Содержание

Введение 2

1. Транспортная характеристика груза (пищевые жиры) 4

2. Способы формирования укрупненного грузового места 9

3. Производственный процесс перевозки груза 12

3.1 Прием груза в склад перегрузочного пункта 12

3.2 Хранение груза в складах 13

3.3 Погрузка в подвижной состав 14

3.4 Перемещение груза по путям сообщения 16

3.5 Сдача груза получателю 17

4. Документальное оформление перевозки 21

5. Ответственность перевозчика 24

6. Основные показатели плана по технологическим процессам (порта и флота) 27

Заключение 31

Библиографический список 32

Введение

Экономика современного мира развивается по всем направления в очень больших темпах. Для ее нормального функционирования необходим постоянный оборот товаров и материально-технических средств. Поэтому транспортная отрасль так важна в наше время.

Для определения оптимальных условий транспортирования грузов введена транспортная классификация грузов, обеспечивающая их сохранность на транспорте, планирования, регулирования и учета грузооборота, обоснования специализации погрузочно-разгрузочных механизмов и устройств, параметров складов и типов перегрузочного оборудования. Из множества признаков, по которым можно выполнить классификацию, выбирают определяющий, то есть существенный для достижения поставленной цели, классификационный признак.

Целью данной работы является рассмотрение технологии и организации перевозок и перегрузочных работ груза (пищевых жиров).

Для реализации поставленной цели в работе необходимо рассмотреть следующие вопросы:

- рассмотреть транспортную характеристику груза (род груза, тара, упаковка);

- определить способы формирования укрупненного грузового места;

- проанализировать производственный процесс перевозки груза по основным фазам;

- изучить документальное оформление перевозки;

- определить ответственность перевозчика;

- рассмотреть основные показатели плана по технологическим процессам порта и флота.

Объектом настоящего исследования является груз – пищевые жиры.

Предметом исследования являются основные характеристики данного груза, способы его перевозки, перегрузки, хранения, создания укрупненного места.

Теоретической основой данной работы послужили труды отечественных ученых Снопкова В.И., Андронова Л.П., Олещенко Е.Н., прейскуранты и нормативные документы.

Результаты настоящего исследования могут представлять интерес для молодых специалистов, работающих в данной отрасли.

1. Транспортная характеристика груза (пищевые жиры)

Пищевые жиры относятся к пищевым скоропортящимся грузам.

Скоропортящиеся грузы - это грузы, при перевозке которых требуется соблюдение специального температурного режима. Условия и требования к перевозке такого рода грузов строго регламентированы.

Основными условиями, обеспечивающими сохранность и качество скоропортящихся грузов при перевозке, являются – предъявление к перевозке грузов хорошего качества с учетом условий и сроков транспортирования, предварительное охлаждение или замораживание, тщательный прием к перевозке, правильная упаковка грузов и подготовка судов, соблюдение условий транспортирования и быстрейшая доставка.

Скоропортящиеся грузы, требующие упаковки, должны быть упакованы в исправную, чистую и стандартную тару с ясно нанесенной на ней маркой.

Пищевые жиры по происхождению подразделяются на 2 подгруппы:

жиры животные;

жиры растительные.

Основные свойства и транспортные особенности грузов обеих подгрупп идентичные:

подвержены окислительной порче под действием атмосферного кислорода;

прогоркают под действием света;

поглощают и удерживают летучие ароматические вещества;

при высоких положительных температурах (25С. и выше)переходят в жидкое состояние, возможно вытекание содержимого из тары;

вентиляции не требуют;

требуют определенного температурного режима (минус 5С. и ниже), который обычно уточняется грузовладельцем.

Растительные и животные жиры — в жидком состоянии прозрачные, маловязкие, подвижные со специфическим запахом. Они представляют собой многокомпонентную структуру и состоят из глицеридов жирных кислот (95-97%), фосфатидов, стеаринов, восков и прочих летучих, с водой не смешиваются, образуют нестойкие эмульсии, обладают стойким специфическим запахом и воспринимают посторонние запахи. При нагревании до / > 80 °С выделяют ядовитые вещества. Главной характеристикой качества всех жиров и сохранности их перевозки является йодное число.

Йодное число — это выраженная в процентах величина, означающая, какое количество граммов йода может присоединиться к 100 г масла или жира. Чем выше йодное число — тем больше способность жира к окислению.

Кислотное число — это количество милиграм едкого калия, необходимого для нейтрализации свободных жирных кислот, входящих в 1 грамм масла или жира. Повышение этой величины свидетельствует о том, что идет процесс гидролитического (с участием воды) распада масла или жира. Выделяющийся при распаде воды свободный кислород окисляет растительное масло или жир (этим ухудшаются вкусовые и пищевые качества продукта) и затрудняют их переработку. Окислительные процессы активизируются от контакта с металлами, особенно с медью, а также при повышении температуры.

Как правило, предъявляются к морской перевозке в деревянных бочках, стандартной массой 90-120кг, при перевозках в импорте и между иностранными портами - в полиэтиленовых бочках. По согласованию с перевозчиком могут быть предъявлены к перевозке в фанерно-штампованных бочках или картонных навивных барабанах. Отдельные грузы этой группы (фасованное сливочное масло, маргарин и др.) могут быть упакованы в дощатые ящики, фанерные ящики, ящики из гофрированного картона или ящики из картона. Удельный погрузочный объем (куб.м/т) в бочках - 1.6 - 1.9, в ящиках - 1.3 - 1.5 в зависимости от содержимого.

Жир говяжий, технический по согласованию сторон (грузовладелец, перевозчик) может перевозиться наливом (на танкерах) или в специальных контейнер-цистернах (КЦ) на обычных судах (на палубе), а также на контейнеровозах и судах типа «Ро-ро». При перевозке пищевых наливных грузов должен вестись «Журнал грузовых операций с вредными жидкими веществами».

Перевозка пищевых продуктов (скоропортящихся грузов, хлебных грузов всех видов, сахара, кофе, какао и т. д.) производится только после соответствующей подготовки трюмов, а также при условии создания оптимальных для данного продукта температурного и влажностного режимов в грузовом помещении, рефрижерации, кондиционирования, вентиляции. К общим требованиям такой перевозки относятся: обеспечение совместимости грузов в зависимости от их транспортных свойств, исключение порчи вредителями, повреждения от подмочки атмосферными осадками или морской водой. Большинство скоропортящихся грузов перевозят на рефрижераторных судах, на сухогрузных судах с рефрижераторными трюмами или в рефрижераторных контейнерах. Помещения для перевозки пищевых и скоропортящихся грузов должны быть предварительно зачищены, дезодорированы, просушены, охлаждены, озонированы (не менее чем за 48 ч до начала погрузки). Их чистота и пригодность к погрузке проверяются санитарной инспекцией порта, которая выдает соответствующее свидетельство. Совместная перевозка различных скоропортящихся грузов допускается, если их физико-химичечкие свойства не могут оказать вредного влияния на другой грузы и режимы перевозки, требующиеся для их сохранности, не противопоказаны. Во время рейса ведется наблюдение за температурно-влажностным режимом в трюмах, результаты которого фиксируются в специальном журнале.

Помимо соблюдения температурных, влажностных и вентиляционных режимов хранения и транспортирования имеют значение для обеспечения сохранности режимных, особенно скоропортящихся, грузов защитные свойства тары и упаковки. В соответствии с требованиями установленными стандартами или техническими условиями, большинство скоропортящихся пищевых продуктов должны представляться к перевозке только в таре. Тара должна быть исправной, прочной, сухой и чистой, не иметь постороннего запаха. Тип тары, ее параметры, назначение и технические условия на изготовление должны соответствовать действующим стандартам. Применяемая для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов тара должна соответствовать условиям обеспечения сохранности качества этих продуктов.

Основными видами тары, применяемой для скоропортящихся грузов (продуктов), являются ящики деревянные, картонные и из пластмассы; коробки из картона; бочки и фляги металлические, пластмассовые и деревянные; барабаны деревянные и фанерные; мешки из ткани, крафт-бумаги, полиэтилена и т.п.

Многие скоропортящиеся пищевые продукты в соответствии с установленной технологией производства до укладки в такую тару предварительно упаковывают или расфасовывают в разные пакеты, помещают в стеклянные или металлические банки, разливают в бутылки и т.д. Затаривание или укладка продуктов с учетом обеспечения ее сохранности во время перевозки и осуществления комплексной механизации погрузочно-разгрузочных и внутрискладских работ на всех стадиях транспортного процесса при применении различных видов поддонов и других средств пакетирования, вилочных погрузчиков или штабелеров.

Применяемая для скоропортящихся грузов многооборотная транспортная тара должна соответствовать требованиям санитарно-гигиенической обработки, осуществляемой после каждого ее употребления.

Перевозчик имеет право выборочно проверить качество предъявляемых к перевозке скоропортящихся пищевых продуктов, состояние тары и ее соответствие установленным стандартам или техническим условиям. Вскрытие груза и его последующее упаковывание после проверки производится грузоотправителем. Качество продуктов в герметичной упаковке при этом не проверяется.

При отправлении скоропортящихся грузов грузоотправитель вместе с оформленной им товарно-транспортной накладной обязан представить перевозчику сертификат продукции или удостоверение качества (по установленной форме) с указанием в нем фактической температуры груза перед погрузкой, состояния качества груза тары и упаковки. В товарно-транспортных перевозочных документах грузоотправитель обязан указать предельную продолжительность доставки скоропортящихся грузов. При отсутствии такой записи в перевозочных документах, а также в случае, если предельная продолжительность доставки груза будет меньше расчетно-нормативного срока, указанного в договоре на перевозку груза, перевозчик вправе отказаться от перевозки такого груза. Сроки доставки груза исчисляются с момента окончания погрузки груза и оформления документов до момента прибытия АТС к грузополучателю и предъявления ему перевозочных документов на доставленный груз.

2. Способы формирования укрупненного грузового места

В целях механизации погрузочно-разгрузочных работ формируют укрупненные грузовые места - транспортные пакеты, которые устанавливаются и закрепляются на поддонах (площадках), удобных для работы погрузчика и другой техники. В этих же целях широко применяют трейлеры, контейнеры, флеты (контейнеры без крыши, боковое ограждение которых надежно удерживает груз) и т.п.

В зависимости от группы груза выбирают целесообразный метод укрупнения и технологию его перевозки и перегрузки. Технология перевозки укрупненных грузовых единиц (УГЕ) основана на стандартизации габаритов УГЕ на основе единого модуля. В качестве исходного элемента стандартизации приняты универсальные поддоны, получившие широкое распространение на всех видах транспорта.

В пакетах, как правило, пищевые жиры предъявляются к морской перевозке упакованные в ящики. В бочках или барабанах груз пакетируется значительно реже. В грузовых помещениях пакеты должны размещаться с максимальной плотностью, вплотную к бортам и переборкам. Укладку ведут от бортов к центру грузового помещения, если не вмещается пакет, то несколько последних устанавливаются так, чтобы между ними оставалось небольшое расстояние (100-150мм). Ярусность ограничивается лишь высотой грузовых помещений. Обычно допускается загрузка комингсов люков, но лучше иметь на это разрешение грузовладельца. Несколько пакетов в центре каждого грузового помещения оставляется застропленными для облегчения начала выгрузки.

Размеры поддонов базируются на модуле упаковки, который действует во многих странах мира и позволяет максимально использовать поверхность стандартной площадки поддона. Для грузоотправителей, пользующихся услугами морского транспорта, наиболее приемлемыми считаются следующие размеры упаковки: 400х300, 400х600, 400х800 мм при использовании поддонов 800х1200 мм и 500х600; 400х1000мм при использовании поддонов 1200х1600 мм. Средства укрупнения, используемые для формирования УГЕ согласованы с модулем упаковки, они имеют стандартную ширину 2,44 м, а по длине два наиболее распространенных типоразмера: 6,1 и 12,2м. Параметры подвижного состава всех видов транспорта выбираются в соответствии со стандартными размерами УГЕ. Это позволяет обеспечить максимальную загрузку как УГЕ, так и самих транспортных средств. Основным средством пакетирования, укрупнения и унификации грузов при их перевозке и хранении остаются обычные плоские поддоны. Сфера их применения различна, но наибольшую эффективность они дают при перевозке грузов в ящиках, коробках, мешках и другой таре, имеющей относительно правильную геометрическую форму. Это объясняется тем, что при формировании этих грузов пакеты получаются прочными и устойчивыми. Их легко перегружать в пунктах перевалки.

В соответствии с Правилами безопасности морской перевозки грузов все грузы, которые по своим свойствам могут быть сформированы в пакеты, должны предъявляться к перевозке в пакетированном виде или сформированными в УГЕ, позволяющие производить перегрузку груза с одного транспортного средства на другое без формирования и расформирования каждого отдельного подъема. Пакетирование грузов производится в основном на двух- или четырехзаходных поддонах. Грузы, внешние контуры которых не имеют точных геометрических размеров (кипы, кули, мешки), формируются в пакеты при помощи гибких обвязок, но их размеры «в свету» должны соответствовать размерам стандартного поддона 800х1200 мм

Материал и конструкция средств пакетирования должны соответствовать перевозимому грузу, обеспечивать сохранность груза при перевозке и перевалках. Несущие средства крепления должны иметь шестикратный запас прочности.

Пакетирующие средства могут быть одноразового и многократного пользования. Последние должны иметь маркировку, включающую сведения: грузоподъемность, дату изготовления, предприятие-изготовитель.

Каждая транспортно-технологическая система (ТТС) использует свои средства укрупнения. Грузовые помещения специализированных судов каждой ТТС рассчитаны в основном на перевозку грузов с использованием определенных средств укрупнения.

Перевозки жиров в рефрижераторных контейнерах специфических сложностей не представляют. Требуется лишь максимальная плотность укладки груза в контейнере и поддержание требуемого режима перевозки.

При перевозке говяжьего технического жира в обычных контейнерах, контейнер-цистернах (КЦ) и других емкостях следует иметь в виду, что наименее благоприятные места размещения контейнеров являются верхний ярус на открытой палубе (особенно, если перевозка осуществляется в тропической зоне) и вблизи нагревающихся переборок.

В мировой практике известны случаи предъявление к морской перевозке контейнеров-цистерн, отличающихся по размерам от стандартных (особенно по длине): ГОСТ 24582-81 тип СКП-4-20. Такая перевозка должна быть предварительно согласована с перевозчиком из-за сложности крепления таких КЦ на специализированных судах в особенности.

3. Производственный процесс перевозки груза

3.1 Прием груза в склад перегрузочного пункта

В пункте отправления выполняются следующие коммерческие операции: прием груза к перевозке, хранение груза в складах, погрузка груза в подвижной состав, оформление транспортных документов, исчисление провозной платы, расчет за перевозку. Содержание и последовательность операций по приему груза к перевозке различаются в зависимости от того, принимается ли он на причалах порта или отправителя.

Грузовая контора порта прежде чем дать разрешение на ввоз груза обязана проверить: предусмотрена ли данная перевозка планом; при мелкопартионной или внеплановой отправке - есть ли разрешение начальника порта на прием к перевозке, правильно ли указаны в накладной пункты назначения и перевалки в соответствии с Тарифным руководством; не имеется ли конвенционных ограничений или запрещений перевозить предъявляемый груз в указанном направлении; достаточно ли полно и правильно указано наименование получателя (сокращенные наименования не разрешаются); соответствует ли наименование груза тарифной номенклатуре; если предъявляемый груз номенклатурой не предусмотрен, то можно ли по указанному в накладной наименованию отнести его к соответствующей группе тарифной номенклатуры; приложены ли к накладной требуемые правилами перевозок документы (качественные удостоверения, ветеринарные свидетельства и т. п.).

Когда груз принимается на причалах порта, операции по приему грузов, погрузке на суда, оформление перевозочных документов и расчеты провозных, платежей и сборов выполняются в такой последовательности: отправитель составляет накладную и предъявляет ее в грузовую контору порта. Получив разрешение на ввоз груза, доставляет его на грузовой участок и предъявляет к перевозке; приемосдатчик порта проверяет состояние груза и тары, маркировку и массу и принимает груз на склад или причал порта, делает отметку в накладной и в соответствующих случаях наносит на грузы транспортную маркировку; грузовая контора составляет дорожную ведомость, производит таксировку и получает провозные платежи и оборы; грузовой участок порта производит погрузку и оформляет сдаточной ведомостью передачу груза на судно, одновременно вручая администрации судна транспортные документы.

3.2 Хранение груза в складах

Склады предназначены для хранения грузов и выполнения отдельных операций с ними: прием и выдача грузов, погрузочно-разгрузочные работы, сортировка и группировка отправок грузов.

Для хранения пищевых жиров используются специализированные склады, так как скоропортящиеся грузы допускается хранить только в специализированных или специально приспособленных складах. Хранение этих грузов на открытых площадках запрещается.

Складские помещения, предназначенные для хранения скоропортящихся грузов, должны содержаться в образцовом санитарном состоянии и дезинфицировать помещения перед закладкой груза на хранение и по его окончании. Рефрижераторные склады комплекса должны быть оснащены холодильным оборудованием, которое соответствует объему складского помещения, типу хранимой продукции и технологическим требованиям к выполнению всех необходимых грузовых операций для скоропортящихся грузов.

Существуют общие принципы выбора режимов хранения замороженных продуктов и некоторые требования к холодильным сооружениям и системам охлаждения камер хранения, вытекающие из этих принципов.

Первый принцип — строгое постоянство и равномерность поля режимных параметров. Если меняются какие-либо внешние условия, воздействующие на режимные параметры в камере, то их необходимо компенсировать таким образом, чтобы режим в камере не нарушался. Полностью выполнить этот принцип невозможно, поэтому стремятся к тому, чтобы отклонения от заданного режима были минимальны. В наибольшей степени этого можно добиться при совершенной теплоизоляции и автоматическом регулировании работы охлаждающих устройств.

Вторым общим принципом хранения, который тесно связан с первым, является сокращение всякого рода теплопритоков в камеры хранения. Это внешние теплопритоки, которые уменьшаются, когда надежна теплоизоляция камеры, и внутренние, которые могут образоваться при внесении теплого груза, открывании дверей и вследствие других причин подобного рода.

Такие теплопритоки нарушают температурный режим, влияют на величину относительной влажности, создают неравномерность поля режимных параметров.

3.3 Погрузка в подвижной состав

Груз должен подаваться в грузовые помещения таким образом, чтобы избежать деформации или иного повреждения отдельных грузовых мест. Как правило, погрузка осуществляется с помощью специальных площадок.

Груз в бочках укладывается с максимальной плотностью, без оставления каких-либо зазоров. Бочки, как правило, устанавливаются вертикально. В последнем ярусе и просветах люков бочки могут быть, при необходимости, уложены горизонтально с максимальной плотностью. Укладка должна производиться аккуратно во избежание повреждения отдельных грузовых мест. Сепарация применяется только для разделения коносаментных партий, при необходимости, для выравнивания ярусов и крепления отдельных бочек.

Груз в ящиках, при перевозках на судах с батарейной системой охлаждения, укладывается обычно с максимальной плотностью с оставлением небольших свободных пространств (200-300мм) у батарей охлаждения. При перевозке на судах с воздушной системой охлаждения, если груз требует поддержания жесткого температурного режима, (например - сливочное масло) могут быть оставлены небольшие зазоры (30-40мм) в направлении тока воздуха для более равномерного охлаждения груза. В этом случае для обеспечения неподвижности штабеля применяются рейки такого же сечения. Зазоры от бортов, переборок и подволока обычно не оставляются. Допускается загрузка просветов люков (с согласия грузовладельца).

Сепарация, где это необходимо, должна производиться материалами, не препятствующими движению воздуха (особенно на судах с воздушной системой охлаждения):рейки, доски, старые сети и пр.

При перевозки скоропортящихся грузов в контейнерах, коробки и ящики с мороженым грузом необходимо укладывать компактно, вплотную друг к другу. Это необходимо для циркуляции холодного воздуха, лучшего омывания штабеля воздухом и для локализации внешних теплопритоков. При перевозке скоропортящихся грузов в деревянных решетчатых и сплошных ящиках, клетках из стальных прутьев, картонных коробах штабель в контейнере следует формировать с учетом фактора, что вся тара проектируется в расчете на сопротивление вертикальным нагрузкам от собственного веса и вышерасположенных ярусов, поэтому эти коробки должны штабелироваться правильными рядами таким образом, чтобы нагрузка распределялась на периметральную раму

Пакеты размещаются в рефрижераторном контейнере в один ярус по всей длине грузового помещения. Затем следует произвести раскрепление их с тем, чтобы исключить возможность смещения или разваливания груза в пути следования.

Мороженые грузы в момент погрузки должны иметь температуру, установленную для перевозки.

Погрузка рефрижераторных контейнеров на суда и выгрузка их из судов в портах ММФ производится силами и средствами портов.

Загруженные рефрижераторные контейнеры принимаются к перевозке за массой и пломбами грузоотправителя по наружному осмотру. Перед приемкой рефконтейнера на судно представитель судового экипажа должен проверить: наличие сопроводительных документов; нормальную работу холодильной установки; техническое состояние контейнера; установку термостата; температуру в рефконтейнере (по записи на картограмме термографа); соответствие температуры в контейнере температуре транспортировки скоропортящегося груза, указанной в сопроводительных документах.

Размещение рефрижераторных контейнеров на судне должно производиться с соблюдением требований техники безопасности, условий безопасности мореплавания, пп. 4.1 и 4.2 настоящих правил, а также специальных инструкций и соглашений, регламентирующих перевозку крупнотоннажных контейнеров массой 10, 20 и 30 т

3.4 Перемещение груза по путям сообщения

Во время морского перехода основной обязанностью перевозчика (в части сохранности) является строгое поддержание в грузовых помещениях требуемого температурного режима. Если судно оборудовано самописцами, регистрирующими температуру в трюмах, целесообразно сохранять ленты самописцев, как доказательство того, что в грузовых помещениях поддерживался требуемый режим перевозки на случай возникновения претензий грузополучателя.

Если на судне отсутствуют самописцы, то на протяжении рейса следует вести температурный журнал, требуемый РД 31.11.25.00-96, с этой же целью.

На практике точность поддержания требуемого температурного режима до 1С. считается достаточной.

Совместная перевозка различных скоропортящихся грузов допускается, если их физико-химичечкие свойства не могут оказать вредного влияния на другой грузы и режимы перевозки, требующиеся для их сохранности, не противопоказаны. За состоянием груза в пути должно быть организовано постоянное наблюдение.

При обнаружении признаков порчи груза, находящегося в пути, вопрос о том, можно ли продолжать перевозку или следует задержать грузы для подработки или реализации, решает представитель грузовладельца или комиссия в составе начальника порта-пристани и представителей инспекции по качеству и санитарного или ветеринарного надзора.

Скоропортящиеся грузы, требующие особого обслуживания, перевозят с проводниками согласно специальным правилам.

3.5 Сдача груза получателю

Прибывшие и выгруженные на причалах порта-пристани грузы хранят бесплатно в течение 24ч, не считая дня прибытия (ст. 97 Устава ВВТ). За хранение груза сверх этого срока взимается сбор, предусмотренный тарифами.

Как правило, прибывшие грузы хранят в течение 5 суток, для скоропортящихся грузов, в том числе пищевые жиры, в зависимости от их стойкости, установлены сокращенные сроки хранения – от 2 до 24 ч. Если получатель не примет груз в установленные сроки хранения, то он несет ответственность за возможную порчу груза по этой причине.

Для установления ответственности сторон по неисправным перевозкам большое значение имеет правильное оформление документов при выдаче грузов.

Груз выдают в порту-пристани назначения адресату, указанному в накладной. При получении груза, адресованного учреждению или предприятию, экспедиторская организация или лицо, получающее груз, представляет порту-пристани доверенность на право получения груза, подписанную руководителем и главным бухгалтером учреждения, предприятия или организации.

Порт-пристань назначения при выдаче груза тщательно проверяет таксировку, произведенную пунктом отправления, и оплату всех причитающихся платежей. В случае необходимости в пункте назначения получают дополнительную сумму плат и сборов, записывая их в дорожную ведомость и в накладную. Общий итог взысканных платежей таксировщик удостоверяет своей подписью и штемпелем.

После оформления расчетов по перевозке в товарной конторе получатель расписывается в дорожной ведомости в получении груза и ему в зависимости от характера работы портов и условий пропускного режима вручают накладную или накладную и разрешение (ярлык) формы ГУ-29 на выдачу груза со склада и вывоз его из порта.

Разовый вывоз (вынос) мелких партий грузов допускается по накладным без выписки разрешений (ярлыков).

При выдаче груза по накладной приемосдатчик после проверки выдает груз, делая отметки в книге прибытия, а также на обороте накладной о времени выдачи, количестве мест и весе груза, с указанием номера автомашины, на которой вывозится груз. Отметки удостоверяются подписями приемосдатчика и получателя, после чего приемосдатчик вручает накладную получателю для предъявления постовому на контрольно-пропускном пункте.

Постовой проверяет по накладной правильность оформления вывоза груза, сверяет количество мест и наименование вывозимого груза, а также номер автомашины и при отсутствии расхождений ставит на обороте накладной против записи о выданном грузе свою подпись, указывает дату и разрешает вывоз груза. Накладная возвращается получателю.

В тем случаях, когда груз выдается по накладной и разрешению (ярлыку), приемосдатчик делает отметки в накладной и ярлыке о времени выдачи, количестве мест (весе) и наименовании выдаваемого груза и, кроме того, в ярлыке указывает номер автомашины на которой вывозится груз. Записи удостоверяются подписями приемосдатчика и получателя груза.

Постовой На контрольно-пропускном пункте после проверки соответствия вывозимого груза записям в ярлыке и накладной при отсутствии расхождения расписывается в ярлыке против отметки о выдаче груза. Накладная возвращается получателю, а ярлык остается у постового и в течение суток после вывоза груза сдается под расписку в товарную контору.

Грузы, доставленные в исправных судах с неповрежденными пломбами, а также доставленные без следов утраты на палубах судов, или в беспалубных судах, или в трюмах без пломб, выдаются получателю:

а) принятые к перевозке за весом транспорта – с проверкой веса по требованию получателя;

б) принятые к перевозке за весом отправителя – без проверки веса.

В тех случаях, когда груз принят к перевозке по стандартному весу, или по весу, указанному на грузовых местах, или по весу, указанному грузоотправителем, в пункте назначения проверяют вес только поврежденных мест. Если тара исправна, груз выдают грузополучателю по количеству мест, без проверки веса.

Вес проверяют на весах порта-пристани при выдаче груза на его складах и на весах получателя, приписанных к порту-пристани, при выдаче груза на причалах получателя.

Вес груза остается правильным, если он не отличается от веса, определенного в пункте отправления, более допускаемой нормы расхождения в показаний весов, устанавливаемой Комитетом стандартов. Установленный размер этого отклонения 0,1% . Его учитывают независимо от нормы естественной убыли и изменения влажности груза при перевозке.

Порты-пристани вскрывают грузовые места и проверяют грузы по документам по требованию получателей только в тех случаях, если обнаружены обстоятельства, которые могут повлиять на качество товара, или если груза недостает, или он поврежден и об этом составлены соответствующие акты. Вскрытие мест груза оформляют коммерческим актом.

4. Документальное оформление перевозки

Основным транспортным документом является накладная (или коносамент), которая сопровождает груз с момента приема до его к перевозке и до сдачи получателю в пункте назначения. В накладной указываются все данные, необходимые для правильного выполнения перевозки и исчисления провозных платежей.

Накладная составляется отправителем на каждую отдельную партию груза, подлежащую доставке одному получателю. Четкое и правильное заполнение накладной облегчает расчет провозной платы, способствует предотвращению коммерческого брака при перевозке. Накладная имеет правила заполнения, которые изложены в Правилах перевозки груза, Том 1.

Скоропортящиеся грузы должны предъявляться к перевозке в транспортабельном состоянии и соответствовать по качеству и упаковке требованиям, установленным стандартами и Правилами перевозок скоропортящихся грузов.

Станция отправления имеет право выборочно проверить качество предъявляемых к перевозке скоропортящихся грузов, состояние тары и их соответствие стандартам и данным, указанным в перевозочных документах. Проверяют груз непосредственно в камерах хранения холодильников, складов и комбинатов, а также в процессе погрузки в вагон. Температуру мороженых и охлаждённых грузов измеряют в момент погрузки в вагон. Вскрытие и последующую упаковку груза после проверки выполняет грузоотправитель.

Тара должна быть исправной, прочной, чистой, не иметь следов течи и соответствовать стандартам.

Качество скоропортящихся грузов, предъявляемых к перевозке, определяют органолептическим методом.

На скоропортящиеся грузы в зависимости от их рода и других условий отправитель обязан представить станции погрузки, кроме комплекта перевозочных документов, состоящего из накладной, дорожной ведомости, корешка дорожной ведомости и квитанции в приёме груза, дополнительные документы, подтверждающие качественное состояние груза и возможность его транспортировки: удостоверение о качестве, ветеринарное свидетельство, карантинный сертификат, акт экспертизы и другое. Эти документы сопровождают груз до станции назначения.

Удостоверение о качестве, датированное днём погрузки груза в вагон за подписью и печатью грузоотправителя, предъявляется на каждую отправку любых скоропортящихся грузов. В нём указываются, кроме данных об отправителе и получателе, количестве мест и массе груза в вагоне, точное наименование груза, его термическая подготовка к перевозке, качественное состояние груза, сорт продукта, вид категория, назначение, транспортабельность груза, номер стандарта. Для охлаждённых и мороженых грузов должна быть указана их температура при погрузке в вагоны, для мяса охлаждённого или остывшего – дополнительного убоя животных, а для плодов и овощей – дата сбора и упаковки.

Ветеринарное свидетельство выдают на сырые животные продукты ветеринарным персоналом в местах заготовок или производства этих продуктов для подтверждения их ветеринарного благополучия и качества.

Карантинный сертификат или карантинное разрешение выдают государственные инспекции по карантину на грузы растительного происхождения только в случае вывоза их из районов, объявленных на карантине, и во всех случаях перевозки таких грузов на экспорт или по импорту. Сертификат или разрешение оставляют на станции отправления и хранят как документ строгой отчётности, а их дубликаты прикладывают к перевозочным документам и выдают получателю.

Если к перевозке предъявлена скоропортящаяся продукция, для которой действующими Правилами не установлены условия перевозки, грузоотправитель обязан предъявить станции погрузки стандарт или технические условия на эту продукцию, а в перевозочных документах и в удостоверении о качестве указать вид подвижного состава, способ обслуживания, температурный режим, необходимость вентилирования. Однако, если заданные отправителем режим и условия перевозки не могут быть обеспечены в имеющемся подвижном составе и, следовательно, сохранность предъявляемой к перевозке продукции в пути следования не может быть полностью гарантирована, то железная дорога вправе отказать в приёме к перевозке такого груза.

5. Ответственность перевозчика

Перевозчик груза несет имущественную ответственность по перевозке груза в соответствии с действующим законодательством и общими правилами. Соглашения перевозчика с отправителями и получателями, имеющие целью уменьшить или устранить ответственность, возложенную действующим законодательством на перевозчика, отправителей или получателей, считаются недействительными.

Перевозчик отвечает за утрату, недостачу и повреждение груза, если не докажет, что утрата, недостача и повреждение произошли вследствие обстоятельств, которые не могли быть устранены заботами перевозчика, в частности вследствие обстоятельств, предусмотренных Кодексом торгового мореплавания.

Перевозчик не отвечает за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке груза, если докажет, что недостача .и повреждение произошли:

1) вследствие перевозки на палубах судов и беспалубных судах груза, допускаемого к такой перевозке, если утрата, недостача и повреждение произошли в силу естественных причин, связанных с этим способом перевозки, или если груз прибыл на мореходном судне, без перегрузки в пути, с надлежащей маркировкой, исправной увязкой или при наличии других признаков, свидетельствующих о сохранной перевозке грузов;

2) с грузом, который согласно сделанному в погрузочном ордере (накладной) заявлению отправителя сдан к перевозке в неисправном состоянии или неисправной слабой таре, если ущерб произошел вследствие такого состояния груза или тары;

3) при перевозке скоропортящихся грузов на рефрижераторных судах, не обеспечивающих режима перевозки, заданного отправителем, при письменном согласии отправителя на такую перевозку;

4) вследствие того, что проводник отправителя или получателя, сопровождающий груз, не принял необходимых мер для сохранности груза;

5) вследствие сдачи груза к перевозке без указания отправителем в коносаменте (морской накладной) или накладной особых свойств груза, требующих особых условий или мер предосторожности для сохранения груза при перевозке или хранении;

6) вследствие уменьшения массы в результате изменения влажности груза;

7) вследствие действий или упущений капитана, прочих лиц судового экипажа и лоцмана в судовождении или управлении судном при перевозках грузов в заграничном сообщении.

Перевозчик не отвечает за недостачу груза, прибывшего в место назначения в опломбированных отправителем исправных грузовых помещениях судна, лихтерах, контейнерах за исправными пломбами отправителя груза, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, а также груза, перевозившегося в сопровождении проводника отправителя или получателя, если только получатель не докажет, что недостача груза произошла по вине перевозчика.

За перевозку груза, погибшего вследствие гибели судна или иного несчастного случая, провозная плата не взимается, а если она была внесена вперед, то возвращается отправителю.

Провозная плата за перевозку груза, погибшего или поврежденного вследствие его естественных свойств, в частности внутренней порчи, усушки, утруски, утечки, вследствие неудовлетворительной упаковки или по иным причинам, зависящим от отправителя, уплачивается полностью.

За ущерб, причиненный при перевозке груза, перевозчик уплачивает возмещение в следующих размерах: за утрату груза - в размере действительной стоимости утраченного груза; за повреждение груза - в размере той суммы, на которую понизилась его стоимость;

При перевозке груза в заграничном сообщении по коносаменту (морской накладной), если стоимость груза не была объявлена и включена в коносамент (морскую накладную), перевозчик выплачивает возмещение за утраченное или поврежденное место или за обычную единицу груза в размере, не превышающем установленного Кодексом торгового мореплавания или условиями коносамента.

Перевозчик возвращает полученную провозную плату, если она не входит в цену утраченного или недостающего груза. В случае полной утраты возмещение определяется без принятия в расчет возможной естественной убыли груза.

За просрочку в доставке груза, перевозимого в каботаже, перевозчик уплачивает получателю штраф в размере, предусмотренном Правилами исчисления сроков доставки грузов в каботаже.

Получатель имеет право требовать возмещения за утрату груза, если груз не был ему выдан в течение 30 дней по окончании срока доставки или времени, необходимого для выполнения перевозки в тех направлениях, для которых сроки доставки не установлены.

6. Основные показатели плана по технологическим процессам (порта и флота)

Под грузооборотом морского порта понимается суммарное количество грузов в тоннах, проходящих через причальный фронт, а также перегруженных в рейдовых условиях по прямому варианту (борт - борт) за определенный период времени (год, квартал, месяц). Кроме этих отрезков времени, относящихся к текущему и оперативному планированию, существует понятие пятилетнего грузооборота в перспективном планировании работы портов. Однако при сравнении отдельных портов по их производственной мощности пользуются обычно величиной годового грузооборота.

Наиболее полными характеристиками грузооборота с точки зрения его трудоемкости являются величина, структура и равномерность (ритмичность) прохождения грузов в отдельные периоды времени. Кроме того, существуют такие понятия, как экономический и перевалочный грузооборот (грузопереработка).

Под экономическим грузооборотом понимают общее количество грузов, прибывших в порт и отправленных из порта морским путем, независимо от того, чьими силами и средствами производилась их перегрузка (включая и наливные грузы).

К перевалочному грузообороту относится грузопереработка, т. е. объем перегрузочных работ (в тоннах и тонно-операциях), выполненных силами и средствами порта, а также привлеченной им рабочей силой и арендованными перегрузочными механизмами.

Экономический грузооборот портов учитывается на основании коносаментов и погрузочных ордеров по видам плавания (заграничное, большой и малый каботажи).

В основе грузооборота порта лежит объем морских перевозок. Однако не все грузы, поступающие в порты, перевозятся морскими судами. Часть грузов, прибывающих в порт по железной дороге или автотранспортом, может временно храниться в складах или холодильниках порта с последующим вывозом из порта сухопутным транспортом. Такие грузы в грузооборот порта не включаются, если они не были утверждены пароходством в плане порта. Поэтому величина грузооборота порта может не совпадать с общим количеством поступивших и отправленных из него грузов (грузопотоком).

Структура грузооборота характеризуется соотношением количества прибывающих в порт Qп и отправляемых из порта Q0 грузов с распределением их по номенклатуре и видам плавания. Величина годового грузооборота (в тоннах) определяется суммой

Q = Qп + Q0.

В структуре грузооборота возможны соотношения: Qп > Q0, Qп < Q0, Qп = Q0.

С точки зрения использования флота, железнодорожного транспорта и наиболее равномерной загрузки порта при организации перегрузки грузов последнее соотношение является наиболее благоприятным.

Трудоемкость перевалочного грузооборота (грузопереработки) наиболее полно характеризуется количеством тонно-операций. Поэтому перевалочный грузооборот (грузопереработка), характеризующий основную производственную деятельность порта, планируется и учитывается в физических тоннах и тонно-операциях.

Наряду с основными показателями, характеризующими работу порта как транспортного предприятия по объему выполняемой работы (грузооборот, пропускная способность), в планировании и оценке производственной деятельности используются качественные показатели, которые определяются на основе количественных показателей в виде относительных величин. Качественные показатели отражают динамику затрат трудовых ресурсов, уровень использования средств механизации, интенсивность обработки судов, а в своей совокупности предопределяют экономические результаты в производственной деятельности и в первую очередь уровень себестоимости перегрузки грузов.

Таким показателем, характеризующим качественную сторону основной производственной деятельности порта, является коэффициент перевалки груза, представляющий собой отношение количества тонно-операций QT-0, к общему количеству перегруженного груза в физических тоннах QT за определенный период (год, квартал, месяц):

,

При перегрузке грузов по прямому варианту коэффициент перевалки достигает наименьшего значения, равного единице. Поэтому в организации перегрузочных работ необходимо стремиться к сокращению трудовых затрат путем уменьшения количества тонно-операций.

Показатели работы флота необходимы для планирования и оценки его работы. Объемы перевозок, запланированные или выполненные флотом за определенный период рассчитываются по формулам:

,

где Q1 2 r – количество тонн, перевезенных в рейсах 1, 2, r.

Но показатель объема перевозок в физических тоннах не отражает запланированные и выполненные работы поэтому необходима единица, которая учитывала бы длину пути, на которую перемещается груз. Таким показателем является грузооборота судна, исчисляемый в тонно-милях:

,

где Ql – количество тонно-миль, сделанных судном за 1, 2, r рейс.

Заключение

В рамках подготовки учебной практики были рассмотрены следующие вопросы: транспортная характеристика конкретного груза – пищевых жиров, способы формирования укрупненного грузового места, рассмотрен производственный процесс перевозки груза по его основным фазам, рассмотрено документальное оформление перевозки, установлена ответственность перевозчика, а так же приведены основные показатели плана по технологическим процессам порта и флота.

На основе данных исследования можно сформулировать следующий вывод: скоропортящиеся грузы (в частности, пищевые жиры) – это режимные грузы которые для сохранения качества при транспортировании и хранении нуждаются в соблюдении температурного режима, определенной влажности и выполнении санитарно-гигиенических требований.

В области совершенствования технологии мороженой рыбы и повышения ее качества наиболее важными являются следующие направления:

1) развитие производства и расширение ассортимента животных жиров, разработка и освоение технологии новых способов топления и замораживания;

2) своевременный отжим растительных масел, их очиска и фильтрация;

3) снижение температуры хранения животных жиров на холодильниках в портах и торгующих организациях;

4) совершенствование организации доставки мороженой продукции от производителя к получателю с целью сокращения сроков хранения.

Умеренное снижение температуры хранения пищевых жиров является важным фактором улучшения качества продукции и в определенной мере будет способствовать увеличению сроков ее хранения.

Библиографический список

1. Комментарии к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации/ Под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 17 с.
2. Рекомендации по сохранной перевозке продовольственных грузов от 29 ноября 1996 г. N 43.
3. Общие правила морской перевозки грузов, пассажиров и багажа Утверждены Министерством морского флота от 20 июня 1972 г. N 107.
4. Правила перевозок и тарифов морского транспорта 4-М. М.: Морфлот, 1979. – 120с.
5. Олещенко Е.М. Основы грузоведения М.: Academia, 2005 . - 281с.
6. Головников В.И., Суколенов А.Е., Шанчурова В.К. Основы организации работы флота и портов: Учебник. – М.: Транспорт, 1976. - 90 с.
7. Гуревич Г.Е. Коммерческая эксплуатация морского судна. – М.: Транспорт, 1983. – 166 с.
8. Фролов А. С., Кузьмин П. В., Степанец А. В. Организация, планирование и технология перегрузочных работ в морских портах: Учебник для высших заведений ММФ.- М.: Транспорт, 1979. -408 с.
9. Снопков В. И. Технология перевозки грузов морем: Учебник для вузов. 3-е изд., перераб. и доп. – С. Петербург: АНО НПО «Мир и Семья», 2001г. – 560 с.
10. Тарифы на перевозки грузов морским транспортом в каботажном плавании. Прейскурант 11 – 01. – М.: Прейскурантиздат, 1989. – 107с.
11. Правила перевозок грузов. В 2-х частях. – М.: Транспорт, 1994. – 227с.