

STUDIUL DE CAZ: LOGISTICA MĂRFURILOR PE EXEMPLUL UNEI SOCIETĂȚI DE EXPEDIȚII MĂRFURI ÎN SISTEM MULTIMODAL (I)

În studiul de caz, sunt stabilite procesele logistice folosite în transportul unei cantități de 200 TEU, folosind sistemul de transport multimodal. Studiul constă în evindețierea etapelor transportării mărfii care urmează ruta Portul Klang (Malaezia)- Portul Constanța (România)- Portul Viena (Austria)- Berndorf (Austria), folosind transportul maritim, fluvial, respectiv feroviar.

Pentru realizarea transportului, compania de expediții internaționale SC “X”, se ocupă de toate etapele transportului, de operarea mărfurilor în Portul Constanța, ocupându- se compania SC “Y”.

1 Prezentarea generală a companiei de expediții internaționale SC “X”

SC “X” este o companie de expediții internaționale și este unul dintre principalii furnizori de logistică din lume, acoperind cele mai importante zone comerciale. SC “X” oferă servicii logistice în domeniul transportului feroviar, aerian, maritim și rutier, precum și managementul lanțului de aprovizionare-distribuție.

Fiind unul dintre principalii furnizori de servicii logistice din lume, SC “X” oferă transparență și eficiență în ceea ce privește fluxul de bunuri și procesele corespunzătoare, utilizând tehnologii moderne pentru operațiunile de transport și management al depozitelor.

Pe lângă servicii de transport, SC “X” oferă servicii precum:

- Depozitare și distribuție
- Aprovizionarea și managementul lanțului de producție
- Asigurarea unui flux continuu al mărfurilor
- Managementul proiectelor
- Analiză și soluții logistice

Sucursala SC “X” Constanța, oferă servicii de manipulare, depozitare, vamale și de coletărie, terminalul fiind conectat direct la canalul Dunăre- Marea Neagră și la celelalte căi de transport.

Tabel 1 Specificații și echipamentele companiei SC “X”

SPECIFICAȚII	
Suprafața totală	239 911 mp
Platforme de depozitare	113 800 mp
Spațiu de depozitare acoperit	18 204 mp
Lungime cheu	2 200 m

Logistica integrată în industria navală

Număr de dane	9
Suprafața de cale ferată	16 708 m
Pescaj	-7.0/-14.5 m
Capacitate de manipulare	-4 Mil. tone/an
Locație	La distanță de aproximativ 800 de metri de canalul Mării Negre
ECHIPAMENTE	
Macara de cheu	20 de tone, 6.3 tone
Stivuitoare	1,5-35 tone 35 unități
Macara auto	32; 50; 63 tone 3 unități
Macara plutitoare	35 tone 1 unitate
Macara fixă	270 tone 1 unitate
Locomotive	750-1250 hp 3 unități
Tractoare	15 unități
Trailere	20 tone și 40 tone

Rețeaua globală oferă posibilitatea transportării încărcăturilor agabaritice din și către orice punct din lume. Printre serviciile oferite se mai numără și consultanța, planificarea și coordonarea, planificarea detaliată a transportului și rutelor, selectarea echipamentelor de transport și manipulare, servicii de chartering nave complete sau part-load, dar și coordonarea door-to-door.

În ceea ce privește transportul feroviar, SC "X" oferă soluții eficiente atât din punct de vedere calitativ cât și financiar, punând la dispoziția clienților servicii de transport feroviar de mărfuri pe orice relație de import, export, tranzit sau local, oferind o gamă largă de servicii precum:

- Transbordări din vagoane în camioane și livrare la domiciliul clientului, soluții door-to-door sau preluare de la domiciliul clientului cu camioane și încărcare ulterioară în vagoane
- Depozitare în depozite acoperite sau platformă
- Încărcarea/descărcarea direct în/din vagoane CSI (vagoane de ecartament larg) în bazele proprii din Galați și Socola-Iași
- Întocmirea formalităților vamale de import sau tranzit pentru mărfurile aflate în regim vamal
- Urmărirea expedițiilor

Pentru transportul mărfurilor pe cale aeriană, asigură un transport rapid în regimuri business, economy, special, first sau cargo. Aceste produse sunt create pentru nevoile clienților și oferă servicii precum:

Logistica integrată în industria navală

- Transportul cel mai rapid al mărfurilor respectând timpii de tranzit definiți, pe o anumită rută
- Transportarea mărfurilor în timpul de tranzit definit
- Încărcare directă a mărfurilor la aeroportul de livrare și transport la destinație prin sistemele companiei
- Monitorizarea mărfurilor pe tot parcursul procesului de transport, de la încărcare la descărcare, disponibilitate rapidă și încredere maximă
- Prețuri de transport competitive

Fiind un furnizor de servicii de transport și logistică integrată, activ la nivel global, SC “X” a implementat un sistem de management de mediu prin care își propune reducerea emisiilor de CO2 produse la nivelul întregii corporații, cu 20% până în anul 2020.

5.2 Prezentarea generală a operatorului portuar SC “Y”

SC “Y” SRL este parte a unui concern internațional, unul dintre cei mai renumiți operatori de containere și mărfuri containerizate din lume.

Societatea își desfășoară activitatea în terminalul de containere amplasat în incinta portului Constanța. Acest obiectiv aparține Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța, fiind închiriat de societatea mai sus menționată în urma câștigării licitației de închiriere a acestui obiectiv.

Activitatea societății este axată pe manipularea de containere pline și goale aparținând diversilor operatori internaționali. Principial, această activitate implică următoarele aspecte relevante din cadrul întregii operațiuni:

- Încărcarea / descărcarea navelor portcontainer pe teritoriul Portului Constanța a mărfurilor destinate importului în România;
- Manipularea containerelor sosite pe teritoriul portului Constanța în vederea expedierii lor pe mijloace de transport specifice, cum ar fi transporturile auto, C.F. marfă sau ape interioare;
- Manipularea containerelor în vederea depozitării acestora la sosirea în incinta Portului Constanța în vederea încărcării acestora pe navele nominate de agenții de linie;
- Manipularea de mărfuri generale (mărfuri electronice, bunuri de larg consum, textile etc.) din containere în mijloacele de transport nominate.

În iulie 1990, Parlamentul României a adoptat Legea nr.15 care prevede ca întreprinderile de stat să se transforme în societăți comerciale (societăți pe acțiuni sau cu răspundere limitată), care vor fi ulterior privatizate potrivit Legii nr.58/ august 1990- Legea privatizării.

Logistica integrată în industria navală

Legea nr.18/ 1990, art.5 prevede că terenul pe care se află porturile este proprietate publică. Același articol stabilește că fondul mării teritoriale și cheiurile sunt de asemenea proprietate publică. Principala concluzie este că terenurile din Portul Constanța nu pot fi vândute sau transferate în proprietate privată în nici un fel. Singura posibilitate de folosire privată a terenurilor în porturi este prin închiriere sau concesiune.

Contractele de închiriere se supun Codului Civil și sunt ușor de încheiat. Contractele de concesiune, implicând lucrări de construcții pe teren, se supun Legii nr.10/1991 care stipulează că numai terenul în domeniul de stat privat poate fi concesionat în scopuri de construcții.

Servicii oferite:

- Facilitățile terminalului: Cu o suprafață finală de peste 60 ha și 42 ha în prezent folosită, SC “Y” oferă o capacitate anuală tranzitată de aproximativ 1.5 milioane TEU.
- Informații despre dană: Cu o dană principală de 634 m lungime și o dană de alimentare de 411 m, SC “Y” Constanta operează o lungime totală a cheiurilor de 1045 m. Cu o adâncime excelentă de 14,5 m, SC “Y” Constanta este capabil de a găzdui și a opera navele de mare capacitate. În faza următoare de dezvoltare de la SC “Y” Constanta, încă 510 m de dana (danele 129,130) va fi completat ca obiectul cererii.
- CFS: SC “Y” oferă un depozit 5.000 mp sub acoperire și facilitățile de inspecție pentru vamă, autorităților guvernamentale, brokeri, și transportatori.
- Căi feroviare: Prin terminalul său de cale ferată, SC “Y” Constanta oferă un serviciu complet de coordonare feroviar. Terminalul de cale ferată dispune de 3 linii de cale ferată, fiecare având 600 m lungime, capabil de manipulare a 3 trenuri de cate 30 vagoane. Aceste linii sunt operate cu 2 macarale portal pe șină cu o curte adiacentă de stivuire de 5.000 mp.

Echipamentul din terminal

- 3 macarale – cheu Mitsubishi, dotate cu brațe în lungime de 16 rânduri și care pot ridica containere la o înălțime de 34 metri . Aceste macarale sunt proiectate pentru operarea navelor tip Panamax;
- 2 macarale – cheu ZPMC, dotate cu brațe în lungime de 18 randuri și care pot ridica containere la o înălțime de 36 metri. Aceste macarale sunt proiectate pentru operarea navelor tip PostPanamax;
- 3 macarale – cheu Gottwald mobile, având lungimea brațului de 50 de metri radius;
- 13 poduri pe roți (RTG) pentru încărcarea-descărcarea containerelor în/din stive: 8 Mitsubishi, au capacitatea de ridicare 41 de tone, anvergura de 6+1 vehicule in linie, iar înălțimea de

Logistica integrată în industria navală

ridicare 1 peste 4, și 5 macarale Kone, au capacitatea de ridicare 41 de tone, anvergura de 6+1 vehicule în linie, iar înălțimea de ridicare 1 peste 5;

- 2 poduri pe șine (RMG), utilizate în zona încărcări/descărcări containere pe/de pe vagoane, 2 Mitsubishi, au capacitatea de ridicare 41 de tone, iar înălțimea de ridicare 1 peste 2;

- 55 autotractoare Kalmar;

- 4 utilaje pentru depozitarea containerelor goale (ECH): 3 Kalmar, au capacitate de ridicare 10 tone și o înălțime de ridicare de 5 high (9'6''), și 1 SMV cu o capacitate de ridicare 12.5 tone, înălțime de 5 high (9'6'') – 6 high (8'6'');

- 4 stivuitoare (RS): 3 Kalmar, cu capacitate de ridicare 50 tone și înălțime de 5 high (9'6'') și 1 SMV cu capacitate de ridicare 50 tone și înălțime de 5 high (9'6'');

- 60 remorci (TC): 40 Buiscar cu o capacitate de 50 tone, și 20 Buiscar cu o capacitate de 70 tone;

- 624 prize pentru containere frigorifice + 180 cu alimentare de la generatoarele proprii;

- 5 motostivuitoare electrice cu o capacitate de ridicare de 1.5 tone;

- 2 motostivuitoare diesel cu o capacitate de ridicare de 3 tone.

În afara acestor dotări tehnice, terminalul mai dispune de spații de depozitare ce pot ajunge la 900000 containere/(1500000 TEU) (în prezent peste 35 hectare). Lungimea cheului pentru acostarea navelor însumează 1045 metri, din care 634 de metri de cheu sunt pentru navele mari de tip Panamax (adâncimea minimă a apei este de 14,5 metri) și 411 metri de cheu pentru navele mici tip feeder.

De asemenea, pentru operarea containerelor pe mijloace de transport auto se deschid 7 porți de acces (4 pe intrare și 3 pe ieșire) iar pentru operarea pe calea ferată se desfășoară operațiuni pe 3 linii de CFR având o lungime însumată de 1.800 metri. Compartimentul Rail coordonează alocarea vagoanelor către diverși operatori în funcție de ordinele de încărcare depuse de agenții liniilor partenere. Există posibilitatea formării trenurilor complete chiar în incinta terminalului evitându-se întârzierile ulterioare la transport.

Zona de control și inspecție vamală este dotată cu spații de depozitare pe o suprafață de 5.000 mp, precum și cu 3 etaje cu spații destinate birourilor pentru autoritatea vamală, poliția de frontieră, comisionari vamali, operatori portuari etc.

Tabel 2 Elemente din Bilanțul contabil SC "Y", mii lei

An Bilanț	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Cifra Afaceri	152775	171315	175249	155413	137240	146372	172764	129363
Profit	55719	45035	56184	58983	33463	46179	58665	38138
Datorii	10653	18590	20560	56660	53201	65101	114257	75286

Logistica integrată în industria navală

Active Imobiliare	144426	157824	167474	178769	190799	205612	201632	138132
Active Circulante	145393	89162	78965	106039	109116	72878	79235	47063
Capitaluri Proprii	273418	217711	222049	224872	244063	210786	164537	105872

Cea mai importată resursă folosită în orice întreprindere este cea umană. Resursele umane reprezintă una dintre cele mai importante investiții ale unei organizații, acestea fiind capabile să producă și să reproducă toate celelalte resurse aflate la dispoziția unei organizații (vezi Anexa 1 pentru structura organizatorică).

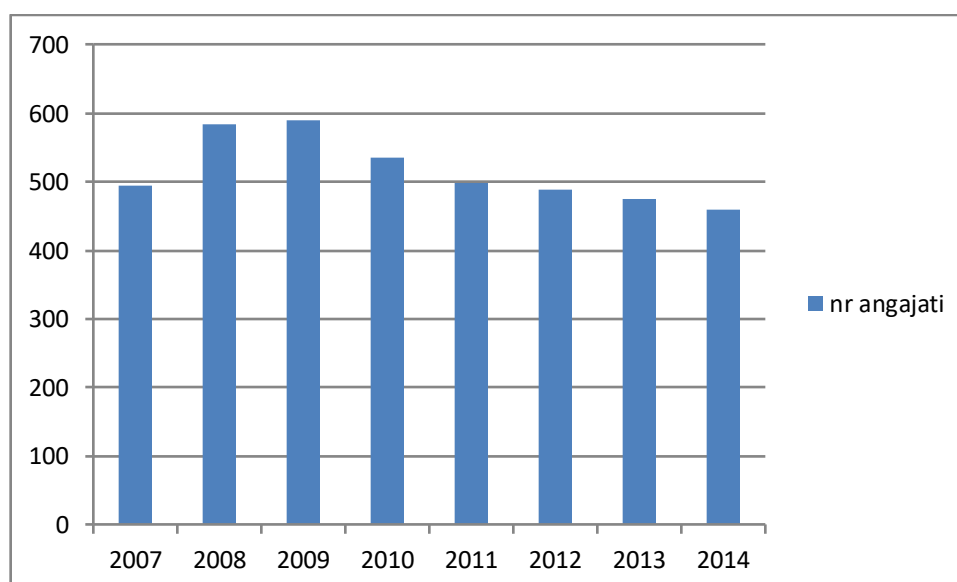


Figura 1 Numărul angajaților, 2007- 2014

Criza financiară a avut efecte negative asupra forței de muncă din cadrul companiei SC “Y”. În anul 2008, SC “Y” avea 585 de angajați, numărul acesta scăzând începând cu anul 2010 datorită efectelor recesiunii, ajungând la 459 de angajați în anul 2014.

În continuare vom calcula doi indicatori financiari:

Indicele datoriei

Acest indice măsoară cât din fondurile totale sunt furnizate de creditorii.

$$\text{Indicele datoriei} = \frac{\text{datorii totale}}{\text{active totale}}$$

Logistica integrată în industria navală

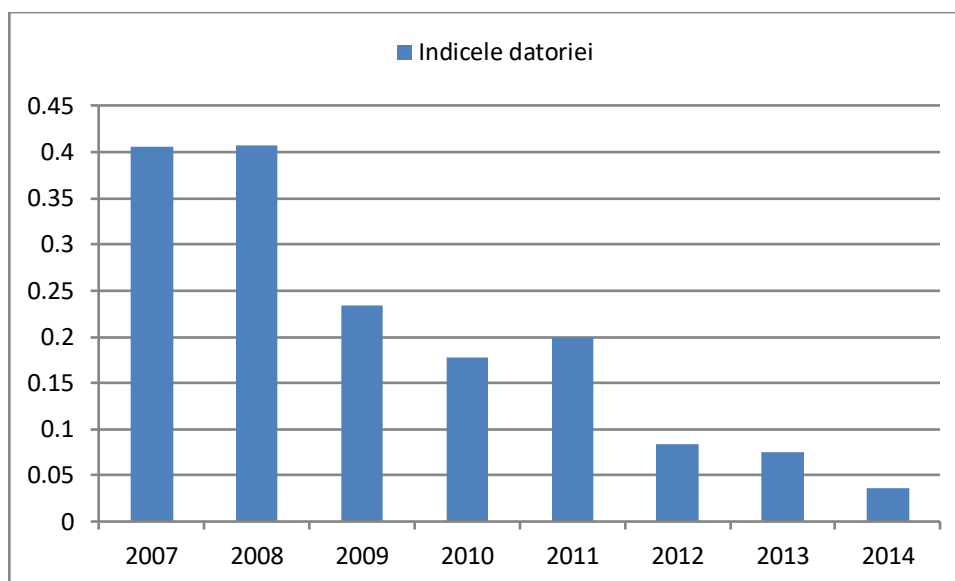


Figura 2 Evoluția indicelui datoriei, 2007-2014

Valorile rezultate în urma calcului indicelui datoriei, din anul 2011, indică faptul că întreprinderea are o bună capacitatea de autofinanțare, aceasta dispunând de o flexibilitate financiară ridicată.

Rata rentabilității financiare

Acest indice arată cât de eficient a fost managementul prin prisma intereselor acționarilor care sunt proprietarii capitalului propriu al firmei.

$$\text{Rata rentabilității financiare} = \frac{\text{Profit net}}{\text{Capital propriu}}$$

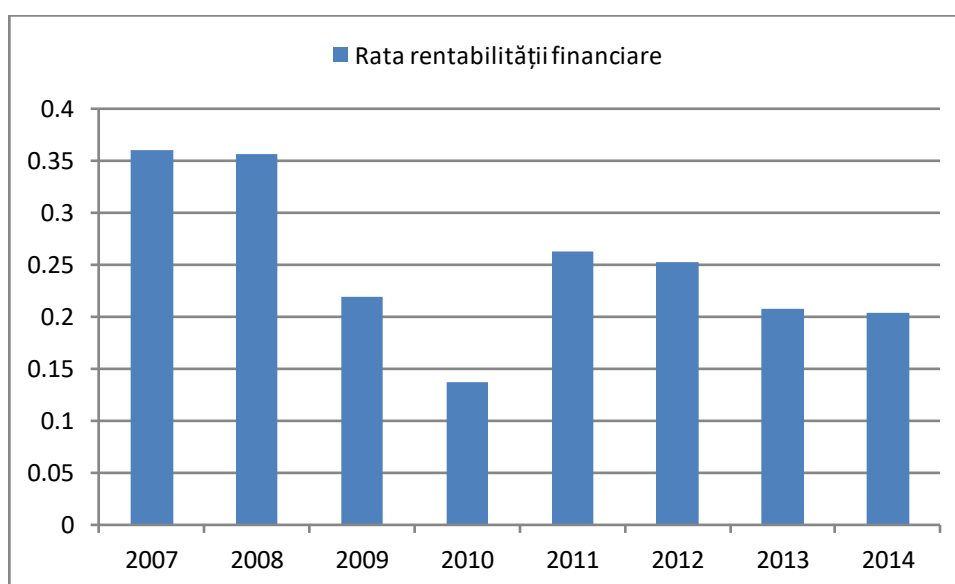


Figura 3 Evoluția ratei rentabilității financiare, 2007-2014

Logistica integrată în industria navală

3. Planificarea, coordonarea și controlul operațiunilor logistice și documentelor de încărcare/descărcare a containerelor

3.1 Descrierea operațiunilor logistice de încărcare/descărcare a containerelor

Operațiunile logistice trebuie să se desfășoare fără întârzieri, stricăciuni, management greșit sau alte probleme care ar putea să apară. Pentru a ajuta armatorul în apărarea oricăror plângeri este necesar să se aibe în vedere următoarele detalii:

- Operațiile cu pompe de balast, tancurile utilizate, timpurile de operare (pornire/oprire).

Intrările făcute în jurnalul de punte și mașină:

- ✓ Rata pompelor de balast;
- ✓ Timpul deschiderii/închiderii capacelor de magazii;
- ✓ Timpul de muncă a stivuatorilor, numărul macaralelor și incidentele;
- ✓ Jurnalele pentru verificarea mărfii;
- ✓ Note pentru marfa stricată (damage raport);
- ✓ Note privind amararea, distrugerea și căderea mărfii, rapoartele stivuatorilor pentru navă și marfă;
- ✓ Copii ale planurilor de marfă (încărcare/descărcare), calculele stabilității, plan de balast;
- ✓ Precauții pentru mărfuri periculoase;
- ✓ Fotografii făcute în timpul operațiunilor de încărcare/descărcare, a stivuirii mărfii.

În timpul descărcării mărfii aceeași grijă este necesară ca și în timpul încărcării. Marfa găsită stricată în timpul stivuirii trebuie să fie notată, împreună cu particularitățile cauzei. Când se încarcă marfa este bine ca Ofițerul I împreună cu un om de la țărm (Tally Clerk) să inspecteze ca marfa să fie încărcată în siguranță.

Marfa avariata, trebuie să fie adusă imediat în atenția Comandantului, Ofițerului I și supervisor și în special în desfășurarea operațiunilor de încărcare/descărcare și transport se recomandă respectarea anumitor reguli:

- La întocmirea planului de încărcare se va urmări ca încărcarea să înceapă cu containerele care au o greutate mai mare iar cele cu greutate mai mică vor fi încărcate pe covertă;
- Planul de încărcare pe covertă trebuie să prevadă:
 - ✓ Spațiul de acces al echipajului- cel puțin 2' între stivele de containere și falsbord;
 - ✓ Spațiul de acces pentru inspectarea sistemului de amarare- cel puțin 2'6" între rândurile transversale de containere;
 - ✓ Spațiul de acces- cel puțin 2'6" pentru containerele a căror parte superioară se poate deschide în vederea ventilării mărfii;

Logistica integrată în industria navală

- Containerele se pot stivui pe navă cu ușa spre pupa navei;
- Planul de încărcare a containerelor pe covertă va ține cont de faptul că instalația de incendiu, tuburile sondelor la tancuri și manevrele de covertă trebuie să fie în orice moment accesibile;
- Orice navă portcontainer va avea un sistem de amarare a containerelor pe covertă cu instalații permanente și elemente atașabile proiectate pentru greutatea și dimensiunile containerelor ce vor fi stivuite și transportate pe covertă;
- Sistemul de amarare a containerelor pe covertă va fi prevăzut cu întinzători care să permită întinderea amarajului, atunci când acesta se slăbește;
- Containerele cu mărfuri periculoase vor fi mai atent manipulate;
- Sistemul de amarare va fi ales în funcție de condițiile meteo din zona respectivă.

3.2 Descrierea documentelor necesare distribuției mărfurilor

Mărfurile sosesc în port în baza unui accept portuar. Acest accept portuar este solicitat de către exportator, societății de exploatare portuară. Cererea de accept portuar trebuie să cuprindă următoarele date:

- ✓ denumirea mărfii;
- ✓ numărul de colete și ambalajul;
- ✓ numele navei pe care urmează să fie încărcată marfa;
- ✓ poziția de încărcare a navei;
- ✓ țara de destinație;
- ✓ cantitatea de marfă;
- ✓ furnizorul mărfii;
- ✓ mijloacele de transport cu care marfa urmează să sosească în port.

Toate aceste date sunt deosebit de importante pentru:

- ✓ evidență bună a mărfurilor care sosesc în port;
- ✓ evitarea aglomerării portului cu mijloace de transport, care să depășească capacitatea de operare;
- ✓ evitarea aglomerării cu mărfuri a magaziiilor și depozitelor descoperite;
- ✓ evitarea staționării îndelungate a mărfurilor în depozitele portuare.

În cazul în care marfa urmează să sosească în port cu mijloace auto, este necesar doar acceptul societății de exploatare portuară. Aceasta se transmite, după ce a analizat situația cererii de accept portuar, direct exportatorului.

Scrisoarea de trăsură

Scrisoarea de trăsură în trafic local se compune astfel:

Logistica integrată în industria navală

- 1) exemplar de serviciu;
- 2) copia scrisorii de trăsură;
- 3) avizul de confirmare de primire;
- 4) duplicatul scrisorii de trăsură;
- 5) originalul.

Exemplarele 1, 3 și 5 însoțesc transportul la destinație.

Prin expediere se înțelege totalitatea mărfurilor primite la transport în baza unei singure scrisori de trăsură. Scrisoarea de trăsură se completează de către operatorul de dană TLM (trafic local de mărfuri), cu datele cerute de formular pentru completarea de către predador. Scrisoarea de trăsură trebuie să fie completată citeț cu pix și fără corecturi. Înainte de completare, operatorul are obligația să verifice dacă exemplarele 2, 3 și 4 corespund cu exemplarele 1 și 5 referitoare la adresa destinatarului și felul mărfii excluzându-se posibilitatea de a se introduce între exemplarele 1 și 5 alte exemplare de la alte documente cu alte date referitoare la marfă și destinație.

Conosamentul reprezintă documentul ce se emite de către agentul de la portul de încărcare. În general sunt emise un număr de 3 conosamente originale și 3 copii ne-negociabile, dintre care 1 original împreună cu 1 copie ne-negociabilă rămân la bordul navei, iar restul de documente și anume 2 originale plus 2 copii ne-negociabile revin expeditorului mărfii / vânzătorului mărfii.

Conosamentul se emite, se completează de către agentul de la portul de încărcare, după care este semnat și ștampilat de comandantul navei după o verificare în prealabil. Conosamentul conține următoarele rubrici: portul de încărcare, portul de descărcare, numele navei, descrierea mărfii, greutatea mărfii, remarci, data, semnătura comandantului, numărul de conosamente ce trebuie emise.

Conosamentul nu reprezintă un contract de transport, dar confirmă că a existat un acord prealabil între încărcător și căraș de a realiza o prestație de transport. Conosamentul este un titlu reprezentativ al mărfurilor care se transportă pe nava respectivă. Cel care este în posesia acestui document este socotit ca fiind proprietarul mărfurilor descrise.

Conosamentul este un instrument de credit întrucât pe baza lui se deschide, prin intermediul băncilor, creditul necesar finanțării contractului de vânzare-cumpărare.

Conosamentul electronic (Bolero Bill of Lading)

Echivalentul conosamentului tradițional, este cel electronic, care are două componente integral electronice, și anume:

- Componenta documentară- Aceasta este asemănătoare cu un conosament tradițional, așa cum este emis de transportator și are rolul de a lista bunurile încărcate, deservind ca o dovadă de primire. Conținutul conosamentului electronic rămâne la discreția părților și poartă o semnătură digitală în cadrul unui mesaj Bolero.

Logistica integrată în industria navală

➤ Componenta informatică- Pentru a se ține evidența operațiunilor efectuate cu conosamentul electronic, este nevoie de o bază de date centrală, numită Registrul de evidență a titlurilor. În această bază, datele sunt actualizate prin mesaje Bolero, semnate digital și se evidențiază rolul schimbărilor ce apar în circuitul conosamentului

În principiu se poate spune că, conosamentul electronic are același efect legal ca cel tradițional, funcționând într-o altă bază juridică. Acesta are avantajul că transmisia datelor este mai rapidă, fiind mai puțin costisitor. Totodată, prin folosirea acestui tip de conosament, se elimină intrările de date manuale, datele existente fiind mai rapide și mai precise.

Înregistrarea electronică asigură cunoașterea reciprocă a partenerilor contractuali și în consecință apare posibilitatea unui control mai eficient al operațiunilor implicate de un conosament, siguranța datelor fiind îmbunătățită, datorită semnăturii electronice care poate fi falsificată doar în cazul pierderii cheii.

Circuitul intern al documentelor

Fișa de pontaj

A pontajul mărfurilor înseamnă a număra pachetele, sacii, butoaiele, paletii în care sunt ambalate mărfurile. Fișele de pontaj se întocmesc separat pentru fiecare schimb de lucru. La terminarea pontajului pentru schimbul respectiv, fișele sunt semnate de pontatorul navei și pontatorul încărcătorului sau primitorului. În fișa de pontaj se arată:

- ✓ numele navei;
- ✓ hambarul la care lucrează;
- ✓ portul de încărcare – descărcare;
- ✓ data;
- ✓ operațiunea;
- ✓ felul mărfii;
- ✓ ambalajul;
- ✓ nr. colete operative;
- ✓ ora începerii și terminării.

Pontajul mărfurilor se face numai la navă (nu la uscat pe cheu sau magazii). Este recomandat ca nava să-și facă propriul său pontaj în prezența pontatorului încărcătorului, eliminându-se suspiciunile referitoare la lipsuri. Este important ca pontatorul navei și al încărcătorului să fie atenți la încărcarea mărfii pentru a fi evitate mențiunile în fișele de pontaj.

În cazul neînțelegerii la pontaj se va întrerupe încărcarea - descărcarea, anunțându-se nava și expeditorul pentru lămurirea situației, deoarece îngreunează transportul prin litigii referitoare la lipsuri de marfă.

Logistica integrată în industria navală

Raportul de pontaj la descărcarea mărfurilor de import de la nave la magazii și teren se completează cu toate datele astfel: numele expeditorului, dana, nava, magazia, etapa, hambarul, echipa, denumirea mărfii, marcaj, nr. de colete, felul ambalajului, greutatea, total general cu colete în cifre și litere descărcate la magazie, semnătura expeditorului și magazionerului care primește marfa în gestiune. Raportul întocmit de firma de pontaj va fi semnat și de navă. Pe verso se face pontajul pentru transporturile de la nava la magazie.

Raportul de pontaj se va face pentru fiecare magazie unde se descarcă.

Raportul de încărcare

Raportul de încărcare este un document pe care îl întocmește expeditorul internațional pe etape de lucru.

În cazul în care la navă se încarcă mărfuri în transbord direct la mijlocul de transport cu care acestea sosesc în port se întocmește un raport de încărcare. În raportul de încărcare se trec obligatoriu următoarele: numele navei, data, etapa de lucru, dana, numărul mijlocului de transport din care provine marfa, număr colete, greutatea, marcajul.

În cazul în care la navă se încarcă mărfuri în transbord indirect se întocmește un raport de încărcare și în plus apare magazia în care marfa a fost depozitată.

Raportul de încărcare se mai folosește și în cazul în care avem mărfuri descărcate la magazie, provenite din import și sunt distribuite beneficiarului intern. În acest caz, raportul de încărcare conține următoarele date: numele navei, magazia, numărul mijlocului de transport cu care a fost distribuită marfa la beneficiarul intern, data, etapa de lucru, felul mărfii, echipa care a lucrat, starea timpului, numărul coletelor, greutatea și marcajul mărfurilor.

Raportul de descărcare

Raportul de descărcare este un document întocmit de expeditorul internațional. Din punct de vedere formal este același că raportul de încărcare și se înscriu aceleași date cu precizarea că este vorba de operațiunea de descărcare.

El se întocmește în următoarele situații:

- ✓ pentru operațiuni de descărcare din mijloacele de transport (feroviare, auto, șleपुरi) a mărfurilor la magazie, care ulterior se vor încărca în nave;
- ✓ pentru descărcarea de la navă la magazie a mărfurilor de import;
- ✓ pentru descărcarea de la navă direct în mijloacele de transport (feroviare, auto, fluviale) a mărfurilor importate în vederea distribuirii la beneficiarii interni;

Logistica integrată în industria navală

Rapoartele de încărcare și descărcare sunt documente deosebit de importante care asigură urmărirea mișcării mărfurilor în port spre/dinspre nave.

Cererea de depozitare

Cererea de depozitare este, un document care este întocmit pe un imprimat de către expeditorul internațional în momentul în care mărfurile sosite în port pentru a fi încărcate pe nave sunt mai întâi depozitate în magaziiile societății de exploatare și este semnat atât de expeditorul internațional cât și de lucrătorul comercial care primește marfa în magazie.

Cererea de depozitare pentru mărfurile de export primite de la furnizori interni și descărcarea în magazine va fi completată cu toate datele astfel: numele expeditorului care depozitează marfa, dată numărul cererii de depozitare, magazia numărul. de accept de intrare a mărfii în port, furnizorul, marcajul coletelor, semnătura expeditorului, denumirea mărfii, felul ambalajului, numărul. de colete, greutatea, numărul mijlocului de transport cu care a sosit marfa, referatul magazinerului care cuprinde felul mărfii, numărul. de colete și alte mențiuni.

Declarația de tranzit

Declarația de tranzit este întocmită pe un imprimat al societății de exploatare portuară, de către lucrătorul comercial și expeditorul internațional. Ea se folosește în momentul în care din magazia portuară sunt eliberate mărfuri sosite de la intern și urmează să se încarce la nave sau când sunt eliberate mărfuri din import care urmează a fi expediate la beneficiarul final.

În declarația de tranzit se înscriu următoarele: denumirea mărfii, număr colete, felul ambalajului, greutatea, data, etapa de lucru, marcajul, nava și mijlocul de transport de la care provine marfa, data depozitarii, data eliberării.

Pe baza cererii de depozitare și a declarației de tranzit se asigură o urmărire și evidență corectă precum și eficiență în orice moment a mărfurilor care trec prin magaziiile portuare. Cu ajutorul lor se calculează costul depozitării.

Bonul de lucru

Bonul de lucru este un document întocmit de expeditorul internațional, pe un imprimat al societății de exploatare portuară, pe baza căruia se asigură încasarea de către societatea de exploatare portuara a contravalorii prestației portuare.

Acest document cuprinde date privind: echipa de docheri care a lucrat nominal, numărul și felul utilajelor nominal folosite pentru efectuarea unei anumite operațiuni, nava sau magazia la care

Logistica integrată în industria navală

s-a lucrat, numărul coletelor, greutatea, descrierea operațiunii, felul ambalajului, data, etapa de lucru, număr ore efectiv lucrate.

Documente care se întocmesc la navă cu ocazia operării

Ordinul de îmbarcare

Ordinul de îmbarcare este documentul care însoțește marfa până la copastia navei, iar scopul lui este de a asigura un control eficient al mărfii purtate la bord. Se emite de biroul export, în baza dispoziției de încărcare, în limba engleză, în 5 exemplare și însoțește dispoziția de încărcare.

Acesta cuprinde: număr TV (tranzit vămuit); marcajul; felul mărfii; denumirea navei; portul de destinație; numărul de colete; denumirea ambalajului; greutatea brută, netă, cubajul, portul de încărcare, data încărcării lotului de marfă.

Circuitul ordinului de îmbarcare este:

- ✓ originalul rămâne la comandantul navei;
- ✓ copia numărul 2 semnată de secundul navei care merge la agentul de agenturare;
- ✓ copia numărul 3 la declarantul vamal pentru vămuire;
- ✓ copia numărul 4 la biroul export;
- ✓ copia numărul 5 la biroul expediții internaționale.

Înainte de începerea efectivă a încărcării fiecărui lot de marfă, expeditorul internațional înmânează, în numele încărcătorului, comandantului sau ofițerului secund al navei care se ocupă exclusiv de încărcare, ordinul de îmbarcare.

După terminarea fiecărui lot de marfă, ordinul de îmbarcare este semnat de ofițerul secund, care are obligația, să facă remarcile necesare privitoare la starea mărfii, a ambalajului.

Deși funcția ordinului de îmbarcare operează numai până la semnarea consoamentelor de către comandantul navei, pentru societatea de exploatare portuara după încărcarea mărfurilor este singurul document probatoriu că și-a îndeplinit sarcinile ce îi revin prin contractul de prestații în realizarea exportului de marfă, respectiv a încărcării la bordul navei.

Comenzile de lucru și procesele verbale care se întocmesc în sectoarele de lucru

Operațiunile de manipulare a diferitelor mărfuri în portul Constanța se efectuează conform comenzilor de manipulare făcute de societățile de exploatare. Aceste comenzi se întocmesc în trei exemplare.

În baza acestor comenzi, secțiile de exploatare efectuează repartiția utilajelor pentru etapa următoare de lucru. Aceste comenzi se depun cu patru ore înaintea începerii etapei de lucru. Cele trei exemplare au următorul circuit: două exemplare la sectorul exploatare și un exemplar la emitent. În

Logistica integrată în industria navală

cazul când sunt nave cu mărfuri de masă se face o singură comandă la începutul descărcării însoțită de cargo planul navei, din care rezultă cantitatea totală ce trebuie descărcată.

La terminarea fiecărei etape de lucru se întocmește un proces verbal de realizări, întocmit de șeful de tură expediție.

REFERINȚE

1. Beizadea Haralambie, Popa Cătălin, Nistor Filip, Marinescu Călin – “Management portuar” – Editura Academiei Navale, Constanța, 2013.
2. Beizadea Haralambie, Popa Catalin – “Expediții internaționale”, Editura Academiei Navale, Constanța.
3. Nicolae F. – „Instalații Navale și Portuare de Operare”, Note de curs, Constanța, 2010.
4. Nicolae, Florin- “ Instalații navale și portuare de operare” , Editura Academiei Navale Mircea cel Bătrân, Constanța, 2008
5. Popa Cătălin, Hăulică D.- „Organizarea Transporturilor Navale”, Editura ANMB, Constanța, 2008
6. Revista Amfiteatrului Economic Academia de Studii Economice din București, Facultatea de comerț, „*Logistica mărfurilor*”, Editura ASE, 2008.
7. www.portofconstantza.ro