

Przykłady wybranych fragmentów prac egzaminacyjnych z komentarzami Technik eksploatacji portów i terminali 342[03]

Zadanie egzaminacyjne

Do Gdańskiego Terminalu Kontenerowego S.A. dostarczono ładunek drobnicowy – papier do kopiarek. Ładunek drobnicowy stanowi własność firmy „Papier Polski” i został zgłoszony do przeładunku we wtorek 17.06.2008 r. o godz. 10,00 przez spedytora Haawig GDYNIA S.A. Ładunek ułożony jest na europaletach o wymiarach 800x1 200 mm, waga jednej palety z ładunkiem wynosi 800 kg.

Ładunek drobnicowy przeznaczony jest dla egipskiej firmy „Al-Basra”, dokąd zostanie zabrany przez statek kontenerowy armatora Mersk Mediterranean o zdolności przewozowej 1 000 TEU. Statki armatora Mersk zawijają do Gdańska raz w tygodniu, w piątek, w godzinach 06,00 – 20,00.

Opracuj projekt realizacji prac związanych z obsługą ładunku drobnicowego.

Projekt realizacji prac związanych z obsługą ładunku powinien zawierać:

1. Tytuł pracy egzaminacyjnej,
2. Założenia wynikające z treści zadania i dokumentacji.
3. Wykaz prac związanych z obsługą ładunku w magazynie i kontenerów oraz sposób ułożenia i zabezpieczenia ładunku w kontenerach
4. Opis i uzasadnienie wyboru środków transportu bliskiego oraz określenie typu kontenerów.
5. Określenie czasu magazynowania drobnicy i składowania kontenerów na placu składowym w terminalu oraz czasu obsługi w postaci osi czasu lub schematu blokowego z uwzględnieniem każdego z etapów „od-do”.
6. Obliczenie należności za wykonaną usługę przewozu ładunku.
7. Wypełnione „Zlecenie manipulacji/złożenia/podjęcia” umieszczone w KARCIE PRACY EGZAMINACYJNEJ niezbędne do realizacji obsługi ładunku w terminalu portowym.

Do wykonania zadania wykorzystaj:

Dane adresowe firm - Załącznik 1

Charakterystyka i wyposażenie Gdańskiego Terminalu Kontenerowego S.A.
- Załącznik 2

Informacje z zakresu konsolidacji ładunku drobnicowego- Załącznik 3

Taryfy usług i opłat Gdańskiego Terminalu Kontenerowego S.A. - Załącznik 4

oraz „zlecenie manipulacji/złożenia/podjęcia” umieszczone w KARCIE PRACY
EGZAMINACYJNEJ

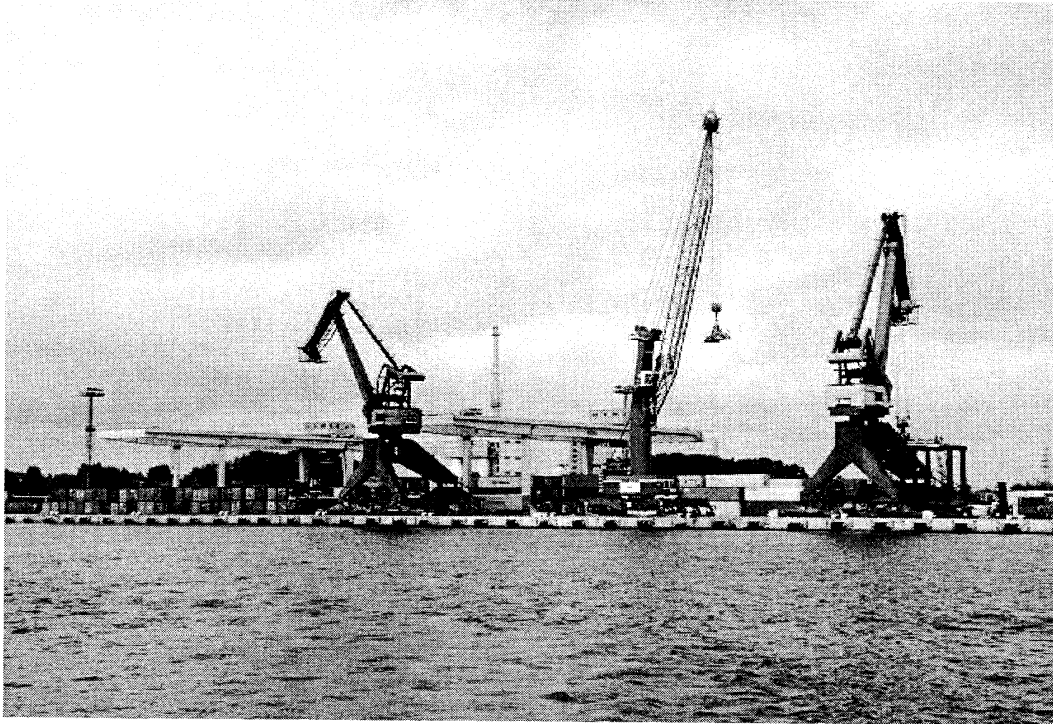
Czas na wykonanie zadania wynosi 180 minut.

Załącznik 1

Dane adresowe firm

- „Papier Polski”, 42-200 Częstochowa, ul. Św. Andrzeja 12
- C. Hartwig GDYNIA S.A., 81-310 Gdynia, ul, Derdowskiego 7
- „Al-Basra”, Egipt, Aleksandria IV, Victor 24

Charakterystyka i wyposażenie Gdańskiego Terminalu Kontenerowego S. A.



Nabrzeże Szczecińskie:

- Długość nabrzeża - 365 m,
- Zanurzenie max - 9,2 m,
- Max długość statku - do 225 m
- Place składowe 67 417m²,
- Powierzchnia magazynów 19 800 m²,
- Pojemność magazynów 26 100 t,
- Wydajność pracy magazynu:
 - przy formowaniu jednostek kontenerowych 4 TEU/h,
 - lub 20 t drobnicy zjednostkowanej/h/wózek,
- 2 suwnice o udźwigu - 32 t i 40 t,
- 2 dźwigi nabrzeżowe o udźwigu - 40 t,
- Samojezdny dźwig nabrzeżowy o udźwigu > 100 t,
- 3 wozy podsiębierne "Kalmar" - 40 t,
- 5 Reach-stackers - 10 t,
- 10 wózków do przeładunku drobnicy – 5 t,
- Stanowiska dla kontenerów chłodzonych - 95 szt.
- Wydajność przeładunkowa terminalu - 20 kont./godz.
- Bocznica kolejowa długość – 300 m.

Informacje z zakresu konsolidacji ładunku drobnicowego

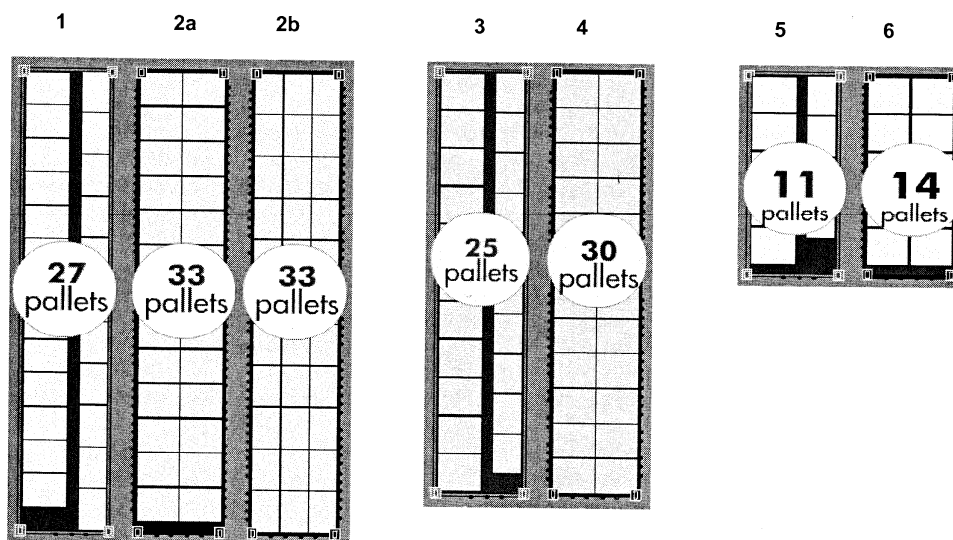
Tabela

Wymiary dostępnych jednostek kontenerowych do przewozu ładunku na europaletach

L.p	Typ	Numery ID kontenerów	Długość	Szerokość	Wysokość	Liczba palet w	Liczba palet w	Max. masa brutto
						1 warstwie	2 warstwach	
1	Box	MAEU 456782 3	45 ft	8,0 ft	8,5 ft	27 szt.	54 szt.	35,0 t
	L2G1	MAEU 457168 2						
2	Box	SEAU 235426 7	45 ft	8,5 ft	9,5 ft	33 szt.	66 szt.	35,0 t
	LEG1	SEAU 345468 2						
3	Box	APLU 345436 7	40 ft	8,0 ft	8,5 ft	25 szt.	50 szt.	30,5 t
	42G1	APLU 987876 2						
4	Box	POLU 678765 4	40 ft	8,5 ft	9,5 ft	30 szt.	60 szt.	30,5 t
	4EG1	POLU 675457 8						
5	Box	FSCU 234567 6	20 ft	8,0 ft	8,5 ft	11 szt.	22 szt.	20,5 t
	22G1	FSCU 235467 4						
6	Box	TRIU 456654 2	20 ft	8,5 ft	8,5 ft	14 szt.	28 szt.	24,0t
	2CG1	TRIU 456317 2						

Rysunek

Sposoby ułożenia palet we wnętrzu kontenerów o różnej długości



Taryfy usług i opłat
Gdańskiego Terminalu Kontenerowego SA
(wyciąg)

- § 1. Niniejszy cennik jest oparty o postanowienia Taryfy za usługi Portu Gdańsk.
§ 2. Stawki niniejszego cennika wyrażone są w dolarach USA.

CZĘŚĆ II
KONTENERY UNIWERSALNE ,

- Poz. 100** Wyładunek lub załadunek kontenerów
- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1) kontener pusty | USD 40,00/20' kont. |
| | USD 52,00/40' kont. |
| 2) kontener pełny | USD 60,00/20' kont. |
| | USD 78,00/40' kont. |

Objaśnienia : w/w stawki obejmują również :

1. otwarcie , zamknięcie luku ładowni,
2. oględziny zewnętrzne oraz kontrolę oznakowania,
3. liczenie sztuk kontenerów,
4. zwyczajowe zamocowanie lub rozmocowanie na statku,
5. plombowanie kontenera pełnego w imporcie w przypadku braku plomby.

Poz. 101 Przeładunek bezpośredni w relacji burta statku – środek transportu lądowego i odwrotnie:

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1) kontener pusty | USD 27,00/20' kont. |
| | USD 35,00/40' kont. |
| 2) kontener pełny | USD 37,00/20' kont. |
| | USD 48,00/40' kont. |

Objaśnienia: w/w stawki obejmują również:

1. oględziny zewnętrzne ścian bocznych oraz kontrolę oznakowania,
2. liczenie sztuk kontenerów.

Poz. 102 Przeładunek pośredni kontenerów w relacji burta statku - środek transportu lądowego przez plac składowy lub odwrotnie:

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1) kontener pusty | USD 40,00/20' kont. |
| | USD 52,00/40' kont. |
| 2) kontener pełny | USD 56,00/20' kont. |
| | USD 72,00/40' kont. |

Objaśnienia: w/w stawki obejmują również:

1. oględziny zewnętrzne ścian bocznych oraz kontrolę oznakowania,
2. liczenie sztuk kontenerów.

W / w relacja składa się z dwóch relacji półpośrednich, z której każda wynosi 50% stawek z poz. 102 .

CZĘŚĆ IV
USŁUGI TOWARZYSZĄCE

Poz. 105 Podstawienie lub odstawienie celem napełnienia, opróżnienia, mycia, napraw, kontroli sanitarnych i rewizji celnej, za 1 kontener: USD 30,00/20' kont.
USD 39,00/40' kont.

Poz. 106 Otwarcie i zamknięcie drzwi kontenera (bez podstawienia lub odstawienia kontenera):

- a) do 5 kontenerów 0,5 roboczogodziny
- b) od 6 do 30 kontenerów 1 roboczogodzina
- c) powyżej 30 kontenerów 2 roboczogodziny.

Poz. 113 Napełnianie lub opróżnianie kontenerów drobnicą:

- | | |
|-------------------|-------------|
| 1) luzem | USD 13,50/t |
| 2) zjednostkowaną | USD 10,50/t |

Objaśnienia: w/w stawki obejmują również:

1. zewnętrzną kontrolę stanu opakowania towaru składowanego w magazynie/ na placu GTK,
2. sporządzenie protokołu szkodowego z udziałem zainteresowanych stron w przypadku stwierdzenia szkody,
3. zwyczajowe mocowanie lub rozmocowanie (bez użycia materiałów sztauerskich GTK) towaru w kontenerze.

W/w stawki nie obejmują mocowania extra (z użyciem materiałów sztauerskich), które rozlicza się według efektywnie zużytych roboczogodzin i materiałów sztauerskich.

W/w stawki odnoszą się do każdej z niżej wymienionych czynności:

1. przeładunek towaru bezpośrednio z kontenera do kontenera .

CZĘŚĆ V SKŁADOWANIE KONTENERÓW

1. Kontenery puste i pełne korzystają z 7 – dniowego okresu wolnego od opłat składowych.
2. Po w / w okresie obowiązuje 4 – dniowy okres opłat w wysokości:
USD 2,00/20' kont. i dzień
USD 4,00/40' kont. i dzień
3. Po upływie okresu wymienionego w punkcie 2 opłaty wzrastają o 50%.

CZĘŚĆ VI OPŁATY DODATKOWE

1. Za usługi zlecone i realizowane w dni dodatkowo wolne od pracy, niedziele i święta, pobierane będą podwyższone opłaty:
 - a) w soboty o 50%
 - b) w niedziele i święta o 100%

CZĘŚĆ VII OPŁATY ZA ROBOCZOGODZINĘ

Poz. 114 Bez względu na rangę/stanowisko zatrudnionych pracowników:
USD 18,00/za roboczogodzinę

Objaśnienia:

- 1 Stawki godzinowe mają zastosowanie:
 - a) W przypadku przerw w czynnościach załadunkowych, wyładunkowych, przeładunkowych i manipulacyjnych.
 - b) W przypadku wykonywania wszelkich prac nie objętych stawkami taryfowymi.
- 2 Opłaty pobiera się za każde rozpoczęte 1/2 godziny.

CZĘŚĆ VIII DROBNICA

1. Przeładunek drobnicy konwencjonalnej w relacji środek transportu lądowego-magazyn (towar złożony do napełnienia kontenera) lub magazyn-środek transportu lądowego (towar po opróżnieniu kontenera):
 - a) drobnica luzem USD 12,00/t
 - b) drobnica zjednostkowana USD 8,00/t
2. Składowanie drobnicy w magazynie: 10 dni - okres wolny od opłat składowych a następnie USD 0,35/tona i doba.

Oceniane były następujące elementy pracy egzaminacyjnej:

- I. Tytuł pracy egzaminacyjnej.
- II. Założenia wynikające z treści zadania i dokumentacji.
- III. Wykaz prac związanych z obsługą ładunku w magazynie i kontenerów oraz sposób ułożenia i zabezpieczenia ładunku w kontenerach.
- IV. Opis i uzasadnienie wyboru środków transportu bliskiego oraz określenie typu kontenerów.
- V. Określenie czasu magazynowania drobnicy i składowania kontenerów na placu składowym w terminalu oraz czasu obsługi w postaci osi czasu lub schematu blokowego z uwzględnieniem każdego z etapów „od-do”.
- VI. Obliczenie należności za wykonaną usługę przewozu ładunku.
- VII. Wypełnione „Zlecenie manipulacji/złożenia/podjęcia” niezbędne do realizacji obsługi ładunku w terminalu portowym.
- VIII. Praca egzaminacyjna jako całość.

Ad. I. Tytuł pracy egzaminacyjnej

Większość zdających prawidłowo formułowała tytuł pracy egzaminacyjnej.

Projekt realizacji prac związanych z przeładunkiem, magazynowaniem
(tytuł pracy egzaminacyjnej)
i konsolidacją ładunku drobnicowego na stacji kontenerowej.
Wypełnienie niezbędnego dokumentu i wybór środka transportu
bliskiego.

Ad. II. Założenia wynikające z treści zadania i dokumentów

Założenia do projektu większość zdających wypisała prawidłowo. Formułowali je poprawnie, w sposób czytelny. Większość zdających wypisywała założenia w sposób punktowy, krótki, co zwiększało przejrzystość i czytelność pracy.

ZAŁOŻENIA DO PROJEKTU:

- 1) Nadawca ładunku: „Papier Polski”, 42-200 Częstochowa, ul. Św. Andrzeja 12
- 2) Odbiorca ładunku: „Al-Basra”, Egipt, Aleksandria IV, Niłobor 24
- 3) Spedytor ładunku: „E-Hartwig GDYNIA S.A.”, 81-310 Gdynia, ul. Derdowskiego 7
- 4) Oznakowanie towaru: Papier
- 5) Nazwa towaru: Ksero Papier
- 6) Typ towaru: drobica
- 7) Liczba i rodzaj opakowania: 30 Euro-palet
- 8) Postać transportowa: ładunek zjednostkowany na euro-paletach, następnie załadunkowy do kontenerów
- 9) Wymiary 1 euro-palety: 800 x 1200 mm
- 10) Waga 1 palety z ładunkiem: 800 kg
- 11) Całkowita waga: 24 000 kg (30 euro-palet wraz z ładunkiem)
- 12) Przewoźnik lądowy: PKP Cargo
- 13) Przewoźnik morski: statek kontenerowy armatora Mersk Mediterranean
- 14) Data przeładunku: 17.06.2008, godz. 10:00 (wtorek)
- 15) Możliwość załadunku kontenerów na statek (miejsce i data): Gdańsk, piętka, w godzinach 06:00 - 20:00, analogicznie - 19.06.
- 16) Zdolność przeładowania statku kontenerowego: 1000 TEU 2008
- 17) ~~Sp~~ Zleczone czynności spedytorskie: a) złożenie ładunku w magazynie terminalu kontenerowego b) obładunek jednostki kontenerowej na placu składowym c) złożenie na statek kontenerowy Mersk Mediterranean d) załadunek na statek kontenerowy Mersk Mediterranean
- 18) Adnotacje Urzędu Celnego dotyczące ładunku: towar unijny
- 19) Wydajność przeładunkowa terminala: 20 kont. / godz.

- 20) Wydajność pracy magazynu przy formowaniu jednostek kontenerowych: 4 TEU / h
- 21) Wydajność pracy magazynu przy przeładunku: 20 t drobicy zjednostkowanej / h / wózek
- 22) Wózki do przeładunku drobicy: 10 szt., 5 t
- 23) Sposób ułożenia palet wewnątrz kontenera: schemat 4
- 24) Sposób transportu bliskiego do załadunku konteneru na statek: 2 sumice o udźwigu 30 t i 40 t
- 25) Typ i numer ID kontenera: Box 4EG1 POLU 678765 4
- 26) Liczba palet w 1 warstwie w kontenerze: 30 szt.
- 27) Wymiary kontenera: długość: 40 ft; szerokość: 8,5 ft; wysokość: 9,5 ft
- 28) Taryfy (= załącznik nr 4):
- za przeładunek pośredni kontenera pełnego = USD 72,00 / 40' kont
 - napełnienie konteneru drobicą zjednostkowaną = USD 10,50 / t
 - opłaty za roboty pomocnicze = USD 18,00 / za roboty pomocnicze
 - przeładunek drobicy konwencjonalnej w relacji statek - magazyn = USD 8,00 / t (drobica zjednostkowana)

Ilość danych wynikających z treści zadania i dokumentacji stanowiącej jej uzupełnienie, potrzebnych do wykonania zadania była bardzo duża. Treści poszczególnych załączników były bardzo obszerne. Zdający, którzy zdecydowali się przepisywać całe treści załączników tracili dużo czasu na tę czynność. Wyraźnie widać, że z powodu braku czasu, w pewnych momentach przepisywali treści załączników dość wybiórczo. Powodowało to pomijanie ważnych założeń.

Przykład **niepełnego** rozwiązania:

1 Założenia

1. Relacja przewoźca: Gdynia - Egipt
2. Właściciel ładunku firma „Papier Polski” 42-400 Gęstociewa, ul. św. Andrzeja 12
3. Spedytor firma C. Hartwig GDYNIA S.A. 81-310 Gdynia ul. Dąbrowskiego
4. Odbiorca: „Al - Basra”, Egipt, Aleksandria IV, Victor 24
5. Miejsce dostarczenia ładunku drobnicowego - Gdański Terminal Kontenerowy
6. Data i miejsce podjęcia przewoźca ładunku do portu: 17. 06. 2008r.; 10:00
7. Armator Morsk Mediterranean
8. Statek armatora Morsk o zdolności przewoźczej 1 000 TEU (15 000 t)
9. Statek zawija do Gdańska raz w tygodniu w piątek w godzinach od 06:00 — do 20:00
10. ładunek utracony już na europejskiej o wymiarach 800 x 1200 mm
11. Waga jednej palety wynosi 800kg (0,8 t)
12. Liczba palet z ładunkiem 30 Europejskiej
13. Plac ładunkowy 67 417 m²
14. Powierzchnia magazynowa 19 800 m²
15. Pojemność magazynowa 26 100 t
16. Wydatki pracy magazynu przy formowaniu jednostek kontenerowych 4 TEO/h
17. Wydatki pracy magazynu 20t dwobocznej zjednostkowanej 1h/wozok
18. 2 dźwigi nadbrzoisowe o udźwigu - 100t
19. 3 wozg podniebiwne „Kulanau” - 40t
20. 10 wozków do portu dwoboczny - 5t.
21. Wydatki portowa terminalu - 20 kont / godz
22. Boenica kolejowa długość - 300m
23. Zakaz piętrenia ładunku drobnicowego - paleta papierem.
24. kontener; Typ Box; 4EG1, POLV 6787 654, długość 40ft
maks. 8,5ft wysokości 9,5ft, liczba palet w jednej warstwie
36 szt
25. 20 kontenera odpięta Morsk o godzinę 20⁰⁰
26. Maksymalna masa konteneru 4EG1 30,5t

Ad. III. Wykaz prac związanych z obsługą ładunku w magazynie oraz sposób ułożenia i zabezpieczenia ładunku

Z wykonaniem tej części projektu zdający radzili sobie bardzo różnie.

Większość zdających formułowała pierwsze czynności związane z obsługą ładunku drobnicowego w terminalu kontenerowym tj. *przemieszczenie ładunku drobnicowego do magazynu, złożenie i składowanie palet w magazynie.*

- ▲ Opis prac związanych z obsługą ładunków w magazynie:
- Przyjęcie jednostek ładunku drobnicowego (30 palet EU)
 - + Odbiór ilościowy i pakciowy
 - + Odbiór dokumentów - krajowy list kolejowy
- Zlecenie spedycyjne
 - + Stworzenie dokumentu PZ, Etykiety magazynowej (nazwa wmag. relator, poziom)
 - Składowanie 30 palet EU zgodnie z etykietą magazynową
 - Wydanie jednostek ładunku drobnicowego (30 palet EU)
 - + Stworzenie dokumentu WZ i przekazanie zlecenia spedycyjnego
 - Przekazanie ze strefy wydania magazynu na plac składowy

Część zdających w tej części projektu obliczała czas pracy oraz koszty pracy wybranych urządzeń ładunkowych. Powinni to zrobić w odpowiednim punkcie V lub VI.

$$20 \text{ t drobnicowy jednostkowanej} - 1 \text{ h} = 60 \text{ min}$$

$$24000 \text{ kg} = 24 \text{ t drobnicowy zjed.} - x$$

$$x = 72 \text{ min} = 1 \text{ h } 12 \text{ min} - \text{czas przeładunku}$$

Przy przeładunku drobnicowy ładunek używać tylko 1 łódka widłowego ze względu na zmniejszenie kosztów za noczno podziwy zatrudnionych pracowników.

$$\text{USD } 18,00 - \text{noczopodkiwa}$$

$$x - 1 \text{ h } 12 \text{ min}$$

$$x = 2 \cdot 18,00 = \underline{36 \text{ USD}}$$

(ponieważ opłaty pobiera się za każde noczopodkiwa 1/2 podziwy)

Niezajomość procesu technologicznego przejścia ładunku przez magazyn konsolidacyjny uniemożliwiła sformułowanie tych czynności.

Przykład **niepełnego** rozwiązania:

- zgłoszenie ładunku do przewoźnika
- kontrola ilościowo-jakościowa
- sporządzenie dokumentu Pz
- przewożenie ładunku do magazynu
- przeładunek z magazynu ~~na~~ do kontenera

Zdający wskazał tylko na transport ładunku do magazynu, a pominął złożenie i składowanie ładunku w magazynie.

Najczęstszym błędem (u większości zdających) w tej części projektu było pomijanie przez zdających czynności podstawienia kontenera do odprawy celnej oraz załadunku kontenera na statek.

Przykład **prawidłowego** rozwiązania:

13) Załadunek na statek kontenerowy Morsk Mediterranean będzie się odbywał za pomocą suwnicy o udźwignięciu 32 t i 40 t.

14) Po załadunku towaru na statek należy kontener zamocować extra z użyciem materiałów sztauerkich //

Przykład **niepełnego** rozwiązania:

▲ Zapieczenie ładunku w kontenerze:

ładunek paletowy w kontenerze zabezpieczamy za pomocą pałeczek.

Po zamknięciu drzwi kontenera oznaczamy plombami.

Ad. IV. Opis i uzasadnienie wyboru środków transportu bliskiego oraz określenie typu kontenera

Zdającym sprawiło trudność opisanie i uzasadnienie wyboru środków transportu bliskiego, natomiast nie mieli problemu z określeniem typu kontenera. Większość zdających dobierała kontener na podstawie wymiarów mieszczących ładunek oraz masy.

Przykład:

▲ Typ kontenera - BOX 4EG1 o wymiarach ten kontener pomieści
 pomiędzy 30 mt palet i jego masa w pełni przyjęcie 30 mt palet. (30x0,5t=24ton)
 Norma 4EG1 - masa brutto wynosi 30,5t.

Część zdających nie uwzględniła, jako kryterium doboru, masy ładunku jaką może pomieścić kontener.

Przykład (bez uwzględnienia masy)

4) Wybrać typ konteneru: Box 4EG1 POLU 6787654,
 o wymiarach $dł.$: 40 ft x szer 8,5 ft x 9,5 ft wysk., ze
 względu na to, że liczba palet w 1 warstwie wynosi 30 szt,
 to jest ~~na~~ inne ~~massej~~ liczbie palet do załadunku.

sposób ułożenia palet wewnątrz kontenera - schemat 4

$dł. = 40 \text{ ft}$

$szer. = 8,5 \text{ ft}$

wysokość $h = 9,5 \text{ ft}$

30 PALET

Dość często brakuje uzasadnienia wyboru kontenera przez podanie potrzebnych kryteriów (wymiały, masa, pracochlönność, koszty) i porównania parametrów.

W większości prac egzaminacyjnych brak było pełnego zestawu potrzebnych środków transportu bliskiego:

- 1) do przemieszczenia ładunku do magazynu i do załadunku kontenera,
- 2) do przemieszczenia kontenera od magazynu na plac składowy,
- 3) do załadunku kontenera na statek.

Najczęściej podawanym środkiem transportu bliskiego jest wózek widłowy (do prac oznaczonych 1), natomiast najczęściej pomijanym jest suwnica lub dźwig (do prac 3). Duże zastrzeżenia są także do uzasadnienia ich wyboru, które jest często zdawkowe lub nie ma go wcale.

Przykład wyboru wózka z uzasadnieniem

1) Do przeladunku towaru z Gdańskiego Terminala Kolejowego SA do magazynu oraz do przyformowania jednostek kontenerowych wybieramy: wózek widłowy ze względu na to, że jest to towar / ładunek drobnicowy umieszczony na paletach i jego transport wózkiem widłowym odbędzie się w stosunkowo szybkim czasie i bez jakiegokolwiek szkody dla towaru.

Przykład wyboru wózka z niewystarczającym uzasadnieniem

▲ Środek transportu - Do realizacji projektu potrzebny mi będzie wózek do przeladunku drobnicy - o pojemności ładunku (5t) którym przewieźć palety od miejsca dostarczenia ładunku do magazynu i z magazynu do kontenera, ładunki wagi.

W poniższym przykładzie został wybrany wózek widłowy, ale nie wiadomo do jakiego rodzaju prac.

Przykład wyboru środka transportu bliskiego bez uzasadnienia

3) Do załadunku kontenera na statek użyjemy: sumniay o udziale 32 t, ~~masa kontenera~~ wozik.

W niektórych pracach cały punkt zawarty był w jednym zdaniu:

Opis i uzasadnienie wyboru środka transportu bliskiego oraz określenie typu kontenerów.
Wybieram do ~~pracy~~ przeladunku wózek widłowy elektryczny, ze względu na to, że jest 'szybszy niż ręczny' oraz nie wytwarza spalin.

Ad. V. Określenie czasu magazynowania drobnicy i składowania kontenerów na placu składowym w terminalu oraz czasu obsługi w postaci osi czasu lub schematu blokowego z uwzględnieniem każdego z etapów „od-do”

Określenie czasu magazynowania drobnicy, składowania kontenerów na placu składowym oraz czasu obsługi było podjęte prawie przez wszystkich zdających, chociaż występuje duże zróżnicowanie co do kompletności uwzględnianych czynności, stopnia szczegółowości, sposobu przedstawiania. Niektóre prace prezentują rozwiązanie w sposób pełny (z obliczeniami i uzasadnieniem).

W poniższym przykładzie następuje to częściowo łącznie z wykazem prac i jest podana oś czasu.

2) Ładunek ten zostaje zgłoszony przez firmę "Papier Polski" do przeładunku dnia 17.06.2008 (wtorek) o godzinie 10:00 przez spedytora "Hartup Gdynia SA."

3) Po zatwierdzeniu odbioru ładunku przez spedytora nastąpi złożenie towaru do magazynu terminalu kontenerowego za pomocą wózku do przeładunku drobniczy. Obliczenia:

$$20 \text{ t drobniczy jednostkowy} - 1 \text{ h} = 60 \text{ min}$$

$$24000 \text{ kg} = 24 \text{ t drobniczy zjed.} - x$$

$$x = 72 \text{ min} = 1 \text{ h } 12 \text{ min} - \text{czas przeładunku}$$

Przy przeładunku drobniczy będziemy używać tylko 1 wózka widłowego ze względu na zmniejszenie kosztów za roboczogodzinę zatrudnionych pracowników.

$$\text{USD } 18,00 - \text{roboczogodzina}$$

$$x - 1 \text{ h } 12 \text{ min}$$

$$x = 2 \cdot 18,00 = \underline{36 \text{ USD}}$$

(ponieważ opłaty pobiera się za każde rozpoczęte 1/2 godziny)

4) Po przeładunku towaru jednostkowego na paletach do magazynu nastąpi składowanie towaru.

5) ~~W~~ Przy przyjęciu towaru do magazynu należy ~~wp~~ sporządzić niezbędną dokumentację magazynową - "Pz" - przyjęcie \approx "zeuzpta".

6) Ładunek składowany w magazynie do dnia

19. 06. 2008 (czwartek) następnie tego dnia -

19. 06. 2008 nastąpi obładunek jednostki kontenerowej. Przy wydaniu ładunku z magazynu należy sporządzić dokumentację - "N2 - wydanie na remizie".

87) 30 Euro-palety z ładunkiem drobnicowym należy umieścić w kontenerze. Z tabeli (załącznik nr 3) odczytujemy; ~~nie mamy dwie możliwości załadunku:~~

liczba palet w 1 warstwie - 30 szt., max. masa brutto:

~~30 szt.~~ 30 szt. 30 Sposób ułożenia palet w kontenerze taki jak na rysunku 4 (załącznik nr 3).

30 euro-palety umieszczamy w kontenerze typu Box 4EG1 o numerze JD POLY 678765 4, maksymalna

masa brutto kontenera nie ^{zostanie} przekroczona:

max. masa brutto - 30,5 tony

waga ładunku: = 24 tony

88) Wydajność pracy magazynu przy formowaniu jednostek kontenerowych wynosi 20 t ładunku zjednostkowanej na kółko przez h. Obliczenie:

$$x = 72 \text{ min} = 1 \text{ h } 12 \text{ min}$$

9) Po załadunku 30 ^{euro-}palet do 1 kontenera nastąpi zabezpieczenie ~~zabezpieczenie~~ wolnych przestrzeni w kontenerze, a ~~wypełnienie~~ do tego celu użyjemy kartonowych lub steropianowych przekładek między paletami, aby zapobiec ich przemieszczeniu podczas procesu transportu. Ładunek na paletach także zabezpieczamy, poprzez użycie taśm.

10) Po zabezpieczeniu ładunku w kontenerze należy

kontener zamknąć, zaplombować oraz oznaczyć specjalnymi do tego celu - nalepkami lopietycznymi, które umożliwią identyfikację, miejsca przeznaczenia oraz zawartości kontenera.

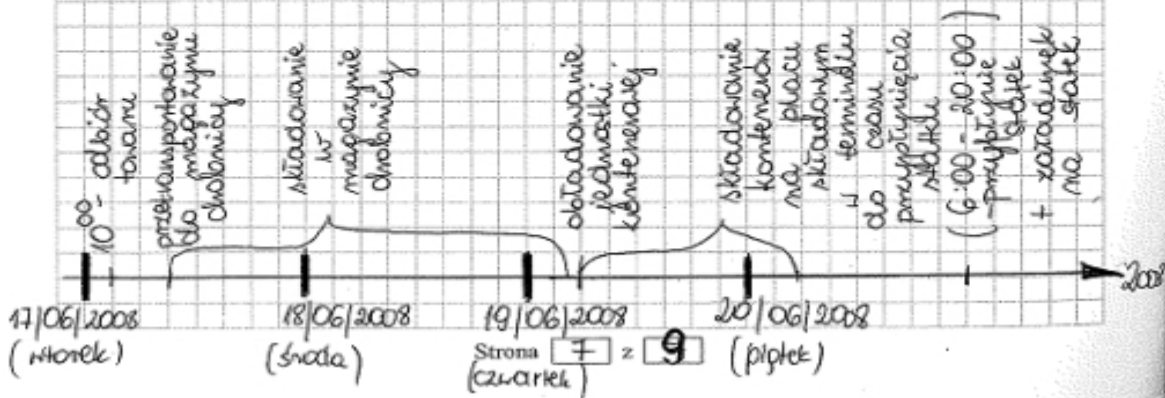
11) Po wykonaniu tych czynności składowy kontener na placu składowym w specjalnie do tego celu wyznaczonym miejscu - polu odkładnym.

12) Dnia 20.06.2008 (piątek) ładunek gotowy jest do ~~przebiegu~~ załadunku na statek, który przypływie do portu w godz. 6:00 - 10:00.

13) Załadunek na statek kontenerowy Merit Mediterranean

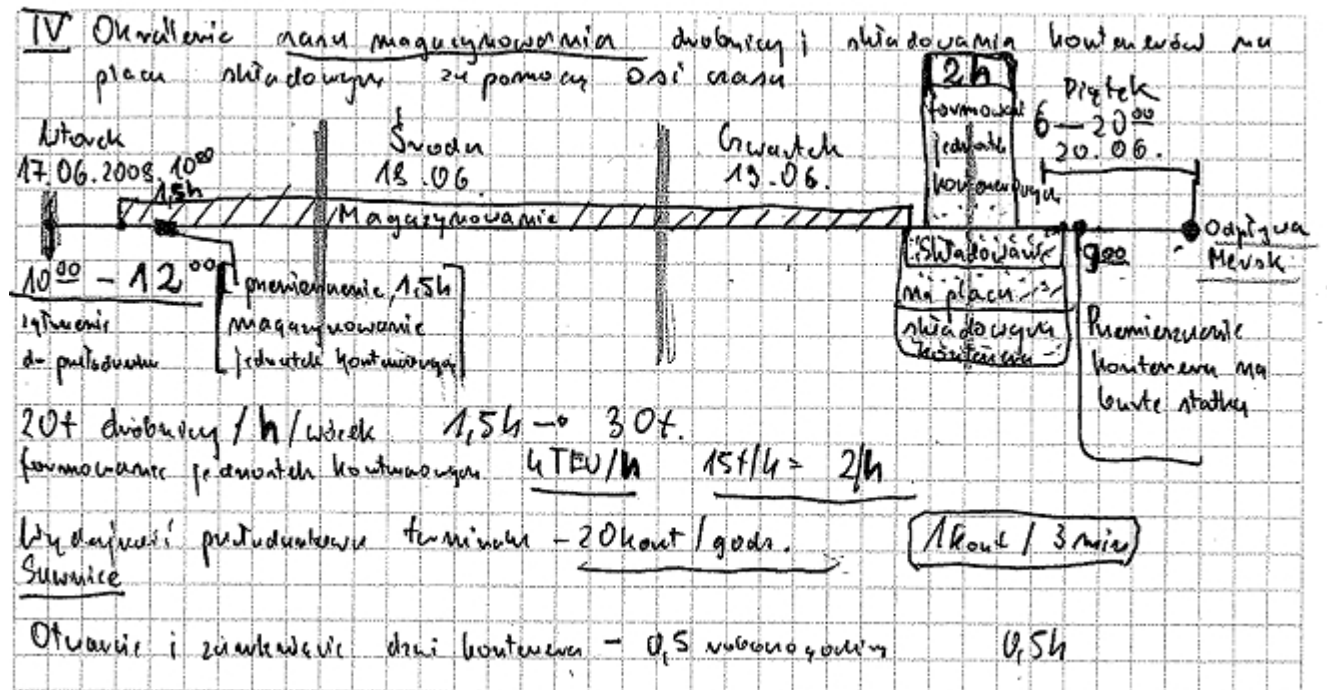
OKREŚLENIE

CZASU MAGAZYNOWANIA DROBNICY I SKŁADOWANIA KONTENERÓW NA PLACU SKŁADONYM W TERMINALU ORAZ CZASU OBSŁUGI.



Część odpowiedzi jest uproszczona i zawiera błąd jak poniżej, gdzie do obliczeń przyjęto ładunek 30 ton, a nie wartość 24 tony. Najprawdopodobniej wynika to z pomyłki dotyczącej liczby palet, których jest właśnie 30.

Przykład uproszczonego rozwiązania z błędem (do obliczeń przyjęto ładunek 30 ton, a nie wartość 24 tony)



Znacząca ilość prac zawiera za mało informacji i brakuje w nich osi czasu lub schematu blokowego z uwzględnieniem każdego z etapów.

Przykład niepełnego rozwiązania

Określenie czasu magazynowania dwuboczny i kontenera na placu składowym w terminalu.

wto 17/06/08 10:00 - dostarczenie do przeladunku

wto 17/06/08 11:12 - przetransportowanie na plac składowy

czw 19/06/08 19:00 - rozpoczęcie operacji załadunku palet na kontener

czw 19/06/08 20:12 - zakończenie operacji

pt 20/06/08 06:00 - załadunek kontenera na stację

Ad. VI. Obliczenie należności za wykonaną usługę przewozu ładunku.

Obliczanie należności za wykonane prace jest często przedstawione wraz z uzasadnieniem i z zapisem działań matematycznych.

OBLICZENIE NALEŻNOŚCI ZA WYKONANĄ USŁUGĘ PRZEWOZU ŁADUNKU.

- (1) Przy przeładunku drobnicy za pomocą 1 worka hidrowego z łodowego środka transportu do magazynu

$$\begin{aligned} & \text{drobnica sprężynowana} - \text{USD } 8,00 - \text{t} \\ x = 24 \text{ t} \cdot \text{USD } 8,00 &= \underline{\text{USD } 192} \end{aligned}$$

- (2) Praca zatrudnionego pracownika przy przeładunku drobnicy :

$$\begin{aligned} & \text{USD } 12,00 - \text{za robotygodzinę} \\ 2 \cdot \text{USD } 12,00 &= \underline{36 \text{ USD}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} & \text{oraz przy wypełnianiu kontenerów drobnicą} \\ &= \underline{36 \text{ USD}} \end{aligned}$$

- (3) Nie obowiązują nas opłaty za składowanie w magazynie i na placu składowym (-7 dniowy okres wolny od opłat)

- (4) Wypełnienie konteneru drobnicą sprężynowaną :

$$\begin{aligned} & \text{USD } 10,50 - \text{t} \\ x = 24 \text{ t} \cdot 10,50 &= \underline{252 \text{ USD}} \end{aligned}$$

- (5) Przeładunek pośredni konteneru w celu kontroli stanu statku - środek transportu łodowego przez plac składowy lub odwrotnie, jak jest w naszym przypadku :

$$\begin{aligned} & \text{kontener pełny} = \text{USD } \underline{72,00} \\ & 40' \text{ kont.} \end{aligned}$$

Całkowite ~~prze~~ koszt opłat za usługę przewozu ładunku :

$$\text{USD } 192 + \text{USD } 252 + \text{USD } 72 = \text{USD } 516$$

Przykład obliczenia jednego z elementów należności

OBLICZENIE NALEŻNOŚCI ZA WYKONANĄ USŁUGĘ PRZEWOZU ŁADUNKU.

(1) Przy przeładunku drobnicy za pomocą 1 wózka widłowego z łącznego środka transportu do magazynu:

licznica xjednostkowa - USD 8,00 - €

x = 24 € · USD 8,00 = USD 192

Przykład ustalenia jednego z elementów należności

(3) Nie obowiązują nas opłaty za składowanie w magazynie i ma place składowym (-7 dniowy okres wolny od opłat)

Część odpowiedzi zawierała za małą ilość informacji, sformułowania nie były jednoznaczne choć można przyjąć prawidłowy tok myślenia wynikający z kontekstu rozwiązania.

Przykłady niepełnych odpowiedzi:

Obliczenie należności:

załadunek - 78 USD


Składowanie 'drobicy' 0 - 'nieobowiązuje'

Składowanie ' ' 0 USD - 'zwołanie'

Część rozwiązań pomijała niektóre należności jak np. otwarcie/zamknięcie drzwi kontenera. W kilku przypadkach nastąpiło błędne przyjęcie kosztów według taryfy dotyczące niewłaściwego kontenera 20', a nie jak powinno być 40', oraz ustalenia złego rodzaju prac dla danej sytuacji np. prace z kontenerem pustym, a nie załadowanym.

Ad. VII. Wypełnienie "Zlecenia manipulacji/złożenia/podjęcia" niezbędnego do realizacji obsługi ładunku w terminalu portowym

Przykład niepełnego rozwiązania

ZLECENIE A / B / C MANIPULACJI / ZŁOŻENIA / PODJĘCIA *						
SPEDYTOR C. HARTIG GDYNIA S.A. 21-310 GDYNIA, UL. DERDONSKIEGO 7		ZAKRES OPERACJI: Z: PODJĘCIE ŁADUNKU DROBNICOWEGO W GDAŃSKIM TERMINALU KONTENEROWYM DO: ZAŁADUNEK NA STATEK KONTENEROWY (GDAŃSK)				
Nr speycji 704/16025/40023/E		Nr kwitu składowego 216/UB/08				
Przyjęto dnia/godz 17/06/2008; 10:00		TOWAR UNIJNY				
Nr rejestru GCT CFS - 418/05/08						
Oznakowanie towaru	Nazwa towaru	Liczba, rodzaj opakowania	Waga			
Papier	Ksero Paper	30 Euro pallets	24 000 kgs			
Dokładny opis zleconych czynności:						
Złożenie ładunku w magazynie terminalu kontenerowego. Obładunek jednostki kontenerowej. Złożenie na placu składowym <u>Załadunek</u> na statek kontenerowy Mersk Mediterranean						
Płatnik - przelew / gotówka *			PAPIER POLSKI [®] 42-200 CZĘSTOCHOWA UL. ŚW. ANDRZEJA 12 Data, pieczęć i podpis zlecającego			
Data / zmiana	Ilość	Waga	Relacja	Miejsce złożenia	Opis wykonywanej pracy	Podpis pracownika GCT
17/06/2008	30 EURO PALET	24 TONY	GDAŃSKI TERMINAL KONTENEROWY	MAGAZYN TERMINALU KONTENEROWEGO	ODBIÓR ŁADUNKU + ZŁOŻENIE W MAGAZYNIE	
19/06 - 19/06/2008	30 EURO PALET	24 TONY	SA PKP (Comp)	MAGAZYN TERMINALU KONT.	SKŁADOWANIE	
19/06/2008	30 EURO PALET W 4 KONTENERZE	24 TONY	MAGAZYN TERMINALU KONTENEROWEGO	PLAC SKŁADOWY	ZŁOŻENIE NA PLACU SKŁADOWYM	
20/06/2008	30 EURO PALET W 4 KONTENERZE	24 TONY	PLAC SKŁADOWY	STATEK KONTENEROWY MERSK MEDITERRANEA IV	ZŁADUNEK NA STATEK	

* Niepotrzebnie skrócić

Najczęstszymi błędami w wypełnianiu dokumentu były:

1. Błędny wpis w rubryce *Zakres operacji*:

Z: Gdański Terminal Kontenerowy

DO: „Al.-Basra”, Egipt

2. Pomijanie rubryk: *Płatnik* oraz *Data i podpis zlecającego*

3. Wypełnienie rubryk: *Relacja* i *Miejsce złożenia*

Ad. VIII. Praca egzaminacyjna jako całość

Praktycznie wszystkie prace są logicznie uporządkowane, przejrzyste w swej strukturze oraz poprawne terminologicznie i merytorycznie. Podstawą tego jest przyjęcie porządku sporządzania projektu prac według punktów z treści zadania egzaminacyjnego. Różnice występują w sposobie przedstawiania głównych zagadnień (punkty, schemat, opis), a także w stopniu szczegółowości.