



Spedycja morska i śródlądowa

autor: mgr Joanna Lewandowska

wersja z dnia: 01.09.2012 r.

Prezentacja dystrybuowana bezpłatnie, udostępniana do celów dydaktycznych.



Spedycja morska i śródlądowa

PLAN PREZENTACJI

- 1) Podstawowe pojęcia dotyczące spedycji
- 2) Proces spedycyjny w żegludze morskiej
- 3) Proces spedycyjny w żegludze śródlądowej



foto: depositphotos.com

PODSTAWOWE POJĘCIA DOTYCZĄCE SPEDYCJI¹⁾

Proces spedycyjny – to proces organizacji transportu realizowany z udziałem spedytora.

Usługa spedycyjna – spedycja wykonywana odpłatnie przez wyodrębniony podmiot, na zlecenie odrębnego podmiotu gospodarczego.

Działalność spedycyjna – obejmuje wszystkie czynności konieczne do przesłania ładunku, również te wynikające ze specjalnego życzenia zleciodawcy, ale z wyłączeniem samego przewozu.

Spedytor – podmiot wykonujący usługi spedycyjne. Jego działalność obejmuje wszystkie czynności konieczne do przesyłania ładunku, ale z wyłączeniem samego przewozu.

¹⁾ *źródło: Transport i spedycja w handlu zagranicznym pod red. T. Szczepaniaka, wyd. PWE Warszawa 2002*

UBEZPIECZENIE PRZESYŁKI W TRANSPORCIE

Ubezpieczenie przesyłki

Ubezpieczenie Cargo to rozwiązanie będące dodatkowym zabezpieczeniem wartości przewożonego ładunku. W zależności od oferty spedytorów czy firm transportowych ubezpieczenie to może znajdować się w standardowym pakiecie (przy podpisaniu zlecenia spedycyjnego) lub jako opcja dodatkowa obciążająca zleceniodawcę dodatkowymi kosztami.

Co zapewnia ubezpieczenie?

- minimalizację ryzyka związanego z realizacją procesu transportowego,
- obniżenie kosztów transportu,
- oszczędność czasu i redukcję dodatkowych formalności,

Wartością ubezpieczeniową jest rzeczywista wartość ładunku w miejscu i czasie załadowania, określona w fakturze sprzedającego, powiększona o koszty związane z przewozem - jeżeli Ubezpieczony jest zobowiązany do ich zapłaty oraz o 10% wartości ładunku. Za dodatkową opłatą można zwiększyć sumę ubezpieczeniową o VAT lub akcyzę.

Górną granicę odszkodowania stanowi suma ubezpieczenia, wynosząca w transporcie morskim 1 mln USD⁴⁾

4) Źródło: www.logismarket.pl z dn. 5.04.2012r

Spedycja morska i śródlądowa

PROCES SPEDYCYJNY W ŻEGLUDZE MORSKIEJ

Spedycją morską nazywamy organizowanie przewozu środkami transportu morskiego i załatwianie związanych z nim formalności.

Z uwagi na specyfikę środków transportu morskiego bardzo często spedytorzy muszą posilkować się środkami pochodzącymi z innych gałęzi transportu (transport samochodowy bądź kolejowy) do realizacji czynności dowozowo – odwozowych.

Przesyłki nadawane drogą morską możemy podzielić na:

- masowe,
- pełnokontenerowe,
- drobnicowe,
- konsolidacyjne.



foto: depositphotos.com

Spedycja morska i śródlądowa

PROCES SPEDYCYJNY W ŻEGLUDZE MORSKIEJ

Fazy procesu spedycyjnego

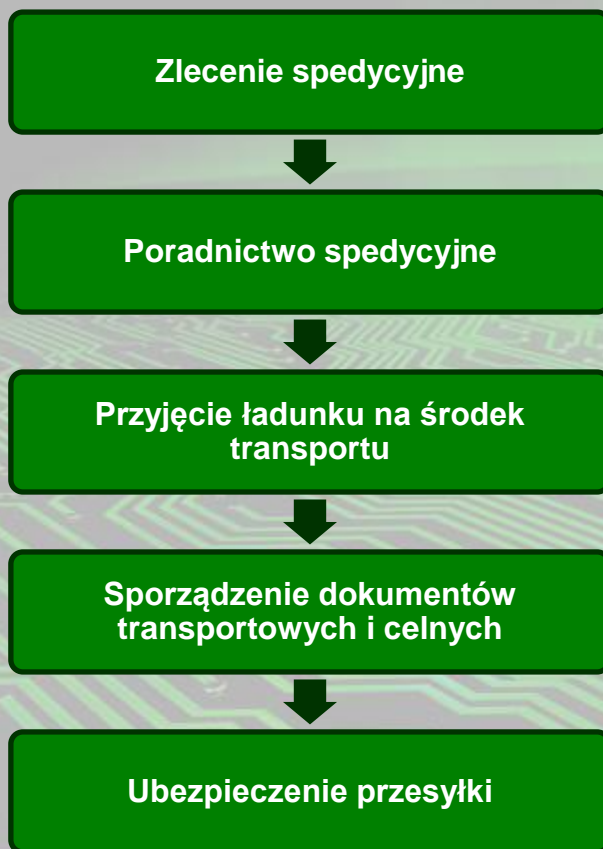


foto: depositphotos.com

Spedycja morska i śródlądowa

PODSTAWOWE POJĘCIA DOTYCZĄCE SPEDYCJI

Zlecenie spedycyjne

Zlecenie powinno określać zakres zlecanej usługi: rodzaj i właściwości przesyłki, znaki i numery poszczególnych sztuk, ich liczbę, masę, wymiary, kubaturę oraz niezbędne dokumenty do prawidłowego wykonania zlecenia.²⁾

2) źródło: www.zim-poland.com



foto: depositphotos.com

Spedycja morska i śródlądowa

PROCES SPEDYCYJNY W ŻEGLUDZE MORSKIEJ

Poradnictwo spedycyjne

Wybór kontenera morskiego:

- właściwości ładunku,
- pora roku,
- nośność i ładowność środka transportu.

Warunki przewozu:

- termin realizacji przewozu,
- możliwość śledzenia przesyłki,
- pakiet ubezpieczeń,
- terminy płatności.

Wyznaczenie trasy – propozycja trasy przewozu.

Akceptacja warunków spedytora oznacza przyjęcie zlecenia spedycyjnego i przystąpienie do fazy realizacyjnej.



foto: depositphotos.com



foto: depositphotos.com

Spedycja morska i śródlądowa

PROCES SPEDYCYJNY W ŻEGLUDZE MORSKIEJ**Poradnictwo spedycyjne**

Spedytor wyznaczając warunki realizacji zlecenia powinien poinformować o ewentualnych opłatach postojowych lub obowiązujących dodatkach do frachtów.

W tabeli zostały przedstawione stawki postojowe w portach morskich Polski, Norwegii, Szwecji, Finlandii, Litwy, Łotwy i Estonii.³⁾

Stawki postojowe						
Rodzaj usługi	Rodzaj kontenerów	Waluta	Dni wolne od opłat	1 okres	2 okres	Dodatkowe dni
				od 6 do 9	od 10 do 13	powyżej 13
Wszystkie	20' DV & HC	EUR	5	20,00	35,00	55,00
Wszystkie	40' DV & HC	EUR	5	28,00	50,00	80,00
				od 5 do 8	od 9 do 12	powyżej 12
Wszystkie	20' SE	EUR	4	35,00	65,00	80,00
Wszystkie	40' SE	EUR	4	50,00	95,00	155,00
				od 3 do 6	od 7 do 10	powyżej 10
Wszystkie	20' RF	EUR	2	86,00	167,00	205,00
Wszystkie	40' RF	EUR	2	99,00	192,00	255,00

3) Źródło: www.zim-poland.comz dn. 4.04.2012r

PROCES SPEDYCYJNY W ŻEGLUDZE MORSKIEJ

Przyjęcie ładunku na środek transportu

Realizacja przewozów ładunków drogą morską jest możliwa dzięki konteneryzacji. Ładunek jest umieszczony w odpowiednim kontenerze i właściwie zabezpieczony.

Odpowiednio przygotowany (ułożony, zapakowany oraz oznakowany) kontener powinien zostać umieszczony na pokładzie statku przy zastosowaniu odpowiedniej technologii.

Do 2013 roku największym kontenerowcem na świecie będzie Emma Maersk.
Dane techniczne:

- długość: 397,7 m
- szerokość: 56,4 m
- pojemność: 14,5 tys. TEU
- bandera: Dania
- max prędkość: 27 w



foto: depositphotos.com

Spedycja morska i śródlądowa

PROCES SPEDYCYJNY W ŻEGLUDZE MORSKIEJ

Sporządzenie dokumentów

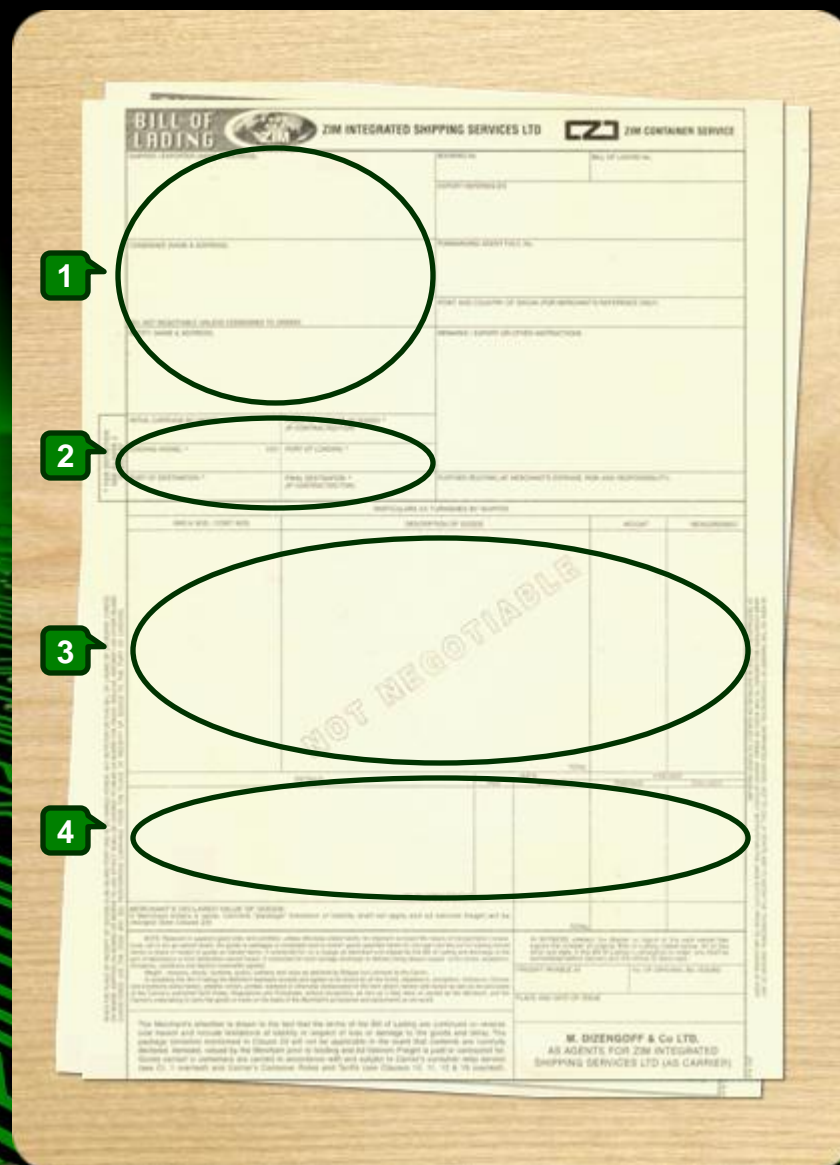
Konosament (Bill of Lading) jest dokumentem regulującym stosunek prawny pomiędzy armatorem a prawnym posiadaczem konosamentu. Posiada tytuł własności do towaru.

Konosament spełnia 3 podstawowe funkcje:

- jest potwierdzeniem przejęcia ładunku,
- jest papierem wartościowym uprawniającym do dysponowania ładunkiem,
- jest dowodem zawarcia umowy o przewóz i jej warunków.

Objaśnienie:

- 1) dane Nadawcy i Odbiorcy,
- 2) nazwa statku, port załadunku i przeznaczenia,
- 3) charakterystyka ładunku,
- 4) koszty przewozu.



Spedycja morska i śródlądowa

PROCES SPEDYCYJNY W ŻEGLUDZE MORSKIEJ

Sporządzenie dokumentów

Morski list przewozowy (Sea Waybill) jest dokumentem stwierdzającym wysyłkę towaru. Dokument ten jest niezbywalny (non – negotiable), imienny. Nie jest dokumentem stwierdzającym prawa do dysponowania towarem.

Funkcje listu przewozowego:

- jest potwierdzeniem przyjęcia towaru do przewozu przez przewoźnika,
- jest on dowodem zawarcia umowy w transporcie morskim.

Objaśnienie:

- 1) dane Nadawcy i Odbiorcy,
- 2) nr morskiego listu przewozowego,
- 3) uwagi / instrukcje Nadawcy.

The image shows a ZIM Integrated Shipping Sea Waybill form. Three green circles with numbers 1, 2, and 3 highlight specific sections of the form:

- 1**: A large circle around the 'SHIPPER AND CONSIGNEE' section at the top left.
- 2**: A circle around the 'BILL OF LADING NUMBER' field at the top right.
- 3**: A circle around the 'REMARKS' section in the middle right area.

The form includes the ZIM logo, the text 'SEA WAYBILL', and 'NOT NEGOTIABLE'. At the bottom right, it identifies 'W. DIZENDOFF & Co. LTD. AS AGENTS FOR ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES LTD. (AS CARRIER)'.

Spedycja morska i śródlądowa

PROCES SPEDYCYJNY W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

Spedycją wodną śródlądową nazywamy organizowanie przewozu środkami transportu wodnego śródlądowego i załatwianie związanych z nim formalności.

Do najistotniejszych cech specyficznych transportu wodnego śródlądowego, różniących tę gałąź od pozostałych, należy zaliczyć cechy związane z:

- a) odległością przestrzenną:
 - mała dostępność,
 - zgodność dróg i ciągów ładunkowych,
 - wysoki współczynnik wydłużenia.
- b) czasem transportu:
 - mała szybkość techniczna,
 - sezonowość,
- c) przedmiotem przewozu:
 - duża ładowność,
 - masowość.



foto: depositphotos.com

Spedycja morska i śródlądowa

PROCES SPEDYCYJNY W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

Fazy procesu spedycyjnego

Zapytanie transportowe



Przyjęcie zlecenia transportowego



Przyjęcie ładunku na środek transportu



Sporządzenie dokumentów transportowych i celnych



Ubezpieczenie przesyłki



PROCES SPEDYCYJNY W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

Zapytanie transportowe

spedytor otrzymuje informację o organizacji transportu, która została wygenerowana na stronie internetowej przez Zleceniodawcę.

Objaśnienie:

- 1) miejsce odbioru,
- 2) charakter zapytania,
- 3) miejsce dostawy,
- 4) dane Zleceniodawcy.

ZAPYTANIE O TRANSPORT
FORMULARZ KONTAKTOWY
(* = Pola wymagane)

Zapytanie ogólne

Miejsce odbioru / Miejsce odbioru

Miejsce dostawy / Miejsce dostawy

Komentarz

Imię i nazwisko

Telefon kontaktowy

Adres email(*)

Wyślij

ZAPYTANIE O TRANSPORT
FORMULARZ KONTAKTOWY
(* = Pola wymagane)

Zapytanie ogólne

Miejsce odbioru / Miejsce odbioru

Miejsce dostawy / Miejsce dostawy

Komentarz

Imię i nazwisko

Telefon kontaktowy

Adres email(*)

Wyślij

PROCES SPEDYCYJNY W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

Przyjęcie ładunku na środek transportu

Przewozy ładunków w żegludze śródlądowej są realizowane przy użyciu kontenerów. Odpowiednie ułożenie ładunku w kontenerach zmniejsza ryzyko uszkodzenia towaru.

Odpowiednio przygotowany (ułożony, zapakowany oraz oznakowany) ładunek powinien zostać umieszczony w przestrzeni ładunkowej środka transportu przy zastosowaniu odpowiedniej technologii.



foto: depositphotos.com

Spedycja morska i śródlądowa

PROCES SPEDYCYJNY W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

Sporządzenie dokumentów

Międzynarodowy żeglugowy list przewozowy lub konosament żeglugi śródlądowej składa się z oryginału, wtórnika i 5 kopii. W przypadku międzynarodowego żeglugowego listu przewozowego nie obowiązują żadne uregulowania wynikające z międzynarodowej konwencji. Każdy przewoźnik ma swoje warunki.

List nie ma charakteru dokumentu zbywalnego. Najczęściej wystawiany jest na imiennie określonej umowę.

Objaśnienie:

- 1) dane Nadawcy i Armatora,
- 2) charakterystyka ładunku,
- 3) koszty przewozu.

Straight Bill of Lading **Short Form - Original - Non Negotiable**

CARRIER NAME _____ AT _____ DATE _____
 CARRIER'S NO. _____ Shipper's Reference _____

Received, subject to the conditions and terms set forth on the back of this bill of lading, property described herein, in apparent good order, except as noted hereon and subject to the terms of the bill of lading contract, manifest, invoice and other documents, which shall apply to the cargo, being presented to the carrier in conformity with the terms of the bill of lading contract, in possession of the carrier under the conditions specified in the bill of lading contract, hereby and that on the carrier's receipt, the carrier shall not be liable for any loss or damage to the goods in transit.

It is hereby agreed, on the part of the carrier, that it will not be liable for any loss or damage to the goods in transit, except as noted hereon and subject to the terms of the bill of lading contract, in possession of the carrier under the conditions specified in the bill of lading contract, hereby and that on the carrier's receipt, the carrier shall not be liable for any loss or damage to the goods in transit.

Shipper		Consign To	Declared Value: \$ _____	
Bill Prepaid Freight Charges To:		Charges to Be Paid by: Collect on Delivery _____ In Bank COO's:	Freight Charges:	
			Route Delivering Carrier Vessel/Container	
			EMERGENCY RESPONSE	

Special Instructions:

# of Units	Type of Package	Description of Articles, Special Marks, and Exceptions	Weight	Class	Remarks
					Subject to Article 7 of the Bill of Lading Contract, the carrier shall not be liable for any loss or damage to the goods in transit, except as noted hereon and subject to the terms of the bill of lading contract, in possession of the carrier under the conditions specified in the bill of lading contract, hereby and that on the carrier's receipt, the carrier shall not be liable for any loss or damage to the goods in transit.

Total Pieces _____ Total Weight _____

1. This bill of lading is subject to the conditions and terms set forth on the back of this bill of lading contract, in possession of the carrier under the conditions specified in the bill of lading contract, hereby and that on the carrier's receipt, the carrier shall not be liable for any loss or damage to the goods in transit, except as noted hereon and subject to the terms of the bill of lading contract, in possession of the carrier under the conditions specified in the bill of lading contract, hereby and that on the carrier's receipt, the carrier shall not be liable for any loss or damage to the goods in transit.

Marks & Numbers: For _____ Date _____	This bill of lading is subject to the conditions and terms set forth on the back of this bill of lading contract, in possession of the carrier under the conditions specified in the bill of lading contract, hereby and that on the carrier's receipt, the carrier shall not be liable for any loss or damage to the goods in transit, except as noted hereon and subject to the terms of the bill of lading contract, in possession of the carrier under the conditions specified in the bill of lading contract, hereby and that on the carrier's receipt, the carrier shall not be liable for any loss or damage to the goods in transit.	Carrier's Agent: For _____ Date _____
Place Pro Label Here Shipper: For _____ Date _____	Carrier: For _____ Date _____	

Bill of Lading Form 1032

Spedycja morska i śródlądowa

PROCES SPEDYCYJNY W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

Szlaki rzeczne w Polsce

Przedstawione mapki pokazują odcinki, po których realizowane są przewozy żegluga wodną śródlądową.

Na tle państw Europy Polska ma jedną z najłabiej rozwiniętych sieci rzecznych.

Obecna sieć dróg wodnych została ukształtowana przez naturalny układ rzek oraz połączenia kanałowe budowane głównie w XVIII i XIX wieku.

Krajowa sieć dróg wodnych w 2010 r. objęła 3659 km, w tym:

- 2413 km uregulowanych rzek żeglownych,
- 644 km skanalizowanych odcinków rzek,
- 344 km kanałów,
- 259 km jezior żeglownych. ⁴⁾

W 2010 roku 91,5% (3347km) dróg żeglownych było eksploatowanych przez żeglugę.

4) Źródło: www.stat.gov.pl dn. 7.04.2012r



LITERATURA

1. Transport pod red. W. Rydzkowskiego i K. Wojewódzkiej - Król, wyd. PWN, Warszawa 2006
2. M. Stajniak, M. Hajdul, M. Foltyński, A. Krupa Transport i spedycja. Podręcznik do kształcenia w zawodzie technik logistyki, wyd. Biblioteka Logistyka, Poznań 2008
3. www.stat.gov.pl z dn. 7.04.2012r. – Główny Urząd Statystyczny

Regulamin wykorzystania prezentacji multimedialnej:

1. Materiały dydaktyczne opracowane w ramach projektu numer POKL.03.03.04-00-010/10 (pt. Wirtualne laboratoria – sukces innowacji) współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego mogą być wykorzystywane do celów dydaktycznych.
2. Materiały te mogą być upowszechniane/dystrybuowane wyłącznie nieodpłatnie (jakkolwiek forma uzyskania dochodu w oparciu o udostępniane na www.laboratoria.wsl.com.pl materiały dydaktyczne będzie złamaniem odpowiednich przepisów prawa krajowego i unijnego).
3. Wszystkie prawa autorskie do materiałów dydaktycznych przysługują Wyższej Szkole Logistyki (NIP 778-13-89-372; Regon 300124247) – jakkolwiek ingerencja w treść oraz formę materiałów jest zakazana (naruszenie tego zakazu będzie złamaniem prawa autorskiego).
4. Wszystkie materiały dydaktyczne muszą być prezentowane bez pomijania ich części zawierających informacje o współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej oraz ich opracowaniu przez Wyższą Szkołę Logistyki, a więc każdorazowo należy wyświetlić plansze początkowe i końcowe.



WYŻSZA SZKOŁA LOGISTYKI

Wyższa Szkoła Logistyki jest pierwszą w Polsce uczelnią logistyczną, utworzoną w 2001 roku z inicjatywy Instytutu Logistyki i Magazynowania oraz Centrum Edukacji Logistycznej. Kadra uczelni składa się z wybitnych specjalistów z zakresu logistyki i praktyków gospodarczych. Doceniając wagę doświadczenia jakiego wymaga się dzisiaj od absolwentów uczelni wyższych, WSL umożliwia również odbywanie praktyk i staży w wiodących firmach logistycznych będących partnerami uczelni. Dzięki umowom bilateralnym podpisanym z uczelniami z krajów europejskich studenci WSL korzystający z programu Erasmus wyjeżdżają na studia za granicę. W ramach współpracy z uczelniami z Niemiec i Wielkiej Brytanii mają także możliwość zdobywania podwójnych dyplomów z zakresu logistyki.

Wyższa Szkoła Logistyki przejęła rolę patrona edukacyjnego dla szkół ponadgimnazjalnych kształcących w zawodach: technik logistyk i technik spedytor w zakresie nowoczesnego kształcenia dostosowanego do potrzeb rynku. Uczelnia realizuje unikatowy w skali kraju program współpracy z ponad 200 szkołami ponadgimnazjalnymi.

Niniejsza prezentacja została opracowana w ramach projektu **Wirtualne laboratoria - sukces innowacji** (numer projektu: POKL.03.03.04-00-010/10; numer umowy o dofinansowanie: POKL.03.03.04-00-010/10-00) współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego.

