

改善海運經營工作 及提高海運利潤的辦法

B. Γ. 巴卡也夫著

江 峯譯

人民交通出版社

7
3

本書指出並分析了蘇聯戰後恢復國民經濟的初期，在海上運輸的經營管理上所存在的主要缺點，如設備利用率低，船舶技術保養不善，裝載不足，物資消耗過多，停航與修船時間太長，以及工資的提高超過勞動生產率的增長等，提出改善經營管理工作，降低成本，發掘潛力的許多辦法，並着重介紹按指示圖表有節奏地航行的作用與經驗。

改善海運經營工作
及提高海運利潤的辦法

В. Г. БАКЛЕВ

ПУТИ УЛУЧШЕНИЯ
ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ
И ПОВЫШЕНИЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ
МОРСКОГО ФЛОТА

ИЗДАТЕЛЬСТВО
"МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ"
МОСКВА 1947 ЛЕНИНГРАД

本書根據蘇聯海運出版社 1947 年莫斯科列寧格勒俄文版本譯出

江 峯譯

人 民 交 通 出 版 社 出 版

(北京北兵馬司一號)

新 華 書 店 發 行

(全 國 各 地)

北 京 市 印 刷 一 廠 印 刷

編者：于 冰

全書：20000字★定價：2,000元

1954年10月北京第一版★1954年10月北京第一次印刷

印數：1——1700冊

31"×43"1/2★印張：1張

(北京市書刊出版業營業許可證出字第〇〇六號)

第一章 使船舶營運潛力為社會主義經濟服務

運輸在我們國家的社會主義經濟及社會政治生活中起着巨大的作用。社會主義社會必須有經常的運輸聯系，它保證着生產資料、原料、製成品有系統的交換與分配以及人員的移動。

保證千百萬蘇聯人民富足的文化生活及保證社會主義祖國國防的强大工業和集體農業對運輸方面的高度要求。

運輸應當毫不間斷地滿足社會主義擴大再生產及商品流轉的需要，把新的地區連結到國民經濟生活中來，吸引新的生產力發展源泉，並保證國防的需要。

完成國家當前任務——恢復在戰爭中被破壞的地區，把工業及農業恢復到戰前水平，並要大大的超過戰前水平——能使社會主義國家生產力獲得進一步巨大的發展。與此密切相聯系的便是擴大商品流轉，發展及改善運輸工作。運輸業應當充分保證迅速而價廉地運送國家所日益增加的待運貨物數量，同時要開闢新的客貨流。

和鐵路及其他運輸工具一樣，海運是把蘇聯的各共和國、各地區連結成一個統一的國民經濟整體，另外它還是實現蘇聯和其他國家對外貿易聯系的重要工具。

由於海運比其他種類的運輸工具具有巨大的生產力及低廉的成本，因此它在國民經濟中起着很大的作用，它成為我國主要運輸工具——鐵道運輸的有力助手，並協助所有的運輸業更好地滿足各類貨物迅速增長的運輸需要。

海運在國民經濟中佔着重要的地位，它是對許多工業部門進行運輸服務的主要工具。

在每個海運局都可找到不少例子來說明海運和許多工業及

集體農業生產間的有機聯系，並指出它在沿海地區的經濟中所起的重大作用。

許多企業的計劃完成與否，以及商品流轉的速度，規模，時常決定於生產及消費上所必需的貨物是否能及時運送。

所以完成海上運輸計劃是保證國民經濟各部門不間斷地進行工作的重要因素。

除了完成及超額完成國家海運計劃以外，還要求海上運輸業能獲得利潤。

要獲得利潤就要實行經濟核算制，在嚴格節約海運經營物資消費的基礎上來減低成本。這首先與合理地運用固定資產（船舶，港口設備，機械化等等）有關。

我們在利用這些固定資產方面還有很大的缺點，海上船舶仍不能發揮其全部的生產力，這就使船舶的運輸能力大受損失，減低了它的收入並增高了運輸成本。

海上船舶的運用情況，可以分下列三方面來說明：1) 在時間方面，是以船舶營運延續時間和載貨航行期的長短來說明；2) 在船舶的裝載情況方面，是以每個航次及整個營運時期船舶的滿載程度來說明；3) 在正確的船舶技術保養方面，它首先是以船舶航行速度及不進行停泊修理的航行期的長短來說明。

不管我們對這三方面掌握得怎樣，但仍有很大的可能來改善海運工作和增大運輸能力。

發掘潛力是海運工作人員最重要的任務。

輕視發掘及利用內部潛力的海運局及港口的領導者往往忘記了這一點，——只有當船舶及其他固定資產和材料充分地及經濟地被利用的時候才能再向國家要求補充資金。

必須經常記住，在我們國家內為社會主義建設積累財富的主要源泉是國民經濟各企業部門的利潤，如果我們不能很好的

利用現有的設備能力，便不可能作到這一點。

一九四六年度是消滅海運工作中的落後狀態及改善經營的轉變階段。

但是，我們不能認為海運工作從此就走上上坡路了，一九四六年度海運工作的總結中指出運輸工作中仍然存在很大的缺點；在經營管理方面存在着很多的落後環節，因此還有很大的可能性來改善工作，要以布爾什維克的方式來發掘這些後備力量，使其大大的發揮效能以增加船舶運輸能力，這是黨、企業機構和全體海員的主要任務。

怎樣才能充分及最有效地利用船舶呢？一、增加船舶航行期，二、要盡量滿載，三、增加航行速度。

上述幾點只有在每一小時內，每噸的載重量及每架機械都被充分利用的時候才能達到。

為充分利用海上運輸工具及提高船舶生產力而鬥爭

在斯大林五年計劃的年代裏，海運方面增添了許多新型的船舶，在技術組成上有了很大的改變，在我們船隊中已有了擔任各種專門運輸的船舶，如油輪，木材船等等。另外還出現了內燃機船及高速的汽輪機船。另一部分蒸汽機船經過改裝與大修後，載重量也大大的提高了。

海運技術條件的改變，將為增加運輸工作的生產力及利潤創造先決條件。海運的先進工作者——斯塔哈諾夫工作者，合理化建議者及發明家們不斷的改善着船舶經營的方法。

但是由於在勞動組織方面及技術工具以及裝備的利用方面仍不够完善，因此海上船舶仍不能充分地發揮其技術效能。

聯共（布）黨第十八次代表大會很明確的指出，我們應該為爭取充分利用海上運輸工具及發掘所有的潛力而鬥爭。

這就要從下列四個主要方面來着手進行：

1)每個海運局的主要經濟活動是經常深入的研究海運經濟及向浪費現象作堅決的鬥爭。

我們目前仍有很多浪費燃料和電力的現象很多裝備閒着不用，原料的損失也很大，這就說明我們還沒有真正的為降低成本而進行鬥爭。（莫洛托夫：「蘇聯國民經濟發展的第三個五年計劃」，——原載 1939 年 5~6 期「布爾什維克」雜誌）。

1946 年度海運方面的損失數字如下：

甲)船舶在港的非生產性停泊共有 77 萬艘/小時；

乙)每艘進行修理的船舶比計劃期限平均多停泊了 35 晝夜；

由於這些損失，大多數海運局的每一噸運的成本都增加了。

2)充分掌握及利用技術工具：我們有數百艘船隻。這些船隻完成了許多航次。如果在某個航次內發生空放現象或不能使船舶滿載，都會造成船舶生產力的極大損失。

在 1946 年度乾貨船的載重量實際上僅利用了百分之四十九點六。

船舶花費了燃料，使用了勞動力和物資，也運行了而且受了一定的損耗，但其中至少有百分之五十以上的工作是白做了的。

另外，海運技術工具還沒有被充分利用，如重新檢查內河航行船舶的乾舷高度，便可發現在提高船舶的載重量方面有着多麼大的潛力。

3)增加勞動生產率是改善海運工作的巨大源泉。近年來國家大大的提高了海員的工資水平。照理工資水平應和勞動生產率保持一定的比例關係，但實際上勞動生產率的提高却非常遲緩。另外由於幹部的流動性很大，勞動紀律不強，因此便造成很多海損事故，這些事故的發生對海上運輸來說是不可容忍的，

因為國家把人的生命和貴重的機器都委託給它了。

差不多一半以上的海損事故是由於破壞勞動紀律而引起的。絕大部分的海損是發生在船舶機械與鍋爐方面。這說明在中級與低級海員中間還不能很好地遵守技術營運規則。

4)加強對海運工作缺點的批評應當成為海運管理工作的領導方針。應當堅決的克服對工作缺點的調和主義及小資產階級的自吹自擂，因為它會嚴重的損害海運管理工作的各個環節。

〔當批評與自我批評是由於為了更好及更快的消滅落後分子中間的官僚主義障礙及小資產階級殘餘的願望所引起，那末它就能動員一切力量來取得勝利。〕（莫洛托夫：蘇聯國民經濟發展的第三個五年計劃——原載 1939 年 5~6 期〔布爾什維克〕雜誌）。

自滿——是在爭取利用內在潛力鬥爭中的巨敵。一九四六年度遠東海運局的例子表現得最突出。由於該海運局在衛國戰爭時代曾獲得了一些成績，因此領導者便滿足於自己的成就而不去進一步動員職工來完成及超額完成計劃，提高海運工作質量。並與那些盲目冒進及無組織現象進行鬥爭。因此工作便開始變壞了。

應當經常記住斯大林同志的指示，在我們同志之間如果有人陶醉於自己的成就，十足的誇張，用自吹自擂的辦法來安慰自己，好像是：〔我們現在天不怕地不怕了〕，〔我們什麼都能夠做了〕，〔我們什麼都無所謂了〕。遠東海運局的領導者就是這樣。

在海運管理上發現並利用所有的潛力是爭取完成運輸

計劃鬥爭中的有力武器

國家運輸計劃是海運局及所有各船舶的經濟活動的基礎。
國家以完成運輸計劃的程度來評價海運工作。

爲完成計劃而鬥爭是我們社會主義國家中社會生活的法律。

海上運輸的規模是按照國家計劃來規定的，它要根據國民經濟各部門對海運的要求，同時還要考慮到海上船舶的運輸能力。

非常遺憾，我們還時常碰到不正確理解社會主義計劃制度的事實。

某些海運局在製訂計劃時，運輸量不是根據船隊運輸能力來確定，而是根據在某計劃期的貨主託運單來確定。在這種情況之下，海運局工作人員的工作方針是根據下列公式：「給我們，我們就運，不給我們，我們就默不作聲。計劃小一些，船多一些，工作就好辦。」這種違反國家計劃原則的行爲是由於他們把經濟工作和國家的政治任務分割開來，完全忽略了海運工作在經濟方面的意義。

船舶不充滿載便會引起多餘的消費與損失，會大大的提高運輸成本。因此應當積極的爲爭取船舶滿載而鬥爭，找尋貨源，研究我國沿海地區的經濟情況及適於利用海運的各種企業的經濟情況。

按照船舶的運輸能力來正確地充分地裝船可以促使船舶營運的潛力得到進一步的發掘與利用。

第二章 近年來在經營管理方面的主要特點

社會主義經濟對海上運輸的要求不斷增張，因此需要增加海上的運輸工具，改善經營方法，提高船舶生產力。在斯大林五年計劃的年代裏海運部門的固定資產是大大的增加了。在組織管理上也已成為國民經濟中的一個獨立部門。所有這些都提供

了進一步改善經營管理和提高工作質量的可能性。但是海運管理的方法還是改進得很少，工作質量仍舊很低。在海運工作方面仍存在着一系列的組織上與技術上的缺點，它年復一年地增加海運生產上的損失。因此海運工作的效率仍舊很低。

不能完成國家運輸計劃，船舶運用得很壞，運輸成本不斷增加，這些現象在海運工作中還不斷發生。

黨和政府從各方面來幫助海運事業使其成為國民經濟中的先進部門，要求海運的領導人及所有工作人員掌握布爾什維克的工作方法，更快的來消除戰爭的創傷及改善所有的海運工作，保證完成國家運輸計劃及獲得利潤。

一九四六年度海運管理工作開始有所轉變：組織領導工作的加強，船舶技術裝備的改善，港口機械化的加強，整頓了計劃管理工作並加強對海運幹部的政治思想教育，這些都為提高工作質量及改善船舶的利用方面創造了先決條件。因此，一九四六年度對消除海運工作在國民經濟中的落後現象方面，跨了第一步。噸及噸裡的海運年度國家計劃是完成了。在國內貿易方面——沿海短距航綫——所運乾貨以噸計，比一九四五年度超過了百分之十四。

特別是下列幾種貨物在一九四六年所運數量比上年度超過很多。例如：

1) 化學品	超 過 147%
2) 鹽	超 過 100%
3) 鑛 砂	超 過 85%
4) 魚 類	超 過 77%
5) 木 材	超 過 41%
6) 建築材料	超 過 35%

一部分海運局在航行期中超額完成了計劃。但某些海運局

却沒有完成運輸計劃。由於某些海運局工作得不够好，也影響了工業部門不能及時收到數十萬噸的煤、木材及其他貨物。

因此，在完成國家運輸計劃的數量方面來看，遠還沒有達到預期的轉機，而在經營質量方面則確是有了改善。這就說明海運事業是還有很大的潛力的，但是還沒有一個海運局能夠將它充分發揮出來。

到目前為止仍存在着破壞修船計劃，船舶技術管理不善，船舶在港停泊時間較多，以及計劃、組織運輸及船舶營運方面的缺點。

只要在一九四六年度能消滅一部分非生產性停泊及改善運輸組織工作，則所運貨物便能比實際所完成的運輸量增多 20～25%。

第三章 海運潛力的主要源泉

提高船舶技術營運定額的經濟意義：技術營運定額或測標能表示海船的利用程度及其合理性如何。在時間方面的及在積載方面的船舶運用指標是主要的營運定額。這些定額的大小，和計算運輸成本的貨運噸裡數，運輸量及營運費用發生密切關係。

船舶儘量利用延長營運期來滿載航行可以增大船舶運輸能力，並能完成更多的運輸量。在時間及積載方面增大船舶的運用能力會使海運工作人員每人平均所完成的噸裡數增大，提高勞動生產率。這樣，增大了運輸量，提高了勞動生產率，再加上船舶所必需的燃料消費的節約等，便可以降低運輸成本。

延長營運期的辦法：整個船隊及個別船舶的工作可以根據在一定時期的生產力及財務效果來檢查。所謂一定時期可能是

一個航次，也可能是一個月，一個季度或一年。年度是基本計劃期，它可分為營運期和非營運期兩部分。

非營運期中包括：

1)計劃修理所需時間；

2)清洗鍋爐的機器所需時間；

3)在冰凍區超過原訂修理計劃所需時間的船舶強制停泊(臥冬)。

營運期或運輸貨物與旅客的時間是船舶工作中的非常重要的因素。根據它可以計算船舶一年中有多少天是處於營運狀態，並可確定船舶在運送貨物與旅客方面可能的生產量。

影響營運期延續時間的主要因素是船舶修理期。計劃修理期是必需的時間，因為要利用這個時間來檢查並消除船體及機械方面的毛病。在某些情況之下，如果船舶保養得很好，又能正確利用營運時間來修理各種機器，那麼在幾年內可以沒有修理期(入塢除外)，特別是新造的船舶及剛經過大修的船舶更能做到這一點。

由於我們現在船舶修理期延續的時間很長，因此便大大的縮短了營運期，同時使船舶運輸能力造成很大損失。

船舶往往延攔在修船廠裏超過規定的計劃修理時間。

在一九四六年下列幾個海運局的船舶停航修理的時間特別長。

如果在工廠中修理工作組織得好並對船舶進行很好的技術管理，那末修理時間在整個曆期中對乾貨船來說不應

海 運 局	在曆期航天中所佔百分比
亞速海海運局	41.8
蘇維埃油輪公司	39.1
裏海油輪公司	31.4
拉脫維亞海運局	28.8
愛沙尼亞海運局	24.2

超過百分之十五，而對油輪來說，則不應超過百分之二十。

如果遵守規定的修理期限並使其達到定額，便能使上述海運局多運下列噸裡的貨物：

亞速海海運局	25,000,000 噸裡左右
蘇維埃油輪公司	390,000,000 噸裡左右
裏海油輪公司	430,000,000 噸裡左右
拉脫維亞海運局	45,000,000 噸裡左右
愛沙尼亞海運局	20,000,000 噸裡左右

這些額外的運輸生產可使海運的運費收入增多三千五百萬盧布。

由於修船工作組織得不好，便要使國民經濟付出這樣可貴的代價。

船舶的大修工作進行得特別壞，每年都有若干艘船舶閒放在修理廠的旁邊。

縮短修理期及發掘這個最重要的潛力來增大船舶運輸能力的主要辦法，有下列幾點：

1)改善修船計劃工作及修理準備工作，在修船廠中開展斯塔哈諾夫——馬斯林尼科夫工作法，充分利用工廠、車間及船塢的生產能力，並在緊張的修理期內組織晝夜連續工作等方法來提高修船質量及進行快速修船。

2)消除無人負責現象以及在保養船舶機械與裝備方面缺乏責任感的現象，對維護機械採取預防措施，延長修理間隔期及提高船員的技術知識等方法來對船舶進行正確的技術保養及小心維護。爲了對船舶技術狀態進行監督，政府每半年要對船舶進行一次技術檢驗。如果對船舶的技術保養做得特別好，則規定發給船員獎金。蘇聯的船舶應該具有十全十美的技術狀態。

3)在營運過程中由船員自己的力量來進行必要的小修（自

修)。這種措施的重要性是無可懷疑的。除在修船廠中進行拆卸外，船舶也可以在營運中進行修理。

此外，船員在進行修理過程中可以發現如何去改善機器保養及延長修理間隔期的預防措施。

4)改善修理組織工作及修理單的編製：如果沒有一定的修理制度及對船舶的修理缺乏周密的準備都會在修理方面造成一種不正確的現象，工廠與海運局之間發生爭執，並因而引起修理期的延長。

船舶的技術保養及最大限度地縮短修船期限的問題，應經常成為全體蘇聯海員所注意的課題，因為在這些地方可能隱藏着很大的增加海運利潤的運輸潛力。

對某些海運局來說，正確地組織冬季航次及進行破冰運動，對延長營運期將起很大的作用。

例如，一九四〇年穆爾曼斯克海運局曾經計算過，如果在經常不進行正規航行的冬季月度裏進行運輸，那末即使營運定額降低到百分之五十，用現有的船舶仍能多運 32,000 噸貨物及完成 26,000,000 噸哩的運量，在這些運輸上所多化的成本是 1,015,000 盧布，而所得的收入根據規定的收入率以每噸哩 5.5 戈比計算，便是 1,430,000 盧布。

5)縮短船舶在港停泊時間：提高營運船舶生產力的源泉，首先是增大載貨及載客的航行時間。[人及貨物隨同運輸工具而行駛，它們的移動就是運輸工具所創造的生產過程。](K. 馬克思)。運輸工作所完成的數量的主要指標就是噸哩。因而船舶裝載得愈好，愈滿，它周轉得愈快，以大部分的時間來裝運新的貨物，則船舶的運輸能力便愈高。如果船舶不載貨物，即使它作為生產機械來行動，也不能完成任何運輸工作，工作也是白費。如果船舶行駛時不滿載，則船舶雖然是進行了一定的運輸工作，但

並沒有達到充分利用自己生產可能性的程度。

這就是為什麼一定要不單是延長船舶的營運期，同時還要合理的利用船舶營運期來進行充分的運輸工作的原因。

營運期的運用情況時常是以船舶的航行時間及停泊時間的比例或稱為航行率來加以估計。如果總的營運期是 300 天，而船舶僅有 150 天在航行中，則航行率便是 $\frac{150}{300} = 0.5$ 。在海運工作

的生產技術指標中航行率是有很大的意義的。航行率的大小是和所有它所據以計算的指標密切聯系的，如航程，貨物行程，船舶大小及其速度，裝卸工作定額等等。

現在對大多數的船舶及整個船隊來說，航行時間對停泊時間的比例仍舊很低。在一九四六年，乾貨船的航行時間僅佔 29.8% 其他 70.2% 的時間是在港停泊。在港停泊時間可以分成兩大類：

甲) 進行裝卸工作所必需的時間：

乙) 由於搬運及裝卸工作組織不好而損失的時間。

非生產性停泊——是海運管理的主要缺點。

消滅這些非生產性停泊便能大大的提高船舶的運輸能力。

在一九四六年蘇聯所有船舶中非生產性停泊佔 32,000 艘天，這也就等於說有九十艘船舶是整年沒有進行工作。

把這些損失的原因進行分析便可看出在船舶及港口工作中技術上及組織上所存在的缺點的嚴重程度，同時也可看出船舶的潛力究竟有多大。一九四六年所受損失可用艘天數表示如下：

- | | |
|------------------|------|
| 1) 等碼頭..... | 5500 |
| 2) 等命令及辦理文件..... | 4300 |
| 3) 等拖輪及浮動工具..... | 4200 |
| 4) 等裝煤及裝水..... | 4000 |

5)等貨.....2900

6)缺乏勞動力.....2200

我們怎麼能容忍這種情況呢：在港口中船舶周轉很頻繁而碼頭線尚未充分被利用的時候，却使船舶爲了等碼頭而停泊，我們怎麼能容忍船舶等待裝煤的時間至少超過實際裝煤所化的時間兩倍以上！我們怎麼能容忍船舶由於等待命令或由於其他原因而在港口中被延擱！這些都是不善於組織船舶和港口工作的結果，都是不可容許的自由主義及對缺點的姑息態度。

船舶巨大的停泊時間是逐漸累積起來的，它是各艘船舶在航次中無意的浪費航行時間的結果。

一九四六年度黑海海運局在非生產性停泊方面損失了2744艘天。消滅這些非生產性停泊便可以多運 252,000 噸貨物和完成 460,000,000 噸漚的運輸量。但是海運局的運輸計劃沒有完成，有 287,000 噸貨物沒有運出。

波羅的海海運局雖然在一九四六年超額完成了運輸計劃，但仍有2,400艘天的非生產性停泊，這就是說如果設法避免這些停泊仍可多運好幾十萬噸的貨物。

應當與船舶在港口中的時間損失進行不間斷的、不調和的鬥爭。爭取增加航行時間及合理利用營運期應當從下列三方面來進行：

1)增大裝卸定額及縮短裝卸工作所需停泊時間：目前在港口中的裝卸工作組織具有很大的增加艘天定額的潛力。船舶裝卸技術操作過程的合理化，採用快速裝卸法，改善倉庫工作及貨物出入的手續都能使停泊時間縮短和增加船舶的周轉。統計材料指出，利用這些潛力就能使一九四六年度の船舶航次周轉較之一九四五年度增大百分之十五以上。

2)消滅船舶在港的非生產性停泊是發掘海運內部潛力的主

要關鍵：船舶非生產性停泊差不多都是由於港口及船舶工作組織得不好所引起的。爭取船舶航行的正確性，工作的節奏性，爭取及時的準備好碼頭、貨物及倉庫，保證和貨主、鐵路及港口方面取得協調——這些都是消滅非生產性停泊的主要方法。

3) 用縮短洗鍋、燻艙、整修機件、清艙等時間的方法來縮短營運期中由於技術原因而引起的停泊時間。同時，還必須延長洗鍋的間隔期及減低冷洗及熱洗鍋爐的時間定額。

在洗鍋中間的船舶航程定額是沒有明確規定的。例如在裏海區是 100 至 35 晝夜之間。這就表示，某些船舶每月要在洗鍋上損失 2~3 天時間。船舶在航行中進行洗鍋對增加營運期具有很大的意義。小心的保養鍋爐及採用除垢劑能保證使洗鍋中間的航程增加到 1600~1800 小時並能縮短洗鍋所需時間。除此之外，還要想法利用船舶在港進行裝卸時的停泊時間來進行洗鍋及清艙。

在營運過程中進行船舶的消毒也要花費不少時間。

以壓縮硫磺的方法用克列依頓器來進行瓦斯燻艙。每次燻艙要花費 30~60 小時。戰前裏海水軍保健部實驗室曾進行過用壓縮亞硫酸酐來燻艙，這樣比較便宜，同時使船舶因燻艙而停航的時間縮短到十四小時。另外，亞硫酸酐對金屬及衣服也不會起損害作用。

在很多情況之下，爲了縮短感染了穀物蟲害的船舶的燻艙期限，可以根據戰前黑海海運局的經驗來利用蒸氣。採用蒸氣可以使船舶非生產性停泊時間縮短三倍——即用瓦斯燻艙需六十小時，而採用蒸氣只要二十小時（其中還包括乾燥所需時間）。另外，採用這個方法還有一個好處，可以在航行中利用船上工具來進行，船員也不必離船上岸。

在運輸灰塵多的和髒的貨物之後，把船艙清洗及加以乾燥

就要花費營運時間。其中，當裝運了礦砂、煤及水泥之後，在黑海裝卸線上進行有系統的清洗船艙亦要化費5天。

合理的分配船舶，使其固定裝運一定的貨物，並應考慮到如何更好的利用載重量，這樣能大大的縮短清艙時間。

在港口中來改善對船舶服務的組織工作，是爲了更好的利用營運期而採取的一切措施的基礎。

最大可能地利用船舶載重量及載重容積的方法

更好的利用船舶載重量要分爲兩方面：一方面是儘可能地利用船舶排水量來運輸貨物；另一方面是在港口中要正確地配載船舶。不論在何種情況之下，船舶如不能滿載就會使船舶的生產力大大的遭受損失，同時運輸成本亦會增加。

經營船舶的經驗指出，近年來根據國際載重線規則來計算的航行，內海船舶的保留浮力是提高了。這就是說船舶一部分的排水量是不能利用它來運輸貨物的。如果能根據現行的船舶航海條約來合理的減少船舶乾舷，便能在現有船舶中及在同樣的營運成本之下增加五、六萬噸淨載重量及補充的運輸能力。

在這裏面，重新審查船舶載重線及貫徹蘇聯第十八次黨代表會議關於充分發揮技術工具能力的指示是具有巨大的國民經濟意義。

最好地利用船舶載重量及合理配載船舶的主要方法是：

1) 通過重新審查保留浮力，使船舶避免裝載不必要的物品和裝備，以及合理的儲存燃料與淡水的方法來使船舶排水量最大限度地利用在運輸上。

戰前各海運局重新審查乾舷高度的實踐證明，在海運方面具有增加生產的巨大可能性。例如，黑海油輪公司在一九四一年航期開始時，油輪載重量增加了5,785噸，因此在一年中便多運