

BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Gdańsk, Elżbietańska 3 — Telefon 318-79

Wydawca: Instytut Bałtycki

Rok IV Nr.7(30)

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Lipiec r.1948

Obroty towarowe w zespole portowym Gdańsk/Gdynia w czerwcu i w II kwartale r.1948. — (BIM) W czerwcu b.r. obroty towarowe w wysokości 1.082.613,7 t wykazują wyżkę w porównaniu z poprzednim miesiącem o 3,2'. Przywóz w ilości 288.826,5 t przedstawia znaczną wyżkę o 35', podczas gdy wywóz wynoszący 793.787,2 t zmniejszył się wobec miesiąca poprzedniego o 4,8'. Na skutek tego udział wywozu w ogólnych obrotach, stanowiący tylko 73,3', jest znacznie niższy niż w poprzednim miesiącu, w którym wyniósł 80', natomiast wzrasta udział przywozu na 26,6' z 20' w miesiącu poprzednim. Obroty przedstawiają się w następujący sposób:

	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
Przywóz	130.017,2	158.809,3	288.826,5
Wywóz	379.734,3	414.052,9	793.787,2
R a z e m :	509.751,5	572.862,2	1.082.613,7
W poprz.mies.:	499.203,8	548.740,9	1.047.944,7
W czerwcu r.1947	507.994,1	581.844,8	1.089.838,9

Ogólna wyżka przeładunków w Gdyni wynosiła 2' w stosunku do poprzedniego miesiąca, w Gdańsku 4,3', co spowodowało zmniejszenie się udziału Gdyni do 47' ogólnych przeładunków wobec ok.53' udziału Gdańska. Spadek wywozu silniej zaznaczył się w Gdyni, gdzie wykazuje 5,6', niż w Gdańsku, gdzie wyniósł tylko 4'. Natomiast wzrost w przywozie w Gdyni wyniósł 34,5', w Gdańsku zaś 35,6'.

W porównaniu z tym samym miesiącem ub.r. przeładunki utrzymały się mniej więcej na tym samym poziomie.

Obroty w Gdańsku i Gdyni w II kwartale i w I półroczu 1948r. (w tonach) *

	II kwartał 1948			I półrocze 1948
	Gdynia	Gdańsk	Razem	
Przywóz	306.270,8	345.432,6	651.703,4	985.569,6
Wywóz	1.252.689,7	1.368.048,5	2.620.738,2	4.970.458,9
R a z e m :	1.558.960,5	1.713.481,1	3.272.441,6	5.956.028,5
I kw.1948r.	1.309.948,8	1.373.638,1	2.683.586,9	
I półrocze 1947r.				3.253.503,5

* W związku z otrzymaniem uzupełniających danych za I półrocze 1948: 1. Niektóre pozycje w niniejszym numerze, dotyczące I kwartału 1948r. różnią się nieco od odpowiednich pozycji w Nr.4 BIM; 2. W Nr.5 BIM str.5: do sumy wywozu do Brazylii należy dodać 9.577,1 t (cementu), w związku z czym ogólne sumy wywozu i obrotów należy zwiększyć o tę liczbę.

W I kwartale br. przeładunki dzieliły się mniej więcej po połowie pomiędzy oba porty (Gdańsk 51,2^o); w kwartale sprawozdawczym prze- waga Gdańska wzrosła nieco, wyrażając się udziałem 52,3^o. Nastąpiło to wskutek większych ładunków rudy i nawozów sztucznych, kierowanych na Gdańsk. Na ogół obroty w II kwartale wzrosły o 21,9^o w porówna- niu z I kwartałem br., zwłaszcza nastąpiła ogromna zwyżka przywozu o 95^o; wywóz wzrósł o 11,5^o. W II kwartale zaznaczyła się silna ten- dencja zwyżkowa dla przywozu, wykazującego z miesiąca na miesiąc bar- dzo duże skoki wwyż. Jeśli chodzi o wywóz, to ostatnie dwa miesią- ce kwartału sprawozdawczego notują cyfry nieco niższe. Pomimo to po- ziom ich jest jeszcze zawsze wyższy niż miesiący poprzedniego kwar- tału.

W porównaniu z II kwartałem 1947r. wywóz wykazuje ogromny wzrost o 52^o, zaś przywóz w II kwartale r.1947 zniżkę o 23,3^o, lecz należy wziąć pod uwagę, że prawie 25^o przywozu stanowiły ładunki UNRRA, których w okresie sprawozdawczym przybywa znikoma ilość.

Wobec I półrocza 1947 obroty w I półroczu 1948 wzrosły o 83^o.

P r z y w ó z przez port Gdańsk/Gdynia w czerwcu i w II kwartale 1948r. (w tonach)

Grupa towarowa	W czerwcu 1948			W II kwartale 1948
	Gdynia	Gdańsk	Razem	R a z e m :
I.Wytwory roślinne	6.256,9	-	6.256,9	43.765,9
II.Wytwory zwierz.	1.636,4	-	1.636,4	7.803,4
III.Wytwory miner.	67.308,6	147.542,2	214.850,8	424.868,2
IV.Tłuszcze	113,3	567,3	680,6	4.259,7
V.Przetwory spoż.	3.233,4	-	3.233,4	5.662,0
VI.Przetwory chem.	19.050,2	10.195,2	29.245,4	72.068,9
VII.Skóry i futra	3.243,5	-	3.243,5	5.656,3
VIII.Surowce i wyr. włókien.	11.242,7	-	11.242,7	38.837,6
IX.Kauczuk i guma	607,6	-	607,6	1.434,6
X.Drzewo i wyroby	5.520,0	140,0	5.660,0	13.207,9
XI.Papier i wyroby	6.853,3	32,3	6.885,6	17.584,5
XII.Wyroby kam., faj., szklane	-	-	-	206,0
XIII.Metale i wyr.	1.882,6	179,9	2.062,5	7.513,4
XIV.Maszyny i sprz. elektr.	1.476,2	-	1.476,2	4.983,4
XV.Środki transp.	1.460,8	-	1.460,8	3.103,5
XVI.Narzędz.precyz.	87,0	-	87,0	178,0
XVII-XX.Różne	44,7	152,4	197,1	570,1
R a z e m :	130.017,2	158.809,3	288.826,5	651.703,4
W poprz.mies.	96.666,9	117.104,8	213.771,7	
W czerwcu r.1947	144.410,1	180.084,9	324.495,0	333.866,2
W I kwart.r.1948				849.959,3
W II kwart.r.1947				

Przywóz w czerwcu obejmuje 233,2 t transportów UNRRA, przyby- łych prawie wyłącznie z Anglii, poza 600 kg druków i książek z Danii. Na transporty te złożyło się 124,8 t maszyn i przyrządów elektrycz- nych, 96,3 t wagonów i części samochodowych, 9,5 t pasów skórzanych itd.

Wzrost przywozu w porównaniu z poprzednim miesiącem o 35^o nastą- pił wskutek zwiększonych ładunków rudy - 67.077,4 t (w poprz.mies. 54.404,9 t) i nawozów sztucznych 18.530,0 t (w poprz.mies. 2.600,0 t); poza tym wzrósł przywóz przetworów spożywczych, skór, kauczuku, ce- lulozy (6.012,4 t, wobec 483,8 t w maju), środków transportowych itd.

W przywozie całego II kwartału podkreślić należy rolę przeładunku rudy, który w pierwszym kwartale był znacznie mniejszy ze względu na warunki atmosferyczne. Wzrósł też przywóz nawozów sztucznych. W związku z tym nastąpił powrót do normalnego poziomu udziału towarów masowych. Prócz tego wzrosła doznała przywóz tłuszczów, zwłaszcza tranu, następnie bawełny, drewna itd.; natomiast ładunki zboża, kukurydzy, śledzi, wyrobów metalowych i środków transportowych wykazywały wyższe cyfry w I kwartale 1948r.

W ramach transportów UNRRA przybyło w II kwartale 1.642,3 t, wobec 4.614,3 t w I kwartale b.r. i 204.721,4 t w II kwartale r.1947.

Przywóz towarów umownych do portu Gdańsk/Gdynia w czerwcu i w II kwartale 1948 wg krajów pochodzenia (w tonach)

K r a j	W czerwcu r.1948			W II kwart. 1948
	Gdynia	Gdańsk	Razem	R a z e m :
Kraje europejskie:				
Szwecja	68.503,3	126.402,0	194.905,3	326.619,2
Norwegia	3.244,3	9.883,6	13.127,9	78.072,2
Belgia	11.691,0	10.195,2	21.886,2	29.767,2
Rumunia	-	-	-	23.516,0
Finlandia	9.156,2	605,7	9.761,9	21.595,8
Anglia	2.943,0	-	2.943,0	9.277,0
Sardynia	-	-	-	6.600,0
Z.S.R.R.	-	1.198,1	1.198,1	4.213,9
Holandia	883,9	-	883,9	2.388,2
Dania	664,9	-	664,9	2.185,6
Francja	113,6	-	113,6	218,5
Niemcy	62,2	-	62,2	62,2
Islandia	-	-	-	43,8
Portugalia	29,6	-	29,6	33,9
Włochy	-	-	-	2,0
Triest	-	-	-	2,4
Półowy własne	-	-	-	16,7
R a z e m :	97.292,0	148.284,6	245.576,6	504.614,6
W poprz.mies. 1948	73.320,6	81.921,4	155.242,0	
W I kwart. 1948				240.077,5
Kraje pozaeuropejskie:				
Marokko	7.580,0	-	7.580,0	32.048,0
Persja	-	10.524,7	10.524,7	28.754,1
Stany Zjedn.	4.651,4	-	4.651,4	21.381,1
Filipiny	6.096,0	-	6.096,0	18.803,6
Algier	-	-	-	9.200,0
Egipt	2.526,1	-	2.526,1	8.584,6
Brazylia	5.044,9	-	5.044,9	7.443,7
Indie Bryt.	1.269,2	-	1.269,2	3.562,4
Argentyna	2.143,4	-	2.143,4	2.974,4
Unia Płd.-Afryk.	326,2	-	326,2	2.512,5
Kanada	882,6	-	882,6	2.503,8
Australia	386,9	-	386,9	2.068,3
Mozambik	-	-	-	1.521,0
Malaje Bryt.	508,0	-	508,0	1.016,0
Chile	-	-	-	914,5
Urugwaj	761,7	-	761,7	833,4
Sudan	68,1	-	68,1	472,5
do prze-				
niesienia:	32.244,5	10.524,7	42.769,2	144.593,9

K r a j	W czerwcu r. 1948			W II kwartale
	Gdynia	Gdańsk	Razem	1948 r. R a z e m
z przenie- sienia:	32.244,5	10.524,7	42-769,2	144.593,9
N. Zelandia	80,7	-	80,7	320,8
Peru	-	-	-	201,3
Meksyk	-	-	-	102,4
Panama	57,3	-	57,3	57,3
Turcja	50,0	-	50,0	50,5
Indie Hol.	35,1	-	35,1	46,3
Cypr Bryt.	-	-	-	37,4
Cejlon	20,3	-	20,3	23,3
Palestyna	-	-	-	9,2
Ekwador	4,1	-	4,1	4,1
R a z e m :	32.492,0	10.524,7	43.016,7	145.446,5
W poprz. mies.:	22.367,2	35.183,4	57.550,6	
W I kwart. r. 1948				89.174,4
O g ó ł e m w czerwcu i w II kwart. 1948 r.	129.784,0	158.809,3	288.593,3	650.061,1
W poprz. mies.:	95.687,8	117.104,8	212.792,6	
W I kwart. 1948r.				329.251,9

W miesiącu sprawozdawczym wolumen przywozu szwedzkiego powrócił do dawnego poziomu w wysokości 67% ogólnego przywozu, a ok. 79% przywozu z krajów europejskich. Prawie 98% przywozu ze Szwecji obejmują rudy w wysokości 190.884,8 t (w poprz. mies. 108.525,3 t); poza tym 1.956,2 t (2.825,0 t) celulozy, 433,1 t papieru, 327,1 t (24,9 t) garbników, 153,6 t metali, 121,5 t skóry itd. Na drugim miejscu znalazła się Belgia z ładunkiem 21.145,2 t (5.400,0 t) żużli Thomasa, 452,9 t (313,5 t) lnu; na trzecim miejscu Norwegia, skąd przybyło 11.978,2 t (5.013,6 t) rudy; z Finlandii przywieziono 5.443,0 t (4.990,0 t) domków fińskich, 3.556,2 t (483,8 t) celulozy. Najbardziej zróżniczkowany i najcenniejszy był przywóz z Anglii, jak 1.087,1 t części samochodowych, 949,7 t maszyn i silników, 438,0 t wełny, 89,8 t wyrobów gumowych, 35,7 t skóry, 1,7 t lanoliny itd. Ze Związku Radzieckiego przyszło 1.198,1 t olejów smarowych, z Holandii 745,7 t śledzi. Również z Danii przywieziono śledzi 102,5 t i środków spożywczych 298,7 t oraz 84,9 t papieru i in. Z Francji 108,9 t wełny, z Niemiec 60,0 t łodzi.

W II kwartale r.b. udział Szwecji wyniósł 50% ogólnego przywozu, a prawie 65% przywozu europejskiego.

Wśród krajów pozaeuropejskich w czerwcu r. 1948 największe ładunki stanowiły transporty ropy naftowej z Persji w ilości 10.524,7 t (18.228,5 t), kopry z Filipin 6.096,0 t (6.605,0 t); z Brazylii przywieziono 942,1 t skór, 3.972,0 t bawełny; ze Stanów Zjednoczonych A.P. 2.774,2 t przetworów spożywczych, 581,9 t produktów włókienniczych, 519,7 t wyrobów stalowych; z Egiptu importowano 2.526,1 t bawełny; z Argentyny 99,1 t tłuszczów, 1.123,4 t skór i futer; z Indyj Bryt. 1.264,5 t juty; z Kanady 715,2 t aluminium itd.

W y w ó z przez port Gdańsk/Gdynia w czerwcu i w II kwartale 1948r. (w tonach)

Grupa towarowa	W czerwcu r. 1948			W II kwart. 1948r.
	Gdynia	Gdańsk	Razem	R a z e m :
I. Wytwory roślinne	2.672,6	155,9	2.828,5	22.590,6
II. Wytwory zwierz.	3.057,1	-	3.057,1	12.634,7
III. Wytwory miner.	358.995,7	414.987,2	770.982,9	2.501.224,1
IV. Tłuszcze	0,2	-	0,2	35,8
V. Przetw. spożyw.	63,1	-	63,1	35.359,3
VI. Przetw. chem.	2.192,5	56,3	2.248,8	6.855,5
VII. Skóry i futra	2,9	-	2,9	20,2
VIII. Surowce włók. i wyroby	68,4	-	68,4	454,2
IX. Wyroby gumowe	-	-	-	21,2
X. Drzewo	93,1	101,9	195,0	471,4
XI. Papier	1.811,2	-	1.811,2	4.306,4
XII. Wyr. kam., porc., szkło	512,5	2,5	515,0	1.247,0
XIII. Metale i wyr.	10.054,5	1.608,6	11.663,1	33.123,0
XIV. Maszyny i sprz. elektr.	134,0	138,8	272,8	1.608,0
XV. Środki transp.	62,6	1,5	64,1	553,4
XVI. Narz. precyz.	6,6	-	6,6	98,5
XVII-XX. Różne	7,3	0,2	7,5	129,5
R a z e m :	379.734,3	414.052,9	793.787,2	2.620.738,2
W poprz. mies.:	402.536,9	431.636,1	834.173,0	
W czerwcu r. 1947:	363.584,0	401.759,9	765.343,9	
W I kw. r. 1948:				2.349.720,7
W II kw. r. 1947				1.716.625,8

W czerwcu udział towarów masowych w wywozie wyniósł ok. 97%. Poza węglem znaczniejszy poziom osiągnęły również metale. W ciągu II kwartału zaznaczył się spadek wywozu, dotyczący zarówno towarów masowych jak i drobnicy. Jednakże eksport jaj i bekonów oraz papieru przedstawia rosnące cyfry. Wzrósł również wywóz szkła.

W y w ó z przez port Gdańsk/Gdynia w czerwcu i w II kwartale r. 1948 wg krajów przeznaczenia bez węgla i koksu (w tonach)

K r a j	W czerwcu r. 1948			W II kwart. 1948r.
	Gdynia	Gdańsk	Razem	R a z e m :
Kraje europejskie:				
Anglia	6.045,0	149,9	6.194,9	31.961,2
Szwecja	7.898,2	5.525,5	13.423,7	30.359,5
Norwegia	1.146,7	-	1.146,7	8.783,8
Dania	2.461,6	60,3	2.521,9	6.334,6
Finlandia	1,1	843,0	844,1	6.233,5
Grecja	-	-	-	4.989,8
Holandia	1.844,7	-	1.844,7	4.271,3
Irlandia	-	-	-	4.234,0
Niemcy	1.281,4	-	1.281,4	3.496,5
Belgia	354,7	-	354,7	999,2
Włochy	2,2	-	2,2	252,4
Francja	28,7	-	28,7	31,3
do przeniesienia:	21.064,3	6.578,7	27.643,0	101.947,1

W czerwcu r. 1948

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem	W II kw. 1948r. R a z e m :
z przenie- sienia:	21.064,3	6.578,7	27.643,0	101.947,1
Portugalia	-	-	-	22,4
Z.S.R.R.	-	-	-	0,6
Szwajcaria	-	-	-	0,3
R a z e m :	21.064,3	6.578,7	27.643,0	101.970,4
W poprz. mies.	27.966,0	9.856,2	37.822,2	
W I kw. 1948:				85.847,1
Kraje pozaeuropejskie:				
Argentyna	1.607,5	-	1.607,5	20.826,1
Malaje Bryt.	2,7	-	2,7	15.425,3
Brazylia	177,6	-	177,6	14.849,2
Irak	-	-	-	4.527,9
Egipt	3,7	-	3,7	2.625,6
Palestyna	-	-	-	1.362,2
Turcja	-	-	-	992,9
Stany Zjedn. AP.	355,8	-	355,8	874,9
Chiny	-	-	-	316,4
Unia Płd.-Afr.	9,2	-	9,2	205,0
Urugwaj	0,5	-	0,5	107,4
Siam	-	-	-	93,9
Syria	63,2	-	63,2	65,9
Indie Bryt.	30,6	-	30,6	60,2
Cypr	-	-	-	43,6
Marokko	-	-	-	40,1
Hong-Kong	49,6	-	49,6	49,6
Australia	11,2	-	11,2	11,2
Indie Hol.	10,3	-	10,3	10,3
Tangier	1,3	-	1,3	6,8
Kongo Belg.	-	-	-	4,1
Kenia	-	-	-	5,1
Tanganika	3,7	-	3,7	3,7
Fidżi	1,5	-	1,5	1,5
Mozambik	1,2	-	1,2	1,4
Zat. Perska	-	-	-	1,4
Indie Portug.	-	-	-	1,2
Wenezuela	-	-	-	2,3
Sudan	-	-	-	1,1
Sumatra	-	-	-	0,9
Arabia	-	-	-	0,7
Meksyk	-	-	-	0,1
R a z e m :	2.329,6	-	2.329,6	62.518,0
W poprz. mies.	11.038,0	9.159,3	20.197,3	
W I kwart. 1948r.				87.594,2
O g ó ł k i e m :	23.393,9	6.578,7	29.972,6	164.488,4
W poprz. mies.:	39.004,0	19.015,5	58.019,5	
W I kwart. 1948r.				173.441,3

W miesiącu sprawozdawczym pierwsze miejsce w wywozie drobnicy zajęła Szwecja, dokąd wyszło 4.513,0 t soli, 6.813,7 t metali i wyrobów z nich itd.; do Anglii eksportowano 149,9 t jagód, 2.586,8 t ziemniaków, 1.156,9 t bekonów, 1.472,8 t jaj, 268,4 t produktów

chemicznych, 28,9 t kryształów; do Danii wywieziono 745,6 t bieli, 261,6 t sody, 937,8 t wyrobów metalowych; do Holandii 1.052,0 t metali, 413,7 t papieru gazetowego; również do Niemiec wyszło 1.051,0 t papieru gazetowego; do Norwegii wysłano 176,4 t kafli.

Do krajów pozaeuropejskich wyszły tkaniny bawełniane, szkło i porcelana, rury, druty i inne wyroby metalowe.

W ciągu II kwartału na pierwsze miejsce wysunął się wywóz do Anglii, w którym najważniejszą rolę grają jaja, bekony, ziemniaki i inne artykuły spożywcze; na drugim miejscu znalazła się Szwecja, która importowała od nas sól, sodę i wyroby metalowe. Spośród krajów pozaeuropejskich pierwsze miejsce w II kwartale br. zajęły Argentyna i Brazylia; przeważnie z ładunkami cementu, oraz Malaje z transportami cukru.

Obroty towarowe w porcie Gdańsk/Gdynia w I półroczu 1948r. wg grup towarowych (w tonach)

	<u>P r z y w ó z</u>	<u>W y w ó z</u>
I. Wytwory roślinne	180.574,2	27.607,8
II. Wytwory zwierzęce	19.820,8	17.033,9
III. Wytwory mineralne	505.980,2	4.755.572,7
IV. Tłuszcze	7.244,8	996,8
V. Przetwory spożywcze	10.301,3	74.663,1
VI. Przetwory chemiczne	82.954,2	12.035,0
VII. Skóry i futra	12.314,7	47,1
VIII. Surowce i wyroby włókien.	72.655,2	1.229,4
IX. Kauczuk i guma	4.799,8	85,1
X. Drzewo i wyroby	13.892,7	3.700,3
XI. Papier i wyroby	28.553,2	5.540,6
XII. Wyr. kam., porc., fajans. i szki.	667,9	2.034,2
XIII. Metale i wyroby	17.935,8	64.943,5
XIV. Maszyny i sprzęt elektr.	12.066,7	2.666,2
XV. Środki transportowe	14.355,8	1.908,1
XVI. Narzędzia precyz.	342,3	108,6
XVII-XX. Różne	1.110,0	286,5
R a z e m :	985.569,6	4.970.458,9
W I półroczu r. 1947	993.038,9	2.260.464,4

W cyfrach powyższych w przywozie wliczone są transporty UNRRA w ilości 6.822,9 t, tj. 0,6%, podczas gdy w I półroczu r. 1947 udział ich wynosił 23%.

Obroty towarowe w porcie Gdańsk/Gdynia wg krajów pochodzenia i przeznaczenia w I półroczu 1948r. (w tonach)

<u>P r z y w ó z</u>	<u>W y w ó z (bez węgla i koksu)</u>
KRAJE EUROPEJSKIE:	KRAJE EUROPEJSKIE:
Szwecja	Szwecja
Jugosławia	Anglia
Norwegia	Z.S.R.R.
Belgia	Norwegia
Rumunia	Finlandia
Finlandia	Bułgaria
Anglia	Dania
Z.S.R.R.	Holandia
Sardynia	Irlandia
Holandia	Grecja
Dania	Niemcy
Francja	
do przeniesienia:	

P r z y w ó z

z przeniesienia:	743.301,5
Cypr	63,0
Niemcy	62,2
Islandia	43,8
Portugalia	45,2
Włochy	4,5
Hiszpania	4,5
Triest	2,4
Pożowy własne	121,0
R a z e m :	743.648,1

W y w ó z (bez węgla i koksu)

	184.065,0
Belgia	1.520,3
Triest	756,2
Islandia	705,6
Włochy	253,2
Francja	78,9
Cypr	43,6
Portugalia	23,2
R a z e m :	187.446,0

KRAJE POZAEUROPEJSKIE:

Stany Zjednoczone	67.744,8
Persja	42.511,8
Marokko	32.048,0
Filipiny	18.803,6
Kanada	14.138,0
Brazylia	12.676,3
Egipt	10.123,1
Algier	9.200,0
Argentyna	9.260,0
Indie Bryt.	5.526,3
Unia Płd.-Afryk.	3.789,4
Malaje Bryt.	3.144,3
Mozambik	2.715,3
Australia	2.570,1
Palestyna	1.738,7
Urugwaj	1.648,8
Angola	1.016,0
Chile	914,5
N.Zelandia	639,8
Sudan	590,2
Karoliny	508,0
Peru	201,3
Turcja	150,5
Meksyk	102,4
Indie Hol.	72,8
Panama	57,3
Cejlon	20,3
Hong-Kong	5,7
Bawador	4,2

KRAJE POZAEUROPEJSKIE:

Argentyna	76.336,1
Brazylia	44.844,3
Burma	8.611,0
Malaje Bryt.	6.814,3
Palestyna	5.176,8
Syria	5.086,8
Irak	4.532,9
Egipt	3.188,7
Turcja	2.441,8
Stany Zjednoczone AP.	1.458,1
Indie Bryt.	413,6
Hong-Kong	331,7
Unia Płd.-Afryk.	209,5
Marokko	140,9
Urugwaj	118,1
Siam	96,1
Kenia	68,0
Tanganika	63,4
Chiny	35,0
Australia	16,6
Antyle Małe	14,6
Zatoka Perska	11,7
Indie Hol.	11,5
Tangier	9,8
Mozambik	7,5
Kanada	6,0
Venezuela	4,0
Kongo Belg.	4,1
Somali Franc.	3,0
Sudan	1,1
Fidzi	1,5
Sumatra	0,9
Arabia Wsch.	0,7
Zanzibar	0,2
Nigeria	0,1
Cejlon	0,1
Meksyk	0,1

R a z e m :	241.921,5
O g ó ł e m :	985.569,6

R a z e m :	160.060,6
O g ó ł e m :	347.506,6

Wymiana zagraniczna przez zespół portowy Gdańsk/Gdynia odbywała się w ciągu I półrocza b.r. z 48 krajami pochodzenia, w tym 19 europejskich i 29 pozaeuropejskich, i 55 krajami przeznaczenia, w tym 18 krajów europejskich i 37 pozaeuropejskich. Udział krajów europejskich w przywozie wyniósł 75,4%, w wywozie (bez węgla i koksu) 54%.

Wywóz węgla (bez bunkru) i koksów przez port Gdańsk/Gdynia wg krajów przeznaczenia w czerwcu i w II kwartale 1948 (w tonach)

K r a j	W c z e r w c u 1948r.			W II kwart.
	Gdynia	Gdańsk	Razem	1948r.
				R a z e m :
Szwecja	121.993,0	53.965,2	175.958,2	497.341,8
Francja	74.010,6	70.897,3	144.907,9	552.189,9
Finlandia	63.871,6	85.642,1	149.513,7	270.791,1
Dania	19.808,8	99.928,6	119.737,4	332.250,7
Norwegia	18.728,5	11.064,3	29.792,8	204.255,7
Włochy	28.252,4	6.745,0	34.997,4	61.718,4
Gibraltar	7.235,5	-	7.235,5	7.235,5
Z.S.R.R.	6.848,2	35.141,7	41.989,9	191.489,4
Islandia	1.208,0	-	1.208,0	10.744,1
Niemcy	-	16.180,0	16.180,0	32.691,9
Jugosławia	-	7.507,2	7.507,2	7.507,2
Belgia	-	2.592,0	2.592,0	53.333,8
Irlandia	-	-	-	111.669,8
Anglia	-	-	-	2.474,0
Holandia	-	-	-	6.346,0
R a z e m :	341.956,6	389.663,4	731.620,0	2.342.039,3
W poprz.mies.:	347.482,1	394.026,0	741.508,1	
W czerwcu 1947:	297.332,6	359.054,8	656.387,4	
W I kw.r.1948:				2.048.656,6

Węgiel kierował się do 12 krajów europejskich. Na czele wywozu tego stoi, jak zwykle, Szwecja, następnie Finlandia, Francja, Dania itd. Po raz pierwszy w tym roku wywieziono węgiel do Gibraltaru.

Z a ł a d u n e k b u n k r u w g b a n d e r w p o r c i e G d a ń s k / G d y n i a w c z e r w c u i w I I k w a r t a l e 1948 (w t o n a c h)

BANDERA	W c z e r w c u 1948r.			W II kwart.
	Gdynia	Gdańsk	Razem	1948
				R a z e m :
szwedzka	5.176,4	2.866,1	8.042,1	24.730,3
fińska	3.519,2	4.361,0	7.880,2	20.982,4
radziecka	195,0	1.022,0	1.217,0	4.806,1
norweska	1.407,0	1.279,7	2.686,7	12.483,0
duńska	2.308,8	3.228,5	5.537,3	18.559,8
pońska	992,0	2.561,5	3.553,5	8.909,1
grecka	300,0	1.065,0	1.365,0	2.794,0
panamska	205,0	688,0	893,0	2.331,0
angielska	277,0	535,0	812,0	3.336,0
jugosłowiańska	-	204,0	204,0	204,0
holenderska	4,8	-	4,8	4,8
francuska	-	-	-	4.509,9
włoska	-	-	-	758,0
belgijska	-	-	-	226,0
R a z e m :	14.384,8	17.810,8	32.195,6	104.634,4
W poprz.mies.	16.050,8	18.594,6	34.645,4	
W czerwcu				
r.1947	22.397,0	19.272,6	41.669,6	
W I kwartale				
r.1948				111.736,7
W II kwartale				
r.1947				98.074,7

W miesiącu sprawozdawczym zaopatrzyły się w węgiel bunkrowy statki 11 bander. Zbyt bunkru wykazuje zniżkę w porównaniu z poprzednim miesiącem o 7%.

W y w ó z węgla i koksu oraz bunkru z portu Gdańsk/Gdynia
w I półroczu 1948r. (w tonach)

K r a j	Węgiel i koks	Bunkier	Razem
Szwecja	1.044.754,5	51.931,0	1.096.685,5
Francja	687.957,5	4.811,9	692.769,4
Dania	684.731,2	40.763,3	725.494,5
Finlandia	541.024,8	40.315,3	581.340,1
Z.S.R.R.	420.170,2	16.171,3	436.341,5
Norwegia	398.586,3	22.051,2	420.637,5
Belgia	233.786,7	226,0	234.012,7
Holandia	143.631,1	322,5	143.953,6
Włochy	95.335,3	1.383,0	96.718,3
Anglia	58.336,9	3.336,0	61.732,9
Niemcy	35.683,9	-	35.683,9
Islandia	31.894,8	-	31.894,8
Egipt	15.885,3	-	15.885,3
Gibraltar	7.235,5	-	7.235,5
Jugosławia	7.507,2	699,0	8.206,2
bandera polska	-	22.763,6	22.763,6
" bułgarska	-	710,0	710,0
" grecka	-	5.476,5	5.476,5
" panamska	-	4.797,5	4.797,5
" szwajcarska	-	612,0	612,0
" amerykańska	-	1,0	1,0
R a z e m :	4.406.581,2	216.371,1	4.622.952,3
W I półroczu 1947r.	1.904.840,6	138.432,2	2.040.272,8

Najznaczniejszym importerem węgla polskiego jest Szwecja, której udział w polskim wywozie węgla i koksu osiąga prawie 24%. Na drugie miejsce wysunęła się w I półroczu 1948r. Francja, na trzecie Dania, dalej Finlandia, Z.S.R.R. itd. W bunkier zaopatrywały się statki 17 państw, przy czym i tu na pierwszym miejscu stała flaga szwedzka, następnie duńska, fińska, norweska, radziecka itd.

Ruch okrętowy w porcie Gdańsk/Gdynia w czerwcu r. 1948.-(BIM)
Ogólny ruch okrętowy w miesiącu sprawozdawczym, wynoszący 948 statków o pojemności 956.959 NRT wzrósł wobec poprzedniego miesiąca o 3,6%. Na wejście przypada 477 statków o pojemności 483.857 NRT w porównaniu z 450 statkami o pojemności 453.952 NRT; na wyjście 471 statków o pojemności 473.102 NRT, podczas gdy w poprzednim miesiącu wyszło 445 statków o pojemności 468.966 NRT.

Przez Gdynię przeszło z powyższej ilości 514 statków o pojemności 506.606 NRT, przez Gdańsk 434 statki o pojemności 450.353 NRT. Statki reprezentowały 14 bander.

Weszły do Gdyni 262 statki o pojemności 262.294 NRT, wyszły 252 statki o pojemności 244.312 NRT. Wykorzystanie tonażu na wejściu w Gdyni było wyjątkowo korzystne, gdyż weszło prawie 50% załadowanych statków, podczas gdy w poprzednich miesiącach stosunek statków załadowanych dochodził najwyżej do 46%. Na wyjściu było 76% załadowanych statków wobec 78% w poprzednim miesiącu.

Przez Gdynię przeszły następujące statki w czerwcu
r. 1948 wg bander

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane ilość	NRT	próżne ilość	NRT	załadowane ilość	NRT	próżne ilość	NRT
polska	29	46.174	12	6.604	17	21.502	14	23.511
angielska	6	8.224	2	9.586	5	7.287	4	12.175
duńska	8	11.762	26	21.613	28	27.752	3	3.051
fińska	15	12.167	17	19.085	27	28.741	-	-
francuska	-	-	2	3.265	2	3.265	-	-
grecka	-	-	1	1.287	1	1.287	-	-
holenderska	4	4.604	1	392	5	4.377	-	-
norweska	4	7.597	11	9.004	18	12.355	3	5.733
panamska	-	-	1	2.329	1	2.329	-	-
radziecka	-	-	3	8.171	2	3.401	-	-
szwedzka	27	11.817	84	44.979	110	55.815	5	3.299
amerykańska	7	30.749	-	-	3	12.846	2	8.771
włoska	-	-	2	6.845	2	6.845	-	-
Razem :	100	130.094	152	132.260	221	137.782	31	56.530
W poprz. mies. :	83	112.429	149	129.079	200	200.674	28	56.596

Przez Gdańsk przeszły następujące statki w czerwcu
r. 1948 wg bander

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane ilość	NRT	próżne ilość	NRT	załadowane ilość	NRT	próżne ilość	NRT
polska	5	17.042	10	11.376	8	11.396	7	22.939
angielska	1	1.278	3	4.006	4	5.047	1	1.278
duńska	4	7.324	57	13.080	59	49.665	-	-
fińska	5	5.126	31	32.445	37	37.976	2	2.831
grecka	4	13.424	1	1.105	2	3.826	4	12.616
holenderska	1	4.398	4	949	3	753	1	4.993
norweska	7	10.161	9	7.077	15	13.108	4	7.320
panamska	1	2.750	1	2.614	2	3.740	1	2.750
radziecka	-	-	11	19.740	9	12.422	-	-
szwedzka	5	7.164	54	27.671	58	31.371	1	78
jugosłowiańska	-	-	1	3.227	1	5.306	-	-
Razem :	33	68.667	182	152.896	198	174.580	21	54.210
W poprz. mies. :	39	56.865	179	155.579	198	181.522	19	30.174

Do Gdańska weszło 215 statków o pojemności 221.563 NRT, wyszło 219 jednostek o pojemności 228.790 NRT. Na wejściu było 31% załadowanych, wobec 26% w poprzednim miesiącu, na wyjściu 76% (w poprzednim miesiącu 86%).

Ruch pasażerski w porcie Gdańsk/Gdynia w czerwcu 1948r.

K r a j	PRZEZ GDYNIE		PRZEZ GDANSK		RAZEM	
	Wyjecha= to do:	Przyje= chało z:	Wyjecha= to do:	Przyje= chało z:	Wyjecha= to do:	Przyje= chało z:
Stany Zjedn.	-	334	-	-	-	334
Anglia	13	28	-	-	13	28
Brazylia	-	16	-	-	-	16
Francja	-	15	-	-	-	15
Egipt	-	10	-	-	-	10
Belgia	-	9	-	-	-	9
Dania	218	2	-	2	218	4
Szwecja	7	1	-	-	7	1
Norwegia	2	1	-	1	2	2
Finlandia	-	-	-	2	-	2
R a z e m :	240	416	-	5	240	421
W poprz.mies.:	220	296	30	25	250	321

Ruch pasażerski na ogół wzrósł w porównaniu z poprz.mies., lecz wzrost ten odnosi się tylko do przyjazdów, natomiast wyjechało mniej osób.

Obroty towarowe i ruch okrętowy w zespole portowym Szczecin - Swinoujście w maju i czerwcu 1948r. - (FIM) W maju r. 1948 przeładowa= no w zespole portowym Szczecin-Swinoujście ogółem 271.427,7 t, czyli o 22,2% więcej niż w mies.poprz. Z tego na przywóz przypadło 53.131,2 t, czyli o 64,6% więcej niż w poprz.mies., na wywóz zaś 218.295,9 t, czyli o 7,3% więcej niż w poprz.mies.. Obroty tranzytowe wyniosły w przywozie 10.110,2 t, w wywozie 592,3 t. W czerwcu ogólny przeładunek wyniósł 280.013,1 t, czyli o 3,1% więcej niż w maju. Z tego na przy= wóz przypadło 51.915,9 t, czyli o 2,3% mniej niż w poprz.mies., na wy= wóz zaś 228.097,2 t, czyli o 4,4% więcej niż w poprz.mies. Obroty tranzytowe w przywozie wyniosły 23.599,5 t, w wywozie 704,5 t. Towar= ry masowe stanowiły w czerwcu 98,2% w przywozie oraz 97% w wywozie.

Obroty towarowe zespołu Szczecin-Swinoujście w maju i czerwcu 1948r. wg grup towarowych (w tonach)

Grupa towarowa	MAJ 1948		CZERWIEC 1948	
	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
I. Wytwory roślinne	-	23,1	0,3	814,2
II. Wytwory zwierz.	1.396,3	-	-	-
III. Wytwory miner.	28.734,5	216.159,7	20.703,8	224.063,7
IV. Woski, tłuszcze, oleje	-	-	-	181,6
V. Przetw. spoż.	-	15,2	0,2	-
VI. Przetwory chem.	5.850,0	119,0	7.165,0	312,2
VII. Skóry, futra i wyr.	-	-	6,0	-
VIII. Surowce włók. i wyr.	6.341,4	38,8	4,2	212,7
X. Drzewo i wyr., korek	-	150,0	5,8	45,0
XI. Papier i wyroby	446,7	-	200,2	-
XII. Wyr. kam., cer. i szkl.	-	71,1	28,4	181,8
XIII. Metale i wyr.	4,7	1.115,7	0,9	1.557,0
XIV. Maszyny i aparaty	220,6	-	200,5	4,7
XV. Srodki transport.	1,0	5,0	-	-
XVI. Wagi, narz. i aparaty	6,2	-	-	3,4
XVII-XX. Różne	20,2	6,0	3,1	16,4
R a z e m :	43.021,0	217.703,6	28.318,4	227.392,7
Plus tranzyt	10.110,2	592,3	23.597,5	704,5
O g ó ł e m :	53.131,2	218.295,9	51.915,9	228.097,2

Ponadto w maju przywieziono 724 konie, a w czerwcu również 724 konie i 511 jałówek.

Najważniejszymi pozycjami w przywozie były: ruda żelazna (maj 28.624,0 t, czerwiec 20.062,8 t), tomasyzna (maj 7.350,0 t, czerwiec 7.165,0 t), bawełna (maj 6.330,0 t) itd.; w wywozie zaś: węgiel (maj 205.749,4 t, czerwiec 214.436,4 t) oraz bunkier (maj 10.331,0 t, czerwiec 9.575,0 t).

Obroty towarowe portu szczecińskiego w maju i czerwcu 1948r. wg kierunków (w tonach)

Kraj pochodzenia lub przeznaczenia	M a j 1948			C z e r w i e c 1948		
	Przywóz	Wywóz	Razem	Przywóz	Wywóz	Razem
Szwecja	7.282,4	91.668,0	98.951,0	15.950,0	120.981,0	136.931,0
Norwegia	23.711,8	69.711,0	92.422,7	5.203,4	27.547,4	32.750,8
Finlandia	446,7	25.974,2	26.420,9	-	30.805,7	30.805,7
Indie	6.330,1	-	6.330,1	-	-	-
Belgia	5.850,0	-	5.850,0	7.165,0	45.595,1	52.760,1
Dania	-	30.749,5	30.749,5	-	1.350,5	1.350,5
Holandia	-	-	-	-	132,0	132,0
Francja	-	-	-	-	762,4	762,4
R a z e m :	43.021,0	217.703,6	260.725,3	28.318,4	227.174,7	255.493,1
Zaopatrzenie własn. statków:	-	-	-	-	2.180,0	2.180,0
Tranzyt:	10.110,2	592,3	10.702,5	23.597,5	704,5	24.302,0
OGÓLEM:	53.131,2	218.295,9	271.427,8	51.915,9	228.097,2	281.975,1

W ruchu promów kolejowych przywieziono: w maju 492,2 t towarów, 12 wagonów poczty i 400 pasażerów, w czerwcu 558,3 t towarów, 13 wagonów poczty i 700 pasażerów. Wywieziono: w maju 3.374,0 t towarów, 12 wagonów poczty i 337 pasażerów, w czerwcu 4.232,9 t towarów (o 21% więcej niż w maju), 13 wagonów poczty oraz 411 pasażerów.

W y w ó z węgla i bunkra przez port szczeciński w maju i czerwcu 1948r. wg bander i krajów przeznaczenia (w tonach)

BANDERA	Bunkier wg bander		Węgiel wg bander		K r a j przeznaczenia
	maj 1948	czerwiec 1948	maj 1948	czerwiec 1948	
szwedzka	4.135,9	4.642,7	85.950,5	109.518,9	Szwecja
duńska	937,0	1.013,5	28.751,0	35.242,0	Dania
norweska	3.502,1	-	63.806,7	25.207,5	Norwegia
"	-	1.892,0	-	2.792,5	Szwecja
"	-	-	-	7.491,6	Dania
fińska	1.756,0	1.807,8	880,0	2.733,5	Szwecja
"	-	-	405,0	-	Dania
"	-	-	1.738,0	-	Norwegia
"	-	-	24.218,2	28.907,0	Finlandia
holenderska	-	1,0	-	1.102,0	Dania
polska	-	218,0	-	1.350,5	Belgia
R a z e m :	10.331,0	9.575,0	205.749,4	214.436,4	

Ruch statków w zespole portowym Szczecin-Pwinoujście w maju i czerwcu 1948r. --(BIM) W maju zanotowano ogółem 442 statki o pojemn. 247.356 NRT, z tego na wejściu 219 statków o pojemn. 124.170 NRT,

na wyjściu 223 statki - 123.186 NRT. W czerwcu zanotowano ogółem 469 statków o pojemn. 206.102 NRT, z tego na wejściu 235 statków - 101.978 NRT, na wyjściu 234 statki - 104.124 NRT (bez promów).

Ruch statków w porcie szczecińskim w czerwcu 1948r.

BANDERA	Na wejściu		Na wyjściu		Na wejściu		Na wyjściu	
	załadowane ilość	NRT	próżne ilość	NRT	załadowane ilość	NRT	próżne ilość	NRT
szwedzka	39*	31.499*	109**	41.268**	143***	70.684***	-	-
duńska	-	-	44	15.610	44	15.242	-	-
norweska	2	1.665	21	11.148	26	15.023	-	-
fińska	4	3.338	19	11.537	22	13.446	-	-
holenderska	3	1.093	-	-	2	493	3	1.065
polska	4	3.452	8	3.112	5	2.002	7	5.121
radziecka	-	-	-	-	-	-	1	4.235
R a z e m :	52	41.047	201	82.675	242	116.890	11	10.421

* w tym 16 promów o pojemności 20.550 NRT
 ** " " 2 promy " " 1.194 " "
 *** " " 19 promów " " 23.187 " "

Obroty towarowe i ruch okrętowy w portach Ustka, Darłowo i Kołobrzeg w maju i czerwcu 1948r. (BIE) Łączny przeładunek w trzech wymienionych portach wyniósł w maju 80.563 t, czyli o 18" więcej niż w mies.poprz., zaś w czerwcu 96.557,4 t, czyli o 16,6" więcej niż w maju. W obu miesiącach we wszystkich 3 portach mamy wyłącznie pozycje wywozowe. W maju zanotowano znaczną zwyżkę (o 84,1" w stosunku do mies.poprz.) wywozu węgla przez Kołobrzeg. W czerwcu zanotowano zwyżkę wywozu węgla i bunkru w Ustce (o ok. 15" w stosunku do maja) i w Darłowie (o ok. 32").

Przez port w Ustce wywieziono w maju 44.802 t, w tym węgla 44.385 t, bunkru 417 t; w czerwcu 51.798,9 t węgla oraz 373,0 t bunkru, czyli razem 52.171,9 t.

Przez Darłowo wywieziono w maju 14.484 t, w tym 14.425 t węgla oraz 59 t bunkru; w czerwcu 21.059 t węgla oraz 33 t bunkru, czyli razem 21.059 t.

Przez port w Kołobrzegu wywieziono w maju 21.277 t, w tym węgla 20.949,5 t, bunkru 327,5 t; w czerwcu 22.945,5 t węgla oraz 381 t bunkru, razem 23.326,5 t.

Przez port w Ustce przeszło: w maju ogółem 215 statków (41.874 NRT), z tego na wejściu 107 statków (20.772 NRT), na wyjściu 108 statków (21.102 NRT); w czerwcu ogółem 254 statki (48.826 NRT), z tego na wejściu 127 statków (24.401 NRT), na wyjściu 127 statków (24.425 NRT).

Przez port w Darłowie przeszło: w maju ogółem 131 statków (13.012 NRT), z tego na wejściu 69 statków (6.830 NRT), na wyjściu 62 statki (6.182 NRT); w czerwcu ogółem 189 statków (18.972 NRT), z tego na wejściu 93 statki (9.053 NRT), na wyjściu 96 statków (9.219 NRT).

Przez port w Kołobrzegu przeszło: w maju ogółem 125 statków (18.533 NRT), z tego na wejściu 61 statków (8.984 NRT), na wyjściu 64 statki (9.549 NRT); w czerwcu ogółem 161 statków (21.594 NRT), z tego na wejściu 81 statków (10.823 NRT), na wyjściu 80 statków (10.771 NRT). W maju reprezentowane były bandery: szwedzka, duńska, fińska i norweska, w czerwcu zaś tylko 3 pierwsze.

Światowy tonaż tankowy na 1.V.1948r.-(BIM) "The Shipping World" (16.VI.1948) podaje zestawienie światowej floty tankowej (z wydzieleniem statków-przetwórní wielorybnych z cysternami na tłuszcz wielorybi) dla jednostek powyżej 500 BRT, opracowane w TDW:

Tankowce pod bandera	1.VII.1939	1.V.1946	1.V.1948
Stany Zjednoczone	4.601.000	13.828.000	9.637.969
W. Brytania		4.403.000	5.437.539
Norwegia		2.011.000	2.369.649
Panama		807.000	1.531.924
Holandia	11.477.000	512.000	600.980
Szwecja		353.000	520.317
Z.S.R.R.		233.000	149.271
Francja		205.000	658.958
Włochy		162.000	648.825
Inne kraje		867.000	1.796.790
	16.078.000	23.381.000	23.352.222

Przetwórnice wielorybne	1.V.1948 (TDW)
Norwegia (9)	187.689
Japonia (5)	118.000
W. Brytania (4)	76.460
Z.S.R.R. (1)	19.730
Holandia (1)	15.472
	417.351

Znaczne zmniejszenie się tonażu tankowego Stanów Zjednoczonych w okresie 1.V.1946 - 1.V.1948 tłumaczy się sprzedażą tankowców typu T2 i "Liberty" za granicę, dzięki czemu wzrosły przede wszystkim floty tankowe Panamy, Francji i Włoch. Zmniejszenie się tonażu tankowego pod banderą Z.S.R.R. tłumaczy się niedawnym zwrotem tonażu użytkowanego na zasadzie dzierżawy od Stanów Zjednoczonych.

Tendencje na rynku frachtowym tankowców.-(BIM) W styczniu r.1948 stawki frachtowe na wolnym rynku tankowców były niezmiernie wysokie, wynosiły bowiem np. w podróży z portów Morza Karaibskiego do portów europejskich 21,25 dol. od tony. Jeśli chodzi o import ropy do W. Brytanii, tankowce brytyjskie pracują stale wg sztywnych stawek frachtowych, których poziom odpowiada mniej więcej, w przeliczeniu na funty szterlingów, taryfie amerykańskiej Komisji Morskiej w dolarach. Natomiast na wolnym rynku w początkach roku stawki frachtowe odpowiadały na ogół stawkom Komisji Morskiej plus ok.225". W lutym r.1948 nastąpił gwałtowny i trwały spadek tych stawek do poziomu stawek Komisji Morskiej plus 25 - 75". W ostatnich tygodniach zaznaczyła się dalsza tendencja zniżkowa, która - zdaniem ("The Shipping World", 23.VI.1948), pozwala przypuszczać, że pewna ilość tankowców typu T2, jako mało ekonomicznych, szczególnie przy amerykańskim poziomie płac, będzie musiała być wycofana z eksploatacji. Armatorzy nie zapatrują się jednak zbyt pesymistycznie na tę sytuację, oczekując ożywienia na rynku tankowców z nadejściem jesieni, kiedy nastąpi wzrost zapotrzebowania na opał.

Obecne wyeliminowanie Haify z ruchu tankowców ma poważne znaczenie, i to nie tylko ze względu na wyeliminowanie tamtejszych źródeł ropy, ale przede wszystkim ze względu na niemożność rafinowania ropy z portów Zatoki Perskiej w rafineriach Haify. Tak więc podwójne źródło zatrudnienia tankowców: dowóz ropy do Haify i wywóz z niej produk-

tów rafinacji, zostało wyeliminowane.

Towarzystwa naftowe gotowe są obecnie czarterować tankowce na okres 5-letni z dostawą "natychmiast po ukończeniu ich budowy". Oferuje one 22 szylingi za tonę w odniesieniu do tankowca o 13.000 ton i o szybkości 14 węzłów, lub 21 szylingów w odniesieniu do tankowca o nieco mniejszej szybkości. "The Shipping World" przypuszcza, że gdy te tankowce zostaną wybudowane, będzie również odpowiednio rozbudowany przemysł rafineryjny w Anglii i w innych krajach, obecnie jednak w wielu wypadkach sprawy te nie wyszły poza obręb planów, których realizacja zależna jest w dużej mierze od sytuacji na odcinku produkcji stali, a więc w ostatecznym ujęciu - na odcinku produkcji węgla.

Rzecz interesująca jest, że wśród wielkiej liczby tankowców będących w budowie lub zamówionych na stoczniach brytyjskich znajduje się wiele zamówionych przez armatorów norweskich. Mimo iż eksport statków jest dla B. Brytanii pożądanym źródłem znacznych zarobków lewizowych, żegluga brytyjscy zwracają uwagę na to, że stocznie brytyjskie dostarczają skutecznej broni konkurentowi W. Brytanii w zakresie niewidzialnego eksportu. Oto bowiem wiele tankowców budowanych na stoczniach brytyjskich dla armatorów norweskich czarteruje się brytyjskim towarzystwom naftowym na okres 5 lat od chwili ukończenia budowy. Towarzystwa naftowe świadomie prowadzą politykę czarterowania znacznej części potrzebnego im tonażu na wolnym rynku, dzięki czemu mogą ograniczyć swoje wielkie zobowiązania finansowe z tytułu samodzielnych funkcji armatorskich. Brytyjscy armatorzy tankowców nie mogą jakoby skutecznie konkutować z armatorami norweskimi w zakresie budowy nowego tonażu, ponieważ ich sytuacja finansowa jest znacznie gorsza. Straty wojenne brytyjskich armatorów zostały skompensowane w stosunku 1/3 lub nawet 1/4 obecnych kosztów budowy, co stanowi jakoby niewiele ponad połowę odszkodowań wypłacanych armatorom norweskim. Ponadto ci ostatni w ciągu wielu miesięcy zarabiali 3 razy więcej niż armatorzy brytyjscy, pracujący na sztywnych stawkach frachtowych, a jeśli mieli w budowie tonaż nowy, połowa zarobków eksploatowanego przez nich tonażu wolna była od opodatkowania.

Światowa produkcja ropy. - (BIM) Jak podaje "The Shipping World" (23.VI.1948), światowa produkcja ropy wyniosła w r. 1947 - 430.445.000 ton metrycznych, podczas gdy w r. 1946 tylko 390.751.000 ton. Z tej ogólnej liczby Stany Zjednoczone wyprodukowały w r. 1947 - 266.495.000 ton (w r. 1946 - 248.157.000 ton), Wenezuela 63.364.000 ton (w r. 1946 - 56.684.000 ton), Z.B.R.A. (łącznie z Sachalinem) - 27.100.000 ton (r. 1946 - 22.800.000), Iran - 20.500.000 ton (r. 1946 - 19.497.000 ton), Saudi Arabia - 12.208.000 ton (r. 1946 - 8.145.000 ton). Światowe spożycie ropy w r. 1938 wynosiło 5.000.000 baryłek dziennie, obecnie zaś 8.500.000 baryłek dziennie, z czego Stany Zjednoczone konsumuje ok. 6 mil. baryłek dziennie.

Plany żeglugowe Stanów Zjednoczonych. - (BIM) Przewodniczący amerykańskiej Komisji Morskiej umieścił ostatnio w czasopiśmie "Pacific Marine Review" artykuł na temat planów żeglugowych Stanów Zjednoczonych, w którym m.in. stwierdza, że powojenna normalna flota handlowa Stanów Zjednoczonych będzie liczyła ogółem 1.044 jednostek o łącznym tonażu 11.393.000 TDW, podczas gdy w r. 1938 liczyła ona 1.422 jednostki i 11.800.000 TDW. Oczywiście nie można zapominać o znacznie większej wydajności obecnej, a tym bardziej przyszłej floty w stosunku do wydajności jej z r. 1938.

Projektowana jest budowa 144 nowych statków, pozostałych 900 to będą istniejące statki, budowane przez Komisję Morską i inne. Z ogólnego tonażu 491 jednostek o 5.132.000 TDW będzie zatrudnione w handlu z zagranicą, obsługując 31 szlaków handlowych wyznaczonych przez Komisję. Pozostałe 533 statki o tonażu 6.261.000 TDW będą zatrudnio-

ne w regionalnej, środkowej, przybrzeżnej i "sąsiedzkiej",
 Szczególne braki dają się odczuwać w amerykańskim tonażu pasażerskim, który w r. 1939 obejmował 127 statków, przewożących na szlakach zagranicznych i krajowych 38.357 pasażerów rocznie. Obecnie istnieje tylko 34 takie statki pod banderą amerykańską, które mogą przewieźć 7.000 pasażerów rocznie, przy czym wszystkie pracują w ruchu zagranicznym. Przewodniczący Komisji Morskiej określa ogólne zapotrzebowanie żeglugi amerykańskiej w zakresie statków pasażerskich na 96 jednostek, z czego 58 ma przypadać na nowe statki.

Stany Zjednoczone na morskich szlakach handlowych (BIM) światowy tonaż handlowy przekroczył już znacznie poziom przedwojenny, podczas gdy obroty handlu światowego są jeszcze od tego poziomu bardzo odległe. Zdawało by się więc, że zasadniczym problemem dla krajów morskich winna być obecnie nie właściwa odbudowa strat wojennych, lecz znalezienie normy tonażu odpowiedniej do obecnych potrzeb przewozowych. Niezrównoważony stosunek tonażu do masy ładunkowej nie jest zresztą, jakby się wydawało, wywołany przyczynami przejściowymi, jak np. brak dolarów czy ograniczenia produkcji krajów zniszczonych. Okazuje się, że zmiany w układzie ekonomiczno-politycznym świata wywarły decydujący wpływ na geograficzny rozkład szlaków handlowych i dzisiejsze ich uszeregowanie przedstawia się inaczej niż w okresie przedwojennym. To przedstawienie ruchu na szlakach morskich interesuje najbardziej żeglugę regularną.

Zestawienie pełnej tabeli porównawczej rozkładu szlaków handlowych przed wojną i obecnie nie jest jeszcze możliwe z braku odpowiednich materiałów. Pewnym wskaźnikiem może być jednak zestawienie opracowane przez Komisję Morską Stanów Zjednoczonych, ilustrujące morski handel zagraniczny Stanów Zjednoczonych w r. 1938 i w I półroczu 1947. Tabela ta wykazuje rosnący udział floty amerykańskiej w obsłudze handlu zagranicznego Stanów Zjednoczonych (w %):

	W y w ó z		I r z y w ó z		R a z e m	
	1938	1947	1938	1947	1938	1947
Europa	50,5	46,3	29,9	11,7	41,6	34,9
Afryka	3,2	3,9	3,2	6,8	3,2	4,9
Ameryka Płd.	8,1	15,9	16,0	20,2	11,6	17,3
Morze Karaibskie	14,3	17,1	24,9	40,9	18,9	26,0
Azja	20,8	14,4	24,6	18,2	22,4	15,6
Australazja	3,1	2,4	1,4	2,2	2,3	2,3
	100,0 = 15.085.000 t	100,0 = 13.713.000 t	100,0 = 11.676.000 t	100,0 = 6.758.000 t	100,0 = 26.761.000 t	100,0 = 20.671.000 t

Europa pozostaje więc nadal najchętniej zamykanym rynkiem zbytu dla eksportu amerykańskiego, natomiast głównym dostawcą Stanów Zjednoczonych stały się wyspy Morza Karaibskiego. Ogólnie biorąc, szlak atlantycki wciąż dominuje wyraźnie i wydaje się, że zachowa tę pozycję w przyszłości.

Należy podkreślić, że gdy w połowie r. 1947 spodziewano się ożywienia ruchu między Ameryką a Europą dzięki ładunkom marshallowskim, dziś wiadom już, że wobec silnego spadku obrotów na tym szlaku w drugiej połowie 1947r. i w początkach r. 1948, ładunki marshallowskie umożliwią jedynie osiągnięcie poziomu z pierwszych miesięcy r. 1947. Według powszechnych przypuszczeń ładunki te ożywią raczej tramping. Nawiasowo dodamy, że według obliczeń Komisji Morskiej ruch liniowy w I półroczu 1947r. był o 50% większy niż w odpowiednim okresie 1938r.

Następna tabela podaje udział bandery amerykańskiej w obsłudze handlu zagranicznego Stanów Zjednoczonych (w " "):

	1938	1947 (I półrocze)
Europa	36,1	53,2
Afryka	62,7	60,3
Ameryka Płd.	45,1	65,5
Morze Karaibskie	56,2	73,4
Azja (płd. i wsch.)	15,3	65,7
Australazja	19,5	27,4
	36,8	62,1

Bandera amerykańska zapewniła sobie przeważający udział w przewozach własnej wymiany towarowej na wszystkich oceanicznych szlakach świata.

Tramping amerykański wobec aktualnych tendencji na rynku frachtowym. -(BIM) Według zdania amerykańskich sfer żeglugowych, tamtejsza flota trampowa czuje się poważnie zagrożona ewentualnością strajków morskich i portowych. Zwraca się tam uwagę na fakt, że możliwość strajków zaznacza się jakoby zwykle w okresie pewnej poprawy sytuacji frachtowej, a tę przypisuje się obecnie ożywieniu w wydawaniu licencji eksportowych, które dotychczas miesiącami oczekiwały na załatwienie. Dotychczas transporty węgla zatrudniały ok. 300 statków amerykańskich. W razie wybuchu strajku węglowego, ta duża podaż węglowców zakłamałaby ożywianie się z lekka koniunkturę w zakresie frachtów na ładunki masowe. Nie przewiduje się natomiast znacniejszego wpływu ładunków marszallowskich na stawki frachtowe, gdyż, zdaniem armatorów Stanów Zjednoczonych, obecne zarządzenie wykonawcze daje możliwość obejścia zasad 50' na niekorzyść statków amerykańskich.

Szef ładunków masowych w Economic Cooperation Administration, Preisman, wystąpił ostatnio z oświadczeniem, które wywołało wiele kontrowersyj w amerykańskich sferach żeglugowych. Stwierdził on mianowicie, że amerykańska żegluga trampowa nie potrafi dostarczyć tonażu dla przewiezienia 50' ładunków zastrzeżonych dla bandery amerykańskiej i wobec tego konieczne będzie zatrudnienie większej ilości statków angielskich, włoskich i francuskich. Preisman skrytykował zatrudnianie przez armię Stanów 24 jednostek oceanicznych dla własnych przewozów, co zdaniem jego wywoła dalszy wzrost stawek na zboże. Innego zdania są prywatni żeglugowcy amerykańscy. Twierdzą oni, że brak dostatecznej ilości statków jest chwilowy, a spowodowany przypięszczeniem wysyłkami ładunków w obawie strajku marynarzy oraz ożywieniem działalności kopalń węgla; ponadto wielu armatorów trzyma swoje statki poza krajem, również ze względu na możliwość strajku.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że w ciągu ubiegłych 2 miesięcy armatorzy prywatni zwrócili Komisji Morskiej kilkadziesiąt statków jak nierentowne z powodu niskich stawek frachtowych. Ponowne wdrożenie tej rezerwy do eksploatacji jest niewygodne i nastąpi z chwilą zaznaczenia się braku tonażu. Armatorzy amerykańscy twierdzą, że - gdyby w rezultacie obecnych negocjacji z przedstawicielami pracowników wzrosły koszty robocizny na statkach - mógłby nastąpić dalszy kryzys podaży tonażu z powodu nierentownej eksploatacji. Tak np. obecne stawki na węgiel z portów atlantyckich Stanów Zjednoczonych do Francji wynoszą już 2,75 dol. poniżej stawek War Shipping Administration za tonę, podczas gdy najniższe opłacalne stawki byłaby, według armatorów amerykańskich, 2,00 dol. za tonę poniżej W.S.A.

Armatorzy brytyjscy przeciw bawiarzowi obsługi własnego importu. W czasopiśmie "The Shipping World" z dnia 16.VI.1948 autor podał artykuł pod tytułem "Armator" rozważa skutki gospodarcze brytyjskiej gospodarki państwowej w zakresie tonażu morskogo, jak wiadomo, Brytyjcz...

kie Ministerstwo Transportu dysponuje tonażem prywatnym w ramach obsługi zakupów brytyjskich, wynikających z realizacji umów między- państwowych. Zakupy te mają z reguły charakter masowy, wymagają więc również masowej koncentracji środków transportu morską w określonym czasie i miejscu. Ponieważ jednak terminy dostaw z tytułu transakcyj zawartych przez brytyjskie Ministerstwo Wyżywienia przy Ministerstwie Zaopatrzenia ulegają niejednokrotnie w ostatniej chwili pewnym przesunięciom, zarządzenia koncentracji tonażu nie zawsze mogą uwzględniać jego racjonalną z punktu widzenia gospodarczego eksploatację. W związku z tym "Armator" brytyjski sugeruje celowość gospodarczą w skali ogólnokrajowej zwolnienia brytyjskiego tonażu prywatnego z obowiązku obsługi brytyjskiego importu i ewtl. czarterowanie dla tego celu potrzebnych ilości tonażu obcego, podczas gdy odnośne wydatki byłyby z nadwyżką pokryte przez dewizy (być może dolary), zdobyte w wyniku pracy tonażu brytyjskiego w obsłudze wymiany towarowej między portami obcymi.

Warunki pracy w portach angielskich.-(BIM) Powołany we wrześniu r. 1947 w Anglii przez Ministerstwo Transportu specjalny Komitet dla zagadnień związanych z usprawnieniem pracy w tamtejszych portach opublikował ostatnio raport ze swej działalności, zawierający, obok ogólnych wniosków i zaleceń, także specjalne wskazówki dla poszczególnych portów.

Jak wynika z raportu, jedną z najpoważniejszych przyczyn opóźniających odprawę statków są remonty tonażu, gdyż doko nie rozprzeczają dostateczną ilość materiałów (surowca), ani wykwalifikowanych robotników, co wywołane jest brakiem dostatecznej ilości kapitałów. Równie poważną bolączką jest brak magazynów i hangarów transportowych oraz głębokich basenów, w związku z powojenną tendencją budowy dużych jednostek morskich. Raport zwraca też uwagę na niepełne wykorzystanie niektórych portów, a "przepracowanie" innych - zalecając przy tym odpowiedni rozdział ładunków, który w rezultacie dałby znaczne usprawnienie krążenia tonażu.

Poza tym obserwowane są znaczne trudności przy przeładunku poszczególnych towarów. Np. dla szybszego przeładunku zboża ma być wprowadzony system nadgodzin, niezależnie od zastrzeżenia wypłacenia "despatch - money"; projektowane jest również wprowadzenie pracy na 2 zmiany. Przy przeładunku drzewa powstają duże trudności związane z sezonowością tych przewozów, pomijając już fakt, że w niektórych portach przeładunek drzewa jest jeszcze całkowicie ręczny.

Co do wyposażenia portów - raport podkreśla brak równowagi w wyposażeniu poszczególnych portów oraz powszechny brak dźwigów. Małe tempo mechanizacji przypisywane jest niechęci eksploatujących urzędzenia portowe do nowych inwestycji, jako mało rentownych, jak również po prostu niechęci do wszelkich inowacji.

Poważnym problemem są też warunki pracy robotników (sanitarne, żywnościowe, pomoc lekarska itd.), bardzo często znacznie gorze niż w innych przemysłach; niechęć do pracy w portach i powoduje, że wydajność pracy angielskich robotników przeładunkowych stanowi obecnie jakoby 60% przedwojennej.

Raport stwierdza, że Anglia, zmuszona stratami wojennymi do czarterowania ok. 2 mil. TDW tonażu obcego, mogłaby zmniejszyć znacznie tę liczbę właśnie drogą usprawnienia obsługi statków w portach; 1 dzień zaoszczędzony w ruchu każdego statku angielskiego (i czarterowanego), zmniejsza zapotrzebowanie Anglii na tonaż o 30.000 t, a 1 dzień zaoszczędzony w stosunku do wszystkich statków zawijających do portów angielskich - przedstawia oszczędności 100.000 ton.

W. Brytania czarteruje obce statki dla przewozu drewna.-(BIM) W połowie czerwca b.r. brytyjski Minister Transportu oświadczył w Izbie Gmin, że rząd brytyjski zczarterował na lata 1947 i 1948

statków skandynawskich dla przewozu importowanego drewna z krajów nadbałtyckich, zaś na lata 1948 i 1949 jeszcze 18 statków. Sumy wydatkowane w związku z tym wyniosły do obecnej chwili 3.275.000 funt. szterl. Cały ten zaszczerwowany tonaż wkręcznie z odpowiednim tonażem brytyjskim, który można było wykorzystać do tego celu, zatrudniony był w przywozie drewna potrzebnego w sezonie 1947, ponadto zaś zaszczerwowano "na podróż" dalszy tonaż na wolnym rynku. W sezonie drzewnym 1948 sytuacja będzie podobna. W martwych okresach tych lat tonaż obcy zaszczerwowany "na czas" nie znajdzie pełnego zatrudnienia w przewozach drewna, co spowoduje straty dla W. Brytanii, prawdopodobnie w sumie 450.000 funtów. Jednakże, zdaniem Ministra Transportu, W. Brytanii nie posiada dostatecznej ilości tonażu żeglugi przybrzeżnej, przestawienie zaś pewnej ilości tonażu dalekomorskiego na obsługę bałtyckich przewozów drewna wykluczy pewną część zarobków dolarowych tego tonażu i jest z tego względu niepożądany. W tej sytuacji brytyjskie Ministerstwo Transportu decyduje się na zaszczerbowanie obcego tonażu i związane z tym straty w funtach szterlingach.

Działalność brytyjskiego lotnictwa cywilnego w latach 1946 i 1947. - (BIF) Wg tygodnika "The Shipping World" (23.VI.1948), brytyjskie linie lotnicze zrzeszone w British Air Charter Association, wykazały łącznie na r. 1946 przeloty w wysokości 2.879.800 mil ang., przewóz 57.479 pasażerów, 285 ton ładunku i 14 ton poczty. Za r. 1947 odpowiednie cyfry wynosiły: 8.044.700 mil. ang., 136.357 pasażerów, 1.686 ton ładunku i 54 tony poczty. Wynika z tego, że w r. 1947 wyniki pracy członków British Air Charter Association były przeszło trzy razy większe niż w r. 1946. Wszystkie niezależne brytyjskie linie lotnicze, nie zrzeszone we wspomnianym Związku lub zrzeszone, wykazują w r. 1947 - 15 milionów mil. ang. przelotów, 250.000 przewiezionych pasażerów i ok. 3.000 ton ładunku.

Konkurencja portów północno-europejskich. - (BIF) Cigle nie rozwiązane zagadnienie ustalenia drogi tranzytu niemieckiego (Hamburg - Brema czy Antwerpia - Rotterdam) stale narasta i komplikuje się. Wyraża tendencja anglosaskich władz okupacyjnych preferowania Hamburga i Bremy kosztem Antwerpii i Rotterdamu jest o tyle paradoksalna, że porty te są zniszczone i pozbawione odpowiedniego wyposażenia. Hamburg i Brema straja się wykorzystać te przychylne nastroje przed ewentualnym zwiększeniem obrotów towarowych na skutek transportów marszałkowskich. Dezyderaty hamburskich władz portowych sprecyzował ostatni dziennik "Hamburger Hafen Nachrichten", występujący w obronie słynnych Seehafen Ausnahme Tarifen; chodzi tu o utrzymanie za wszelką cenę tych klauzul protekcyjnych, które pozwoliłyby Hamburgowi i Bremie zatrzymać choć część ich przedwojennej masy ładunkowej. Portownicy Hamburga są ostatnio poważnie zaniepokojeni krańcowymi pogłoskami o planowanym zniesieniu wyjątkowych taryf kolejowo-portowych, których liczba sięgała ponad 100. Zrealizowanie tego zamierzenia byłoby, zdaniem dziennika, ciężkim ciosem dla całej gospodarki Niemiec, bowiem wyjątkowe taryfy portowe i kolejowe są nie tylko nieodzownym warunkiem konkurencyjności portów niemieckich, lecz umożliwiając też reaktywizację niemieckich rynków surowcowych. Dziennik domaga się przywrócenia stosowanych do r. 1940 uproszczonych dla portów taryf kolejowych, a co-najmniej zniesionych obecnie taryf wyjątkowych (56). Zdaniem komentatorów belgijskich ewentualne wprowadzenie kolejowych taryf wyjątkowych dla portów, obciążałoby katastrofalnie już i tak pracujące koleje niemieckie.

Szczecin konkurentem Antwerpii. - (BIF) Niemiecki "Verkehrs Kurier", wychodzący w Dortmundzie, omawiając zawarty układ polsko-czechosłowacki pisze, że wywoła on zmianę kierunku ładunków czechosłowackich na port szczeciński. "W roku 1935 Szczecin będzie największym portem

polskim i groźnym konkurentem Antwerpii co do zdolności przepustowej portu" - taka jest konkluzja prasy niemieckiej o możliwościach Szczecina.

Wzrost wynagrodzeń robotników portowych w Antwerpii.-(BIM) W wyniku kilkumiesięcznych pertraktacji między związkami robotników portowych Antwerpii a pracodawcami zawarto tymczasowe porozumienie, na mocy którego wynagrodzenie dzienne robotnika zostało podniesione o 14 frs. (w tym 4 frs. jako rekompensata za zniesione kupony rządowe dla wyrównania wysokich kosztów utrzymania). Układ ten będzie obowiązywał 100 dni (od 1.VI.1948), a w międzyczasie przeprowadzona będzie gruntowna rewizja sytuacji na rynku pracy w porcie, przy czym przewiduje się przeniesienie części robotników do prac budowlanych w porcie, zależnie od nasilenia ruchu statków.

Podwyżka wynagrodzeń nie wpłynie na wysokość taryf opłat przeładunkowych, ponieważ zostanie pokryta ze specjalnego funduszu zebranego przez pracodawców.

Port Le Havre.-(BIM) Wydany przez Anglo-Francuskie Towarzystwo Morskie biuletyn "Wiadomości z Francji" przyniósł ostatnio ciekawe porównanie możliwości przepustowych portu Le Havre przed wojną i obecnie.

Z przedwojennej liczby 247 dźwigów w r.1945 tylko 1 pozostał nie zniszczony. W r.1947 zainstalowano już 163 dźwigi, w tym 15 dźwigów pływających i 1 mostowy. Najpoważniejszą trudność przedstawia odbudowa hangarów; całkowicie zniszczonych zostało 31, a reszta (19) poważnie uszkodzona. Dzięki intensywnej pracy odbudowano już jednak całkowicie magazyn bawełny (ok. 15.000 m²). Poważnym sukcesem jest również odbudowa zbiorników na ropę w porcie, których pojemność wynosi obecnie 6 mil.stóp³ (przed wojną 9,5 mil., zniszczono 7,5 mil.). Uruchomiono już również rurociągi i odbudowano specjalne baseny dla tankowców. Osiągnięta szybkość rozładunku tankowców jest imponująca: np. tankowiec "Hampton Roads" (11.455 NRT), który przywiózł 24.000 t ropy, został rozładowany w ciągu 24 godzin, a jego całkowity postój w porcie trwał 31 godzin.

Mimo że odbudowany dopiero w 50%, port Le Havre bije już nie tylko rekordy pozostałych portów francuskich, ale i swe własne przedwojenne.

W maju r.1948 tonaż statków na wejściu i wyjściu osiągnął 1.507.835 NRT, czyli najwyższą miesięczną cyfrę od chwili zakończenia wojny. Porównanie wytrzymuje tylko Marsylia, która również osiągnęła 1.589.794 NRT. Pod względem obrotów towarowych Le Havre zajął pierwsze miejsce z 941.012 t (w przywozie o 200.000 t więcej niż w r.1938) przed Marsylią z 864.000 t.

Obroty portów włoskich w r.1947.-(BIM) W r.1947 porty włoskie przeładowały łącznie 30.082.293 t (przywóz 24.422.093 t), czyli o 19.538.293 t więcej niż w r.1946. Wzrost wyniósł więc ok. 50%.

Obroty portów włoskich w r.1947 osiągnęły 80,7% poziomu z r.1938.

Udział bandery włoskiej w obsłudze tych przewozów przedstawia się następująco: 77,3% w przywozie, 91,2% w wywozie, a 81% łącznej masy przewozów.

Austriacka flota handlowa.-(BIM) W rezultacie długotrwałych negocjacji między przemysłowcami austriackimi i armatorami włoskimi utworzone zostało przedsiębiorstwo żeglugowe z siedzibą centrali w Wiedniu i agencją w Trieście. Przedsiębiorstwo to będzie eksploatowało tonaż austriacki pozostający w rejestrze triesteńskim. W pierwszej fazie działalności eksploatowane będą 2 szybkie motorowce pod

handera austriacka, budowane obecnie na stoczni w Monfalcone, których ukończenie przewidywane jest na wrzesień r. 1948. Oba statki będą pływały w rejonie Morza Śródziemnego. W miarę rozrastu przedsiębiorstwa planuje się rozbudowę jego tonażu.

Badownictwo okrętowe w Hiszpanii.-(BIM) Jak podaje "The Shipping World" z 16.VI.1948, na stoczniach hiszpańskich znajdowało się w budowie w dniu 1.VII.1947 ogółem 200 jednostek o łącznym tonażu 229.684 BRT (258.561 TDW) na ogólną wartość 13.776.940 funt. szterl. Wyżej przytoczone cyfry nie wyczerpują jakoby zdolności produkcyjnej stoczni hiszpańskich, które mogłyby zwiększyć poważnie swą produkcję, gdyby miały zapewniony dopływ kapitałów na cele modernizacji. Tymczasem jednak armatorzy hiszpańscy niechętnie zamawiają nowy tonaż na stoczniach krajowych, przekładając raczej stocznie zagraniczne.

Rekordowy ruch statków w Kanał Sueskim.-(BIM) Jak podaje "The Shipping World" (30.VI.1948) w r. 1947 ruch statków w Kanał Sueskim był większy niż przed wojną i ponił rekord najpomyślniejszych lat. Statystyka pierwszych 5 miesięcy r. 1948 wykazuje dalszy wzrost ruchu. W ruchu towarowym ta droga ładunki ropy stanowi 64% ogółu ładunków idących na północ. Zdaniem Zarządu Tow. Kanału Sueskiego, należy liczyć się z utrzymaniem tego poziomu ruchu tankowców przez najbliższe 2 - 3 lata, poczem może nastąpić spadek w tym zakresie, na skutek uruchomienia budowanych obecnie w Arabii rurociągów. Z drugiej strony jednak to samo źródło podkreśla możliwość takiego zwiększenia produkcji ropy w okręgu Zatok Perskiej, że oba środki transportu, tzn. rurociągi i tankowce, znajdą dostateczne zatrudnienie. Jako wynik znacznego ruchu statków i towarów, sytuacja finansowa Tow. Kanału Sueskiego przedstawiała się w r. 1947 bardzo pomyślnie, mimo że wzrostowi opłat od statków w wysokości 40% odpowiadał wzrost wydatków eksploatacyjnych o 26%. Kl. potliwa dla Zarządu Kanału sytuację stwarza utrudnienia w punktualnym zakatwianiu przez władze egipskie formalności wizowych dla załóg statków.

Fotografia radarowa "MIRAR".-(BIM) W porcie nowojorskim opracowuje się obecnie fotografie radarowa, jako pomoc techniczna dla ewentualnych rozpraw Izby Morskiej, dotyczących zderzenia się statków w mgle, w porcie lub na redzie. Aparaty "MIRAR" mogą być montowane na istniejących urządzeniach radarowych na statkach i holownikach; filmuje one każdorazową sytuację radarową. Seria zdjęć daje w rezultacie pozycję i kurs statku własnego, pozycję i kursy innych statków, szybkość własnego i innych statków (skoro czas i odległość są uwidocznione na zdjęciach) oraz pozycję wszelkich przeszkód nawigacyjnych. Zdjęcia są robione co minutę. Aparat puszcza się w ruch w strefie możliwego zderzenia.