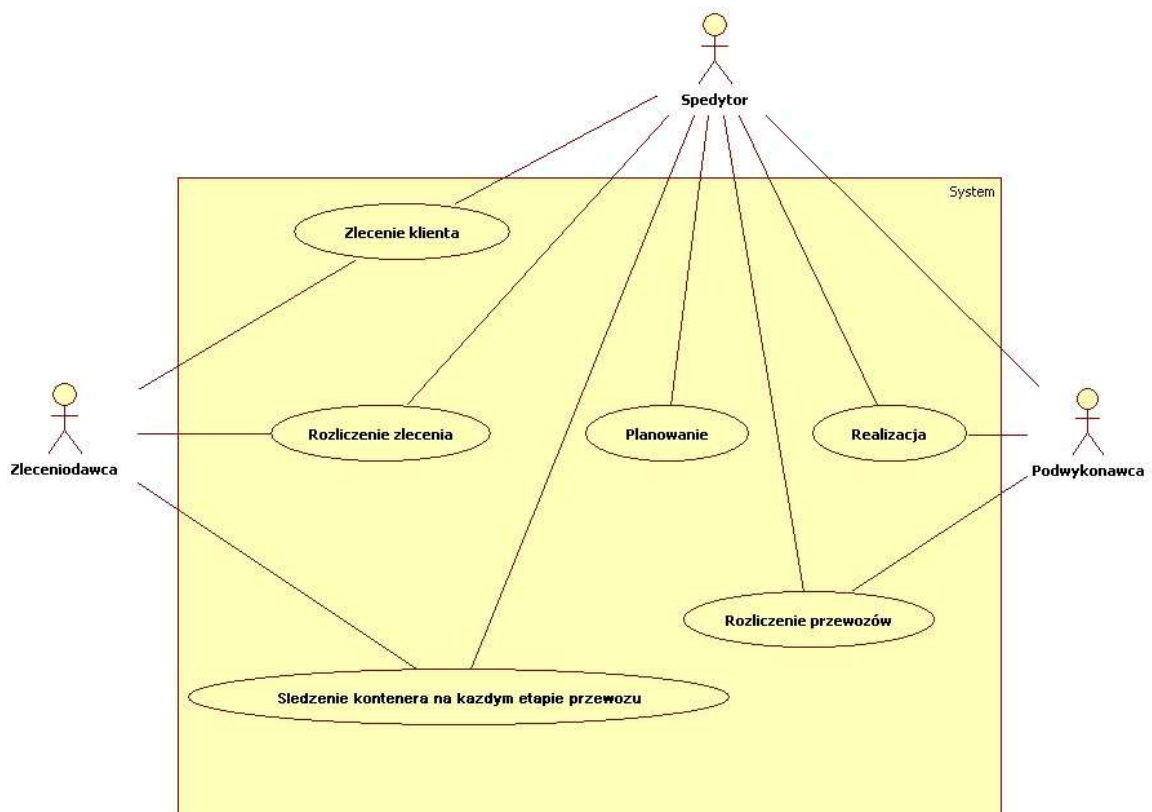


SPEDYCJA KONTENEROWA

DIAGRAMY PRZYPADKÓW UŻYCIA

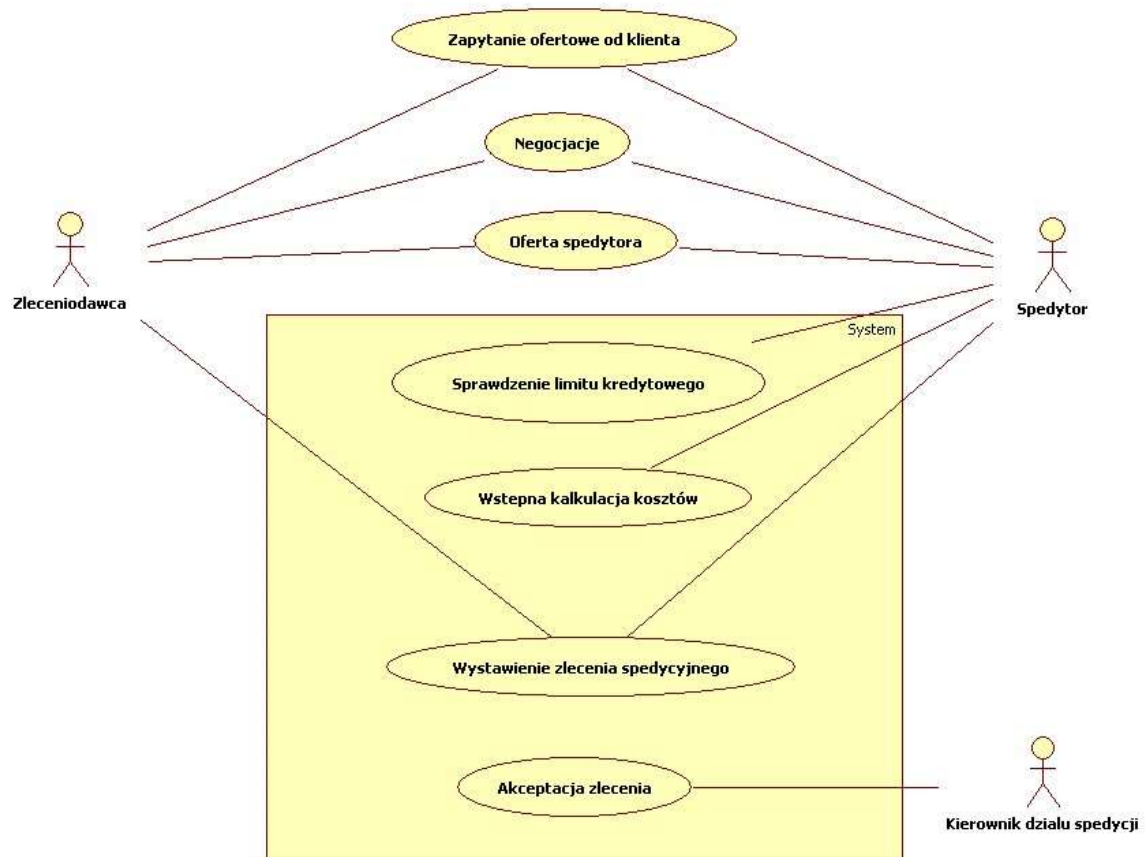


Ogólny diagram pokazujący kolejność działań

Każdy z przypadków rozrysowany jest poniżej na szczegółowe funkcjonalności.

1. Zlecenie klienta
2. Planowanie
3. Realizacja / śledzenie kontenera na każdym etapie przewozu
4. Rozliczenia

ZLECENIE KLIENTA



Kolejność działań:

1. Zapytanie ofertowe od klienta

- Dane zlecającego
- Dane odbiorcy
- Waga netto i brutto
- Opis towaru
- Ew. inf. dotyczące towarów niebezpiecznych

2. Zarejestrowanie zapytania

3. Kalkulacja ceny

4. Wysłanie oferty do zleceniodawcy

Propozycja dotycząca kosztów i terminów przewozu, na podstawie własnych cenników, cen podwykonawców powiększonych o marżę i ew. negocjacji.

5. Akceptacja oferty. W przypadku braku akceptacji dochodzi do negocjacji cenowych

Jeśli negocjacje nie doprowadzą do porozumienia, wówczas następuje rezygnacja ze zlecenia (koniec procesu)

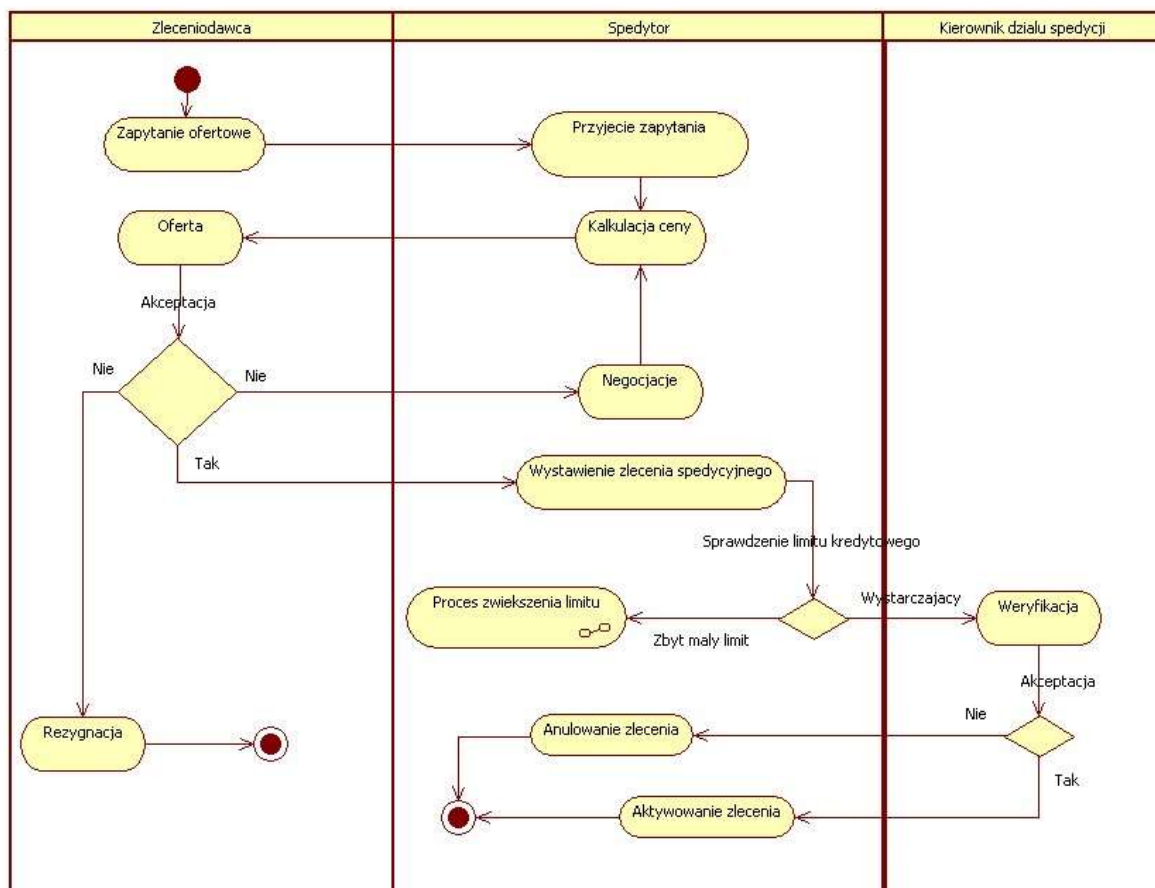
6. Wystawienie zlecenia spedycyjnego

- Dokładna nazwa i adres zlecającego / nadawcy
- Dokładna nazwa i adres odbiorcy (miejsca dostawy)
- Waga netto
- Waga brutto
- Opis towaru
- Ilość towaru
- Sposób opakowania i oznakowania towaru

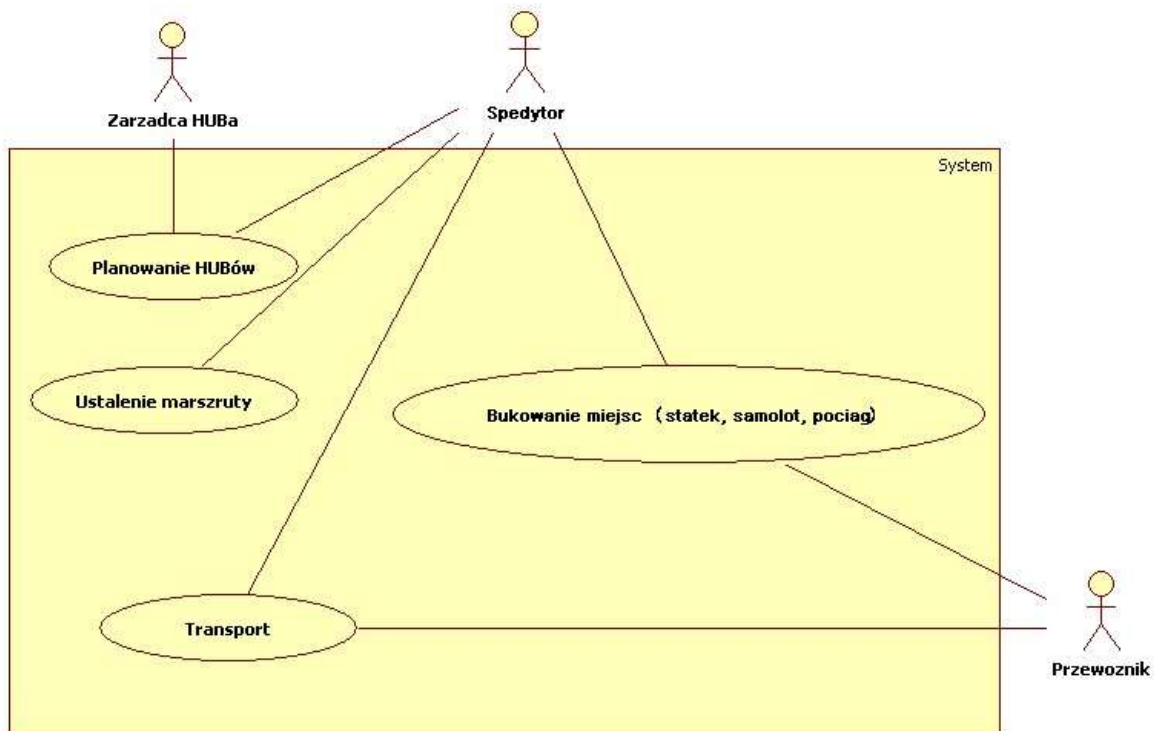
- Wartość towaru
- Grupa i klasa ADR (dotyczy towarów niebezpiecznych) oraz instrukcja ADR dla przewoźnika (W przypadku przewozów morskich kod IMDG (Maritime Dangerous Goods Code – nie ma on charakteru międzynarodowej konwencji , jednak jest uznawany i stosowany zgodnie z przyjętą praktyką))
- Zakres koniecznych kontroli ładunku
- Data załadunku
- Data dostawy (przewidywana)
- Koszt przewozu, termin płatności
- Koszty związane z czynnościami dodatkowymi m.in. konsolidacją drobnicy
- Wartość ew. zaliczki
- Warunki dostawy wg INCOTERMS
- Rodzaje stosowanych dokumentów handlowych i sposób ich wysyłki
- Ubezpieczenie przesyłki
- Dodatkowe informacje zleceniodawcy

7.Sprawdzenie limitu kredytowego. W przypadku niewystarczającego limitu następuje jego zwiększenie.

8.Akceptacja (bądź odrzucenie) zlecenia przez kierownika działu spedycji



PLANOWANIE



Kolejność działań:

Poza systemem

1. Wybór wykonawcy przewozu (przewóz własnych, wyszukanie przewoźnika, wyszukanie spedytora)
2. Bukowanie miejsc na kontener w przewozie (morskim i/lub lotniczym i/lub kolejowym)

W systemie

3. Sprawdzenie wymagań dla towarów niebezpiecznych (Scenariusz alternatywny, tylko w przypadku towarów niebezpiecznych)
4. Sprawdzenie możliwości:
 - wykorzystania własnych środków transportu,
 - wynajęcia przewoźników,
 - zlecenia przewozu innemu spedytorowi
5. Bukowanie miejsc

Wybór wykonawcy przewozu (scenariusz podstawowy)

Zaplanowanie własnych środków transportu

Jeśli spedytor dysponuje własnymi środkami transportu i opłacalne jest ich wykorzystanie w danym przewozie – uwzględnia je w liście środków transportu planowanych do bieżącego przewozu. W przypadku korzystania z HUBów należy uwzględnić tylko te, które posiadają urządzenia do przeładunku kontenerów.

Wyszukanie spedytorów i podwykonawców

Spedytor korzysta z usług innych spedytorów - zwykle miejscowych w przypadku dostawy lub

odbioru towaru z miejsc odległych terytorialnie (np. dostawa z fabryki w Chinach do terminala portowego)

W przypadku armatorów, po zabukowaniu miejsca na kontener/kontenery na statku wystawia on tzw. draft konosamentu, który nadawca musi potwierdzić (m.in. zgodność towaru). Po potwierdzeniu draftu konosamentu armator udostępnia kontener.

Wyszukanie przewoźników

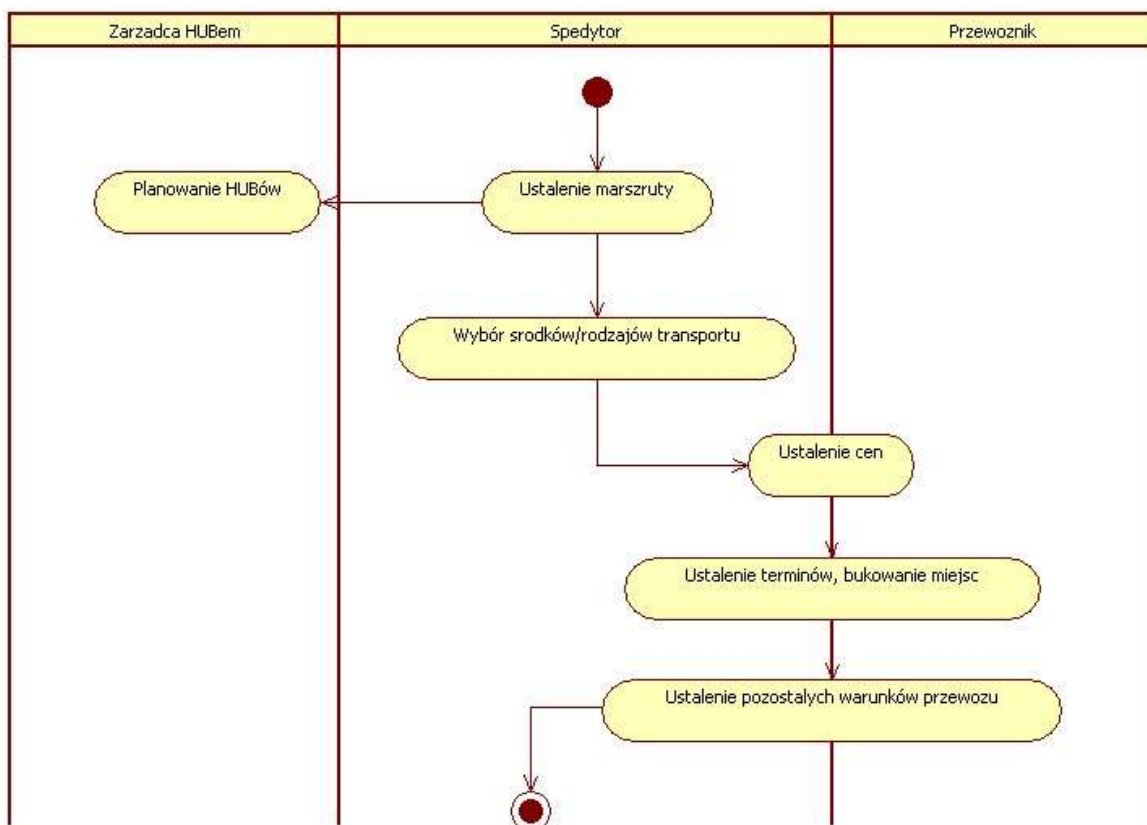
Wyszukanie przewoźników dysponujących:

- taborem umożliwiającym przewóz kontenerów,
- kierowcami z odpowiednimi uprawnieniami.

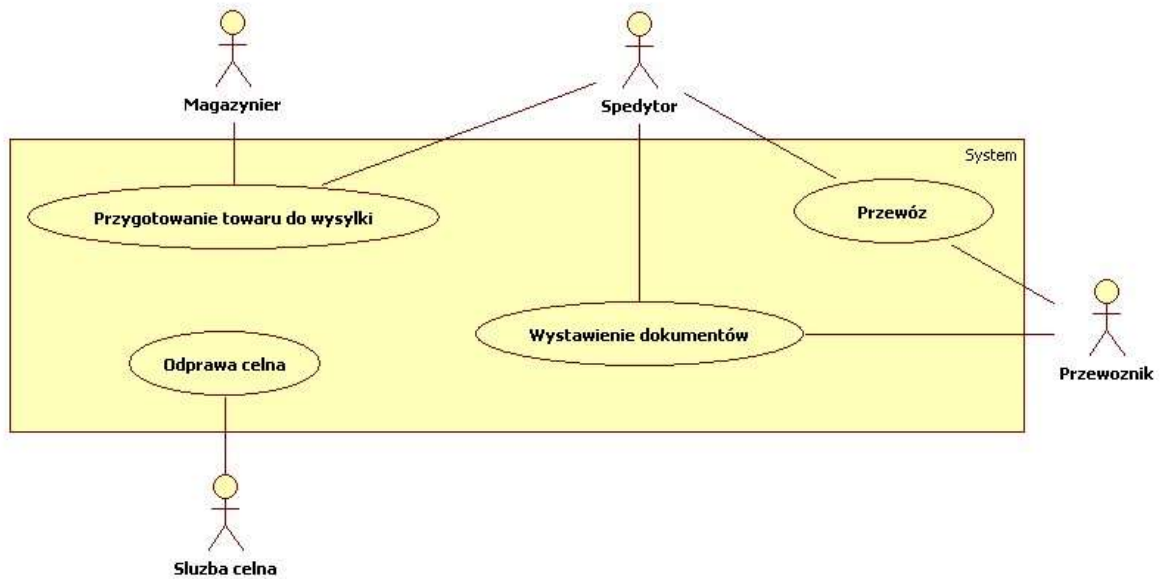
Sprawdzenie wymagań dla towarów niebezpiecznych

Sprawdzenie możliwości przewozu towarów niebezpiecznych z uwagi na różne ograniczenia przewozu w transporcie drogowym, wodnym i powietrznym). Sprawdzenie czy każdy towar niebezpieczny posiada załączniki ADR (instrukcję przewozu).

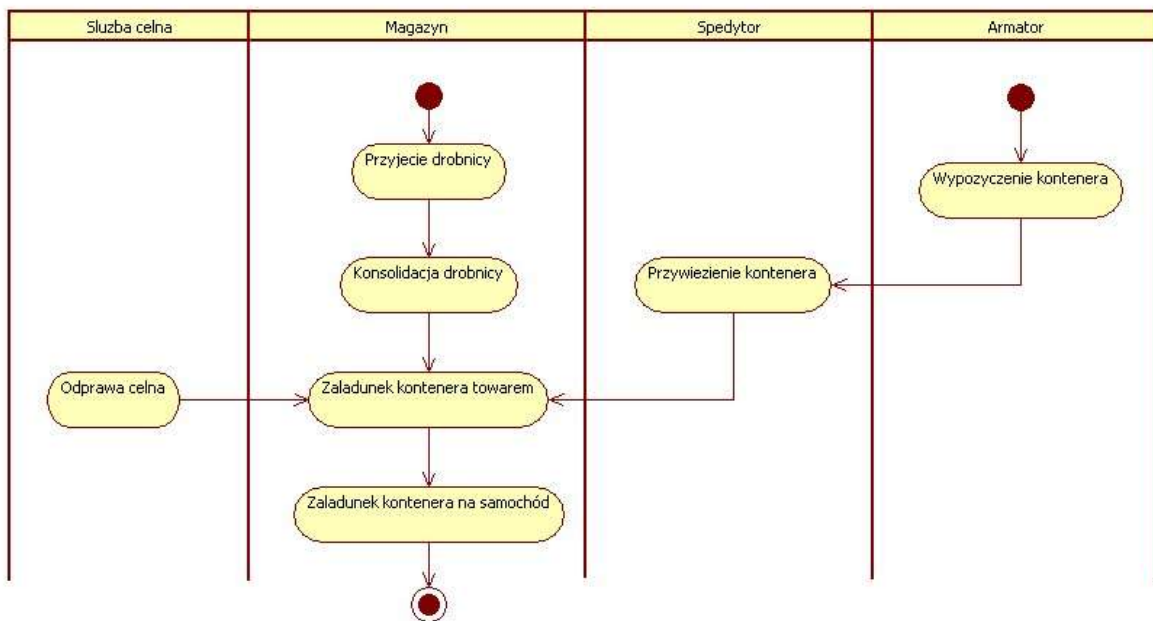
Każdy towar niebezpieczny musi posiadać załącznik ADR. Obecnie w transporcie drogowym przewidziana jest jedna instrukcja ADR dla wszystkich towarów niebezpiecznych (z wyjątkiem gazów, cieczy itp., ale te substancje nie będą składowane w kontenerze)



REALIZACJA



Przygotowanie towaru do wysyłki



Opis poszczególnych przypadków + wymagania

Przyjęcie przesyłki drobnicowej

Zarejestrowanie:

- opisu towaru
- ilości,
- wagi netto i brutto
- nośnika/nośników, na których towar będzie umieszczony w magazynie

Konsolidacja drobnicy

(w przypadku załadunku towarów np. z produkcji , zapewniających cały kontener, przyjęcie i konsolidacja drobnicy nie występują)

Przywiezienie kontenera od armatora

Załadunek towaru

Zarejestrowanie:

- nr SSCC (kontenera), do każdego nośnika ładowanego do kontenera,
- numerów SSCC wchodzących w skład zlecenia transportowego

Odprawa celna

W przypadku przewozów poza granice Unii Europejskiej konieczna jest odprawa celna towarów. Towarzyszy jest wystawienie dokumentu SAD (Single Administrative Document)

Realizacja zlecenia – przewóz

Wystawienie konosamentu

Dokument zawiera tzw. 3 oryginały (niekiedy 4); dla nadawcy, spedytora i odbiorcy.

Odbiorca może odesłać towar tylko w przypadku okazania 3 oryginałów konosamentu.

Oryginały przekazywane są odbiorcy, po załatwieniu przez niego formalności i uiszczeniu wszelkich opłat. Oryginały konosamentów wysyłane są tzw. pocztą kurierską rejestrowaną np. przez DHL, UPS

Konosament zawiera 1 nadawcę i 1 odbiorcę (głównie od spedytora do spedytora)

Waga netto i brutto

ilość sztuk (lub innych jednostek)

port załadunku i wyładunku

data załadunku

przewidywana data wyładunku

warunki dostawy

inf. o mat. niebezpiecznych

Środki transportu

W zależności od wyboru środków transportu: własnych, przewoźników, spedytorów istnieją 3 sposoby realizacji przewozów:

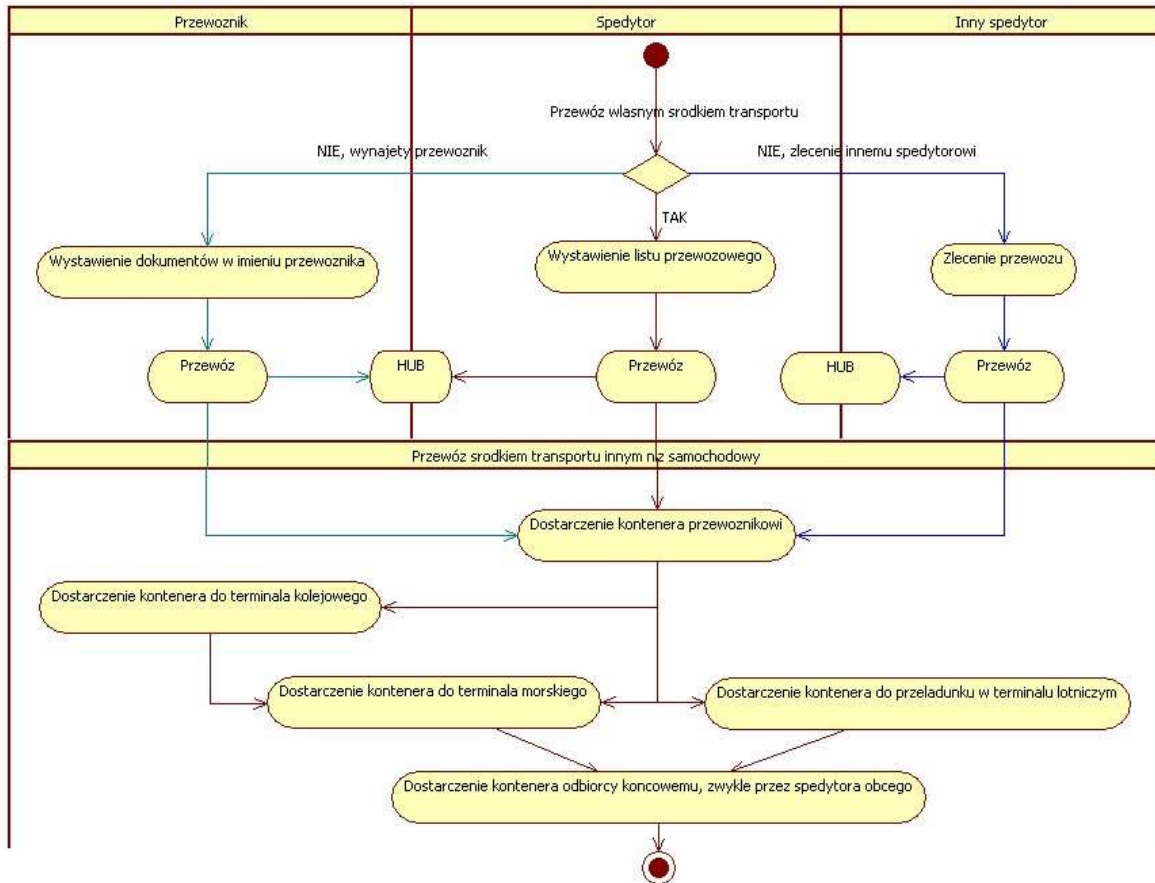
1. Przewóz własnymi środkami transportu na podstawie (własnego) listu przewozowego

Realizacja przewozów przez wynajętych przewoźników wg dotychczasowych reguł stosowanych w TMS

2. Wynajęcie środka transportu współpracującego przewoźnika. Stosowaną praktyką jest wystawianie listu przewozowego w imieniu przewoźnika

Realizacja przewozów następuje wg dotychczasowych reguł stosowanych w TMS

3. Zlecenie usługi innemu spedytorowi (zwykle na innym kontynencie)



Przeładunki w HUBie

Przewozy są realizowane bezpośrednio lub poprzez HUBy do przewoźników świadczących przewozy kolejowe, morskie lotnicze.

Realizacja przeładunków w HUBach dysponujących urządzeniami do przeładunku kontenerów wg dotychczasowych reguł stosowanych w TMS

W zależności od rodzaju transportu wystawiane są różne typy dokumentów.

Transport samochodowy: list przewozowy, międzynarodowy list przewozowy CMR

CMR wystawiany jest w trzech egzemplarzach:

- dla nadawcy, będący dowodem oddania przesyłki przewoźnikowi,
- towarzyszący przesyłce, przeznaczony dla odbiorcy,
- zatrzymywany przez przewoźnika, stanowiący dowód wywiązania się z umowy o przewóz.

Praktyką jest, że listy przewozowe wystawia spedytor a nie przewoźnik.

Transport kolejowy: międzynarodowy list przewozowy CIM (**wystawia przewoźnik**)

CIM składa się z pięciu egzemplarzy:

- oryginału listu przewozowego dla odbiorcy przesyłki,
- ceduły, która towarzyszy przesyłce do stacji przeznaczenia lub stacji ponownego nadania,

- poświadczenia odbioru, które zostaje na stacji przeznaczenia,
- wtórnika listu przewozowego, przeznaczonego dla nadawcy przesyłki,
- poświadczenia wysłania, pozostającego na stacji nadania.

Transport lotniczy: międzynarodowy list przewozowy (AWB, HAWB)

Na komplet listu lotniczego składają się trzy oryginały i kopie:

- oryginał nr 1 - zielony, przeznaczony dla przewoźnika,
- oryginał nr 2 - różowy, dla odbiorcy; towarzyszy przesyłce i w porcie docelowym jest wręczany odbiorcy wraz z przesyłką,
- oryginał nr 3 - niebieski, dla nadawcy; stanowi dla niego dowód zawarcia umowy,
- kopie, których może być 2 lub 3 do każdego oryginału, służą jako dowód pokwitowania dostawy, dokument ułatwiający odprawę celną, dokument rozliczeniowy kolejnych przewoźników itd.

Transport morski: konosament morski (Bill of Lading)

Konosament wystawiany jest zwykle na drukach własnych armatora w trzech egzemplarzach: dla odbiorcy, przewoźnika i nadawcy

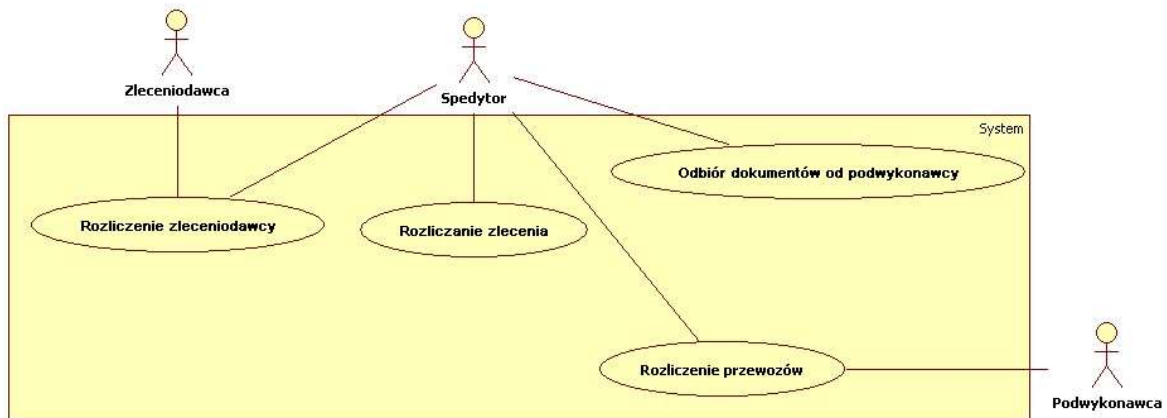
Przyjęcie dokumentów wystawionych przez przewoźników

Głównie chodzi o dokumenty w transporcie kolejowym (CIM), morskim (konosament morski), lotniczym (AWB)

Dostarczenie do armatora

Po dostarczeniu towaru do przewoźnika, a konkretnie po przekroczeniu burty statku, draft konosamentu zostaje podstemplowany czyniąc go pełnoprawnym dokumentem.

ROZLICZANIE



Odbiór dokumentów od podwykonawców

Rozliczenie zlecenia odbywa się po otrzymaniu wszelkich niezbędnych dokumentów od podwykonawców.

Rozliczenie spedytora, podwykonawcy

Rozliczenie odbywa się na podstawie stawek bądź umowy podpisanej ze spedytorem-podwykonawcą w fazie planowania przewozów

Rozliczenie przewoźnika

Rozliczenie przewoźnika odbywa się na podstawie stawek bądź umowy podpisanej z przewoźnikiem w fazie planowania przewozów.

Rozliczanie ze zleceniodawcą

Rozliczenie zleceniodawcy na podstawie wartości kosztów określonych w zleceniu spedycyjnym / bądź umowie podpisanej ze zleceniodawcą z uwzględnieniem ew., odszkodowań za zniszczenie itp.