

BIULETYN EKONOMICZNY C. HARTWIG S. A.

Redakcja i administracja: Gdynia, Derdowskiego 7

Telefon Centrala wewn.: 39-81 - 39-87

Wydawca: C. Hartwig S. A. Dyr. Morska - Samodzielna Sekcja Biuletynów Fachowych

Tylko do użytku służbowego - bez prawa publikacji



01182



Numer VIII.

Gdynia, dnia 20 sierpnia 1950r.

Treść	strona
1. Biuletyn rynku frachtowego	1
2. Rabaty konferencyjne Outward Continental/ Far East	5
3. Ułatwienie odprawy celnej towarów i ekspozycji przywożonych na wystawy i targi do Włoch	6
4. Odprawa towarów importowanych w porcie Buenos Aires.	6
5. Porady dot. opakowań towarów w handlu zamorskim	6
6. Ładunki niebezpieczne w międzynarodowym transporcie drogowym	8
7. Opakowanie w transporcie morskim	9
8. Ekonomia transportu	11
9. Doświadczenia przy obrachunku kosztów własnych prac przeładunkowych	15

1. Białeletyn rynku frachtowego

Ogólna sytuacja na rynku frachtowym "Fairplay" nr. 3,505 z dnia 27. VII. 1950 r.

W ciągu ostatniego tygodnia na rynku frachtowym zaznaczył się zastój - okres wyczekiwania ze strony armatorów. Baltic Exchange Chartering Committee nie był zainteresowany w transakcjach. Zawarto jedynie parę kontraktów na przewozy zboża z Australii do Indii, jak również c.u. z Mauritius do Colombo. Brak również dalszych kontraktów na przewozy zboża z rejonu St. Lawrence do Anglii.

Zacarterowano w "time-charter" większą ilość jednostek na porcie wyjściowe do Australii i na Wschód.

Specjalną uwagę zwrócono na rudo-węglowce dla przewozu rudy żelaznej oraz innych rud. Dotychczas ocenia się tonaż zakontraktowany na przewozy rudy z portów Morza Śródziemnego /Grecja-Turcja Range/ do Japonii na 200.000 ton na przeciąg 12 miesięcy począwszy od września/października b.r. przy racie wyładowniczej 2 dni wyładunku 1.000 ton na warunkach f.i.o., fracht płatny w dolarach.

Timber Control Chartering Committee zacarterował ponad 24 jednostki na przewozy drzewa z portów fińskich, polskich i radzieckich do Anglii przy niezmienionej stawce frachtowej.

Przewodniczący Australian Wheat Board podał do wiadomości o sprzedaży 7.500.000 buszli pszenicy australijskiej dla Egiptu po za pomocą Międzynarodowego Porozumienia dla Zakupu Pszenicy. Komitet zarezerwował tonaż na przewóz zboża ze Wschodnich Stanów Australii do Wschodnich Wybrzeży Indii przy stawce sh. 44/3 za tonę luzem, sierpień/wrzesień i na przewóz cukru sh. 35/- za tonę z Mauritius do Colombo, wrzesień, z Fiji do Vancouver sh. 42/6. Stawka za przewozy pszenicy z Karachi do Japonii wynosiła sh. 35/- do sh. 36/- na warunkach f.i.o. za okres lipiec/wrzesień.

The Baltic Exchange Chartering Committee i Timber Control Chartering Committee nie są zainteresowani w przewozach do portów angielskich. Istnieje natomiast gwałtowny popyt na przewóz złomu, na warunkach f.i.o. przy ryczałtowej zapłacie frachtu do portów wyładowniczych Northern Range w Ameryce. Wynoszą one dla statku pływającego pod banderą amerykańską \$ 82.000 - sierpień i \$ 88.000 - wrzesień, zaś dla statków o banderze kanadyjskiej \$ 99.000 - wrzesień, październik i \$ 94.600 październik.

Brazylia zakupiła 100.000 ton pszenicy przy stawce \$ 7.65 do \$ 8,- przy przywozie z St. Lawrence, zaś \$ 7.75 z Gulu. Za przewozy zboża z Gulu do Holandii płacono \$ 9.40 /bandera amerykańska/. Znotowano pierwsze od kwietnia nowe kontrakty na przewóz węgla amerykańskiego do Santos \$ 5.70 lipiec/sierpień i do Lizbony \$ 3,25 lipiec.

Między Indianami a rynkiem La Platy zawarto nową uzupelniającą umowę do dotychczasowego porozumienia handlowego o dostawie 156.000 ton pszenicy z La Platy w zamian za 20.000 ton juty z Indii.

Za przewóz rudy brazylijskiej płacono stawkę \$ 5,30 do \$ 5,- do St. Lawrence, \$ 5,- do Baltimore i \$ 4,85 do Mobile.

Dla eksportowanego węgla z Anglii notuje się stawki frachtowe:

Cardiff - Bona	sh. 21/6
Cardiff - Dakar	sh. 22/6
Cardiff - Gibraltar	sh. 17/-
Cardiff - Freetown	sh. 23/-

Ogólna sytuacja na rynku frachtowym "Fairplay" nr. 3.506 z dnia 3. VIII. 1950r.

Zakładowcy z Australii i Nowej Zelandii donoszą o wprowadzeniu nowego konosamentu Nr.19. ważnego dla przekazunku towarów od września b.r. Potym terminie dotychczasowy konosament Nr.18 nie będzie przyjmowany.

Na rynku Dalekiego Wschodu ze względu na sytuację koreańską panuje duże ożywienie, stawki wzrastają, np. dla statków wziętych w "time-charter" wynoszą \$ 1,20 dziennie na okres około 120 dni. Zwyżkuje również stawka za ubezpieczenie statków do \$ 1.400 dziennie. Wysoką stawkę płaci się za przewóz drzewa z brytyjskiej Kolumbii do portów Northern Range i to ryczałt \$ 92.000 /bandera amerykańska/ wrzesień/październik, \$ 105.000 /bandera kanadyjska/ wrzesień.

Stawki za przewozy różne utrzymują się na dotychczasowym poziomie albo z lekka zwyżkują i tak np.:

Australia Wschodnia - Ceylon, zboże,	sh. 52/6
Marmagoe - Japonia, ruda,	sh. 33/-
Karachi - Japonia, pszenica	sh. 35/-

Przewiduje się w najbliższym okresie dalszą zwyżkę stawek. Również na węglowym rynku Afryki Płd. stawki zwyżkowały w stosunku do sh. 36/6 z Durban do Karachi, do Copenhagi wynoszą one sh. 40/-.

Na rynku śródziemnomorskim odczuwano brak popytu na tonaż na przewozy rudy i fosfatów. Stawka na przewóz rudy żelaznej z Port Kelah do Baltimore wynosiła \$ 4.90. Poszukuje się obecnie na przewóz 170.000 t. soli z portów hiszpańskich do Japonii na okres najbliższych 7 miesięcy. Europejscy zakładowcy chcą zabezpieczyć sobie tonaż na przewóz węgla płacąc z góry zaliczkę na poczet frachtów i to: Rotterdam - Wenecja - stawka 27/6 - zaliczka sh. 1/4; Rotterdam - Pireus - stawka sh. 32/6 - zaliczka sg. 4/3; Francuski węgiel frachtowano przy stawce sh. 28/- z Dunkierki do Port Said.

Lekko zwyżkowały stawki na przewóz zboża z Kanady i to:

St. Lawrence - Antwerpia albo Rotterdam	- \$ 4,75
St. Lawrence - Marsylia/Genue	- \$ 5,25
St. Lawrence - Haifa	- \$ 7.00

Przy wszystkich stawkach obowiązuje wolny wyładunek.

Notowania stawek frachtowych.

1. Morze Białe - Belfast, parowiec brytyjski, 800 standardów, sh. 200/- za standard - 1 port zakładowczy, sh. 205/- za standard dwa porty zakładowcze, biercica, sierpień.
2. Oxelösund - Wsch. Wybrzeże W. Brytanii, parowiec, 3.800 t., sh. 18/-, ruda żelazna, sierpień.

3. Huelva-Rotterdam, statek "Orbis" 6.100 t. .sh.19/9, piłyty, sierpień/wrzesień.
4. Archangielsk- Wsch.Wybrzeże W.Brytanii, parowiec duński, i.400 sążni, do sh145/- za sążeń, opoja Zach.Wybrzeże sh.150/-, wolny wyładunek, kopalniarki, sierpień.
5. Morze Czarne -W.Brytania, statek "Harpessa", 8.000/8.500, sh.32/6, opoja Antwerpia/Hanburg, sh.30/- zboże, lipiec/sierpień.
6. Rotterdam/Włochy Zach. parowiec 4.000 t., i 5.500 t.stawka łączna sh.22/- węgiel, natychmiast.
7. Algier -Zach.Wybrzeże W.Brytanii, parowiec 5.200 t., sh.23/- ruda żelazna, sierpień.
8. St.Lavrence - Antwerpia/Rotterdam, statek "Providencia" 11.000 t. 5%, § 4,75, wolny wyładunek, zboże, sierpień.
9. St.Lavrence - Marsylia/Genua, "Krasnodar" 7.000 t., 5%, § 5,25 wolny wyładunek, zboże, sierpień.
10. Gulf - Porto Alegre/Pelotas/Sao Francisco "Norths Haven", 5.800 t. 10%, § 9,75, zboże, sierpień.
11. San Lorenzo + Buenos Aires - Holandia, parowiec hiszpański, 8.000 t. 10% sh.45.- zboże, sierpień/wrzesień.
12. Kuba - W.Brytania. Płn.Irlandia "Rapkael" 9.200 t., 5%. sh.60/- z opcją do Santo Domingo sh 5/-, cukier, sierpień.
13. Kuba-Rotterdam "Caxton, 9.000 t., 5%, § 9,50, gross terms, lub "Constantinos" 9.700/10.000 t. § 9,50, wolny wyładunek, cukier, sierpień.
14. Dungan - Japonia, "Liberator", 9.500 t., 10%, "Vibeke Maersk" 5000/5500 t., "Loula Nonikos" 9.500 t., 10%, sh.26/- na warunkach F.I.O., ruda żelazna sierpień/wrzesień.
15. Victoria - Mobile, "Ingleton" 8.000 t., 10%, § 4,90, ruda żelazna wrzesień.
16. Port Kelsch - Baltimore - Adriatica, 3.300 t., 10%, § 4.90,- ruda żelazna, połowa sierpnia.
17. Lulea - Wsch.Wybrzeże W.Brytanii, dwa parowce szwedzkie 8.300 t. i 4.000 t. sh.19/9 ruda żelazna, sierpień.
18. Finlandia - Wsch. i Płd.Wybrzeże W.Brytanii albo Bristol Channel, parowiec szwedzki, 750 standardów, sh.127/6, baza Londyn wolna strefa, tarcica, sierpień.
19. Wsch.Kanad - W.Brytania, parowiec szwedzki, 1000 standardów, sh.190/- za standard, tarcica, początek sierpnia.
20. Hamburg - Buenos Aires "Santa Helena". 9.000 t., 10%, sh.51/6, na warunkach f.i.o., cement, sierpień.

Notowania "time charter".

1. "Grenehurst" 9.200 TDW. sh.17/- podróż powrotna, dostawa Chittagor początek sierpnia, redostawca W.Brytania/Havre-Hamburg.

na piśmie iż dalej będą korzystać z usług linii żeglugowych należących do Konferencji, na okres 6 miesięcy.

Do odbioru rabatu są jedynie upoważnieni właściciele towaru i Konferencja zaznacza, że nie będzie przyjmować reklamacji ze strony spedytatorów wzgl. innych osób zainteresowanych, nawet w wypadku gdy spedytator wzgl. osoba zainteresowana jest wymieniona w konosamencie jako załadowca.

3. Ułatwienie odprawy celnej towarów i eksponatów przywożonych na wystawy i targi do Włoch./Transport Nr.30/.

Na mocy rozporządzenia włoskiego Ministerstwa Handlu Zagranicznego, towary i eksponaty przysyłane na wystawy i targi do Włoch, traktowane będą jako towary importowane warunkowo/temporanea importacji i z tego powodu podlegać będą uproszczonej odprawie celnej. Tereny wystaw i targów uznaje się równocześnie za "obszary wolnościowe". Każda wystawa posiadać będzie osobną komorę celną oraz specjalnego przedstawicieli Min. Handlu Zagranicznego. Do niego będą napływać podania o zezwolenie na przywóz towarów sprzedanych na wystawie. Przedstawiciel ten po porozumieniu z delegatem Generalnej Dyrekcji Cei, będzie wydawał w trybie przyspieszonym zezwolenia na import danych towarów.

Dla zagranicznych towarów i eksponatów przysyłanych na wystawy przewiduje się następującą procedurę odprawy celnej: zgłoszenia celne wystawia się dla Kierownictwa Targów ale na rachunek wystawiającego towar. Ważność zgłoszenia celnego ustala się na okres 3 miesięcy od dnia zamknięcia wystawy, w razie ponownego wywozu towaru termin ten może być przedłużony, po złożeniu podania. O przedłużeniu ważności zgłoszenia celnego decyduje Generalna Dyrekcja Cei w porozumieniu z Ministerstwem Handlu Zagranicznego. Każdy wystawca otrzymuje ze zgłoszeniem celnym specjalne pisemne zawiadomienie o powyższych przepisach.

Eksponaty przeznaczone na XIV Targi Lewantyńskie w Bari: a pochodzące z państwa rejonu dolara względnie szterlinga, otrzymają specjalne deklaracje w walucie kraju pochodzenia. Towary pochodzące z innych krajów z którymi zawarto umowę clearingową lub kompensacyjną rozliczane będą w lirach.

4. Odprawa towarów importowanych w porcie Buenos Aires /Transport no. 3

Importier argentyński powinien w przeciągu 15 dni licząc od dnia przybycia statku, przedłożyć dokumenty wysyłkowe w Urzędzie Celnym. Po upływie tego terminu nakłada się karę w wysokości 2% od wartości celnej towaru, względnie gdy taka nie jest określona 2% ad valorem. W wypadku opóźnienia i podjęcia towarów z magazynów celnych nie przeprowadzi się w przeciągu 45 dni, kara wzrasta do wysokości 5% zaś opłata za magazynowanie o 100% - na przeciąg następnych 3 miesięcy. W razie powstania okoliczności wyjątkowych / np. zgubienie dokumentów/, na specjalną prośbę, towary mogą zostać zgłoszone bez przedłożenia dokumentów i wówczas można uniknąć przewidzianej kary.

5. Porady dot. opakowań towarów w handlu zamorskim/"Transport" 29/50./

Ze względu na specyficzny charakter tak przekładunku towarów w portach morskich, jak i samej podróży morzem stawia się wysokie wymaga-

ania co do opakowań towarów przewożonych statkami morskimi. Chodzi tu przede wszystkim o wytrzymałość na ciśnienie i złamanie, jak również odporność na zmiany atmosferyczne i działania wody morskiej. Dotychczas nie zdefiniowano jeszcze dokładnie, co rozumie się pod pojęciem "seefeste Verpackung" - opakowanie wodoszczelne, przy przewożeniu morskim. Tymczasem jednak załadunek na statek, do ładowni lub na pokład, waga ładunku lub potrzeba nie zmienienia położenia danej partii przy załadunku czy sztauowaniu wymaga często specjalnego opakowania. Podaje się kilka przykładów racjonalnego i ekonomicznego stosowania danego rodzaju opakowań dla przesyłek zamorskich:

1. Od wagi netto zależy grubość i twardość drzewa użytego jako budulec do skrzyń, jako granicę dolną podaje się 0,75 cala. Ścianki boczne przybijają się gwoździ do ścianek czołowych. Przy ładunkach wartościowych zaleca się używanie śrub w miejsce gwoździ.
2. Przy ładunkach ładowanych do większych skrzyń umacniają się ścianki boczne i czołowe przez przybicie listew i / albo przez obicie kantów skrzyni listwami żelaznymi.
3. Ładunki ciężkie montuje się na mocnych łożach z twardego drzewa: kantówek, przyczym dla lepszego ześlizgu zaleca się opikowanie na skos podłużnych żerdzi..
4. Ramy /umacniacze/ skrzyni powinny przylegać do paki, w ten sposób chronić miejsca wrażliwe przed zewnętrznym uciskiem jak też zwiększać wytrzymałość i moc zewnętrznego obicia.
5. Przy dostawie koli ciężkich na platformie płaskiej zaleca się ustawienie tychże w niewielkiej od siebie odległości na klinach czy czterokanciastych belkach, aby przy zakładaniu pochylni wyładowniczej móc obejść się bez używania drągów żelaznych i ewtl. uszkodzenia w ten sposób towarów.
6. Części wrażliwe na rdzę i kurz powinny być dobrze natłuszczone i / lub zawinięte w papier naolejony.
7. Przy załadunku na pokład:
 - a/ przy ładunkach wrażliwych na wilgoć /np. większe maszyny/ opakowania nie powinno być zabezpieczone przed falą przez użycie silniejszych ścianek bocznych, jak również obicia papą dachową.
 - b/ ładunki wrażliwe na wodę morską / wagony kolejowe, samochody i t.d. / obija się -po ustawieniu na pokładzie- kratą w miejsce skrzyni szczelnej i okrywa plandekami aby chronić przed falą.
8. Przy załadunku ciężkich koli zaleca się umocowanie lin i sznurów wyciągowych dźwigu do poprzecznych belek wiązania saniowego. Ochrania się w ten sposób opakowanie właściwej skrzyni.
9. Oznacza się na koli systemem szablonowym: - znak rozpoznawczy z numerem, port przeznaczenia, wagę brutto i inne cechy. Przy większych skrzyniach, jeżeli nie żąda tego sam odbiorca, zaleca się oznaczenia wymiarów skrzyni.
10. Zaleca się oznaczenie - zakreskowanie - miejsc najdogodniejszych dla zakładania pętli przy ładunkach ciężkich opakowanych lub /i nieopakowanych.

6. Ładunki niebezpieczne w międzynarodowym transporcie drogowym.
 /"Transport nr.28/1950 z dnia 14.VII.1950r./

Przewóz ładunków niebezpiecznych kolejną jest regulowany w/g. przepisów taryfy międzynarodowej /Załącznik I do I.U.e.G./. Brak natomiast uregulowania kwestii tej, jeżeli chodzi o transport drogowy tak na płaszczyźnie międzynarodowej, jak i w wielu państwach. Międzynarodowy Komitet Transportowy w Genewie zainteresował się tym zagadnieniem i polecił specjalnej Komisji Technicznej jego rozpracowanie. W skład Komisji wchodzi przede wszystkim eksperci techniczni transportu drogowego. W połowie czerwca na zwołanej konferencji w Genewie powzięto następujące postulaty:

Reglamentacja transportu drogowego ujęta zostanie w specjalnej konwencji. Może ona być zaopatrzona w załączniki, łatwe do zrewidowania. Postanowienia dot. przepisów bezpieczeństwa i warunków transportu uzgodnione zostaną z układem dla transportu drogowego. Postanowienia dot. uregulowania ruchu wozów przewożących ładunki niebezpieczne zostaną również umieszczone w układzie drogowym.

Komisja zwróciła uwagę na potrzebę jak najdalej idącego ujednoczenia przepisów dot. transportu ładunków niebezpiecznych różnymi środkami lokomocji, aby w ten sposób ułatwić i usprawnić ich przewóz w transporcie kombinowanym. Przy opracowywaniu układu dot. przewożenia ładunków niebezpiecznych w transporcie drogowym uwzględnić trzeba doświadczenia transportu kolejowego. Nie chodzi tu o zupełnie wierną przejęcie przepisów, gdyż warunki w transporcie drogowym różnią się inaczej. Np. Komisja podkreśla, iż niebezpieczeństwo przewożenia ładunków niebezpiecznych w transporcie drogowym jest większe od przewożenia kolejną. Nowa konwencja nastawiona jest przede wszystkim na moment bezpieczeństwa i warunków transportu lądowego.

Jeżeli chodzi o klasyfikację towarów uznanych za ładunki niebezpieczne, Komisja przyjmuje podział jaki podaje IUeG dodając jeszcze jeden załącznik Klasa IIIe /ładunki powodujące zapalenie/.

Przyjęto również przepisy IUeG, jeżeli chodzi o opakowanie jak i limity wagowe dla każdej sztuki. Dla każdej jednostki przewożącej /samochód, przyczepka/ ustali się wagę maksymalną i to dla poszczególnych grup, kategorii oraz klasy ładunków niebezpiecznych. Dla ładunków specjalnych zezwala się na używanie tylko jednej przyczepki. Ładunki mogące spowodować eksplozję, transportowane być mogą jedynie w przyczepkach. Zabrania się przewożenia w samochodach, nawet w wypadku, gdyby wóz ten był specjalnie skonstruowany dla przewożenia ładunków niebezpiecznych. Przepisy francuskie służą jako wzór przy ustalaniu przepisów dot. list ładunkowych i ich składu. Współczynnik ładowności cystern-wozowych lub większych zbiorników, przewożonych środkami lokomocji transportu drogowego jest taki sam jak w IUeG. Nie ustalono więc specjalnych współczynników dla każdego towaru. Komisja przyjęła również jednolitą metodę zankowania i oznaczenia IUeG. Przepisy dot. załadunku i wyładunku zostaną ogłoszone później po przedłożeniu postulatów przez delegację francuską. Wozy przewożące ładunki niebezpieczne / I, II, III i IV klasy/ zostaną specjalnie znakowane /czwarokątna żółta chorągiewka na dachu wozu oraz specjalny znak z czerwonej farby z przodu i z tyłu wozu/. Komisja zwróciła uwagę na zachowanie bezpieczeństwa przy opakowaniach dla ładunków niebezpiecznych, a nie zajęła się przepisami dot. konstrukcji wozów przeznaczonych dla przewożenia ładunków niebezpiecznych.

Komisja poleca przygotowanie projektu układu dot. uregulowania przewozu ładunków niebezpiecznych Sekretariatowi Egzekutywnemu Europejskiej Komisji dla Spraw Gospodarczych.

7. Opakowanie towarów w transporcie morskim.

Opakowanie towarów jest zagadnieniem interesującym wszystkie przedsiębiorstwa biorące udział w wymianie międzynarodowej, a zwłaszcza eksportera, importera, spedytora, przewoźnika oraz przedsiębiorstwo kontrolne, zajmujące się stwierdzaniem ilości i wagi ładunków.

Znaczenie tego zagadnienia wynika przede wszystkim stąd, że obrotowa międzynarodowa wymaga zwykle długiej drogi transportu towarów, połączonej z licznymi nieraz przeładunkami i zmianami środków transportu przez co towary są narażone na niebezpieczeństwo uszkodzenia i kradzieży. Zadaniem opakowania jest wykluczenie względnie zmniejszenie do minimum możliwości tych szkód.

W transporcie morskim towar narażony jest na uszkodzenie przede wszystkim wskutek nieostrożnych manipulacji w porcie w czasie wyładunku lub załadunku statku i wskutek opadów atmosferycznych, a następnie w ładowniach statku przez kołysanie statku, pocenie się ścian ładowni, zmiany temperatury itp. Duże szkody wyrządzają również gryzonie.

Towary przeznaczone do transportu muszą być zabezpieczone przed tymi możliwościami uszkodzenia. W zakresie opakowań nie można podać ogólnych prawideł, ponieważ każdy niemal towar przedstawia pod tym względem odrębne zagadnienie.

Towary kruche wymagają opakowania chroniącego je przed stłuczeniem i zgnieceniem, towary wartościowe przede wszystkim przed kradzieżą, inne jak herbata, przed zapachami, które łatwo sobie przyswajają i przed wilgocią.

Opakowanie musi być dostosowane nie tylko do rodzaju towaru, a także do rodzaju środków transportu, czasu trwania transportu, ilości i sposobu przeładunków itp. W związku z tym waga i wymiary opakowań mogą być ograniczone prymitywnymi urządzeniami przeładunkowymi, lub nośnością środków transportowych w drodze z portu w głąb kraju.

Może się zdarzyć, że chociaż sam port jest nowoczesny, to jedynym transport z portu w głąb kraju może odbywać się tylko za pomocą trałgaczy, lub na grzbietach wielbłądów, lam, osłów, mułów, koni względnie samolotami.

We wszystkich tych przypadkach waga jednego pakunku jest ograniczona i dla niektórych przytoczonych powyżej środków transportu może wynosić :

dla tragarzy	do 25 kg
dla lamy	do 35 kg
dla muła	do 75 kg
dla wielbłąda	do 120 kg

Procz lokalnych warunków fizycznych, które ograniczają maksymalną wagę i rozmiar pakunków, różnorodność warunków klimatycznych oraz rodzaj opakowania i zadanie, które ma ono spełniać.

Następnym również ważnym czynnikiem, mającym wpływ na rodzaj opakowania, jest kalkulacja w handlu zagranicznym. Koszty opakowania bowiem często decydują zwłaszcza przy towarach "małowartościowych" o opłacalności lub nieopłacalności transakcji. Dążeniem eksportera jest, z jednej strony zabezpieczyć jaknajlepiej towar przed ewentualnymi uszkodzeniami w czasie transportu, a z drugiej strony ograniczyć koszty opakowania, które zwiększają koszt własny eksportowanego towaru. Podobnie przedstawia się sytuacja, jeśli chodzi o ciężar opakowania. Ciężkie opakowanie z reguły zabezpiecza towar lepiej w czasie transportu, lecz wpływa jednocześnie na wzrost szeregu różnych opłat, jak przewozowych, spedycyjnych, przeładunkowych, które są liczone od wagi brutto, a ponadto wpływa również na wzrost ewentualnych opłat celnych.

Bardzo duże znaczenie posiada normalizacja opakowań. Opakowanie znormalizowane o jednakowych kształtach i rozmiarach w poważnym stopniu ułatwia pracę i pozwala na utworzenie koli o wymaganej wielkości i wadze.

Należy podkreślić, że kole nie powinny być zbyt ciężkie ani zbyt duże i odwrotnie zbyt lekkie ani zbyt małe.

Wreszcie przy eksporcie towarów należy zwrócić specjalną uwagę na opakowanie z punktu widzenia ustaw i przepisów: celnych, handlowych, importowych oraz pod względem zwyczajów lokalnych i narodowych kraju importującego, co ma często decydujące znaczenie przy zdobywaniu rynków zagranicznych.

Jak wynika z powyższego opakowanie ma duże znaczenie w obrotach międzynarodowych. Właściwe opakowanie wyrabia dodatnią opinię o kraju eksportującym i pozwala na zdobycie rynków i pozyskanie zaufania u odbiorców.

Na odwrót niewłaściwe opakowanie powoduje straty, nieporozumienia i utrudnienia w wymianie, co bardzo niekorzystnie odbija się na stosunkach handlowych kontrahentów.

Na eksporterach więc, czyli u nas na Centralach Handlu Zagranicznego, spoczywa obowiązek ścisłego przestrzegania wszystkich specjalnych instrukcji importera, dotyczących opakowania i obowiązek przekazywania ich producentom w odpowiednim terminie przed dostarczeniem towaru z zakładów wytwórczych. W celu wypełnienia wszystkich tych warunków powinien dokładnie poinformować się poprzez placówki konsularne i przedstawicielstwa, względnie za pomocą wydawnictw fachowych lub bezpośrednio u odbiorcy o wymogach i upodobaniach konsumenta zagranicznego, o środkach i rodzajach transportu, przeładunku, o systemie opłat celnych itd.

Z drugiej strony Centrale Handlu Zagranicznego powinny również wpłynąć na naszych dostawców zagranicznych, aby towary pakowane były w sposób właściwy i odpowiadający naszym wymogom. Często się bowiem zdarza, że towary nadchodzą w uszkodzonych i niejednorodnych opakowaniach, co w następstwie powoduje poważne utrudnienia w czasie odbioru towaru ze statku na magazyn lub wagon.

Towary w uszkodzonych opakowaniach i pomieszanych partiach stwarzają nieraz niemożliwe dla przedsiębiorstwa kontrolnego warunki odbioru, a więc niejednokrotnie stwierdzenia ilości lub wagi towarów, w następstwie czego powstają reklamacje i trudności w sfinalizowaniu transakcji.

Należy tu jeszcze podkreślić, że załadowca względnie odbiorca ponosi ryzyko szkód powstałych skutkiem niewłaściwego opakowania. Zgodnie z międzynarodową konwencją w Brukseli z dnia 25 sierpnia 1924 roku, odnośnie konosamentów, przewoźnik morski nie ponosi odpowiedzialności za szkody wynikłe skutkiem niewystarczającego opakowania lub znakowania towarów.

Wobec wznoszących u nas obrotów międzynarodowych, z których poważną część stanowią obroty dokonywane drogą morską, oraz wobec szybkiego rozwoju przemysłu zwiększającego możliwości eksportu produktów przemysłowych, zagadnienie opakowania towarów zyskuje coraz bardziej na znaczeniu.

8. Ekonomia transportu.

Pewnego dnia przed rokiem 1939 do Wydziału Frachtowego firmy GAL w Warszawie zgłosił się znany kupiec z branży owocowej - (Lewantyńczyk), który interesował się możliwościami przewozu winogron w lukach chłodzonych z Libawy do Gdyni. W toku rozmowy wyjaśnił, że mają to być winogrona rumuńskie, które on tą drogą, a więc tranzytem przez Polskę i Litwę, a stamtąd przez Libawę i Gdynię zamierza dostarczyć do Warszawy, aby wykorzystując ulgowe taryfy tranzytowe i porównanie kosztów, zarówno polskie jak i litewskie, dostarczyć towar po kosztach niższych od konkurencji, która przewozi towar drogą najkrótszą, a więc prosto bezpośrednio z Rumunii do Polski, sądząc, że jest to droga najtańsza.

Pojęcie najkrótsze, a więc najtańsze - pokutuje uparcie nawet w środowisku doświadczonych kupców, potwierdzając raczej wyjątki, a nie regułę. Koncepcja natomiast, jaką reprezentował Lewantyńczyk, wskazuje raczej kierunek, w jakim winna iść myśl przy badaniu ekonomiki transportu. Podkreślamy słowo raczej, ponieważ sama taniłość transportu nie jest tym optimum, do jakiego należy dążyć przy wyborze drogi transportu. Dla udowodnienia, że również i taniłość jest rzeczą względną sięgniemy do przykładów.

Rozpowszechnionym quasi "aksjomatem" jest przekonanie o prawie bezkonkurencyjnej taniłości transportu morskiego w porównaniu z transportem lądowym. Kupcy w myśl tej zasady, zwykli więc zawierać transakcje na warunkach dostawy port dostawcy wzgl. odbiorcy, zakładając nie jako z góry, że przy użyciu transportu morskiego uzyskają najniższą cenę zakupu i nie badają w zupełności innych istniejących równoległych dróg i środków komunikacyjnych.

Ulegając całkowicie tej sugestii, zakupiła n.p. pewna Centrala Handlu Zagranicznego maszyny biurowe, produkowane w Południowej Szwecji na warunkach fob Stockholm, nie biorąc zupełnie pod uwagę, że dostawca oferując cenę sprzedaży na życzonych warunkach dostawy, w kalkulował musi do tej ceny również koszty dowozu z Południowej Szwecji do Stockholmu, które zniwelowały całkowicie teoretyczną preferencję drogi morskiej.

Analizując tę transakcję dokładnie stwierdzono, że gdyby umowę kupna zawarto na warunkach dostawy franco zakład produkcyjny i wysłał towar drogą lądowo-morską (promem Trolleborg - Odra Port), możnaby zakupić za oszczędzone przy wyborze właśnie tej ostatniej drogi przewozu dewizy identyczną partię maszyn, jaka zakupiona została fob Stockholm i wysłaną stamtąd drogą morską.

Innego rodzaju przykład. Mając możność przewozu towaru z Goeteborga do Gdyni linią szwedzką po stawce 20 koron i ofertę linii krajowej o 10 koron wyższą, ekonomicznej będzie przewieźć towar statkiem polskim po stawce droższej, aniżeli statkiem szwedzkim po stawce tańszej, ponieważ oszczędza się dewizy i alimentuje się równocześnie żeglugą krajową.

Widzimy więc, że i reguła taniości transportu jest rzeczą względną, zagadnienie zaś ekonomiki transportu nie jest zagadnieniem oderwanym, a wprost przeciwnie jak najbardziej powiązaniem z transakcją kupna i sprzedaży. Szczególnie w towarowej wymianie międzynarodowej, problem ekonomiki transportu jest zagadnieniem skomplikowanym i rzeczą dużej wagi.

Chcąc określić lapidarnie, na czym polega to zagadnienie, możnaby ująć definicję w sposób następujący: ekonomika transportu jest to wybór dla określonego kierunku wymiany towarowej drogi przewozu nie najkrótszej i nie najtańszej, a najwłaściwszej z punktu widzenia oszczędności wzgl. korzyści dewizowych oraz powiązanej z tymi ostatnimi polityki transportowej.

Wiadomo ogólnie, że regulowanie wzajemnych należności, wynikających z międzynarodowej wymiany towarowej, następuje w wolnych dewizach t.j. zazwyczaj w t.zw. walucie "mocnej" (dolary, funty szterlingi), przeważnie jednak w clearingu dewizowym. Clearingi dewizowe zaś mają różny ciężar gatunkowy, który w zasadzie jest funkcją wzajemnej wymiany towarowej, ulega jednak wpływom polityczno-gospodarczym. Inny więc ciężar gatunkowy posiadają clearingi z państwami bloku kapitalistycznego, inny natomiast clearingi z państwami demokracji ludowych. Dalsze zróżniczkowanie pod względem ciężaru gatunkowego inaczej dogodności poszczególnych clearingów zachodzą zarówno w grupie pierwszej jak i drugiej. O ile jednak różnice w clearingach z państwami demokracji ludowej mają dla ekonomiki transportu znaczenie raczej niezasadnicze, ponieważ państwa te stanowią dzięki socjalistycznemu ustrojowi oczywiście wspólnym interesem niejako jeden organizm gospodarczy, o tyle różnice zachodzące w clearingach z państwami kapitalistycznymi są, względnie winne być, przedmiotem szczególnie wnikliwej analizy przy ustaleniu drogi przewozu.

Nie jest bowiem n.p. rzeczą obojętną z punktu widzenia ekonomiki transportu, czytaj oszczędności dewizowych, czy fracht morski przy zakupie towaru niszczone zostanie w dewizach wolnych, czy też w clearingu, który jest dogodniejszą formą zapłaty. Nie bez różnicy będzie również dla naszej polityki dewizowej, czy mając identyczne kwotowanie armatora brytyjskiego i szwedzkiego wzgl. fińskiego i możność zapłacenia w jednym z tych trzech clearingów frachtu morskiego, przewieziemy towar fińskim czy też brytyjskim statkiem, ponieważ jeden clearing może być w pewnym okresie czasu dogodniejszy od drugiego.

Również komunikacja lądowa przedstawia cały szereg zagadnień taryfowo-dewizowych. Istniejące bowiem międzynarodowe umowy kolejowe, które przewidują bezpośredni przewóz towarów między poszczególnymi państwami europejskimi i regulują między innymi przepisami również sprawę płatności przewoźnego, dopuszczają nie tylko możliwości skierowania przesyłek przez różne punkty graniczne ale również przez terytoria różnych państw sąsiedzkich, względnie tranzytowych.

W komunikacji więc n.p. Francja - Polska, jak również Szwajcaria - Polska, istnieje pięć równoległych umów dotyczących bezpośredniej komunikacji, przy czym przepisy odnośnie frankatury różnią się niejednokrotnie w poszczególnych umowach, a ponadto wzajemne rozliczenia kolei uczestniczących w przewozie dodatkowo komplikują zaganiaenia ekonomiki drogi.

Wybór w tych warunkach nie jest łatwy, jakkolwiek decydującym kryterjum winien być zawsze aspekt dewizowy. Jeżeli więc n.p. koszt przewozu przesyłki ze Szwajcarii przez Niemcy (Trizonię i N.R.D.) jest w porównaniu do drogi przez Austrię i Czechosłowację taryfowo niższy, to jednak ze względu na większą dogodność rozliczenia kosztów przewozu przynajmniej na jednym odcinku, w tym wypadku czechosłowackim, wybór drogi paść winien na trasę taryfowo droższą. Przykłady takie da się mnożyć przy rozpatrywaniu również innych komunikacji. W żadnym jednak wypadku nie można bezkrytycznie zakładać, że dana trasa jest lepsza ze względu na dogodniejszy clearing i należy porównując trasy ważyć wybór zarówno z punktu widzenia wysokości stawek taryfowych jak i bezwzględnych wartości dewizowych, uwzględniając zarówno moment rozliczenia między kontrahentami jak również między uczestniczącymi kolejami.

O ile zagadnienie ekonomiki transportu na odcinku przewozów morskich w ruchu poza europejskim zamyka się w granicach wyboru właściwej bandery i związanych z nią portów przeładunkowych oraz preferencji własnych linii żeglugowych według wytycznych aktualnej polityki żeglugowej, o tyle w komunikacji z krajami kontynentu europejskiego zagadnienie to jest wyraźnie skomplikowane ze względu na wzajemną konkurencję transportu lądowego, który sam, jak przedstawiliśmy powyżej, nie jest zagadnieniem prostym, i morskiego. Każde państwo europejskie, za wyjątkiem wybitnie śródlądowych, jakkolwiek tych ostatnich również całkowicie wyeliminować się nie da, posiada nakreślone geopolitycznym położeniem strefy ciśnienia z jednej strony ku transportowi lądowemu, z drugiej strony zaś ku drodze morskiej. Strefy te jednak nie są żadnym konstanssem, ponieważ zarówno rynek frachtowy, czy też układ taryfowy jak i rynek dewizowy mają charakter płynny. W zasadzie więc trudno ustalić jest na dłuższą metę generalne wytyczne dla takich państw jak n.p. Trizonia, Szwecja, Francja, Włochy itd., nie mniej jednak można już teraz dać kilka trafnych wskazówek, które przyczynić się mogą do osiągnięcia zamierzonego celu.

Ponieważ zagadnienie ekonomiki transportu, jak już zaznaczyliśmy powyżej, łączy się ściśle z samą transakcją kupna - sprzedaży, wkroczyć ono musi niejednokrotnie jeszcze przed jej zawarciem w meritum samej transakcji. Dotyczy to szczególnie warunków dostawy, jakie zazwyczaj określane są w akredytywach w sposób stereotypowy n.p. granica państwa bez podania dokładnie punktu granicznego. Tego rodzaju określenie warunków dostawy jest w zasadzie niezbyt właściwe, a niejednokrotnie przekreśla zupełnie całą koncepcję ekonomiki. Dostawca bowiem mając dowolny wybór punktu granicznego, dostarczyć może towar do najbardziej dogodnego punktu dla siebie, który równocześnie może być zupełnie niedogodnym dla odbiorcy, ponieważ spowodować może w konsekwencji konieczność najdłuższego przelotu na odcinku taryfowo najniegodniejszym.

Kupując n.p. towar we Francji na warunkach franco granica, dostawca dostarczyć może towar w zależności od miejsca produkcji albo do granicy belgijsko-francuskiej albo do szwajcarsko-francuskiej jako do punktów dla niego najkorzystniejszych, dla odbiorcy jednak zupełnie niedogodnych ze względu na bardzo długi a zatem i drogi oraz dewizowo niekorzystny przebieg przez terytorium Trizonii w pierwszym wypadku, analogicznie również w drugim wypadku ze względu na dewizowo drogi przelot przez terytorium Szwajcarii.

Podobnie rzecz przedstawiać się może w wypadku nieokreślenia imiennie portu załadunkowego. Istnieje bowiem szereg umów poolowych z armatorami obcymi, które ograniczając w pewnym stopniu naszą gestię transportową przy posługiwaniu się niektórymi portami, jak n.p. Stockholmem czy Londynem, co odbija się ujemnie na ekonomice transportu.

Nie jest bowiem rzeczą obojętną z punktu widzenia ekonomiki, czy portem załadunkowym będzie Stockholm czy też Goeteborg, abstrahując nawet od momentu zarówno różnic frachtu morskiego jak i ewentualnych różnic na lądowym odcinku dowozowym, ponieważ przyjmując towar w Goeteborgu mamy nieograniczoną możliwość posłużenia się banderą krajową i zaoszczędzenia w ten sposób wykładów dewizowych podczas gdy przyjęcie towaru w Stockholmie z przeznaczeniem do Gdyni połączone jest zawsze z wykładem dewizowym, nawet przy przewozie statkiem polskim, ponieważ umowa poolowa przewiduje podział zysku frachtowego pomiędzy armatora krajowego a zagranicznego.

Dlatego też należy dążyć do stypulowania w akredytywie zarówno wytypowanych uprzednio portów jak i punktów granicznych. Aby skolei móc wytypować najdogodniejszy port względnie punkt graniczny, trzeba będzie w niektórych przypadkach uciekać się do żądania ofert uwzględniających równolegle różne ceny sprzedaży.

Klasycznym przykładem będzie tu Szwecja oraz Trizonia. W przypadku więc Szwecji należałoby żądać ofert na warunkach dostawy FOB Stockholm, FOB Goeteborg oraz franco Trelleborg-Gränsen, chyba że znane kupującemu miejsce produkcji leżałoby wyraźnie w zasięgu grawitacji jednego z trzech portów względnie innych punktów dostawy (n.p. Malmoe). Identycznie, jakkolwiek jeszcze bardziej różniczkowanie wyglądałoby ten problem w Trizonii, gdzie z jednej strony obok portów niemieckich Hamburg, Brema (ewtl. Lubeka) występują konkurencyjne w wielu wypadkach w odniesieniu do masy towarowej niemieckiej porty Holandii i Belgii, a więc Rotterdam/Amsterdam i Antwerpia; z drugiej strony zaś punkty graniczne niemiecko-czechosłowackie Chirnding Cheb, Parth Walde/Brod nad Lesy oraz w związku z możliwościami re-ekspedycji i przewozu przez N.R.D. również graniczne punkty Trizonii i N.R.D.

Analogie zachodzą oczywiście również w wymianie z innymi krajami europejskimi jak n.p. Włochy, Francja, Bułgaria.

Zarząd C.Hartwig S.A., oceniając znaczenie jakie dla naszej wymiany zagranicznej może mieć dokładne rozpracowanie zagadnienia ekonomiki transportu podjął się tego zadania w ramach powołania ekonomiki transportowej i opracowuje jak najbardziej szczegółowo możliwe ogólne wytyczne odnośnie przestrzegania zasad ekonomiki transportu, któreby mogły zainteresowanym C.H.Z.

łatwić powzięcie decyzji co do niektórych zasadniczych zresztą warunków umowy kupna - sprzedaży.

Podkreślić w końcu należy, że rozpracowanie tego zagadnienia w opisanej formie i stosowanie wytycznych we właściwym zakresie oraz z zadawalającym skutkiem, stało się możliwe dzięki planowej gospodarce socjalistycznej, która na odcinku spedycji doprowadziła do scentralizowania czystej spedycji międzynarodowej w jednym przedsiębiorstwie.

Stwarza to podstawy szerokiej penetracji w całość zagadnienia międzynarodowej wymiany towarowej od strony transportu i umożliwiające zagadnienia ekonomiki transportu w taki sposób, jaki w gospodarce kapitalistycznej jest nie do osiągnięcia ze względu na indywidualizm i pewną przypadkowość dokonywanej tam wymiany towarowej.

9. Doświadczenia przy obrachunku kosztów własnych prac przeładunkowych / Morskiej Flot Nr.59./.

W porcie odeskim w 1950r. wprowadzono nowy system kalkulacji kosztów własnych prac przeładunkowych. Pozwala on na określenie kosztów własnych przeładunku każdego towaru a także kosztów własnych opracowania każdego statku i oddzielnej grupy wagonów.

Za zasadę określenia kosztów własnych przyjęto statystyczną metodę obrachunku. W praktyce przeprowadzono to w następujący sposób: najpierw postanowiono ustalić koszt własny przeładunku jednej fizycznej tony każdego towaru od momentu przybycia do portu, do momentu wysyłki z portu. Po drugie postanowiono ustalić koszt własny przeładunku każdego statku i grupy wagonów. W ten sposób uzyskano wszystkie koszty prowadzenia robót przeładunkowych dla każdego towaru, statku i wagonu.

Celem szybkiego określenia tych kosztów została znacznie uproszczona nomenklatura towarów i skrócona do 25 nazw. Do nomenklatury tej wprowadzono towary masowe sypkie / zboża, węgiel, sól, piasek, cement/ a towary drobnicowe były wymienione według określenia taryfy opakowaniowej/ np. workowane, w beczkach i t.p./.

Inaczej rozwiązano zagadnienie obliczenia kosztów własnych każdego statku i grupy wagonów. Postanowiono wprowadzić do praktyki obrachunku, zgodnie z portowymi warunkami wykonywania prac przeładunkowych, fabryczny system składania zamówień na każdą pracę / np. za- i wyładunek statku, grupy wagonów, wypełnienie innego zlecenia klienta i t.p./.. Ustalono obowiązujący porządek zamieszczania numerów zamówień w dokumentach podstawowych - jak zlecenia załadowców lub mechaników, rozkazy wyjazdu samochodów ciężarowych, zlecenia dla jednostek taboru portowego i t.p. To pozwoliło na obciążenie poszczególnych zleceń odnośnymi kosztami. Ten tok pracy pozwolił na poznanie kosztów własnych każdej wykonanej pracy i na przeprowadzenie kontroli nad słusnością wydatków oraz na całkowite uchwycenie kosztów za prace w porcie - wykonane stosownie do zlecenia klienta.

Z pomiędzy elementów kosztów własnych wydzielono tak zwane wydatki "bezpośrednie" i "pośrednie". W pierwszej kategorii wydatków do oznaczenia kosztów własnych dla zleceń wykonanych są uwidaczniane wszelkie dane jak zapłata robotników, urządzeń przeładunkowych, transportu samochodami, holownikami i t.p.

Koszt pracy urządzeń mechanicznych określa się przy pomocy wyliczenia : planowane koszty własne danego mechanizmu mnoży się przez liczbę godzin faktycznie przepracowanych. Wszelkie pozostałe wydatki zostają przeniesione do grupy wydatków "pośrednich". Sumę wydatków "pośrednich" na każde zlecenie oznacza się według planowego procenta od ogólnej sumy wszystkich wydatków "bezpośrednich".

Według tej zasady z nieznacznym odchyleniem określa się wysokość wydatków "bezpośrednich" i "pośrednich" dla określenia kosztów własnych przeładunku każdego poszczególnego towaru. Każda praca kalkulacji kosztów własnych jest nałożona na pracowników oddziałów planowania i statystycznego obliczania z przeładunkowych odcinków pracy.

Metodą statystycznego obliczania dokumentów podstawowych oznacza się w stosunku do każdego zlecenia i zasadniczego towaru zapłatę robotników i mechanicznych urządzeń a pozostałe wydatki "bezpośrednie" koncentrują się w księgowości placówek, skąd są następnie przekazywane do kalkulacji zbiorowej.

Nowy system obrachunku pozwala nie tylko na uchwycenie różnic kosztów własnych przy przeładunku towarów poszczególnych, ale i lepszą technikę przeładunku statków i wagonów. Pierwsze doświadczenia zastosowania nowej metody rozrachunku mówią o tym, że koszt własny przeładunku poszczególnych statków jest niejednorodny i zależy od różnych czynników jak: rodzaj towaru, ilość towaru, typ statku, technika organizacji prac przeładunkowych, zastosowanie potokowego systemu pracy i t.d. Nowa metoda pozwala również na określenie kosztu własnego opracowania statku przed wykonaniem prac przeładunkowych, na podstawie uprzednio opracowanej tabeli technologicznej, która przewiduje ustawienie mechanizmów roboczych i środków technicznych. Daje również możliwość ustalenia zniżki lub zwwyżki kosztów opracowania statku, która mogła powstać wbrew planowi.

