

**UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA**

DIPLOMSKO DELO

**NABAVA NAMIZNOTENIŠKIH MIZ ZA MEDNARODNO
PRVENSTVO SLOVENIJE**

Ljubljana, avgust 2010

PETRA ŠKABAR RADIČEVIĆ

IZJAVA

Študentka PETRA ŠKABAR RADIČEVIĆ izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom mag. MARTINA RAJGLJA, in da dovolim njegovo objavo na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne 6.8.2010

Podpis: _____

KAZALO

UVOD	1
1 NAMIZNI TENIS NEKOČ IN DANES	2
2 SKLADNOST NAMIZNOTENIŠKIH MIZ Z MEDNARODNIMI PRAVILI	3
3 MEDNARODNO PRVENSTVO SLOVENIJE.....	4
4 NABAVA NAMIZNOTENIŠKIH MIZ	5
4.1 Nabavne cene namiznoteniških miz	5
4.2 Najugodnejše nabavne cene	5
5 MOŽNE PREVOZNE POTI IZBRANIH PONUDNIKOV	6
5.1 Sprejemanje prevoznih odločitev	6
5.2 Analiza stroškov	7
5.3 Vrste prevoznih poti	7
5.4 Izbira prevoznih poti	8
5.4.1 Prostornina tovora	9
5.4.2 Najkrajša pot	10
5.4.3 Kriterij pravočasne dobave	11
6 OPTIMIZIRANJE PREVOZNIH STROŠKOV	11
6.1 Uvoz iz Lyona	11
6.1.1 Cestni prevoz	11
6.1.2 Zračni prevoz	13
6.1.3 Najugodnejši prevoz	15
6.2 Uvoz iz Stockholma	15
6.2.1 Cestni prevoz	15
6.2.2 Zračni prevoz	15
6.3 Uvoz iz Pekinga.....	16
6.3.1 Določitev možnih prevoznih poti.....	16
6.3.2 Potek raziskave	18
6.3.3 Prevozni stroški Peking–Koper.....	18
6.3.3.1 Uporaba klavzule CFR	18
6.3.3.2 Uporaba klavzule CIF	19
6.3.4 Prevozni stroški Koper–Ljubljana	20
6.3.4.1 Predračun Špediterja 1	20
6.3.4.2 Predračun Špediterja 2	21

6.3.5 Primerjava prevoznih stroškov na relaciji Peking–Ljubljana	22
6.3.6 Prevozni stroški Peking–Ljubljana	23
6.3.6.1 Uporaba klavzule EXW.....	23
6.4 Prevoz miz do športne dvorane v Velenju.....	24
6.5 Vključitev davka na dodano vrednost	24
6.6 Najugodnejši ponudnik.....	25
6.7 Optimalna prevozna pot namiznoteniških miz za potrebe mednarodnega prvenstva Slovenije	25
SKLEP.....	26
LITERATURA IN VIRI	28
PRILOGE	1

KAZALO SLIK

Slika 1: Simbolični prikaz namiznoteniške mize	3
Slika 2: Vrste prevoza	8
Slika 3: Prikaz cestnih prevoznih stroškov Lyon–Ljubljana (v EUR).....	13
Slika 4: Potek najugodnejše poti iz Lyona v Ljubljano (pot A).....	15
Slika 5: Primerjava prevoznih stroškov uvoza miz iz Lyona in Stockholma v Ljubljano (v EUR)	16
Slika 6: Možne prevozne poti Peking–Koper	17
Slika 7: Prikaz poteka raziskave optimalne prevozne poti Peking–Ljubljana	18
Slika 8: Optimalna prevozna pot namiznoteniških miz za potrebe mednarodnega prvenstva Slovenije.....	26

KAZALO TABEL

Tabela 1: Najugodnejše nabavne cene namiznoteniških miz (v EUR)	6
Tabela 2: Izbira prevozne poti na osnovi prostornine tovora in razdalje	8
Tabela 3: Izračun stroškov Lyon–Ljubljana z uporabo klasičnega prevoza (v EUR).....	12
Tabela 4: Izračun stroškov Lyon–Ljubljana z uporabo kontejnerskega prevoza (v EUR)	12
Tabela 5: Izračun stroškov Lyon–Ljubljana z uporabo tovornega letala (v EUR)	14
Tabela 6 : Predračun Prodajalca 1 (v EUR)	19

Tabela 7 : Predračun Prodajalca 2 (v EUR)	20
Tabela 8 : Predračun Špediterja 1 (v EUR).....	21
Tabela 9 : Predračun Špediterja 2 (v EUR).....	21
Tabela 10: Primerjava prevoznih stroškov Prodajalca 1 in 2 na relaciji Peking–Koper	22
Tabela 11: Primerjava prevoznih stroškov Špediterja 1 in 2 na relaciji Koper–Ljubljana	22
Tabela 12: Primerjava storitev slovenskih špediterjev z uporabo klavzule EXW (v EUR)	23
Tabela 13: Izračun prevoznih stroškov z vključenim prevozom do Velenja (v EUR).....	24

UVOD

Mednarodno prvenstvo Slovenije v namiznem tenisu (v nadaljevanju MOPS) spada med odmevnejše športne dogodke pri nas. Turnir poteka vsako leto januarja v Velenju. Vsako leto ga s pomočjo sponzorskih sredstev organizira Namiznoteniška zveza Slovenije (NTZS; v nadaljevanju Zveza). Najdonosnejši sponzor tekmovanja je prodajalec namiznoteniških miz iz Nemčije, ki Zvezi vsako leto posodi potrebno število novih miz in dodatno poskrbi za tekmovalno opremo slovenskih igralcev. Po končanem turnirju 4 mize ostanejo Zvezi, ostale mize pa Zveza vrne nemškemu prodajalcu. Zveza ima sklenjeno 6-letno pogodbo z nemškim prodajalcem. Po 6. letu vse mize pripadajo Zvezi. Pogodba s prodajalcem namiznoteniških miz iz Nemčije je za Zvezo relativno ugodna, saj ji nemški prodajalec omogoča sponzorstvo tudi pri organizaciji drugih tekmovanj (Vloga za pridobitev soglasja Vlade Republike Slovenije za organizacijo in izvedbo MOPS, 2010).

Predpostavljam, da bi zaradi finančnih problemov, ki se zadnje čase pojavljajo v namiznem tenisu, lahko prišlo do odpovedi financiranja turnirja s strani glavnega sponzorja. V primeru prekinitve pogodbe bi turnir najverjetneje odpadel, ker bi Zveza težko odkupila preostale mize (20 miz), ki jih še potrebuje, saj so nabavne cene miz nemškega prodajalca med dražjimi na trgu.

Namen diplomskega dela je predstaviti alternativne rešitve nakupa namiznoteniških miz, ki bi jih Zveza lahko uporabila ob morebitni prekinitvi pogodbe z nemškim prodajalcem. Cilj diplomske naloge je analizirati in primerjati ugodne ponudnike namiznoteniških miz in ugotoviti, kateri izmed njih je v okviru kriterija najnižjih prevoznih stroškov in kriterija pravočasne dobave za Zvezo optimalen.

Izhodišče so podatki, ki sem jih pridobila na spletnih portalih z namiznoteniško opremo. Tako sem prišla do najugodnejših nabavnih cen namiznoteniških miz. Poleg prodajalcev namiznoteniških miz sem po cenah logističnih storitev povprašala še dve slovenski podjetji, ki sta mi zaupali podatke o potencialnem uvozu miz iz izbranih držav, zato sta pravi imeni podjetij v diplomskem delu prikriti, saj gre za zaupne informacije. Ko sem zbrala vse podatke, sem se lotila analize in prišla do zanimivih ugotovitev.

Diplomska naloga je sestavljena iz 3 vsebinsko povezanih delov. V prvem delu (1.–3. poglavje) je predstavljen razvoj namiznega tenisa v Sloveniji ter opis tekmovalnih miz, primernih za mednarodno prvenstvo Slovenije.

V drugem delu (4.–5. poglavje) sledi opis uporabljenega raziskovalnega pristopa ter analiza možnih prevoznih poti namiznoteniških miz.

Tretji, najobširnejši del (6. poglavje) diplomske naloge zajema izbrane ponudnike namiznoteniških miz. V tem delu predstavljam vse pridobljene podatke s strani prodajalcev in

špediterjev. Slednji organizirajo in koordinirajo dejavnost prevoza in njegove spremljajoče dejavnosti v procesu gibanja blaga od proizvajalca do kupca (Zelenika, 2001, str. 26), zato so mi v veliko pomoč pri raziskavi. Podatke izbranih ponudnikov analiziram in med seboj primerjam. Pri raziskavi v pomorskem prevozu uporabljam trgovinska pravila (klavzule), ki razmejujejo obveznosti med dobaviteljem in kupcem, saj je tako enostavneje opredeliti obveznosti vsakega vpletenega v posel.

Po opravljeni analizi pridobljenih podatkov predstavljam najugodnejšega ponudnika in optimalno prevozno rešitev za potrebe mednarodnega prvenstva Slovenije v namiznem tenisu.

1 NAMIZNI TENIS NEKOČ IN DANES

Namizni tenis je športna panoga, ki ima v Sloveniji dolgo in uspešno tradicijo. Pričetki igranja segajo v leto 1924, ko je študent medicine Koloman Györi prišel v Mursko Soboto na počitnice iz Budimpešte in s seboj prinesel za tiste čase nenavadno prtljago – okrogle lesene lopatke, prekrite z gumijem, in bele celuloidne žogice. Tako so v Murski Soboti kot prvi v Sloveniji odkrili novo igro – pingpong.

Kmalu so pričeli z redno vadbo. Leta 1928 so se začela prva tekmovanja, kar označujemo kot začetek namiznega tenisa v Sloveniji. Namizni tenis se je iz Murske Sobote kmalu razširil po vsej Sloveniji. Večje število klubov je zahtevalo tudi boljšo organiziranost. Konec leta 1929 je nastal Medklubski namiznoteniški odbor, 31. 3. 1931 pa Ljubljanska namiznoteniška podzveza, ki ji je predsedoval dr. Anton Bajec, znani slovenski slavist in akademik.

V predvojnem času je mnogo tekmovalcev kljub zapostavljanju igralo za jugoslovansko reprezentanco. Leta 1939 se je Maks Marinko kot prvi Slovenec z medaljo (srebrno) v ekipnem delu na svetovnem prvenstvu vpisal v slovensko namiznoteniško zgodovino.

Po drugi svetovni vojni se je igranje namiznega tenisa kljub slabim razmeram (pomanjkanje dvoran in rekvizitov) zelo razširilo, kar se je kmalu izrazilo v kakovosti, saj so številni igralci pričeli nastopati za jugoslovansko reprezentanco na največjih tekmovanjih. Na spletni strani Zveze (Zgodovina NTZS, 2010) so objavljeni podatki o najuspešnejših igralcih tistega časa:

- Edvard Vecko (evropski prvak v dvojicah in ekipnem delu, nosilec še dveh srebrnih in treh bronastih medalj z evropskih ter dveh bronastih s svetovnih prvenstev),
- Janez Teran (evropski prvak v dvojicah in ekipnem delu),
- Ištvan Korpa (evropski prvak v ekipnem delu in nosilec mnogih medalj s svetovnih in evropskih prvenstev),
- Miran Savnik (srebrna medalja s svetovnega prvenstva in bronasta z evropskega prvenstva v ekipnem delu ter evropski mladinski prvak),

- Vesna Ojsteršek (nosilka dveh srebrnih medalj z evropskih prvenstev v ekipnem delu ter mnogih medalj z evropskih mladinskih prvenstev).

Poleg zgoraj omenjenih dosežkov so slovenske igralkе in igralci osvojili tudi mnogo medalj na evropskih prvenstvih za mladino.

Z osamosvojitvijo Slovenije je namizni tenis veliko napredoval. Postal je uglednejši šport, pogojen s strogimi igralnimi pravili.

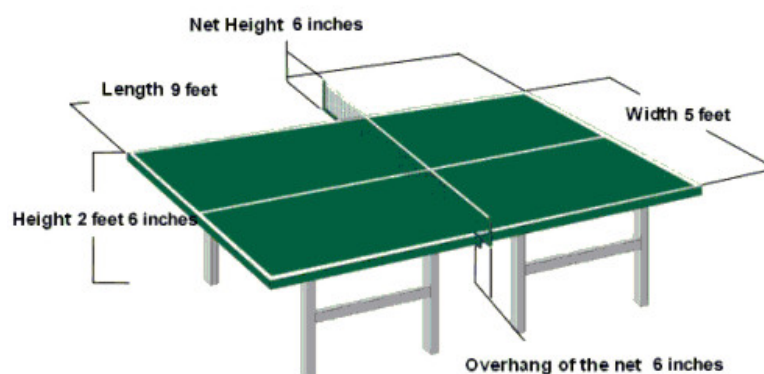
Proizvajalci namiznoteniške opreme mesečno oblikujejo nove igralne obloge in mize, ki so v skladu z naprednejšim načinom igranja, ker je le-ta zanimiv za ciljno publiko. Proizvajalcev je veliko, zato je pomembno upoštevati mednarodna pravila, ki so predpogoj, da lahko določeno opremo uporabljamo na določenem tekmovalnem nivoju. Mize, primerne za MOPS, morajo biti v skladu z mednarodnimi pravili, opisanimi v naslednjem poglavju.

2 SKLADNOST NAMIZNOTENIŠKIH MIZ Z MEDNARODNIMI PRAVILI

Zgornja površina **mize** (igralna površina) je 2,74 m dolg in 1,525 m širok pravokotnik, ki leži v vodoravni legi 76 cm nad tlemi. Miza je praviloma izdelana iz dveh enakih polovic (1,37 cm × 1,525 m). V igralno površino so všteti zgornji robovi mize, ne pa tudi deli mize pod robovi. Igralna površina je iz poljubnega enotnega materiala nesvetleče temne barve. Kriterij je višina odskoka standardizirane žoge, ki mora spuščena iz 30 cm odskočiti okoli 23 cm. Vzdolž vseh stranic mora potekati 2-centimetrska široka bela črta. Središčna črta, ki je vzporedna s stranskima črtama, mora biti široka 3 mm in prav tako bele barve.

Mreža je sestavljena iz napete mrežice in dveh držal. Mrežica visi na vrvici, ki je na obeh straneh pripeta na navpično, 15,25 cm visoko držalo, ki je od stranske črte navzven oddaljeno 15,25 cm. Zgornji rob mrežice mora biti povsod 15,25 cm nad igralno površino. Spodnji rob mrežice mora biti povsod čim bližje držalu. Mreža mora biti v celotni dolžini enako oddaljena od obeh končnih črt in v enaki višini od igralne površine (Štrumbl, 1989, str. 9).

Slika 1: Simbolični prikaz namiznoteniške mize



3 MEDNARODNO PRVENSTVO SLOVENIJE

Zveza v svetu uživa velik ugled kot organizator velikih tekmovanj, kar se je pokazalo na vseh do sedaj organiziranih tekmovanjih: na 1. svetovnem prvenstvu v Sloveniji (SPENT) leta 1965, na mednarodnih prvenstvih Jugoslavije leta 1975 in leta 1984, v samostojni Sloveniji pa na evropskem mladinskem prvenstvu leta 1993 ter na številnih mednarodnih mladinskih in članskih prvenstvih Slovenije.

Najprestižnejši turnir, ki ga organizira Zveza zadnja leta, je mednarodno prvenstvo Slovenije (MOPS), ki spada med najpomembnejša tekmovanja mednarodne namiznoteniške zveze (angl. *International Table Tennis Federation* – v nadaljevanju ITTF) in ima v namiznem tenisu podobno vlogo kot tekmovanja iz serije ATP (angl. *Association of Tennis Professionals*) v tenisu.

MOPS se odvija vsako leto v mesecu januarju v Velenju. Za organiziranje takega turnirja mora Zveza vsako leto priskrbeti 24 novih oziroma neobrabljenih namiznoteniških miz. Za organizacijo turnirja v letu 2011, morajo mize prispeti v skladišče Zveze v Ljubljani do 3. 1. 2011, saj se turnir prične 18. 1. 2011 in traja do 22. 1. 2011.

Mize morajo biti v skladu s pravili ITTF-a. Zveza ima sklenjeno pogodbo s prodajalcem namiznoteniških miz iz Nemčije, ki je tudi uradni sponzor slovenske namiznoteniške reprezentance. Vsako leto prodajalec podari Zvezi 4 nove mize blagovne znamke Tibhar ter ostale da v izposajo. Vse potrebne mize za turnir pripadejo Zvezi po 6 letih.

Poleg podarjenih miz prodajalec vsako leto za MOPS sam organizira in plača prevoz le-teh do skladišča Zveze v Ljubljani. Mize nato organizatorji na lastne stroške pripeljejo do dvorane v Velenju. Prodajalec poskrbi tudi za drugo opremo, ki je potrebna na turnirju (sodniške mizice, igralne pregrade, sponzorska oprema za slovenske tekmovalce itd.).

Če želi Zveza odkupiti vse mize blagovne znamke Tibhar v enem letu, mora za en tekmovalni prostor (miza, ograde in sodniški mizi) odšteti 1.200 EUR. Zveza ima sklenjeno pogodbo z prodajalcem iz Nemčije 1 polno leto, kar pomeni, da bi morala odkupiti preostalih 20 miz, če bi želela organizirati turnir brez sponzorske pomoči prodajalca iz Nemčije. Nabavna cena namiznoteniške mize blagovne znamke Tibhar je 900 EUR. **Za nakup 20 miz blagovne znamke Tibhar** bi morala Zveza odšteti **18.000 EUR** (Vloga za pridobitev soglasja Vlade Republike Slovenije za organizacijo in izvedbo MOPS, 2010).

Ker bi lahko finančna kriza v namiznem tenisu ogrozila fundacijo sponzorskih sredstev in ker ocenjujem, da je nakup miz pri prodajalcu iz Nemčije drag, sem se odločila raziskati svetovno tržišče z namiznoteniškimi mizami.

4 NABAVA NAMIZNOTENIŠKIH MIZ

Na spletni strani ITTF-a (ITTF Approved Tables, 2010) poiščem regularne mize primerne za MOPS. Primernih miz je veliko, zato pregledam najpogosteje uporabljene mize na mednarodnih turnirjih (to so mize blagovnih znamk Butterfly, Joola, Stiga, Cornilleau, Tibhar itd.). Nato se preko spletne strani alibaba.com povežem z številnimi prodajalci namiznoteniških miz. Preko elektronskega dopisovanja s prodajalci miz pridem do ugotovitve, kateri prodajalci bi bili zanimivi za nadaljnjo raziskavo. Ugotovim, da se kvalitetne mize po ugodnih nabavnih cenah prodajajo na **Kitajskem, Švedskem in v Franciji**.

4.1 Nabavne cene namiznoteniških miz

Razpon nabavne cene regularne namiznoteniške mize se giblje od 270 do 800 EUR. Najugodnejše nabavne cene miz so na Kitajskem. Mize, proizvedene v Ameriki, so veliko dražje od kitajskih (cena blagovne znamke namiznoteniške mize Killerspin sega tudi do 2.000 EUR). Prav tako so med dražjimi mize blagovne znamke Butterfly, ki izvirajo iz Japonske, vendar se proizvajajo tudi v Nemčiji. Med dražjimi znamkami je tudi miza blagovne znamke Joola, ki izvira iz Nemčije, ter že poprej omenjene mize blagovne znamke Tibhar.

Cena namiznoteniške mize iste blagovne znamke, vendar različnega modela (tipa) je zelo variabilna. Do cenovne razlike prihaja zaradi razlike v kakovosti.

4.2 Najugodnejše nabavne cene

Izmed mnogim ponudnikov namiznoteniških miz izberem štiri. V nadaljevanju analiziram najugodnejši ponudbi s Kitajske. Nabavna cena miz na Kitajskem je izredno ugodna, ker je namizni tenis kitajski nacionalni šport, veliko je profesionalnih igralcev in konkurenčnih proizvajalcev namiznoteniške opreme. Poleg kitajskih prodajalcev analiziram mize najugodnejšega švedskega in francoskega prodajalca. Glede na visok nivo razvitosti profesionalnega namiznega tenisa v omenjenih evropskih državah predpostavljam, da so cene njunih miz ugodne.

Mize morajo dosegati kakovost, ki je pogojena z mednarodnimi pravili. Po nizkih cenah sodeč sklepam, da take mize niso najvišje kakovosti in se hitreje obrabijo. Predpostavljam, da bodo mize **na nivoju tekmovanja**, na kakršnem je MOPS, uporabljene **le enkrat**, nato pa prodane slovenskim namiznoteniškim klubom, ki organizirajo tekmovanja na državnem nivoju.

V Tabeli 1 so prikazane nabavne cene namiznoteniških miz, pridobljene preko spletnih strani alibaba.com in nextag.com.

Tabela 1: Najugodnejše nabavne cene namiznoteniških miz (v EUR)

Blagovna znamka	Model	Država	Mesto	Nabavna cena
Double Happiness Sports *	DHST 1223	Kitajska	Peking	270,00
Double Fish *	328A	Kitajska	Peking	290,00
Stiga	STS Automatic Roller	Švedska	Stockholm	405,00
Cornilleau	Competition 610	Francija	Lyon	480,00

Legenda: * Cene kitajskih prodajalcev so preračunane iz USD v EUR po tečaju dne 28. 5. 2010 (Pretvornik valut – menjalni tečaji, 2010).

Vir: Nabavne cene namiznoteniških miz, pridobljene preko spletnih strani alibaba.com in nextag.com, 2010.

5 MOŽNE PREVOZNE POTI IZBRANIH PONUDNIKOV

Jakomin, Jelenc in Vlačič (2006, str. 28) so mnenja, da sodobni razvoj v svetu obravnava prevoz kot ekonomski dejavnik, ki se enakopravno vključuje v vse trgovinske posle v mednarodni menjavi blaga in storitev. Uspešnost mnogih poslovnih transakcij med posameznimi državami je zato odvisna od učinkovitega prevoza. Prevozne poti neke države izhajajo na eni strani iz njenega prometnega položaja, na drugi strani pa iz njene sposobnosti za razvoj prevoznih zmogljivosti in ponudbe prevoznih storitev.

5.1 Sprejemanje prevoznih odločitev

Odločitve se sprejemajo na osnovi zbranih informacij, ki dopolnjujejo naša spoznanja o vsaki vrsti prevoza. **Planiranje** poteka v sledečih fazah (Twrdy, 2000, str. 56-58):

- določitev različnih možnih prevoznih poti, ki jih imamo na razpolago,
- določitev vrste in načina za vsako prevozno pot (vsaki poti odgovarja določeno prevozno sredstvo),
- določitev drugih spremljajočih dejavnosti za vsako možnost,
- izračun vseh stroškov premeščanja za vsako možnost in izdelava predračunov,
- izbira najboljše možnosti, glede na vnaprej določene kriterije (npr. kriterij pravočasne dobave, kriterij najnižjih prevoznih stroškov itd.),

- izdelava načrta za realizacijo izbrane možnosti.

5.2 Analiza stroškov

Pri analizi stroškov moramo poznati tiste zahteve o uporabniku, ki so najpomembnejše v smislu varnosti in hitrosti. Šele ko to izvemo, se lahko odločamo na podlagi stroškovne analize.

Elementi za odločanje stroškovne analize:

- stroški voznine,
- stroški manipulacij (nakladanje, prekladanje, razkladanje),
- stroški pakiranja, ki zajemajo zunanjo embalažo, kontejnerje, palete,
- stroški skladiščenja v začetni, vmesni in končni fazi,
- stroški dovoza in odvoza,
- stroški zavarovanja,
- stroški carinskega posredovanja in carinjenja blaga.

5.3 Vrste prevoznih poti

Cestni prevoz

Bogataj in Potter (2007) menita, da so prednosti cestnega prevoza predvsem nizki fiksni stroški, velika prilagodljivost in relativna varnost. Vendar cestni transport ni rentabilen na dolgih razdaljah in je hkrati pogojen s cestnimi zastoji.

Železniški prevoz

Železniški prevoz je zaradi razmerja njegovih stroškov (70 % fiksnih, 30 % variabilnih) primeren za prevoz masovnih tovorov na dolgih relacijah. Vendar je za to vrsto prevoza potrebna razvejana infrastruktura.

Zračni prevoz

Zračni prevoz je hiter, varen in točen, za nekatere vrste blaga in namene tudi relativno ekonomičen. Velika pomanjkljivost pa je velika poraba energije na enoto tovora ter visoki prevozni stroški (Jakomin et al., 2006, str. 33).

Pomorski prevoz

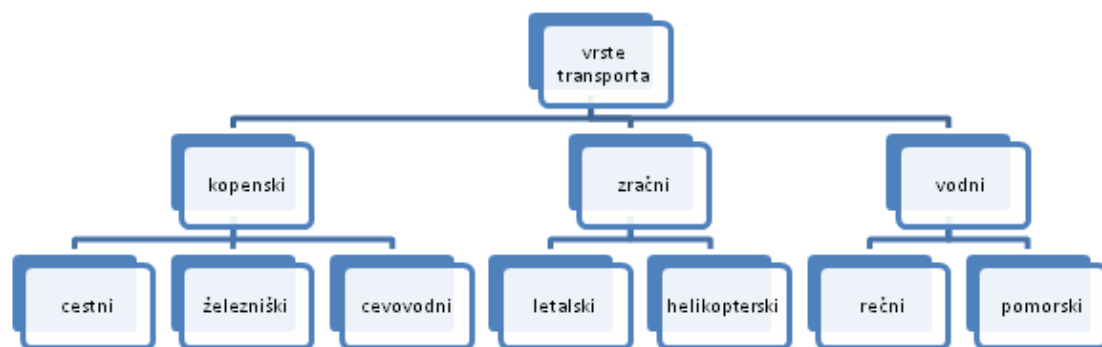
Z vidika kvalitete je pomorski prevoz ekonomičen, reden in varen, vendar pa dokaj počasen, manj točen in dostopen.

Rečni prevoz

Prevozna pot v rečnem prevozu je v veliki meri pogojena z naravnimi danostmi. Kot prevozna sredstva se uporabljajo posebne rečne ladje ali kombinirane pomorsko-rečne ladje. Pomanjkljivosti rečnega prevoza sta slaba dostopnost in počasnost, prednosti pa velike zmogljivosti, nizke cene ter možnost direktne povezave z morjem (Twrdy, 2000, str. 28).

Vse vrste prevoznih poti so prikazane na Sliki 2.

Slika 2: Vrste prevoza



transportna pot + transportno sredstvo = vrsta transporta

Vir: E. Twrdy, *Transportni sistemi*, 2000, str. 13.

5.4 Izbira prevozne poti

Rushton, Oxley in Croucher (2001, str. 345) podrobneje razlagajo izbiro prevozne poti v teoriji: Na teoretični ravni se izbirna pot določa na osnovi **prostornine tovora** in **razdalje**, ki jo mora tovor prepotovati, kot je to prikazano v Tabeli 2. Vendar v praksi o izbiri prevozne poti odločajo tudi drugi dejavniki, kot sta hitrost in zanesljivost prevoza, in mnogokrat prevladajo nad dejavniki, kot sta prostornina tovora in razdalja prevoza.

Tabela 2: Izbira prevozne poti na osnovi prostornine tovora in razdalje

Velikost tovora	Najprimernejša vrsta prevoza			
Paket	Poštni	Poštni	Poštni	Poštni
	Cestni	Cestni	Cestni	Letalski
	Letalski	Letalski	Letalski	/
Paleta	Cestni	Cestni	Cestni	Letalski
			Železniški	Ladijski

»se nadaljuje«

»nadaljevanje«

Velikost tovora	Najprimernejša vrsta prevoza			
20 ton	Cestni	Cestni	Cestni	Ladijski
			Železniški	Železniški
100 ton	Cestni	Cestni	Železniški	Ladijski
	Železniški	/	Ladijski	/
Razdalja	Kratka	Srednja	Dolga	Zelo dolga

Vir: A. Rushton & J. Oxley & P. Croucher, *The Handbook of Logistics and Distribution Management*, 2001, str. 345.

Iz izbranih držav je moč mize uvoziti na različne načine, vendar je potrebno za vsako izmed držav izbrati prevoz, ki bo v skladu z nizkimi prevoznimi stroški in pravočasno dobavo.

- Potrebam prevoza namiznoteniških miz po cesti ustreza tovornjak univerzalnega tipa s cerado (pokrivalom za ogrodje tovornjaka), saj se mize preprosto zapakira v kvalitetne kartonske embalaže in se jih naloži v običajen tovornjak. Tak prevoz postane otežen, če je potrebno blago med potjo prelagati na druge prevozne enote. V primeru izbire tovornjaka za prevoz kontejnerjev se pri prevažanju z različnimi prevoznimi sredstvi blago z izjemo začetne in končne točke ne bi prelagalo.
- V primeru železniškega prevoza bi bile mize spravljene v pokriti voz serije G (navadni zaprti vagon), ki spada v kategorijo pokritih vozov.
- Mize bi bile v primeru letalskega prevoza zapakirane v poseben kontejner, ki je prilagojen trupu letala in spominja na eskimski iglu, zato se tudi imenuje iglu kontejner. Izdelan je iz lahkega materiala in zagotavlja, da je prostor dobro izkoriščen.
- Za prevoz namiznoteniških miz po morju je primerna kontejnerska ladja. Ladja, ki prevaža samo kontejnerje, ima eno palubo in skladiščne odprtine, ki zavzemajo do 80 % širine ladje. Kontejnerji so nameščeni v vertikalna središča in na palubo.
- Rečni prevoz ne pride v poštev, ker je v okviru moje analize ekonomsko neučinkovit.

5.4.1 Prostornina tovora

Enačba za računanje prostornine ortogonalnega prostora (kvadra) je:

$$V = a * b * c, \quad (1)$$

pri čemer je:

a – dolžina,

b – širina,

c – višina.

Namiznoteniška miza je sestavljena iz dveh polovic (kosov). Dolžina posameznega kosa mize je 137 cm, širina 137 cm in višina 76 cm (stojalo mize). Stojalo mize je zložljivo, zato se posamezne kose mize zapakira v kartonske embalaže dimenzij $137 \times 152,5 \times 60$. Tako se prihrani pri prostornini tovora. Prostornina enega zapakiranega kosa mize je $1,25 \text{ m}^3$. Prostornina vseh 48 zapakiranih kosov znaša 60 m^3 . Za tolikšen volumen je potreben univerzalni 40-čeveljski¹ (angl. *feet*) kontejner, ki ima maksimalno prostornino 65 m^3 (glej Prilogo 6). Univerzalni kontejner je namenjen prevozu blaga, zapakiranega v embalažo, ki je namenjena široki potrošnji (Zelenika & Jakomin, 1995, str. 131).

Teža namiznoteniške mize je 150 kg. Neto teža miz znaša 3.600 kg. Če prištejem težo praznega kontejnerja (taro), ki je 3.800 kg, je celotna (bruto) teža, pripravljena za nakladanje, 7.400 kg. Pregled vseh karakteristik kontejnerjev je na voljo na spletni strani eurogate-solution.com (Karakteristike kontejnerjev, 2010).

5.4.2 Najkrajša pot

Najkrajšo pot sem izmerila s pomočjo aplikacije na spletni strani Google maps (2010). Najkrajša pot iz Lyona do Ljubljane traja 9 h in 1 min. Najkrajša pot iz Stockholma do Ljubljane traja 20 h in 32 min. Obe sta izmerjeni ob uporabi cestnega prevoza, ker se ga največ uporablja na omenjenih relacijah. Najkrajšo pot iz Pekinga do Ljubljane je težko izmeriti, zato si pomagam s podatki, pridobljenimi na spletni strani bookingpoint.net (Potniški leti, 2010), kjer so predstavljeni časovni podatki različnih potniških letov. Iz pridobljenih podatkov je moč izračunati, da potuje letalo iz Pekinga v Ljubljano okoli 16 h. Sklepam, da prevoz po kopnem iz Kitajske do Slovenije traja veliko dlje. V praksi se ga ne uporablja, ker je ekonomsko neučinkovit

Na podlagi pridobljenih razdalj in izračunane teže lahko razvrstim poti v sledeče razrede:

- Relacija Lyon–Ljubljana je **kratka**, zato poteka optimalni prevoz **po cesti**,
- Relacija Stockholm–Ljubljana je **srednja**, zato poteka optimalni prevoz **po cesti**,
- Relacija Peking–Ljubljana je **zelo dolga**, zato poteka optimalni prevoz **po morju** (ladja) ali **po železniških tirih** (železnica).

¹ Čevelj je ameriška enota za dolžino, ki se uporablja v pomorskem transportu. 1 čevelj (angl. *foot*) = 0,3048 m.

Železniškega prevoza podrobneje ne obdelam, ker se ta vrsta prevoza na omenjenih relacijah ne uporablja veliko. Logistika železniškega prevoza je zahtevnejša, za omenjene relacije pa ekonomsko neučinkovita.

5.4.3 Kriterij pravočasne dobave

Po Požarjevih besedah (1985, str. 23) tiči eden od vidikov sodobnega gledanja na materialni tok v kompleksnejšem upoštevanju časa. Nekoč so čas večinoma obravnavali v zvezi s hitrostjo prevoznih sredstev. Čas je enkratna kategorija, ki se je ne da nadomestiti. Če smo v določenem času prepeljali določeno količino blaga s slabše izkoriščenimi prevoznimi sredstvi, tega časa ne moremo več nadoknaditi, kar pomeni, da ne moremo več v istem času prepeljati več blaga z boljše izkoriščenimi prevoznimi sredstvi. Večje količine blaga lahko prepeljemo kasneje (torej ne v istem času) in s tem popravimo naš prejšnji pomanjkljivi prevoz. Vendar to ne pomeni nadomestitev časa, ker naknadni prevoz ni več enak prejšnjemu. Če se zavedamo nenadomestljivosti časa, potem se bomo z večjo zavestjo borili za izkoriščanje časa.

Namiznoteniške mize morajo biti dostavljene v skladišče Zveze v Ljubljani do 3. 1. 2011, zato je pomembno upoštevanje kriterija pravočasne dobave.

6 OPTIMIZIRANJE PREVOZNIH STROŠKOV

6.1 Uvoz iz Lyona

6.1.1 Cestni prevoz

Klasični prevoz

Klasični prevoz vključuje uporabo običajnega tovornjaka (glej Prilogo 5). Cena klasičnega prevoza avtoprevoznika V. M. s.p. je 0,80 EUR na kilometer. Potrebno je upoštevati kriterij pravočasne dobave in kriterij najnižjih prevoznih stroškov. Cestni transport iz Lyona do Ljubljane lahko poteka po treh poteh. Najkrajša pot meri 932 km (v nadaljevanju pot A), srednja 959 km (pot B), najdaljša pa 1.136 km (pot C). Izberem pot A, ker je najkrajša in ima najnižje stroške na enoto tovora. Izračuni stroškov klasičnega prevoza miz iz Lyona v Ljubljano so predstavljeni v Tabeli 3.

Tabela 3: Izračun stroškov Lyon–Ljubljana z uporabo klasičnega prevoza (v EUR)

Pot	Št. kilometrov (1)	Cena/km (2)*	Strošek prevoza (3)=(1)×(2)	Nabavna cena (4)	Št. enot (5)	Nabavna vrednost miz (6)=(4)×(5)	Celotni stroški (7)=(3)+(6)	Stroški/mizo (8)=(7)/(5)
A	932	0,80	745,60	480,00	24	11.520,00	12.265,60	511,07
B	959	0,80	767,20	480,00	24	11.520,00	12.287,20	511,97
C	1136	0,80	908,80	480,00	24	11.520,00	12.428,80	517,87

Legenda: * Podatki o ceni na kilometer vključujejo stroške manipulacij.

Vir: Lastni izračuni na osnovi podatkov, pridobljenih pri avtoprevozniku V. M. s.p., 2010.

Kontejnarski prevoz

Kontejnarski cestni prevoz je prevoz kontejnerja na tovornjaku. Kontejner omogoča unitizacijo tovora, kar pomeni, da olajšuje pretovorne manipulacije tako, da se blago v kontejnerju na prevozni poti ne razstavi, ampak potuje celovito od mesta proizvodnje do mesta potrošnje. Kontejner mora biti vzdržljiv, nepropusten, ograjen z vseh strani in izdelan iz negorljivih materialov. Prevoz namiznoteniških miz poteka po enakih poteh kot prevoz s klasičnim tovornjakom. Izračuni stroškov kontejnerskega prevoza miz iz Lyona v Ljubljano so predstavljeni v Tabeli 4.

Tabela 4: Izračun stroškov Lyon–Ljubljana z uporabo kontejnerskega prevoza (v EUR)

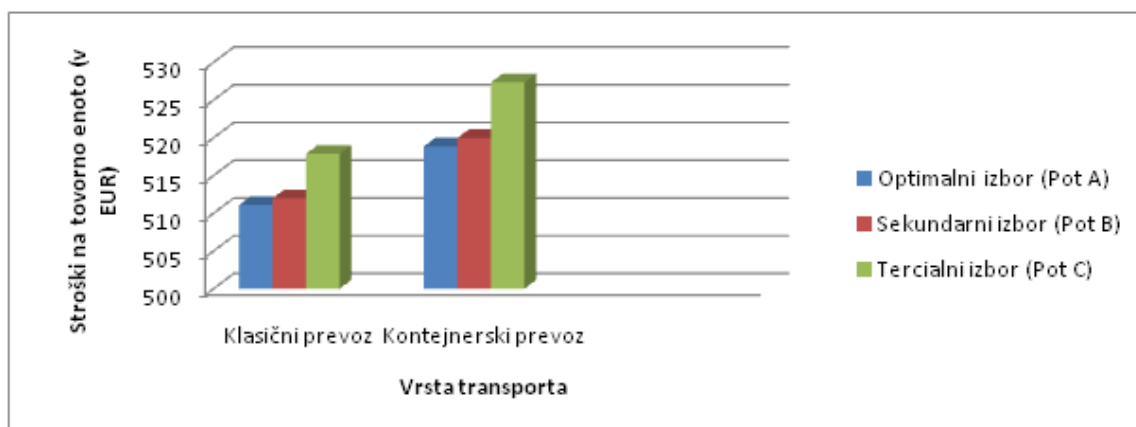
Pot	Št. kilometrov (1)	Cena/km (2)*	Strošek prevoza (3)=(1)×(2)	Nabavna cena (4)	Št. enot (5)	Nabavna vrednost miz (6)=(4)×(5)	Celotni stroški (7)=(3)+(6)	Stroški/mizo (8)=(7)/(5)
A	932	1,00	932,00	480,00	24	11.520,00	12.452,00	518,83
B	959	1,00	959,00	480,00	24	11.520,00	12.479,00	519,96
C	1136	1,00	1136,00	480,00	24	11.520,00	12.656,00	527,33

Legenda: * Podatki o ceni na kilometer vključujejo stroške manipulacij.

Vir: Lastni izračuni na osnovi podatkov, pridobljenih pri avtoprevozniku V. M. s.p., 2010.

Ob uporabi klasičnega prevoza po poti A znašajo najnižji prevozni stroški na enoto tovora, vključno z nabavno vrednostjo miz blagovne znamke Cornilleau, 511,07 EUR. Razlika v ceni med najdaljšo in najkrajšo potjo klasičnega prevoza je majhna – 6,80 EUR. Pri uporabi kontejnerskega prevoza znašajo najnižji prevozni stroški, vključno z nabavno vrednostjo miz, 518,83 EUR na tovrno enoto. Razlika med najcenejšim in najdražjim kontejnerskim prevozom znaša 8,50 EUR. Vsi izračunani stroški klasičnega prevoza so nižji od stroškov kontejnerskega, zato je klasični prevoz primernejši (glej Sliko 3).

Slika 3: Prikaz cestnih prevoznih stroškov Lyon–Ljubljana (v EUR)



6.1.2 Zračni prevoz

Izračun letalskih prevoznih stroškov

V slovenskem logističnem podjetju Feniks d.o.o. poizvem, kako bi bilo optimalno prepeljati mize v Ljubljano z tovornim letalom. Po podatkih podjetja Feniks d.o.o. poteka optimalna prevozna pot namiznoteniških miz iz Lyona do Istanbula ter nato iz Istanbula do Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana (v nadaljevanju Letališče JP). Prevoz poteka z letalskim prevoznikom Turkish Airlines.

Iz prejetih podatkov podjetja Feniks d.o.o. razberem, da se v letalskem prevozu stroške računa na podlagi dejanske in obračunske teže tovora. Dejansko težo tovora dobimo, če pomnožimo število vseh tovornih enot z težo posamezne tovarne enote, tako kot je prikazano v enačbi (2). Obračunsko težo dobimo, če s številom tovornih enot pomnožimo prostornino posamezne kartonske embalaže (dolžina × širina × višina) v cm^3 in nato delimo s 6.000, kot je prikazano v enačbi (3).

$$\text{Dejanska teža} = \text{št. tovornih enot} * \text{teža posamezne tovarne enote} \quad (2)$$

$$\text{Obračunska teža} = \frac{\text{dimenzije posameznega kartona (v cm)} * \text{št. tovornih enot}}{6000} \quad (3)$$

Tovornih enot je 24, teža posamezne enote je 150 kg. Dejanska izračunana teža je izračunana z enačbo (2) in znaša 3.600 kg. Obe polovici ene mize zapakiram v kartonsko embalažo s prostornino $137 \times 152,5 \times 120$ (v cm^3). Obračunska teža 24 enot tovora je **10.028** kg z uporabo enačbe (3). Polovično pakiranje miz (kot pri cestnem prevozu) ni potrebno, saj je prevoz s tovornim letalom varnejši z vidika poškodb.

Stroški letalskega prevoza so sestavljeni iz osnovne letalske voznine, dodatkov, vezanih na voznino, storitev na letališču kopenskega prevoza in carinskega posredovanja. V Tabeli 5 so prikazani stroški na relaciji Lyon–Ljubljana z uporabo tovornega letala.

Tabela 5: Izračun stroškov prevoza na relaciji Lyon–Ljubljana z uporabo tovornega letala (v EUR)

Dejavnost	Cena/kg	Fiksna cena	Skupna cena
AF (+1000 kg)	1,40		14.039,20
FSC	0,45		1.620,00
ISS	0,15		540,00
ATA	0,05		180,00
Manipulacija Lyon		40,00	40,00
Skladiščenje Lyon	0,16		576,00
Manipulacija JP		25,00	25,00
Skladiščenje JP	0,15		540,00
Prevoz Letališče JP–Ljubljana Center		120,00	120,00
Stroški prevoza (skupaj)			17.680,20
Nabavna vrednost miz			11.520,00
Celotni stroški			29.200,20
Stroški/mizo			1.216,68

Vir: Lastni izračuni na osnovi podatkov, pridobljenih v podjetju Feniks d.o.o., 2010.

Letalski prevozniki stroški na relaciji Lyon–skladišče Zveze v Ljubljani so 17.680,20 EUR. Z vključeno nabavno vrednostjo miz blagovne znamke Cornilleau znašajo prevozniki stroški do skladišča Zveze v Ljubljani 1.216,68 EUR na tovorno enoto in so veliko višji od stroškov prevoza miz po kopnem. Letalski prevoz ima veliko porabo energije na enoto tovora in visoke prevozne stroške.

Razlaga uporabljenih kratic v letalskem prevozu:

- AF (angl. *Air freight*) je osnovna letalska voznina.
- FSC (angl. *Fuel surcharge*) je dodatek za gorivo.
- ISS (angl. *International security*) je dodatek za varnost.
- ATA (angl. *Airport transfer*) je letališka pristojbina.

Osnovna letalska voznina, dodatek na gorivo in dodatek na varnost so stroški, ki so prisotni pri vsakem letalskem prevozu. Letališka pristojbina, manipulacija Lyon in skladiščenje Lyon so lokalni stroški letališča v Lyonu. Nastanejo zaradi skladiščenja tovora na terminalu v Lyonu do odhoda letala in nalaganja tovora na letalo. Manipulacija JP in skladiščenje JP so lokalni stroški Letališča JP. Nastanejo zaradi razkladanja tovora iz letala na letališču JP in

skladiščenja le-tega do prevzema nadaljnjega prevoznika. Vsi stroški se obračunavajo na dejansko težo, razen stroškov osnovne letalske voznine, ki se obračunava na obračunsko težo.

6.1.3 Najugodnejši prevoz

Najugodnejši prevoz miz blagovne znamke Cornilleau je z uporabo univerzalnega tovornjaka in poti A. Stroški takega prevoza znašajo z vključeno nabavno vrednostjo miz 511,07 EUR na tovorno enoto. Potek najugodnejše poti iz Lyona v Ljubljano je prikazan na Sliki 4.

Slika 4: Potek najugodnejše poti iz Lyona v Ljubljano (pot A)



Vir: Google maps, 2010.

6.2 Uvoz iz Stockholma

6.2.1 Cestni prevoz

Cestni prevoz iz Stockholma do Ljubljane lahko poteka po dveh poteh. Krajša pot meri 2.038 km (pot X), daljša pa 2.641 km (pot Y). Klasični in kontejnerski prevoz potekata po enakih poteh. Zaradi upoštevanja kriterija pravočasne dobave in kriterija najnižjih prevoznih stroškov, si izberem pot X. Klasični prevoz poti X stane z vključeno nabavno vrednostjo miz blagovne znamke Stiga, 472,93 EUR na tovorno enoto, kontejnerski pa 489,92 EUR na tovorno enoto. Najugodnejši prevoz miz iz Stockholma je klasičen prevoz po poti X (glej Priloge 1, 2 in 4).

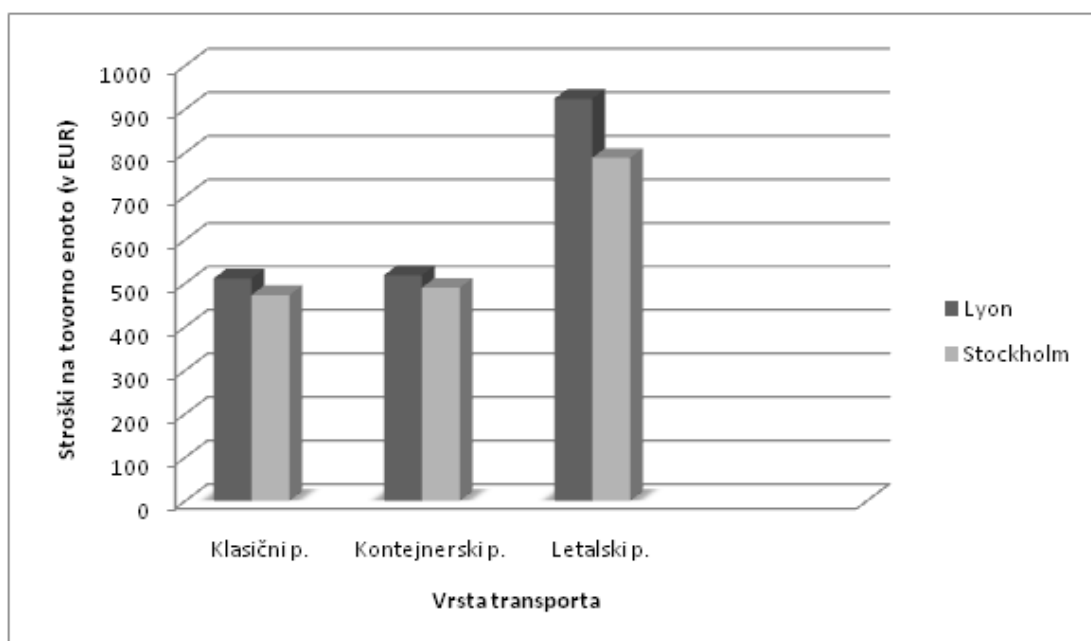
6.2.2 Zračni prevoz

Izračun prevoznih stroškov na relaciji Stockholm–Ljubljana s tovornim letalom je prikazan v Prilogi 3. Po podatkih podjetja Feniks d.o.o. poteka optimalen prevoz miz od Stockholma do

Prage ter nato od Prage do Letališča JP. Prevoz poteka z letalskim prevoznikom Czech Airlines.

Letalski prevozni stroški na relaciji Stockholm–skladišče Zveze v Ljubljani so 14.213,00 EUR. Vključno z nabavno vrednostjo miz blagovne znamke Stiga znašajo letalski prevozni stroški do skladišča Zveze v Ljubljani 997,21 EUR na tovorno enoto in so veliko višji od stroškov prevoza po kopnem. Prevoz iz Stockholma je za 3.467,20 EUR cenejši od prevoza iz Lyona. Primerjava prevoznih stroškov (na enoto tovora) uvoza iz Lyona oziroma Stockholma v Ljubljano je prikazana na Sliki 5.

Slika 5: Primerjava prevoznih stroškov uvoza miz iz Lyona in Stockholma v Ljubljano (v EUR)



6.3 Uvoz iz Pekinga

6.3.1 Določitev možnih prevoznih poti

Iz Kitajske je v srednjeevropske države najugodnejše uvažati s pomorskim prevozom. Analiza izbire prevozne poti temelji na podatkih, pridobljenih pri logističnem podjetju Fort d.o.o., v katerem tovor iz Pekinga v Luko Koper uvažajo po 3 poteh.

Pot 1

V Pekingu je kontejner z mizami naložen na tovornjak, ki tovor pripelje do luke v Šanghaju (odpravno pristanišče). Iz Šanghaja potuje kontejner na tovorni ladji po direktni morski liniji v Luko Koper (namembno pristanišče).

Pot 2

Iz Pekinga kontejner z mizami na tovornjaku pripotuje v šanghajsko luko, iz Šanghaja pa na tovorni ladji do ene izmed evropskih luk, v kateri je preložen na drugo, manjšo ladjo, ki ga pripelje v Luko Koper.

Pot 3

Tako kot zgoraj omenjene poti, tudi tretja pot predvideva kontejnerski prevoz na tovornjaku iz Pekinga v šanghajsko luko. Iz slednje kontejner na tovorni ladji potuje do luke v Singapurju, kjer se ga preloži na drugo ladjo in prepelje do ene izmed evropskih luk. V evropski luki se ga preloži na manjšo ladjo in nato odpelje v Luko Koper.

Za analizo si izberem Pot 1 (glej spodnjo sliko), saj so ostale poti kompleksnejše in zaradi večjega števila manipulacij veliko dražje.

Slika 6: Možne prevozne poti Peking–Koper



Vir: Google maps, 2010; Pristanišča v Evropi, 2010.

Simboli:

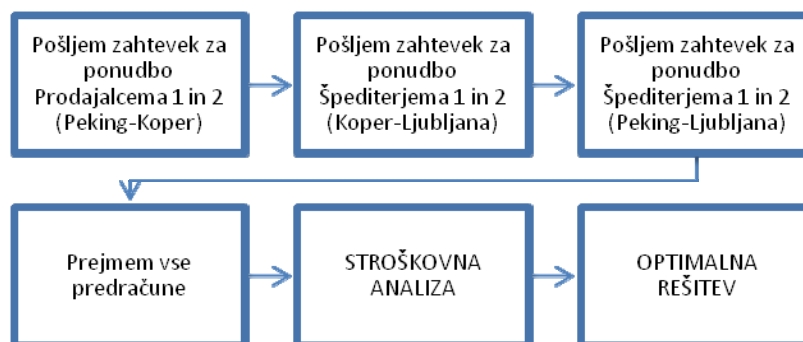
- G = Gioia Tauro (Italija),
- M = Malta freeport (Malta) in
- P = Pirej (Grčija) so evropske luke, v katerih se blago pretovarja.

6.3.2 Potek raziskave

- Kitajskemu dobavitelju (v nadaljevanju Prodajalec 1) pošljem zahtevek za ponudbo, v katerem želim izvedeti, kolikšni so stroški prevoza 24 namiznoteniških miz iz Pekinga v Koper ob zahtevi, da prevozno pot do Luke Koper organizira Prodajalec 1 (uporaba klavzule CFR).
- Drugemu kitajskemu dobavitelju (v nadaljevanju Prodajalec 2) pošljem zahtevek za ponudbo, ki v organizacijo prevozne poti 24 namiznoteniških miz do Luke Koper vključuje zavarovanje blaga (uporaba klavzule CIF).
- Slovenskima špediterjema (v nadaljevanju Špediter 1 in Špediter 2) pošljem zahtevek za ponudbo, v katerem želim izvedeti, kolikšni so stroški prevoza 24 namiznoteniških miz od Luke Koper do skladišča Zveze v Ljubljani.
- Špediterju 1 in Špediterju 2 pošljem ponovni zahtevek za ponudbo, v katerem želim izvedeti, kolikšni so stroški prevoza 24 namiznoteniških miz pod pogojem, da prevoz iz Pekinga do skladišča Zveze v Ljubljani organizirata sama (uporaba klavzule EXW).
- Opravim stroškovno analizo vseh prejetih predračunov in pridem do optimalne rešitve.

Potek raziskave optimalne prevozne poti uvoza miz iz Kitajske v Slovenijo je predstavljen na Sliki 7.

Slika 7: Prikaz poteka raziskave optimalne prevozne poti Peking–Ljubljana



6.3.3 Prevozni stroški Peking–Koper

6.3.3.1 Uporaba klavzule CFR

Prodajalcu 1 pošljem zahtevek za ponudbo, v katerem želim, da prevozne obveznosti iz Pekinga do Luke Koper uredi prodajalec sam. Prejemem njegov predračun z nabavno ceno mize blagovne znamke Double Fish (328A) 290 EUR. Prodajalec 1 mi pošlje predračun,

narejen na pariteti CFR (angl. *cost and freight*) – **stroški in voznina**, ki je prikazan v Tabeli 6.

Uporaba klavzula CFR pomeni, da je prodajalec dolžan nositi stroške in voznino, ki so potrebni, da dopremi blago do dogovorjenega namembnega pristanišča, vendar pa tveganja izgube ali poškodovanja blaga preide s prodajalca na kupca v trenutku, ko je blago prešlo ograjo ladje v odpremnom pristanišču (Makovec Brenčič & Pavlič Damijan, 1996, str. 20).

Tabela 6 : Predračun Prodajalca 1 (v EUR)

Dejavnost	Cena	Izračun stroškov
Izvozno carinjenje	15 EUR/deklaracijo	15,00
Pomorska voznina	910,00	910,00
Stroški utovora	116 EUR/kontejner	116,00
Stroški pretovora	116 EUR/kontejner	116,00
Nabavna vrednost miz	6.960,00	6.960,00
Skupaj		8.117,00

Vir: Lastni izračuni na osnovi podatkov, pridobljenih pri podjetju Fort d.o.o., 2010.

Razlaga:

- Izvozno carinjenje v Šanghaju je 15 EUR na deklaracijo (posel).
- Pomorska voznina (angl. *Ocean freight*) vključuje osnovno voznino Šanghaj–Koper, dodatek na gorivo in dodatek na ladjo (pristojbino).
- Stroški utovora so stroški nakladanja v Šanghajski luki na ladjo (angl. *Terminal handling charge* (THC). THC se imenujejo vsi manipulacijski stroški kot so nakladanje, prekladanje in razkladanje (Zelenika, 2002, str. 134).
- Stroški pretovora (THC) so stroški prekladanja iz ladje na terminal v Luko Koper.

6.3.3.2 Uporaba klavzule CIF

Prodajalcu 2 pošljem zahtevek za ponudbo, v katerem želim, da prevozne obveznosti, vključeno z zavarovanjem Peking–Luka Koper uredi prodajalec sam. Prejemem njegov predračun, ki ima nabavno ceno mize blagovne znamke Double Happiness Sports (DHST 1223) 270 EUR. Prodajalec 2 mi pošlje predračun, narejen na pariteti CIF (angl. *cost, insurance and freight*) – **stroški, zavarovanje in voznina**, ki je prikazan v Tabeli 7.

Uporaba klavzule CIF pomeni, da ima prodajalec enake obveznosti kot pri klavzuli CFR, vendar z dodatkom, da je dolžan kupcu priskrbeti pomorsko zavarovanje zoper tveganje izgube ali poškodovanje blaga med prevozom. Prodajalec mora skleniti pogodbo o zavarovanju in plačati zavarovalno premijo (Makovec Brenčič & Pavlič Damijan, 1996, str. 23).

Tabela 7 : Predračun Prodajalca 2 (v EUR)

Dejavnost	Cena	Izračun stroškov
Izvozno carinjenje	15 EUR/deklaracijo	15,00
Pomorska voznina	860,00	860,00
Stroški utovora	116 EUR/kontejner	116,00
Stroški pretovora	116 EUR/kontejner	116,00
Zavarovalna premija (Peking–Luka Koper)	4,8 % nabavne vrednosti miz	31,10
Nabavna vrednost miz	6.480,00	6.480,00
Skupaj		7.618,10

Vir: Lastni izračuni na osnovi podatkov, pridobljenih v podjetju Fort d.o.o., 2010.

Razlaga:

- Izvozno carinjenje v Šanghaju je 15 EUR na deklaracijo (posel).
- Pomorska voznina vključuje osnovno voznino Šanghaj–Koper, dodatek na gorivo in dodatek na ladjo (pristojbino).
- Stroški utovora so stroški nakladanja v Šanghajski luki na ladjo.
- Stroški pretovora so stroški prekladanja iz ladje na terminal v Luko Koper.
- Zavarovalna premija vključuje zavarovanje blaga iz skladišča v Šanghaju do skladišča v Luki Koper.

Prevozni stroški Prodajalca 2 so, vključno z nabavno vrednostjo miz in zavarovanjem, od prevoznih stroškov Prodajalca 1 za 499,00 EUR nižji. Z vidika kriterija najnižjih prevoznih stroškov je Prodajalec 2 v primerjavi s prvim **ugodnejši**, ponuja namreč nižjo nabavno vrednost miz blagovne znamke Double Happiness Sports (DHST 1223) in nižje prevozne stroške.

Menim, da je pomorska voznina v predračunu Prodajalca 2 visoka. Ker v predračunu niso zapisani stroški prevoza iz Pekinga do Šanghaja, sklepam, da ima morda Prodajalec 2 skladišče z namiznoteniškimi mizami v Šanghaju ter da zato zaračuna visoko pomorsko voznino in na njej gradi dobiček.

6.3.4 Prevozni stroški Koper–Ljubljana

6.3.4.1 Predračun Špediterja 1

Ker Prodajalec 1 blaga ni zavezan zavarovati, je priporočljivo, da ga zavarujem, saj potuje iz daljne države. Za zavarovanje blaga iz Pekinga do Ljubljane in prevoz blaga iz Luke Koper do skladišča Zveze v Ljubljani zadolžim Špediterja 1. Predračun Špediterja 1 je prikazan v Tabeli 8.

Tabela 8 : Predračun Špediterja 1 (v EUR)

Dejavnost	Cena	Izračun stroškov
Zavarovalna premija (Šanghaj–Ljubljana)	2,85 % nabavne vrednosti miz Double Fish	19,84
Uvozno carinjenje	30 EUR/deklaracijo	30,00
Stroški pretovora	116 EUR/kontejner	116,00
Prevoz Koper–Ljubljana	Cesta: 250,00	250,00
Špediterska storitev	75,00	75,00
Skupaj		490,84

Vir: Lastni izračuni na osnovi podatkov, pridobljenih v podjetju Fort d.o.o., 2010.

Razlaga:

- Zavarovalna premija vključuje zavarovanje blaga iz skladišča v Šanghaju do skladišča v Ljubljani.
- Uvozno carinjenje v Kopru je 30 EUR na deklaracijo (posel).
- Stroški pretovora vključujejo prekladanje kontejnerja iz terminala na tovornjak, razkladanje blaga v skladišče Zveze v Ljubljani in vrnitev praznega kontejnerja na terminal v Luko Koper.

6.3.4.2 Predračun Špediterja 2

Za zavarovanje in prevoz blaga Prodajalca 2 iz Luke Koper do skladišča Zveze v Ljubljani zadolžim Špediterja 2, ki mi po zahtevku za ponudbo posla pošlje predračun, prikazan v Tabeli 9.

Tabela 9 : Predračun Špediterja 2 (v EUR)

Dejavnost	Cena	Izračun stroškov
Zavarovalna premija (Luka Koper–Ljubljana)	2,5 % nabavne vrednosti miz Double Happiness Sports	16,20
Uvozno carinjenje	30 EUR/deklaracijo	30,00
Stroški pretovora	116 EUR/kontejner	116,00
Prevoz Koper–Ljubljana	Železnica: 150,00	150,00
Špediterska storitev	60,00	60,00
Skupaj		372,20

Vir: Lastni izračuni na osnovi podatkov, pridobljenih v podjetju Fort d.o.o., 2010.

Razlaga:

- Zavarovalna premija vključuje zavarovanje blaga na poti od skladišča v Luki Koper do skladišča v Ljubljani.

- Uvozno carinjenje v Kopru je 30 EUR na deklaracijo (posel).
- Stroški pretovora vključujejo prekladanje kontejnerja iz terminala na tovornjak, razkladanje blaga v skladišče Zveze v Ljubljani ter vrnitev praznega kontejnerja na terminal v Luko Koper.

Prevozni stroški Špediterja 2 so za 118,64 EUR nižji od prevoznih stroškov Špediterja 1. Špediter 2 je ugodnejši, saj za prevoz miz iz Luke Koper v Ljubljano uporablja železniški prevoz, ki je cenejši od cestnega prevoza, in za svojo storitev zaračuna nižjo premijo .

6.3.5 Primerjava prevoznih stroškov na relaciji Peking–Ljubljana

Tabela 10: Primerjava prevoznih stroškov Prodajalca 1 in 2 na relaciji Peking–Koper

	Prodajalec 1 (CFR Koper)	Prodajalec 2 (CIF Koper)
Nabavna vrednost miz (1)	6.960,00	6.480,00
Prevozni stroški na relaciji Peking–Luka Koper (2)	1.157,00	1.138,10 (vključeno zavarovanje blaga na relaciji Peking–Luka Koper)
Skupaj stroški (3)=(2)+(1)	8.117,00	7.618,10

Tabela 11: Primerjava prevoznih stroškov Špediterja 1 in 2 na relaciji Koper–Ljubljana

	Špediter 1	Špediter 2
Stroški špediterja (4)	490,84 (vključeno zavarovanje blaga na relaciji Peking–Luka Koper)	372,20 (vključeno zavarovanje na relaciji Luka Koper–Ljubljana)
Celotni stroški (5)=(4)+(3)	8.607,84	7.990,30
Stroški na mizo (6)=(5)/24	358,66	332,93

Kot je razvidno iz Tabele 10 in Tabele 11, so prevozni stroški na eno namiznoteniško mizo nižji, če le-te kupim pri Prodajalcu 2, jih pri njemu zavarujem (do Luke Koper) in jih nato pripeljem iz Luke Koper do skladišča Zveze v Ljubljani s pomočjo Špediterja 2, ki jih zavaruje na relaciji Luka Koper–Ljubljana. Celotni prevozni stroški znašajo v tem primeru 7.990,30 EUR, vključno z nabavno vrednostjo miz Prodajalca 2.

Prevozni stroški na eno namiznoteniško mizo znašajo **332,93 EUR**. Ker je nabavna vrednost izbrane mize 270 EUR, menim, da je po zgornjem prikazanem izračunu stroškov ponudba ugodna. Prodajalec 2 ima nižjo pomorsko voznino kot Prodajalec 1, Špediter 2 je ugodnejši od Špediterja 1, za prevoz miz iz Luke Koper v Ljubljano namreč uporablja železniški prevoz, ki je za 100 EUR cenejši od prevoza s tovornjakom Špediterja 1.

6.3.6 Prevozni stroški Peking–Ljubljana

6.3.6.1 Uporaba klavzule EXW

Špediterjema 1 in 2 pošljem zahtevek za ponudbo, v katerem želim, da celotne prevozne obveznosti iz Pekinga do Ljubljane uredita špediterja. Prejemem predračuna obeh špediterjev, ki sta narejena na pariteti EXW (angl. *ex works*) – **franko tovarna**. Za prevoz namiznoteniških miz iz Pekinga v Ljubljano Špediterja 1 in 2 zaračunata stroške, prikazane v Tabeli 12.

Uporaba klavzule EXW pomeni, da prodajalec izpolni obvezo izročitve, ko da blago na razpolago kupcu v svojih obratih (delavnici, tovarni, skladišču itd). Kupec nosi vse stroške odpreme blaga do zelenega mesta namembnosti (Makovec Brenčič & Pavlič Damijan, 1996, str. 8).

Tabela 12: Primerjava storitev slovenskih špediterjev z uporabo klavzule EXW (v EUR)

	Špediter 1	Špediter 2
Pomorska voznina	680,00	600,00
Zavarovanje blaga	18,47	16,20
Stroški pretovora	116,00	116,00
Prevoz Koper–Ljubljana	250,00	150,00
Špediterska storitev	75,00	60,00
Stroški špediterske storitve (skupaj)	1.139,47	942,20
Nabavna vrednost miz Prodajalca 2	6.480,00	6.480,00
Celotni stroški	7.619,47	7.422,20
Stroški na mizo	317,48	309,26

Razlaga:

- Pomorska voznina vključuje strošek prevoza Peking–Šanghaj (angl. *inland*), strošek utovora v Šanghajski luki, izvozno carinjenje in pomorsko voznino Šanghaj–Koper.
- Zavarovalna premija vključuje zavarovanje blaga na poti od skladišča v Šanghaju do skladišča v Ljubljani.
- Stroški pretovora so stroški prekladanja iz ladje na terminal v Luko Koper.
- Prevoz Koper–Ljubljana (železniški) vključuje osnovno voznino, stroške utovora na vagon ter stroške iztovora iz vagona.
- Prevoz Koper–Ljubljana (cestni) vključuje osnovno voznino, stroške utovora na tovornjak ter stroške iztovora iz tovornjaka.

Storitveni stroški Špediterja 1 so za 197,27 EUR višji od storitvenih stroškov pri poslovanju z Špediterjem 2. Prvi zaračuna dražjo pomorsko voznino, višje zavarovanje blaga, višjo ceno storitve in uporabi dražji prevoz iz Kopra v Ljubljano (tovornjak).

Prevozni stroški, vključno z nabavno vrednostjo miz Prodajalca 2, na relaciji Peking–Ljubljana ob uporabi klavzule EXW znašajo 7.422,20 EUR. Vrednost ene namiznoteniške mize je **309,26 EUR**. Ker so celotni **prevozni stroški nižji** kot pri prejšnjih primerih, je ta rešitev **z vidika kriterija najnižjih prevoznih stroškov optimalna**.

V predračunih špediterskih storitev ni vključen davek na dodano vrednost (v nadaljevanju DDV), ker se ga obračuna šele po prejemu računa (fakture).

6.4 Prevoz miz do športne dvorane v Velenju

Ker poteka mednarodno prvenstvo Slovenije v Velenju, želim preveriti, kolikšni bi nanesli celotni prevozni stroški najugodnejšega uvoza miz iz Lyona, Stockholma in Pekinga skupaj s stroški prevoza miz do športne dvorane v Velenju. Za prevoz miz iz skladišča Zveze v Ljubljani do športne dvorane v Velenju zadolžim avtoprevoznika V. M. s.p. Izračun prevoznih stroškov, vključno z nabavno vrednostjo miz, je prikazan v Tabeli 13.

Tabela 13: Izračun prevoznih stroškov z vključenim prevozom do Velenja (v EUR)

Blagovna znamka (model)	Nabavna vrednost miz (1)	Prevozni stroški do Ljubljane (2)	Prevozni stroški Ljubljana–Velenje (3)*	Celotni prevozni stroški (4)=(1)+(2)+(3)	Stroški na mizo (5)=(4)/24
Cornilleau (Competition 610)	11.520,00	745,60	60,80	12.326,40	513,60
Stiga (STS Automatic Roller)	9.720,00	1.630,40	60,80	11.411,20	475,46
Double Happiness Sports (DHST 1223)	6.480,00	942,20	60,80	7.483,00	311,79

Legenda: * Pot od Ljubljane do Velenja meri 76 km in se računa po ceniku avtoprevoznika V. M. s.p. (0,80 EUR/km).

6.5 Vključitev davka na dodano vrednost

Če želim uvoziti namiznoteniške mize iz Pekinga, se stroški, nastali do skladišča v Luki Koper, ne obdavčijo, ker gre za stroške tuje osebe. V računu se ne obdavči vseh tujih stroškov in stroškov za tujo osebo. Uvozno carinjenje ni obdavčeno, saj je davek vključen že v carinski

deklaraciji (glej Prilogo 10), zavarovanje blaga je obdavčeno s strani zavarovalnice, stroški pretovora pa so stroški tuje osebe (ladjarja).

Če želim uvoziti namiznoteniške mize iz Lyona ali Stockholma z avtoprevoznikom V. M. s.p., mi le-ta zaračuna 20 % DDV na strošek prevoza. Davek je vračunan zato, ker je avtoprevoznik V. M. s.p. domači (slovenski) prevoznik in vozi za domačega komitenta (poslovnega partnerja).

Če sklenem dogovor s Špediterjem 1 oziroma 2, mi le-ta obdavči prevoz od Kopra do Ljubljane in njegovo storitev z 20 % DDV-jem. (Fort d.o.o., 2010).

6.6 Najugodnejši ponudnik

Ob upoštevanju kriterija najnižjih prevoznih stroškov je najugodnejši ponudnik kitajski prodajalec (Prodajalec 2), čigar nabavna cena mize blagovne znamke Double Happiness Sports (DHST 1223) znaša 270 EUR. Optimalni prevozniki stroški na relaciji Peking–Velenje, vključno z nabavno vrednostjo miz, znašajo 7.483,00 EUR. Stroški na eno namiznoteniško mizo so 311,79 EUR.

Optimalna prevozna pot najugodnejšega ponudnika traja 27 dni. Prevoz miz po kopnem od Pekinga do Šanghaja traja 2 dni, prevoz miz s kontejnersko ladjo od Šanghaja do Luke Koper traja 24 dni, prevoz miz od Kopra do Velenja pa 1 dan (Fort d.o.o., 2010).

6.7 Optimalna prevozna pot namiznoteniških miz za potrebe mednarodnega prvenstva Slovenije

Optimalna prevozna pot od Pekinga do Šanghaja poteka po kopnem. V šanghajski luki se mize naloži na kontejnersko ladjo, ki potuje po direktni morski liniji v Luko Koper (Slika 6). V Luko Koper se kontejner naloži na vagon in nato z železniškim prevozom pripelje do Ljubljane. V Ljubljani se mize pretovori z vagona na tovornjak in nato odpelje do športne dvorane v Velenju.

Najnižji prevozniki stroški nastanejo, če za organizacijo celotnega prevoza miz iz Pekinga do Ljubljane (pariteta EXW) zadolžim Špediterja 2. Za prevoz miz od Ljubljane do Velenja zadolžim avtoprevoznika V. M. s.p., ki dostavi mize pred velenjsko športno dvorano. Optimalni prevozniki stroški na izbrani relaciji znašajo z vključenim 20 % DDV-jem **7.537,16 EUR** (obdavčitev prevoza Koper–Ljubljana, Ljubljana–Velenje in špediterjeva storitev). Stroški na mizo po obdavčitvi znašajo **314,05 EUR**.

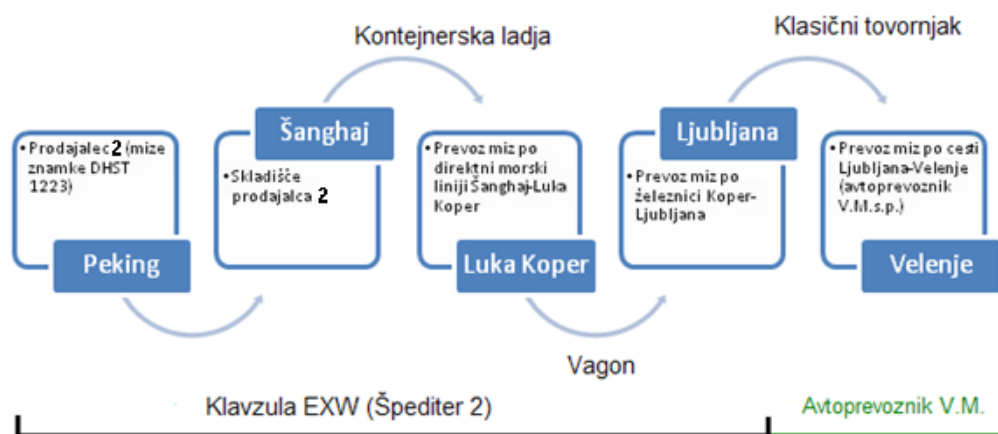
Če primerjam pridobljeni rezultat z nakupom namiznoteniških miz blagovne znamke Tibhar pri nemškemu prodajalcu, je moja rešitev ugodnejša, saj že nabavna cena 20 miz blagovne

znamke Tibhar zneso 18.000 EUR. Vseeno moram poudariti, da je raziskava narejena le za nakup namiznoteniških miz. Poleg kupljenih miz bi bilo treba kupiti še sodniške mizice in igralne pregrade. Menim, da bi bili tudi ob nakupu slednjih celotni stroški nižji od stroškov nabave miz pri prodajalcu iz Nemčije, saj se cene enega igralnega prostora (sodniška mizica in 12 igralnih pregrad) gibljejo okoli 140 EUR.

Kot sem že omenila, bi mize blagovne znamke Double Happiness Sports (DHST 1223) mednarodnemu prvenstvu Slovenije služile le enkrat, saj niso najvišje kakovosti, vendar ustrezajo mednarodnim standardom. Po končanem turnirju bi bile prodane slovenskim namiznoteniškim klubom.

Na Sliki 8 je prikazana optimalna prevozna pot namiznoteniških miz za potrebe mednarodnega prvenstva Slovenije.

Slika 8: Optimalna prevozna pot namiznoteniških miz za potrebe mednarodnega prvenstva Slovenije



SKLEP

Mednarodno prvenstvo Slovenije v namiznem tenisu je najprestižnejši namiznoteniški dogodek na slovenskih tleh. Zaradi finančnih težav, ki se zadnje čase pojavljajo v namiznem tenisu, in ob predpostavki, da bi sedanji glavni sponzor lahko odpovedal sodelovanje, sem se odločila raziskati alternativne rešitve, ki bi Namiznoteniški zvezi omogočile organizacijo turnirja.

V diplomskem delu sem predstavila alternativne rešitve nakupa namiznoteniških miz, jih analizirala in primerjala. Ugotovila sem, da so nabavne cene izbranih ponudnikov, vključno s prevoznimi stroški, še vedno nižje od nabavne cene miz sedanjega sponzorja.

Najnižji stroški na namiznoteniško mizo nastanejo, če nakup opravim pri kitajskemu prodajalcu blagovne znamke Double Happiness Sports (DHST 1223), jih preko Špediterja 2

pripeljem do Ljubljane, s pomočjo avtoprevoznika V. M. s.p. pa od Ljubljane do športne dvorane v Velenju. Ugotovila sem, da bi bila nabavna cena izbranega prodajalca, vključeno s prevoznimi stroški, za 10,462,84 EUR nižja od nabavne cene 20 miz sedanjega sponzorja. Ob upoštevanju kriterija pravočasne dobave, bi optimalna prevozna pot trajala 27 dni.

V primeru, da bi sedanji sponzor odpovedal sodelovanje mesec dni pred pričetkom prvenstva, bi Namiznoteniški zvezi predlagala uporabo rešitve, ki je predstavljena zgoraj. Če pa bi sponzor odpovedal sodelovanje tik pred turnirjem, bi Zvezi predlagala nakup miz v Lyonu. Prevozni stroški nakupa miz v Lyonu bi, vključno z nabavno vrednostjo, znašali 12.265,60 EUR, kar je še vedno ugodnejše od nakupa miz pri sedanjem nemškemu prodajalcu.

Dolgoročno sodelovanje z nemškim sponzorjem je za Zvezo rentabilno, saj ji po 6 letih pripadajo vse mize, potrebne za organizacijo mednarodnega prvenstva. Mize blagovne znamke Tibhar so najvišje kakovosti, zato se obrabijo počasneje. Z vidika optimalne kakovosti so mize blagovne znamke Tibhar za turnir najprimernejše.

Mednarodno prvenstvo Slovenije v namiznem tenisu ima dolgoletno tradicijo, ki je Zveza ne želi prekiniti. V primeru odpovedi sodelovanja z največjim sponzorjem prvenstva, bi Zvezi priporočila alternative rešitve, prikazane v diplomskem delu.

LITERATURA IN VIRI

1. Bogataj, L., & Potter, A. (2007). *Poglavja iz distribucijske logistike*. (Študijsko gradivo za predmet Modeli distribucijske logistike). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
2. Feniks d.o.o. (2010). *Avio cargo-prevoz blaga z letali*. (interno gradivo). Ljubljana: Feniks d.o.o.
3. Fort d.o.o. (2010). *Transportne poti Peking–Koper*. (interno gradivo). Koper: Fort d.o.o.
4. *Google maps*. Najdeno 20. julija 2010 na spletnem naslovu <http://maps.google.com/>
5. *ITTF Approved Tables*. Najdeno 15. maja 2010 na spletnem naslovu http://www.ittf.com/_front_page/ittf1.asp?category=tables
6. Jakomin, I., Jelenc, M., & Vlačič, P. (2006). *Temelji poslovanja špedicije*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
7. *Karakteristike kontejnerjev*. Najdeno 16. julija 2010 na spletnem naslovu <http://www.eg-sol.com/sl/vrste-kontejnerjev>
8. Makovec Brenčič, M., & Pavlič Damijan, J., (1996). *Zunanjetrgovinsko poslovanje in mednarodno poslovanje*. (Tretja izdaja) Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
9. *Nabavne cene namiznoteniških miz, pridobljene preko spletnih strani alibaba.com in nextag.com*. Najdeno 25. maja 2010 na spletnem naslovu http://www.alibaba.com/trade/search?SearchText=table+tennis+tables&Country=weu%2Ceec&CatId=0&IndexArea=product_en&sq=y in na spletnem naslovu <http://www.nextag.com/table-tennis/shop-html>
10. *Potniški leti*. Najdeno 16. julija 2010 na spletnem naslovu http://www.bookingpoint.net/sl/index.php?i=flights&flights_search=1&depAptName=peking&depApt=LJU&depDstName=dunaj&depDst=&DeptDay=
11. Požar, D. (1985). *Teorija in praksa (transporta in) logistike*. Maribor: Založba Obzorja.
12. *Pretvornik valut – menjalni tečaji*. Najdeno 28. maja 2010 na spletnem naslovu <http://www.valute.si/>
13. *Pristanišča v Evropi*. Najdeno 16. julija 2010 na spletnem naslovu http://www.europacific.si/Evropska_pristanisca-p155

14. Rushton, A., Oxley, J., & Croucher, P. (2001). *The Handbook of Logistics and Distribution Management*. London: Kogan Page.
15. Štrumbl, L. (1989). *Priročnik za namiznoteniške sodnike in organizatorje tekmovanj*. Ljubljana: Namiznoteniška Zveza Slovenije.
16. Twrdy, E. (2000). *Transportni sistemi*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
17. *Vloga za pridobitev soglasja Vlade Republike Slovenije za organizacijo in izvedbo MOPS* (2010). Ljubljana: Namiznoteniška Zveza Slovenije.
18. V. M. s.p. (2010). *Cenik storitev avtoprevoznika V. M. s.p.* (interno gradivo). Koper: V. M. s.p.
19. Zelenika, R. (2001). *Špediterovo pravo*. Rijeka: Ekonomski fakultet Sveučilišča u Rijeci.
20. Zelenika, R. (2002). *Incoterms 2000. U teoriji i praksi*. Rijeka: Ekonomski fakultet Sveučilišča u Rijeci.
21. Zelenika, R., & Jakomin, L. (1995). *Suvremeni transportni sustavi*. Rijeka: Ekonomski fakultet Sveučilišča u Rijeci.
22. *Zgodovina NTZS*. Najdeno 25. julija 2010 na spletnem naslovu http://www.ntzs.si/index.php?option=com_content&view=article&id=71&Itemid=111

KAZALO PRILOG

PRILOGA 1: Izračun stroškov Stockholm–Ljubljana z uporabo klasičnega prevoza (v EUR) 1	1
PRILOGA 2: Izračun stroškov Stockholm–Ljubljana z uporabo kontejnerskega prevoza (v EUR)	1
PRILOGA 3: Izračun stroškov Stockholm–Ljubljana z uporabo tovornega letala (v EUR)	1
PRILOGA 4: Potek najugodnejše poti iz Stockholma v Ljubljano (pot X).....	2
PRILOGA 5: Slika klasičnega tovornjaka	2
PRILOGA 6: Slika 40-čeveljskega kontejnerja	3
PRILOGA 7: Slika kontejnerske ladje	3
PRILOGA 8: Primer špediterjevega predračuna.....	4
PRILOGA 9: Ladijski tovorni list.....	4
PRILOGA 10: Uvozna carinska deklaracija	5
PRILOGA 11: Razmejitev obveznosti med kupcem in prodajalcem (Incoterms 2000).....	6

PRILOGE

PRILOGA 1: Izračun stroškov Stockholm–Ljubljana z uporabo klasičnega prevoza (v EUR)

Pot	Št. kilometrov (1)	Cena/km (2)	Strošek prevoza (3)=(1)×(2)	Nabavna cena (4)	Št. enot (5)	Nabavna vrednost miz (6)=(4)×(5)	Celotni stroški (7)=(3)+(6)	Stroški/mizo (8)=(7)/(5)
X	2.038	0,8	1.630,40	405,00	24	9.720,00	11.350,40	472,93
Y	2.641	0,8	2.112,80	405,00	24	9.720,00	11.832,80	493,03

Vir: Lastni izračuni na osnovi podatkov, pridobljenih pri avtoprevozniku V. M. s.p., 2010.

PRILOGA 2: Izračun stroškov Stockholm–Ljubljana z uporabo kontejnerskega prevoza (v EUR)

Pot	Št. kilometrov (1)	Cena/km (2)	Strošek prevoza (3)=(1)×(2)	Nabavna cena (4)	Št. enot (5)	Nabavna vrednost miz (6)=(4)×(5)	Celotni stroški (7)=(3)+(6)	Stroški/mizo (8)=(7)/(5)
X	2.038	1,00	2.038,00	405,00	24	9.720,00	11.758,00	489,92
Y	2.641	1,00	2.641,00	405,00	24	9.720,00	12.361,00	515,05

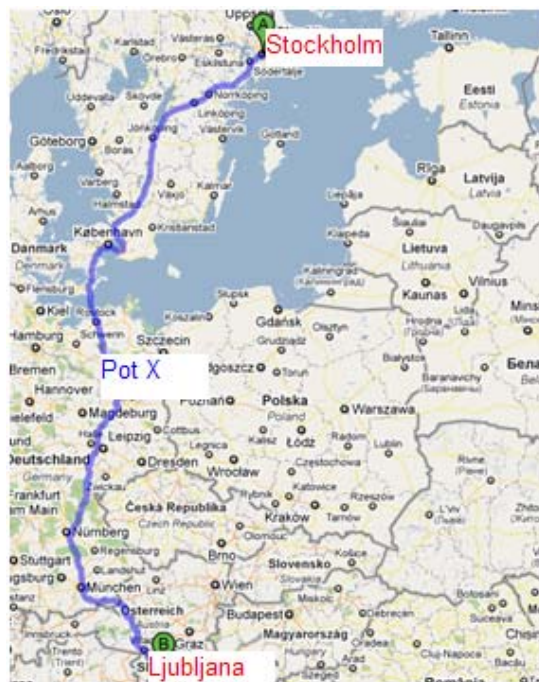
Vir: Lastni izračuni na osnovi podatkov, pridobljenih pri avtoprevozniku V. M. s.p., 2010.

PRILOGA 3: Izračun stroškov Stockholm–Ljubljana z uporabo tovornega letala (v EUR)

Dejavnost	Cena/kg	Fiksna cena	Skupna cena
AF(+1000 kg)	1,00		10.028,00
FSC	0,15		540,00
ISS	0,50		1.800,00
ATA	0,10		360,00
Manipulacija Stockholm		80,00	80,00
Skladiščenje Stockholm	0,20		720,00
Manipulacija JP		25,00	25,00
Skladiščenje JP	0,15		540,00
Prevoz Letališče JP–Ljubljana Center		120,00	120,00
Stroški prevoza (skupaj)			14.213,00
Nabavna vrednost miz			9.720,00
Celotni stroški			23.933,00
Stroški/mizo			997,21

Vir: Lastni izračuni na osnovi podatkov, pridobljenih v podjetju Feniks d.o.o., 2010.

PRILOGA 4: Potek najugodnejše poti iz Stockholma v Ljubljano (pot X)



Vir: Google maps, 2010.

PRILOGA 5: Slika klasičnega tovornjaka



Vir: <http://www.vectordesign.hr/index.php?page=products&id=13>

PRILOGA 6: Slika 40-čeveljskega kontejnerja



Vir: <http://www.tsicontainers.com/tsi/container.htm>

PRILOGA 7: Slika kontejnerske ladje



Vir: E. Twrdy, Transportni sistemi, 2000, str. 27.

PRILOGA 8: Primer špediterjevega predračuna

8.6.2010

F[REDACTED].d.o.o.

Logistične Storitve, Mednarodna Špedicija in Transport
Logistic Services, International Forwarding and Transport

[REDACTED]

SI-6000 K O P E R, SLOVENIJA

TEL: 00 386 5 [REDACTED]

F[REDACTED]@SIOL.NET

FAX: 00 386 5 [REDACTED]

ID No. SI 3235 [REDACTED]

[REDACTED] BOROVNICA
GA.SUZANA
FAX:01/3638-[REDACTED]

ZADEVA: PONUDBA

STROŠKI CARINJENJA IN DOPREME BLAGA V [REDACTED] BOROVNICA:

KAMIONSKI PREVOZ KOPER-BOROVNICA: ZA ADR PREVOZ 320 EUR/KAMION
ZA NAVADEN PREVOZ: 265 EUR/KAMION

THC STROŠEK..... 145 EUR ZA LADJARJE EVERGREEN, COSCO, ZIM LINE MAERSK LINE
150 EUR ZA LADJARJE MSC IN CMA-CGM

BREZ ZADRŽKA 60 EUR/B/L

ISPS..... 12 EUR/KONTEJNER

NAŠA USLUGA 45 EUR/KONTEJNER

EVENTUELNA STOJNINA KONT. V LUKI KOPER :PROSTO 5 DNI POTEM 2 EUR/20' KONT. IN 4 EUR/40'
KONTEJNER. ZA ADR KONTEJNERJE LUKA OBRACUNAVA OD PRVEGA DNE 8 EUR/KONTEJNER/DAN

DEMMURRAGE KONTEJNERJA (STOJNINA LADJARJA): ENI LADJARJI IMAJO PROSTO 7 DNI IN POTEM
SE OBRACUNAVA STOJNINA 20 DO 35 EUR/DAN/KONTEJNER. ENI LADJARJI IMAJO 5 DNI PROSTO IN
OBRACUNAVAJO OD 10 DO 35 EUR/KONTEJNER.

PLAČILNI POGOJI: 60 DNI

LEP POZDRAV,

[REDACTED]

Vir: Fort d.o.o., 2010.

PRIOLOGA 9: Ladijski tovorni list

*smallest external packing unit, if required by (customs) authorities, and for reporting purposes only!

Definitions do also apply if this document is issued as a non-negotiable Express Cargo Bill (ECB) / Seawaybill without any original Bill of Lading.

<p>QINGDAO FLOURISH GARMENT AND TEXTILE CO., LTD. NO. 233 SHIHUAN ROAD, LICANG DISTRICT QINGDAO CHINA TEL NO: 53284813240</p>		<p style="text-align: center;">DACHSER Ocean Container Line</p> <p>Bill of Lading / Express Cargo Bill for Combined Transport or Port-to-Port Shipment non-negotiable unless made out to order</p> <p>Operated by: Kingwood Logistics Ltd. 18th Floor, 625 King's Road North Point, Hong Kong</p> <p style="text-align: center; font-size: 24px;">ORIGINAL</p>	
<p>Consignee</p> <p>██████████ D.O.O PORTOROZ OBALA ██████████ 6320 PORTOROZ</p> <p>TEL: 386/5/6740-██████████ FAX: 386/5/6766-██████████</p>		<p>Document-No.: CNTAO4272006██████████</p>	
<p>Notify Party</p> <p>██████████ D.O.O PORTOROZ OBALA ██████████ 6320 PORTOROZ</p> <p>TEL: 386/5/6740-██████████ FAX: 386/5/6766-██████████</p>		<p>Delivery Agent</p> <p>F██████████ D.O.O.</p> <p>██████████ CESTA 5B SI-6000 KOPER/SLOVENIA KOPER</p>	
<p>Combined Transport - Place of Receipt QINGDAO, CHINA</p> <p>Vessel / Voyage-No. MAERSK DONEGAL V.1008</p>		<p>Pre-Carriage by Port of Discharge KOPER</p>	
<p>Port of Loading QINGDAO, CHINA</p> <p>Combined Transport - Place of Delivery KOPER</p>			
<p>Marks and Numbers No. / kind of packing units* Description of Goods Gross Weight Measurement</p>			
<p>Container No. / Seal No. /Pcks/Size/Type/ShpmType/Weight /Volume</p>			
<p>PONU 0484209 / 8962495 434 20 DC LCL-LCL 1332.00/ 6.000</p>			
<p>SHIPPER'S LOAD & COUNT & SEAL(S) 434 CARTONS</p>		<p>1332.00KG 6.000CBM</p>	
<p>ITEMS NO.: ORDER NO.: PCS: G.W.: N.W.: MEAS: CTN NO:</p>		<p>7790PCS OF 95% BAMBOO 5% ELASTEN BABY GARMENT: 7796PCS OF 100% ORGANIC COTTON BABY GARMENT.</p>	
<p>TOTAL SAY FOUR HUNDRED AND THIRTY-FOUR CARTONS ONLY FREIGHT COLLECT/PART OF 20DCX1/CY-CY</p>			
<p><small>Above particulars as declared by shipper unless declared otherwise.</small></p>			
<p>OCEANFREIGHT and CHARGES Rates, Weight and / or Measurement subject to correction</p>		<p>PREPAID COLLECT</p>	
<p>TOTAL AMOUNT DUE: COLLECT AS ARRANGED</p>		<p>No. of Original B(s)/L Freight Payable at 3/THREE DESTINATION</p> <p>Movement</p>	
<p>Carrier assumes liability for <u>434</u> Package(s) tendered by Merchant.</p>		<p>IN WITNESS WHEREOF, the Carrier by its agents has signed the number of original Bills of Lading as stated above, all of the same tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.</p>	
<p>NOTICE: The Laws and/or International Conventions applicable to Port-to-Port and/or Combined Transport Shipments are limiting by virtue and/or by incorporation into this Bill of Lading the Carrier's liability to certain amounts per Package or customary freight unit, unless the Merchant declares a higher cargo value below and pays the Carrier's ad valorem freight rate.</p> <p>Declared Cargo Value: If Merchant enters a value, Carrier's per Package limitation of liability shall not apply and the ad valorem freight rate will be charged.</p> <p>RECEIVED the Goods or the transportation equipment in apparent good order and condition, except as otherwise indicated, to be transported, delivered or transhipped as provided herein. All of the provisions written, printed or stamped on either side hereof are part of this Bill of Lading contract.</p>		<p>PLACE AND DATE OF ISSUE: QINGDAO 25.06.2010</p> <p>SHIPPED ON BOARD: 25.06.2010</p> <p>Issued by: DACHSER SHANGHAI CO.,LTD. <i>Banita</i></p>	

Vir: Fort d.o.o., 2010.

PRILOGA 10: Uvozna carinska deklaracija

EVROPSKA SKUPNOST				Verzija: 2.4 Sprememba: 02.06.2010		A NAMEMBNI URAD SI006036 Izpostava Koper MRN: 10SI00603640703665 28.07.10																	
Izvod za prejemnika / uvoznika	2 Pošiljatelj/izvoznik Št. <input type="checkbox"/> ██████████, LTD GREEN ROAD ████████, CAYO DISTRICT, 0 BELMOLAN BZ-BELIZE					1 DEKLARACIJA IM A		3 Obrazci 1 2			4 Nakladnice		7 Opravilna številka 1171/10-1										
	8 Prejemnik Št. SI45322 ██████████ D.O.O. ██████████ ULICA 011 4226 ŽIRI SI-SLOVENIJA					9 Odgovorni za plačilni promet Št.					10 Prva nam. drž.		11 Drž. trg. tran.		12 Podatki o vrednosti		13 S.K.P.						
	14 Deklarant/zastopnik Št. [2] PREJEMNIK - 00500					15 Država odpreme/izvoza KITAJSKA				15 Šifra drž. odp./izv. CN		17 Šifra nam. države SI		16 Država porekla				17 Namembna država SLOVENIJA					
	18 Registracija in država prevoznega sredstva ob prihodu HANJIN MUNDRA					19 Zab. 1		20 Dobavni pogoji CIF KOPER				1		21 Registracija in država aktivnega prevoznega sredstva ob prehodu meje DE				22 Valuta in skupni znesek računa USD 36,902.00		23 Valutni tečaj 1.2271		24 Vrsta posla 1 1	
	25 Vrsta tran. na meji 1		26 Vrsta tran. v not. 3		27 Kraj raztovarjanja		28 Finančni in bančni podatki																
	8 29 Urad vstopa					30 Blago se nahaja v/na Luka Koper - KT																	
	31 Tovorki in opis blaga 50 PC HDMU2639902 kotni ventili - 2.500 kosov					32 Zap. št. p. 01		33 Tarifna oznaka 8481 80 19 90				34 Šifra države porekla CN		35 Bruto masa (v kg) 2,575.000		36 Ugodnosti 100		37 Postopek 40 00		38 Neto masa (v kg) 653.000		39 Kvota	
	44 Dodatne informacije/predložene listine/potrdila in dovoljenja (3CV01)(10247,74) (3G001)(99SI0000100076599) (3I90) (3L001)(L-38/04/D-4/2004) (3O99) (3V096)(12,46) (N705)(CNNGB4273006245/2010) (N934) (N935)(260610-2010/2010)					40 Skupna deklaracija/predlistina X-705-10SI0060440001025001				41 Posebna merska enota		42 Vrednost in valuti 12,575.00		43 Vred. 1		Šifra D.I.		45 Popravek		46 Statistična vrednost 10,247.74			
	47 Obračun dajatev		Vrsta		Osnova		Stopnja		Znesek		NP		48 Odloženo plačilo SI0010000004OP18833				49 Oznaka skladišča						
			A00		10247.74		2.2000		225.45				B PODATKI ZA VKNJIŽBO				LRN: SI32356340B1000000807						
		B00		10485.65		20.0000		2097.13															
					Skupni znesek: 2,322.58					R													
50 Glavni zavezanec Št.					Podpis					C URAD ODHODA													
51 Predvideni uradi tranzita (in država)					Zastopnik: Kraj in datum:																		
52 Zavarovanje ne velja za					Šifra					53 Namembni urad (in država)													
J KONTROLA NAMEMBNEGA URADA					Pečat					54 Kraj in datum KOPER, 28.07.2010 Ime, priimek in podpis deklaranta/zastopnika ██████████, deklarant F ██████████ D.O.O. ██████████ CESTA 005, KOPER - C SI32356██████████													
Ugotovitev: Nameščne carinske oznake, število: ID oznake: Rok (zadnji dan): Podpis:					Izpis elektronske deklaracije v skladu z 233.členom Uredbe Komisije 2454/93																		

Vir: Fort d.o.o., 2010.

PRILOGA 11: Razmejitev obveznosti med kupcem in prodajalcem (Incoterms 2000)

	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAF	DES	DEQ	DDU	DDP
Services	Ex Works	Free Carrier	Free Alongside Ship	Free Onboard Vessel	Cost & Freight	Cost Insurance & Freight	Carriage Paid To	Carriage Insurance Paid To	Delivered At Frontier	Delivered Ex Ship	Delivered Ex Quay Duty Paid	Delivered Duty Unpaid	Delivered Duty Paid
Warehouse Storage	Seller	Seller	Alongside	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Warehouse Labour	Seller	Seller	Ship	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Export Packing	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Loading Charges	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Inland Freight	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Terminal Charges	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Forwarder's Fees	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Loading On Vessel	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Ocean/Air Freight	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Charges Upon Arrival	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Duty, Taxes & Customs Clearance	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Buyer	Seller
Delivery To Destination	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller

Vir: <http://www.triple-eagle.com/incoterms.htm>