

PRZEGŁĄD BIBLIOGRAFICZNY EKONOMIKI TRANSPORTU MORSKIEGO

OPRACOWANY PRZEZ STUDIUM EKONOMICZNE INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
DODATEK DO MIESIĘCZNIKA „TECHNIKA I GOSPODARKA MORSKA”

Rok I

Gdańsk - Lipiec - Sierpień 1951 r.

Nr 1-2

DZIAŁ PLANOWANIA

1 387.1 : 338.011.001 IB-1.51

Ocioszyński Tadeusz., Wydajność przewozowa statku morskiego. Gospodarka Morska, Gdańsk, kwart. Nr. 4, paźdz.-grudz. 49, s. 398; B 5, 7 str., 6 poz. bibl. — Rozwinięcie matematycznej formuły ekonomistów radzieckich ujmującej wzajemne związki między poszczególnymi elementami zdolności przewozowej statku — jako miernika techno-ekonomicznego, a mianowicie nośności statku, współczynnika wykorzystania i długości okresu eksploatacyjnego. Instrument dla unaocznienia t. zw. rezerw produkcyjnych w transporcie morskim.

2 387.1 : 388.011.001 IB-1.51

Tarski I. dr., Obliczanie wykorzystania zdolności przewozowej. Gospodarka Morska, Gdańsk, kwart. Nr. 2-3, kw.-wrzes. 50, s. 128; B 5, 7 str. — Matematyczne metody obliczania i planowania wykorzystania zdolności przewozowej tonażu. C.d. dyskusji nad formułami matematycznymi (ich rozwinięcie) ekonomistów radzieckich. Interpretacja i analiza poszczególnych elementów wzoru.

3 387.1 : 338.011.001 IB-1.51

Ocioszyński T., prof., Jeszcze w sprawie metod obliczania zdolności przewozowej statku. Gospodarka Morska, Gdańsk, kwart., paźdz.-grudz. 50, s. 249; B 5, 3 str. — C.d. dyskusji nad matematyczną formułą autorów radzieckich dla obliczania zdolności przewozowej statku: różne możliwości i efekty stosowania jej w odniesieniu do rejsów prostych i wielobocznych oraz uzasadnienie różnej interpretacji wyrazu literowego normy wykorzystania tonażu.

4 387.1 : 656.073.23 : 331.875 IB-1.51

Erlach S. inż., O problemie planowania i ewidencji zmechanizowanego przeładunku towarów. K.woprosu o planowaniu i uciążliwej mechanizacji przewozu towarów. Morskiej Flot, Moskwa, mies., t. 10, Nr. 12, grudz. 50, s. 14; B 5, 3 str. — Próba konstrukcji syntetycznego wskaźnika mechanizacji całego procesu przeładunkowego, mierzonego stosunkiem ilości towarów przeładowywanych przy pomocy urządzeń mechanicznych zarówno na brzegu jak i w ładowni statku, do ogólnego wolumenu przeładowywanej masy towarowej.

5 389.6 : 386.2 : 004 IB-1.51

Stuckin S., Metody ustalania postępowych norm pracy floty. Metody ustanowienia progresywnych norm roboty floty. Riecznoj Transport, Moskwa, dwumies., t. 10, Nr. 3 maj-czerw. 50, s. 5; A 4, 5 str., 2 rys., 5 wyk., 3 tab., 2 poz. bibl. — Praktyczny przykład metody ustalania postępowych norm pracy tonażu śródlądowego, zbudowanych na zasadniczych wskaźnikach i miernikach pracy statków; możliwość zastosowania omawianej metody w pracy tonażu morskiego.

6 387.1 : 389.6 : 621.869 IB-1.51

L. Wietrenko, Metoda sporządzania i obliczania progresywnych technoeconomicznych norm załadunku i wyładunku statków. Metody postrojenia i rasczota progresywnych technoeconomicznych norm pogruzki i rozgruzki sudow. Morsk. Flot, Moskwa, mies. Nr. 2, luty 50, s. 8, 17 × 26, 5 str. 2 tab 3 rys. — Nowy sposób obliczania progresywnych norm przeładunkowych w oparciu o podział masy towarowej na 7 zasadniczych grup

Wprowadza wzory na współczynnik nierównomierności ładowni i na czas załadunku statku. O zdolności przepustowej nabrzeża decyduje ilość urządzeń technicznych i liczba ładowni przyćmowanych statków.

7 387.1 : 656.61 : 656.065 : 658.51 IB-1.51

Zieniewicz G. B., Planowanie materiało-technicznego zaopatrzenia w transporcie morskim. Planowanie materialno-technicznego snabżeniya na morskoy transportie. Moskwa-Leningrad, 1949. Morskoj Transport, cena 1 rub. 85 kop. D, B 5, 38 str., 3 tabl. — Ogólne podstawy organizacji, planowania, normowania i finansowania zaopatrzenia materiałowego radzieckich przedsiębiorstw transportu morskiego (stoczni, floty handlowej i portów); szczególne znaczenie wskaźnika obrotowości materiałów przy planowaniu zapasów materiałowych.

DZIAŁ EKSPLOATACJI ŻEGLUGI

8 387.1629.123.4 : 338.011.003 IB-1.51

Ginzburg I., Turieckij L., Wydajność floty i przyspieszenie obiegu środków obrotowych. Proizwoditel'nost' flota i uskorienije oboraczivajemostej oborotnyh sriedstv. Morskoj Flot, Moskwa, mies. Nr. 4, kw. 49, s. 9, Nr. 5, maj. 49 s. 9, Nr. 6, czerw. 48, s. 9, B 5, 15 str., 1 tab., 2 poz. bibl. — Analiza wpływu elementów, określających wydajność (produkcyjność) towarowego statku handlowego, na jego zdolność przewozową, na skrócenie cyklu przewozu i na przyspieszenie obiegu środków obrotowych w gospodarce narodowej. Wywody poparte przykładami liczbowymi.

9 387.1 : 338.011.008 IB-1.51

Moszczyński A., Morskie regularne linie towarowe. Morskie regularne linie towarowe. Morskoj Flot, Moskwa, mies. t. 10, Nr. 10, paźdz. 50, s. 11; B 5, 6 str., 1 rys. — Analiza czynników wpływających na maksymalne wykorzystanie tonażu morskiego, wzrostu szybkości obrotu towarowego i obniżenia kosztów transportu. Omówienie zasad, na jakich opiera się racjonalna eksploatacja linii regularnej (sposoby oznaczania kierunkowości rejsów dostosowania ilości i jakości tonażu do natężenia i struktury ciągów towarowych itd.).

10 387.1 : 656.612.8.003 IB-1.51

Witte H., inż., Wpływ wieku morskich statków handlowych na ocenę wartości. Der Einfluss des Alters seegehender Frachtschiffe in der Werttaxe. Hanse Hamburg tyg., Nr. 27, 8 lip. 50, s. 859; A 4, 3,5 str., 5 wyk., 1 tab., 1 poz. bibl. — Rys metodologiczny obliczania wartości statku ze szczególnym uwzględnieniem czynnika wieku. Za podstawę wyceny przyjęto ceny budowy tonażu i wpływy ze sprzedaży tonażu w latach 1949/50. Rozwinięcie i uzupełnienie pracy Commentz'a „Abschätzung des Wertes von Frachtschiffen“ z 1927 r.

11 387.1 : 629.123 : 656.932.3.008 IB-1.51

Kopciuszek techniki okrętowej. The cinderella of ship designing. The Shipping World, London, tyg., Nr. 2984, 6 wrzes. 50, s. 175; 41 × 30 cm, 1 str. — Armatorzy brytyjscy krytykują niedocenywanie i zaniedbywanie przez konstruktorów (projektantów) statków techniki urządzeń i wyposażenia przeładunkowego statku. Szczególny brak postępu w tej dziedzinie budownictwa statków zmniejsza rentowność tonażu (ciągle wysokie koszty przeładunku). Apel o ściślejszy kontakt stoczni z portami.

- 12 387.1 : 382.145 : 382.4 IB-1.51
Chilijska reguła 50%. Chilean 50 per cent Rule. Fairplay tyg., London, t. 176, Nr. 3633, 8 lut. 51, s. 402; A 4, 0,5 str. — Amerykańsko-chilijskie porozumienie, zastrzegające 50% chilijskich ładunków importowych dla bander chilijskiej i amerykańskiej; akt dyskryminacji w stosunku do innych bander, a zwłaszcza duńskiej.
- 18 387.1 : 656.078.8 : 656.032.24 (4) IB-1.51
Wessely K. dr., Porty Morza Północnego w konkurencji z Triestem. Nordseehäfen in Konkurrenz mit Triest. Wirtschaftsdienst, Hamburg, mies., Nr. 8, sierp. 50, s. 51; A 4, 2 str. — Konkurencja portów Niemiec Zachodnich i Beneluxu z Triestem drogą tworzenia wyjątkowych taryf kolejowych oraz walki o zaplecze sporne.

DZIAŁ KOSZTÓW I CEN W TRANSPORCIE MORSKIM

- 13 387.1 : 656.612 : 382.145 IB-1.51
Theel G. A., Nowe elementy światowego transportu morskiego. Neue Elemente des maritimen Weltverkehrs. Wirtschaftsdienst, Hamburg, mies., Nr. 5, czerw. 49, s. 22; 21 × 28 cm, 5 str. — Analiza stosunku masy ładunkowej handlu światowego i zdolności przewozowej tonażu morskiego. Badanie przyczyn nieproporcjonalnie szybkiego wzrostu zdolności przewozowej tonażu w stosunku do wzrostu jego wolumenu w liczbach bezwzględnych (wzrost szybkości i przeciętnej wielkości statku, melioracja stosunku między TDW netto i TDW brutto m. in. dzięki np. motoryzacji, wzrost sprawności urządzeń przeładunkowych itd.). Realizacja obecnych zamówień stoczni światowych podniesie zdolność przewozową tonażu światowego do 980 mil. cbm ton, która wobec przypuszczalnej wielkości wolumenu handlu światowego 385 mil. t. będzie wykorzystana zaledwie w 43%. Wykorzystanie tonażu światowego w 55% wymagałoby zwiększenia obrotów światowego handlu morskiego do 490 mil. t. lub zmniejszenia zdolności przewozowej tonażu o 20 mil. cbm. ton. Ważny przyczynek, wykazujący rosnące dysproporcje kapitalistycznej gospodarki w transporcie morskim.
- 14 387.1 : 656.612 : 382.145 IB-1.51
Theel G. A. dr., Sytuacja i problemy żeglugi światowej. Lage und Probleme der Weltschiffahrt. Hansa, Hamburg, tyg., Nr. 46/47, 18 list. 50, s. 1427; A 4, 3,5 str., 1 tab. — Zmiany w wielkości i strukturze światowej żeglugi handlowej w latach 1938-1950 ze szczególnym uwzględnieniem państw posiadających ponad 300.000 BRT. Zarysowe potraktowanie zagadnienia wykorzystania tonażu oraz problemu dyskryminacji.
- 15 387.1 : 331.875 : 627.35.005 IB-1.51
Poczebyt A. H. inż., Mechanizacja prac przeładunkowych w porcie odeskim. Mechanizacija pieriegruzocznych rabot w Odiesskom portu. Mechanizacija Trudojomkich i Tiażolyh Rabot, Moskwa, mies., Nr. 9, wrześ. 50, s. 34; A 4, 4 str., 4 fot., 1 tab. — Większa mechanizacja prac przeładunkowych jako element eliminacji pracy ludzkiej i wzrostu jej wydajności. Organizacja pracy przy przeładunkach masówki i drobnicy. Stosowanie sztaplarek i mechanicznych urządzeń trymowniczych dla ładunków sypkich. Optymalna ekonomiczna szybkość pracy maszyny trymowniczej 6 m/sek.
- 16 387.1 : 656.078.003 IB-1.51
Obermaister A., Szybkościowa obsługa statków morskich. Skorstnaja obrabotka morskich sudow. Moskwa-Leningrad, 1948, „Morskoj Transport“, 3,40 rb; D, A 5, 88 str., 8 fot., 24 rys., 5 tab. — Opis metody i techniki szybkościowej obsługi statków w portach z przykładami praktycznymi i ze szczególnym uwzględnieniem zagadnienia podniesienia wydajności urządzeń przeładunkowych oraz sporządzenia projektu szybkościowej obsługi statku.
- 17 387.1 : 627.352 : 338.58.003 IB-1.51
Berghaus, dr inż.: Dźwigi drobnicowe, Stückgutkrane. Hansa, Hamburg, tyg., Nr. 37/38, 16 wrześ. 50, s. 1161; A 4, 3;5 str.; 3 wykr., 3 tab. — Analiza pracy dźwigów drobnicowych w świetle kosztów ich konstrukcji i eksploatacji. Metoda kontroli pracy dźwigów przy pomocy wbudowanego urządzenia rejestrującego (samopiszącego).
- 19 387.1 : 658.166 : 685.56 : 338.984 IB-1.51
Samojłowicz P. D., Wzajemne związki między organizacjami Ministerstwa Floty Morskiej wynikające z rozrachunku gospodarczego. Chozrasczotnyje wzaimootnoszenija miedzu organizacijami Ministerstwa Morskogo Flota. Moskwa-Leningrad, 1947, „Morskoj Transport“, 5,50 rb., D, A 5, 80 str. — Opis organizacji Ministerstwa Floty Morskiej ZSRR oraz podległych mu przedsiębiorstw ze szczególnym uwzględnieniem powiązań wynikających z rozrachunku gospodarczego. Zasady stosowania rozrachunku gospodarczego w pracy żeglugi, portów i stoczni.
- 20 387.1 : 629.123.4 : 658.56 : 338.984.003 IB-1.51
Gerbiczenco I., Rejsowy plan finansowy — podstawą rozrachunku gospodarczego statku. Rejsowyj finansowyj plan — osnowa sudowogo chozrasczota. Morsk. Flot., Moskwa, mies., Nr. 9, wrześ. 50, s. 10; B 5, 4,5 str., 1 tab. — Próba udoskonalenia wskaźników ekonomicznych dla każdego rejsu i każdej wachty.
- 21 387.1 : 627.352 : 658.56 : 338.984 IB-1.51
Turieckij L., Przeniesie wszystkie dźwigi portowe na rozrachunek gospodarczy. Pieriewiesti wsie portalnyje krany na chozrasczet. Morskoy Flot, Moskwa, mies., t. 10, Nr. 11, list. 50, s. 12; B 5, 3,5 str., 1 tab. — Role, znaczenie i podstawy rozrachunku gospodarczego stosowanego w pewnych portach radzieckich przy eksploatacji dźwigów portowych. Wyliczenie zasadniczych produkcyjnych i kalkulacyjnych wskaźników, służących jako podstawa dla planowania pracy dźwigów w oparciu o metodę rozrachunku gospodarczego.
- 22 387.1 : 629.123 (42) IB-1.51
Garoche P., Opłaty przeładunkowe — znaczenie opłat przeładunkowych w kosztach eksploatacyjnych statku. Cargo handling charges — the importance of handling charges in a ship's operating costs. „The Shipping World“, London, tyg., Nr. 2980, 9 sierp. 50, s. 111, 21 × 30 cm, 2 str., 2 tabl. — Wpływ czasu postoju (odprawy) statku w porcie na koszty eksploatacyjne: skrócenie 3-miesięcznej podróży o 1 miesiąc (przez zredukowanie postojów w portach) zmniejsza koszty eksploatacyjne o 13-14% przy niezmiennych kosztach przeładunku i innych związanych z ładunkiem (stanowiących ok. 43% całości kosztów). Metody zmniejszania udziału kosztów przeładunku: modernizacja konstrukcji statku (m.in. luki) i jego urządzeń przeładunkowych, popularyzacja kontenerów.
- 23 387.1 : 656.033.94 : 656.6 : 31 IB-1.51
Theel G. A., Regulowanie opłat żeglugi. Die Regulierung von Schiffahrtsabgaben. Wirtschaftsdienst, Hamburg, mies., Nr. 6, czerw. 50, s. 58; A 4, 1,5 str. — Udokumentowana liczbowo analiza wpływu różnych metod obliczania tonażu rejestrowego na kształtowanie się kosztów opłat portowych i kanałowych statków morskich.
- 24 387.1 : 656.03 : 658.155 IB-1.51
Porównanie zarobków frachtowych. Freight earnings compared. Scandinavian Shipping Gazette, Kopenhaga, dwutyg., t. 23, Nr. 24, 1 grud. 48, s. 1047; 21 × 32 cm, 3 str. — Analiza momentów wpływających na dochodowość floty handlowej (struktura tonażu: wielkość, wielkość statków, szybkość, typy, metody frachtowania, zasięg pływania, długość okresu eksploatacyjnego, koszty złogów itd.) — na przykładzie porównania wyników finansowych żeglugi szwedzkiej i norweskiej.
- Wszystkie pozycje wymienione w niniejszym Przeglądzie znajdują się w posiadaniu Biblioteki Instytutu Bałtyckiego.