

Każdy z terminali tj. masowy, drobnicowy, kontenerowy ze względu na rodzaj obsługi towaru notuje inne wartości w ramach obrotu (wyrażone w sztukach, tonach, litrach). Infrastruktura występująca w porcie wpływa w znaczący sposób na organizację żeglugi w niej obsługiwanej. Proszę w zeszycie wyjaśnić pojęcie czarter statku morskiego, czarter statku powietrznego wypisać czynności jakie mogą wchodzić w skład usługi oraz odpowiedzieć wraz z uzasadnieniem na pytanie czy terminale masowe mogą obsługiwać ładunki drobnicowe i odwrotnie. Odpowiedzi proszę wysłać na meila do 16.05.2020.

5. Czy zasady obsługi zleceń w terminalu masowym różnią się od zasad w terminalu drobnicowym i kontenerowym ?

Należy zaznaczyć, iż z reguły terminale masowe posiadają niewspółmiernie mniej klientów niż terminale kontenerowe i drobnicowe, co wynika z charakteru obrotu towarowego. Poszczególni klienci „masowi” przynoszą ze sobą znaczne ilości ładunków, liczone nierzadko w setkach tysięcy ton, podczas, gdy w innych terminalach zdarzają się kontrahenci, dający zlecenia na obsługę nawet pojedynczych kontenerów czy naczep.

Na ogół terminal masowy ma jednego lub najwyżej kilku klientów, w związku z tym zasady realizacji usług w terminalu masowym nie wymagają ujęcia w specjalne regulaminy, a są uzgadniane indywidualnie z poszczególnymi kontrahentami, zazwyczaj podczas corocznego przedłużania kontraktów, a w szczególnych przypadkach przed realizacją konkretnej usługi.

11. Czy rodzaj terminalu portowego ma wpływ na organizację żeglugi w nim obsługiwanej ?

W terminalach kontenerowych obsługuje się tylko statki liniowe, przestrzegając skrupulatnie harmonogramu zawinięć. Podobnie sytuacja wygląda w terminalach ro-ro, do których statki liniowe podchodzą o ściśle określonych godzinach i gdzie mają precyzyjnie przydzielony czas obsługi (*lay-time*).

W terminalach drobnicowych konwencjonalnych występuje swoisty dualizm, ponieważ obsługuje się tu statki żeglugi zarówno regularnej, jak i nieregularnej (statki trampowe, realizujące pojedyncze przewozy całostatkowe). To rozróżnienie żeglugi liniowej od trampowej ma szczególne znaczenie dla firm spedycyjnych, zlecających procesy przeładunkowe, bowiem przy obsłudze statków czarterowanych do ich obowiązków dochodzą dodatkowe czynności. Są one ściśle związane z warunkami kontraktu handlowego i określonego czarteru, które są w większości przypadków określone formułą *FOB stowed LSD* (towar załadowany, zasztauowany, zabezpieczony i zamocowany, materiały sztauerskie wliczone). W takim przypadku spedytor zleca i rozlicza z załadowcą czynności związane z umieszczeniem towaru w ładowni statku.

W przypadku statków liniowych, które są obsługiwane w porcie na warunkach *liner in – liner out*, rola spedytora w obsłudze eksportu kończy się na FOB, a zlecenie oraz rozliczenie sztauerki i materiałów jest zadaniem agenta, działającego w imieniu armatora.

Konwencjonalne liniowce są obsługiwane w porcie przeważnie dłużej niż statki trampowe, ponieważ ładują wiele różnorodnych, małych przesyłek w różnych kierunkach, które trzeba separować i osobno mocować na statku. Maksymalna rata załadunkowa w tym przypadku wynosi 150–160 ton na tzw. luko/zmianę¹, i nie więcej niż 1000 ton na tzw. statko/dobę² (separacja i mocowanie ładunków oraz rozmocowanie i mocowanie międzypokładów³ konsumuje dużo czasu).

Terminale masowe są praktycznie skoncentrowane na obsłudze żeglugi nieregularnej. Statki czarterowe zawijające do tych terminali czasami można zaliczyć do swego rodzaju linii regularnych, jeżeli np. wykonują czarter na podróżę

- ¹ Określenie wydajności, jaką może osiągnąć terminal przeładunkowy w ciągu jednej zmiany roboczej przy pracy w jednej ładowni.
- ² Sposób podawania wydajności terminalu przy obsłudze określonego statku, która jest uzależniona od rodzaju towaru, rodzaju statku oraz liczby i wielkości ładowni udostępnionych do przeładunku. Wydajność podawana jest dla trzech zmian roboczych, czyli dla jednej doby.
- ³ Statki drobnicowe starszej konstrukcji posiadają rozbierane części pokładów wewnętrznych (w świetle luku ładowni), które po załadowaniu towarów na niższy pokład są z powrotem zabudowywane, aby na nich zasztauować kolejne partie ładunków.

konsekwentne (wielokrotne), lub są zatrudnione w czarterze na czas i w jego ramach zawijają wielokrotnie do tego samego portu. Poza tymi przypadkami, w terminalach masowych obsługuje się typowe statki trampowe, a wydajność terminalu zależy bezpośrednio od jego wyposażenia oraz od typu i wielkości zawijającego do niego statku. Przykładowo, rata załadunkowa węgla na statek masowy o ładowności 23–27 tys. ton wynosi nie więcej niż 6 tys. ton na dobę, przy większych statkach dochodzi do 10–12 tys. ton na dobę. Każdorazowo warunki czarteru określają obowiązki i odpowiedzialność czarterującego i armatora, co ma wpływ na zakres i warunki zleczanych przez nich (lub działających na ich rzecz spedytorów/agentów) w terminalu usług, np. przeładunki w dni wolne.