

改善海運工作的措施

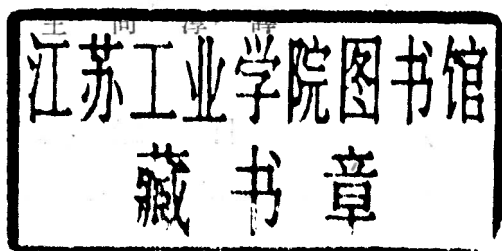
H. M. 伯基德 柯 著

王 同 淳 譯

人民交通出版社

改善海運工作的措施

H. M. 伯基德柯著



人民交通出版社

改善海運工作的措施

ИНЖ.Н.М.ПОКИДКО

МЕРОПРИЯТИЯ

ПО УЛУЧШЕНИЮ РАБОТЫ

МОРСКОГО ФЛОТА

ИЗДАТЕЛЬСТВО “МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ”

МОСКВА 1947 ЛЕНИНГРАД

本書根據蘇聯海運出版社1947年莫斯科列寧格勒版本譯出

王 同 淳 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

初編者 周雲錦 複審者 郭秉誠

全書 28,000 字 ★ 定價 2600 元

1954年8月北京第一版★1954年8月北京第一次印刷

印數 1—2000 冊

31"×43" $\frac{1}{32}$ ★ 印張 1 $\frac{1}{4}$ 張

(北京市書刊出版業營業許可證出字第〇〇六號)

本書介紹蘇聯在衛國戰爭結束以後的幾年間海上運輸工作的情况，並引證許多實例來說明在縮減船舶在港停泊時間，合理利用載重量，提高航行速度，調度領導，船舶配置與修船組織等各方面所存在的問題以及改善的具體措施。

目 錄

序言.....	1
1. 縮減船舶在港停泊時間.....	3
2. 合理地利用船舶的淨載重量.....	13
3. 提高船舶的航行速度.....	20
4. 關於船舶調度領導的意見.....	24
5. 船長在改善船舶工作鬥爭中所起的作用.....	28
6. 船舶配置的基本要求.....	32
7. 組織修船的建議.....	33

序 言

戰後斯大林五年建設計劃在蘇聯海運工作者面前擺着巨大的任務。

假若認識到在偉大的衛國戰爭以前，海上運輸的發展落後於國民經濟發展的一般水平，以及海上運輸遠遠地不能完全滿足國家需要，那麼這個任務的意義也成為特別可以了解的了。譬如1940年鐵路的貨物周轉量比1913年增加了三倍半，河運增加一倍半，而海上運輸的貨物周轉量總共只不過增加了10%。

在新的斯大林五年計劃時期中海運工作人員必須消滅這落後現象。根據蘇聯國民經濟恢復及發展的五年計劃法令，1950年海上運輸的貨物周轉量必須比戰前增加1.2倍。

爲了保證增加法令中所規定的貨物周轉量的1.2倍，規定了大規模的修理亞速海—黑海及波羅的海沿岸各港，完成遠東各港口的建造，增加港口的吞吐能力，以及增添新的船舶。單實行這些措施還不能算是徹底保證新五年計劃法令所規定的任務。五年計劃規定了海運工作質量上根本的改善。船舶及港口工作的技術測標應該而且將來一定要被提高。特別是規定了乾貨船舶噸位利用測標要增長1.3倍，油輪則增加20%，船舶在港的快速裝卸工作，合理的利用船舶噸位，在船上配備新式的機械設備以增加航行速度，使舊設備現代化和合理化，用正確組織技術操作過程的方法來加速修船，及向非生產停泊作鬥爭——所有這一切在增加我國海運貨物周轉量的工作中是最重要的因素。社會主義競賽對勝利地完成這些任務具有重大的意義。沒有工人羣衆及蘇聯知識份子創造的積極性，在生產中不採用最新的工作方法和技術的改進，要提前完成這些任務是不可思議的。只有

在與資本主義世界各國不同的我國，才可能發揮勞動人民生產及創造的積極性。‘哈山’輪船員所採取的社會主義競賽的形式之一——對港口社會主義的幫助，他們獲得的成績是大家所週知的。全蘇聯都知道海運先進工作者奧杭科及馬斯連尼可夫同志的名字。對於這些海運中有名人物在修船領域中所創造的工作方法在很多的船舶上及海運企業中出現了許多的追隨者，‘哈山’輪船員的運動在開展着。

爲增加貨物周轉量及船舶運輸能力這件事已經做得不少。然而在海運方面的潛在力還遠未全部挖掘出來，在海運工作人員面前存在着最巨大的可能性和前途。在船上、港內及工廠裏發掘這些潛在力，並提出爲增加貨物周轉任務而服務，這是每個船員、工人及專家的重要而光榮的責任。

提高船舶工作效率措施的領域是够廣泛的。包括着許多技術上及組織上的問題，從複雜的理論計算起，到船舶清除垃圾的普通工作爲止。如果有些措施需要化費大量的資金和時間來改變船舶結構的話，那麼其他的一些措施只需化少量的資金就可以獲得巨大的效果。爲完成一定的目標，一切的措施都要深思熟慮，運用所有的方法並需具有布爾什維克的堅定性。現在讓我們簡要地敘述一下在改善海運工作中通常認爲最平常的方法。

1 縮減船舶在港停泊時間

某些個別海運局工作的實際情況說明，船舶在港停泊時間佔着不少於 70 % 的營運時間。甚至於波羅的海海運局有極大部分遠程航行的船舶，在 1946 年其停泊時間達 62.5 %，而航行時間僅為 37.5 %。簡略地說，這就是一個月的工作時間內船舶有兩旬是停在港內，而只有一旬是在海上。停泊及航行時間的對照，描繪出相互間所佔比重的概念，因此必需仔細地對停泊時間進行分析，而首先就要從港口的工作中去尋覓船舶潛在的運輸能力。縮減停泊時間就是這些潛在力的泉源。所以，運輸計劃的完成及海運貨物周轉量的增加主要地是要靠港口的良好工作來保證的。

港口的良好工作首先是指船舶準時或提早完成裝卸工作後能立即開始航次的工作，不因各種原因而使船舶長久地停靠碼頭。一般來說，海運局運務處所關心的首先是船舶什麼時間已進港和什麼時間已出港，其次才關心它們的裝卸工作進行得如何。對港口工作的評論，是決定於有多少船停留在港口。假使船舶提早完成了裝卸，但由於港口工作人員的錯誤沒有及時開始裝卸作業或者在裝卸後使船舶耽擱在港內，那麼這樣的工作是不能認為滿意的。實際上，常常有提早完成了裝卸工作的船舶還停留在港內等拖輪、等移泊、等燃料供應等等。例如，在巴金港內，110 艘船提早完成了裝卸工作，其中只有 16 艘船是立即開始了航次的，而其他的 94 艘船在裝卸工作完成後仍滯留在港內。不能允許船舶快速裝卸法所節省下來的時間就這樣化為烏有。裝卸工人憤慨的心情是不難理解的，船舶由於他們的極大努力的結果而提早卸完了貨物，接着却就在他們面前開始停泊起來了。在

類此情況下，他們看不見自己緊張勞動的結果，往往會這樣想：爲什麼急忙着卸貨，船在卸完貨後反正是要停起來的。因而也就更難於動員他們進行船舶的快速裝卸。

爲縮減停泊時間而鬥爭必須從三方面來進行。其中第一而最重要的是準時或提早完成船舶裝卸工作；第二是縮短生產停泊時間；第三是消滅非生產停泊。

目前我國港口的機械化程度已相當高。根據五年計劃，到1950年裝卸工作的機械化將達到77%，在蘇聯的許多大港內不僅已經達到這水平，而且還超過了。港口已經用最新型的機械裝備起來，在碼頭上可以看到優等的門式、履帶式、汽車式的起重機，堆貨機，蓄電池搬運車，傳送帶以及其他裝卸工作用的機械工具。可見要說機械化程度會限制港口吞吐能力的話是不恰當的。相反地，由於具有足夠數量的裝卸機械因而爲港口的良好工作提供了各種條件，並且主要地，在這樣現代化及具有頭等機械的基礎上產生了船舶快速裝卸法。

要組織船舶的快速裝卸，必須事先謹慎地製定計劃，準備裝卸機械及堆貨場地。因此，快速裝卸在船舶抵港前就開始了的。

談到快速卸貨，我們經常所進行的計劃包括以下各基本因素：第一從船長電報告知的積載計劃中，查明來港貨物的確切名稱及數量，確定重貨的重量及數目，了解個別貨物的特性及其包裝，與此同時船長通知船舶吃水的資料。第二，按計劃所訂船舶運什麼、多少、何往、交誰，和在港的收貨人或其代理人取得聯繫，弄清貨物今後的動向：留在港內還是立即發往鐵路。第三，檢查倉庫中現有的空位，以便堆放船上規定送來的貨物。如有可以在露天中堆放的貨物時，只需找到港區空地就行。第四，只有在獲得所有以上情報後，並只有在這些基礎上才能決定船舶卸貨的碼頭。

在決定船舶停靠的碼頭後，選擇最好的方式，並製定詳細的技術操作過程圖，規定每台機械的工作制度，裝卸工人人數等。最妥善的方式的決定與貨物種類及其運向，以及現有的火車車皮及其他運輸工具等有關。盡可能及必要時每艙安置一台岸壁起重機，根據艙口大小、貨物種類、貨件重量、地方的大小及工作方式有時安置二台岸壁起重機。在積載計劃的基礎上製定每一貨艙出貨程序的各個方式：艙——車皮，艙——倉庫，艙——汽車等。根據決定的卸貨艙口數及起重機數來規定每班所需車皮數、汽車數、自動搬運車及裝卸工人數等。當船舶裝卸工作計劃在調度會議上通過，並由港長或第一副港長批准後，在裝卸區主任或段長命令下提出卸船所需的工具及人數。

最後肯定的計劃必須涉及每一個參加卸船的人。特別重要的，要使每個裝卸工人隊長及每個起重工人明白，他們這一班要卸多少噸貨物，使每個汽車駕駛員明白，在什麼方向他們要完成多少行程等。必須事前指示倉庫工作人員，什麼貨，將在何地堆存，貨物計件員也需預先提出並安置在指定地點。必須及時而確切地指示經常有聯繫的鐵路工作人員，何時何向提交車皮，裝什麼貨物及多少數量。所提交車皮需及時地檢查過，並接受裝載規定的貨物。當車皮供應中斷時在碼頭上必須經常有後備場地，以便臨時堆存貨物等候空車來到。

船舶停靠及海關手續結束前，在碼頭上必須準備好起重機、運輸工具、卸貨工具如鋼絲繩及網絡等。如卸貨規定在船的兩舷進行，則必須準備好浮動起重機、拖輪及駁船。

順便得提一下，組織船舶兩舷進行裝卸工作並不是實行船舶快速裝卸法所必需的。嚴格地說，甚至還是不恰當的，因為這樣會使貨物的裝卸費用增加，並造成多餘的倒載，往往會使包裝破壞。同樣不必為進行船舶快速裝卸而過份地集中機械設備。因

爲高速度並不是靠這樣來獲得的，而是要使各種機械和起重機不停頓一分鐘，以及在工作中要保證計算其生產率最低限度的循環和周轉次數。不言而喻的，不應該因爲要進行一艘船舶的快速裝卸工作而減弱或中斷其他船舶的工作。

在卸貨開始後，一切的領導工作都由一人負責執行。這個人就是裝卸指導員。很難將裝卸指導員的作用予以詳確的評價，可以這樣說，大半的成績是決定於他的工作。可惜，在我們某些港口中對裝卸指導員的作用沒有給予足夠的估價，沒有把積極、有經驗而能掌握這件大事的技術的人提拔起來擔任這個職務。

隨着機械化的增長，裝卸指導員的作用的問題也變得特別尖銳了。裝卸指導員必須成爲港口的前導及中心人物。不僅要將具有中等技術水平的人配備在這一重要工作崗位上，甚至於還要配備受過高等教育而具有足夠生產經驗的人。在工廠裏常常有被稱爲能手的工程師，裝卸指導員也應該是這樣的能手。他不僅是個配合與指導船舶一切裝卸工作的組織者，而且還是個技術員，他可以權威地說出或證明用什麼繩索及應該如何繫縛重貨，以便把貨吊起來放在預先準備好的地方，也就是說要解決那些不僅使裝卸工人特別是工作不久的工人，而且也常常使起重工人陷於困難境地的問題。

身爲自己業務能手的裝卸指導員必須很好地熟悉小型機械化的工具，以及特別重要的是它們的運用原則。

小型機械化的發展在我們一些港口中是大大地落後於主要的機械化，但在加速我們港內船舶的裝卸工作中却是巨大的槓桿。各種形式的小型機械化的運用不僅可以減輕裝卸工人的勞動，節省人手，改善倉庫堆場及船艙容積的利用，還有可能把船舶停泊時間減少 10 % 到 20 %。

偉大的衛國戰爭時期中，我們一些港口爲了裝備倉庫及裝

卸區，得到不少的機械及最簡單的設備。其中如艙內傳送裝置、自動搬運車、堆貨機，各種各樣的自動抓具及夾鉗、鐵環、雙鉤，特殊用途的繩索等。但可惜的是所有這一切都沒有被足夠地利用，或者是用之不當。在港內往往可以看到堆貨機在拖輪上拉着放有箱子的鐵皮。拖着箱子開向倉庫門口，那裏用手接貨，也用手堆貨，而堆貨機却一輛接一輛匆忙地回頭走。甚至在目前還可以看到，自動搬運車從裝貨地帶着大量貨物走上整公里的路。在船艙內也常可見到如此景象，例如，用普通的繩索繫縛箱子的一角，該箱重量有時非常大，再用起重機把那個角吊起一點，好一些的情況下則吊起箱子一邊，在箱子底下放入墊襯，然後再把箱子放在上面。假若地位允許而且這樣做方便的話，那麼在箱子另一邊還要把同樣的操作再做一遍。假若不是如此，那麼爲了在箱子另一端放墊襯，一開始就得把箱子舉得近乎垂直，然後放下，在箱子的下面絡上繩子以便起吊。在這些類似的工作上要化很多時間，結果包裝震動、破裂和損壞。箱內貨物走動、打壞內部支撐而傾倒出來。其實使用了大的平夾鉗或者是不大的水力起重機的話，即使箱子既大且重，工作進行起來可以加快二倍之多，同時又不會損壞貨物及其包裝。

必須和類似的保守主義作鬥爭。必須在我國盡力地發展、掌握及普及小型的機械化，假若需要的話，可以成立一個指導員機構，他們是這一方面的專家，並可以引起我們輿論界的注意去解決這一任務。

和在蘇聯港口的非生產停泊作鬥爭是縮減停泊時間的重要措施之一。非生產停泊的原因是多種多樣的，一一加以敘述沒有必要。不過應當指出，照例，客觀原因是不存在的。絕大多數的非生產停泊是由於對船舶的管理不善或港口工作組織不精確的結果。在偉大的衛國戰爭時期中，船舶非生產停泊的客觀原因比現

在要多得不可計數，然而沒有人能證明，那時我們的船舶比現在工作得壞。相反地却工作得更快一點。

不能說現在不在進行跟船舶非生產停泊作鬥爭。然而這一鬥爭進行得還不够。往往沒有人去追究非生產停泊的原因，弄不清錯誤在誰，對犯錯誤而使船舶產生非生產停泊的人並不加以處分，照例，沒有合同義務約束的貨主對船舶非生產停泊是不負責任的。

和非生產停泊的鬥爭必須首先從正確組織統計着手。然而，對非生產停泊的質量和數量統計的設置還遠沒有在所有的海運局及港口裏達到應有的高度。統計本身的方法還需進行很多改進。例如，有一些海運局將‘等待命令’及‘辦理文件’的非生產停泊的統計放在一行裏，無需指明這些非生產停泊的本質是有根本的原則性的區別的。很清楚，例如，辦理貨物文件是船舶生產停泊的因素之一。辦理貨物文件的時間在營運定額內已作規定，當然也可能有超出定額的。例如，1946年10月‘阿拉尼英巴烏姆輪在維達夫港裝完羊毛後，等待辦理貨物文件的非生產停泊超過13小時。然而類似的例子是非常少的。通常每艘船在裝卸作業完畢後，辦理貨物文件化費時間不超過一小時。有時可用在海關檢驗過程中辦理文件的方法來縮減這個時間。很明顯的，應該使辦理文件在裝卸作業時間內來進行，並與最後一吊貨同時結束。然而由於許多原因這個要求不是經常都能實現。等待命令的非生產停泊則是另一回事了。這是無可辯護的非生產停泊。斯大林同志教導我們‘領導——這就是指預見’。在和平時期正常的情況下，我們應該預見與船舶運行相關聯的一切，不允許船舶發生等待命令的非生產停泊。等待命令非生產停泊的數量可表示出對船舶領導的質量。但是，當這樣的非生產停泊和船舶因辦理文件的非生產停泊合併在一起時，事情的實際情況就一點也不清

楚了，那麼關於領導又可以說些什麼呢？例如，在 1946 年中波羅的海海運局的船舶由於等待命令與辦理文件而發生的非生產的停泊時間 佔全部在港停泊時間的 8.1 %，佔總的停泊時間的 19.2 %。這一情況說明了船舶由於上述原因，或多或少的減低了船舶運輸能力，也說明了領導船舶的質量不高。

一定的時間內，在海運局以及港口中經常需要掌握精確而明晰的非生產停泊的情況。只有在精確統計和分析非生產停泊原因的基礎上才能作出適當的結論，並擬定跟非生產停泊作鬥爭的措施。這絕不是說不需要進行日常的鬥爭，不及時採取措施消滅非生產停泊而可以放任它不管的。

談到縮減生產停泊時間問題，必須涉及我們港內相當普遍的二種非生產停泊。其中之一就是在辦理海關手續之前或辦理海關手續之時船舶過份的就擱。例如，今年正月裏在維達夫港裏‘奧洛年茨’輪等待海關檢驗超過 23 小時之久。像這樣的非生產停泊幾乎在每個港口都可以碰到。等待檢驗或者超過正常二、三倍時間的檢驗已經成為普遍現象，實質上是沒有與這種現象進行任何的鬥爭。加之港口及海運局的某些工作人員對類似非生產停泊的事實採取了根本妥協的態度。當然，在實際工作中是可能有例外的。然而，就像所有的例外一樣，畢竟應該只是少見而罕有的。必須盡快地恢復戰前的情況，那時我們船舶辦好開航和到達所化時間不超過二小時。等待檢驗的非生產停泊必須全部剷除。為此首先港口及海運局調度室必須精確地工作，以保證及時將有關我們船舶抵港及開航時間的確切情報供給海關，然而這一點也不是經常都能如願的，由於缺乏此類情報，海關的工作人員便能提出正當的控訴。去年列寧格勒港曾有不下數十次這樣的情況，當海關人員為檢驗放行而到船上時，船舶却由於各種原因還沒有準備好開航。海關工作人員等候了一些時間，將此

情況寫好文件就上岸去了，再過二、三小時以後，才又把他們召喚到船上來。也有不少這樣的事，當船舶準備出海，海關人員正在等待的時候，而另艘來自海上的船舶却停靠着等待檢驗。類似情況在其他港口也可見到。

第二種情況是清潔油艙的停泊。在五年計劃中石油運輸佔着極大的比重，大量船舶在運輸液體燃料，因此跟這一種的非生產停泊的鬥爭也就具有特別重要的意義。爲了清潔油艙船舶往往停上幾個晝夜，甚至還要多些。去年波羅的海海運局載重量8,900噸的‘奧斯高列特’輪在進塢修理前清潔油艙，在列寧格勒就停泊了二個多星期。

清潔油艙這一繁重而骯髒的工作目前基本上還是用手來進行的。

這是難以想像的，在我們科學和技術達到非常高度發展水平的國家裏，類似這樣的方法還會被保留下來。爲了將清潔油艙的非生產停泊縮減到最小限度，必須找出並應用特殊的化學藥劑。與蒸汽清艙及洗艙的同時，使用此類藥劑能產生良好的效果。

我們的科學研究學院及化學實驗所能够而且必須找出這種藥劑。

爲此，需要使海運部的有關機構，特別是從事於石油運輸的海運局，把這一任務擔負起來，將它對船舶的意義解釋清楚，以便最快地獲得實現。

船舶等待燃料供應，同樣也屬於生產停泊之列。爲縮減這種停泊時間起見，照例燃料供應必須在裝卸作業過程中來進行。這是大家明瞭的真理，由於浮動燃料供應站的幫助，可以保證在裝卸作業過程中及時把燃料及水供應給船舶，以節省大量的時間。然而並不是各地都能以應有的堅持性爲實現這種措施而進行鬥

爭。去年列寧格勒港內的煤炭供應船‘涅瓦’號半個航行季節都在修理而不能使用，而影響到船舶不得不在裝卸作業結束後才添加燃料。由於港內拖輪數量不夠，往往使得船舶因等待移泊裝燃料，等待燃料的供應而停泊着，將時間化費在移泊上。很顯明，對於類似這種情況是不能容忍的。

縮減船舶在港停泊時間的第三種方法是消滅非生產停泊。蘇聯大海運局之一遠東海運局，去年十一個月中船舶的非生產停泊達全部停泊時間的50%，並造成船舶運輸能力的損失超過五十萬噸。這事實已經足以說明和非生產停泊作鬥爭的意義了。

照例，非生產停泊的根除只有用預防措施的方法來達成。

甚至於在草率地分析由於所謂港口錯誤而造成的非生產停泊時，常常可以看到一些船舶由於某些原因在某些時間內幾晝夜非生產地停泊着。當更仔細的了解港口的情况後，就可以了解在這些晝夜中，某些船舶實際上是在等待碼頭。而碼頭上則徒然地靠着另一艘船，爲了要移泊裝添燃料而在等待拖輪。這時，當船舶非生產地停泊着，一艘船在等碼頭，另一艘則在等拖輪，而拖輪却忙於次要工作。進一步的研究說明，拖輪被派從事這種工作是由於調度室在很久以前已經接到要求完成這件工作的申請書……。這種情況過去並不少見。這種情況的產生，目前只是因爲值班調度員照例按照申請書來到的年月次序先後來執行工作。待一個申請書中所請求的工作完成後，再順序來完成第二個申請書中所請求的工作等等，而不了解也不注意在他值班時間中所發生的情况，而多半只是按照不在他本人值班的前二、三晝夜時間內所發生的情况來工作。

必須摒棄類似的制度。

每個港口必須有晝夜作業調配圖表。這圖表必須和晝夜輪班計劃相結合，由港長或副港長批准，並通知直接的執行者。圖

表的改變只有得到原批准人的通知才能進行。除此以外，在我們某些港口拖輪不夠的情況下，拖輪不應該有一小時的非生產停泊，其工作也必須置於港口調度主任嚴格的監督之下。在這些條件下對拖輪的非生產停泊必須進行統計，並將此種非生產停泊看作像運輸船舶的非生產停泊有同樣的意義。在負有全部工作任務的港口內，拖輪的非生產停泊的數量將成為調度工作質量的指標。

由於有了作業調配圖表，無疑地運輸船舶的非生產停泊的數量就會減少，以及用快速方法及時或提早完成裝卸的船舶也將毫不遲延地離開碼頭而進入航次。

在消滅及縮減非生產停泊的工作中船員們可以給港口以很大的幫助。這種幫助可以表現在及時地通知積載計劃，船舶對裝卸作業進行預先的準備，分出必需數量的絞車工人，以及在裝卸操作中的指示等等方面。當港口人手不夠的時候，他們的幫助是特別重要的。在這方面要算‘漢山’輪船員的例子最為突出。

船員們參加裝卸作業過去已經有過。‘漢山’輪船員們的貢獻，就在於他們最先在戰後當港口嚴重缺乏勞動力的情況下，帶頭發起對港口作社會主義幫助的運動。在這種情況下，他們的幫助是特別可貴的。在我們港口內，為縮減停泊時間及消滅非生產停泊的共同鬥爭中，船員們和港口工作人員之間同志的互助及生產的友誼必然會產生最好的效果。

應該注意到如列寧格勒、敖德薩、海參威、巴庫等這些港內船舶大量的非生產停泊，這些地方都有海運局，就在這些港口中，發生着等待補充船員、等待供應、等待辦理船舶文件手續等的船舶非生產停泊。自然，船上人員每次進入這些港口，或者簡單地說，回家來，都希望替自己和船舶的下次航行獲得各種必需的保證。這裏，通常他們可以獲得一切在其他港口所不能經常獲

得的東西。然而不應該因此就成為在這些港口內拖延超過規定期限的原因，或者為製造變相非生產停泊的藉口，如航次間的修理或者船舶不必要的消毒工作等。假使在有海運局的港口裏發生非生產停泊，也就是說在調度室眼前竟然還容許這種現象存在的話，那麼當船舶去到其他港口的時候又可以期待些什麼呢。結論只能有一個。海運局負責管理船舶的各部門機構，首先是調度室，必須使得船舶在裝卸作業後不被耽擱，以及在停泊時間內使船員們有可能回家暫住。為此，岸上的機構必須根據由船長自海上發出的預先申請書，及時準備好船舶的抵港，準備好供應，指定好新的船員，準備好擔任值班工作的專門起重工作隊，並完成船舶抵港的其他必要事務。

最後必須指出，在新的條件下快速技術操作不僅必須要在裝卸作業中發展，而且也要在和船舶在港停泊相關聯的一切其他作業中加以發展，其中包括燃料補給、供應、船員證件及貨物單據的辦理、食用物品的收領等。在港口經常工作中採用和船舶裝卸作業相聯繫的各種作業的快速技術操作方法，可以達到縮減船舶在港的停泊。

2 合理地利用船舶的淨載重量

合理地利用船舶淨載重量應當包括在提高船舶工作效率的措施之列。可惜，船舶淨載重量還遠沒有被充分地利用。有過這樣的情況，一些個別的船舶，淨載重量只被利用了 50 %。我們的船舶現在需要，而今後更需要在遠程航線上工作，因為新的計劃規定的平均航程增加 75 %，在此情況下不充分利用船舶的淨載重量是一種不能容許的浪費。應當記得，我們船舶運輸能力的損失，首先會引起最重要的國民經濟物資不能送達目的地，因而破