

TARYFA PORTOWA – WPROWADZENIE

Taryfa portowa to ustalony i zatwierdzony przez, odpowiedni organ państwowy lub określony czynnik publicznoprawny, i opublikowany we właściwej formie, wykaz stawek opłat za różnego rodzaju usługi portowe, wraz ze zbiorem przepisów określających warunki stosowania oraz sposoby ich obliczania i metody wymiaru.

W celu właściwej interpretacji jej postanowień niezbędne jest zapoznanie się z poniższymi definicjami załadunku, wyładunku, przeładunku pośredniego i bezpośredniego:

1. **załadunek na statek** to przemieszczenie ładunku od burty statku do jego wnętrza (bez kosztów zamocowania i zabezpieczenia ładunku w ładowni);
2. **wyładunek ze statku** to przemieszczenie ładunku z jego wnętrza do burty statku;
3. **przeładunek bezpośredni** to przemieszczenie ładunku w relacji środek transportu zapleczewego-burta statku lub burta statku-środek transportu zapleczewego;
4. **przeładunek pośredni** to przemieszczenie ładunku w relacji środek transportu zapleczewego-skład portowy-burta statku lub burta statku - skład portowy - ośrodek transportu zapleczewego.

Dobrze skonstruowaną, taryfę portową charakteryzuje:

1. **jedność postanowień** (poszczególne punkty taryfy nie mogą być ze sobą sprzeczne);
2. **jasność sformułowań** (postanowienia taryfy powinny być zrozumiałe dla każdego potencjalnego klienta portu);
3. **zgodność z obowiązującym prawem;**
4. **równość w traktowaniu wszystkich klientów.**

Aktualnie (od 1 stycznia 1994 r. z późniejszymi niewielkimi zmianami) w trzech największych polskich portach morskich (Gdańsk, Gdynia i Szczecin ze Świnoujściem) usługobiorców i usługodawców obowiązują, w przypadku braku zawarcia innej umowy, trzy odrębne taryfy portowe (w zależności od portu). Stawki taryf wyrażone są w jednostkach taryfowych (j.t.). Wartość jednostki taryfowej ustalono na 0,3 dolara amerykańskiego (USD). Przeliczenie stawek na walutę płatności następuje zgodnie z obowiązującą w dniu zakończenia wykonania usługi tabelą kursów NBP (kurs średni), jeśli strony nie uzgodniły inaczej.

Opłaty tonażowe, holownicze i cumownicze pobiera się od pojemności brutto statku (V), którą wyznaczamy za pomocą iloczynu jego trzech wymiarów: całkowitej długości (L), szerokości (b) i zanurzenia według letniej marki (d). Wynik zaokrągla się wzwyż do pełnego metra sześciennego. W przypadkach spornych decyduje świadectwo pomiarowe, certyfikat okrętowy lub wydawnictwo Lloyd's Register of Shipping (Rejestr Żeglugowy Lloyd'a).

Port wykonuje usługi wyłącznie na podstawie pisemnego zlecenia. Zleceniodawca jest zobowiązany podać w nim:

1. **nazwę ładunku, liczbę sztuk, ciężar brutto, pojemność [m³], współczynnik sztauerski [m³/t];** * szczególne właściwości ładunku i jego wymagania;
2. **rodzaj i cechy opakowania;**
3. **szczegółowy opis ładunków ciężkich, długich i przestrzennych** z podaniem wszystkich wymiarów;
4. **klasę niebezpieczeństwa** wg International Maritime Organization w wypadku wyładunku, przeładunku i/lub załadunku towarów niebezpiecznych;

Przy obliczeniach ciężar ładunku zaokrągla się wzwyż do:

1. 0,1 tony, jeżeli ładunek został określony w tonach;
2. 0,1 części danej miary, jeżeli ładunek został określony w innych jednostkach miary niż tona.

Zlecenie wykonania usług powinno być złożone przez zleceniodawcę w określonym przedziale czasu - najwcześniej 7 dni przed terminem wykonania usługi, a najpóźniej 4 godz. przed rozpoczęciem zmiany, w której ma być wykonana praca. Odwołanie zlecenia (oprócz dotyczącego przeładunku sztuk ciężkich powyżej 25 t, którego termin powinien być każdorazowo uzgadniany z portem) powinno nastąpić nie później niż na 1 godz. przed rozpoczęciem danej zmiany.

Zlecenie lub odwołanie zlecenia na usługi, które ma być zrealizowane w wolną sobotę, niedzielę lub święto powinno być zgłoszone przynajmniej:

- 26 godz. przed rozpoczęciem pierwszej zmiany w sobotę wolną od pracy, łącznie ze wszystkimi zmianami niedziel i świąt, które następują po wolnej sobocie;
- 26 godz. przed rozpoczęciem pierwszej zmiany niedzielnej i/lub świątecznej, jeśli sobota jest normalnym dniem pracy;
- do godz. 13.00 w piątek poprzedzający wolną sobotę – na pozostałe zmiany;
- w dzień przedświąteczny, jeśli sobota jest normalnym dniem pracy – na pozostałe zmiany.

Jako święta uroczyste rozumie się: 1 stycznia (cały), niedzielę Wielkanocy (cały), 3 maja (cały), 24 grudnia (od godz. 15.00), 25 grudnia (cały) oraz 31 grudnia (od godz. 15.00).

O ile odpowiednie punkty taryfy nie stanowią inaczej, **dodatki do odpowiednich stawek taryfowych wynoszą:**

- 80% za pracę w wolne soboty, z wyjątkiem załadunku, wyładunku, przeładunku i manipulacji przy węglu, rudzie, innych masowych, zbożu, ładunkach płynnych, bez transportu oraz manipulacji obejmujących koszt materiału;
- 40%, za pracę w wolne soboty przy załadunku, wyładunku, przeładunku i manipulacji dotyczących węgla, rudy, innych masowych, zboża, ładunków płynnych, bez transportu oraz manipulacji obejmujących koszt materiału;
- 100% za pracę w niedziele i święta (oprócz świąt uroczystych), z wyjątkiem załadunku, wyładunku, przeładunku i manipulacji przy węglu, rudzie, innych masowych, zbożu, ładunkach płynnych, bez transportu oraz manipulacji obejmujących koszt materiału;
- 60% za pracę w niedziele i święta (oprócz świąt uroczystych) przy załadunku, wyładunku, przeładunku i manipulacji dotyczących węgla, rudy, innych masowych, zboża, ładunków płynnych, bez transportu oraz manipulacji obejmujących koszt materiału;
- 150% za prace wykonywane w święta uroczyste;
- 15% za prace wykonywane w nocy;
- 100% stawki załadunkowej/wyładunkowej za prace wykonywane na zewnątrz falochronu w relacji bezpośredniej;
- 50% stawki załadunkowej/wyładunkowej za prace wykonywane na zewnątrz falochronu w relacji pośredniej;
- 25% stawki załadunkowej/wyładunkowej za prace w pomieszczeniach trudno dostępnych;
- 20% za załadunek, wyładunek lub przeładunek towarów w stanie niehandlowym;
- 20% za kruszenie zamrożonych towarów sypkich w wagonie kolejowym;
- 30% za przeładunek sztuk ciężkich do/z wagonów krytych w relacji bezpośredniej;
- 20% za przeładunek sztuk ciężkich do/z wagonów krytych w relacji pośredniej;
- 10% stawki załadunkowej/wyładunkowej za przemieszczenie towaru w relacji statek 1-statek 2, ładownia 1 ładownia 2 lub za przemieszczenie towaru wewnątrz tej samej ładowni;
- 100% za przeładunek towarów niebezpiecznych klasy od 1 do 5;
- 50% opłaty holowniczej za holowanie lub przeholowanie statku nie używającego własnych maszyn;
- 25% opłaty cumowniczej za czekanie zamówionych cumowników z winy statku, trwające ponad 1 godz., za każdą następną rozpoczętą godzinę oczekiwania, lub za odwołaną usługę cumowniczą po przybyciu cumowników do statku;
- 100% stawki za zaokrętowanie/wyokrętowanie samochodu osobowego, samochodu ciężarowego, autobusu, przyczepy samochodowej, naczepy kontenerowej, motocykla, skutera, roweru lub towaru na samochodzie, przyczepie, naczepie lub w kontenerze środkami przystani promowej (bez własnego napędu i kierowcy).

O ile odpowiednie punkty taryfy nie stanowią inaczej, **zniżki od odpowiednich stawek taryfowych wynoszą:**

- 100% opłaty tonażowej w wypadku okrętów wojennych, statków hydrograficznych, statków szkolnych, statków sportowych, statków państwowych organizacji kontrolnych oraz, pod warunkiem niewykonywania czynności przeładunkowo-handlowych, pozostałych jednostek pływających, wchodzących do portu celem zasięgnięcia informacji lub otrzymania dyspozycji i wychodzących z portu przed upływem 48 godz., otrzymania pomocy lekarskiej dla chorego członka załogi lub pasażera, znalezienia schronienia przed niebezpiecznymi warunkami atmosferycznymi oraz złożenia wizyty kurtuazyjnej;
- do 50% stawek załadunkowych/wyładunkowych przy załadunku/wyładunku towarów

wyłącznie mechanicznymi urządzeniami statkowymi;

- 50% opłaty tonażowej w wypadku statków zatrzymujących się na redzie i tam dokonujących załadunku/wyładunku lub odprawy pasażerów;
- 20% opłaty tonażowej w wypadku statków linii regularnych, zarejestrowanych w danym porcie morskim;
- 75% opłaty tonażowej w wypadku statków wchodzących do portu w celu naprawy lub uzupełnienia bunkru, pod warunkiem, że ich pobyt ogranicza się wyłącznie do wykonania zamierzonych czynności;
- 50% opłaty postojowej w wypadku statków wchodzących do portu na postój i zacumowanych w miejscu wskazanym jako postojowe przy dalbach, beczkach, falochronie lub wzdłuż innego statku;
- 20% opłaty za holowanie i przycumowanie/odcumowanie statku turystycznego;
- 10% opłaty za holowanie i przycumowanie/odcumowanie statku linii regularnej zarejestrowanego w danym porcie;
- 10% opłaty za holowanie i przycumowanie/odcumowanie statku trampowego, poczynając od jedenastego zawinięcia w każdym roku kalendarzowym do danego portu;
- 50% opłaty za holowanie statku wzdłuż tego samego nabrzeża lub w tym samym basenie portowym;
- 50% opłaty holowniczej za odwołanie zamówienia na holownik na mniej niż 2 godz. przed planowanym terminem holowania;
- 50% opłaty holowniczej za holowanie lub asystę przerwana i dalej nie kontynuowaną;
- 25% opłaty holowniczej za czekanie holownika z winy statku, trwające ponad 30 min, za każdą następną rozpoczętą godzinę oczekiwania;
- 50% opłaty holowniczej za obrócenie statku bez zmiany nabrzeża;
- 20% opłaty holowniczej za holowanie lub przeholowanie statku w okresach lodu.

Port odpowiada za straty i uszkodzenia ładunku powstałe podczas przeładunku, jeżeli nie udowodni, że szkoda nastąpiła wskutek okoliczności od niego niezależnych. W pozostałych przypadkach ciężar dowodu spoczywa na zleceniodawcy.

Port jest wolny od winy, jeżeli straty lub szkody powstały w wyniku:

- ubytku, rozkurzu, złamania, korozji, zepsucia, przeniknięcia przez opakowanie lub wycieku spowodowanego właściwościami towaru lub działaniem szkodników;
- braku lub niedostateczności normalnego, handlowego opakowania;
- wpływu pogody lub innych zewnętrznych działań, gdy towary były składowane - zwyczajowo lub zgodnie z umową - na wolnym powietrzu lub pod wiatą;
- manipulacji lub przepakowań dokonanych przez gestora ładunku, pod warunkiem prawidłowego zamknięcia opakowania;
- klęski żywiołowej, strajku pracowników portu i/lub kontrahentów lub działania innej siły wyższej;
- nieterminowego przybycia cło portu środków transportu przedpolowego i zapleczewego;
- zarządzeń lub działań władz administracji państwowej;
- udzielania niezbędnej pomocy, do której port był zobowiązany w interesie swego bezpieczeństwa;
- uszkodzenia śrub rezerwowych, materiałów sztauerskich, wystających uchwyty, pokryw tankowych i włazowych, tuneli wałowych itp. przedmiotów, które podczas przeładunku towarów sypkich muszą znajdować się w ładowniach statku.

Odpowiedzialność portu za szkody towarowe jest ograniczona do wartości zadeklarowanego ładunku nie większej niż 2 j.t. za 1 kg, maksymalnie jednak 35 tyś. j.t. za całość szkody.

Składowanie ładunków w portach odbywa się zgodnie z regulaminem składowania, na podstawie wystawionego przez zleceniodawcę lub przez port kwitu składowego. Usługi składowe obejmują przechowywanie ładunków w magazynach, na barkach, w szopach lub na placach składowych. **Magazyny** podzielono:

- **manipulacyjne**, przeznaczone do składowania krótkoterminowego;
- **długoterminowe**, przeznaczone do składowania długoterminowego, wyznaczane w miarę posiadanych możliwości składowych.

Opłaty składowe są zróżnicowane w zależności od rodzaju ładunku, miejsca i czasu jego złożenia, ciężaru brutto, klasy przestrzennej towaru, rodzaju składowania (krótko- lub długoterminowe) i kierunku przewozu (import, eksport cło krajów europejskich i/lub eksport do krajów zamorskich [Do „krajów europejskich” zaliczamy porty europejskie, porty Morza Śródziemnego, Czarnego, natomiast do „krajów zamorskich” - wszystkie pozostałe porty]). Ponadto w wypadku drobnicy wyróżniamy okres wolny od opłat składowych, okres opłat normalnych i okres opłat progresywnych.

Okres składowania liczy się od dnia złożenia ładunku do dnia jego wydania z magazynu lub placu składowego. Dniem złożenia w imporcie jest ostatni dzień wyładunku danej partii konosamentowej ze statku. Dniem podjęcia w eksporcie jest dzień rozpoczęcia załadunku statku. Przy wyładunku/załadunku do lub z innych środków przewozowych obowiązują ilości towaru przyjęte/wydane w danym dniu. W wypadku składowania ładunków masowych luzem (np. rud metali, zboża, węgla, boksytów, fosfatów) i palet w magazynach manipulacyjnych lub długoterminowych stosuje się stawki jak za drobnicę, wg klasy składowej A, z, tym że w odniesieniu do palet obowiązuje 15-dniowy okres wolny od opłat [ładunki drobnicowe zaliczono do klasy składowej A (np. celuloza, wyroby żelazne i stalowe, metale kolorowe, nawozy sztuczne, ziarna kawy, ziemniaki, sztuki ciężkie) charakteryzują, się niskim współczynnikiem przestrzenności, zajmują, niedużo pojemności składowej, więc opłaty za tonodzień ich składowania są, trochę niższe od opłat dotyczących ładunków zaliczonych do klasy B (ze średnim współczynnikiem przestrzenności, np. bawełny, dywanów, tkanin, orzeszków ziemnych, przypraw spożywczych) i znacznie niższe od opłat dotyczących ładunków zaliczonych do klasy C (z wysokim współczynnikiem przestrzenności, np. cytrusów, jabłek, pierza, opon, towarów mrożonych).]. Po tym okresie następuje okres opłat normalnych, ze stawką jak w magazynie krótkoterminowym.

Od opłat za usługi składowe port nie pobiera dodatku świątecznego.

Za wyładowanie ze statku towarów w stanie pomieszonym i dokonanie segregacji na partie konosamentowe na składzie port nalicza opłaty składowe wraz z dodatkiem 100% do stawki zasadniczej od pierwszego dnia złożenia całej ilości towaru do momentu dokonania ostatecznej segregacji poszczególnych partii konosamentowyci, bez uwzględniania okresu wolnego od opłat, jeśli port nie przystąpi do segregacji lub ją przerwie, czas ten nie obciąża płatnika kosztów składowania, Po dokonaniu ostatecznej segregacji każdej partii towaru stosuje się przewidziane w taryfach okresy wolne od opłat, a następnie okresy opłat normalnych i progresywnych. Gdy na życzenie klienta lub z, uwagi na właściwości ładunku, zostaje on złożony w sposób uniemożliwiający normalne wykorzystanie powierzchni składowej, port może zastosować stawki jak za jej wynajęcie. Dotyczy to również towarów wybuchowych składowanych na środkach transportowych portu.

Okresy wolne od opłat składowych kształtują się następująco:

- **drobnica** (w magazynach manipulacyjnych i placach składowych): import -- 8 dni; eksport do „krajów europejskich” - 10 dni; eksport do „krajów zamorskich” - 20 dni;
- **ładunki suche masowe** (oprócz drewna i zboża): import - 20 dni; eksport do „krajów europejskich” - 20 dni; eksport do „krajów zamorskich” - 20 dni;
- **drewno** (place składowe i specjalne magazyny manipulacyjne): import -15 dni; eksport do „krajów europejskich” - 20 dni; eksport do „krajów zamorskich” - 20 dni;
- **zboża, nasiona oleiste i towary pochodne** (silosy): import - 10 dni; eksport do „krajów europejskich” - K) dni; eksport do „krajów zamorskich” - 10 dni. Minimum wartości wysławionej przez port faktury za wszystkie usługi wynosi 30,00 j.t.

Omawiane taryfy nie dotyczą opłat m.in. za usługi pilotowe, ujętych w odrębnej taryfie, ustalonej przez firmę posiadającą stację pilotową w porcie i wykonującą usługi pilotowe. Taryfy za pilotaż są różne (i mają inną podstawę wymiaru) w różnych portach (patrz zał. 7 i 8).

Zgodnie z zarządzeniami Ministra Pracy i Polityki Socjalnej, dodatkowe dni wolne od pracy we wszystkich przedsiębiorstwach (w tym również portowych) przypadają w następujących terminach:

- w 1995 r. - 21 I, 25 II, 25 III, 22 IV, 29 IV, 2 V, 6 V, 27 V, 17 VI, I VII, 14 VIII, 19 VIII, 2 IX, 23 IX, 7 X, 2 XII, 30 XII;
- w 1996 r. - 6 I, 20 I, 27 I, 10 II, 17 II, 24 II, 2 III, 16 III, 30 III, 6 IV, 13 IV, 27 IV, 2 V, 4 V, 11 V, 25 V, I VI, 8 VI, 22 VI, 29 VI, 13 VII, 20 VII, 27 VII, 3 VIII, 17 VIII, 31 VIII, 7 IX, 21 IX, 28 IX, 5 X, 19 X, 26 X, 2 XI, 9 XI, 30 XI, 21 XII, 27 XII, 28 XII.

TARYFA PORTOWA – ZADANIA

Zadanie 6.1

Prom pasażersko-samochodowy „Pomerania” (7414 BRT, 3819 NRT, 1146 DWT, długość całkowita statku 127,43 m, szerokość statku 19,45 m, zanurzenie statku mierzone według letniej linii wodnej 5,42 m), pływający stale na trasie Świnoujście-Ystad, przybył z Ystad na redę portu Świnoujście 7 stycznia 1996 r. (niedziela) o godz. 15.00 i zacumował w bazie promowej o godz. 16.00. Statek len przywiózł dwie wycieczki 30-osobowe i 50 indywidualnych pasażerów, którzy mają zejść na ląd w porcie, 25 samochodów ciężarowych z przyczepami oraz pociąg składający się z 25 wagonów towarowych dwuosioowych. Natomiast do zaokrętowania przygotowanych jest: 20 kontenerów 30-stopowych z artykułami gospodarstwa domowego, 65 indywidualnych pasażerów, pociąg składający się z 20 wagonów towarowych czteroosiowych oraz 10 samochodów osobowych, których właścicielami są podróżujący pasażerowie. Kontenery przed załadunkiem składowane były przez 12 dni. Płatne czynności portowe, poza wyokrętowaniem, zaokrętowaniem i składowaniem, objęły:

1. wejście i wyjście promu oraz zajęcie nabrzeża (opłata tonażowa);
2. holowanie promu z redy portu Świnoujście do bazy promowej (i z powrotem) w asyście 2 holowników;
3. usługi pilotowe;
4. usługi cumownicze;
5. dostawę na statek 50 m³ wody z hydrantu nabrzeżnego w dniu 8 stycznia 1996 r.;
6. dostawę na statek 150 lampogodzin energii elektrycznej do celów oświetleniowych;
7. opłatę na fundusz socjalny i kulturalny dla marynarzy;
8. zainstalowanie aparatu telefonicznego na statku;
9. zamocowanie na promie samochodów osobowych, kontenerów oraz wagonów kolejowych;
10. wynajęcie rampy pływającej ro-ro na 24 godz.;
11. opłaty pasażerskie.

Wyznaczyć wysokość opłat portowych. W jaki sposób na powyższe opłaty wpłynęłoby wyposażenie promu w dziobowe stery strumieniowe?

Zadanie 6.2

Statek „Bełchatów” bandery polskiej o ładowniach łatwo trzymających (39309 BRT, 25123 NRT, 71277 DWT, długość całkowita statku 232,37 m, szerokość statku 32,25 m, zanurzenie statku mierzone według letniej linii wodnej 13,85 m) przybył z Marsylii na redę portu Gdańsk 8 czerwca 1995 r. (czwartek) o godz. 10.00 i zacumował w Porcie Północnym dnia 9 czerwca 1995 r. o godz. 9.00. Jednostka ta przywiozła 37 185 925 kg koksu pogazowego (do wyładunku i przeładunku na wagony kolejowe) oraz 5 pasażerów, z których 3 zeszło na ląd i pozostało w Gdańsku, a 2 - po zwiedzeniu miasta - powróciło na statek (ruch turystyczny). Natomiast z wagonów kolejowych nastąpił przeładunek i załadunek na statek przygotowanych 26000910 kg węgla brunatnego dla odbiorcy kanadyjskiego. Węgiel ten był składowany przez 17 dni, przy stawce jednostkowej 3,20 j.t./t. Normę wyładunkową/załadunkową, określono na 7000 t w ciągu doby, przy klauzuli SHEX dla wyładunku i SHINC dla załadunku. Wysokość demurrage określono na 5 tyś. USD za dobę przy klauzuli d.h.d.d.o. Płatne czynności pozaprzeładunkowe objęły:

1. wynajęcie 2 motorówek na 50 godz. o mocy 1.100 KM każda;
2. wejście i wyjście statku do portu oraz zajęcie nabrzeża przez statek trampowy (opłata tonażowa);
3. przeprowadzenie statku (pilotaż) ze starego portu w Gdańsku do Portu Północnego;
4. holowanie statku ze starego portu w Gdańsku do Portu Północnego w asyście 3 holowników;
5. przycumowanie do i odcumowanie statku od nabrzeża;
6. dostawę na statek 1000 l paliwa płynnego (bunkrowanie);
7. dostawę z hydrantu nabrzeżnego wody na statek - 40 m³ w dniu 13 czerwca, 30 m³ w dniu 14 czerwca, 35 m³ w dniu 15 czerwca 1995 r.;
8. dostawę na statek 500 kWh energii elektrycznej do celów pozaświetleniowych;
9. opłatę na fundusz socjalny i kulturalny dla marynarzy;
10. opłaty pasażerskie.

Rozkład przeładunku, wyładunku i załadunku przedstawiono w tab. 6.1. Wyznaczyć wysokość opłat portowych.

RYSUNEK 1

Zadanie 6.3

Statek typu con-ro liniowej żeglugi regularnej „Tadeusz Kościuszko” (30085 BRT, 14380 NRT, 22709 DWT, długość całkowita statku 200,27 m, szerokość statku 31,73 m, zanurzenie statku mierzone według letniej linii wodnej 9,50 m) przybył z Bremerhaven na redę portu Gdynia 29 grudnia 1995 r. (piątek) o godz. 12.00 i zacumował przy nabrzeżu Helskim o godz. 15.00. Jednostka ta przywiozła 200 kontenerów 20-stopowych z motocyklami do wyładunku i przeładunku na wagony kolejowe oraz 12 pasażerów, którzy zeszli na ląd w porcie i pozostali w Polsce. Natomiast na statek przeładowano ze składu portowego i załadowano dla odbiorcy w Bremerhaven:

1. 80 kontenerów 20-stopowych ze sprzętem elektrotechnicznym;
2. 30 kontenerów 30-stopowych z odzieżą;
3. 30 kontenerów 40-stopowych z rowerami;
4. 10 kontenerów 20-stopowych pustych;
5. 50 samochodów osobowych, z koniecznością wynajęcia kierowców portu do wprowadzenia pojazdów na pokład statku.

Kontenery „pełne do załadunku” składowane były w porcie przez 24 dni. Płatne czynności pozaprzeładunkowo-składowe objęły:

1. wejście i wyjście statku do i z portu oraz zajęcie nabrzeża przez statek liniowej żeglugi regularnej (opłata tonażowa);
2. przeprowadzenie statku (pilotaż) z redy do portu w Gdyni i z portu na redę;
3. holowanie statku z redy do nabrzeża przeładunkowego w asyście 2 holowników i z powrotem;
4. przycumowanie do i odcumowanie statku od nabrzeża;
5. mocowanie na statku 50 samochodów osobowych;
6. mocowanie 200 kontenerów 20-stopowych z motocyklami na wagonach kolejowych niespecjalistycznych (z materiałem);
7. wyczyszczenie 10 kontenerów pustych do załadunku i wywóz śmieci;
8. mycie kontenerów z rowerami;
9. opłaty pasażerskie;
10. dostawę na statek 60 m³ wody z hydrantu nabrzeżnego;
11. dostawę 650 l paliwa płynnego na statek (bunkrowanie);
12. dostawę na statek 550 kWh energii elektrycznej do celów pozaświetleniowych oraz 100 lampogodzin do celów oświetleniowych;
13. opłatę na fundusz socjalny i kulturalny dla marynarzy.

Rozkład wyładunku, przeładunku i załadunku przedstawiono w tab. 6.2. Wyznaczyć wysokość opłat portowych.

RYSUNEK 2

Zadanie 6.4

Prom pasażersko-samochodowy bandery hiszpańskiej „Torreador” (14417 BRT, 4323 NRT, 5583 DWT, długość całkowita statku 155,19 m, szerokość statku 21,58 m, zanurzenie statku mierzone według letniej linii wodnej 5,10 m), pływający na trasie Barcelona - Gdańsk - Barcelona, przybył na redę portu Gdańsk 10 listopada 1995 r. (piątek) o godz. 10.00 i zacumował przy nabrzeżu Ziółkowskiego o godz. 14.00. Jednostka ta przywiozła 200 pasażerów, którzy zeszli na ląd pozostali w Gdańsku, 60 samochodów osobowych oraz 12 samochodów ciężarowych z przyczepą, które zostały wyokrętowane przez ich właścicieli. Natomiast na statek zaokrętowano 170 pasażerów, załadowano 70 samochodów osobowych, 5 motocykli oraz 19 samochodów ciężarowych z przyczepą, (wszystkie pojazdy z kierowcy). Płatne czynności pozaprzeładunkowe objęły:

1. wejście i wyjście statku do i z portu oraz zajęcie nabrzeża przez statek liniowej żeglugi regularnej (opłata tonażowa);
2. przeprowadzenie statku (pilotaż) z redy do starego portu w Gdańsku i z portu na redę;
3. holowanie statku z redy do nabrzeża przeładunkowego i z powrotem w asyście holownika;
4. przycumowanie do i odcumowanie statku od nabrzeża;
5. opłaty pasażerskie;
6. dostawę na statek 515 m³ wody z hydrantu nabrzeżnego;
7. dostawę na statek 120 t paliwa płynnego (bunkrowanie);

8. dostawę na statek 450 kWh energii elektrycznej do celów pozaświetleniowych oraz 150 lampogodzin do celów oświetleniowych;
 9. opłatę na fundusz socjalny i kulturalny dla marynarzy.
- Rozkład wyładunku i załadunku przedstawiono w tab. 6.3. Wyznaczyć wysokość opłat portowych.

RYSUNEK 3

Zadanie 6.5

Drobnicowiec uniwersalny „Kraków II” (11 573 BRT, 6179 NRT, 13593 DWT, długość całkowita statku 149,00 m, szerokość statku 21,99 m, zanurzenie statku mierzone według letniej linii wodnej 9,14 m) przybył z Rostocku do portu Szczecin 29 lutego 1996 r. (czwartek) i zacumował przy nabrzeżu Polskim o godz. 1400. Natychmiast przystąpiono do wyładunku 2000750 kg drewna egzotycznego, 1500280 kg okrągłaków luzem, 2000 m³ spakietyzowanej tarcicy oraz 1000 m³ drewna sztauerskiego i przeładunku do podstawionych wagonów kolejowych (drewno egzotyczne, tarcicę i drewno sztauerskie) oraz na skład portowy (okrągłaki), na którym ładunek ma pozostać przez 9 dni. Następnie ze składu portowego przeładowano i załadowano na statek 5900375 kg podkładów kolejowych luzem dla odbiorcy belgijskiego oraz zaokrętowano 4 pasażerów. Norma wyładunkowa i załadunkowa ustalona została na 1600 t/dobę lub 2000 m³/dobę, przy klauzuli SHINC dla wyładunku i SASHEX dla załadunku. Wysokość demurrage określono na 3 tys. USD za dobę, przy klauzuli d.h.d. Płatne czynności portowe, oprócz wyładunku, przeładunku, załadunku i składowania, objęty:

1. wejście i wyjście statku trampowego do/z portu Szczecin oraz zajęcie nabrzeża przeładunkowego (opłata tonażowa);
2. przeprowadzenie statku (pilotaż) z redy do portu Szczecin (i z powrotem);
3. holowanie statku z redy do portu Szczecin z wykorzystaniem 3 holowników przy wejściu statku do portu, a 2 holowników - przy opuszczaniu portu;
4. przycumowanie i odcumowanie statku do/od nabrzeża przeładunkowego;
5. sortowanie całej partii drewna załadowanego (łącznie z mierzeniem);
6. czyszczenie 100 wagonów ze zbitego śniegu i lodu;
7. egalizację drewna egzotycznego;
8. klarowanie 4 bomów;
9. suszenie zamoczonej ładowni za pomocą urządzeń grzewczych z nadmuchem o wydajności 85 tyś. kcal/godz. przez 4 godz.;
10. ułożenie w sztaple całego drewna sztauerskiego;
11. opłatę na fundusz, socjalny i kulturalny dla marynarzy;
12. opłaty pasażerskie.

Rozkład wyładunku, przeładunku i załadunku przedstawiono w tab. 6.4. Wyznaczyć wysokość opłat portowych.

RYSUNEK 4

Zadanie 6.6

Statek liniowej żeglugi regularnej, drobnicowiec uniwersalny „Adam Mickiewicz” (17552 BRT, 11 262 NRT, 17235 DWT, długość całkowita statku 190,21 m, szerokość statku 25,34 m, zanurzenie statku mierzone według letniej linii wodnej 9,55 m), pływający na trasie Gdynia-Aarhus-Antwerpia-Gdynia, przybył na redę portu Gdynia 13 czerwca 1995 r. (wtorek) o godz. 18.00 i zacumował przy nabrzeżu Polskim 14 czerwca 1995 r. o godz. 9.00 Statek ten przywiózł 13200925 kg herbaty indyjskiej na paletach (do wyładunku i przeładunku do magazynu, w którym ma pozostać 20 dni) oraz, 8 pasażerów, z których 3 ma zejść na ląd i pozostać w Gdyni, a 5 - po zwiedzeniu miasta - powrócić na statek (ruch turystyczny). Z wagonów kolejowych przeładowano i załadowano na statek 14333210 kg cukru w workach 50-kilogramowych dla odbiorcy belgijskiego. Płatne czynności portowe, poza przeładunkiem i składowaniem, objęły:

1. wejście i wyjście statku do i z portu oraz zajęcie nabrzeża przez statek liniowej żeglugi regularnej (opłata tonażowa);
2. przeprowadzenie statku (pilotaż) z redy do portu w Gdyni i z portu na redę;
3. holowanie statku z. redy do nabrzeża Polskiego i z powrotem w asyście 2 holowników;
4. przycumowanie do i odcumowanie statku od nabrzeża;
5. wynajęcie 2 motorówek na 30 godz., o mocy 270 KM i 330 KM;

6. czekanie zamówionego pilota na gotowość statku do rozpoczęcia pilotażu, trwające 80 min;
7. klarowanie 4 bomów;
8. wyciągnięcie 13 m³ drewna sztauerskiego z ładowni na pokład i następnie przemieszczenie go z pokładu na wynajętą na 15 godz. 150-tonową barkę z napędem i załogą;
9. dostawę z hydrantu nabrzeżnego wody na statek - 35 m³ w dniu 14 czerwca i 45 m³ w dniu 15 czerwca 1995 r.;
10. dostawę na statek 650 t paliwa płynnego (bunkrowanie);
11. dostawę na statek 440 kWh energii elektrycznej do celów pozaświetleniowych oraz 200 lampogodzin do celów oświetleniowych;
12. opłatę na fundusz socjalny i kulturalny dla marynarzy;
13. opłaty pasażerskie.

Rozkład wyładunku, przeładunku i załadunku przedstawiono w tab. 6.5. Wyznaczyć wysokość opłat portowych.

RYSUNEK 5

Zadanie 6.7

Statek trampowy „Powstaniec Warszawski” bandery polskiej, o ładowniach samotrymujących (20232 BRT, 13046 NRT, 33460 DWT, długość całkowita statku 198,33 m, szerokość statku 24,46 m, zanurzenie statku mierzone według letniej linii wodnej 10,98 m), przybył z Calais na redę portu Gdańsk dnia 27 października 1995 r. (piątek) o godz. 9.00 i zacumował przy Nabrzeżu Rudowym o godz. 14.00. Jednostka ta przywiozła 11333505 kg węgla kamiennego i 13500675 kg rudy manganu (do wyładunku i przeładunku na specjalistyczne wagony kolejowe). Natomiast z wagonów kolejowych nastąpił przeładunek i załadunek na statek przygotowanych 14957555 kg węgla brunatnego i 7400350 kg fosforytów dla odbiorcy włoskiego. Fosforyty były składowane przez 32 dni: 5 tys. t na placach składowych, a pozostała partia - w magazynach pływających. Normę wyładunkowo/załadunkową określono na 6500 t w ciągu doby, przy klauzuli: SHEXEIU dla wyładunku i SHEXUU dla załadunku. Wysokość demurrage określono na 4 tys. USD za dobę, przy klauzuli d.h.d.a.t.s. Płatne czynności, poza przeładunkiem i składowaniem, objęły:

1. wejście i wyjście statku do i z portu oraz zajęcie miejsca przy Nabrzeżu Rudowym przez statek trampowy (opłata tonażowa);
2. holowanie statku z redy portu w Gdańsku do Nabrzeża Rudowego i z powrotem w asyście 3 holowników;
3. przeprowadzenie statku (pilotaż) z redy portu w Gdańsku do Nabrzeża Rudowego i z powrotem;
4. przycumowanie do i odcumowanie statku od nabrzeża;
5. uszczelnienie wagonów kolejowych przy załadunku węgla kamiennego i rudy manganu;
6. próbobranie węgla kamiennego i węgla brunatnego;
7. otwieranie i zamykanie 4 luków ładowni;
8. wynajęcie na 20 godz. 4 kapturów łukowych;
9. dostawę na statek 750 l paliwa płynnego (bunkrowanie);
10. dostawę z hydrantu nadbrzeżnego wody na statek - 20 m³ w dniu 27 października, 25 m³ w dniu 28 października i 30 m³ w dniu 29 października 1995 r.;
11. dostawę na statek 340 kWh energii elektrycznej do celów pozaświetleniowych;
12. opłatę na fundusz socjalny i kulturalny dla marynarzy;
13. opłaty pasażerskie.

Rozkład przeładunku, wyładunku i załadunku przedstawiono w tab. 6.6. Wyznaczyć wysokość opłat portowych.

RYSUNEK 6, RYSUNEK 6b

Zadanie 6.8

Kontenerowiec „Henryk Cegielski” (30488 BRT, 9684 NRT, 23473 DWT, długość całkowita statku 202,45 m, szerokość statku 30,98 m, zanurzenie statku mierzone według letniej linii wodnej 9,15 m) przybył z Rotterdamu na redę portu Gdynia 21 grudnia 1995 r. (czwartek) o godz. 13.00 i zacumował przy Nabrzeżu Helskim o godz. 16.00. Jednostka ta przywiozła 160 kontenerów 20-

słopowych z narzędziami elektromechanicznymi, 5 zestawów kontenerów płytowych pustych, spiętrzonych po 5 warstw, oraz 70 kontenerów 30-stopowych z lampami operacyjnymi i Rtg do wyładunku i przeładunku do składu portowego, w którym mają one pozostać przez 14 dni, oraz 24 pasażerów, którzy zeszli na ląd w porcie i pozostali w Polsce. Ze składu portowego na statek przeładowano i załadowano dla odbiorcy w Cardiff:

- 110 kontenerów 20-stopowych ze sprzętem elektrotechnicznym i elektromechanicznym;
- 45 kontenerów 30-stopowych z wyrobami skórzanymi
- 50 kontenerów 40-stopowych z wyrobami tekstylnymi i odzieżą;
- 20 kontenerów 30-stopowych pustych;
- 5 samochodów osobowych.

Ponadto zaokrętowano 10 pasażerów. Kontenery 20- i 40-stopowe składowane były w porcie przez 27 dni, natomiast 30-stopowe z wyrobami skórzanymi - przez 22 dni. Płatne czynności, oprócz przeładunku i składowania, objęły:

1. wejście i wyjście statku do i z portu oraz zajęcie nabrzeża przez statek liniowej żeglugi regularnej (opłata tonażowa);
2. przeprowadzenie statku (pilotaż) z redy do portu w Gdyni i z portu na redę;
3. holowanie statku, nie używającego własnych maszyn, z redy do nabrzeża przeładunkowego i z powrotem w asyście 2 holowników;
4. przycumowanie do i odcumowanie statku od nabrzeża;
5. mocowanie na statku 5 samochodów osobowych;
6. rozpiętrzanie kontenerów płytowych;
7. etykietowanie nalepkami 42 kontenerów;
8. suszenie ładowni przez 4,5 godz. za pomocą 2 urządzeń grzewczych z nadmuchem, o wydajności 47500 kcal/godz.;
9. wyczyszczenie pustych kontenerów płytowych i wywóz śmieci;
10. napełnienie 50 kontenerów 40-stopowych wyrobami tekstylnymi i odzieżą;
11. zainstalowanie na statku aparatu telefonicznego na czas pobytu statku w porcie oraz opłatę ryczałtową na telefoniczne rozmowy miejscowe;
12. opłaty pasażerskie;
13. dostawę na statek 125 m³ wody z hydrantu nabrzeżnego;
14. dostawę na statek 820 t paliwa płynnego (bunkrowanie);
15. dostawę na statek 330 kWh energii elektrycznej do celów pozaświetleniowych oraz 155 lampogodzin do celów oświetleniowych;
16. opłatę na fundusz socjalny i kulturalny dla marynarzy.

Rozkład wyładunku, przeładunku i załadunku przedstawiono w tab. 6.7. Wyznaczyć wysokość opłat portowych

RYSUNEK 7

Zadanie 6.9

Zbiornikowiec bandery polskiej „Tatry” (18244 BRT, 10400 NRT, 31016 DWT, długość całkowita statku 170,57 m, szerokość statku 25,95 m, zanurzenie statku mierzone według letniej linii wodnej 11,07 m), wyposażony w dziobowe stery strumieniowe, przybył z Zeebrugge na redę portu Gdańsk dnia 11 sierpnia 1995 r. (piątek) o godz. 12.00 i zacumował w bazie przeładunkowo-składowej paliw płynnych Portu Północnego o godz. 15.00. Statek ten przywiózł jedną partię konosamentową 9640555 kg ropy naftowej do wyładunku i przeładunku na specjalistyczne wagony kolejowe - cysterny. Natomiast ze składów portowych nastąpił przeładunek i załadunek na statek przygotowanych 9350815 kg ropopochodnych ładunków płynnych, które były składowane przez 18 dni, przy stawce 2,5 j.t. za 1 t i dzień składowania. Normę wyładunkową/załadunkową określono na 9 tys. t w ciągu doby, przy klauzuli SHEXEIUBE dla wyładunku i SHEXUU dla załadunku. Wysokość demurrage określono na 3500 USD z.i dobę, przy klauzuli d.h.d.a.t.s. Płatne czynności, poza przeładunkiem i składowaniem, objęły:

1. wejście i wyjście statku do i z portu oraz zajęcie miejsca w bazie przeładunkowo-składowej paliw płynnych Portu Północnego przez zbiornikowiec (opłata tonażowa);
2. holowanie statku z redy portu w Gdańsku do nabrzeża Rudowego i z powrotem w asyście 3 holowników;
3. asystę pływającej jednostki straży pożarnej i nadzór przeciwpożarowy przy wejściu/wyjściu statku do/z portu oraz przez cały czas pobytu w porcie;
4. przeprowadzenie statku (pilotaż) z redy portu w Gdańsku do bazy przeładunkowo-składowej

- paliw płynnych Portu Północnego i z powrotem;
 5. przycumowanie i odcumowanie statku;
 6. wynajęcie dodatkowych 30 węży do ropy naftowej na czas wyładunku;
 7. wynajęcie 4 specjalistycznych barek-cystern bez, własnego napędu, z załogą na 6,5 godz.;
 8. wynajęcie 1 kompletu pneumatycznej zapory przeciwolejowej typu „Expandi” na czas wyładunku i załadunku;
 9. próbobranie całej przywiezionej partii konosamentowej ropy naftowej;
 10. dostawę na statek 660 l paliwa płynnego (bunkrowanie);
 11. dostawę na statek 50 m³ wody z hydrantu nabrzeżnego w dniu 12 sierpnia 1995;
 12. dostawę na statek 410 kWh energii elektrycznej do celów pozaświetleniowych;
 13. wynajęcie na 20 godz. mechanicznego zbieracza oleju bez własnego napędu, o wydajności 9 t/godz.;
 14. opłatę na fundusz, socjalny i kulturalny dla marynarzy;
- Rozkład przeładunku, wyładunku i załadunku przedstawiono w tab. 6.8. Wyznaczyć wysokość opłat portowych.

RYSUNEK 8

Zadanie 6.10

Drobnicowiec „Bochnia” (3541 BRT, 1679 NRT, 5172 DWT, długość całkowita statku 123,77 m, szerokość statku 17,03 m, zanurzenie statku mierzone według letniej linii wodnej 7,32 m) przybył z portu Stavanger w Norwegii na redę portu Gdańsk 15 listopada 1995 r. (środa) o godz. 11.00 i zacumował przy Nabrzeżu Oliwskim o godz. 13.30. Statek ten przywiózł 3765 t drewna egzotycznego, 14,25 m³ tarcicy w pakietach oraz 11,5 m³ drewna sztauerskiego do wyładunku i przeładunku do magazynu, w którym ma pozostać 23 dni, oraz 4 pasażerów, / których 3 ma zejść na ląd i pozostać w Gdańsku, a 1 - po zwiedzeniu miasta - powrócić na statek (ruch turystyczny). Podczas wyładunku odkryto, że 6,75 m³ tarcicy jest zamoczone. Z krytych wagonów kolejowych przeładowano i załadowano na statek 16,5 m³ dłużyc drewnianych, 11,25 m³ tarcicy poddachowej, 14,5 mb (metrów bieżących) podkładów kolejowych w pakietach oraz 3,75 mb papierówki luzem. Dobową normę wyładunkową określono opcyjnie na 6 tys. t lub 11,5 m³, lub 20,5 mb określonego sortymentu drewna, a dobową normę załadunkową, - na 12,5 m³ lub 22 mb. Płatne czynności portowe, poza przeładunkiem i składowaniem, objęły:

1. wejście i wyjście statku do portu oraz zajęcie nabrzeża przez statek trampowy;
 2. przeprowadzenie statku (pilotaż) z. redy do portu w Gdańsku i z portu na redę;
 3. holowanie statku z redy do nabrzeża Oliwskiego i z powrotem w asyście 2 holowników;
 4. przycumowanie do i odcumowanie statku od nabrzeża;
 5. przesztaplowanie drewna sztauerskiego leżącego w stosach krzyżowych;
 6. sortowanie drewna egzotycznego, łącznie z mierzeniem;
 7. dwustronne znakowanie papierówki;
 8. czekanie zamówionego pilota na gotowość statku do rozpoczęcia pilotażu, trwające 40 min;
 9. klarowanie 3 bomów;
 10. dostawę z hydrantu nabrzeżnego wody na statek - 25 m³ w dniu 16 listopada i 24 m³ w dniu 17 listopada 1995 r.;
 11. dostawę na statek 500 t paliwa płynnego (bunkrowanie);
 12. dostawę na statek 445 kWh energii elektrycznej do celów pozaświetleniowych oraz 120 lampogodzin do celów oświetleniowych;
 13. opłatę na fundusz socjalny i kulturalny dla marynarzy;
 14. opłaty pasażerskie.
- Rozkład wyładunku, przeładunku i załadunku przedstawiono w tab. 6.9. Wyznaczyć wysokość opłat portowych.

RYSUNEK 9

Zadanie 6.11

Statek ro-ro „Starogard Gdański” (936 BRT, 437 NRT, 1881 DWT, długość całkowita statku 79,51 m, szerokość statku 14,33 m, zanurzenie statku mierzone według letniej linii wodnej 4,80 m), pływający na trasie Szczecin-Alborg, przybył na redę portu Szczecin 4 kwietnia 1996 r. (czwartek) i zacumował przy nabrzeżu Węgierskim o godz. 12.00. Z jego pokładu i wnętrza wyładowano w systemie ro-ro 10 samochodów osobowych, z pomocą kierowców portu, i 20 samochodów ciężarowych. Następnie po wykonaniu niezbędnych przygotowań podjęto przeładunek i załadunek systemem lo-lo następujących ładunków: 20 pojazdów gaśnicowych bez własnego napędu, o ciężarze jednostkowym 19 t, 60 kontenerów 40-stopowych (z telewizorami) z placu składowego Bazy Kontenerowej, gdzie były składowane przez 10 dni, oraz 25 autobusów bez własnego napędu, o ciężarze jednostkowym 10 t. Zaokrętowano 8 pasażerów. Płatne czynności portowe, oprócz wyładunku, przeładunku, załadunku i składowania, objęły:

1. wejście i wyjście statku liniowej żeglugi regularnej do/z portu Szczecin oraz zajęcie nabrzeża przeładunkowego (opłata tonażowa);
2. przeprowadzenie statku (pilotaż) z redy do portu Szczecin (i z powrotem);
3. holowanie statku z redy do portu Szczecin i z powrotem z pomocą 2 holowników przy wejściu statku do portu, a 1 holownika - przy opuszczaniu portu;
4. przycumowanie i odcumowanie statku do/od nabrzeża przeładunkowego;
5. napełnienie kontenerów telewizorami o współczynniku przestrzenności $4 \text{ m}^3/\text{t}$;
6. etykietowanie wszystkich kontenerów;
7. otworzenie i zamknięcie luków 4 ładowni;
8. dostawę 65 m^3 wody z hydrantu nabrzeżnego na terenie portu Szczecin 5 kwietnia 1996 r.;
9. mocowanie na statku towarów załadowanych;
10. opłatę na fundusz socjalny i kulturalny dla marynarzy;
11. opłaty pasażerskie.

Wyznaczyć wysokość opłat portowych.

Zadanie 6.12

Masowiec „Daydream Avenue” bandery brytyjskiej (5916 BRT, 4170 NRT, 6769 DWT, długość całkowita statku 123,95 m, szerokość statku 18,08 m, zanurzenie statku mierzone według letniej linii wodnej 8,42 m) przybył z Bilbao na redę portu Gdańsk 6 grudnia 1995 r. (środa) o godz. 12.00 i zacumował przy nabrzeżu Chemików o godz. 16.00. Jednostka ta przywoziła 2650000 kg apatytów, 2 175500 kg superfosfatów i 354500 kg piryków do wyładunku i przeładunku na wagony kolejowe. Natychmiast po dokonaniu wyładunku statek przeholowano do nabrzeża Przemysłowego, gdzie w bazie przeładunkowo-składowej soli i sody, po dokonaniu przeładunku pośrednim, nastąpił załadunek na statek 4200550 kg soli i 455050 kg sody. Ładunki te były składowane w krytym magazynie przez 18 dni. Normę wyładunkową i załadunkową, określono na 3 tys. t/dobę, przy klauzuli SASHEX. Wysokość demurrage określono na 3200 USD za dobę, przy klauzuli d.h.d.d.o. oraz w.p. Płatne czynności pozaprzeładunkowe objęły:

1. wejście i wyjście statku do portu oraz zajęcie nabrzeża przez statek trampowy;
2. przeprowadzenie statku (pilotaż) z redy do portu w Gdańsku i z portu na redę;
3. holowanie statku z redy do nabrzeża Chemików i następnie do nabrzeża Przemysłowego w asyście 2 holowników i z nabrzeża Przemysłowego na redę (na wyjściu) w asyście 3 holowników;
4. przycumowanie i odcumowanie statku do/od nabrzeża;
5. czekanie zamówionego pilota na gotowość statku do rozpoczęcia pilotażu, trwające 40 min;
6. klarowanie 3 bomów;
7. ważenie wszystkich towarów wyładowanych;
8. próbobranie z 4200550 kg soli;
9. dostawę z hydrantu nabrzeżnego wody na statek - 37 m^3 w dniu 7 grudnia i 14 m^3 w dniu 8 grudnia 1995 r.;
10. dostawę na statek 630 t paliwa płynnego (bunkrowanie);
11. dostawę na statek 525 kWh energii elektrycznej do celów pozaoświetleniowych oraz 140 lampogodzin do celów oświetleniowych;
12. opłatę na fundusz socjalny i kulturalny dla marynarzy.

Rozkład przeładunku, wyładunku i załadunku przedstawiono w tab. 6.10. Wyznaczyć wysokość opłat portowych.

Zadanie 6.13

Drobnicowiec uniwersalny „Szczecin” bandery polskiej, mający ładownie z międzypokładem (31581 BRT, 22181 NRT, 25634 DWT, długość całkowita statku 149,10 m, szerokość statku 21,99 m, zanurzenie statku mierzone według letniej linii wodnej 9,14 m), przybył z Brindisi na redę portu Gdynia 26 września 1995 r. (wtorek) o godz. 9.30 i zacumował przy nabrzeżu Szwedzkim o godz. 12.00. Jednostka ta przywoziła 2500 t kukurydzy, 3200 t rzepaku, 1000,5 t śruty, 2145,5 t wytlóków oraz 12500460 kg soi do wyładunku i przeładunku do silosów. W silosach będą one składowane przez 15 dni. Z wagonów kolejowych nastąpił przeładunek i załadunek na statek przygotowanych 6570550 kg pszenicy, 2320680 kg bobiku oraz 15000210 kg owsa dla odbiorcy portugalskiego. Towary przed załadowaniem na statek były składowane w silosach przez 14 dni. Normę wyładunkową/załadunkową, określono na 5 tys. t w ciągu doby, przy klauzuli SH1NC. Wysokość demurrage określonej na 4300 USD za dobę, przy klauzuli d.h.d.d.o. oraz w.p. Płatne czynności pozaprzeładunkowe objęły:

1. wejście i wyjście statku do portu oraz. zajęcie nabrzeża przez statek trampowy (opłata tonażowa);
2. przeprowadzenie statku (pilotaż) z, redy portu w Gdyni do nabrzeża Szwedzkiego (i z powrotem);
3. holowanie statku z redy portu w Gdyni do nabrzeża Szwedzkiego w asyście 2 holowników (i z powrotem);
4. przycumowanie i odcumowanie statku;
5. czyszczenie towarów przy załadunku z wagonów kolejowych oraz ich sortowanie na odsiewaczach zasadniczego czyszczenia, przy celności sit 97%;
6. fumigację pszenicy (użyty środek chemiczny kosztował 2 tys. zł);
7. suszenie kukurydzy i rzepaku - zmniejszenie ich wilgotności o 5,5%;
8. trymowanie wszystkich ładunków załadowanych na statek;
9. dostawę na statek 730 t paliwa płynnego (bunkrowanie);
10. dostawę z hydrantu nabrzeżnego wody na statek - 30 m³ w dniu 27 września i 24 m³ w dniu 28 września 1995 r.;
11. dostawę na statek 370 kWh energii elektrycznej do celów pozaoświetleniowych;
12. opłatę na fundusz socjalny i kulturalny dla marynarzy.

Rozkład przeładunku, wyładunku i załadunku przedstawiono w tab. 6.11. Wyznaczyć wysokość opłat portowych.

RYSUNEK 11

Zadanie 6.14

Zbiornikowiec bandery polskiej „Siarkopol” (6964 BRT, 4922 NRT, 9755 DWT, długość całkowita statku 146,11 m, szerokość statku 16,04 m, zanurzenie statku mierzone według letniej linii wodnej 7,60 m) przybył z Malmo na redę portu Świnoujście 5 lutego 1996 r. (poniedziałek) o godz. 9.00 i zacumował przy nabrzeżu Chemików w bazie przeładunkowo-składowej surowców chemicznych o godz. 12.00. Przywiózł on 4000 t siarki płynnej, która wyładowano i przeładowano na podstawione cysterny kolejowe, oraz 8 pasażerów, z których 7 po zejściu ze statku w porcie pozostało w mieście, a 1 - po zwiedzeniu miasta - powrócił na statek (ruch turystyczny). Po wyczyszczeniu ładowni do zbiornikowca przeładowano i załadowano 2250 l asfaltu płynnego i 2400 t lateksu. Normę wyładunkową, określono na 2500 t/dobę, a załadunkową - na 2800 t/dobę. Obie przy klauzuli SHEX. Wysokość demurrage określono na 3500 USD za dobę, przy klauzuli d.h.d. Płatne czynności portowe, oprócz wyładunku, przeładunku i załadunku, objęły:

1. wejście i wyjście zbiornikowca do/z portu Świnoujście oraz zajęcie nabrzeża przez statek trampowy (opłata tonażowa);
2. pilotaż statku z redy do portu Świnoujście (i z powrotem);
3. holowanie statku z redy do portu Świnoujście (i z powrotem) w asyście 2 holowników;
4. przycumowanie i odcumowanie statku do/od nabrzeża przeładunkowego;
5. dostawę 55 m³ wody z jednostki pływającej na terenie portu Świnoujście 7 lutego 1996 r.;
6. 30-godzinną asystę pływającej jednostki straży pożarnej w trakcie czynności przeładunkowych;
7. wynajęcie węży do oleju (3 odcinki na 24 godz.);
8. opłatę na fundusz socjalny i kulturalny dla marynarzy;
9. opłaty pasażerskie.

Rozkład wyładunku, przeładunku i załadunku przedstawiono w tab. 6.12. Wyznaczyć wysokość opłat portowych.

RYSUNEK 12

Zadanie 6.15

Drobnicowiec „Bolesław Prus” (16816 BRT, 11 172 NRT, 24400 DWT, długość całkowita statku 171,39 m, szerokość statku 25,44 m, zanurzenie statku mierzone według letniej linii wodnej 10,61 m) przybył z Bordeaux na redę portu Gdynia 22 grudnia 1995 r. (piątek) o godz. 19.30 i zacumował przy nabrzeżu Francuskim 23 grudnia 1995 r. o godz. 8.30. Statek ten przywiózł 5500350 kg ziarna kawy w workach 50-kilogramowych, 6825850 kg orzeszków ziemnych w workach 50-kilogramowych, 3240375 kg migdałów w workach 25-kilogramowych, 5285925 kg ziarna pieprzu w workach 75-kilogramowych, do wyładunku i przeładunku do magazynu, w którym maja być składowane przez 17 dni, oraz 10 pasażerów, z których 6 ma zejść na ląd i pozostać w Gdyni, a 4 - po zwiedzeniu miasta - powrócić na statek (ruch turystyczny). Z krytych wagonów kolejowych przeładowano i załadowano na statek 7899960 kg ziarna kakao w workach 30-kilogramowych, 362500 kg przypraw spożywczych w workach 100-kilogramowych oraz 6034 t cukru waniliowego na paletach dla odbiorcy greckiego. Płatne czynności portowe, poza przeładunkiem i składowaniem, objęły:

1. wejście i wyjście statku do portu oraz zajęcie nabrzeża przez statek trampowy;
2. holowanie statku z, reddy do nabrzeża Francuskiego i z powrotem w asyście 2 holowników;
3. usługi cumownicze;
4. usługi pilotowe;
5. wynajęcie 1 motorówki na 7 godz. 45 min, o mocy 90 KM;
6. wyciągnięcie 25 m³ drewna sztauerskiego z ładowni na pokład, posegregowanie, ułożenie w sztapple i następnie przemieszczenie go z pokładu na wynajęty na 7 godz. 30 min 80-tonową barkę z napędem i załogą;
7. sortowanie towarów do wyładunku;
8. fumigację 2100 worków z kakao (użyty środek chemiczny kosztował 2500 zł);
9. przeworkowanie 1200 worków przypraw spożywczych, z rozcinaniem, przesypywaniem i ponownym zszyciem worków;
10. zważenie 154 worków z przyprawami spożywczymi, co do których przewoźnik miał zastrzeżenia, czy ich waga jest odpowiednia;
11. suszenie ładowni za pomocą urządzeń grzewczych z nadmuchem, o wydajności 65 tyś. kcal/godz, przez 6 godz.;
12. dostawę z hydrantu nabrzeżnego wody na statek - 105 m³ w dniu 27 grudnia 1995 r;
13. dostawę na statek 440 kWh energii elektrycznej do celów pozaoświetleniowych oraz 200 lampogodzin do celów oświetleniowych;
14. opłatę na fundusz socjalny i kulturalny dla marynarzy;
15. opłaty pasażerskie.

Rozkład wyładunku, przeładunku i załadunku przedstawiono w tab. 6.13. Wyznaczyć wysokość opłat portowych.

RYSUNEK 13

W podręczniku poniżej przedstawiono zrzuty ekranowe rozwiązania zadania 6.1 przy wykorzystaniu oryginalnego programu komputerowego pod nazwą Temat_6, dołączonego do tego podręcznika (zapraszam do podręcznika).