Zabeležka

|  |  |
| --- | --- |
| Datum: | 9.6.2015  |
| Kraj:  | Središče Rotunda, Destradijev trg 11, Koper |
| Projekt: | B2MOS (TEN-T) |
| Zadeva: | Predstavitev rezultatov analize komunikacijskih procesov na kontejnerskih terminalih La Spezia Container Terminal, Eurogate Cotnainer Terminal Bremerhaven in PDP UK |
| Prisotni: | Glej seznam prisotnih in seznam prijavljenih |

Šušmak pozdravi goste in uvodoma pove, da je kontejnerski terminal doživel izjemno rast v zadnjih letih. Pojavljajo se zastoji, posebej v konicah, kar vpliva na produktivnost terminala in posledično na zadovoljstvo strank. Terminal ima potencial in so v teku številni projekti, ki bi terminalu omogočili, da bi obvladal dodatne količine. Išče se model komuniciranja, ki bi bil pisan na kožo našemu pristanišču in bi istočasno približal terminal vsem velikim EU pristaniščem. V Kopru so namreč posebnosti pri komunikaciji – uporablja se lokalni standard in se zdi, da je dolgoročno to omejitev. Poleg tega terminal posluje s pomorskimi agenti in špediterji, medtem ko drugi terminali poslujejo le s pomorskimi agenti in komunicirajo s prevozniki. Že oktobra 2014 je bila predstavljena študija o EDIFACT-u in pa o spremembah, ki bi bile potrebne za vpeljavo EDIFACT centra. Predstavitev je bila sprejeta s precejšnjo mero skepse tako s strani okolice kot tudi Luke Koper, saj je predlagani model predvideval velike spremembe v komunikaciji. Odločili smo se za izvedbo primerjalne študije, s tem bi radi ugotovili, kako terminali delujejo drugod po Evropi in dobre prakse prenesli v Koper.

Ladjarji zahtevajo, da se uvedejo standardizirana sporočila EDIFACT. Pred dvema letoma smo podprli nekaj sporočil skozi projekt EDI c.1 – šlo je za hibridno rešitev, pri čemer se je Luka odločila, da ne bo posegla v komunikacijske procese. Uspešnost projekta je pa bila zato omejena. Edifact center 2 je kompleksen projekt. Težava ni v informacijski podpori, temveč se išče način, kako zagotoviti dobrobit pristaniške skupnosti. Želi se izboljšati način dela na kontejnerskem terminalu, uvesti poenostavitve in tako izboljšati kakovost storitev kontejnerskega terminala. Za namene pilotne vzpostavitve EDIFACT centra je bila imenovana delovna skupina, ki vključuje zaposlene na LK, predstavnike zveze agentov in zveze špediterjev (Base, Interservice, Tradeways, Cambiasso Risso, Trans Ocean Shipping) in zraven še MSC, CMA CGM, Maersk, Intereuropa in predstavnik carine.

Benchmarking je vključeval obisk strank na Madžarskem, ki poslujejo s severnoevropskimi terminali. Vse te informacije bodo pomembne, da se pripravi model, ob tem bomo popisali mejne primere oziroma tako imenovane what – if scenarije in predvideli protokole ukrepov.

Benchmarking vključuje 4 terminale – trije so v EU, dodaten v Novi Zelandiji.

Splošni podatki o analiziranih terminalih

Eurogate Container Terminal Bremerhaven:

* upravlja ga Eurogate
* Pretovor: 7 mio TEU
* Dolžina obale: 4680 m
* Globina: 14-16,5 m
* Število dvigal: 49

La Spezia Container terminal:

* Upravlja ga Contship Italia/Eurogate
* Pretovor: 1.2 mio TEU
* Dolžina obale: 1600 m
* Globina: 15 m
* Število dvigal: 10

PD ports UK, Teesport

* Upravlja ga PDP

Ports of Auckland:

* Upravlja ga Ports of Auckland limited
* Pretovor: 3,5 mio TEU
* Dolžina obale: 2700 m
* Globina: 17 m
* Število dvigal: 24

Finn W.Jensen predstavi dolgoletne izkušnje pri ladjarju Maersk in nato izkušnje na različnih terminalih v ZDA ter kasneje kot svetovalec v Novi Zelandiji.

V Aucklandu je pristanišče hitro zraslo, kar je terjalo spremembe, stopnja uporabe elektronske izmenjave podatkov (EDI) je bila pa nizka. Uporabljali so le stowage plan in baplie. V enem letu so uspeli uvesti pomembne spremembe.

Večina ladjarjev je v stanju pošiljati informacije, ki jih terminal zahteva.

EDIFACT kot tak je le sporočilo.

Ko se pošilja booking, ladjar pošlje sporočilo neposredno stranki, nato pa pošlje še sporočilo terminalu in sicer s sporočilom COPARN.

V ZDA ne uporabljajo EDIFACTA, temveč drug standard.

Govornik izpostavi, da je za prisotne pomembno razumeti, kakšno korist bodo imeli sami od spremembe načina komuniciranja.

Finn pokaže video, ki prikazuje težave ob hkratnem razkladanju 2-eh kontejnerjev s strani obalnega dvigala. Zaradi nepravilne informacije o teži kontejnerjev, čepi med kontejnerjema počijo, posledično pa pride do škodnega dogodka.

Brez uporabe EDI lahko pride do napak.

Komunikacija v Kopru je trenutno precej zapletena. Finn pokaže komunikacijsko shemo in pove, da je cilj vzpostavitve EDIFACT poenostavitev sheme, kar bo privedlo do koristi ne le za Luko Koper, temveč za celotno oskrbovalno verigo.

COPAR je poslovno sporočilo, ki napove prihod ali odhod kontejnerjev ter vsebuje številko bookinga.

COREOR je sporočilo o sprostitvi kontejnerja, ki potuje v uvozu. Običajno sporočilo vsebuje tudi informacijo o PIN številki, ki ima funkcijo gesla. Terminal bo tako omogočil vstop le tistega prevoznika, ki razpolaga s PIN številko.

Optimalna rešitev za pristanišče zagotovo zahteva spremembo, a gre v osnovi za pozitivne spremembe.

EDIFACT sporočilo je sicer standard, vendar si ladjarji sporočila prilagajajo, v glavnem gre za odvisnost od domačih/lokalnih sistemov.

Deviacije od nekih normalnih dogodkov ali standardov potrebujejo pripravo what-if scenarijev. V pomorski industriji se vedno lahko kaj zalomi, zato je pa pomembna tudi vloga špediterja, ki skrbi za organizacijo prevoza.

V okviru analize so vključeni terminali odgovorili na 21 vprašanj.

Vsi terminali uporabljajo UN/EDIFACT sporočila.

Vsi terminali uporabljajo tudi ne standardizirana sporočila, ki pa seveda pomenijo nek dodaten strošek. V primeru ne standardiziranih sporočil so potrebne dodatne aktivnosti, da se sporočilo spremeni za potrebe lokalnih sistemov.

EDI sporočila upravljajo TOS (sistemi na terminalih), PCS (sistemi pristaniških skupnosti) ali pa drugi posamični sistemi.

Prisotna je tudi komunikacija preko e-sporočil in z uporabo priponk, vendar e-sporočila niso ročno posredovana, temveč jih generira sistem.

Vsi terminali uporabljajo oz. v enem primeru se pripravljajo (sistem še ni implementiran, vendar so kupljene licence) na uporabo VBS.

Železniški operaterji ne komunicirajo v standardizirani obliki, tako da se v tem segmentu najdejo številne rešitve.

V primeru, če je poln kontejner namenjen izvozu se za prihod kontejnerja (gate in) uporablja COPARN.

V primeru izhoda kontejnerja (gate out) za uvoz polnega kontejnerja se uporablja COREOR s PIN-om.

Vsi terminali imajo sistem pristaniške skupnosti.

Vsi terminali uporabljajo NAVIS, čeprav je Finnovo mnenje, da sam TOS ni tako pomemben, saj vsi omogočajo več ali manj enake funkcionalnosti. TOS-u naj se sicer prepuščajo osrednje funkcije, medtem ko naj se lokalne specifike urejajo izven TOS-a. Na ta način bo prilagajanje cenejše in hitrejše.

Vsi uporabljajo oz. bodo uporabljali sistem za najave prihodov kamionov (VBS – vehicle booking system). V Londonu sistem še ni implementiran.

Vsi terminali razpolagajo z ISO certifikatom – certifikat pomeni, da obstaja določen nadzor nad poslovnimi procesi.

Kar zadeva kontrol pri vstopu kontejnerjev, Finn pravi, da je potrebno opraviti kontrolo nad kontejnerjem. Potrebno je narediti dispozicijo. V prihodnosti je pričakovati, da se bo uporabila booking številka, ki je navedena v sporočilu COPARN.

Kar je potrebno nato v pristanišču dodati ob uporabi COPARNA so carinski podatki.

COPARN gate in kot najava prihoda kontejnerja predstavlja preslikavo prevozne pogodbe (pogodbe med ladjarjem in izvoznikom) in vsebuje podatke iz nakladnice.

Če je kontejner dostavljen z nepravilnimi ali spremenjenimi informacijami, to povzroča dodatno delo, na vhodu se pa kopičijo vrste.

Priložnost predstavlja tudi VBS. V Avstraliji in sicer v pristanišču Melbourn so VBS uvedli kot vladni dekret in sicer zato, ker bo tovornjaki čakali tudi preko 8 ur, da so bili naloženi. Operater rezervira termin za nakladanje/razkladanje. Nekateri prevozniki niso sprejeli dobro sistema, vendar je bil nato oblikovan dogovor, tako da najava omogoča prednosten vstop v pristanišče.

Na tej osnovi so avtoprevozniki sprejeli slično rešitev tudi v Novi Zelandiji. Delo je bilo obsežno, saj je bilo potrebno veliko število avtoprevoznikov uvesti v novo prakso. Cena, ki pa jo plačujejo avtoprevozniki, za uporabo sistema je 2,5 NZD (New Zealand Dolar), kar pa jim daje možnost, da takoj vstopajo na terminal.

VBS omogoča boljše upravljanje z voznim parkom. Tovornjak lahko opravi v dnevu več prevozov, saj ne čaka v pristanišču in na ta način tudi več zasluži.

Kar zadeva COREOR gate –out release, ki vključuje PIN, je morda celo boljša rešitev, da se uporablja predhodna kontrola (pre-check) uporabo VBS.

Vsi avtoprevozniki imajo mobilne telefone in lahko nanje prejmejo PIN številko. V Kopru prisotni potrdijo, da se še vedno predaja dispozicija v papirnati obliki in je vprašanje, če je to potrebno.

Softič/ AKE: Pri vstopanju tovornjakov je problem, ker bi vsi radi nakladali ob istem času. Problem je pa tudi napovedati, kdaj bo dejansko iz zaledja kamion prišel v Luko. Pogosti so zastoji na cestah, pregledi ipd.

Finn pove, da če pride do zamud pri prihodu tovornjaka, je pri VBS sitemu vedno možno omogočiti ročne popravke.

Nadalje razprava teče, da avtoprevozniki že sedaj čakajo na vstop na terminal. Najava bi omogočila, da bi se uredile razmere vsaj za del tovornjakov, ki bi se najavljali.

Fin pove, da je korist VBS za terminal boljše planiranje na skladišču (yard planning).

Finn zaključi, da že uporaba sporočil COPARN in COREOR lahko pomembno vpliva na izboljšanje kvalitete storitev terminala. Njegovo priporočilo je, da je potrebno identificirati prioritetne zahteve ladjarjev in špediterjev. Nato je potrebno oblikovati skupino (stakeholder group), ki bo redno sodelovala in iskala rešitve. Vesel je, ker je slišal, da taka skupina za EDI c. v Kopru že obstaja.

Babič pove, da je obseg dela na terminalu že sedaj velik. Če se želi omogočiti, da se bo produktivnost terminala povečala je zelo pomembna kvaliteta podatkov. Sigurno so možne tudi druge rešitve poleg VBS-a, a je dejstvo, da prostora, kjer bi lahko tovornjaki parkirali in čakali, v Kopru ni. Je težko razmišljati o najavah, vendar se ne da zagotoviti zadostnih kapacitet na terminalu, da bi se vse naenkrat zadovoljilo.

Softič/Metrans : če hočemo vsi še rasti, se bo potrebno prilagoditi in bo zato potreben vložek (cena) vseh.

Zornada-Vrabec/LK: zahvala gre vsem, ki sodelujejo v skupini za vzpostavitev EDI centra. Zagotovo je danes težko razmišljati o prihodnjih rešitvah. Povabi prisotne, da se vključijo v delovno skupino, ki jo je možno razširiti. Pove tudi, da smo v LK vedno odprti za vprašanja, ki se jih lahko naslovijo na Babiča, Šušmaka ali Zornado-Vrabec.

Bojanić/Finning pove, da sistem, ki je danes v uporabi ni napačen in da ni nuno potrebno znanje tujcev, da sistem nadgradimo. PIN številka, o kateri je Finn govoril, je lahko tudi številka dispozicije, ki jo pošljemo po SMS-u.

Laganis/ Actual pove, da je PIN dodeljen posameznemu kontejnerju. Dispozicijo se dodeli tudi za več kontejnerjev. Tako, če bi dispozicijo uporabili kot PIN, bi ta veljal za več kontejnerjev in bi bil postopek bistveno bolj kompliciran za kontejnerski terminal.

Tavčar/ Interagent: PIN dodeljuje ladjar in ne špediter, zato dispozicija ne more biti rešitev.

Bojanić/Finning poudari, da naj se ne vpeljujejo ad hoc rešitev, ki bodo škodljive.

Babič doda, da so vloge agentov in špediterjev pri nas obrnjene. Zaradi operativnih razlogov mora terminal komunicirati z ladjarjem.

Tavčar/ Interagent izpostavi, da se bo v prihodnosti pojavil problem, da bodo delali vse iz tujine in mi ne bomo imeli dela.

Tomljanovič/VV-LOG pove, da bo postal problem tudi to, da bo možnost carinjenja kjer koli

Zornada-Vrabec pove, da bodo zagotovo obstali špediterji, ki lahko ponudijo znanje na področju.

Prisotni povedo, da države z različnimi ukrepi ščitijo lokalne špediterje, kar za Slovenijo ne velja.

Zabeležila: Martina Gržančić

Pregled: Peter Laganis, Erik Čirkovič, Marjan Beškovnik