

INSTYTUT BAŁTYCKI

WYDZIAŁ MORSKI

Gdańsk, maj 1946

Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego Rok II Nr 10 (23)

Żegluga pasażerska i lotnictwo

Zagadnienie właściwej organizacji obsługi morskiego ruchu pasażerskiego, a zwłaszcza zapewnienie rentowności tej dziedziny przewozów morskich, nie od dzisiaj zaprzata umysły ekonomistów żeglugowych. Problem ten zyskał na ostrości od chwili, gdy samolot komunikacyjny — dzięki ogromnemu postępowi techniki lotniczej — poważnie zagroził monopolowi statku pasażerskiego. Już przed ostatnią wojną szeroko dyskutowana była kwestia podziału ról i zadań między lotnictwem komunikacyjnym i żegluga pasażerską; obecnie zaś, gdy odbudowa tonażu pasażerskiego, dotkliwie uszczuplonego przez straty wojenne, stawia przed żegluga zadanie sfinansowania wręcz olbrzymich inwestycji tonażowych, problem celowości angażowania się w budowę statków pasażerskich staje się zagadnieniem dużej doniosłości praktycznej.

Niezmiernie ciekawe rozważania na ten temat były treścią referatu p. Johna E. Slater'a, b. profesora transportu w uniwersytecie Illinois (USA), który przemawiał na zebraniu nowojorskiego Stowarzyszenia Architektów Okrętowych i Inżynierów Morskich w końcu r. ub. Oto główne myśli referatu cytowane za „Shipbuilding and Shipping Record“ (z dnia 31 stycznia rb.).

Morski tonaż pasażerski wychodzi z wojny 1939 — 1945 uszczuplony i bardzo zniszczony. Skala tych zniszczeń jest bez porównania większa niż w wojnie poprzedniej. Ponadto nawet te statki pasażerskie, które ocalały, uległy w ciągu wojny znacznej demodernizacji lub zestarzeniu się, osiagając przeciętnie wiek dziesięciu lat, a więc połowę normalnego „okresu życia“ statku pasażerskiego. Z drugiej strony występuje na widownię rywalizacja komunikacji powietrznej. W tych warunkach armatorzy i budownicowie okrętów muszą szukać przesłanek do swoich decyzji, które trzeba będzie powziąć przy uwzględnieniu możliwości eksploatacyjnych najbliższych 10 — 15 lat. Rozstrzygnięciu podlegają mianowicie kwestie: czy budować — a więc ilość, a następnie: jak budować, a więc szybkość, wielkość, urządzenia itp.

Poszukując tych przesłanek, prof. Slater na trzech wykresach zestawia krzywe — za okresy 1928 r. lub 1924 r. do 1938 r. — wyrażające: 1. dochód społeczny brutto i ruch pasażerski morski ze Stanów Zjednoczonych bez pasażerów trzeciej klasy; 2. tenże dochód społeczny brutto i ruch pasażerski morski wszystkich klas ze Stanów Zjednoczonych do krajów sąsiednich, wreszcie 3. dochód netto i ruch pasażerski wschodni (bez trzeciej klasy) na statkach konferencyjnych przez Atlantyk¹. Wykresy te stwierdzają niewątpliwą zbieżność cykli koniunktury gospodarczej z cyklami koniunktury w żegludze pasażerskiej, w czym zresztą — zdaniem naszym — nie kryje się żadna rewelacja ekonomiczna, lecz potwierdzenie jedynie niespornej prawdy, iż podróże ludzkie (konsumpcja usług przewozu) uzależnione są od dobrobytu środowisk społecznych i rytmu życia gospodarczego.

Prof. Slater stwierdza dalej, że historia komunikacji w Stanach Zjednoczonych wykazuje, iż przeciętny podróżnik amerykański wybiera ten rodzaj środka lokomocyjnego, który zapewnia naj-

lepszą usługę przewozową co do czasu i wygody, i tylko do pewnego stopnia bierze pod uwagę związany z tym koszt podróży. Przytoczymy następnie szereg stawek przewozowych pasażerskich w ruchu transatlantyckim z okresu przedwojennego na statkach różnych klas i przyjmując, że po obecnej wojnie stawki te nie będą zbyt od norm przedwojennych odbiegać, prof. Slater wypowiada pogląd, że przy stawkach komunikacji transatlantyckiej lotniczej ustalonych na 5½ cent. za milę, 40 proc. dotychczasowego ruchu „kabinowego“ przeniesie się na szlaki lotnicze. Na innych szlakach efekty konkurencji lotnictwa z żegluga mogą nawet być jeszcze większe. Także i ruch t. zw. turystyczny² może zdanien prof. Slater'a, odebrać rywalizację lotnictwa.

W dalszych rozważaniach prof. Slater formuluje następujące tezy:

1. Przewóz ładunków jest na ogół znacznie rentowniejszy na statkach czysto towarowych.

2. „Przewóz“ pasażerów, szczególnie wyższych klas, był najrentowniejszy na statkach czysto pasażerskich.

3. Na wszystkich statkach kombinowanych (tzn. towarowo-pasażerskich), z wyjątkiem statków z niewielkimi urządzeniami pasażerskimi — przewóz pasażerów przyczynia się istotnie do rentownej eksploatacji statku.

4. Konflikt z komunikacją lotniczą okaże się najdotkliwszy w skutkach dla największych statków pasażerskich, z powodu konieczności obniżania stawek przewozowych i ubytku ruchu.

5. Kolizja interesów z lotnictwem okaże się słabszą na statkach mniejszych, ponieważ: a) stawki przewozowe mniej będą dotknięte, b) ruch przewozowy w przeszłości wykazywał tutaj większą stabilizację, c) wpływy z przewozu ładunków nie będą naruszane.

Z drugiej strony — dowodzi prof. Slater — analiza wykazuje, że na statkach towarowych średniej wielkości należy zabiegać o obroty przewozowe pasażerskie, albowiem istnieje trudność, a nawet niemożliwość eksploataowania — rzecz prosta: eksploataowania rentownego — statków tego rodzaju jako statków czysto towarowych. Z tego powodu ruch pasażerski na tych statkach w przyszłości jest z handlowego punktu widzenia bardzo doniosły.

Na jakich pasażerów liczyć może w przyszłości statek morski? Cytowany badacz amerykański wyodrębnia w tym względzie trzy typy:

a) ci, którzy lękają się podróży powietrznej. (Liczba tych pasażerów będzie się szybko zmniejszała w miarę dalszego doskonalenia lotnictwa — praktycznie w ciągu najwyżej dziesięciu lat. Następne pokolenia ludzkie uważać będą komunikację lotniczą za rzecz najzupełniej zwykłą).

b) ci, którym nie będą odpowiadały koszty podróży lotniczej. (Jednakże komunikacja lotnicza podejmie w tej płaszczyźnie walkę konkurencyjną. Wprawdzie prof. Slater nie przewiduje, aby w ciągu najbliższych kilku lat taryfy przejazdów

¹ „Dochód społeczny brutto“ przyjmowany jest dla tych rozważań jako suma wartości (w dolarach) całej produkcji dóbr i usług, włącznie z amortyzacją, rezerwami i podatkami, zaś „dochód społeczny netto“ — bez amortyzacji, rezerw i podatków.

² Klasa turystyczna, pośrednia między kabinową i trzecią klasą, wprowadzona do klasyfikacji Północno-Atlantyckiej Pasażerskiej po poprzedniej wojnie; koszt przejazdu w jedną stronę wahał się w tej klasie od 100 do 150 dolarów amerykańskich, zależnie od wielkości statku, szybkości, rodzaju kabiny itd.

lotniczych przez Atlantyk mogły obniżyć się do 100 — 125 dolarów — (taksa klasy turystycznej w ruchu okrętowym), ale uważa, iż nierozsądne byłoby twierdzenie, że to nie nastąpi w ciągu okresu istnienia obecnie budowanych statków morskich. Stąd wniosek, że liczba abstynentów, uchylających się od podróży lotniczych z uwagi na koszty, będzie stale malała);

e) ci, którzy w ogóle wolą podróżować statkiem morskim, choćby nie mieli lęku przed samolotem oraz nie byli zrażeni wysokością stawek komunikacji lotniczej. (To jest właśnie naturalny pasażer komunikacji morskiej w przyszłości, któremu morska żegluga pasażerska winna poświęcić swoją uwagę. Jest to pasażer, którego do podróży na statku zachęca możność całkowitego wypoczynku, odprężenia i ucieczki od amerykańskich (wielkomięjskich i przemysłowych) warunków życia: ten pasażer wymaga przestrzeni, wygody, izolacji od hałasu i napięcia uwagi, natomiast nie zależy mu zbyt na szybkości podróży ani na szczególnym luksusie).

Pasażerowie poszukujący taniej podróży tym bardziej nie będą wymagać szybkości ani luksusu: jest to sfera akwizycyjna, którą zadowolnią warunki, dawane nawet przez starsze (przedwojenne) statki pasażerskie.

Z tych rozważań wynika, że morsecy pasażerowie przyszłości nie będą uzasadniać budowy tzw. superliniowców³, lecz zadowolą się warunkami średnio wielkich statków pasażersko-towarowych (18—30 tys. BRT). Trzeba im dać jednak przestrzeń w kabinach oraz na pokładach. Dla pasażerów turystycznej i trzeciej klasy, którym zależy będzie na niskiej cenie przejazdu, właściwe będzie stosowanie odpowiednio skromniejszych warunków i urządzeń.

Łączenie przewozu pasażerów i towarów na statkach kombinowanych rodzi jednak problem techniczny uzgodnienia potrzeb i interesów obu tych zakresów pracy statku. Wolne przestrzenie pokładowe dla pasażerów utrudniają dostęp do ładowni. Załadowywanie i wyładowywanie większych ilości towarów wytwarza na statku w czasie postoju w porcie hałasy, krzataninę, przedłużanie postojów itd., co obniża wygodę podróży pasażera. Technika inżynierska staje tutaj wobec zadań, których pomysłowe rozwiązanie jest ważne dla zabezpieczenia statkowi morskiemu możliwości utrzymania jego roli w transporcie pasażerskim atakowanym przez lotnictwo komunikacyjne.

Tyle autor amerykański. Nie mając w rękach pełnego tekstu jego referatu, nie możemy omawiać go szczegółowo. W każdym razie można stwierdzić, co następuje:

³ Jak np. „Normandie” czy „Queen Elisabeth” albo „Ile de France” itp. dając szybkość 28—30 węzłów oraz pałacowy przepych urządzeń pasażerskich; wielkość statku między 40 a 80 tysięcy BRT.

1. Teza skuteczności rywalizacji komunikacji lotniczej z przewozami morskimi w zakresie ruchu pasażerskiego niemasowego jest słuszną. Samo skrócenie podróży przez Atlantyk (statkiem 4 doby do 5) do kilkunastu godzin stanowi moment, któremu statek morski nie może się skutecznie przeciwstawić. Oznacza to niewatpliwy kres ekspansji wielkich luksusowych liniowców pasażerskich, zwłaszcza, że na pewno nie jesteśmy jeszcze w pełni technicznego rozwoju lotnictwa komunikacyjnego. Możliwość postępu technicznego w lotnictwie wydała się jeszcze tak znaczna, iż za lat 10 — 15 awiacja rozwiązać może w skali znacznie jeszcze potężniejszej problemy transportowe w zakresie bezpieczeństwa, wygody oraz stałości i częstotliwości, a może nawet i taniości (seryjna budowa).

2. Rywalizacja lotnictwa wystąpi, jak się wydaje, ze szczególną siłą na dalszych szlakach przewozowych jak np. w ruchu międzykontynentalnym. Na szlakach bliższych efekty szybkości lotniczej mogą nie działać z tak wielką siłą.

3. Rzecz naturalna, że lotnictwo nie rozwiąże zadań ruchu masowego, np. emigracyjnego, turystyczno-wycieczkowego, pańniczego, wojskowego itp. W tej dziedzinie statek morski ma szanse trwałego utrzymania pozycji swojej.

Godzi się zaznaczyć wreszcie, że jeśli chodzi o doświadczenia polskie, to przedwojenne polskie inwestycje tonażowe ruchu pasażerskiego odpowiadały ściśle wnioskowi prof. Słatera. Motorowce polskie typu „Batory” (18 węzłów, 14.400 BRT; 760 miejsc pasażerskich wyłącznie turystycznej i trzeciej klasy, nośność ładunkowa ok. 5.500 TDW.) oraz „Sobieski” (17 węzłów, pasażerskie urządzenia klasy turystycznej i trzeciej ze znaczną możliwością zamienienia przestrzeni pasażerskiej na ładownię) wyraźnie orientowały inicjatywę polską w kierunku, który zabezpiecza przed oddziaływaniem konkurencji lotniczej⁴.

Opracował. **Tadeusz Ociożyński**

Gdańsk, maj 1946 r.

⁴ Armatorzy amerykańscy czynią obecnie wysiłki w kierunku wyposażenia średnio wielkich statków pasażersko-towarowych wg. powyżej wyłożonych wywodów Słatera. Tak np. „Delta Linie” trzy nowobudowane liniowce po 17.000 BRT wyposaża w komfortowe urządzenia pasażerskie; nie ma tam wewnętrznych kabin, pokład spacerowy jest oszklony, pływalnia na świeżym powietrzu z „plażą” słoneczną, sala towarzyska, czytelnia, sklepy itp. W kabinach są bardzo wygodne łóżka, prysznic lub wanny. W jadalni trójkątne stołki pozwalają bardziej wykorzystać przestrzeń a równocześnie zacieśniają kontakty towarzyskie (zmniejszenie ilości sytuacji „plecami do siebie”). Światło, szkło, kwiaty, przestrzeń, izolacja od czynności przeładunkowych — czynią pobyt na tych statkach prawdziwą przyjemnością.