



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Cestni promet

ORGANIZACIJA KONTEJNERSKEGA PREVOZA V PODJETJU DHL LOGISTIKA

Mentor: mag. Dragan Marić, univ. dipl. ing. teh. prometa
Lektorica: Sonja Likar

Kandidat: Željko Golob

Ljubljana, januar 2011

ZAHVALE

Zahvaljujem se mentorju mag. Draganu Mariču za nasvete, trud in priporočila pri nastajanju te diplomske naloge.

Zahvaljujem se tudi podjetju DHL Logistika za vso literaturo.

Posebna zahvala moji družini, ki je imela moč, voljo in potrpljenje v času mojega študija.

IZJAVA

»Študent Željko Golob izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom mag. Dragana Marića.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

V diplomski nalogi bom predstavil nekaj splošnih dejstev o pomorskem transportu, pomorskem zakoniku, kontejnerjih oz. zabojnikih*, naročanju blaga, pomorski poti, razliki med naročanjem prevoza pri lokalnem in pri globalnem logističnem podjetju ter sledljivosti blaga.

V uvodnem delu podajam predstavitev problema in okolja ter metod dela.

V prvem delu na kratko podajam zgodovino kontejnerskih ladij in jih opisujem po velikosti in številu kontejnerjev, ki jih lahko prevažajo. Sledi opis kontejnerjev po vrsti in velikosti. Nato pojasnim, kaj sploh je kontejnerizacija. V opisu Luke Koper predstavljam njene pristaniške terminale, njeno zgodovino in lego ter podajam nekaj podatkov o pretovoru v njej. V nadaljevanju naloge v opisu pomorskega zakonika, orisujem njegovo zgodovino in navajam število členov, ki jih vsebuje.

Za lažje razumevanje pomorskega transporta v tretjem delu naloge opisujem špediterstvo in agenture.

V četrtem delu naloge opisujem naročanje prevoza kontejnerjev: potek naročanja prevoza od stranke do logista, in navajam prednosti in slabosti naročanja pri lokalnem in globalnem logistu.

V zadnjem delu naloge opisujem, kako slediti kontejnerju. Sledljivost zabojnikov je zelo pomembna za samo organiziranje delovnih procesov, na njeni podlagi se lahko podjetje pripravi na prodajo in planiranje zalog oziroma planiranje delovnega procesa, če gre za proizvodno podjetje. Nekaj besed pa na koncu namenjam tudi prihodnosti sledenja.

KLJUČNE BESEDE

Pomorski transport, ladja, kontejner.

ABSTRACT

In this thesis I will present some general information about maritime transport, maritime code, containers, ordering of goods, maritime routes, the difference between commissioning services from the local logistics company and from a global logistics company and the traceability of goods.

In the first part of my thesis I described the Container ships, its appearance, sizes and the number of containers they are able to carry. Then thesis continues with the description of containers and the process of containerization. Here, I also depict the Port of Koper with the presentation of the terminals, the history and the geographical position of the Port and some general information about transshipping in the Port of Koper. I conclude the first part of thesis with the description of Maritime Code, the number of articles in it and its history.

For better understanding of maritime transport I continued with the description of forwarding business and agencies.

In the third part of this thesis the commissioning of the container transport is described. The explanation contains the process of transportation from the customer to the logistic, the advantages of ordering from the global logistics centre and the disadvantages of ordering from the large companies on this field respectively.

The tracking of goods is extremely important for the organization of the work process, so that the company can be prepared for the sales, the planning of the stocks and for the planning of the work process itself. That is why I conclude my thesis with the description of traceability of goods and with some information about the future of traceability.

KEY WORDS

Maritime transport, vessel, container.

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	PREDSTAVITEV PROBLEMA	1
1.2	PREDSTAVITEV OKOLJA.....	1
1.3	METODE DELA	1
2	SPLOŠNO O POMORSKEM TRANSPORTU	2
2.1	KONTEJENRSKE LADJE	2
2.2	KONTEJNER	3
2.3	LUKA KOPER	4
3	SPLOŠNO O POMORSKEM ZAKONIKU.....	11
3.1	ŠPEDITERSTVO	12
3.2	AGENT	13
4	PRIKAZ NAROČANJA PREVOZA ZABOJNIKOV	14
4.1	NAROČILO STRANKE.....	14
4.2	PREDNOSTI NAROČANJA PREVOZA KONTEJNERJA PRI DHL LOGISTIKI	17
4.3	PREDNOSTI OZIROMA SLABOSTI NAROČANJA PREVOZA KONTEJNERJA PRI LOKALNEM ŠPEDITERJU.....	19
5	SLEDLJIVOST ZABOJNIKA.....	20
5.1	PRIKAZ SLEDENJA.....	20
6	SKLEP	23
7	LITERATURA IN VIRI	24
	KAZALO SLIK.....	25
	KAZALO TABEL	25

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Namen moje diplomske naloge je predstaviti, zakaj je za stranko bolje, da se odloči za naročilo prevoza zabojnika pri globalnem logističnem podjetju, katere so prednosti te odločitve in katere slabosti. Stranka, ki potrebuje prekomorske prevoze, je vse prevečkrat odvisna od ponudnikov logističnih storitev, saj je lahko netočna dobava blaga zanjo velik poslovni strošek. Številna podjetja so se v nujni potrebi po preživetju odločila za dobavo blaga z Daljnega vzhoda, predvsem iz Kitajske in njej bližnjih držav. V Sloveniji se je začel trg globalnih ponudnikov pomorskih storitev razvijati v devetdesetih letih prejšnjega stoletja. Do takrat so domači klienti večino blaga namreč kupovali v državah Evropske unije, z nastopom konkurenčnih podjetij pa so se morali, da bi lahko preživeli, obrniti na Daljni vzhod in so večino svojega blaga pripeljali do severnih evropskih luk, od tam pa do namembnega kraja v Sloveniji pa so uporabljali železniški oziroma cestni prevoz.. S prihodom ladjarjev, kot so Maersk, Evergreen, Cma in Msc, v Luko Koper se je začel razvijati trg pomorskih prevozov v Sloveniji, kar je za stranke pomenilo zmanjšanje transportnih stroškov in večjo konkurenčnost. V zadnjem času se je v Sloveniji zelo povečalo število ponudnikov logističnih storitev in stranke so se znašle pred težavo, kako ločiti dobrega logističnega partnerja od nezanesljivega, komu zaupati tovor, da bodo pravočasno dobili naročeno blago v svoja skladišča.

1.2 PREDSTAVITEV OKOLJA

Namen moje diplomske naloge je predstaviti načine naročanja kontejnerskega ladijskega prevoza, ki stranki omogočajo, da se sama odloči, kaj je zanjo najboljša, zato tu podajam tudi opis določenih generacij ladij in pa karakteristike zabojnikov.

1.3 METODE DELA

V diplomski nalogi sem uporabil naslednje metode dela:

- raziskovanje pomorskega prava
- raziskovanje kontejnerskih ladij
- zgodovina in razvoj kontejnerjev
- sledenje kontejnerjev preko svetovnega spleta.

2 SPLOŠNO O POMORSKEM TRANSPORTU

Za prevoz blaga po morju potrebujemo ladjo in kontejnerje. Kontejnerske ladje, ki prevažajo na tisoče zabojnikov, so najbolj spektakularne ladje v pomorskem transportu. Pomorski kontejnerski transport pridobiva vse večji pomen. Spričo enostavne manipulacije kontejnerjev in hitre plovbe ladij je postal pojem hitrega, ekonomičnega in varnega prevoza blaga.

2.1 KONTEJENRSKE LADJE

Prve kontejnerske ladje so bile prilagojene tovorne ladje, ki so lahko prevažale do 1.000 TEU. V začetku šestdesetih let 20. stoletja so bili kontejnerji bolj ali manj eksperimentalna enota, v sedemdesetih letih pa se je kontejnerski prevoz že začel razvijati in pojavile so se prve prave kontejnerske ladje. V osemdesetih letih (1985) so splovili kontejnerske ladje standarda PanaMax, leta 1988 pa tudi že večje, standarda Post PanaMax, ki lahko prevažajo približno 4.000 do 5.000 TEU. Peta generacija ladij Post PanaMax pa nastala v enaindvajsetem stoletju. To so ladje, ki lahko prevažajo med 5.000 in 8.000 TEU. Po morju pa že pluje trenutno največja kontejnerska ladja današnjega časa, to je Emma Maersk, ki lahko sprejme na krov približno 13.000 TEU. Njena dolžina je 400 metrov, širina 69 metrov, ugrez pa 14 metrov. Po svetu so redka pristanišča, ki lahko sprejmejo take ladje. Vendar to ni edina težava, v današnjem času je problematično tudi financiranje izgradnje tako velikih ladij, saj ima večina ladjarjev mesečno določeno finančno izgubo. Izgube so se začele kopičiti proti koncu leta 2008 z gospodarsko krizo. Ladijske vozne še nikoli niso padle na tako nizko raven, kot so bile leta 2009, in večina ladjarjev je morala zasidrati veliko svojih razpoložljivih kapacitet.

Tabela 1: Seznam največjih ladij za prevoz kontejnerjev

Deset največjih kontejnerskih ladij na svetu								
Leto gradnje	Ime	Sestrsk ladja	Dolžina	Premec	Maksimal no št. TEU	GT	Lastnik	Zastava
2006	Emma Maersk	7	397,7m	56,4m	15,2	151,687	Maersk Line	Danska
2009	MSC Danit	6	365,50m	51,20m	14	153,092	Mediterranean Shipping Company SA	Panama
2009	MSC Beatrice	6	366m	51m	14	151,559	Mediterranean Shipping Company SA	Panama
2008	CMA CGM Thalassa	1	346,5m	45,6m	10,96	128,6	CMA CGM	Ciper
2005	Gudrun Maersk	5	367,3m	42,8m	10,5	97,933	Maersk Line	Danska
2002	Clementine Maersk	6	348,7m	42,6m	9,6	96	Maersk Line	Danska
2006	COSCO	4	350m	42,8m	9,45	99,833	COSCO	Grčija

	O Guang zhou							
2006	CMA CGM Medej a	3	350m	42,8m	9,415	99,5	CMA CGM	Francija
2003	Axel Mærsk	5	352,6m	42,8m	9,31	93,496	Maersk Line	Danska
2006	NYK Vega	2	338,2m	45,6 m	9,2	97,825	Nippon Yusen Kaisha	Panama



Slika 1: Emma Mærsk

2.2 KONTEJNER

Kontejner ali zabojnik je posebna embalaža, v kateri se shranjujejo predmeti. Kontejnerizacija je sistem transporta tovora z uporabo standardnih kontejnerjev, ki se lahko naložijo na ladje, vlake in tovornjake (Wikipedia 2004). Kontejner je v bistvu pokrita škatla, ki dovoljuje, da se blago transportira in dostavi iz enega kraja v drugi, ne da bi se vsebina kontejnerja fizično manipulirala (Wikipedia 2004). Poznamo dve standardni dimenziji kontejnerjev, in sicer dolžine 20' in 40' čevljev. Kontejnerska kapaciteta ladij in pristanišč se meri s TEU, čevlj (foot) je dolžinska mera – 1 čevlj je 0,3048 metra. Kontejnerji ščitijo blago pred poškodbami in vremenskimi vplivi. Glede na namen ločimo več različnih tipov kontejnerjev: klasični kontejner za prevoz nezahtevnega blaga, hladilni kontejner za prevoz hitro pokvarljivega blaga, open top kontejner za prevoz blaga dimenzij, ki ne gredo v klasični kontejner, kontejner za prevoz razsutega tovora in kontejner za prevoz plinov in tekočin.

Dimenzije in kapacitete kontejnerjev:

dolžina:

- 20-čevljski kontejner – 6,058 metra

- 40-čeveljski kontejner – 12,192 metra
- širina:
 - 2,438 metra
- višina:
 - 2,591 metra
 - 2,869 metra visok kontejner

Tabela 2: Dimenzije kontejnerjev

Dimenzije	Dolžina	Širina	Višina	Kapaciteta
20'	6,096 m	2,438 m	2,591 m	28 cbm
40'	12,192 m	2,438 m	2,591 m	58 cbm
40 Hc	12,192	2,438 m	2,896 m	66 cbm

**Slika 2: 40' kontejner**

2.3 LUKA KOPER

Leta 1957 je bilo ustanovljeno Pristanišče Koper. Prva ladja je bila na privezu leto dni kasneje, ko je bil dokončan prvi privez, to je bila čezoceanika z imenom Gorica, last Splošne plovbe Koper. Leta 1961 je pristanišče dobilo ime Luka Koper in tako se imenuje še danes. Dve leti pozneje, 1963, je Luka Koper dobila še carinsko cono. Leta 1967 je bila soinvestitor 31 km dolge železniške proge, s katero se je povezala

v evropski železniški sistem. Terminal za naftne derivate je začel delovati leta 1968, terminal za kemikalije pa leta 1972. Leta 1973 so se pojavili prvi kontejnerji in začel se je razvoj intermodalnega in kombiniranega transporta. Leta 1974 je bila vzpostavljena prva kontejnerska linija za Sredozemlje. Obala kontejnerskega terminala, ki je bila grajena na novi tehnologiji na jeklenih pilotih, je bila dokončana leta 1976, sam terminal pa leta 1979. Leta 1984 je začel obratovati terminal za rzsute tovore, leta 1988 pa sta bila zgrajena novo skladišče za bombaž in terminal za borate ter fosforno kislino, leto kasneje še terminal za olje in glinico.

Luka Koper je postala večnamensko pristanišče za pretovore različnih vrst blaga, prav tako pa je postala potniški terminal.

Pretovarjajo naslednje tovore:

- zbirno blago
- tekočine
- živali
- avtomobile
- kontejnerje
- les
- zelenjavo in sadje
- železovo rudo
- aluminij
- projektne tovore.

Terminal za generalne tovore

Terminal v številkah

Tabela 3: Terminal za generalne tovore (Vir: Luka Koper)

Operativna obala	840 m
Število privezov	6
Globina privezov	7–10 m (po predhodnem dogovoru do 12,5 m)
Večnamenska zaprta skladišča	134.000 m ²
Nadkrito skladišče	3.600 m ²
Odprte skladiščne površine	40.000 m ²

Terminal za sadje

Terminal v številkah

Tabela 4: Terminal za sadje (Vir: Luka Koper)

Kapaciteta in oprema	
Dolžina obale	450 m
Globina morja	8 do 11 m

Privezi	3
Skladiščna kapaciteta	
Kondicionarno skladišče z možnostjo reguliranja vlage in temperature od 0 do +20 °C	25.800 m ²
Hladilnica za globoko zmrzovanje do -25°C	2.000 m ²
Zorilnica za banane (za paletizirano blago ali blago v embalaži)	1.800 ton/mesec
Razkladanje	
Blago v razsutem stanju	
Palete	
3 ladje sočasno	
Ostala oprema	
Paletizator, kapaciteta	450 palet/dan
Priključki za frigo kontejnerje	270
Premični dvigali	2

Terminal za les

Terminal v številkah

Tabela 5: Terminal za les (Vir: Luka Koper)

Skladiščne kapacitete	
Zaprte skladiščne površine	60.500 m ²
Odprte skladiščne površine	58.500 m ²
Letna kapaciteta	1.000.000 cbm
Tehnološka oprema za obdelavo lesa	
Namakalnice	3
Sušilnica z dvema komorama; maksimalna kapacitete komore je 55 cbm	1

Terminal za minerale in rudnine

Terminal v številkah

Tabela 6: Terminal za minerale in rudnine (Vir: Luka Koper)

Operativna obala	525 m
Globina morja	6 do 12,5 m
Število privezov	3
Zaprta in nadkrita skladišča	80.000 ton
Odprta skladišča	40.000 ton

Terminal za žita in krmila

Terminal v številkah

Tabela 7: Terminal za žita in krmila (Vir: Luka Koper)

Operativna obala	500 m
Globina morja	13,5 m
Skladiščna kapaciteta – silos	60.000 ton
Skladiščna kapaciteta – trikotne/talne hale	55.000 ton

Terminal za glinico

Terminal v številkah

Tabela 8: Terminal za glinico (Vir: Luka Koper)

Dolžina obale	250 m
Globina morja	14 m
Število privezov	1
Skladiščne kapacitete	20.000 t
Nakladalne kapacitete	100 t/h
Razkladalne kapacitete	220 t/h

Evropski energetski terminal

Terminal v številkah

Tabela 9: Evropski energetski terminal (Vir: Luka Koper)

Kapaciteta in oprema	
Operativna obala	630 m
Število privezov	3
Maks. dovoljeni ugrez	17,20 m
Ugrez brez omejitev	16,50 m
Ladijski nakladalec	1
Mostno dvigalo 32 ton	3
Razkladanje (dnevna kapaciteta)	
Premog (velikosti handy)	8–12.000 ton
Premog (velikosti cape)	17.000 ton
Premog (velikosti panamax)	15.000 ton
Železova ruda (velikosti cape)	25.000 ton
Nakladanje (dnevna kapaciteta)	
Premog (velikosti handy)	10.000 ton
Premog (barža)	10.000 ton
Skladiščna kapaciteta	
Premog	500.000 ton
Železova ruda	300.000 ton
Skladiščna oprema	
Premog	razkladalno/nakladalni stroj
Železova ruda	razkladalno/nakladalni stroj

Terminal za tekoče tovore

Terminal v številkah

Tabela 10: Terminal za tekoče tovore (Vir: Luka Koper)

Skladiščne kapacitete	
Skupaj 48 rezervoarjev s kapaciteto od 300 do 20.000 m ³	143.000 m ³
Rezervoarji iz črne pločevine	28, od tega 10 z epoksi premazom
Rezervoarji iz nerjavečega jekla	10
Rezervoarji iz armiranega poliestra	6
Dostopnost	
Morje, cesta, železnica	
Oprema	
Število privezov	5
Globina	12 do 13 m (-1 za nevarne tovore)
Vagonske nakladalne postaje	4
Kamionske nakladalne postaje	4

Terminal za živino

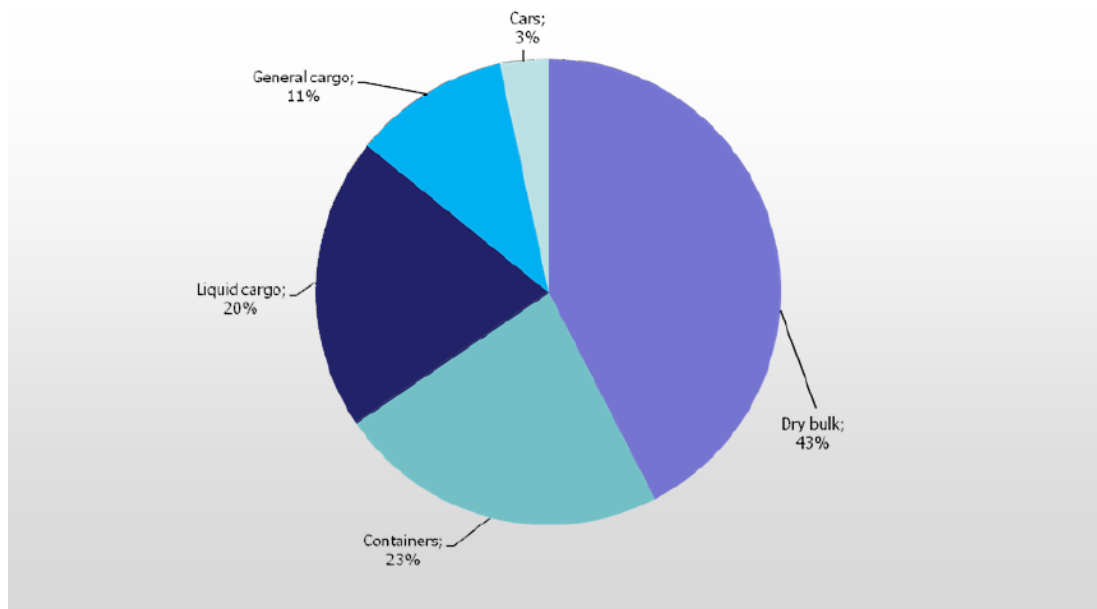
Terminal v številkah

Tabela 11: Terminal za živino (Vir: Luka Koper)

Število hlevov	2
Globina morja na privezu	4 do 8 m
Število privezov	1 + 1
Enkratna kapaciteta skladiščenja	1.300 glav živine

Structure of handled cargo

Type of cargo, percentage of total throughput in tonnes



Slika 3: Struktura pretovorjenega blaga (Vir: prezentacija Luke Koper 2010)



Slika 4: Slike terminalov (Vir: prezentacija Luke Koper 2010)

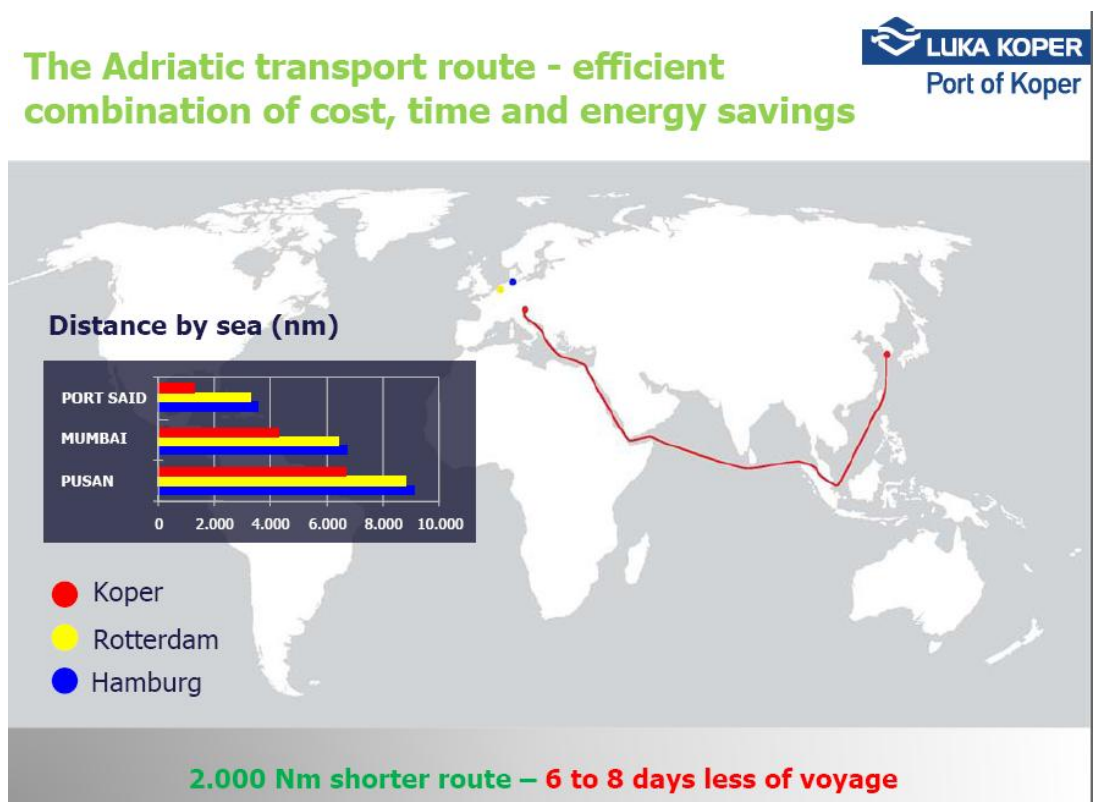
Prikazal bom primer, zakaj izbrati Luko Koper, če moramo pošiljko dostaviti iz Pusan v Južni Koreji na Dunaj. Primerjam jo z lukama Rotterdam in Hamburg:

Pusan–Koper = 6.200 NM

Pusan–Rotterdam = 8.800 NM

Pusan–Hamburg = 9.000 NM.

Vidimo, da je prihranek na pomorski poti pribl. 2.000 NM (navtičnih milj), za 6–8 dni se skrajša tranzitni čas, kar pomeni učinkovito kombinacijo stroškov, časa in varčevanja z energijo.



Slika 5: Pot kontejnerja na relaciji Busan–Koper (Vir: prezentacija Luke Koper 2010)

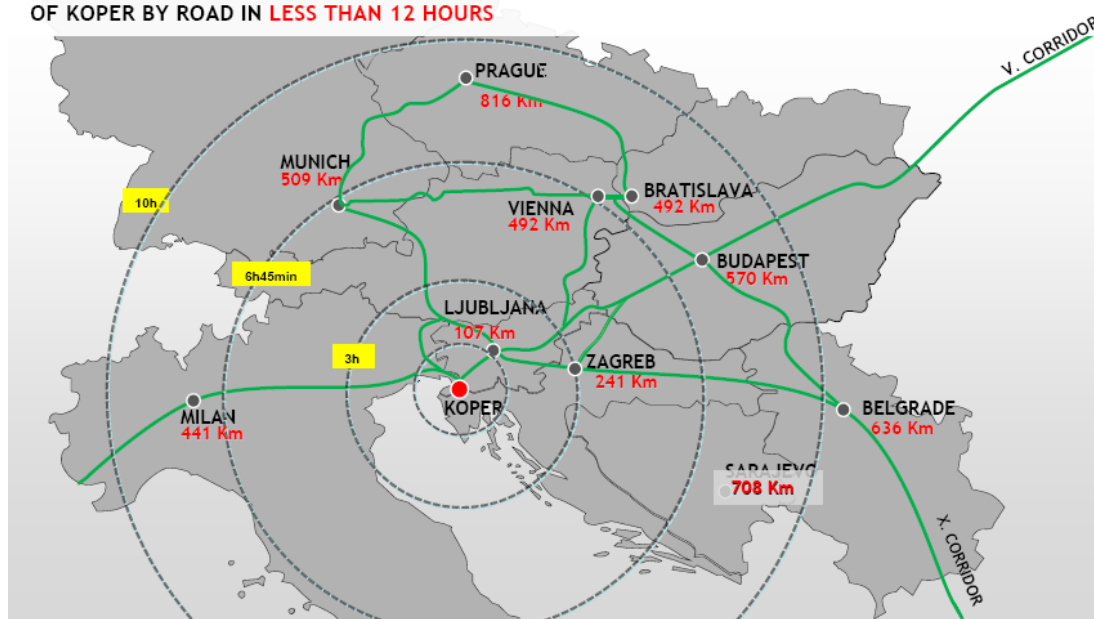
Infrastruktura Luke Koper:

- tirnice za oprtni promet
- tirnice za kontejnerske vlake
- deponija za začasno odlaganje kontejnerjev
- prometnice za cestna vozila
- odlagališče za prazne kontejnerje
- odlagališče za specialne kontejnerje (frigo, tank)

- parkirišče za vlečna vozila in polprikolice
- steza za dvigalo pretovornega mostu
- odprta in zaprta skladišča za pripravo kontejnerjev
- pretovorni most, dvigala in druga pretovorna mehanizacija
- transportna sredstva za delovanje terminala.

Hinterland road connections

- EXCELLENT ROAD CONNECTIONS TO HINTERLAND MARKETS
- MODERN HIGHWAY NETWORK
- BUSINESS CENTRES OF SURROUNDING HINTERLAND MARKETS CAN BE REACHED FROM THE PORT OF KOPER BY ROAD IN **LESS THAN 12 HOURS**



Slika 6: Cestne povezave iz Luke Koper (Vir: prezentacija Luke Koper 2010)

3 SPLOŠNO O POMORSKEM ZAKONIKU

Pomorski zakonik ureja bolj ali manj vsa vprašanja pomorskega prava, vključno s suverenostjo Republike Slovenije na morju, kar je izjemno celo v primerjalnopravnem pogledu. Pomorski zakonik vsebuje 999 členov, zato je zanj primeren izraz »zakonik«. Gre za najboljše zakon, ki ga je sprejel slovenski parlament. Pomorsko pravo je eno najstarejših in najboljše pravnih področij. Za pravno državo, v kateri obstajajo pomorskopravna razmerja, je zato nujno, da ima na temeljit in moderen način urejeno to področje, ki obsega tako upravnoorganizacijski in mednarodnopравни del kot tudi pravila o pogodbenih ter

odškodninskih razmerjih v zvezi s pomorsko plovo. Ker je bilo pomorsko pravo na območju današnje samostojne Republike Slovenije skozi zgodovino ves čas produkt benečanskega, francoskega, avstrijskega, hrvaškega (oziroma jugoslovanskega) ter seveda mednarodnega vpliva, težko govorimo o njegovi izvornosti. Neizvirnost pa je kvečjemu odlika, saj bi morale biti pomorsko pravo čim bolj poenoteno tako na Jadranu, v Sredozemlju in v Evropi kakor tudi po celem svetu. Zametek morebitnega »svetovnega« pomorskega prava ima korenine v starodavnem Lex Rhodia de iactu, rimskem pravu, vzhodnosredozemskem Nomos rodion nautikos, Oleronskih pravilih, Visbijskih pravilih, srednjeveških statutih, Pomorski ordonanci Ludvika XIV. in še bi lahko naštevali.

Prvi pomorski pravni akt nam je leta 1774 v oblik Edikta podarila Marija Terezija, celovitejši pravni okvir pa je nastal šele v času Ilirskih provinc v obliki Napoleonovega Code de commerce iz leta 1807. Čeprav nas je kasneje spet podjarmila avstrijska oblast, je uvodni zakon k Trgovinskemu zakoniku Avstrije iz leta 1862 pustil v veljavi drugo knjigo Napoleonovega kodeksa, ki je urejala pomorsko pravo. V času Kraljevine Jugoslavije je izšlo nekaj predpisov s področja stvarnih pravic na ladjah. Po drugi svetovni vojni smo v bivši Jugoslaviji po ratifikaciji Haaških pravil (1924) leta 1959 uredili pogodbeno pomorsko pravo z *Zakonom o pogodbah o izkoriščanju morskih ladij* (Uradni list FLRJ, št. 25/59), po skoraj dvajsetih letih pa smo dobili moderen in celovit pomorski predpis leta 1977, to je bil *Zvezni Zakon o pomorski in notranji plovi (ZPNP)*. Republika Slovenija le 25. junija 1991 prevzela v svoj pravni sistem tudi ZPNP, saj je 4. člen Ustavnega zakona za izvedbo temeljne ustavne listine o samostojnosti in neodvisnosti Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 1/91) določil, da se v Sloveniji do izdaje ustreznih predpisov smiselno uporabljajo kot republiški predpisi tisti zvezni predpisi, ki so veljali v Republiki Sloveniji ob uveljavitvi tega (ustavnega) zakona, pod pogojem, da ne nasprotujejo slovenskemu pravnemu redu in ni drugače določeno s tem zakonom. V glavnem ZPNP ni bil v nasprotju s pravnim redom nove države, saj ni bil bistveno obremenjen s pravili o socialistični ureditvi ter družbeni lastnini in samoupravljanju, razen v nekaterih maloštevilnih določbah.

3.1 ŠPEDITERSTVO

Špediter omogoča, da se blago odpremi z ene točke na drugo. Je arhitekt prevoza, prevzeti mora tehnične in pravne posle.

Špediter se s špeditersko pogodbo zaveže, da bo za prevoz določenega blaga sklenil v svojem imenu na račun naročnika prevozno pogodbo. Naročnik pa se zaveže, da mu bo za to dal določeno plačilo. Špediter lahko prepelje blago tudi sam, v tem primeru odgovarja tudi kot prevoznik.

Špediterjeve naloge:

- opraviti mora instalacijo (pripraviti mora načrt?), kar pomeni, da izračuna, kako bo blago najhitreje, najvarneje in najekonomičneje pripeljal od točke A do točke B
- prevzeti mora blago od lastnika
- ugotoviti mora stanje blaga in embalaže
- pregledati mora vse dokumente
- skleniti mora prevozno pogodbo
- organizirati mora transportno pot, tako da je čim manj manipulacij
- skleniti mora pogodbe z luškimi prekladalci
- opraviti mora carinske formalnosti
- zavarovati mora blago, če dobi za to nalog (dispozicija), če navodil za zavarovanje ni, zavaruje blago pred običajnimi tveganji
- poskrbeti mora za zaščito blaga pri prevozu
- obveščati mora komitenta o vseh fazah prevoza.

3.2 AGENT

Agent nastopa v tujem imenu in za tuj račun, to velja tudi za plovne agencijske posle. Agent je ladjarjev zastopnik v tujih lukah, kjer se ustavljajo ladjarjeve ladje. Zastopa ladjarja pri sklepanju pogodb.

Poznamo:

luške agente – opravijo vse v zvezi s pristankom ladje
brokerje ali posrednike – poskrbijo za vse pogodbe.

Agente ločimo glede na obseg pooblastil:

Generalni agent – ima splošno pooblastilo, da bo imel pooblastilo za opravljanje poslov za določen oziroma nedoločen čas. Če nastane kakršen koli dvom o pooblastilu, sme agent sklepati vse pogodbe razen o zakupu ladje.

Specialni agent – je agent za sklepanje samo določenih poslov oziroma poslov, za katere je specializiran.

Zakon o agenturi pravi, da se s pogodbo o agencijskem poslu plovni agent zavezuje, da bo na podlagi splošnega in posebnega pooblastila v imenu in za račun naročnika opravljal vse posle. Naročnik poslov pa se zavezuje, da bo povrnil vse stroške, ki bodo nastali.

Dolžnosti agenta:

- postopa po danem pooblastilu
- ravnati mora kot skrben gospodar
- o nalogah mora obveščati naročnika
- po končani nalogi mora predložiti obračun stroškov
- posel mora opraviti osebno

- pri opravljanju poslov se mora podpisati, da deluje kot agent osebno (as agent only)
- vedno mora dokazati, koga zastopa.

Pravice agenta:

- pravica do plačila za opravljene agencijske posle
- pravica do povračila vseh stroškov, ki nastanejo v zvezi z zaupanimi mu nalogami
- ni ga mogoče tožit/legitimirati zaradi neizpolnjenega posla, ker ni pogodbeni stranka.

Kdaj agent odgovarja za svoja dejanja:

- če navede, da deluje kot agent, in ta okoliščina ni bila in ni mogla biti znana
- če prekorači pooblastilo
- če pri prikitem zastopanju ne navede osebe, ki jo zastopa
- odgovarja tudi za vso škodo, ki jo povzročijo njegovi sodelavci.

Kdaj pogodba preneha:

- z razveljavitvijo naročila
- če je pogodba podpisana za določen čas
- z odpovedjo pogodbe za nedoločen čas
- z izredno odpovedjo (kadar agent krši sporazum)
- zaradi nezmožnosti izpolnitve (če se ladja potopi).

4 PRIKAZ NAROČANJA PREVOZA ZABOJNIKOV

4.1 NAROČILO STRANKE

Stranka oziroma kupec se po prejeti ponudbi odloči, da bo pri špediterju naročil prevoz kontejnerja, zato mora poslati podatke, ki so potrebni za organizacijo prevoza.

Naročilo mora vsebovati naslednje podatke:

Primer:

Pošiljatelj: Wang Bang, Ningbo

Podatki o tovoru: m³/kg/dimenzije tovorov, ali je tovor imo (pomeni, da blago vsebuje nevarne snovi in je zato treba izpolniti dokumentacijo, ki se nanaša na tak prevoz)

Odpremna Luka: Ningbo

Dimenzija kontejnerja: 20'

Organizator odpreme kontejnerja pa mora poslati stranki nazaj podatke o svojem agentu.

Oy Yu
OFR Supervisor, SMC(Except AMNO/ASPA)
Ningbo Branch
DHL Global Forwarding
Unit 6/F, Fortune plaza
No.77 Heyi Road
315010 Ningbo
P.R.of China
New phone: +86 574 27700647
Fax: + 86 21-61966947
customer feedback hotline--400 8822 118
E-mail : Joy.Yu@dhl.com
Web: www.dhl.com
Skype: dhl.cn.joy.yu

Ko stranka prejme podatke o agentu, jih pošlje svojemu dobavitelju, da lahko pošiljatelj in agent vzpostavita stik in se dogovorita o dnevu in uri, ko bo kontejner prispel v tovarno na vtovor. Po končanem vtovoru agent pošlje podatke svoji pisarni v Kopru, da količina, ki jo je poslala stranka, ustreza in da je z blagom vse v najlepšem redu, kar pomeni, da blago in transportna embalaža nista poškodovana. Nato organizator prevoza obvesti stranko, da je z blagom vse v redu in da je količina, ki jo je naročila, vtovorjena ter da je transportna embalaža nepoškodovana. Na podlagi tega stranka dobi številko bookinga. Pošiljko morata spremljati komercialni račun in seznam vsebine (packing list). Na računu morajo biti napisani dobavni pogoji, na seznamu vsebine pa podatki o tovoru. Blago se v luki odhoda ocarini, spiše se ladijski tovorni list, in ko je blago vkrcano na ladjo, se pošlje v pisarno v Koper še številka ladijskega tovornega lista, s katerim lahko stranka spremlja, kaj se dogaja z njenim kontejnerjem in kdaj bo ta prispel v Luko Koper.

BILL OF LADING		DANMAR LINES			
for combined transport or port to port shipment		Registered Office: Danmar Lines Ltd, P.O. Box 2651, 4002 Basel (Switzerland)			
Shipper ORIENTAL ACE CORP. NO. 20, LANE 74, SEC. 1, NAN CHANG ROAD, 10075 TAIPEI TAIWAN		Document No. SSX/021904	Bill of lading number 1SX081414		
Consignee (not negotiable unless consigned to order) EUROCOM D.O.O. SAVSKA CESTA 22 4000 KRANJ SLOVENIA		Forwarding agent - references (complete name and address) DANZAS Z.F.FREIGHT AGENCY CO.,LTD. SHENZHEN BRANCH, RM 2901, 29FL, KERRY CENTRE,NO. 2008 SOUTH REN MIN ROAD 518001, SHENZHEN TEL:755 33391666 FAX:755 33391500			
Notify party (see Clause 18) SAME AS COMSIGNEE		Unless marked "Express Sea Waybill" in which case all references in this document and reverse terms to "Bill of Lading" shall be deemed to refer to "the Express Sea Waybill", one original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. For the release of goods apply to: MSI410 DHL Global Forwarding DHL LOGISTIKA DOO 4210 BRNIK BRNIK AERODROM PRODRUZNICA KOPER VOJKOVO NABREZJE 30A KOPER SI-6000 KOPER TEL. : 38656009940 FAX : 38656009945			
Pre-carriage by	Place of receipt by pre-carrier	On carriage to			
	SHENZHEN				
Vessel/Voy. No. 1004	Port of loading				
SAFMARINE KOMATI	HONG KONG				
Port of discharge KOPER	Place of delivery by on-carrier				
	LJUBLJANA				
Marks and numbers	Number and kind of packages : description of goods	Gross weight in kilo's	Measurement in cubic metres		
EUROCOM, D.O.O. MADE IN CHINA C/NO. 1-18	18 CARTONS PORTFOLIO	377.000	1.684		
LCL/LCL SAYS TOTAL:EIGHTEEN (18) CARTONS ONLY					
*** FREIGHT COLLECT *** ON BOARD DATE:15 MAY 10					
The Shipper warrant and declare that the quantity and weight of the goods as described above or as per the attached specification and particulars are accurate and are provided solely by the Shipper. ABOVE PARTICULARS AS DECLARED BY SHIPPER					
Total No. of containers/packages (refer to clause 13.5 on reverse side regarding limitation)	18	Freight Payable at KOPER		Excess Value Declaration: Refer to clause 13.3 and 13.4 on reverse side	
Freight and charges	Quantity based on	Rate	Per	Prepaid	Collect
Carrier's liability is in accordance with clauses 12, 14 and 20 of overleaf STANDARD CONDITIONS		TOTAL		Place and Date of issue SHENZHEN 15/05/10	
RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition unless otherwise noted herein) the total number or quantity of containers or other packages or units indicated stated by the shipper to comprise the goods specified for carriage subject to all the terms hereof (INCLUDING THE TERMS ON PAGE 1 HEREOF AND THE TERMS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFFS) from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. In accepting the Bill of Lading the merchant expressly accepts and agrees to all its terms, conditions and exceptions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the merchant.		IN WITNESS whereof the number of the original Bills of Lading stated below all of this tenor and date has been signed, one of which being accomplished, the other(s) to stand void. Number of original B(S)I/L (only applicable if marked "Bill of Lading") 3 / THREE		Signed on behalf of the carrier : Danmar Lines Ltd. Danzas Z.F. Freight Agency Co Ltd. Copy as agents NOT NEGOTIABLE	

Slika 7: Ladijski tovorni list (Vir: DHL Logistika 2010)

4.2 PREDNOSTI NAROČANJA PREVOZA KONTEJNERJA PRI DHL LOGISTIKI

Prednosti naročanja prevoza kontejnerja pri tako veliki logistični mreži, kot je DHL, so naslednje: po celem svetu razvejena logistična mreža in lastni agenti oziroma lastne pisarne, kar posledično pomeni, da zaposlenim v DHL-u ni treba reševati zapletov z ladjarji v lokalnih pisarnah, ampak se rešujejo v vtovornih lukah, kar je zaradi časovnih razlik zelo pomembno, kadar se rešujejo zapleti s sprejemom kontejnerjev na ladje.

Pri prevozu je seveda zelo pomembna tudi cena. Pri tem ima DHL Global Forwarding kot največji logist na svetu veliko prednost pred konkurenti, saj lahko izpogaja najboljše cene prevoza. Poleg tega ima pri večini svetovnih ladjarjev zagotovljen ladijski prostor, kar je v času vrhunca sezone prevozov zelo pomembna informacija za stranko, saj lahko pravočasno priskrbi blago, da ne trpi njena dobavna veriga. DHL Global Forwarding nastopa kot ladjar NVOCC, kar pomeni non vessel operating common carrier.

Pomorska osnovna dejstva o DHL-u:

- 5.000 pomorskih strokovnjakov po vsem svetu
- obseg 2,6 milijona TEU v letu 2009
- celovita paleta storitev pomorskih prevozov.

Prednosti za stranko:

- svetovna mreža poslovalnic z ekipo strokovnjakov za pomorski transport
- globalni proces za ohranitev in dvig kakovosti (global survey)
- neomejene možnosti kombiniranja glede na strukturirano paleto storitev
- centralizirano globalno dogovarjanje za cene, kar zagotavlja visoko konkurenčnost.

Zmogljivosti Danmar Lines:

- centralizirana nabava pomorskih storitev z Danmar Lines
- dolgoročne partnerske povezave s prevozniki

- sistemsko in strateško dogovarjanje s ladjarji
- služba kakovosti in zanesljivosti.

Strateški prevozniki za DHL:

- Maersk Line
- Msc
- Hapag Lloyd
- Cma Cgm
- Cosco Group
- Hanjin



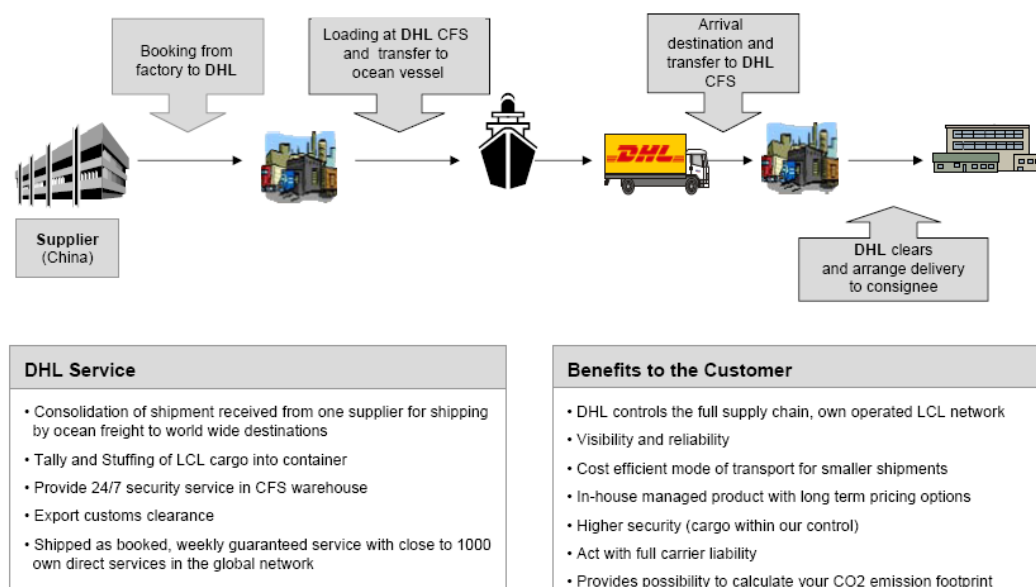
Slika 8: Strateški prevozniki za DHL (Vir: prezentacija g. Jacobsa, DHL 2010)

4.3 PREDNOSTI OZIROMA SLABOSTI NAROČANJA PREVOZA KONTEJNERJA PRI LOKALNEM ŠPEDITERJU

Prednosti naročanja prevoza kontejnerja pri lokalnem špediterju so: lahko ima dober osebni odnos z ladjarjem, ker ni vezan na njegovo centralno pisarno; vemo pa, da lahko dobri osebni odnosi velikokrat pripomorejo k dobri realizaciji same organizacije. Njegova prednost je tudi, da ne skrbi za takšno količino kontejnerjev kot velik logist, ki včasih zaradi preobilice dela pozabi obvestiti prejemnika, kje kontejner je. Slabosti pa so povezane predvsem s ceno, saj je lokalni špediter vezan na lokalno pisarno, ki mu dostikrat ne more priskrbeti takšnih cen, kot jih ima globalni logist, kot je DHL, predvsem zato, ker se ta pogaja za ceno v centralni pisarni ladjarja, kar pomeni, da ima že na začetku boljše izhodiščne cene kot lokalni špediter in je posledično zato uspešnejši pri prodaji transportnih storitev.

Velik logist poleg tega ponuja tudi možnost carinskega skladiščenja blaga, kar stranke danes dosti uporabljajo, saj je to zanje zelo ugodno, ker tako lahko prestavijo plačilo carine in davka na dodano vrednost na kasnejše obdobje, to pa vpliva na njihov denarni tok (cash flow). Manjši špediterji te možnosti velikokrat nimajo, če pa jo že ponujajo, imajo skladišče najeto, zato je za to storitev običajno treba plačati dosti višji znesek, ki ni primerljiv z zneskom pri globalnem logističnem partnerju.

DHL LCL service, where the supply chain is controlled by DHL



Slika 9: Transportna veriga, ki jo kontrolira DHL (Vir: prezentacija g. Jacobsa, DHL 2010)

5 SLEDLJIVOST ZABOJNIKA

5.1 PRIKAZ SLEDENJA

S spodnjim primerom bom pokazal, kako slediti naročenemu kontejnerju.

Primer sledenja:

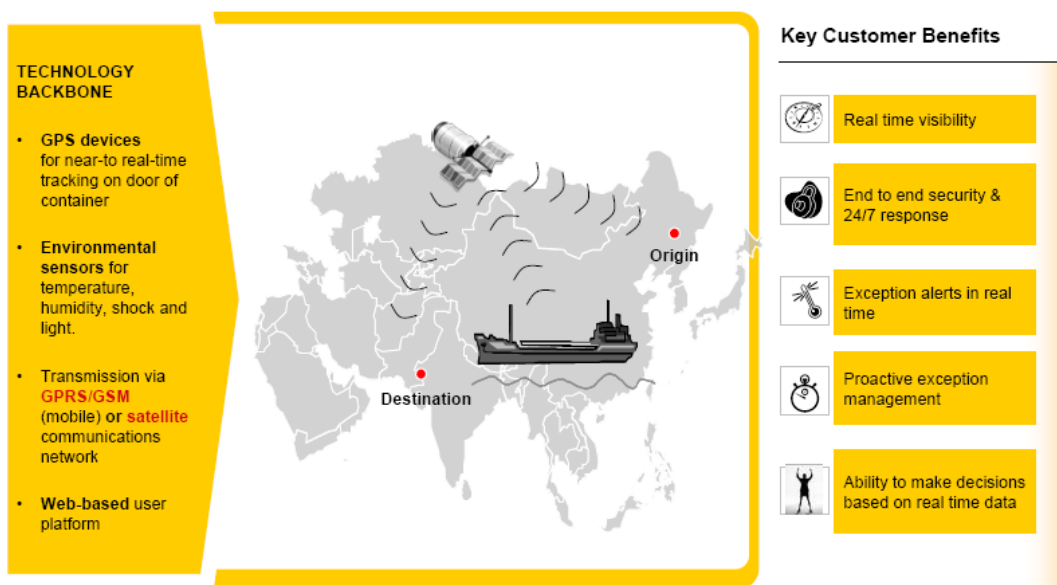
Tabela 12: Prikaz sledenja

Search ▶ Shipment Detail				
Shipment Detail Search Criteria: HGH042802				
Shipment Detail				
Bill of Lading Number: HGH042802				
Port of Discharge: KOPER			Port of Loading: HANGZHOU	
Estimated Arrival Date: Tue, Aug 24, 2010			Estimated Departure Date: Sat, Jul 17, 2010	
Total Weight (kg): 1560.0			Total Pieces: 195	
Total Volume (cbm): 5.11			Container Number: HDMU6676843	
POD Name:			POD Date:	
Place of Acceptance:			Place of Delivery:	
Express B/L: false			Service Type:	
Shipment Progress				
Status	Vessel Name	From	To	Event Date
CONFIRMED ON BOARD	MOL PRESTIGE	HONG KONG		Sun, Aug 01, 2010 19:22:00.0
CONFIRMED ON BOARD	HYUNDAI JAKARTA	SHANGHAI		Sat, Jul 17, 2010 00:00:00.0
ON HAND	HYUNDAI JAKARTA	HANGZHOU		Sat, Jul 17, 2010 00:00:00.0
PENDING		SHANGHAI		Tue, Jul 06, 2010 19:48:00.0
PICKUP DATE				Tue, Jul 06, 2010 19:48:00.0

Sledenje kontejnerjev je zelo pomembno za organizacijo delovnih procesov v podjetju. Po zaslugi sledenja naročenega blaga se lahko načrtujejo raztovor kontejnerjev, priprava prostora za blago, delovni procesi v skladišču (kar pomeni priskrbeti dodatno delovno silo), organizacija distribucije uvoženega blaga in usklajevanje akcij v trgovskih verigah.

Primer: prihodnost sledenja pri podjetju DHL

A product supported by GPS-enabled container security devices (CSDs) to meet higher value demands



Slika 10: Prihodnost sledenja kontejnerjev (Vir: prezentacija g. Jacobsa, DHL 2010)



Slika 11: Ladijska pot Hongkong–Koper (Vir: internet sea rates 2010)

CALCULATION RESULTS
Port of loading: Hong Kong, CN
Port of discharge: Koper, SI
Distance: 7714 nautical miles
Vessel speed: 14 knots
Time: 22 days 23 hours

6 SKLEP

Namen te diplomske naloge je bil najbolje predstaviti kontejnerske ladje, kontejnerje, Luko Koper in pomorski zakonik. Že na začetku, pri zbiranju gradiva za nalogo, sem ugotovil, da bo delo zahtevno, saj slovenske literature skoraj ni.

Ladijski prevoz kontejnerjev se bo v prihodnosti še povečeval, tudi zaradi vedno obsežnejše mednarodne trgovine. Razlogi za vedno obsežnejši ladijski transport so tudi prenasičenost kopenskih poti in vse ostrejšše zahteve okoljevarstvenikov.

Razvoj kontejnerskih ladij je prinesel veliko sprememb na svetovnem trgu. Urnik današnjih kontejnerskih prevozov je zelo predvidljiv, znižalo se je število zaposlenih na ladjah, vse te spremembe pa pomenijo nižje transportne stroške, kar še povečuje zanimanje za to obliko prevoza.

Vse večje ladje, ki lahko prevažajo vse več kontejnerjev, pa povzročajo tudi nove probleme, saj se morajo z večanjem ladij širiti tudi pristanišča. Posledično ima to negativen vpliv na okolje. Poleg tega vedno več natovorjenih kontejnerjev lahko negativno vpliva na stabilnost ladje. In ne nazadnje, vedno večje ladje pomenijo tudi vedno več težav pri zavarovanju.

Dandanes je zelo pomembno tudi varovanje okolja v pristaniščih, zato so večja pristanišča sprejela ustrezne ukrepe in vse več vlagajo v okolju prijazno tehnologijo. Za zmanjšanje emisij so uvedli različne rešitve, kot so protiprašne zavese, ki omogočajo popolno oziroma največje možno zaprtje prostorov, in plavajoče membrane, ki so vgrajene v rezervoarjih za naftne derivate.

Velik vpliv na kakovost zraka imajo tudi ladje, ki so zasidrane v pristaniščih. Ker na to v pristaniščih nimajo vpliva, so na ravni Evropske unije sprejeli sklep, da se pomoli elektrificirajo. To bi omogočilo priklop ladij na električno omrežje in te za svoje delovanje ne bi več potrebovale nafte, ampak elektriko.

V prihodnosti bodo morala vsa pristanišča v Evropi uvesti sistem ravnanja z okoljem EMAS, kot ga podaja uredba 761/2001/ES, ki sta jo sprejela Evropski parlament in Svet Evrope. EMAS omogoča sistematizirano ravnanje z okoljem in pomeni nadgradnjo sistema 14001 z okoljsko izjavo ter predstavlja glavni način periodičnega seznanjanja ljudi z okoljskimi informacijami. Do sedaj so certifikat EMAS pridobila samo tri evropska pristanišča – Livorno, Valencia in Koper.

7 LITERATURA IN VIRI

Knjige

Ilešič, M. in Pavliha, M. (2001). *Pomorski zakonik z uvodnimi pojasnili*. Ljubljana: GV.

Jakomin, L., Zelenika, R. in Medeot, M. (2002). *Tehnologija prometa in transportni sistemi*. Portorož: FPP.

David Polutnik (1998): *Gospodarsko in prometno pravo*.

Interni dokumenti

Vir: DHL Global Forwarding: prezentacija Herman Ude CEO DHL Global Forwarding, Luc Jacobs SVP Ocean Freight, Global Head of Fcl.

Vir: Luka Koper: prezentacija kapetana Tomaža Martina Jamnika.

URL-naslov spletnih strani

<http://www.zivetispristaniscem.si/index.php?page=static&item=45>

<http://translate.google.si/translate?hl=sl&langpair=en%7Csl&u=http://www.searates.com/reference/portdistance/>

http://www.dhl.si/content/si/sl/logistika/za_uporabnike/sledenje_tovoru_in_aplikacije/sledenje_ladijskim_posiljkam.html?brand=CN&AWB=HDMU6676843

<http://www.luka-kp.si/slo/terminali-in-tovor>

<http://www.maerskline.com/appmanager/>

KAZALO SLIK

Slika 1: Emma Mærsk	3
Slika 2: 40' kontejner	4
Slika 3: Struktura pretovorjenega blaga (Vir: prezentacija Luke Koper 2010)	9
Slika 4: Slike terminalov (Vir: prezentacija Luke Koper 2010)	9
Slika 5: Pot kontejnerja na relaciji Busan–Koper (Vir: prezentacija Luke Koper 2010)	10
Slika 6: Cestne povezave iz Luke Koper (Vir: prezentacija Luke Koper 2010)	11
Slika 7: Ladijski tovorni list (Vir: DHL Logistika 2010)	16
Slika 8: Strateški prevozniki za DHL (Vir: prezentacija g. Jacobsa, DHL 2010)	18
Slika 9: Transportna veriga, ki jo kontrolira DHL (Vir: prezentacija g. Jacobsa, DHL 2010)	19
Slika 10: Prihodnost sledenja kontejnerjev (Vir: prezentacija g. Jacobsa, DHL 2010)	21
Slika 11: Ladijska pot Hongkong–Koper (Vir: internet sea rates 2010)	22

KAZALO TABEL

Tabela 1: Seznam največjih ladij za prevoz kontejnerjev	2
Tabela 2: Dimenzije kontejnerjev	4
Tabela 3: Terminal za generalne tovore (Vir: Luka Koper)	5
Tabela 4: Terminal za sadje (Vir: Luka Koper)	5
Tabela 5: Terminal za les (Vir: Luka Koper)	6
Tabela 6: Terminal za minerale in rudnine (Vir: Luka Koper)	6
Tabela 7: Terminal za žita in krmila (Vir: Luka Koper)	7
Tabela 8: Terminal za glinico (Vir: Luka Koper)	7
Tabela 9: Evropski energetske terminal (Vir: Luka Koper)	7
Tabela 10: Terminal za tekoče tovore (Vir: Luka Koper)	8
Tabela 11: Terminal za živino (Vir: Luka Koper)	8
Tabela 12: Prikaz sledenja	20