KOMUNIKATY INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK 1939 GOSPODARCZE ARCHIWUM MORSKIE (GAM) NR 3

FLUKTUACJE CEN STATKÓW

Ceny statków ze względu na swą wysokość i stałe wahania stanowią dzisiaj dużą przeszkodę w rozbudowie floty światowej. Według obliczeń czasopisma „Fairplay" parowiec o 7 500 ton dw. przy dzisiejszych cenach budowy kosztuje ca. Ł 85 tys., co wynosi Ł 12 sh 13 d 4 za tonę dw. Cena ta przed rokiem była jeszcze wyższa, wynosiła bowiem Ł 14 sh 8, podczas gdy w połowie roku 1936 wynosiła tylko Ł 9.12.0, a w połowie 1935 r. Ł 8.10.11 za tonę dw. Koszty budowy wpływają jednak w małym stopniu na duże wahanie cen statków w poszczególnych okresach; cena zależy bowiem głównie od sytuacji rynku frachtowego w terminie dostarczenia statku gotowego.

W okresie dobrej koniunktury w 1900 roku statek parowy o 7 500 ton dw. kosztował Ł 60 750, cena ta spadła jednak już 5 lat później do Ł 36 500, to znaczy poniżej Ł 5 za tonę dw. Wartość statku podniosła się znowu w 1912 r., w okresie największego nasilenia ówczesnej koniunktury w shippingu, do Ł 58 000. W czerwcu 1914 r. jednak znowu spadła do Ł 42 500. W związku z wojną zapotrzebowanie tonażu wzrosło, frachty zwyżkowały, i ceny statków w 1916 r. osiągnęły swój rekordowy w okresie wojny poziom. Omawianej wielkości parowiec kosztował w grudniu 1916 r. ok. Ł 187 500. Po wojnie koniunktura jeszcze się polepszyła i cena parowca 7 500 ton dw. wzrosła w marcu 1920 r. do Ł 258 750, czyli Ł 34.10.0 za tonę dw. Nastąpiło jednak jeszcze w tym samym roku załamanie się koniunktury frachtowej, a wraz z tym spadła i cena statku do Ł 105 000, a przy końcu 1921 r. do Ł 60 000. Od tego czasu ceny statków spadają aż do 1932 r., w którym omawiany statek kosztował Ł 32 000, czyli Ł 4.5.4 za tonę dw. Od tego roku następuje znów stały wzrost cen statków i we wrzesniu 1937 r. wartość tego parowca osiąga Ł 125 000. Wraz ze spadkiem stawek frachtowych, który nastąpił przy końcu 1937 r. i trwa przez cały 1938 r. cena znów spadła między styczniem br. a wrześniem 1937 r. o mniej więcej 32 %.

Oczywiście, że nie bez wpływu na kształtowanie się cen statków pozostają poszczególne elementy kosztów budowy statków: robocizna i surowiec. Chodzi tu szczególnie o ceny stali, na którą w kosztach budowy przypada poważny odsetek. Poniższe zestawienie wykazuje koszty budowy na stoczni brytyjskiej parowca 7 500 ton dw. oraz ceny stali w poszczególnych latach ostatniego dziesięciolecia.

rok	Cena tony dw.			Cena tony stali		
	Ł	sh.	d.	Ł	sh.	d.
1929	9	0	0	8	7	6
1930	9	0	0	8	15	0
1931	8	9	0	8	15	0
1932	8	6	0	8	15	0
1933	8	8	0	8	15	0
1934	8	12	0	8	15	0
1935	9	11	0	8	15	0
1936	10	8	0	9	2	6
1937	14	8	0	11	8	0

Poważnym czynnikiem jest obok tego i robocizna, której koszt po wojnie niepomiernie wzrósł w poszczególnych krajach.

Toteż istnieje dzisiaj duża dysproporcja pomiędzy ceną statku a zarobkiem z jego eksploatacji, tak że pomoc państwowa uważana jest za niezbędną wszędzie tam, gdzie chodzi o utrzymanie stanu posiadania floty, racjonalną amortyzację i odnowienie tonażu. (GAM).

KRONIKA GOSPODARCZA

Niemiecki eksport statków. Według obliczeń niemieckich sumy, jakie wpłynęły w ubiegłym roku z tytułu eksportu statków morskich, zbudowanych na niemieckich stoczniach na obcy rachunek, wynosić mają ca. 120 mil. RM. Tonaż spuszczony na wodę przez stocznie niemieckie w tym roku dla zagranicy wynosił 247 tys. ton. Na początku bieżącego roku tonaż w budowie na rachunek zagranicy wynosił 134 tys. ton, zamówienia zaś na budowę wynosiły 3 razy tyle, mianowicie 400 tys. ton, co szacuje się na 200 mil. RM.

Niemiecki eksport statków zdystansował w ostatnich latach Anglię — poprzednio jednego z głównych budowniczych statków dla zagranicy. Eksport statków z Niemiec i Anglii przedstawiał się wartościowo następująco:

Rok	Eksport brytyjski Ł	Eksport niemiecki Ł
1934	1 164 909	328 150
1935	2 203 558	1 872 650
1936	3 479 243	2 305 800
1937	2 932 705	4 259 600
1938	1 415 434 (*)	6 000 000 (**)

(GAM).

(*) styczeń — wrzesień, (**) szacunkowo.

Państwowy fundusz armatorski w Finlandii. Finlandzka ustawa z 15 czerwca 1928 r. w sprawie państwowego funduszu armatorskiego została ostatnio uzupełniona szczegółowymi przepisami. Pożyczek z tego funduszu udziela Ministerstwo Przemysłu i Handlu na podstawie opinii Departamentu Morskiego, wymagana przy tym jest solidna gwarancja bankowa lub pierwsze miejsce hipoteki okrętowej przy dostatecznie wysokim ubezpieczeniu statku.

Pożyczkę spłaca się ratami amortyzacyjnymi, poczynając od 3. roku pożyczki. Czas spłaty zależy od wieku i klasyfikacji statku, nie może jednak przekraczać 8 lat od daty pożyczki.

Przyznanie pożyczki w wysokości przekraczającej połowę wartości statku jest możliwe w wypadku nabywania nowego statku zdatnego do całorocznej żeglugi regularnej na liniach szczególnie ważnych dla gospodarki krajowej. Dla nowobudujących się statków pożyczka może być udzielona tylko w wypadku budowy na stoczni krajowej, jeżeli ta może dostarczyć równie korzystnego i szybkiego statku, jak i stocznia zagraniczna. (GAM).

PRZEGLĄD BIBLIOGRAFICZNY

Sargent A. J., *Seaports and Hinterlands.* London 1938. S. 188.

Autor wychodzi z założenia, że kompletny obraz zagadnień ekonomicznych, związanych z morskimi szlakami handlowymi, uzyskać można tylko przez badanie obszarów ciążenia poszczególnych portów. W tym celu rozpatruje trzy główne porty Europy, pięć portów Ameryki Północnej i główne porty południowo-amerykańskie oraz ilustruje różnorodność warunków i typów tych portów, co ułatwia wyjaśnienie koncepcji „zaplecza portu morskiego", jego zasięgu i związków z innymi „zapleczami". W pracy swej autor posługuje się danymi statystycznymi obrotów portowych i przy ich pomocy stara się określić rozmiar zasięgu danego portu, a więc granicę i naturę jego zaplecza. Metoda ta pozwala autorowi na wyciągnięcie pewnych wniosków, równocześnie jednak wykazuje niemożliwość wyraźnego ustalenia granicy poszczególnych zapleczy często zachodzących na siebie.

Temat opracowany przez autora należy do bardzo nielicznych w literaturze morskiej, tak że pracę należy uznać za bardzo cenną dla studiujących ekonomię, transport, handel itd. Uzupełniają ją liczne diagramy, mapy i tablice czyniące zrozumialszym tekst; takimże ułatwieniem jest również obszerny indeks.

Der Hafen Hamburg — Ein Handbuch für Verlader, Herausgegeben von der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft Betriebsgesellschaft der Hamburger Hafenanlagen. Hamburg 1938. S. 243.

Publikację tę wydano z okazji 50-lecia istnienia wolnego portu w Hamburgu. Pierwsze 50 stron poświęcono portowi w Hamburgu, przy czym informacje podano w formie barwnych ilustracji z krótkimi objaśnieniami. Następny rozdział zawiera praktyczne informacje dotyczące załadunku, transportu w porcie, wymaganych formalności itd.

Ten sam praktyczny charakter posiadają dwa następne rozdziały, informujące o ruchu morskim w Hamburgu, o liniach regularnych tego portu, konferencjach morskich, armatorach, maklerach, spedytorach, konsulatach itd.

Druga część tej publikacji zawiera na przeszło 100 stronach słownictwo techniczne, używane w transporcie. Pożyteczna ta praca, niezwykle przydatna dla tych wszystkich, którzy z transportem mają do czynienia, podaje w alfabetycznym porządku terminologię w języku niemieckim i jej równoznaczniki w językach angielskim, francuskim i hiszpańskim.

WPŁYWY DO BIBLIOTEKI

Koźmiński L., *Technique et Terminologie du Commerce Français.* Wyd. Książnica Atlas. Lwów—Warszawa 1937. S. 160.

Schultze J., *Die Häfen Englands.* Wyd. Deutsche Wissenschaftliche Buchhandlung. Leipzig 1930. S. 178.

Smith J. G., *Organised Produce Markets.* Wyd. Longmans, Green and Co. London 1922. S. 238.

Norden-Hirschstein, *Welthandelswaren.* Wyd. G. A. Gloeckner. Leipzig 1923. S. 212.

Gdynia, 21 lutego 1939 r.

POWOŁYWANIE SIĘ NA ŹRÓDŁO PRZY KORZYSTANIU Z KOMUNIKATÓW NIE JEST KONIECZNE