

М
ОРСКІЕ
ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ

Ч. А. Сауэрбери

АВТОР ЧАРЛЬЗ Л САУЭРБИЕР

Редактор *К С Черлинка*

Редактор издательства *Г. С. Серко*

Переплет художника *В. П. Белякова*

Технический редактор *Е А Тихонова*

Корректоры *З А. Мелеева,*

Т И Садовникова

Т-05677 Сдано в производство 5/V 1960 г
Подписано к печати 4/VI 1960 г
Бумага 60×92¹/₁₆ 11,88 бум л, 23,75 печ л
с вкл, 23,93 уч-изд л Тираж 1600 экз
Изд. № ПТ-1818 Цена 12 руб
Переплет 2 руб Заказ № 2064

Типография «Моряк» издательства «Мор-
ской транспорт», Одесса, Ленина, 26

Ч. Л. САУЭРБИЕР

МОРСКИЕ ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ

ПЕРЕВОД С АНГЛИЙСКОГО Л. Е. РУФА

Под редакцией канд. техн. наук К. С. Черлинки

ИЗДАТЕЛЬСТВО
«МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ»
МОСКВА — 1960

ПРЕДИСЛОВИЕ РЕДАКТОРА

Улучшение организации и технологии морских перевозок — одна из важнейших проблем в области эксплуатации морского флота и портов, намеченных в решениях XXI съезда КПСС.

Изучение свойств и особенностей основных грузов морского транспорта и усовершенствование техники их перевозок являются важными мероприятиями, направленными на устранение грузовых и эксплуатационных потерь, на увеличение провозной способности флота и повышение народнохозяйственной эффективности морских перевозок.

Морской транспорт, как и любой другой вид социалистического транспорта, должен каждую тонну груза перевезти в сохранности на определенное расстояние, в обусловленный срок и с минимальными эксплуатационными расходами.

Повышение интенсивности обработки судов в портах для сокращения их стояночного времени и обеспечения сохранности перевозимых грузов имеют большое значение из-за следующих четырех особенностей морского транспорта.

1. Морские порты—это сложные транспортные узлы, где производится массовая передача различных грузов со всех видов транспорта на морской транспорт и наоборот. В морском порту сталкиваются интересы многочисленных сторон, участвующих в транспортном процессе, — грузовладельцев, грузоотправителей, судовладельцев, стивидорных организаций, администраций порта, таможи, агентов других видов транспорта, транспортно-экспедиторских и других организаций и лиц. Несогласованность во взаимоотношениях всех этих сторон может вызывать задержки в транспортировке грузов, простои судов и вагонов, загромождение портовых складов, порчу грузов и т. п., что нарушает ритм работы морского флота и наносит огромный ущерб народному хозяйству.

2. Погрузка и разгрузка транспортных средств на всех видах транспорта производится в основном силами и средствами клиентуры — грузовладельцами и часто на площадках и складах, принадлежащих им.

Только на морском транспорте почти все 100% грузов перегружаются силами и средствами морских портов и на их территории. Отвечают за них также органы морского транспорта. Поэтому соответствующие работники морских портов и пароходств должны иметь надлежащие знания относительно особых свойств различных грузов и обладать необходимым опытом при обращении с этими грузами в процессе их приемки, укладки, хранения, перемещения и т. д.

3. Никакие другие виды транспортных средств не обладают такой большой разовой грузоподъемностью, как морские суда.

Грузоподъемность железнодорожных вагонов составляет около 20—50 т, речных сухогрузных барж и самоходных судов — в пределах до 1 тыс. т (большая часть — около 500 т или менее), автотранспорта — ограничена всего лишь несколькими тоннами. Оптимальная грузоподъемность современных морских транспортных судов — 5—15 и более тысяч тонн. Это обстоятельство чрезвычайно усложняет задачу правильной комплектации и размещения такого большого количества грузов на судне, особенно, если они неоднородны и требуют предварительной подготовки, чтобы избежать больших простоев судов в портах. Кроме того, большая грузоподъемность морских судов требует заблаговременного накопления значительного количества грузов в портах отправления; аналогичное положение бывает в портах назначения, где часть грузов с судов принимают другие виды транспорта (железнодорожный, внутренний водный или автотранспорт) по прямому варианту, а остальную часть выгружают на складах порта в ожидании последующей отгрузки.

Все это приводит к тому, что в морских портах, на их складах и площадках сосредотачиваются огромные массы разнообразных грузов, которые необходимо правильно хранить. Многочисленные примеры порчи грузов, «необъяснимых» недостач, огромные размеры так называемой естественной убыли, систематические повреждения тары и упаковки и т. п. свидетельствуют о том, что должна быть усилена борьба за повышение уровня техники обращения с грузами морского транспорта.

4. Значительная дальность перевозки большинства грузов на морском транспорте обуславливает еще два дополнительных обстоятельства, относящихся к проблеме обеспечения сохранности перевозимых грузов. Это, во-первых, более длительное, чем на других видах транспорта, пребывание грузов в морских судах и, во-вторых, резкие колебания температуры и относительной влажности наружного воздуха, которые бывают в течение одного рейса судна, особенно при перевозках грузов в осенне-зимние и весенне-зимние периоды навигации между портами, распо-

ложенными в разных широтах. В этих условиях важное значение для сохранности грузов приобретают контроль и поддержание правильного режима температуры и относительной влажности в грузовых помещениях судна на протяжении рейса в зависимости от характера и состояния груза и условий погоды.

Надлежащая квалификация в вопросах грузоведения и техники морских перевозок эксплуатационных работников берегового и плавающего состава и в особенности командного состава судов — необходимая предпосылка для успешного решения задач сохранной перевозки грузов.

С каждым годом расширяются внешнеторговые связи Советского Союза с зарубежными странами, возрастают объемы морских перевозок массовых и генеральных грузов, особенно на дальние расстояния. Но технология морских перевозок и техника обеспечения сохранности грузов при перевозке их морем, хранении в портах и в процессе перегрузочных операций значительно отстают от общего уровня технического прогресса на морском транспорте и от тех требований, которые предъявляются в настоящее время к сохранению качества экспортных и импортных грузов. Это последнее обстоятельство имеет не только техническое и коммерческое значение, но оно должно обеспечивать поддержку престижа советской внешней торговли и морского флота.

Потери и повреждения грузов, простои судов, чрезмерно длительные сроки пребывания грузов на морском транспорте, высокая стоимость морских перевозок и перегрузочных работ в портах — причины, снижающие экономическую эффективность морского транспорта. Для того чтобы устранить их, в СССР много внимания уделяется усовершенствованию технологии морских перевозок различных грузов.

За последние годы за рубежом этим вопросам также придают большое значение. Во всех странах, имеющих морской торговый флот, созданы специальные организации, которые ведут обширные исследования в области тары, упаковки, хранения грузов и техники перевозок, проводятся конференции, издается специальная литература.

Книга Ч. Сауэрбиера одна из серии книг, которые должны всесторонне осветить вопросы современной практики перевозки грузов и дать необходимые справочные сведения в области технологии перевозок.

В книге излагаются материалы, основанные на данных практики эксплуатации судов торгового флота США. Эти материалы в определенной части представляют несомненный интерес и могут быть использованы в практической деятельности эксплуатационных работников парокходств, портов и плавающего состава транспортных судов.

Книга будет также полезна для преподавательского состава и учащихся морских учебных заведений при изучении вопросов эксплуатации морского флота.

Но советский читатель должен иметь в виду, что автор книги во всех организационных, экономических и правовых вопросах стоит на позициях капиталистического морского транспорта. И хотя при переводе и редактировании книги были исключены не представляющие интереса материалы и сделаны необходимые примечания, следует критически подходить к оценке материалов книги, осмысливая целесообразность применения тех или иных рекомендаций в конкретных условиях эксплуатации советского морского флота.

При редактировании книги ценную помощь по отдельным, специальным главам оказали кандидаты технических наук П. П. Сорокин, Г. Е. Гуревич, Н. Н. Садовская и канд. юрид. наук Л. М. Егоров, которым научный редактор выражает свою искреннюю благодарность.

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

Основная задача флота — безопасная и экономичная перевозка пассажиров и грузов. Цель настоящей книги — помочь работникам транспортного флота выполнить эту задачу. В ней последовательно изложены основные принципы и техника грузовых операций.

Книга предназначена для оперативных работников пароходств, деятельность которых является одним из важнейших факторов, обеспечивающих нормальные функции флота. К ним относятся начальники служб эксплуатации, заведующие отделами портового хозяйства и флота, стивидоры, капитаны судов и аппарат, подчиненный этим должностным лицам.

Чем больше сведений о грузовых операциях имеет каждый из них, тем более успешна деятельность судоходного предприятия.

Изложенные в книге задачи, связанные с грузовыми операциями, предназначены прежде всего для капитанов и их помощников. Во многих судоходных предприятиях часто недооценивают именно это производственное звено. Между тем капитаны судов и их помощники более непосредственно связаны с процессом перевозки, чем любые другие работники морского транспорта. Они могут многое сделать для усовершенствования существующей системы перевозок. Недостаток информации у них может оказаться очень дорогостоящим. Достаточно изучить судебные процессы, возникшие по грузовым искам, чтобы убедиться, что во многих случаях можно было бы избежать повреждения груза и последующего судебного иска. Но судить об убытках, полученных от повреждения груза, только на основании документов морских судебных процессов нельзя, так как во многих случаях стороны решают дело без суда.

Установлено, что расходы по грузовым операциям составляют в среднем 40—50%, а в отдельных судоходных предприя-

тиях 70% общей суммы эксплуатационных расходов при перевозке генеральных грузов. Учитывая, что годовая сумма эксплуатационных расходов достигает нескольких миллионов долларов, повышение производительности грузовых операций даст в результате значительную экономию.

Успех судоходного предприятия в большой мере зависит от продуманной системы координации перевозок между всеми организациями и лицами, принимающими участие во внешней торговле. Эта координация должна начинаться от места отправления грузов внутри страны и распространяться на морской порт и далее до грузополучателя, а затем по другим грузам обратно к берегам первой страны.

Большая часть материала, приведенного в книге, основана на научных исследованиях и опыте работы флота на протяжении четверти столетия. Несомненно, что некоторые из затронутых в книге вопросов являются спорными.

За последнее время расширяется объем теоретических исследований, преследующих цель дать практические ответы на вопросы, которые возникают при рассмотрении грузовых операций на морских судах. Краткий очерк этой деятельности и тех направлений, по которым она может пройти, изложен в последней главе книги.

Автор благодарит за помощь многочисленных друзей и помощников, которые помогли собрать, обработать и отредактировать материал.

АКАДЕМИЯ ТОРГОВОГО ФЛОТА США

*Кингс Пойнт, Нью-Йорк,
апрель, 1956 г.*

ЧАРЛЬЗ Л. САУЭРБИЕР,

капитан 2-го ранга запаса
военно-морского флота США

Глава 1. ОРГАНИЗАЦИЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

СУДОХОДНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

Приводимое ниже описание организации работы и техники приема грузов судоходных предприятий относится ко всем компаниям, но практика их разнообразна и зависит от размеров пароходной компании и обслуживаемых ею грузопотоков.

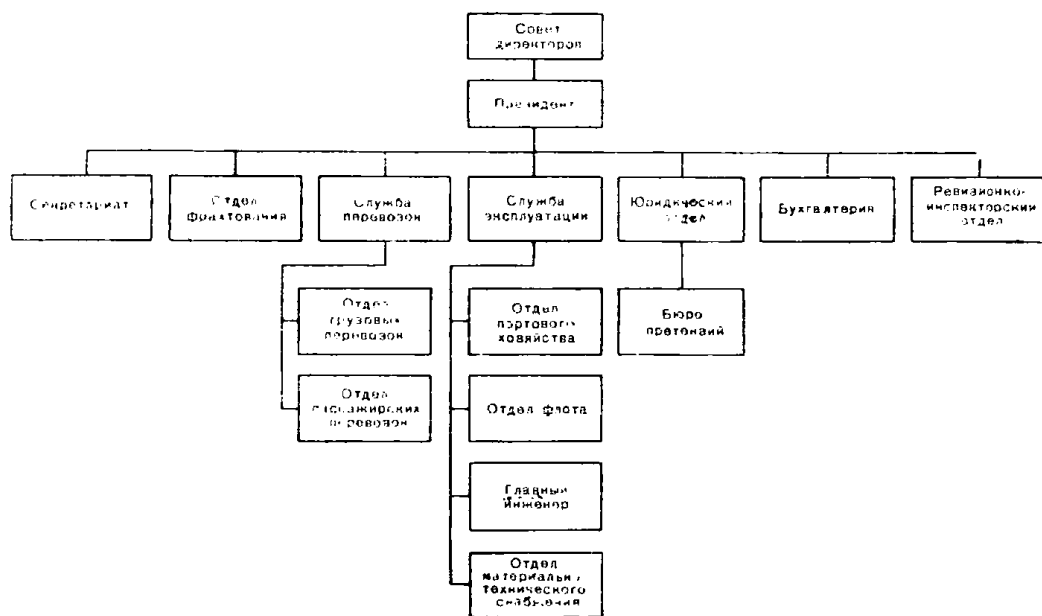


Рис. 1. Схема организации управления пароходной компании

На рис. 1 приведена схема организации судоходного предприятия с указанием подчиненности должностных лиц. Возглавляет предприятие президент — высший административный руководитель, определяющий общую направленность работы всего предприятия.

Служба перевозок пароходной компании, осуществляющей большой объем пассажирских и грузовых перевозок, имеет два отдела: пассажирских и грузовых перевозок. В компаниях, перевозящих небольшое число пассажиров, функции отдела пассажирских перевозок передаются другим отделам.

Отдел грузовых перевозок

Отдел грузовых перевозок почти всегда является более крупным. Возглавляет его заведующий отделом. Основные обязанности заведующего — привлечение грузов для перевозки и организация эффективной системы транспортировки их между всеми

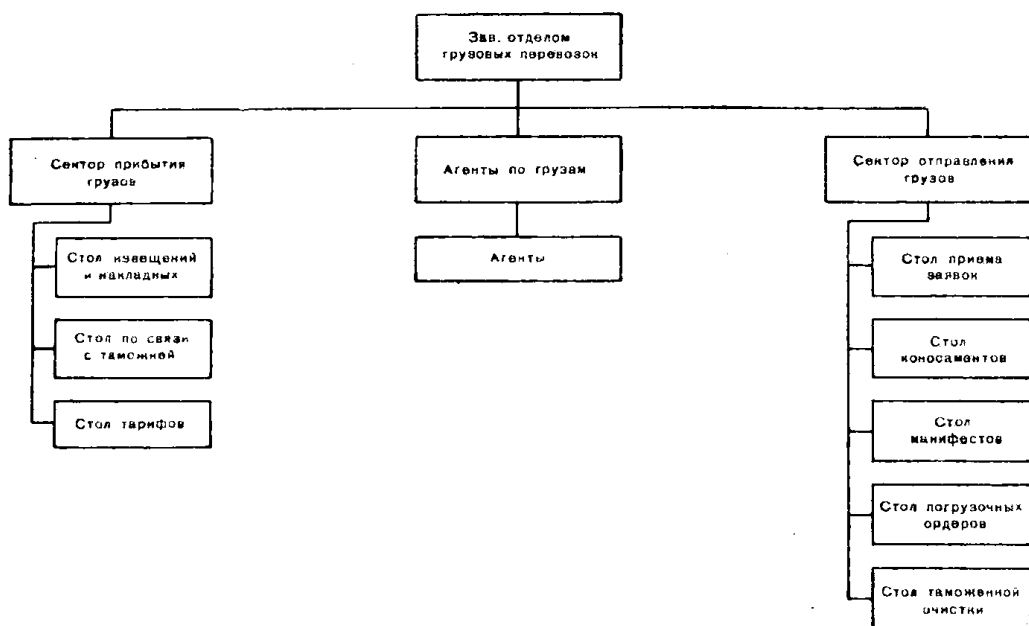


Рис. 2. Схема организации отдела грузовых перевозок

портами, обслуживаемыми компанией. Кроме того, он участвует как представитель компании в конференциях пароходных обществ¹, инспектирует линии, осуществляет контроль за строительством и фрахтованием судов в той мере, в какой это относится к грузовым перевозкам; обязан следить за всеми изменениями в структуре и общих тенденциях перевозок грузов.

¹ Для ослабления взаимной конкуренции пароходные компании создают организации, называемые конференциями. Конференции — это отраслевые объединения, способствующие достижению соглашений между их членами по вопросам фрахтовых ставок, расписаний движения судов и обслуживания морских линий. Конференции функционируют на неофициальных началах или имеют официальную организацию. Если конференция объединяет несколько пароходных компаний, осуществляющих грузовые перевозки на одной и той же линии, то в таких случаях, как правило, конференция является официальной организацией.

На рис. 2 представлена схема организационной структуры аппарата отдела грузовых перевозок. Этот отдел делится на два сектора: отправления и прибытия грузов.

Сектор отправления грузов

Руководитель сектора отправления грузов вместе с подчиненным ему аппаратом принимает заявки на перевозку грузов, сформлирует транспортную документацию и занимается таксировкой платы, связанной с перевозками.

Стол заявок. Грузоотправитель представляет регистратору стола приема заявок всю необходимую информацию относительно своей партии груза. В этом отделе сосредоточены расписания движений всех судов на линии. Пароходные компании, обслуживающие несколько линий, могут иметь отдельный стол приема заявок для каждой линии в отдельности. В расписании указываются все порты выгрузки и погрузки, даты готовности судна к погрузке в этих портах и даты отплытия.

Принимая заявки для загрузки конкретного судна, регистратор заносит все необходимые данные об этом судне в ведомость заявок. Эта ведомость — вспомогательный документ, регламентирующий прием заявок на судно. В нее заносятся сведения о грузоподъемности и грузовместимости судна, кубатуре рефрижераторных помещений, допустимых габаритах длинномеров и тяжеловесов и других аналогичных транспортных характеристиках. Кроме того, в ведомость заявок записывают данные о каждой партии груза, предъявляемого к отправке на судне: вес каждого места груза и всей партии, максимальные габариты тары и общая кубатура партии, количество мест в каждой партии, наименования грузоотправителя и грузополучателя, номенклатурное наименование груза, которое должно давать представление о свойствах груза, что позволяет принять решение о мерах по его сохранности.

К концу каждого дня подводится итог принятым заявкам, на основании которых руководитель сектора отправления грузов может определить, насколько можно заполнить грузоподъемность и грузовместимость судна. Общий итог заявок сравнивают с общим количеством грузов, уже доставленных на причал.

Регистрация заявок на отправку грузов — первый этап в общем ходе транспортных операций. По первому этапу можно судить об успехе или неудаче судоходного предприятия.

Получаемая перевозчиком прибыль зависит от организации приема и регистрации заявок. Стол заявок стремится принять такое количество заявок на перевозку грузов, которое позволит использовать всю грузоподъемность судна, и, вместе с тем, заполнить всю его полезную кубатуру, т. е. обеспечить судну возможность принять полный груз. Загруженное таким образом судно имеет максимально оплачиваемый груз.

В тех случаях, когда заявок на перевозку грузов больше, чем может вместить данное судно, допускается перебор заявок примерно на 10% по весу или по объему. Это гарантирует судовладельца от нехватки груза на причале ко времени погрузки судна.

В практике встречаются случаи, когда груз зарегистрирован к отправке, доставлен на причал, но не был отгружен, например, из-за несвоевременного получения экспортной лицензии. Такой груз проходит перерегистрацию и передается на следующее судно.

Грузовые документы. После подачи заявки грузоотправитель получает из отдела грузовых перевозок (стол выдачи ордеров) погрузочный ордер, в котором указываются время и дата доставки груза на причал. Погрузочные ордера выдаются обычно лишь после того, как грузоотправитель сообщит отделу грузовых перевозок номера экспортной лицензии и экспортной декларации. Оба эти документа должны быть оформлены заблаговременно, чтобы груз, предъявляемый к отправке, не задерживался на причалах в ожидании, пока грузоотправитель будет выполнять таможенные формальности. Начальник службы перевозок может иногда допустить некоторые исключения.

Одновременно с выдачей погрузочных ордеров грузоотправитель получает чистые бланки доковой расписки и коносамента, которые он заполняет сведениями о грузоотправителе и грузополучателе, объемных и весовых характеристиках груза, видах тары или упаковки, а также о номерах экспортной лицензии и экспортной декларации.

Доковая расписка — грузовой документ, содержащий полное описание груза. Если она подписана уполномоченным должностным лицом судоходного предприятия, то служит свидетельством передачи указанного в ней груза перевозчику. В тех случаях, когда принятый груз не совсем точно соответствует наименованию или тара его имеет какие-либо дефекты, на лицевой стороне доковой расписки могут быть сделаны необходимые пометки.

Коносамент — важнейший из всех грузовых документов, используемых во взаимоотношениях между грузоотправителем и перевозчиком. Он содержит полное наименование груза, а также изложение условий перевозки. Коносамент — это договор между грузоотправителем и судовладельцем на транспортные услуги.

Существует два основных вида коносаментов. Наиболее распространен ордерный коносамент. Он составляется на имя получателя по указанию грузоотправителя. Поэтому для того, чтобы грузополучатель смог получить груз в порту выгрузки, грузоотправитель должен вручить ему коносамент с передаточной надписью. Такая система создана для охраны финансовых интересов грузоотправителя.

Другой вид коносамента называется именовым. Он выписывается непосредственно на имя грузополучателя и не требует особого разрешения грузоотправителя на выдачу груза в порту выгрузки. (Более подробный разбор прав и обязанностей грузоотправителя и судовладельца приведен в главе 2).

Сектор прибытия грузов

Прибывающие грузы требуют гораздо меньшей работы и соответственно меньшего аппарата. Заведующий сектором прибытия грузов занимается преимущественно выполнением таможенных формальностей и отправкой грузополучателям извещений о прибытии грузов (для обеспечения скорейшего вывоза их с причалов). Грузополучателю вручают копию коносамента, которую он предъявляет в таможню. Если документы оформлены правильно, то таможня выдает грузополучателю разрешение на получение груза. После этого грузополучатель возвращает коносамент в сектор прибытия грузов, где получает разрешение судоходной компании на выдачу доставленного ему груза.

Груз, сгружаясь с судна, поступает в ведение старшего конторщика по сдаче грузов, подчиняющегося начальнику службы портового хозяйства или начальнику причала. Обязанность старшего конторщика — прием грузов с судна и выдача его грузополучателям или их представителям.

Старший конторщик имеет в своем распоряжении заранее составленный на основании копии судового манифеста передаточный журнал, содержащий все сведения о грузе, указанном в коносаменте.

Один из служащих ведет журнал складирования, в котором отмечается местонахождение каждой партии груза на причале после выгрузки.

Начальник дока в соответствии с указаниями начальника причала определяет место складирования всех грузов, выгружаемых с судна.

Если к причалу подается автомобильный транспорт для вывоза груза из порта, то представитель автотранспортного агентства должен иметь на это соответствующее разрешение. В конторе выдачи грузов у него проверяют грузовые документы, а в таможенной конторе на причале выдают таможенное разрешение.

Существует несколько видов таможенных разрешений. Если груз будет передан другому виду транспорта для перевозки в глубь страны, то оформляются транзитные разрешения обычно с условием, что все таможенные и прочие пошлины и сборы уплачиваются на месте доставки. Вся партия или часть партии груза может быть передана на расценочный товарный склад, где производится оценка действительной стоимости товара для сопоставления ее со взимаемыми пошлинами. При приеме груза для доставки на указанный склад таможня выписывает специальный ордер, дающий право на получение и транспортировку груза на этот склад. Если груз предназначен для доставки на другой причал, где он будет погружен на другое судно для реэкспорта, то выдается реэкспортное разрешение.

Если в порту имеется вольный район, то выписываются разрешения на доставку груза в этот район.

Порядок сдачи груза не зависит от вида разрешения.

После оформления документов из конторы выдачи грузов назначается контролер на автомашины. Конторщик, ведущий журнал складирования, указывает контролеру и представителю автотранспортного агентства место нахождения груза. Контролер проверяет груз и составляет три копии тальманской записки, с одной из которых представитель автотранспортного агентства возвращается в контору выдачи грузов. Конторщик сверяет данные в тальманской записке с данными в передаточном журнале. Если они не имеют расхождений и нет никаких других вопросов, то конторщик по выдаче грузов подписывает тальманскую записку и выдает ее представителю автотранспортного агентства как пропуск. Представитель автотранспортного агентства расписывается в передаточном журнале, удостоверяя тем самым свое согласие с произведенной проверкой груза.

Срок вывоза грузов составляет, как правило, пять суток, начиная со дня, следующего за днем окончания выгрузки. За каждые сутки пребывания груза на причале сверх указанного срока на грузополучателя начисляется штраф. Груз, оставленный на причале сверх установленного срока вывоза, может быть убран таможенной конторой в таможенный склад.

Отдел портового хозяйства

На рис. 3 показана структура отдела портового хозяйства. Заведующий отделом контролирует работу портового хозяйства пароходства, отвечает за грузы получаемые, отправляемые, погружаемые и разгружаемые на причалах.

Все причалы находятся в ведении начальников, являющихся помощниками заведующего отделом портового хозяйства.

Отдел грузовых перевозок передает начальникам причалов копии ведомостей заявок, на основании которых они составляют предварительные грузовые планы. На причалы грузы доставляются в соответствии с погрузочными ордерами.

Прием грузов. Этой операцией занимается приемная (грузовая) контора, возглавляемая старшим приемщиком. В распоряжении старшего приемщика находится несколько приемщиков. Если объем перевозок велик, то грузовая контора может иметь отдельного приемщика для оформления грузов, доставленных на причал различными видами транспорта: на автомашинах, по железной дороге, в лихтерах и баржах. Приемщик оформляет доковую расписку, которая должна быть заполнена грузоотправителем до передачи ее, например, автотранспортному агентству (если промежуточным транспортом является автодорожный).

Порядок работы приемщиков, обслуживающих различные виды транспорта, одинаков. В день, указанный на погрузочном ор-

дере, автомашины с грузом отправителя прибывают к воротам причала. Представитель автотранспортного агентства предъявляет приемщику свой экземпляр доковой расписки для проверки правильности ее оформления. Помимо сверки данных по грузу на доковой расписке с данными на погрузочном ордере, приемщик проверяет также номера экспортной лицензии, экспортной декларации и погрузочного ордера. При наличии каких-либо расхождений он может принять груз, проштамповав все экземпляры доковой расписки печатью со словами: «Задержать на причале», что явится распоряжением не грузить груз до выяснения.

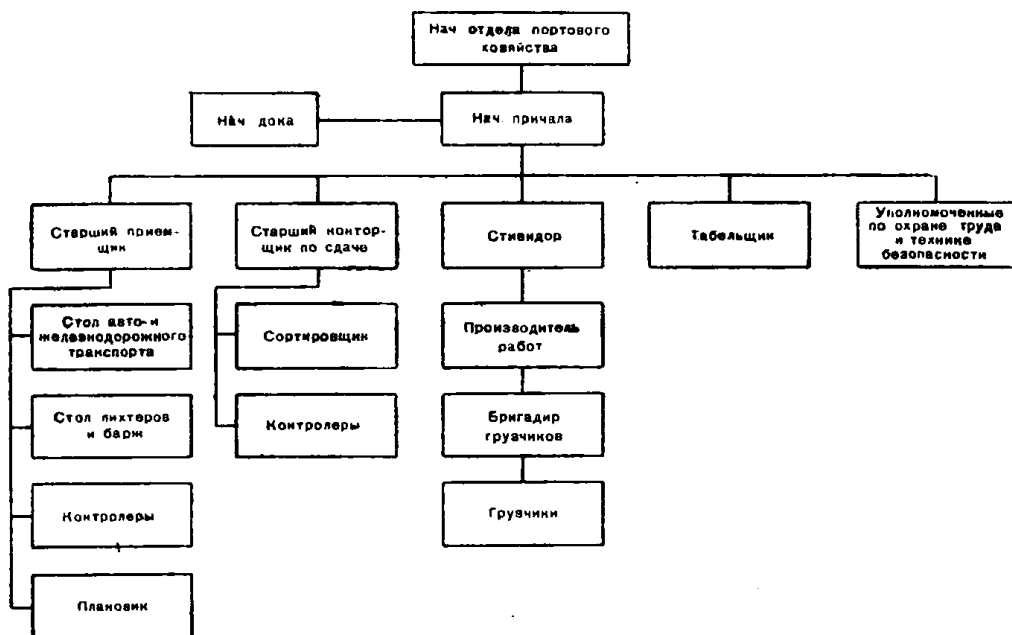


Рис. 3. Схема организации отдела портового хозяйства

После проверки всех экземпляров доковой расписки приемщик заносит в нее номера водительских прав шоферов, присваивает номер доковой расписке, выписывает пропуск и назначает контролера, сопровождающего автомашины до места разгрузки их в порту. Это может быть место временного хранения, иногда называемое общей сборочной площадкой. Использование общей сборочной площадки нецелесообразно, так как требует дополнительной перегрузки, вызывающей повышение общих транспортных расходов.

В некоторых судоходных компаниях выгрузка груза с автомашин производится не на общую сборочную площадку, а на прикормон, с которого груз передается судовыми грузовыми средствами на борт судна. Участок причала перед прикормоном часто называют участком приемки.

На некоторых причалах груз выгружается на поддоны. От