

BIULETYN EKONOMICZNY C. HARTWIG S. A.

Kadakeja 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

Numer X.

Gdynia, dn. 20 październ. 1950



T r e ś ć Strona

1.	Biuletyn rynku frachtowego	1
2.	Uprzemysłowanie portu Triest	6
3.	Rozszerzenie strefy wolnocłowej w Nowym Yorku i San Francisco	6
4.	Nowe połączenie promowe na Dunaju: Calafat - Vidin	6
5.	Dalsze restrykcje na Kanale Suezkim	7
6.	Lotniczy rynek frachtowy	7
7.	Kontrola i arbitraż lotniczych spraw spornych	7
8.	Koszty dodatkowe powstające przy dostawie towarów na warunkach f.o.b.	8
9.	Znakowanie i cechowanie towarów w transporcie morskim	9
10.	Kilka słów o spedycyjnym przedsiębiorstwie międzynarodowym	12
11.	Walka o szybkość przeładunku w portach ra - dzieckich /"Morskiej Flot"/.	15

1. Biuletyn rynku frachtowego "Fairplay" nr. 3.514 z dn. 28.9.50r./

Rynek "Time - charter'ów" był bardzo czynny w ciągu ostatniego tygodnia. Zaczarterowano ponad 24 jednostki na dotychczasowych stawkach. Zaznacza się dalsze zapotrzebowanie tonażu. W pozostałych sekcjach przebieg czarterowań był raczej słaby. Jeżeli chodzi o stawki to zwiększają one dla przewozów na Wschód, zaś dla przewozu na Zachód wykazują raczej tendencję zniżkową. Komitet obniżył stawkę na przewóz cukru z Kuby o sh. $1/3$ za tonę.

Na rynku Dalekiego Wschodu odczuwa się brak tonażu. Notuje się stawki: sh. 100/- za przewóz kukurydzy, soi i pszenicy z Dalny do W. Brytanii, październik. Na przewozy w m-cu grudniu zaczarterowano 4 jednostki przy stawce sh. 96/6. Za przewozy listopad/grudzień kwotuje się stawkę sh. 98/-.

Australijski rynek frachtowy na przewozy pszenicy skarży się na brak tonażu, co powoduje z kolei wyższą stawkę frachtową o sh. $7/5$ za tonę, przynajmniej ostatecznie stawkę sh. 70/- za przewozy pszenicy luzem do egipskich portów wyładowych - listopad/styczeń. W ciągu najbliższych miesięcy przewiduje się przewóz 140.000 ton pszenicy względnie maki do W. Brytanii i Niemiec.

Wyższe stawki frachtowe płacono w Bombaju za przewozy rudy indyjskiej do Stanów Zjednoczonych Northern Range, które wynosiły \$ 9.50. Przeprowadza się również szereg dalszych transakcji na przewozy rudy indyjskiej. Stawka za przewozy węgla południowo-afrykańskiego rynku węglowego utrzymuje się na dotychczasowym poziomie: sh. 47/6 do sh. 50/- do Aleksandrii. W czerwcu płacono sh. 35/-.

Na rynku transatlantyckim zaczęto na nowo czarterować jednostki na przewozy pszenicy na warunkach f.o.b. i c. & f. na warunkach handlowych. Pierwsze kwotowania wynoszą sh. 8/- per qr. z St. Lawrence do W. Brytanii, przy zwyczajowej zniżce sh. $-/7,5$ dla Antwerpii i Rotterdamu - dostawa natychmiast. Na miesiące październik i wrzesień/październik zamotowano następujące stawki sh. 8/- do sh. $8/3$. Ostatnie kwotowanie podawano sh. 8/- per qr., a więc zaznacza się jakoby lekka obniżka. Na rynku z St. Lawrence za przewozy do Antwerpii albo Rotterdamu płacono sh. 32/- zaś z portów Northern Range do Irlandii kwotowano stawkę \$ 10.50, zaś \$ 12.- przy opcji zakładowczej Gulf.

Rynek frachtowy Gulf'u był bardzo aktywny i zaczarterował tonaż na przewóz zboża do Antwerpii \$ 6.50, płu. Francja \$ 6.85, Zach. Włochy \$ 7.- i Antwerpia-Hamburg range \$ 10.35 dla statków pod banderą amerykańską.

Dla przewozu cukru z Kuby czarteruje się jednostki na koniec października. Komitet zakontraktował tonaż na przewozy na koniec listopada przy stawce sh. 62/6, a więc zniżka o sh. $1/3$.

Na rynku La Platy panuje w dalszym ciągu zastój. Necochea kwotuje sh. 55/6 za przewóz owsa do Antwerpii - Hamburg range, wrzesień/październik, zaś za ciężkie zboże do Holandii płacono sh. 52/6, do Włoch, październik \$ 8.15 dla statków pływających pod flagą włoską.

Na rynku płn. Pacyfiku panowała zniżkowa tendencja stawek. Armatorzy przyjmowali oferty na przewozy pszenicy do Japonii - październik \$ 7.10, zaś przy frachcie ryczałtowym \$ 140.000 na warunkach f.i.o. Obniżka wynosiła \$ 10.000 za przewóz tarcicy do Australii - luty/marzec.

Załodowcom - eksporterom angielskim zwraca się uwagę na możliwość wstrzymania eksportu węgla angielskiego. Stawki na przewozy węgla z Kontynentu do Zach. Włoch kształtują się b. korzystnie:

Antwerpia/Rotterdam	- Zach. Włochy	- sh. 26/9
Antwerpia/Rotterdam	- Wenecja	- sh. 31/6
Cardiff	- Wenecja	- sh. 35/--.

"Fairplay" nr. 3.515 z dnia 5. października 1950 r.

W ciągu ostatniego tygodnia czarterowano tonaż przede wszystkim na podróże powrotne z Dalekiego Wschodu jak i z portów australijskich. Zakontraktowano ponad 20 jednostek, nie można jednak w chwili obecnej dokładnie ustalić ilości zamówień. Armatorzy oceniają stawki obecne jako bardzo korzystne. Za okreśną podróż afrykańską płacono sh. 18/3 do sh. 18/9 za jednostki o napędzie ropnym, zaś sh. 21/3 za jednostki motorowe. Stawka przy podróżach powrotnych z St. Zjednoczonych/Gulf range wynosiła \$ 2.65 do \$ 2.80. Za podróż wyjściową z Antwerpii do płn. Chin kwotowano stawkę sh. 19/3, przy podróży okrzężnej sh. 17/9, przy podróży powrotnej z Japonii sh. 19/3, zaś sh. 16/- z Australii. \$ 4.50 dostawa Japonia, redostawa Northern Range, sh. 15/- za statek opalany węglem na przeciąg 18 miesięcy na przewozy z Australii do W. Brytanii. Stawka utrzymywała się na dotychczasowym poziomie dla rynku australijskiego i Dalekiego Wschodu, zaś tendencję zniżkową okazywała za przewozy węgla i zboża przy podróżach transatlantyckich.

Opłaty kanałowe za przejazdy na Kanale Panamskim zostały na nowo uregulowane. Przewiduje się lekką wyżkę opłat przy przewozach towarów tranzytowych.

Stawka za przewozy pszenicy z portów australijskich do Egiptu powtarza się przy kontraktach na listopad i grudzień sh. 70/-, luzem z silosów i sh. 77/6 mąka w workach, zaś lekka wyżka nastąpiła za przewozy w październiku i to o sh. 2/6. Stawka za przewozy z Australii do Indii zwyżkowała o sh. 6/3, wynosi więc obecnie sh. 57/6 z Zach. Australii do Indii. Zaczarterowano 4 jednostki na przewozy cukru z Queensland'u do W. Brytanii przy stawce sh. 95/-, miesiące załodowcze październik-grudzień/styczeń, wobec poprzednio kwotowanej stawki sh. 90/-. Mauritius podał stawkę sh. 57/6 wobec poprzedniej sh. 53/-. Rynek Dalekiego Wschodu dalej oznacza się wielką ruchliwością, przeważają time-chartery. Zakontraktowano tonaż na przewozy pszenicy z Japonii do Northern Range \$ 7.- na warunkach f.i.o.

Rynek amerykański przeżywał większe wahania poziomu stawek. Maklerzy Komitetu jak i wolnego rynku zacierterowali jednostki na przewozy zboża z St. Lawrence do W. Brytanii, przy stawce sh. 8/- per qr., wrzesień/październik, zaś zwyżkę 3 d. per qr. przewiduje się na połowę listopada.

Sezon eksportu pszenicy z St. Lawrence właściwie już się zakończył. Punktu ciężkości eksportu przesunęto się dalej na południe do St. John i Halifax. Stawki frachtowe z Gulu zlekka zniżkowały \$ 6.80 za przewozy French discharge. Stawka za przewozy ryżu z Brazylii do W. Brytanii na okres październik-listopad wynosi sh. 67/6. Rynek La Platy poszukiwał włoskiego tonażu na przewóz do Włoch przy niezmienionej stawce \$ 8.15, zaś do Rotterdamu placono stawkę sh. 52/6.

Ustalenia stawek frachtowych.

1. Gulf - Antwerpia, 2 parowce po 9.000 ton, 10%, \$ 6.70, zboże październik/listopad.
2. Northern Range - Irlandia - parowiec amerykański, 9.100 t, 5%, \$ 10.50, przy opcji załadowniczej Gulf \$ 12.-, zboże, listopad.
3. Barcelona - W. Brytania - parowiec 6.500 ton, sh. 23/6 i sh. 26/- dwa porty wyładownicze, potaż, listopad.
4. Huelva - Rotterdam, "Teresa Schiaffino" 7.200 ton, sh. 24/-, piropy, październik.
5. N. Orleans - Hamburg, "Doris Clunies", 9.000 ton, 10%, \$ 7.25, soja, listopad.
6. Dona - Zach. Wybrzeże W. Brytanii, "Harmattan", 7.400 ton, sh. 21/6, rudy żelazne, październik.
7. Necochea - Antwerpia/Hamburg range, "Giorgoo", 8.100 ton, 5%, sh. 55/6, opcja Antwerpia lub Rotterdam, sh. 54/6, owies, wrzesień/październik.
8. St. Lawrence - W. Brytania, "Orsolina", 44.000 qrs., 10%, sh. 8/1 per qr., zboże, październik.
9. Kuba - W. Brytania, "Lavadora" 9.500 ton, 5%, "Emsriff". -- 7.500 ton, 5%, i "Derbice" 8.800 ton, 5%, sh. 62/6, cukier, listopad.
10. Barcelona - Stany Zjednoczone, "South Atlantic Monroa", 9.000 ton, 10%, \$ 3.75, f.i.o., nawozy, październik.
11. Galveston albo Port Sulphur - W. Brytania, "Mohican", 10.000 ton, 5%, \$ 10.50, siarka, październik.
12. Takoradi - Northern Range, parowiec grecki, 9.500 ton, 10%, \$ 6.25, rudy manganowe, październik.
13. St. Lawrence - W. Brytania, "Pencarrow" 33.500 qrs., 10%, sh. 8/3 per qr., przy opcji Antwerpia/Rotterdam mniej 7,5 d., -- zboże, wrzesień/październik.

- 4
14. Cassablanca - Antwerpia, "Dante", 7.500 ton, sh. 23/-, fosfaty, październik.
 15. Bangkok albo Koksichang, "Teresa Schiaffino", 6.000/7.000 ton, sh. 34/-, ryż, październik.
 16. Dalny - W. Brytania, "Chryssi", 10.000 ton, 5%, sh. 98/-, soja, kukurydza, pszenica, listopad/gruździeń.
 17. Hartlepool - Savona, "Charles Dickens", 7.300 ton, sh. 30/-, węgiel, październik.
 18. Rotterdam albo Emden - Spezia, "Giambattista", 10.000 ton, sh. 26/9, węgiel, październik.
 19. Mogador albo Casablanca - Antwerpia/Hamburg range, "Castelbruno", 5.500 ton, 10%, sh. 34/- przy opcji wyładowniczej w Szwecji, jęczmień, wrzesień/październik.
 20. Varna albo Bourgas - Buenos Aires, 5.000 ton cementu, \$ 8.50, z uzupełniającym ładunkiem drzewa z Constanzy \$ 7.75, f.i.o., listopad.

"Time - chartery"

1. "Dirdhys" - 10.865 TDW, sh. 23/3, podróż powrotna, dostawa Japonia, wrzesień/październik, redostawa W. Brytania/Kontynent/Szwecja, via Taku, Bar i Hongkong.
2. "Ivor Isobel" - 10.530 TDW, sh. 19/6, podróż wyjściowa, dostawa Antwerpia, wrzesień, redostawa Płn. Chiny przy -- opcji jednej podróży okrężnej, redostawa W. Brytania/Włochy, sh. 18/-.
3. "Captain Farmakides" - 10.500 TDW, \$ 3.20, podróż transoceaniczna, dostawa Northern Range, natychmiast, redostawa W. Brytania/Kontynent.

Frachtowy rynek tankowców.

Na rynku tankowców w ciągu ostatnich dwa tygodni panuje duży popyt na tonaż wszelkiego rodzaju. Przeważają kontrakty na dłuższe okresy czasu. Zaczarterowano jednostki na przewozy konsekutywne na przeciąg 12 miesięcy przy stawce M.O.T. + 60%. Za podróże jednostkowe płaci się fracht wg. stawki M.O.T. + 110% albo wg. stawki U.S.M.C. Szczególnie poszukiwany jest tonaż na przewozy do W. Brytanii, Europy i Stanów Zjednoczonych. Zgłasza się również zapotrzebowanie na przewozy do w/w. państwropy i olejów z Zatoki Perskiej. Stawka za przewóz przy dwukonsekutywnych podróżach Zatoka Perska/Fiume wynosi stawka M.O.T. + 105%, zaś przy jednostkowej podróży w tej samej relacji podaje się stawkę M.O.T. + 105%. Pomimo silnego zapotrzebowania na tonaż zwykła stawka b.r. nie dorównuje stawkom z końca roku 1947. Podaje się również, iż wzrosły ceny na oleje i ropę, przeciętnie o sh. 1/- per gallon.

Zwyzka stawek frachtowych na linii Południowo-Amerykańskiej.

W związku ze wzrostem kosztów portowych w portach południowo-amerykańskich, Konferencje Żeglugowe Południowo-Amerykańskie, postanowiły z dn. 1. stycznia 1951 r. podwyższyć stawki dla przesyłek do Brazylii, Argentyny i Urugwaju.

Przewidziana podwyżka wynosi:

przy stawkach wynoszących dotychczas	sh. 125/- i więcej	- sh. 15/-
" " " " " " " " " " " "	poniżej	sh. 10/-

Dla wszystkich stawek na żelazo i cement przewiduje się podwyżkę o sh. 20/-.

Jeżeli chodzi o następujące towary:

cement, nawozy sztuczne, koks, węgiel i soda kaustyczna, zwyzka stawek nastąpi jeszcze w tym roku.

Z tych samych powodów G.A.L. również zapowiedział podwyżkę stawek w tym samym procencie, przy przesyłkach do portów brazylijskich, argentyńskich i urugwajskich - poczynsz od 1 stycznia 1950 r.

Powyzsze należy wziąć pod uwagę przy kalkulacji kosztów przewozu morskiego dla towarów, które mają być wysłane do w.w. portów po 1 stycznia 1951 r.

Podwyżka stawek frachtowych w australijskiej żegludze kabotażowej.

W uzupeknienu notatki zamieszczonej w naszym Biuletynie Rynku Frachtowego z dn. 5.X.50 r., donosimy o zwyżce frachtów przy przewozach australijską żegluga kabotażową. Zwyzka ta waha się w granicach od 8 do 12%. Wprowadzono ją wskutek przestoju statków w portach australijskich, które wpłynęły wjemnie na rentowność ekaple atacyjną statków.

Zwyzka opłat portowych w Chile /"Transport" nr. 39/50 /.

Dla przesyłek do Chile wprowadzono z dniem 15.X.1949 r. nową opłatę t.zw. "Taksę handlowo-morską", wynoszącą 1/2 % frachtu netto. Opłata ta jest pobierana łącznie z frachtem i nie obowiązuje w stosunku do towarów tranzytowych, przeznaczonych dla Boliwii.

Z dniem 21 września 1950 r. opłaty "Taksy handlowo-morskiej", zostały podwyższone z 1/2 % na 3/4 %. Zwyzka ta dotyczy zarówno towarów importowanych jak i eksportowanych do Chile. Przy przesyłkach importowych, opłatę z reguły obciąża się wyładowcę.

Przepisy dotyczące wysyłki towarów do Trinidadu /"Transport" 39/50

Towarzystwo żeglugowe Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Mat. podaje do wiadomości, że władze portu Trinidad, żądają podawania w konosamentach dotyczących towarów przesyłanych do Trinidadu lub do Hondurasu / via Trinidad/:

wagi brutto nie tylko w kg. - jak dotychczas - lecz również i w lbs.

Warunki zapłaty frachtów do Brazylii.

Instrukcja nr. 44 nakłada obowiązek płacenia frachtów, niezależnych za przesyłki, kierowane do portów brazylijskich w walucie brazylijskiej w porcie przeznaczenia. Na skutek zarządzenia władz fiskalnych w Brazylii, statki polskie zostały zwolnione od przepisów tej instrukcji. Dotychczas zwolnienie to dotyczyło jedynie statków pływających pod polską banderą, a nie obejmowało statków obcych, zaczerterowanych przez polskie towarzystwa żeglugowe. Starania agenta G.A.L.-u w Banku Brazylijskim odniosły pozytywny skutek. Obecnie statki obcej bandery, zaczerterowane przez Polskę, będą również zwolnione od obowiązku płatności frachtów w brazylijskich portach przeznaczenia. Frachty dla przesyłek do Brazylii mogą być płatne z góry w porcie załadunku.

2. Uprzemysłowienie portu Triest. /"Fairplay" nr. 3.514/.

Na terenie portu w Trieście egzystuje już obecnie szereg większych zakładów przemysłowych, przewiduje się dalszą ich rozbudowę - w najbliższym czasie o 8 obiektów. Aby umożliwić bezpośredni dostęp do portu, nawet największym jednostkom morskim, planuje się zbudowanie na terenie portu przemysłowego, według już zatwierdzonych planów kanału portowego o długości 2 km., szerokości ca 200 m. i głębokości do 12 m.

3. Rozszerzenie strefy wolnocłkowej w Nowym Yorku i San Francisco /"Transport" nr. 40/50/.

W okresie ostatniej wojny obszar strefy wolnocłkowej w Nowym Yorku został poważnie zmniejszony. Obecnie rozszerza się go do granic z przed 1939 r. Do dnia 1 stycznia 1951 r. zwiększy się również dwukrotnie obszar strefy wolnocłkowej w porcie San Francisco. Strefy wolnocłkowe w obydwu portach służą przede wszystkim do celów przemysłowych, a więc obróbki towarów zagranicznych oraz do ponownego ich reeksportu.

4. Nowe połączenie promowe na Dunaju: Calafat - Vidin. /"Transport" nr. 40/50/.

Z dniem 30 sierpnia 1950 r. otwarto nowe połączenie komunikacyjne promowe, między Bułgarią a Rumunią via Calafat - Vidin. Koleje bułgarskie przewozić będą narazie przesyłki wagonowe, pochodzące ze stacji położonych na Zachód od linii Pleven-Plodiv. Jeżeli chodzi o taryfę, to stosuje się tą samą, co przy przewozie promem na trasie Russe-Giurgiu. Z obo-

wiązującej taryfy wyłączone opłaty za przewóz taboru drogowego, a nie przewożonego w wagonach kolejowych.

Opłaty taryfowe w kierunku z Bułgarii oblicza się łącznie z frachtem rumuńskim, zaś za przewozy do Bułgarii łącznie z frachtem bułgarskim. Do przesyłek należy dołączyć międzynarodowy list przewozowy. Przy obliczeniu frachtu oraz opłat dodatkowych, obowiązują przepisy art. 17 I.U.e.G. Do przewozu dopuszczone są jedynie wagony 2-osiove o maksymalnym obciążeniu 15 ton/ na oś.

5. Dalsze restrykcje na Kanale Suezkim. /"Fairplay" nr. 3.514/.

Rząd egipski zarządził wprowadzenie dalszych ograniczeń -- żegludki na Kanale Suezkim i wydał szereg nowych przepisów. Dla ładunków płynnych, przewożonych via Kanał Suezki, zarządy portów egipskich żądają przedkładania uwierzytelnionej deklaracji, z podaniem ostatecznego miejsca przeznaczenia. Przepisy te naruszają Konwencję Kanału Suezkiego i rządy poszczególnych państw wniosły już prośbę o ich odwołanie.

6. Lotniczy rynek frachtowy /"Fairplay" nr. 3.514/.

Na rynku lotniczym stawki a frachtowe utrzymują się nadal na tym samym poziomie. Odczuwa się brak tonażu na przeloty długie - dystansowe. Większość tonażu kontraktuje się nadal po stawkach I.A.T.A., a nawet i wyższych. Towarzystwo lotnicze Sylver Air - ways Lympne/Le Tonquet Service podaje, że przewiozło w ciągu -- bieżącego roku 3.000 samochodów, a więc 15 % całkowitego przewozu.

7. Kontrola i arbitraż lotniczych spraw spornych. /"Transport" nr. 40/50 /

Przy międzynarodowym zrzeszeniu lotniczym I.A.T.A. utworzono ostatnio nową, międzynarodową komórkę nadzorczą. Zadaniem jej będzie ciągła kontrola oraz rozstrzygnięcie spraw spornych, dotyczących naruszenia zarządzeń konferencji transportowych. Zarządzenia te, zalegalizowane przez poszczególne państwa, dotyczą przede wszystkim spraw uregulowania taryf i warunków międzynarodowego transportu, jak również stosunków pomiędzy poszczególnymi agentami I.A.T.A.

Stosowany przez I.A.T.A. ogólnie - światowy system porozumień handlowo-taryfowych, obejmuje dziesiątki linii lotniczych, obsługujących tysiące miast we wszystkich krajach. System ten -- ciągle jeszcze wykazuje pewne niedociągnięcia i usterki. Silna walka konkurencyjna, jak również niezawiniona, lecz często mylna interpretacja zarządzeń, powodują ich naruszenie, a nawet -- pogwałcenie.

Komórka kontrolna I.A.T.A. będzie pomagała i ułatwiała pracę poszczególnych towarzystw lotniczych i to głównie w zakresie przestrzegania zalegalizowanych przez dany rząd rozporządzeń i uznanych zarządzeń reglamentowych. Sprawy rozpatrywane będą na skutek skargi członka I.A.T.A., lub na zarządzenie naczelnego dyrektora. Członkowie I.A.T.A. obowiązani są umożliwić inspektorom I.A.T.A. zdobywanie wszelkich materiałów, potrzebnych do przeprowadzenia dochodzeń oraz do zezwalania na przesłuchiwanie swego personelu. Zależnie od wyniku dochodzeń, naczelnny dyrektor może powołać specjalną 3-osobową komisję do specjalnego przeprowadzenia dochodzeń. Komisja ta ma prawo udzielania nagan i ostrzeżeń, jak również nakładania kar do wysokości 25.000 dolarów. Może również wykluczyć dane towarzystwo lotnicze z I.A.T.A.

8. Koszty dodatkowe powstające przy dostawie towarów na warunkach f.o.b.

Nawiązując do notatki podanej w Nr. IX, B.E.C.H. z dnia 20. IX.50 r., a dotyczącej interpretacji klauzul f.o.b. w porcie Antwerpii powracamy jeszcze raz do tego tematu.

W wypadkach dostawy towarów na warunkach f.o.b., bardzo często powstają różnice poglądów odnośnie tego, kto powinien ponosić koszty przestoju, wynikające z opóźnionego odbioru towarów, dostarczanych do burty statku. Problem ten dotyczy dodatkowych kosztów, powstających w wypadku, gdy towary dostarczane do portu drogami lądowymi lub statkami żeglugi śródlądowej, przybędą za późno i nie zdąży się ich załadować na statek. Wynikające z tego powodu koszty mogą być bardzo wysokie, nawet wtedy, gdy odpowiedzialny spedytorski lub maklerski stara się je zredukować do minimum.

Zagadnienie to dotyczy przede wszystkim ładunków całokształtowych. W praktyce np. zdarza się, że towary masowe, wysyłane do portu partiami obejmującymi cały pociąg, muszą tam czekać na przybycie statku, a powstałe z tego tytułu koszty dodatkowe, wynoszą poważne sumy.

Zagadnieniem zasadniczym jest więc rozstrzygnięcie, kto w tych wypadkach powinien ponosić koszty dodatkowe? Ogólnie uważa się, że obciążają one tego, który przeprowadza załadunek towaru, t.zn. w wypadku dostawy na warunkach f.o.b. - kupca, przyjmując, że towar został dostarczony przez sprzedawcę do portu w oznaczonym terminie. Twierdzenie to pokrywa się z postanowieniem "Incoterms", gdzie definicja klauzuli f.o.b. wyraźnie mówi: "Kupiec winien jeżeli statek przez niego wskazany nie zjawi się w odpowiednim czasie, ponieść koszty dodatkowe z tego powodu powstałe i wszelkie ryzyko, na jakie towar może być narażony, od chwili gdy sprzedający postawił towar do jego dyspozycji, pod warunkiem jednakże, żeby towar został zindywidualizowany w odpowiedni sposób".

Aby uniknąć trudności i różnic w interpretacji, wskazane jest więc zawsze, powoływanie się na "Incoterms", w zawieranych kontraktach kupna - sprzedaży. W praktyce zdarza się często, że spedytor musi ponosić ryzyko różnicy, zachodzącej między sprzedawcą a kupcem odnośnie interpretacji klauzul dotyczących kosztów.

Jak już zaznaczyliśmy, powstające koszty postojowego, przestojowego lub składowego za towary masowe, mogą zamienić interes zyskowy na przynoszący straty. Należy więc dążyć do tego, aby podobne koszty wykluczyć lub przynajmniej zmniejszyć je do minimum. Tykania się więc dalsze zapytanie, czy nie powinien ich częściowo, a nawet w całości ponosić statek, jeżeli nie -- był gotowy do przyjęcia ładunku w terminie określonym. Umowy czarterowe trampów, regulują zwykle tylko te koszty przestojowego, które winien zapłacić czarterujący, w wypadku zbyt późnego dostarczenia ładunku. Przeciwnie, właściciel statku nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności, za ścisłe dotrzymanie umówionego terminu załadunku. Pewnym uzasadnieniem są tutaj zmienne warunki żeglugi morskiej, załadunku i wyładunku - wykluczające zbyt ścisłe powiązanie terminów. W niemieckiej "Umowie o Jednolity Fracht", ustalono np. jak następuje: "jeżeli statek został zatrzymany z powodu awarii lub z jakiegokolwiek innego powodu, należy o tym zawiadomić możliwie jaknajszybciej frachtującego. Jeżeli zwłoka wynosi więcej niż 10 dni, frachtujący ma prawo odstąpić od umowy - jeżeli nie uzgodniono dokładnie daty anulowania umowy". Nie ma jednak mowy o przyjęciu odpowiedzialności za koszty dodatkowe. Byłoby to aktualne w wypadku gdy załadowca nie został na czas zawiadomiony o niedotrzymaniu terminu. W praktyce sytuacja taka zdarza się często, a armatorowi trudno jest dowieść konkretnej winy. Wskazaniem byłoby, aby dotrzymanie terminu zawiadomienia o spóźnionym przybyciu statku, było zastrzeżone pod pewnymi sankcjami.

W praktyce będzie to prawdopodobnie nie wielkim osiągnięciem, dotyczącym jednego odcinka. Należy również zapewnić sobie pełną współpracę z kolejami, magazynami portowymi i żeglugą śródlądową. Np. pewne odchylenia od obowiązujących opłat mogłyby przyczynić się do zdobycia ładunków - przynajmniej w okresie słabych obrotów w porcie, gdy składy i środki transportowe, nie są tak silnie obciążone pracą. Z drugiej strony należy sobie przypomnieć o projektowanym ujednoczeniu kosztów przeładunku - w sensie ochrony klienta przed nieprzewidzianymi wydatkami. Wskalkulowanie małej stawki ubezpieczeniowej do kosztów normalnych i odpowiednie uruchomienie funduszu, służącego do całkowitego lub częściowego pokrycia kosztów nadzwyczajnych, powstających bez winy stron zainteresowanych - przyczyniłoby się również do uregulowania tych zagadnień na terenie portów.

9. Znakowanie i cechowanie towarów w transporcie morskim.

Oprócz znaków, cech i numerów duże również znaczenie w transporcie morskim mają umieszczane na opakowaniach względnie na towarach, napisy. Do napisów, które ułatwiają w duży stopniu wy-, za- i przeładunek i zabezpieczają przed pomieszaniem partii, należą napisy określające port pośredni /via/ i port przeznaczenia. Również pożądane jest podanie wagi brutto, netto i tary, co ułatwia odprawę celną. Dane te należy podawać bardzo

ładnie. Przy pewnych towarach wymagane jest również podanie rodzaju zawartości oraz składu chemicznego danego towaru.

Przy eksporcie do szeregu państw należy podawać kraj pochodzenia towaru / Made in /. Władze celne w pewnych krajach wymagają podania obok numerów, cech i znaków, również numerów kontraktów.

Ważnym chociaż często i przestrzegającym przez naszych eksporterów, jest obowiązek, przy przesyłkach opakowanych częściowo lub w całości, mających 1.000 lub więcej kilogramów wagi brutto, oznaczenia przed załadunkiem na statek w miejscu widocznym cyframi i literami nie mniejszymi niż 8 cm. wysokości, wagi danej koli. W myśl międzynarodowej konwencji, do której przystąpiła również Polska, obowiązek oznaczania wagi ciąży na wysyłającym ładunek, jeżeli zaś ładunek nadaje spedytör - obowiązek ten ciąży na spedytörze.

Na opakowaniach używa się zwykle napisów i znaków ostrzegawczych. Poniżej podane są w językach obcych napisy najczęściej stosowane:

Polski angielski francuski niemiecki hiszpański portugalski

Polski	angielski	francuski	niemiecki	hiszpański	portugalski
Szkło ostrożnie	Glass handle with care	Fragile attention	Zerbrechlich-Vorsicht	Vidrio con cuidado	Fragil
Do przelotu do...	When empty return to	Vide, retour à	Leer, zurück nach	Cuando está vacío regresese a	Vaziado devolve a
Trzymać w suchym miejscu	Keep dry	Protéger contre humidité	Trocken aufbewahren	Mantengase seco	Afaste da humidade
Trzymać w chłodnym miejscu	Keep in cool place	Garder en lieu frais	Kühl aufbewahren	Guardese en un lugar fresco	Teme calor
Nie używać haków	Use no hooks	Manier sans crochets	Ohne Haken handhaben	No usa ganchos	Nao empregue ganchos
Tę stronę do góry	This side up	Cette face en haut	Diese Seite oben	De este lado arriba	Este lado para en cima.
Nierzch	Top	Dessus	Oberseite	Tope	Tampa
Nie u mieszcząc w pobliżu kotków	Do not place near boilers	Tenir éloigné de chauudières	Vom Dampf-kessel fern halten	No poner se cerca de calda ras	Nao coloque perto das caldeiras

Polski · angielski · francuski · niemiecki · hiszpański · portugalski ·

c.d.

Nie maga =Do not zynować w store wilgotnym in a miejsou damp place	Pas enma= gasiner en lieu humide	Trocken auf = spei= chern	No guardar= se en un lugar hu = medo	Teme humidade.
Tu pod= nosić Lift here	A lever ici	Hier heben	Levantar aqui	Levantar por aqui.
Nie prze= wracać Not to be rolled	Ne pas culbuter	Nicht kanten	No volcar	Rolar nao virar
Waga netto Net weight	Poids net	Netto= gewicht	Peso neto	Peso neto.
Waga brutto Gross weight	Poids brut	Brutto= gêwicht	Peso brutto	Peso bruto.
Waga le = Legal gelizowa= weight na	Poids légal	Gesetz = lich Gewicht	Peso legal	Peso legal.
Tara Tare	Tare	Tara	Tara	Tara.

Pożądanym jest, aby napisy wykonywane były w 2 językach - jeden w języku angielskim, a drugi w języku kraju przeznaczenia. Ten ostatni napis pożądanym jest ze względu na to, że towary są zwykle transportowane z portu przeznaczenia w głąb kraju i zrozumiałym wtedy bywa w większości przypadków jedynie napis w języku kraju przeznaczenia.

Oprócz napisów używane są znaki ostrzegawcze. Do najczęściej używanych należą: butelka lub szklanka, która oznacza szkło lub artykuły łatwotłukące się, parasol, który oznacza konieczność zabezpieczenia towaru od deszczu i wilgoci, łańcuchy, które oznaczają miejsce, gdzie należy zakładać łańcuchy lub liny, aby skrzynia utrzymana była w równowadze przy przeładunku, strzałki w kierunku wierzchu skrzyni, które oznaczają, że wierzch powinien być zawsze do góry.

Napisy i znaki ostrzegawcze zapobiegają w dużym stopniu nie właściwym manipulacjom towarem oraz umożliwiają szybką manipulację, dlatego też powinny być wykonywane w sposób wyraźny, trwały -- oraz dostosowany do rodzaju towaru i jego opakowania.

Sprawy znakowania towarów były już przez nas parokrotnie omawiane. Niemniej w praktyce spotykamy się nadal z całym szeregiem niedociągnięć. Znaki na towarach eksportowanych są podawane w sposób niewyraźny, bez ścisłego przestrzegania przepisów obowiązujących w kraju importującego.

Ten stan rzeczy - z jednej strony utrudnia pracę przedsiębiorstwom kontrolnym - gdyż niewyraźnie podany znak może być powodem pomieszania względnie mylnego skierowania partii towaru.

Z drugiej strony powoduje w razie omyłki szereg reklamacji ze strony odbiorcy. Dlatego też zagadnienie to uważamy za jedno z podstawowych na odcinku rzeczoznawstwa i kontroli transportu międzynarodowego i będziemy stale do niego powracali.

10. Kilka słów o spedycyjnym przedsiębiorstwie międzynarodowym.

Spedytor międzynarodowy jest nieodzownym ogniwem współczesnego handlu zagranicznego. Jakkolwiek dopiero 100 lat upłynęło od założenia pierwszego przedsiębiorstwa spedycyjnego, a spedycja międzynarodowa jest jeszcze świeższej daty, gwałtowny rozwój obrotów międzynarodowych dał zatrudnienie niezliczonej ilości przedsiębiorstw spedycyjnych. Skomplikowane i zróżnicowane przepisy celne, zwyczaje żeglugowe, przepisy i taryfy kolejowe itp. wymagają odpowiedniego przeprowadzenia przesyłki. Z tego względu spedytor musi być stale o ich aktualnym stanie poinformowany. Z drugiej strony przeładunek, zwłaszcza w portach, wymaga odpowiedniej ilości rąk roboczych, obznajomionych z tą pracą. Jedno i drugie znaleźć może każdy zainteresowany u spedytora. Wielkie znaczenie usług udzielanych przez spedytora spowodowało, że obecnie jedynie największe koncerny przemysłowe wyspecjalizowane w handlu zagranicznym, nie korzystają z usług spedytora, a i to tylko dzięki temu, że posiadają w ramach swoich organizacji działki, będące właściwie spedytorami.

Organizacja przedsiębiorstwa spedycyjnego jest naturalnie różna, zależna od stanu gospodarczego społeczeństwa obsługiwane go. Podstawowy podział istnieje między przedsiębiorstwami socjalistycznymi a kapitalistycznymi.

Centrale Handlu Zagranicznego mają do czynienia tak z jednymi, jak i z drugimi. Współpraca z przedsiębiorstwami socjalistycznymi nie napotyka na trudności. Wszechstronne stosunki handlowe zmuszają nas jednak do korzystania z usług spedytorów kapitalistycznych względnie pracujących na zasadach kapitalistycznych. Napotyka się więc czasem na trudności wynikłe z nieznamościami różnic organizacji.

Spedytor morski Zachodniej Europy łączy zwykle w swym przedsiębiorstwie zajęcia, które u nas są z zasady rozdzielone. Najczęściej poza "czystą" spedycją organizuje prace fizyczne, posiada magazyny, tabor samochodowy, prowadzi kontrolę ilościową. Często jest również agentem linii żeglugowych, lotniczych, agentem ubezpieczeniowym, sztauerem i shipchandlerem. Dochodzi nawet do tego, że przedsiębiorstwo to zajmuje się czarterowaniem statków, lub je posiada, zawiera wytwórnie opakowań, stacje bunkrowe, własne nabrzeża. Zgodnie z zasadą pionowej koncentracji, przedsiębiorca dąży do obsługi towaru całkowicie we własnym zakresie. Łączy się z tym posiadanie własnych oddziałów w ośrodkach pochodzenia, tranzytu lub przeznaczenia gros obsługiwane go towaru. Gdy zaś stworzenie własnego oddziału w jakimś punkcie jest niemożliwe, spedytor z zasady ma tam swego korespondenta.

Sytuacja powyższa jest wynikiem walki konkurencyjnej między spedytoremami. Skupienie w jednym ręku szeregu ogniw transportu -- zwiększa siłę akwizycyjną spedytora. Równocześnie może on zwal -- część konkurencję nie posiadającą, w ramach swego przedsiębiorstwa danego ogniwa przez dumping. Przykładowo spedytor A posiada własny samochód, a spedytor B dzierżawi nowy identyczny samochód po określonej stawce, która zawiera już zysk właściciela samochodu. Naturalnie o wiele łatwiej będzie mógł obniżyć stawkę spedytor B, mając dodatkowo tę wyższość, że nie jest zależny od właściciela samochodu, a mając samochód zawsze do dyspozycji. Nie trzeba naturalnie zwracać uwagi na to, że zatrzymuje on wówczas większą niż inni część otrzymywanej stawki spedycyjnej.

Suma opłacona przez zleceniodawcę jest jednak jedynym dochodem spedytora kapitalistycznego. Jeżeli korzysta on z usług innych przedsiębiorstw, otrzymuje od nich dodatkową prowizję. Najlepiej to uwidacznia się we współpracy z liniami żegludowymi. Spedytor wysyłając przesyłkę określoną linią /niekonferencyjną/ otrzymuje rachunek za fracht i przedstawia go w swej fakturze zleceniodawcy. Dostaje jednak dodatkowo od agenta linii drobny procent frachtu, tzw. prowizję od bukowania. Gdy sam jest agentem linii, otrzymuje od niej odpowiednie wynagrodzenia. Dodatkowym wynagrodzeniem są również prowizje otrzymywane od korespondentów za włączenie ich do transportu.

Splot różnych możliwości prowizyjnych i konkurencja między spedytoremami utrudnia sporządzanie taryfy spedycyjnej, obowiązującej wszystkich spedytorów danego ośrodka. Także pojedynczy spedytor kapitalistyczny niechętnie buduje taryfę za swoje usługi. Utrudniłoby mu to podwyższenie stawek w sytuacji dla niego korzystniejszej oraz manipulowanie stawkami w walce konkurencyjnej. Głównie jednak pracują oni na zasadzie ofert. Rozróżniamy cztery typowe oferty:

- 1/ stawka spedycyjna - koszt przewozu plus prowizja, koszty uboczne wg. wykładów.
- 2/ stawka spedycyjna - koszt przewozu, prowizja i normalne koszty dodatkowe, osobno koszty nadzwyczajne.
- 3/ wszystkie koszty i opłaty efektywnie, osobno prowizja.
- 4/ stawki tutto, obejmujące całość kosztów.

Powyższe oferty mogą ustalać stawkę od jednostki i opakowania, wagi, miary, od wartości przesyłki względnie za całą przesyłkę.

Każdy z tych typów ofert umożliwia spedytorowi wyciągnięcie z transportu nadmiernych korzyści. Spedytor kapitalistyczny w zasadzie nie przedstawia zleceniodawcy dowodów stwierdzających wysokość kosztów. Pozwala mu to nawet przy stawce typu trzeciego ukryć wysokość swoich rzeczywistych dochodów. Z tego też powodu nie można powiedzieć, która stawka jest korzystniejsza dla spedytora. Dla kupca najbezpieczniejsza jest stawka czwarta, ponieważ ma pewność, że koszt przesyłki nie będzie wyższy od sumy wstawionej w kalkulację. Jest to jednak stawka najdroższa, zawiera bowiem premię za ryzyko nadzwyczajnych kosztów. Korzystniejsza dla kupca jest stawka trzecia z zastrzeżeniem, że efektywnie koszty będą należycie udokumen --

owane. Trzeba jednak zaznaczyć, że spedytor jest tutaj w mniej -
szym stopniu zainteresowany w obniżeniu kosztów.

Trudnym zagadnieniem dla zleceniodawcy spedytora kapitalis -
tycznego są koszty dodatkowe. Kupiec w normalnych warunkach nie
jest w stanie stwierdzić wysokości efektywnych kosztów dodatkowych,
przede wszystkim konieczność ich opłaty. Zdarza się, że poszcze -
gólne towary są zwolnione od pewnych opłat lub korzystają z obniżek.
Spedytor kapitalistyczny umieszcza je w pełnej sumie w rachunku.
Nie można również twierdzić, czy np. dodatkowy przewóz samochodem
był konieczny, jak również czy wogóle był wykonany.

Spedytor kapitalistyczny jest hamowany w obliczaniu należnoś -
ci jedynie obawą utraty klienta.

W tego rodzaju warunkach nie jest dziwnym, że nie możemy często
odpowiedzieć odwrotnie na zapytania dotyczące kosztów przekazunku
w portach zagranicznych. W niektórych portach bezpośrednio --
koszty przekazunku są ujęte w taryfach, które jednak ulegają zmia -
nom. W rezultacie na zapytania dotyczące kosztów magazynowania, --
kontrol i przekazunku możemy udzielić odpowiedzi dopiero po otrzy -
aniu odpowiedzi od odnośnego korespondenta. Ten jednak często na -
trudności w oferowaniu, ponieważ na wysokość stawki wpły -
wają różne czynniki, które muszą być spedytorowi znane, jak np. i =
ciężkość towaru, miejsce przejęcia, określenie gatunku przy kontroli,
przewidywany okres składowania.

Aby ułatwić sobie współpracę z spedytorami zagranicznymi, po -
siadamy korespondentów we wszystkich ważniejszych portach świata.
Korespondent taki jest związany z nami w ścisły sposób i stara się
wobec tego pracować jak najtaniej i najwydatniej w ramach natural -
nie zwyczaj panujących w danym ośrodku.

Spedytor socjalistyczny powołany jest do określonych funkcji
gospodarczych. Łączenie w jednej osobie prawnej różnych funkcji, nie
jest narzucane przez konkurencję, lecz jeżeli ma to miejsce, to --
tylko ze względu na dobro całokształtu gospodarstwa narodowego.
Różniel odmiennych funkcji pomiędzy wyspecjalizowane przedsię -
biorstwa daje gwarancję dobrej i rzetelnej obsługi. Za otrzymane
usługi płaci spedytor socjalistyczny podług taryfy danego przedsię -
biorstwa i również według taryfy, otrzymuje wynagrodzenie od zlece -
niodawcy, co ułatwia kontrolę i manipulację.

Poszczególni spedytorzy socjalistyczni ustalają oferty podług
punktu trzeciego. Zleceniodawca zaś jest zabezpieczony przed stra -
tami wynikłymi przez niesumienność spedytora i wie, że tenże wyli -
cza mu w fakturze jedynie rzeczywiste koszty niezbędne dla trans -
portu towaru i słuszną oraz możliwą do obliczenia z góry prowizji.
Będąc stale na uwadze obniżenie kosztów przerzutu masy towarowej,
spedytor jest poważnym ogniwem w wykonaniu planu 6-letniego. Między
innymi powierzony ma odpowiedzialny odcinek oszczędności dewizowych.
W kompetencji jego jest wybór taniej drogi i sposobu przewozu, aby
na jak największej mierze obniżyć koszt przewozu i sumę wydawanych
kosztów. Przez usilną pracę i szkolenie kadr spedytor socjalistyczny
do wypełnienia zadań nakreślonych przez plan 6-letni.

11. Walka o szybkość przeładunku w portach radzieckich /"Morskiej Floty" /

W ostatnich numerach "Morskiej Floty" /Nr.Nr. 73,74,75,76/ spotykamy się z szeroko omawianym zagadnieniem zwiększenia szybkości przeładunków i skrócenia czasu postojów statków w portach radzieckich.

Jak podaje ob. Rumjancew, sekretarz partyjny portu Cherson - zespół tamtejszych robotników zwiększył szybkość prac przeładunkowych tak, że w dniu 17 sierpnia r.b. zakończono wykonanie prac, przewidzianych w planie 5-letnim. W bitwie o wykonanie planu przewodniczyła organizacja partyjna, współpracując z aktywnym robotniczym, z załogami floty handlowej i z obsługą samochodową portu.

Napływają również meldunki o wypełnieniu planu przewozów przez flotę radziecką. Np. w rejonie Płn. Wschodu, załoga statku "Iwan Kibilin" przewiozła dziesiątki tysięcy ton towaru ponad plan. /Nr. 74 "Towar ponad plan"/.

Załoga ś.s. "Iżora" melduje o wykonaniu planu przewozów w tonach w 102,8 %, a w tona-milach w 128 %, przy obsłudze portów Nikolajew - Zdanów - Odessa. /Nr. 76 "30 tysięcy ton towaru ponad plan"/.

Mówi się też wiele o zaopatrywaniu portów w nowoczesne urządzenia przeładunkowe. Port Leningrad otrzymuje nowe dźwigi, transportery i konwojery, zapewniające sprawny i szybki przeładunek towarów. Ostatnio wprowadzono również nowe urządzenia przeładunkowe dla węgla, przeznaczone dla podsuwania węgla w lukach statków w zasięg chwytała, dla przerzutu węgla na składowiska portowych i dla załadunku węgla na samochody. /Nr. 73 "Nowe urządzenie dla portów"/.

Stale prowadzona jest walka o skrócenie postojów statków. Dokładnie analizuje się sytuację w porcie w czasie przeładunku towarów, czas trwania załadunku, osiągnięcia systemu potokowego i pracę dyspozytora. Troską brygad robotniczych jest przyspieszenie tempa pracy, do czego przyczyniają się liczne pomysły racjonalizatorskie, otaczane należyłą opieką.

Zagadnienia te są nam wszystkim bliskie. W portach polskich dążymy również do tych samych celów. W prasie codziennej spotykamy meldunki o coraz to nowych osiągnięciach przy przeładunku systemem potokowym, o pomysłach racjonalizatorskich i o przedterminowym wykonaniu planu. Opierając się na doświadczeniach Związku Radzieckiego i na tym odcinku prowadzimy zwycięską walkę o wykonanie 6-letniego Planu.

7. 1. 1921. 1. 1. 1921. 1. 1. 1921.

1. 1. 1921. 1. 1. 1921. 1. 1. 1921.

1. 1. 1921. 1. 1. 1921. 1. 1. 1921.

1. 1. 1921. 1. 1. 1921. 1. 1. 1921.

1. 1. 1921. 1. 1. 1921. 1. 1. 1921.

1. 1. 1921. 1. 1. 1921. 1. 1. 1921.

1. 1. 1921. 1. 1. 1921. 1. 1. 1921.

1. 1. 1921. 1. 1. 1921. 1. 1. 1921.