania awarii wspólnej.

G.M.T.	Greenwich Mean Time	średni czas obserwatorium w Greenwich bez uwzględnienia pór roku.
G.V.	Grande vitesse Fast train	koleją frachtem pospiesznym
I.tr.	In transit	w tranzycie
I.v.	Invoice value	wartość fakturowa
ldg.& dely	Loading and delivery	załadunek i dostawa
L.I.P.	Life Insurance Policy	Polisa ubezpieczeniowa na życie.
lt.V.	Light vessel	statek latarniowy
L.W.	Low water	niski stan wody
M.H.	Main hatch	główna luka statku
M.I.P.	Marine Insurance Policy	polisa ubezpieczeniowa morska
M.T.	Motor tanker	tankowiec motorowy.
	Mean time	czas średni
n.a.a.	Not always afloat	nie zawsze na wodzie (w portach gdzie stan wody znacznie się zmienia i przy odpływie statek osiada na dnie)
C/P	Charter party	umowa o wynajem statku
N/C	New Charter	nowy czarter
N.C.V.	No commercial value	bez wartości handlowej.
n.e.	not exceeding	nie przekraczając
n.r.a.d.	No risk after discharge	bez ryzyka po wyładunku
O.P.	Open (or floating) policy	polisa ubezpieczeniowa zawarta na pewien kontrakt, obejmujący pewną ilość towaru, wysyłanego partiami.
O.R.	Owners risk	na ryzyko armatora
P.A.	Particular average	awaria poszczególna czyli każda szkoda poniesiona przez statek lub towar w czasie podróży morskiej wskutek jakiegoś wypadku.
P.D.	Port dues	opłaty portowe
Ptg.std.	Petrograd (Leningrad) Standard	standart petersburski czyli miara drzewa przy eksporcie - 165 stóp kub.
P.V.	Petite vitesse	frachtem zwykłym, koleją.
qn.	Quotation	oferta.
r.d.	Running days	bieżące, następujące po sobie dni.
Sch.	schoonor	szkuner, towarowy statek żeglowny.
S.D.	Sea damage	uszkodzenie na skutek działania wody morskiej.
S.& F.A.	Shipping and forwarding agent	agent wysyłkowy i ekspedytor.

S & H./Exet.	Sundays and Holydays excepted	niedziele i święta wyłącza się (np. przy obliczaniu czasu dozwolonego do wyładunku).
S.O.	Sallers Option	według wyboru sprzedającego.
T/C	Time Charter	czarter/umowa o wynajem statku na pewien określony czas.
W.P.	Without prejudice	bez uszczerbku
W.R.O.	Weather permitting	przy sprzyjającej pogodzie.
W.W.d.	War risk only	tylko ryzyko wojny.
Y.A.R.	Weather working days	dni robocze przy odpowiedniej pogodzie
	York-Antwerp Rules	Reguły Yorku-Antwerpii.

Wymieniliśmy skróty i terminy "morskie" używane najczęściej w korespondencji i dokumentach morskich. W zasadzie jest ich znacznie więcej - ponieważ jednak pozostałe są rzadziej używane w ogólnej terminologii morskiej, a raczej dotyczą ściśle określonych gałęzi handlu zagranicznego lub żeglusi, ograniczamy się jedynie do wyżej podanych.

11. Korzyści przerzutu towarów drogą lotniczą.

Dynamiczny wzrost znaczenia transportu lotniczego w czasie i po drugiej wojnie światowej, wyrażający się w nieustannym zwiększaniu się przewożonej masy towarowej, skłonić musi do głębszego zastanowienia.

Transport lotniczy towarów istniał wprawdzie już przed wojną, były to jednak przesyłki sporadyczne, nie mające nic wspólnego z obecnym ruchem masowym, występującym w wielu krajach.

Przesyłki towarowe drobnicowe, sensu stricto, były rzadkością. poza pasażerami, korzystały z usług transportu lotniczego: poczta (mająca wielkie znaczenie dla dążenia do samowystarczalności finansowej, ponieważ mając 7% udziału w tonażu, reprezentowała 22% wpływów) i bagaż.

Należy się zastanowić czemu można przypisać szybki rozwój transportu lotniczego, skoro jest on uważany za relatywnie najdroższy środek przewozowy. Odpowiedź na to da rozważenie korzyści wynikających przy posługiwaniu się transportem lotniczym.

Wydaje się być rzeczą nieodzowną krótkie omówienie technicznych danych współczesnego lotnictwa transportowego.

Szybkość przelotowa (średnia szybkość między dwoma lotniskami) wynosi dla nowoczesnych transportowców 400-500 km/godz., nie biorąc pod uwagę typów eksperymentalnych, osiągających szybkość przelotową 650 i więcej km/godz.

Szybkość podróżna, na którą składa się czas przelotu, przerw w locie, oraz dowozu do - i z lotnisk, krótko mówiąc szybkość, za jaką towar przebędzie drogę od dostawcy do odbiorcy, będzie oczywiście znacznie mniejsza, zależnie od długości trasy i położenia lotnisk (przeważnie z dala od centrum miast).

Zasadniczą siłą atrakcyjną transportu lotniczego jest właśnie jego szybkość. Są jednak obszary, gdzie tą siłą atrakcyjną nie jest szybkość, lecz w ogóle istnienie transportu lotniczego, umożliwiające komunikację w terenach niedostępnych dla innych środków przewozowych (dżungle, pasma wysoko-órskie itp.).

Udźwieg handlowy - jest to waga ładunku płacącego, który może być zabrany oprócz normalnego wyposażenia transportowca. Znajduje się on w ścisłej zależności od projektowanej długości lotu bez lądowania i zmniejsza się wtedy kosztem większej wagi paliwa, które musi być zabrane. Udźwieg handlowy wynosi przy 4-o motorowych transportowcach i krótszych przelotach do ca. 800 km do 10 ton. Przy 2-u silnikowych transportowcach jest on odpowiednio niższy i wynosi ca 2-3 ton. Istnieją transportowce, których udźwieg sięga 15-25, a nawet 70 ton. W tych wypadkach ma się do czynienia ze sprzętem eksperymentalnym, nie będącym jeszcze w produkcji seryjnej.

Kubatura ładowni jest ważnym zagadnieniem z punktu widzenia możliwości załadunkowych. Przedstawia ona szeroki wachlarz możliwości - od bardzo skromnych od 15m³ do 70 (typ "Freighter") i więcej m³. Dysproporcje kubatury i udźwigu wystąpiły szczególnie wyraźnie w okresie powojennym, kiedy eksploatowano bombowce, przerobione na transportowce, których wyrzutnik bombowy, przystosowany do pomieszczenia np. 10 ton bomb, ma objętość (kubaturę) zupełnie nieproporcjonalną, którą musiałby zająć ekwiwalent 10 ton bomb w postaci np. 100 pasażerów, wzgl. większej ilości ładunku o przeciętnej wadze i objętości. Sytuację usiłowano poprawić przez zastosowanie doczepianych pod kadłubem kontenerów. Proporcja jest właściwa dopiero przy transportowcach konstruowanych specjalnie w celu przewozu towarów lub pasażerów.

Zasięg - maksymalna długość lotu bez lądowania - nowoczesnych transportowców zwiększa się coraz bardziej. Szereg typów jest w stanie przelecieć Atlantyk Północny, należący do jednej z najtrudniejszych tras lotniczych. Zasięg niektórych typów przekracza 10.000 km, dzieje się to jednak kosztem zmniejszenia udźwigu handlowego, na poczet większej wagi zabranego paliwa.

Przykładową zależność udźwigu i zasięgu transportowca małego typu ilustruje następująca tablica:

Zasięg km	Udźwieg handlowy kg.	Udźwieg handl.%	Waga paliwa%
500			23
750	4.300	77	37
1.000	3.550	63	50
1.500	2.880	50	77
2.000	1.300	23	100
	0	0	

Warto tutaj zaznaczyć, iż mając do wyboru obok samolotu inne środki przewozowe, opłaca się korzystać z lotnictwa przy transportach na większe odległości. Największy zysk na czasie wystąpi przy bardzo długich trasach, gdzie przy przewozie lądowo-morskim istniałoby kilka punktów przeładunkowych.

Należy jeszcze w skrócie wspomnieć o dwóch systemach eksploatacyjnych transportu lotniczego. Transport lotniczy skorzystał w tym wypadku z doświadczeń żegluzi morskiej i eksploatuje swój tonaż w dwojaki sposób:

- 1) na liniach regularnych
- 2) jako trampy.

ad 1) Wszystkie ważniejsze ośrodki przemysłowo-handlowe na świecie są już połączone siecią lotniczych linii regularnych. Korzystają z nich pasażerowie, poczta i drobne partie towarów. Loty odbywają się zgodnie z ustalonymi rozkładami lotu, bez względu na frekwencję. Stawki taryfowe są publikowane, są obliczane na poszczególne odcinki drogi i ulegają stosunkowo małym wahaniom. Po wojnie uruchomiono pierwsze, wyłącznie towarowe linie regularne: U.S.A.- Bliski Wschód, Szwecja-Włochy, Szwecja-Ameryka Płd. i wiele innych. Przesyłki przy drobnych dokonuje się na podstawie specjalnych listów przewozowych.

ad 2) Trampami nazywamy transportowce, świadczące usługę przewożenia nie według rozkładu lotów, lecz zależnie od zapotrzebowania wyrażonego ze strony większej partii towarów - możliwie całosamolotowy ładunek, lub większej grupy osób. Trampy powietrzne czarteruje się podobnie jak trampy morskie na bazie:

- 1) time charteru - czarter na czas
- 2) voyage charteru - czarter na podróż.

W 1949 r. został opracowany i przyjęty standartowy czarter lotniczy pod nazwą "Baltairvoy".

Opłaty pobierane oparte są w gospodarce kapitalistycznej na mechanizmie rynku frachtowego. Odbicie stanu rynku frachtów lotniczych stwierdzić można na giełdach. Najważniejszą giełdą transportów lotniczych jest Sekcja Frachtów Powietrznych przy Giełdzie Bałtyckiej. Istnieje ona od 1947 r.

Następnie rozwinęły działalność giełdy w Paryżu i Antwerpii. Na giełdach lotniczych są stale reprezentowane interesy zarówno armatorów, jak i załadowców, przeważnie przez maklerów i spedytów powiatrznych. Instytucje te są czynnikiem kontaktującym towar z tonażem. Zaczarterowanie jest ułatwione przez szeroki wybór transportowców reprezentowanych przez maklerów, co pozwala na szybkie i korzystne wyszukanie maszyny najodpowiedniejszej do przewozu danego towaru. - W gospodarce planowej natomiast, przy scentralizowaniu podaży tonażu, fracht przy lotach czarterowych, mogących być nazwanymi w tym wypadku może słuszniej, lotami zleconymi, jest ceną za świadczoną usługę przewozu w zależności od kosztów własnych i polityki komunikacyjnej państwa.

Z kolei należy podać grupy towarów transportu lotniczego. Trudno wyobrazić sobie transport lotniczy rudy, węgla, drzewa i innych towarów masowych, szczególnie z punktu widzenia opłacalności eksploatacji, a nie możliwości technicznych.

W skrócie można wyodrębnić trzy główne grupy ładunków, które mogą być brane pod uwagę przy towarowym transporcie lotniczym:

- 1) towary wysokowartościowe o małej objętości,
- 2) towary, dla których szybkość dostawy jest warunkiem przeprowadzenia transakcji,
- 3) towary, których w normalnych warunkach nie kalkuluje się przerzucać drogą lotniczą, lecz których transport powietrzny daje w pewnych okolicznościach znaczne oszczędności.

ad 1. Grupę pierwszą tworzy drobica wysokowartościowa. Uwzględnienie pełnej listy towarów transportu lotniczego jest w ramach niniejszego artykułu nie do sporządzenia.

Już dzisiaj cały szereg Central H.Z. posługuje się transportem lotniczym przy przerzucie pewnych towarów, lecz ruch ten jest na razie znikomy.

ad 2. P.L.L. "LOT" transportowały ostatnio całosamolotowe ładunki jagód do Anglii oraz żywych raków do Francji. W ZSRR dostarcza się do Moskwy żywe ryby z połowów w Morzu Kaspijskim. W Europie Zachodniej transportuje się nowalie i kwiaty. Przykład raków, ryb, nowalii i wielu innych niecytowanych, świadczy, że warunkiem przeprowadzenia transakcji jest tak szybka dostawa, jaka występuje jedynie przy transporcie lotniczym.

ad 3. Charakterystyczny przykład zmiany towaru "zwykłego" na ładunek transportu powietrznego, połączony z porównaniem kosztów zostaje przedstawiony poniżej:

W 1947 r. s/s "Lake Chilco" - 7.165 BRT został przyholowany do Singapooru z uszkodzonym wałem śrubowym. Najbliższym miejscem, skąd w danej sytuacji można było dostarczyć nową część maszyn, była Anglia. Stocznia miejscowa nie mogła sprostać zadaniu. Droga wybrana dla transportu części zamiennej o wadze 6 ton, daje ciekawy pogląd na użyteczność transportu powietrznego.

Zostało wykalkulowane przez zagranicznych maklerów lotniczych (poważniejsi maklerzy okrętowi utworzyli przy swoich przedsiębiorstwach działy transportów lotniczych), że transport danej części drogą lotniczą kosztowałby £ 6.000.- i trwałby 4 dni. Biorąc pod uwagę, że transport drogą morską trwałby 60 dni, a każdy dzień unieruchomienia statku kosztuje £ 300/- otrzymuje się ciekawe zestawienie:

		morze	powietrze
Koszt transportu	£ 50/-	£ 6.000/-	
" unieruchomienia statku.	£ 18.000/-	£ 1.200/-	
Koszt łączny do momentu dostawy części zapasowej.	£ 18.050/-	£ 7.200/-	

zaoszczędzono przez skorzystanie z transportu powietrznego £ 10.850/-

Do sumy powyższej należy dodać zysk dziennystatku, pomnożony przez 56 dni, o tyle bowiem wcześniej statek będzie mógł być eksploatowany. Zakładając, że zysk ten wynosi £ 40/- na dobę "zaoszczędzono stratę" dalszych £ 2.240.- Ponadto w wypadku uzyskania dla samolotu ładunku powrotnego, stawka frachtowa £ 6.000/-, mogłaby ulec znacznej obniżce. Łączna więc oszczędność przy zastosowaniu transportu powietrznego wynosi w naszym przykładzie £ 13.000 - 15.000!-

Ogólnie biorąc można je ująć w następujących punktach:

A) Korzyści bezpośrednie:

- 1) zwiększenie szybkości obiegu dóbr i usług,
- 2) skrócenie nieproduktywnego czasu podróży - przy ruchu pasażerskim,
- 3) wpływ dewiz, mający znaczenie na kształtowanie bilansu płatniczego przez "niewidzialny eksport usług" - przy ruchu zagranicznym.

b) Korzyści pośrednie:

- 1) czynnik propagandowy prężności gospodarczej,
- 2) wszelkie korzyści dla klienteli, a przez to dla gospodarstwa społecznego, czyli:
 - a) zbliżenie producenta do konsumenta i vice versa,
 - b) odpadnięcie kosztów długiego nieraz magazynowania w oczekiwaniu na transport,
 - c) krótsze uruchomienie kapitału obrotowego,
 - d) obniżenie kosztów konserwacji przez zmniejszenie możliwości powstania szkód w okresie krótszego transportu,
 - e) odpadnięcie ewtl. kosztów za przestrzeń chłodzoną,
 - f) obniżenie kosztów opakowania,
 - g) zmniejszenie możliwości "pelferagu",
 - h) koszt ubezpieczenia jest niższy niż przy innych środkach transportu.

Poza korzyściami wymienionymi w powyższych punktach, wspomnieć można jeszcze dla przykładu o następujących:

W Z.S.R.R. gazety i poczta ze stolicy Turkmenii rozprawdane są samolotami w przeciągu jednego dnia. Dawniej trwało to 10 - 12 dni. Azja Środkowa, do której dojazd trwał dawniej miesiące, osiągalna jest z lotnisk w jeden dzień. Podczas zamarzania rzeki Lena, lotnictwo zastępuje żeglugę śródlądową i gwarantuje szybką komunikację z Republiką Jakucką. W Z.S.R.R. opyla się przy pomocy samolotów rocznie miliony hektarów gruntu w walce ze szkodnikami i malarią. W Kanadzie lotnictwo umożliwia eksploatację rozrzuconych daleko na północy złóż złota. Podobnie jak Norwegia na morzu, Holandia stworzyła potężny przemysł usług transportu lotniczego, który zapewnił byt tysiącom obywateli, a państwu poważne dochody.

Po ogólnym przedstawieniu znaczenia transportu lotniczego w gospodarkach państw, należy rozpracować to zagadnienie na płaszczyźnie korzyści, jakie może osiągnąć gospodarka polska przez korzystanie z usług transportu lotniczego. Wprowadzone u nas przy gospodarce socjalistycznej planowanie transportu powinno zapewnić jak najlepsze jego wykorzystanie w gospodarce.

Należy zaznaczyć, że Polska z racji swego, stosunkowo nie-dużego obszaru geograficznego (313.000 km²) i raczej kolistego kształtu terytorium nie posiada specjalnych danych do rozwoju wewnętrznego transportu lotniczego. Mamy jednak w Polsce szereg linii lotniczych, łączących miejscowości oddalone od siebie o przeszło 300 km. Jest to odległość, przy której zarysowuje się wyraźny zysk na czasie przy korzystaniu z transportu lotniczego.

Oprócz linii wychodzących z Warszawy i biegnących do poszczególnych większych ośrodków miejskich jak Gdańsk, Szczecin, Wrocław, Kraków, największy zysk na czasie daje linia północ-południe, a mianowicie Katowice-Gdańsk, łącząca obszar

przemysłowy z zespołem portowym GD. Jakkolwiek nie należy umniejszać znaczenia tras wewnętrznych, poważne korzyści winna osiągnąć polska gospodarka przez zapewnienie szybkich i dogodnych połączeń lotniczych z ważniejszymi ośrodkami zagranicznymi. Pomimo dążeń do uniezależnienia się od zagranicy w jak największym zakresie, gospodarka nasza w chwili obecnej korzysta jeszcze z jej usług. W 1946 i 47 r. zdarzało się kilkakrotnie, że przesyłano części różnych maszyn zagranicę w celu zamiany lub regeneracji. Wysyłki dokonywano za pośrednictwem transportu lotniczego w celu skrócenia do minimum przestoju maszyn i przerw w produkcji. Zysk dla gospodarki jest wyraźny - przez przyspieszenie procesów produkcyjnych

Polityka w stosunku do transportu powietrznego winna iść w tym samym kierunku, który jest utrzymywany przy żegludze morskiej: "maksimum ładunku na własnym tonażu". Polski transport powietrzny powinien więc rozszerzać zakres swego działania i zdobyć zaufanie klientów. Zdobycie rynków i zaufania dzisiaj, odda wielkie korzyści już jutro, a wszelka zwłoka w rozwinięciu aktywności może być nie do nadrobienia.

Źródła:

Parijskoje i Tołstoj: "Planowanie towarowych perevozok" Moskwa 1949
Castillon de St. Victor "Le transport aerien de l'aviation politique a l'aviation economique" Paryż 1947.

Roczniki: "Verkehr", "Transport", "The Shipping World".
"Flight", "Przegląd komunikacyjny"

12. Mechanizacja robót przeładunkowych w portach radzieckich.

Z uwagi na aktualność tego zagadnienia dla nas zamieszczamy krótkie streszczenie artykułu, który ukaże się pod wyżej podanym tytułem w czasopiśmie "Morskoj Flot" Nr 24 z dnia 25 marca 1950 r. Autorem artykułu jest kapitan handlowej marynarki Radzieckiej - A. Cbermejster.

Na początku dowiadujemy się, że odbudowa urządzeń mechanicznych w portach Radzieckich, nie tylko została ukończona, ale już w roku 1949 znacznie przekroczyła stan przedwojenny. Obecnie w niektórych portach 90% robót jest całkowicie zmechanizowanych. Oczywiście, taki stan rzeczy odpowiednio podniósł wydajność prac przeładunkowych, która w porównaniu do r. 1940 wzrosła o ok. 130%. Dzięki temu zaoszczędzono 96.000 godzin przestoju statków (sudoczasow), co pozwoliło na przerzut setek tysięcy ton towaru w portach ponad przewidziane normy.

W dalszym ciągu autor stwierdza, że jednak istnieje jeszcze część robót, które dotychczas wykonywane są ręcznie. Chodzi tu przede wszystkim o prace trymerskie w ładowniach okrętowych, prace przy załadunku i wyładunku wagonów, jak również sztaplowanie i rozsztaplowanie w magazynach. Prace te wykonywane są przeważnie w 50% ręcznie. Co do trymerki w ładowniach można powiedzieć, iż prawie całkowicie wykonywana jest ręcznie. Autor podkreśla wielkie znaczenie zmechanizowania tych prac, nie ukrywając, że są to problem trudne do rozwiązania. W chwili obecnej Centralny Instytut Naukowo-Doświadczalny Marynarki Handlowej bada cały szereg wynalazków mają-

na celu dalsze postępy mechanizacji prac w portach. Naprzykład, w próbach znajduje się maszyna do trymerki zboża w ładowniach. W swej konstrukcji przypomina ona taśmowy transporter, który przy-
mocowany do luku obraca się dowolnie dookoła swej osi rozrzuca
zboże w promieniu 10 do 12 metrów. Podobne urządzenia są w próbach
i konstrukcji w odniesieniu do innych masowych towarów, zarówno
przy za- jak i przy wyładunku.

Dużą uwagę poświęca się również zmechanizowaniu manipulacji
drobnicą w ładowniach. W tym celu wyżej wspomniany Instytut bada
możliwości zastosowania specjalnych chwytaków widełkowych.

W końcu autor przechodzi do powiększenia możliwości wyzyskania
urządzeń mechanicznych już istniejących w portach. Wszystkie porty
Radzieckie są bogato wyposażone w parki urządzeń mechanicznych,
jak wszelkiego rodzaju typy dźwigów na nabrzeżach, windy magazynowe,
wózki elektryczne itd. Ważnym problemem jest tutaj konserwacja tych
urządzeń, zapewniająca ich największą wydajność.

Dużo uwagi autor poświęca konserwacji dróg i nawierzchni nabrze-
ży, gdyż zapewnia ona dobre działanie i utrzymanie w należyтым stanie
mechanicznego taberu kołowego.

Jeżeli chodzi o załadunek bunkru na statki, to w większości por-
tów radzieckich jest on już zmechanizowany, jednak stan ten musi
objąć wszystkie porty, gdyż załadunek ręczny bunkru w dużym stopniu
przedłuża postój statków w portach.

Kończąc swój artykuł, autor wyraża pewność, że dzięki ofiarności
robotników portowych - stachanowców, stale wprowadzających nowe
ulepszenia i zgłaszających wynalazki, mechanizacja w portach radziec-
kich już w krótkim czasie obejmie całość prac przeładunkowych.
