

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Analýza organizace a operativních služeb přístavu Haiphong
Hang Thi Thuy Cao

Bakalářská práce
2011

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Hang Thi Thuy CAO**
Osobní číslo: **D07098**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Analýza organizace a operativních služeb přístavu Haiphong**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Postavení a význam námořní dopravy ve Vietnamské republice
2. Charakteristika přístavu Haiphong - infrastruktury a používaných technologických systémů
3. Analýza současných hlavních úkolů a provozních procesů přístavu
4. Návrhy a doporučení k řešení provozních procesů přístavu

Závěr

Rozsah grafických prací: dle doporučení vedoucího
Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: **prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2010**
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2011**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2010

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární údaje a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 31. 5. 2011

Hang Thi Thuy Cao

Ráda bych poděkovala vedoucímu bakalářské práce prof. Ing. Vlastimilu Melicharovi, CSc.
za věcné připomínky k úpravě i obsahu práce.

Dále bych poděkovala paní Mgr. Ludmila Kupkové za ochotnou pomoc s češtinou.

ANOTACE

Tato bakalářská práce se zabývá charakteristikou přístavu Haiphong ve Vietnamu a jeho infrastrukturou i používanými technologickými systémy. Dále se soustřeďuje na analýzu současných hlavních úkolů a provozních procesů v přístavu. Zároveň je věnována zmínka dosahovaným úspěchům přístavu v současné době i jeho problémům v provozním procesu s návrhy řešení.

KLÍČOVÁ SLOVA

Haiphong - Vietnam; námořní doprava; přístav; chladiřský kontejner; CTMS; MIS

TITLE

Analysis organization and operational services of the Haiphong's port

ANNOTATION

This bachelor thesis deal with characteristic of the Haiphong's port in Vietnam also infrastructure and technology systems which are used in this port. Further is focus on analysis of current main function and operational process in port. Herewith mention not only in port's achieved prosperities but also in its problems in operational process with proposals of solution.

KEYWORDS

Haiphong - Vietnam; maritime transport; port; reefer container; CTMS; MIS

OBSAH

ÚVOD	9
1 POSTAVENÍ A VÝZNAM NÁMOŘNÍ DOPRAVY VE VIETNAMSKÉ REPUBLICE	10
2 CHARAKTERISTIKA PŘÍSTAVU HAIPHONG - INFRASTRUKTURY A POUŽÍVANÝCH TECHNOLOGICKÝCH SYSTÉMŮ	13
2.1 Geografická poloha přístavu Haiphong	13
2.2 Systém dopravního spojení k přístavu	14
2.3 Historie - proces založení a rozvoje přístavu Haiphong	15
2.4 Organizační struktura	16
2.5 Infrastruktura	19
2.5.1 <i>Systém přístaviště a jeřábů</i>	19
2.5.2 <i>Systém skladiště</i>	20
2.5.3 <i>Systém manipulačních a přepravních prostředků</i>	21
2.6 Technologické systémy	22
2.6.1 <i>Elektronická výměna dat</i>	22
2.6.2 <i>Systém řízení kontejnerového terminálu</i>	23
2.6.3 <i>Manažerský informační systém</i>	24
3 ANALÝZA SOUČASNÝCH HLAVNÍCH ÚKOLŮ A PROVOZNÍCH PROCESŮ PŘÍSTAVU HAIPHONG	25
3.1 Proces manipulace se zbožím v přístavu	25
3.1.1 <i>Zpracování dat v odboru informační technologie</i>	25
3.1.2 <i>Proces manipulace s kontejnerovým zbožím</i>	27
3.2 Skladování zboží	30
3.2.1 <i>Sklad</i>	30
3.2.2 <i>Kontejnerový terminál</i>	32
3.3 Námořní agentura a zasílatelství zboží v přístavu	32
3.3.1 <i>Agentura v přístavu Haiphong</i>	33
3.3.2 <i>Zasílatelství</i>	34

4 NÁVRHY A DOPORUČENÍ K ŘEŠENÍ PROVOZNÍCH PROCESŮ PŘÍSTAVU..	38
4.1 Stagnující stav chladírenských kontejnerů v přístavu Haiphong.....	45
4.2 Návrh jednoduchého plánu pro budoucí provoz přístavu Haiphong	48
4.2.1 <i>Obecná charakteristika podnikového prostředí přístavu Haiphong</i>	48
4.2.2 <i>Hodnocení daného trhu a vytvoření plánu marketingu</i>	50
4.2.3 <i>Organizace přístavu a způsoby získávání fondů</i>	52
ZÁVĚR	53
POUŽITÁ LITERATURA	54
SEZNAM TABULEK	55
SEZNAM OBRÁZKŮ	56
SEZNAM ZKRATEK	57

ÚVOD

Světová ekonomika se neustále rozvíjí v souladu s růstem dalších odvětví např. vědy, techniky, informační technologie, dopravy, vzdělání, zdravotnictví atd. Mezi nimi existují vzájemné vztahy, např. vztah mezi dopravou a ekonomikou. Díky dopravě je splňována potřeba lidí na výměnu zboží, je zajišťována bilance poptávek a nabídek na trhu a motivuje se rozvoj ekonomiky. Z toho důvodu má doprava v ekonomice velký význam a je jedna z důležitých částí řetězce mezi výrobcem a spotřebitelem, zejména proto, že množství přepravovaného zboží vzrůstá nejen v tuzemsku, ale také mezi státy.

Námořní doprava má velký význam pro přepravu zboží mezi různými státy. Její pomocí je možno výhodně přepravovat nadměrně těžké a nadrozměrné zásilky. Další výhodou je velká kapacita dopravních cest, možnost realizace přepravy na dlouhé vzdálenosti a zejména nižší přepravní náklady než na jiné druhy přepravy. Z uvedeného vyplývá, že většina států ležících u moře využívá a rozvíjí výhody námořní dopravy a s tím souvisí provoz přístavů.

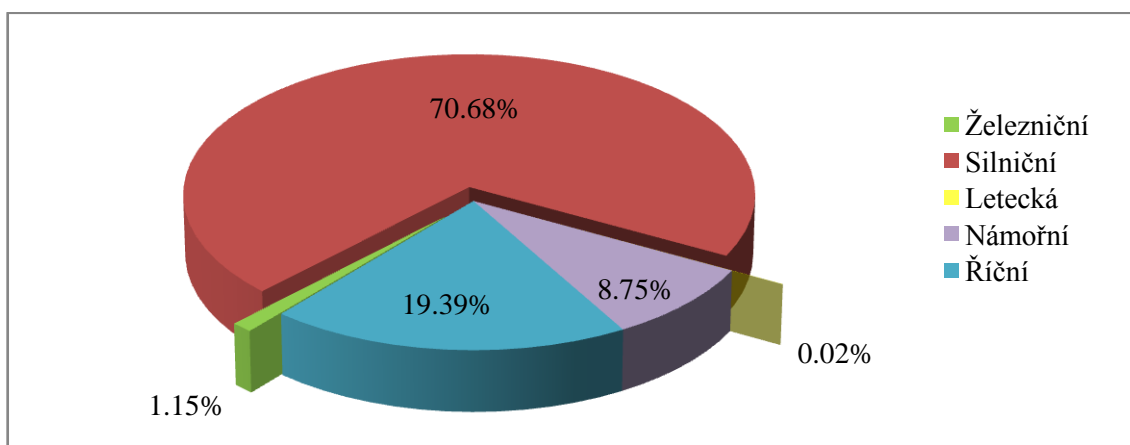
Svým dlouhým pobřežím má Vietnam velké potenciální možnosti k provozu celého systému přístavů i rozvoje námořní dopravy. Počet přístavů ve Vietnamu postupně roste s růstem státní ekonomiky, aby zajišťoval plnění potřeb ve výměně zboží mezi Vietnamem a ostatními státy. Přístav Haiphong v severním a přístav Saigon v jižním Vietnamu jsou dva největší přístavy, které podporují rozvoj jak městské tak i státní ekonomiky.

V této práci bude představen přístav Haiphong a bude pojednáno o jeho charakteristice, funkci a jeho hlavních provozních procesech apod. Kromě toho se zaměřuje na dosažené výsledky přístavu i jeho současné problémy v oblasti managementu, zároveň bude také podán návrh na vlastní řešení těchto problémů.

1 POSTAVENÍ A VÝZNAM NÁMOŘNÍ DOPRAVY VE VIETNAMSKÉ REPUBLICCE

Vietnam je stát v otevřeném a integračním období, v průběhu industrializace a modernizace. Proto je rozvoj veškeré dopravy samozřejmě nezbytný, aby byla zajištěna potřeba přepravy neustále se zvyšujícího oběhu zboží ve Vietnamu, které slouží rozvoji hospodářství.

Vietnamský dopravní systém zahrnuje čtyři druhy dopravy tj. silniční, železniční, leteckou a vodní dopravu. Každý druh dopravy má vlastní výhody i nevýhody, které přímo ovlivňují rozvoj státní ekonomiky. Z toho vyplývá, že podíly jednotlivých druhů dopravy jsou v oběhu přepravovaného zboží ve Vietnamu různé. Z obrázku č. 1 lze poznat konkrétní podíl jednotlivých druhů vnitrostátní přepravy na celkovém množství přepravovaného zboží. Dále je také práce zaměřená na charakteristiku každého druhu dopravy a obecné příčiny v rozdílu jejich použití.



Obr. 1 Podíl množství přepravovaného zboží jednotlivými druhy dopravy

Zdroj: Údaje z vietnamského statistického úřadu <<http://www.gso.gov.vn>>

Silniční doprava poskytuje velkou spolehlivost v přemísťování osob i věcí na krátké a střední vzdálenosti. Pomocí husté a rozšířené sítě silničního systému na celém území je zboží přepravováno snadněji, rychleji a pružněji. Díky těmto výhodám se nejen ve Vietnamu, ale také v jiných státech, hodně používá silniční dopravy k přepravě osob a věcí, a to znamená, že silniční doprava má velký význam pro rozvoj vietnamské ekonomiky.

Z obrázku č. 1 lze zároveň poznat, že silniční doprava stojí na prvním místě v přepravě zboží ve Vietnamu. Avšak náklady na údržbu silniční dopravy a na opravu systému silnic jsou

vysoké. V současné době je hodně silničních tras ve zhoršeném stavu z důvodu přetížení. V celém státě je nyní 218 500 km silnic a 17 290 km dálnic. 35 % silnic je zařazeno do průměrné úrovně, 17 % do horší a 16 % do nejhorší úrovně. Z toho vyplývá, že 2/3 z celkového počtu silnic potřebují důkladné opravy¹, aby se snížil počet nehod a aby byla zajištěna bezpečnost na silnici. Kromě toho silniční systém ve větších městech (např. Hanoj, Saigon, Haiphong) dokonale nesplňuje přepravní funkci kvůli malé průměrné šířce silnic (8 m se dvěma pruhy)² a z toho vyplývá, že se neustále zvyšuje přetížení a zahlcení provozu zejména v době dopravní špičky. Proto také vietnamská vláda plánuje velké investice na zlepšení a rozšíření systému silniční dopravy.

Železniční doprava je výhodná pro přepravu těžkých a hromadných nákladů na střední i delší přepravní vzdálenosti, a má vyšší bezpečnost přepravy. Ve Vietnamu však výhody železniční dopravy nejsou zatím dostatečně využívány, protože rychlost železniční dopravy je malá (kolem 50 km/ hod.) dále se zvyšují náklady na přepravu překládáním zboží z vlakové na silniční dopravu.

Letecká doprava má vysokou rychlost a je vhodná na dlouhé vzdálenosti. Je používána hlavně pro přepravu osob, protože osobní letecká doprava je poměrně bezpečná, má nejnižší počet úmrtí na celkový počet přepravených osob. Kvůli vysokým nákladům však je letecká doprava málo používána k přepravě zboží, výjimku tvoří zboží s kratší spotřební lhůtou nebo zboží s vysokou hodnotou.

Ze čtyř druhů dopravy jsou letecká a železniční doprava méně významné v oběhu přepravovaného zboží ve Vietnamu, jak vyplývá z obrázku č. 1.

Vodní doprava se ve Vietnamu rozvíjí nejen v říční dopravě, ale také v námořní dopravě. Vietnam má hustý říční systém, který je rozložen jak v severním tak i v jižním Vietnamu. Z toho důvodu je říční doprava hodně využívána k přepravě osob i zboží ve Vietnamu a stojí na druhém místě v celkovém podílu přepravy zboží ve státě (viz obr. 1).

Kromě toho Vietnam leží ve velmi výhodném místě pro námořní dopravu, a to na nejvýchodnějším pobřeží Indočínského poloostrova. Jeho pobřeží měří 3260 km, nachází se na něm mnoho míst s příznivými přírodními podmínkami pro vybudování přístavů, např. zálivy s hlubokými vodami a polohou chráněnou proti převažujícím větrům, v blízkosti

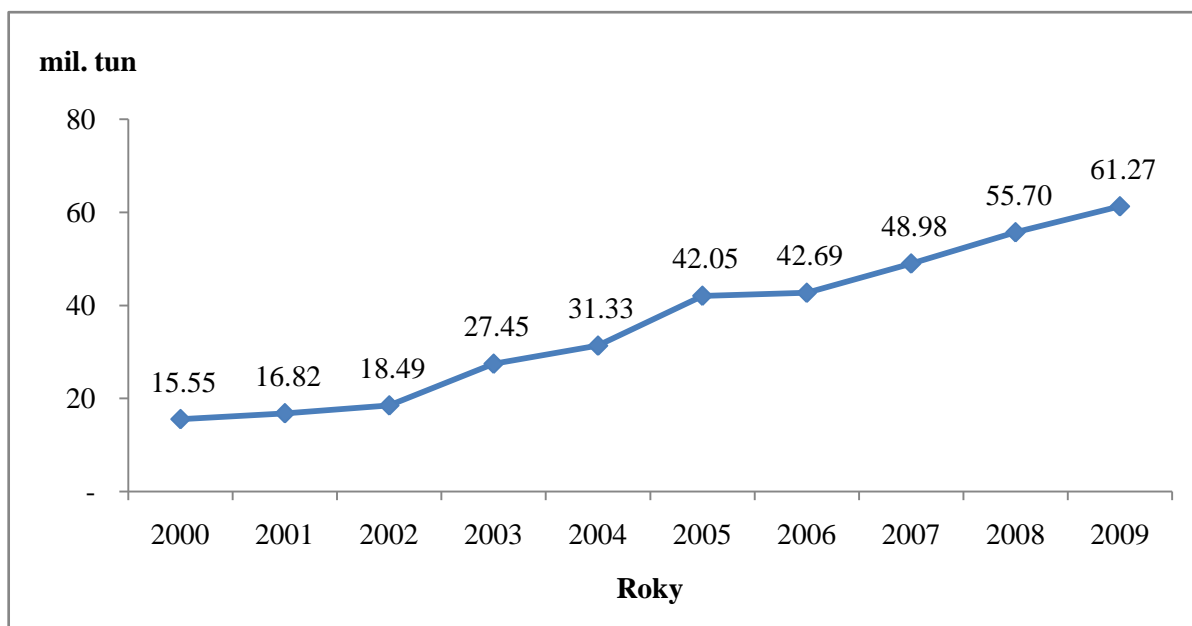
¹ *Vietnamská ekonomika* [online]. [cit. 2011-04-25]. Dostupný na [www:](http://vneconomy.vn/20100305094010898P0C9920/23-so-duong-bo-viet-nam-dang-can-bao-duong.htm)

<<http://vneconomy.vn/20100305094010898P0C9920/23-so-duong-bo-viet-nam-dang-can-bao-duong.htm>>.

² *Město Danang* [online]. Vietnam [cit. 2011-04-25]. Dostupný na [www:](http://www.danang.gov.vn/TabID/65/CID/630/ItemID/2612/default.aspx)

<<http://www.danang.gov.vn/TabID/65/CID/630/ItemID/2612/default.aspx>>.

komunikačních uzlů. Tyto podmínky umožňují rozvoj hlubokých tranzitních mezinárodních námořních přístavů. V plánování rozvoje dopravy jihovýchodní asijské podoblasti je Vietnam považován za jednu z bran soustavy asijské dopravy a za východo-západní koridor, který spojuje země v regionu. Většina dováženého a vyváženého zboží z Vietnamu je přepravována námořní dopravou a celkové množství nákladů ve všech přístavech neustále stoupá (viz obr. 2).

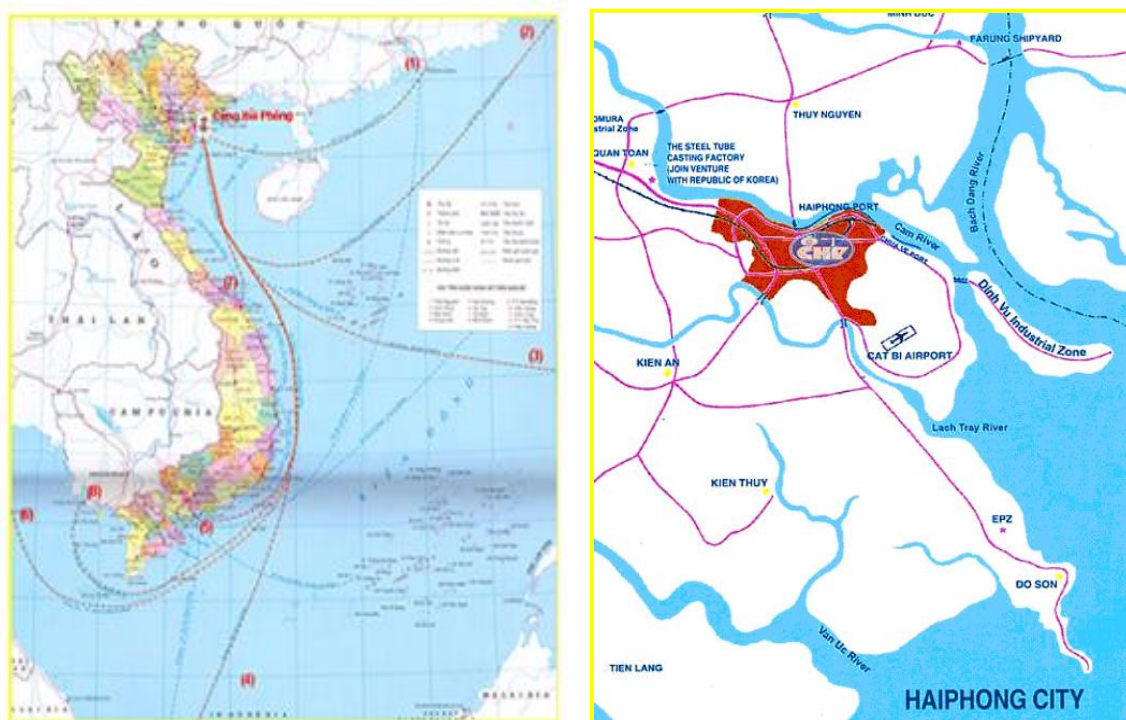


Obr. 2 Vývoj množství přepravovaného zboží námořní dopravou
Zdroj: Údaje z vietnamského statistického úřadu <<http://www.gso.gov.vn>>

Námořní doprava má však zatím nižší postavení a je na třetím místě v podílu přepravy zboží ve Vietnamu, ale je jednou z klíčových dopravních služeb Vietnamu s potenciálem v mezinárodním komerčním vztahu. Její příspěvek je velmi důležitý pro oběh zboží v rámci celého světa. Zejména v současné době se neustále zvyšuje potřeba výměny zboží mezi Vietnamem a ostatními zeměmi. Proto nyní vietnamská vláda hodně investuje a rozšiřuje využití námořní dopravy, aby mohl být zvýšen podíl přepravy zboží lodní dopravou v celkovém dopravním systému.

2 CHARAKTERISTIKA PŘÍSTAVU HAIPHONG - INFRASTRUKTURY A POUŽÍVANÝCH TECHNOLOGICKÝCH SYSTÉMŮ

2.1 Geografická poloha přístavu Haiphong



Obr. 3 Mapa přístavu Haiphong

Zdroj: <http://www.haiphongport.com.vn/GeneralInfo/Images/Dia-ly.jp>

Vietnam je stát v jihovýchodní Asii, na východě poloostrova Zadní Indie při pobřeží Jihočínského moře. V severním Vietnamu je přístavní město Haiphong, které leží u moře na břehu Tonkinského zálivu. Přístav Haiphong je brána, kterou dochází k oběhu zboží mezi Vietnamem a mezinárodním trhem pomocí námořní dopravy. Přístav leží v 20°52'N - 106°41'E v ústí řeky Cam, která je 30 km dlouhá a teče z vnitrozemí do moře. Následující údaje jsou vzdálenosti mezi přístavem Haiphong a několika mezinárodními přístavy:

Tab. 1 Vzdálenosti mezi přístavem Haiphong a několika mezinárodními přístavy

Haiphong - Bangkok	390 NM
Haiphong - Busan (Korea)	1749 NM
Haiphong - Hongkong	500 NM
Haiphong - KaoShiung	940 NM
Haiphong - Sydney	5560 NM
Haiphong - Tokyo	2349 NM

*Zdroj: Údaje z webové stránky přístavu Haiphong
<<http://www.haiphongport.com.vn/GeneralInfo/Position.aspx>>*

2.2 Systém dopravního spojení k přístavu

Přístav je dopravní uzel, který propojuje různé druhy dopravy: železniční, silniční, říční. Kvůli různým charakteristikám jednotlivých druhů dopravy je různá možnost přepravy zboží mezi jednotlivými druhy dopravy a přístavem. Různé druhy dopravy mají také různé ekonomické hodnoty.

Železniční doprava: systém železniční dopravy města Haiphong je spojen pouze s Hanojí a slouží hlavně k přepravě cestujících. Kromě toho, rozchod kolejnic 1,2 m nezajišťuje bezpečnost přepravy nákladů. Proto je malá možnost přepravy zboží železniční dopravou z přístavu a v opačném směru.

Říční doprava: řeky, které protékají přístavem, nejsou velké ani hluboké. Proto jsou vhodné jen pro malé lodě s menší kapacitou a ponorem. Kromě toho jsou přepravy říční dopravou nebezpečné a málo výkonné, protože jsou ovlivněny systémem nízkých mostů. Říční dopravou se hlavně přepravuje zboží s nízkou hodnotou, např. uhlí, ruda, rýže, neloupaná rýže apod.

Silniční doprava: je hlavní systém přepravy zboží z přístavu a do přístavu. Silnice však nejsou kvalitní, mají malou šířku a pouze 2 pruhy. Navíc všechny silniční trasy vedou přes mosty s povolenou hmotností do 35 tun. Kvůli těmto důvodům je přeprava silniční dopravou omezená.

2.3 Historie - proces založení a rozvoje přístavu Haiphong

Přístav Haiphong byl založen v roce 1876. I přes 125 roků existence a rozvoje je přístav Haiphong stále nejdůležitějším místem výměny zboží na hranici severního Vietnamu. Díky existenci přístavu Haiphong mohlo dojít k oběhu zboží mezi 17 severními provinciemi Vietnamu. Přístav Haiphong je rovněž důležitý pro mezinárodní tranzit zboží Laosu a jižní Číny. Po osvobození Haiphongu (13. května 1955) byl přístav rychle zmodernizován, aby mohl sloužit náročnému rozvoji země a budování socialismu. Díky sovětské námořní pomoci byl přístav rekonstruován a od konce šedesátých let mohl přijímat lodě se zatížením 10 000 DWT, byl vybaven systémem portálových jeřábů s nosností 6 až 12 tun, stovkami různých typů přepravních prostředků, tisíci námořních bárek s moderním pohonem. Všechny tyto změny přispěly ke splnění požadavků na dovoz a vyvoz zboží mezi Vietnamem a zahraničím a také k rozšíření ekonomické výměny mezi regiony v zemi.

Po změně společenského systému ve východní Evropě došlo ke ztrátě tradičních trhů a také došlo k velké změně v přepravě zboží procházejícího přístavem Haiphong. Počet nákladních lodí ze Sovětského Svazu se ze 64 % v roce 1989 snížil na 10,3 % v roce 1993. Objem vyváženého zboží se zvýšil ze 13 % na 53 %. Dříve bylo až 80 % zboží skladováno delší dobu ve skladištích přístavu, nyní většina zasilatelů přepravuje zboží ihned. Proto vzniká mnoho nových požadavků týkajících se hospodářských smluv, výrobní technologie, výrobní organizace i vztahů mezi orgány.

K přeměně vietnamské ekonomiky na tržní hospodářství došlo 11. března 1993, po schválení dopravního ministerstva na přeměnu haiphongského přístavu ze státního podniku na společnost s ručením omezeným. Aby prosperoval v tržním hospodářství, provádí přístav Haiphong mnohé změny: specializuje organizaci, zakládá kontejnerové terminály, terminály hromadných nákladů pro balené zboží, ocel, různá zařízení, sypké materiály atd. Manipulační technologie se také měnila, tak aby se přizpůsobila trendům a rozvoji metod přepravy moderních přístavů světa.

Od roku 1990 do roku 1996 přístav proinvestoval 87 mil. VND, přičemž 2/3 finančních prostředků vložil do kontejnerového terminálu za účelem zvýšení a rozšíření systému infrastruktury a skladiště CFS i přepravních prostředků, zejména byl modernizován systém portálových jeřábů na nosnost 41 tun. Výsledkem těchto změn je zvýšení kapacity provozu přístavu. Kapacita manipulace přístavu se zvýšila ze 7 000 tun/den na 20 000 tun/den,

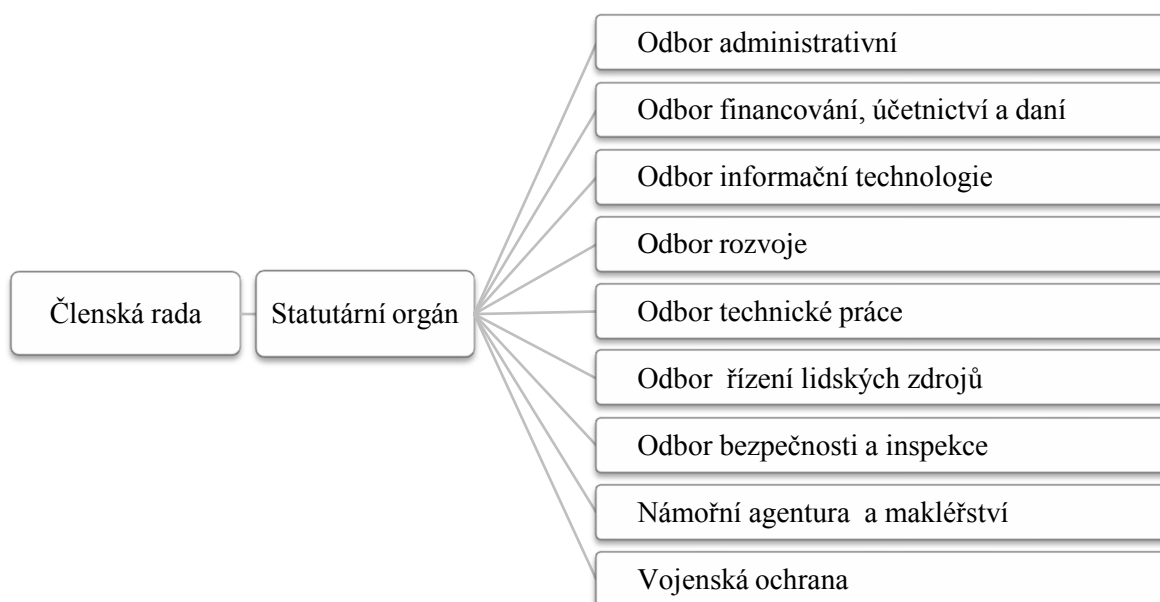
doba manipulace s kontejnery se zkrátila z 2 dnů na 16 nebo 12 hod, a tisíce aut se vyloží z lodí do skladiště pouze za 12 hod.

Od roku 1997 díky 40 000 USD úvěru od Japonského OECE³, byl přístav Haiphong zase vybaven infrastrukturou přístaviště i systémy informačních technologií, čímž byly kapacity manipulací s kontejnery zvýšeny z 200 000 až na 250 000 TEU/rok.

V současné době je délka systému přístaviště 2600 m, celá plocha skladiště je 400 000 m², plocha krytých nákladních skladišť je 38 000 m², každoročně přístav Haiphong přijme 7 mil. tun nákladů a rychlost růstu vyvezených nákladů stoupá ročně 1,5 krát od roku 2000. [11]

2.4 Organizační struktura

Přístav Haiphong je formou společnosti s ručením omezeným jednoho společníka a patří Vietnamské národní námořní společnosti, avšak má dostatečné právní postavení k vlastním podnikání i k vlastnímu účtování. V celém přístavu Haiphong pracuje celkem 5350 zaměstnanců a třídění se do různých odborech a pracovních oblastí. Konkrétní organizace přístavu je znázorněna v následujícím schématu:



Obr. 4 Organizace přístavu Haiphong

Zdroj: Údaje z webové stránky přístavu Haiphong

<<http://www.haiphongport.com.vn/GeneralInfo/OrganizationChart.aspx>>

³ OECE - Overseas Economic Cooperation Fund – Fond pro zámořskou hospodářskou spolupráci

Členská rada přístavu Haiphong je nejvyšším orgánem společnosti. Do působnosti jeho rozhodování spadají některé podstatné skutečnosti. Zejména se jedná o jmenování a odvolávání jednatelů, změny společenské smlouvy a stanov a schvalování účetní uzávěrky. Členská rada může jmenovat i členy dozorčí rady.

Statutární orgán přístavu má největší kompetenci k rozhodování všech důležitých záležitostí společnosti a k řízení celé společnosti. Statutární orgán má za úkol usměrňovat plánování a po schválení tento plán rozvíjet, aby byla včas vyřešená jakákoli situace přístavu k jeho efektivnímu provozu. Ředitel musí být zejména odpovědný za všechnu činnost podniku i za efektivní změny ve společnosti. Vedle statutárního orgánu jsou zřízeny také zástupci ředitele, kteří pomáhají řediteli na různých úsecích.

Odbor administrativní: má za úkol obecné plánování, organizování a ovládání všech činností přístavu. Tuto službu odbor vykonává pomocí integrování všech informací z různých odborů pro poskytování služeb přístavu. Pracovní proces administrativy se provádí od činnosti analýzy organizační struktury až po rozhodovací proces. Všechny aktivity přístavu jsou rozděleny a probíhají nepřetržitě 24 hodin denně, a to v závislosti na různých druzích technologie s různou úrovní. Kvůli tomu je rozsah odpovědností a rozhodnutí administrativy přístavu o těchto činnostech velký a složitý. Z toho důvodu existují dále uvedené odbory, přičemž každý odbor má vysokou odpovědnost za své úkoly a pomáhá administrativě řídit přístav.

Odbor financování, účetnictví a daní: pomáhá řediteli v oblasti finanční a účetnictví.

– **Financování:** zajišťuje řízení všech finančních činností podniku, tj. analyzování a hodnocení finančních situací projektů podniku a stavu užívaného kapitálu a zároveň rozhoduje o způsobech regulace. Dále sbírá, třídí, zpracovává informace o financích v průběhu podnikání a průběžně podává zprávu řediteli. Poskytuje včas dostatek investičního kapitálu pro vybavení infrastruktury, která slouží provozu přístavu. Nejdůležitější úkolem je hodnocení finančních činností podniku a zpracování návrhu opatření k zefektivnění těchto činností.

– **Oddělení účetnictví a daně:** jeho úkolem je přesné zaznamenání a propočítání všech finančních činností podniku. Kontroluje správnost dokladů, analyzuje informace o účetnictví a dokončuje procedurální finanční postupy. Provádí řízení dlouhodobého majetku a periodicky hodnotí stav užívání majetku podniku. Koordinuje s jinými odděleními nastavení pořizovací ceny majetku, ceny služeb, a provádí nákupní procesy i opravy majetku.

Sleduje a vymáhá pohledávky od zákazníků, aby se rychle zajistilo efektivní využívání kapitálu podniku. Provádí daňové procesy, placení daní daňovému úřadu.

Odbor informační technologie: má za úkol organizování, řízení informačních programů a jejich aplikace. Pomáhá řídit a ovládat provoz přístavu pomocí technologie informačních programů. Řídí údržbu a opravy počítačových systémů přístavu. Provádí výzkum řídicích softwarů a aplikuje je na řízení provozu přístavu.

Odbor rozvoje: pomáhá zvyšování efektivní činnosti přístavu. Sbírá informace z jiných odborů, analyzuje a hodnotí skutečný stav provozu přístavu. Podle tohoto výsledku poskytuje strategické plány rozvoje přístavu do budoucnosti.

Odbor technické práce: zabývá se řízením a ovládáním technických prací v přístavu. Zadává údržbu a opravy technických zařízení, k zajištění bezpečnosti všech technických činností v průběhu provozu přístavu.

Odbor řízení lidských zdrojů: jeho funkce je poradenská a pomáhá řediteli v těchto oblastech, např.: organizace zaměstnanců, práce a mzdy, právní režimy pro zaměstnance, zajištění bezpečnosti zaměstnanců a ochrana životního prostředí.

Odbor bezpečnosti a inspekce: zajišťuje bezpečnost pracovních prostorů pro celý přístav. Má kontrolovat kvalitu, správnost a bezpečnost přepravovaných nákladů v přístavu. Pomocí tohoto odboru může přístav provozovat svou činnost v souladu s právními předpisy.

Námořní agentura a makléřství: má za úkol marketing systému přístavní agentury v oblastech nakládky a vykládky i kontroly kvality zboží. Zprostředkovává kontakt přístavu se zákazníkem, pomáhá zákazníkům s nájmem lodí. Poskytuje odtahové služby, podporu při procedurální činnosti a zásobování posádky lodí. Kromě toho má poskytovat zákazníkům informace o manipulačních kapacitách přístavu i o cenách přístavních služeb.

Vojenská ochrana: má za úkol zajištění bezpečnosti území v rozsahu přístavu. Má povinnost kontrolovat a zajišťovat bezpečnost všech lodí, které kotví v přístavu. Má za úkol najít možné signály nebezpečí a zabránit případným následkům. Při válečném ohrožení spolupracuje s armádou. [1]

2.5 Infrastruktura

2.5.1 Systém přístaviště a jeřábů

Prostory přístavu Haiphong jsou rozděleny podle vhodné infrastruktury, dopravních spojení a instalace racionálních manipulačních zařízení s různými náklady, aby přístav mohl poskytovat a uspokojit požadavky přepravy různými prostředky. Celková délka kanálového spojení k přístavu je 42,8 km s hloubkou 5,7 m až 7,8 m. Celý přístav tvoří 21 přístavišť, jejichž délka je 3567 m, jejich hloubka je od 8,4 m do 8,7 m nad střední vysokou hladinou přílivu, je způsobilí přijímat lodi s maximální hmotností 40 000 DWT. V přístavu je 18 přístavišť na kontejnerových terminálech s kapacitou 550 000 TEU za rok, a 3 přístaviště pro manipulace hromadných nákladů s kapacitou 6 mil. tun za rok.

Soustava přístavních jeřábů prezentuje 5 druhů.

- **Otočné jeřáby (*jib crane*):** v počtu 33 kusů s nosností od 5 až do 40 tun
- **Plovoucí jeřáby (*floating crane*):** s kapacitou 10 – 85 tun
- **Mobilní přístavní jeřáby (*mobile harbour crane*):** se zdvihací silou 25 tun až 70 tun, nabízejí praktické řešení rozmanitých potřeb od kontejnerové manipulace až k překládce sypkých materiálů, od nakládání nadměrných břemen po překládku běžného zboží.
- **Přístavní jeřáby (*QGC*):** výhodou tohoto jeřábu je, že rychle a pružně provádí manipulaci se zbožím a má vysoký výkon i vysokou vlastnost stability. Mohly by koordinovat různé postupy v celém manipulačního procesu a také manipulovat s různými typy lodí. Avšak tyto jeřáby vyžadují vysoký investiční fond a v současné době se v přístavu používá 6 kusů s nosností 35,6 tun.
- **Portálové jeřáby s gumovými pneumatikami (*RTG*):** v počtu 12 kusů s nosností 35,6 tun. Tento jeřáb je běžným manipulačním prostředkem v největších terminálech světa, je vybaven automatickým systémem řízení a systémem kontroly kontejnerů. V přístavu se používají jeřáby RTG pro stohování kontejnerů do větší výšky i šířky, navíc není potřeba oddělené výměnné plochy. Jeřáby RTG jsou vysoce hospodárné a vyžadují minimální provozní údržbu. [7]

2.5.2 Systém skladiště

Stavební systém skladiště přístavu Haiphong se podle společných standardů vysoké kvality dělí na 3 druhy:

a) Podle struktury

- Otevřené skladiště: je vhodné pro zboží s nízkou cenou a odolné proti působení deště i slunce, např.: dříví, uhlí, štěrka, písek, rudy, atd.
- Napůl otevřené skladiště: je vhodné pro zboží s průměrnou cenou, které je nutné chránit před deštěm
- Uzavřené skladiště: přechovává zboží s vysokou hodnotou (potravinu, jídlo, textil, elektroniku, přístroje apod.)

b) Podle hlediska využívání

- Vyhrazená skladiště: pouze pro přechovávání jednoho druhu zboží (chladírenská skladiště – přechovává čerstvé potraviny)
- Obecná skladiště: pro přechování různého zboží, mezi nimiž nesmí dojít k vzájemnému chemickému ovlivnění

c) Podle času skladování

- Krátkodobá skladiště: pro dobu skladování menší než 15 dnů
- Dlouhodobá skladiště: pro dobu skladování delší než 15 dnů

V následující tabulce jsou obecné druhy skladů přístavu a jejich údaje.

Tab. 2 Druhy skladů v přístavu Haiphong

Skladiště	Počet skladišť	Rozsah (m ²)	Popis
Sklady CFS	2	6 498	nakládají se nebo vykládají dílčí kusové zásilky ve sběrném kontejneru
Obecné zboží	10	30 052	různé zboží
Kontejnerový terminál	3	343 565	dochází k manipulaci s kontejnery
Otevřené sklady a nákladní terminál	20	141 455	pro ostatní zboží

Zdroj: Údaje z webové stránky přístavu Haiphong
< <http://www.haiphongport.com.vn/GeneralInfo/Storage.aspx>>

2.5.3 Systém manipulačních a přepravních prostředků

Vysokozdvížený vozík: je mobilní stroj používaný nejčastěji v logistice, stavebnictví, lesnictví i jinde pro převážně vertikální manipulaci s materiálem. Příbuzné manipulační prostředky jsou ruční nebo elektricky poháněné nízkozdvížené vozíky nebo zařízení pro překládku kontejnerů. Vysokozdvížené vozíky jsou používány hlavně k manipulaci zboží ve skladě. Pomocí těchto vozíků lze skladovat větší množství zboží. Protože se zboží skladuje stohované na sebe, jejich výška přesáhne schopnost a možnosti pracovníků. Pro pracovníky je těžké manipulovat se zbožím, a proto se tento problém řeší vysokozdvížnými vozíky.

Reach-stacker: jsou přepravní prostředky pro stohování a přemísťování kontejnerů, sloužící především v kombinované přepravě. Jedná se o těžké přepravníky s možností zvedat zátěž od 50 tun až do 100 tun vlastní hmotnosti. Na rozdíl od běžného vysokozdvíženého vozíku, zvedá břemena pomocí teleskopického jeřábového ramena. Proto může zvedat kontejnery shora, je-li potřeba i přes jiné vpředu stojící kontejnery. Nejmodernější typy dosáhnou až do třetí řady. Dosáhnou i přes koleje a mohou překládat kontejnery přímo z vlaku do vlaku. Proto jsou v menších překládkových terminálech cenově výhodnou alternativou k portálovým jeřábům. V přístavu Haiphong pracuje v současnosti 62 reach-stacker s nosností od 3 do 45 tun.

Tahač: jsou hlavními přepravními prostředky v přístavu. V celém přístavu je v provozu 58 tahačů s kapacitou pro přepravu 40 ft kontejnerů. Používání tahače při překládání kontejnerů po procesu manipulace z lodí do skladu nebo jiných oblastí.

Bárka: je prostředek, který se používá v námořní dopravě, zejména u přístavu. Úkolem bárky je provádění překládání zboží do přístavu z lodí, které mají velké zatížení, s vyšší čarou ponoru a jsou nevhodné pro příplutí do doku. Bárka je velká plocha, která se může samostatně pohybovat a také pomocí vlečení lodí. Tyto bárky jsou vhodné pro přepravu kontejnerů. Vedle toho existuje i další typ bárky, tj. bárky se střechou. Tyto bárky jsou používány pro přepravu zboží ve vodotěsném obalu.

2.6 Technologické systémy

V současné době se pomocí nových technik a technologií neustále zvyšuje kvalita života lidí. Pro většinu prací lidé používají počítače a internet. Technologické systémy mají zejména velký význam v provozu přístavu. Většina činností v přístavu se provádí technologickými systémy. V následující části se budeme zabývat jedním konkrétním systémem.

2.6.1 Elektronická výměna dat

EDI je výměna strukturovaných zpráv mezi počítači, respektive mezi počítačovými aplikacemi. Data jsou strukturována podle předem dohodnutých standardů a ve formě zpráv jsou následně elektronicky automaticky přenášena bez přispění člověka. Posláním těchto potřebných informací pomocí EDI se lze vyhnout duplikaci transakce a ušetřit spoustu času od začátku transakčního procesu až po jeho platební likvidaci.

EDI zpráva je možné přenášet, jak pomocí protokolů Internetu tak i prostřednictvím privátních sítí. Dokumenty EDI obsahují stejná data, jaká je možné běžně najít v papírové formě dokumentu používaného pro stejný účel. Typicky obsahuje doručovací adresu, fakturační adresu, seznam kódů zboží a množství pro každou položku. Může obsahovat i další informace, na nichž se dohodly obě strany.

Standardy jsou něco jako bezpečnostní předpisy. Standardy určují, které datové elementy jsou v daném dokumentu povinné a které části jsou volitelné, a definují pravidla charakterizující strukturu celého dokumentu. Standardy EDI se vztahují k následujícím jednotlivým prvkům:

- Datové prvky, kterými jsou všechny základní údaje obsažené v dokumentu, např. identifikace, název zboží apod. Standardizuje se forma vyjádření jednotlivých datových prvků, např. datum, váha zboží apod. U některých standardů se uvádí ještě tzv. složený datový prvek.
- Segment je logickým seskupením datových prvků do vyššího celku, např. popis zboží, adresa zákazníka apod. Obsah a uspořádání těchto segmentů se pak vztahuje k různým dokumentům, např. vyjádření adresy je stejné pro dodací list, fakturu atd.
- Zpráva je určitým druhem EDI komunikace pro zajištění požadované obchodní funkce, např. fakturování, zaslání objednávky apod. Zprávy se sestavují ze segmentů a musí dodržovat definovaná syntaktická pravidla.
- Funkční skupina je souhrn všech zpráv stejného typu, např. všech objednávek podniku.

K výhodám systému EDI patří:

- vysoká rychlost přenosu dat
- porovnávání dokumentů automaticky, rychle a přesně
- nižší transakční náklady
- lepší služby zákazníkům

System EDI je výhodný pro provoz přístavu, a proto je v přístavu používán.

2.6.2 Systém řízení kontejnerového terminálu

CTMS je program řízení, který sleduje, aktualizuje a zpracovává jakékoliv informace o manipulaci s kontejnery a jejich pohybu v přístavu. Dále tento program také poskytuje včasná a přesná data k řízení kontejnerů v přístavišti i na kontejnerovém terminálu. Pomocí CTMS se nejen zabrání omylům způsobeným lidským faktorem, ale sníží se i potřeba lidských zdrojů. Také se včas splní požadavky procesu manipulace s kontejnery v daném čase a příprava pro budoucí úkoly přístavu. Vedle toho CTMS systém zajišťuje také další základní požadavky, např. snadné užívání, absolutní přesnost, snadné opravy, je v souladu se skutečností, apod. CTMS je bezpečný, a proto se používá v úseku plánování, vykládání a nakládání lodí v odboru informační technologie s údajem konkrétního jména a hesla.

CTMS má dále 3 programové funkce:

a) Řízení dat vykládky a nakládky lodí

CTMS má za úkol ukázat všechny informace o seznamech lodí, jejich plavbě a o čase příplutí a odplutí, informace o kontejnerech, např. co je naloženého, kolik je průměrné zatížení kontejnerů, jaké jsou dané stavy kontejnerů, atd. Nicméně CTMS pomáhá zaměstnancům sledovat a průběžně aktualizovat informace celého procesu vykládání a nakládání kontejnerů.

b) Plán plavidel

Před začátkem toho procesu je nutné nastavit potřebné informace do systému CTMS z počítačů jednotlivých odborů. Tento proces se nazývá „Downloading“ a po tomto procesu je prováděn proces plánů lodí podle následujících postupů:

- Obecné plánování (vykládky/nakládky) – General Planning (Discharging/Loading)
- Generování rozvrhu operací (Generating Operation Schedule): jde o rozvrh provozu manipulačních prostředků

- Plán vykládky/nakládky (Discharging/Loading Plan): podle plánu pracovníci nakládají a vykládají postupně zboží.
- Vysílání informace do oddělení skladování (Upload Departure Storage Information): po procesu vykládky a nakládky jsou informace o zboží zasílány do skladového oddělení, aby pracovníci ve skladě okamžitě plánovali prostor pro skladování dalšího zboží.

c) *Řízení kontejnerového terminálu*

Podle dispozičního plánu o kontejnerovém terminálu provádí systémy portálových jeřábů a přepravních prostředků postupně manipulaci s kontejnery. Proto je proces manipulace s kontejnery na terminálu rychlejší a přesnější.

2.6.3 Manažerský informační systém

MIS (Management Information System) je informační systém, který poskytuje informace pro řízení. MIS má za úkol přijímat, analyzovat, udělovat a hodnotit potřebné informace. Manažerská informace provádí zpracování dat a přípravu k řízení. Zahrnuje 3 druhy manažerské informace: strategické informace, taktické informace a exekutivní informace.

Strategická informace: je používána pro dlouhodobou strategii, slouží hlavně pro předvídání nejvyššímu vedoucímu. Jde o důležité základní a obecné informace.

Taktická informace: slouží ke krátkodobé strategii managementu organizačního odboru. Charakteristika této informace je nejen obecná, ale také detailní ve statistické formě. Tyto informace se musí sbírat periodicky.

Exekutivní informace: slouží tomu, kdo řídí činnosti v každodenní organizaci provozu. Jsou to nutné informace, které jsou sbírány z procesů zpracování dat v organizaci. Tyto informace se musí sbírat průběžně.

V přístavu používá MIS odbor administrativy, odbor řízení zaměstnanců a mezd, odbor financování a účetnictví. MIS zde uchovává všechny důležité informace o řízení. Z toho důvodu má MIS velký význam v provozu přístavu.

3 ANALÝZA SOUČASNÝCH HLAVNÍCH ÚKOLŮ A PROVOZNÍCH PROCESŮ PŘÍSTAVU HAIPHONG

Přístav je místem, kde se poskytují vhodné podmínky a služby pro proces přepravy zboží z lodí na jiné dopravní prostředky a opačně, nebo přímo mezi loděmi. Proto je hlavním úkolem přístavu přeprava a skladování zboží. Přístav dále poskytuje služby opravy a údržby dopravních prostředků v říční a námořní dopravě a makléřské služby.

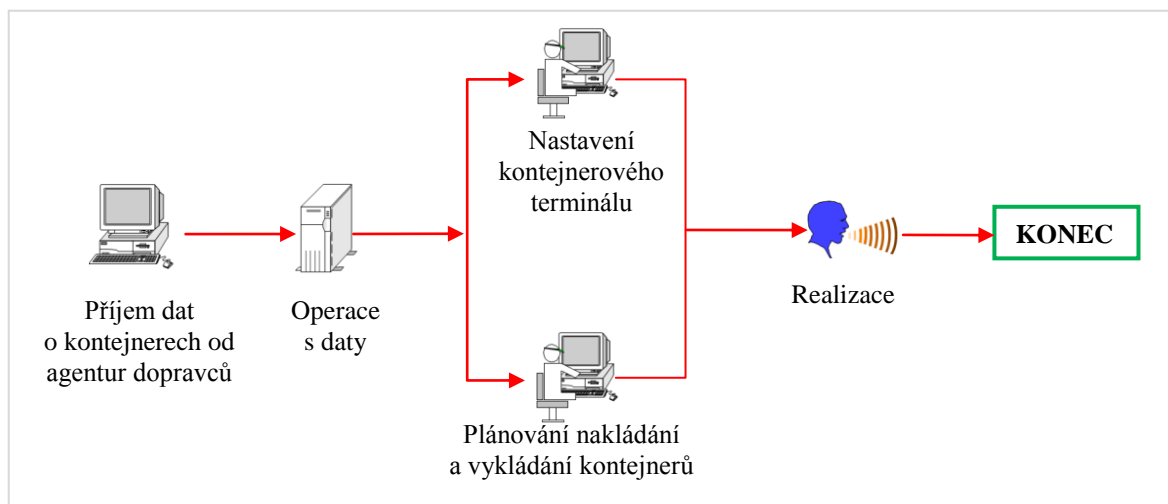
3.1 Proces manipulace se zbožím v přístavu

Přístav Haiphong je jedním článkem řetězu přepravní linky města Haiphong. Proto je přeprava zboží nejdůležitějším úkolem přístavu. V tomto procesu se v přístavu provádí přeprava zboží jednak přímo z lodí zákazníkům a naopak, a jednak mezi dvěma loděmi.

V současné době mají velký význam v námořní dopravě i v provozu přístavu kontejnery, protože pomocí kontejnerů se zboží méně poškodí v rámci celé přepravy. Kromě toho umožňují snadnější a rychlejší manipulace se zbožím. Kontejner je opakovaně použitelný přepravní prostředek podle standardu ISO. Existují 3 druhy kontejnerů, tj. 20 ft (6,1 m), 40 ft (12,2 m) a 45 ft (13,7 m). Jednotkou kapacity kontejnerů je TEU. Z toho důvodu se tato kapitola soustředí na manipulaci s kontejnery.

3.1.1 Zpracování dat v odboru informační technologie

V následující části je představen proces manipulace s nákladními kontejnery v přístavu. Manipulace začíná vykládkou zboží z lodí a pokračuje až po vydání zboží zákazníkům přičemž proces probíhá i opačným směrem. Příprava na tento proces se začíná již dříve v odboru informační technologie podle následujícího schématu:



Obr. 5 Zpracování dat v odboru informační technologie

Zdroj: Interní materiál přístavu Haiphong

a) *Příjem dat o kontejnerech a lodích*

Nejdříve zaměstnanci tohoto oddělení přijímají data o kontejnerech od jiných agentur a dopravců prostřednictvím emailů. Údaji jsou data o zboží, které je importováno do přístavu.

Data obsahují:

- jméno a kód lodí
- údaje kontejnerů: kódy, velikosti (20ft/ 40ft/ 45ft), hmotnosti (tun/kg), typy (univerzální, chladírenské nebo otevřené) a stavy kontejnerů (ložené nebo prázdné) atd.
- jméno, kódy tranzitních přístavů.
- detailní datum a čas příplutí do doku a odplutí lodí z každého přístavu.

b) *Operace s daty*

Data ve formě excelovského souboru převádějí zaměstnanci do systému CTMS, který ušetří nejen hodně času, ale také zajistí přesnost sledování procesu oběhu kontejnerů. Jestliže jsou data v pořádku, určují konkrétní stanoviště kontejnerů na terminálu. Nejsou-li data správná (špatné kódy kontejnerů, apod.) musí je zaměstnanci opravit, aby kódy byly shodné se společnými standardy.

c) *Nastavení kontejnerového terminálu a plánování nakládání nebo vykládání kontejnerů.*

Kontejnerový terminál se dělí na 5 oblastí (A- D/E), v každé oblasti je 4-6 (A-F) bloků. Každý z bloků má šířku postačující pro 6 kontejnerů (ekvivalentních 6 řad), délku 21 pozic a výšku až čtyř beden. Stohování kontejnerů provádí v každém bloku dvojice plně automatizovaných jeřábů. Např. stanoviště kontejneru x, jestliže kontejner bude v první oblasti, ve druhém bloku, na stanovišti 05, v řadě 01, na stupni 02, pak bude označeno

AB 05 01 02. Číslo stanoviště závisí na délce kontejneru. Kontejnery 20 ft se označují lichými čísly, sudými čísly se označují kontejnery 40 ft. Pozice kontejnerů na terminálu se určí podle jejich charakteristik, např. kontejnery s dlouhodobým nebo krátkodobým skladováním, chladírenské kontejnery apod.

d) *Realizace*: představuje proces manipulace s kontejnery.

3.1.2 Proces manipulace s kontejnerovým zbožím

Manipulace se zbožím v přístavu obsahuje více činností, ale hlavní a nejdůležitější činnostmi jsou vykládka a nakládka zboží. Tyto dvě činnosti mají opačně prováděné postupy. Proto se následující část zaměřuje pouze na analýzu jedné činnosti, tj. na vykládku zboží.

a) *Vykládka zboží v přístavu Haiphong*

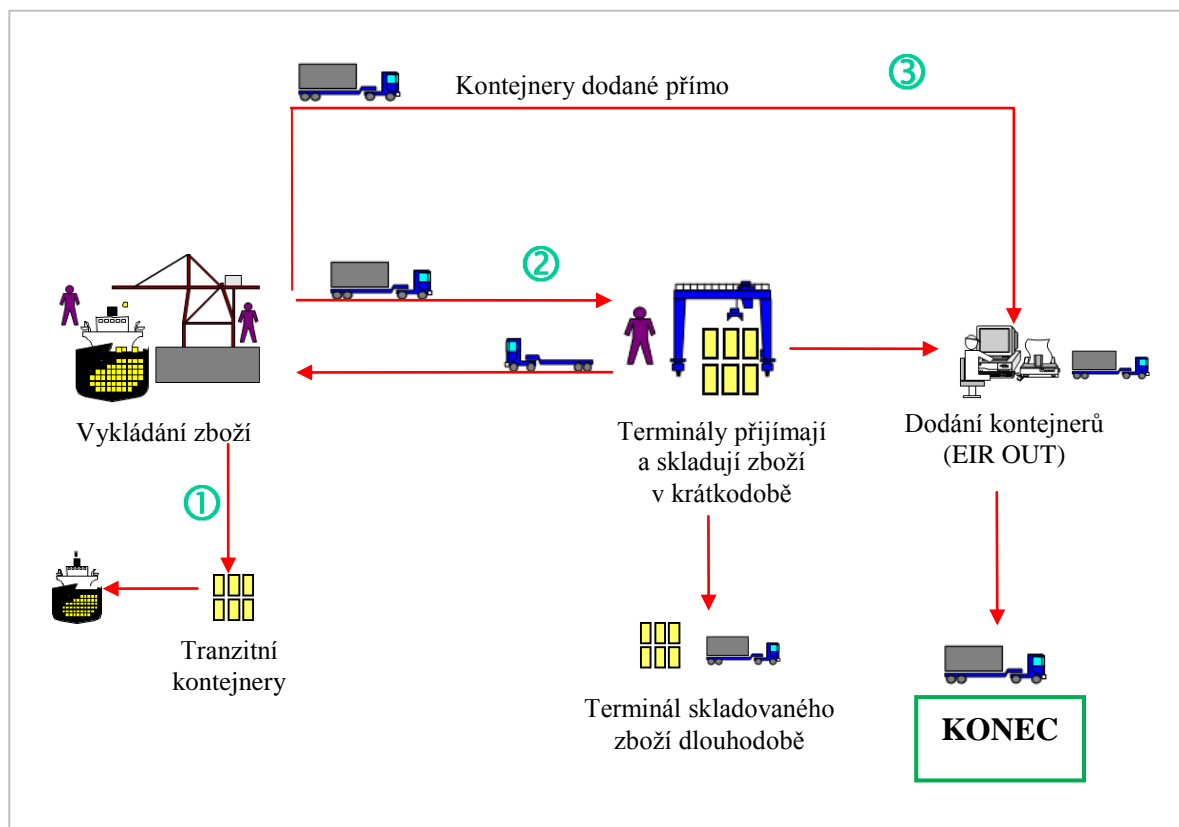
Podle informace o lodích, které poskytl odbor informační technologie, jsou v daném přístavišti připraveny systémy, vykládací prostředky i pracovníci před příplutím lodí. Po příplutí lodí k přístavišti pracovníci okamžitě rychle provádí kontrolu kvality nákladů, např. rozbití, poškození, ztráty nákladu, apod. a zpracují zprávu, která je podkladem k okamžitému podání hlášení příjemci pro uplatnění nároku na náhradu škody. Po kontrole pracovníci vyloží náklad stanoveným způsobem vykládky podle jednotlivých druhů zboží, např.:

- u baleného zboží: jsou pracovníci rozděleni na několik skupin v podpalubí. Sami určují počet balení, tak aby bylo shodné s možným zatížením jeřábů. Zboží překládají na přepravní prostředky podle třídících kódů,
- u zboží v bednách: určují pracovníci nejdřív značky i kódy zboží, aby mohli rozeznat majitele zboží. Potom provádí vykládku zboží postupně shora dolů,
- u sypkých materiálů: používají pracovníci k vyložení nákladní drapáky a přepravní pásy. Dále jsou tyto náklady přepraveny k vážení nebo balení podle požadavků majitele,
- u kontejnerového zboží: kontejnery se vykládají z lodí pomocí systému jeřábů.

b) *Proces přepravy vyložených kontejnerů v přístavu*

Obrázek číslo 6 představuje postupy provozu manipulace s kontejnery po procesu vyložení v přístavu Haiphong. Podle účelu přepravy se dělí přepravované kontejnery, které splňují standardní požadavky, na 3 druhy:

- kontejnery pro tranzitní zboží
- kontejnery pro skladování v terminálu přístavu
- kontejnery dodávané přímo zákazníkům.



Obr. 6 Manipulace s vykládanými kontejnery v přístavu
 Zdroj: Interní materiál přístavu Haiphong

Kontejnery s tranzitním zbožím

Kvůli omezené kapacitě lodí pluje každá loď jen na určitém po vymezené trase plavby. Vzniká proces tranzitních kontejnerů, aby se zboží mohlo přepravovat do libovolných míst. V rámci tranzitního procesu přechází kontejnerů v průběhu přepravy z jedné na další loď. K tranzitnímu procesu většinou dochází v rámci výměny zboží mezi státy. Jestliže se v tranzitním procesu exportní zboží koncentrovalo v jednom velkém přístavu z malých tuzemských přístavů a dále pro vývoz do ciziny, potom se v opačném směru třídí importní zboží z velkého přístavu do různých menších lodí a zboží je dále odesíláno ke příjemcům. Výhodou tranzitního procesu je rychlé provedení pokračování přepravy bez spotřeby skladovacího prostoru v přístavu. Avšak má také nevýhody tj. potřebu zachytit dobu příplutí do doku přístavu těchto lodí v tranzitním procesu, aby přístav mohl přesně stanovit dobu provedení manipulace se zbožím mezi loděmi. Proto v tomto případě nutně vyžaduje nejvyšší úroveň komunikace mezi přístavem a lodními společnostmi. Ve skutečném průběhu přepravy dochází neustále ke změnám, a proto rozdíl několika hodin ale také několika dnů se negativně projeví zvýšením nákladů. Z toho důvodu zákazníci raději volí dočasné skladování zboží v terminálu přístavu.

Dočasné skladování zboží v terminálu v přístavu

Bez ohledu na vliv objektivních i subjektivních faktorů je zboží neustále průběžně přepravováno na cestě, ale vždy se dočasně skladuje v přístavu. Zboží se po vykládce z lodí dělí podle cílů přepravy na:

- zboží dočasně dovážené a znovu vyvezené, které je skladováno v přístavu běžně max. 7 dnů
- zboží určené ke spotřebě v tuzemsku se skladuje v přístavu běžně max. 2 dny.

Podle charakteristik jednotlivých druhů zboží se toto kontejnerové zboží skladuje na určitém místě na kontejnerovém terminálu v přístavu. Všechny procesy manipulace a polohování cisternových kontejnerů zde probíhají samozřejmě automaticky na základě kódů, které už stanovil odbor informační technologie. Pracovník v kabině portálového jeřábu řídí pohyb kontejnerů podle dat ve svém počítači. Údaje o stavu kontejneru překládaného v terminálu poskytuje informační středisko CTMS. Tento systém je dostupný všem účastníkům, kteří se zajímají o data vydání a vyložení kontejnerů, příjezdy či odjezdy lodí atd. Výhodou dočasného skladování zboží je to, že dopravce zboží může aktivně ovládat po dobu přepravy a zabránit nepředvídané situaci, a zejména má více času na provedení celní procedury na hranici. Kromě této výhody vznikají dopravcům i nevýhody, tj. skladování zboží v přístavu vede k částečnému zvýšení celkových poplatků. Avšak nevýhody dopravce přináší výhody přístavu. Přístav může získat vyšší výnosy ze skladování zboží, zejména v případě, kdy je zboží skladováno po delší než dohodnutou dobu, protože penalizace dopravce přináší zvýšení příjmů přístavu. Z obecného pohledu jsou tyto výhody vzájemně prospěšné pro přístav i dopravce.

Kontejnery dodávané přímo příjemcům

Zboží určené ke spotřebě v tuzemsku se běžně okamžitě po ukončení procesu vykládky dodá přímo příjemcům. S příkazem k dodání zboží, který poskytuje agentura, majitel zboží provádí celní procedury v celním úřadu a provádí postupy k získání potvrzení k výměně kontejnerů EIR, aby mohl přijmout zboží v kontejneru. Podle údaje o kontejnerech na EIR, může zaměstnanec přístavu určit správné dodání kontejneru, zároveň také zajistí vhodné prostředky pro nakládku a přepravu tohoto zboží. Dále provádí kontrolu stavu těchto kontejnerů a zapisuje je do EIR. Při výstupu zboží z přístavu kontroluje zaměstnanec ochrany přístavu zda jsou údaje v EIR shodné s dodaným zbožím i s číslem přepravních prostředků, aby mohlo toto zboží opustit přístav. Na konec zaměstnanec přístavu aktualizuje všechna data celého procesu dodávaného zboží v systému CTMS.

3.2 Skladování zboží

Kromě nakládání, vykládání a překládání zboží se přístav soustřeďuje také na skladování. Množství zboží, které je potřeba skladovat, se neustále zvyšuje. Právě proto se poskytují i skladovací služby přímo v skladišti přístavu. Jestliže je zboží skladováno v přístavu okamžitě po vyložení, bude majitel zboží platit nižší poplatky než za skladování zboží ve skladech mimo přístav. Proto zákazníci preferují skladování v přístavních skladech. Z toho důvodu tato služba přispívá ke zvyšování příjmů přístavu. Přístav přijímá náklady různého druhu. Zboží se skladuje podle jednotlivých charakteristik zboží v určité oblasti. V přístavu jsou 4 oblasti: sklady CFS, sklad pro generální náklady, kontejnerový terminál, otevřené sklady a nákladní terminál.

3.2.1 Sklad

CFS je terminál, ve kterém se nakládají nebo vykládají sběrné kontejnery. Provoz skladu CFS je zajišťován pomocí jednoúčelového programu za účelem ovládnutí místa skladovaného zboží, množství přijímaného a odesílaného zboží apod. Používaný manipulační prostředek ve skladě je vysokozdvizný vozík s výkonem od 2 až do 3,5 tun, který může pracovat do výše 3 m. Všechny činnosti v CFS se musí denně průběžně aktualizovat, aby byl zajištěn dobrý provoz CFS. Provoz CFS se dělí na 2 části: příjem zboží do skladu a odesílání zboží ze skladu.

a) Příjem zboží do skladu a jeho uchování

Po procesu vykládky kontejnerů z lodí jsou kontejnery přepravovány tahači do terminálu CFS. Zde pracovníci pečlivě kontrolují číslo a stav kontejnerů. Pokud nejsou kontejnery správně číslovány, nebo je zboží v kontejneru poškozené, např. je lehce deformovaný nebo natržený obal zboží, uniká tekutina apod., musí pracovník tuto okolnost ihned ohlásit nájemci skladu. Jestliže souhlasí nájemce se stavem nákladů, může pracovník přijímat náklady do skladu. Zároveň útvar CFS musí požadovat všechny dokumenty nákladů, které jsou společné pro přístav a majitele lodí, aby mohl poskytnout nájemci doklad o stavu zboží. Pro zboží z ciziny se požadují v procesu příjmy CFS, kromě předchozích dokumentů, také celní dokumenty, aby bylo zajištěno splnění právních předpisů pro dovoz zboží ze zahraničí. Ostatní postupy jsou prováděné, jak bylo výše uvedeno.

Po vyložení zboží z kontejnerů je zboží ve skladě tříděno podle příslušného data a ukládáno v určeném místě. Data obsahují kódy, jméno příjemce a datum přijetí i odeslání

zboží apod. Zboží, u kterého nejsou úplná data, např. chybí jméno příjemce, výrobce apod., se musí skladovat na zvláštním místě. Vedoucí skladu je ten, kdo má zodpovědnost za všechny činnosti skladu. Musí řídit a ovládat všechny manipulačních činnosti ve skladě. Dále zajišťuje nejvhodnější manipulační prostředky i způsob manipulace, aby zboží nebylo poškozeno. Pouze vedoucí má pravomoc třídit zboží a měnit místo skladování zboží ve skladě. Proto musí vedoucí skladu mapovat pohyb zboží v celém skladu a průběžně doplňovat informace o zboží do mapy. V mapě je nutno data neustále aktualizovat, aby mohli pracovníci útvaru CFS kdykoliv snadno určit místo uložení zboží a vhodnými opatřeními zkrátit proces manipulace se zbožím.

Dalším úkolem útvaru CFS je zabránit jakémukoliv poškození zboží během skladování před jeho odesláním. Uchování zboží se provádí přesně podle pokynů napsaných na zboží. Zejména pro potraviny se musí používat vhodné způsoby skladování, např. uchování ve větraném prostoru nebo v chladírenské oblasti. Zboží, které rychle podléhá zkáze, musí být uchováno podle principu FIFO.

b) Odesílání zboží ze skladu.

V této části jsou 2 druhy zboží: jednak zboží, které je ve skladě uložené a připravené k odesílání, jednak zboží přijímané od zákazníků, ukládané do kontejnerů a připravované k nakládání na loď.

Zboží na skladě je zabalené a připravené k odesílání okamžitě po přijetí od příjemce s potřebnými dokumenty. Vedle toho CFS také provádí přepravní službu zboží. Podle dat zboží na skladě a směru zaslání CFS třídí a balí zboží do kontejnerů. Dle výpočtů o nejkratších přepravních cestách je zboží postupně dodáváno příjemcům, tak aby byly sníženy přepravní platby.

Pro zboží dodané do přístavu musí odesílatel poskytnout skladu CFS všechny potřebné dokumenty, které jsou závislé na zboží, např. dokumenty o datech zboží, o přepravě zboží, o celní proceduře apod. U zboží přijímaného do skladu se musí přísně kontrolovat kódy, množství, hmotnost i kvalita. Zboží různých majitelů je soustředěno na skladě, tříděno, kombinováno a zabaleno do kontejnerů, zaplombováno dle přepravních předpisů a je provedena celní procedura. Pak se nákladní kontejnery přepravují přímo do přístaviště a nakládají do lodí. Odesílatel musí jen zaplatit poplatky dílčích kusových zásilek.

Poplatky skladu CFS jsou 2 typy: celokontejnerová zásilka (FCL) a dílčí kusová zásilka ve sběrném kontejneru (LCL). Jestliže je odesíláno velké množství nákladů – celý

kontejner, musí odesílatel zaplatit FCL poplatky. Tudiž nemusí zaplatit další poplatky, např. poplatky za vykládku a nakládku, skladovací a přepravní poplatky ve skladě apod. Při odesílání malého množství nákladů - menší než 15 m³, pak musí odesílatel zaplatit LCL poplatky, které jsou výhodné pro částečné kusové zásilky.

3.2.2 Kontejnerový terminál

V současné době je v námořní dopravě většina zboží přepravována kontejnery. Proto jsou ve všech mezinárodních přístavech kontejnerové terminály, ve kterých je možné uložení nákladních kontejnerů. Přístav Haiphong není výjimkou, i zde je kontejnerový terminál. Do přístavu Haiphong se soustřeďují investice, aby se zintenzivnil jeho provoz, aby se stal standardním terminálem s modernizovaným vybavením.

V celém přístavu jsou 3 kontejnerové terminály s celkovou rozlohou 343 565 m². Kontejnerový terminál je spojen s přilehlým přístavištěm, aby mohly být snadněji prováděny potřebné operace kontejnerů se zbožím mezi přístavem a loďmi. Kontejnerový terminál je velký prostor, který slouží ke skladování uzavřených kontejnerů. Kontejnerový terminál se dále dělí na 2 malé prostory (chladírenský a běžný terminál) podle zvláštních vlastností zboží a data odesílání zboží, aby bylo zboží vhodně uchováno. Provoz kontejnerových terminálů se provádí pomocí systému portálových jeřábů RTG.

3.3 Námořní agentura a zasílatelství zboží v přístavu

Na trhu probíhají různé formy transakcí. Tradiční forma dojednání prodejních podmínek i ceny zboží se provádí přímo mezi prodávajícím a kupujícím, ale stále více se běžně využívají transakce přes prostředníky. To znamená, že veškeré činnosti spojené s prodejem se provádí přes třetí subjekt. Tento subjekt může být jedna osoba nebo jedna společnost. V současné době zvolíme za subjekt agenturu nebo zprostředkovatele.

Zprostředkovatel je ten, komu prodávající důvěřuje v celém procesu transakce zboží nebo služby. Zprostředkovatel nesmí nahradit jméno příkazce svým jménem v průběhu prováděné transakce, aby nemohlo v průběhu transakce dojít k přivlastnění zboží.

Agentura je právnická nebo fyzická osoba, která má odpovědnost za provádění všech úkolů zapsaných ve smlouvě s příkazcem. Vztah mezi agenturou a příkazcem je smluvní vztah. Tato smlouva běžně obsahuje následující části:

- identifikační údaje obou stran zúčastněných ve smlouvě – agentura (oprávněný) a zákazník (příkazce),
- určení právní agentury – o jakou agenturu se jedná,
- určení informací o zboží, které je svěřováno k transakci – jméno, značky, počet, kvalita a cena zboží. zejména přesně musí být určena maximální i minimální cena zboží, aby oprávněný mohl dobře vyjednávat transakci,
- určení odměny, platby, které ověřovatel platí oprávněnému,
- povinnost oprávněného – jsou všechny činnosti, které bude oprávněný provádět v průběhu účinku smlouvy, např., průběžně podá zprávy příkazci o stavu transakce apod.,
- povinnost příkazce – průběžně dávat informace o zboží, a platit odměny oprávněnému,
- další podmínky, které jsou dohodovány mezi oprávněným a ověřovatelem.

Povinnosti agentury: jsou povinné provádět své úkoly, které jsou uvedeny ve smlouvě. Musí splnit požadavky i pokyny příkazce na nejvyšší úrovni odpovědnosti. Nesmí provádět transakci za vyšší cenu, o které neuvědomí příkazce, aby získaly pro sebe vyšší zisk. Vedle toho agentura musí vrátit část peněz patřících příkazci, nesmí je vzít do svého vlastnictví. Kromě toho agentura má zodpovědnost za ztráty příkazce vzniklé její chybou, nebo porušením některého bodu smlouvy.

Oprávnění agentury: agentura je oprávněna nahradit příkazce při provádění transakcí s prodávajícím i kupujícím. Dále agentura může získat vhodné odměny za všechny své činnosti po průběhu transakce. Výše odměn je dohodnuta mezi příkazcem a agenturou a je zapsána ve smlouvě. Agentura ještě může získat odměny i v případě, že příkazce nezíská žádný zisk z této transakce.

3.3.1 Agentura v přístavu Haiphong

a) Historie agentury ve Vietnamu

Po osvobození města Haiphong v roce 1955 přístav přivítal první francouzskou cestovní loď Tabon, dále ruskou a polskou nákladní loď. V té době ještě zaměstnanci v přístavu Haiphongu neznali cizí jazyky a ani nebyl znám pojem agentura. Ale přesto začal přístav Haiphong okamžitě plnit požadavky poskytování služeb pro cizí lodě, např., v rámci zásobování potravinami a poskytování zdravotní služby apod.

Postupně byli zaměstnanci školeni v cizích jazycích i odborných znalostech. Při rozvoji agentury poskytovali pomoc ruští a polští odborníci. Do roku 1975 byla ve vietnamském přístavu Haiphong jen jedna malá agentura s osmi zaměstnanci. Teprve po roce 1975 se podél pobřeží celého Vietnamu začaly rozvíjet další agentury. V současné době organizace VOSA sdružuje všechny vietnamské námořní agentury. Zahrnuje mnoho poboček s vlastním provozním účetnictvím v každém přístavu státu, a dvě kontrolní pobočky v Haiphongu a v Ho Či Minově městě. Počet zaměstnanců této společnosti se neustále zvyšuje a tito jsou zbláhli v provozu námořní agentury. Společnost VOSA má vztah s 500 mezinárodními loďařstvími a zahraničními námořními agenturami, např. Maersk Sea-land, China Shipping Lines, Vosa Dong Nam A, Sea and Freight International Lines apod.

b) Funkce agentury v Haiphongu

Podle vyhlášky 115/CP vláda stanoví základní funkce vietnamské námořní agentury. Námořní agentura je organizační agentura, která má důvěru loďařství, pronájemce lodí, a má odpovědnost za následující činnosti:

- řeší všechny procedurální úkony při příplutí i odplutí lodí podle námořních předpisů Vietnamské republiky,
- řídí činnosti nakládky, vykládky, dodání, kontroly váhy a skladování zboží apod.,
- zprostředkuje pronájem lodí, koupě nebo prodeje lodí. Dále také zprostředkuje prodeje lodních jízdenek a vykonává přepravní procedury cestujících,
- organizuje tým pro pomoc poškozeným lodím, provádí kontroly a opravy lodí,
- poskytuje řádu služeb pro posádky lodí. Pomáhá při provedení transakcí mezi loďmi a přístavem i s majetkem zboží v době pobytu lodě v přístavu. Dále poskytuje zásobovací a technické služby (opravy a údržbu lodí). Pomáhá posádkám dokončit potřebné procedury nebo doporučuje posádkám program během pobytu v přístavu.

Kromě požadavku příkazce může ještě agentura provádět další činnosti, které byly dohodnuty podle podmínek odsouhlasených oběma smluvními stranami. [2]

3.3.2 Zasilatelství

Lidé odedávna využívali námořní přepravu zboží mezi různými zeměmi na světě, a rozvíjeli zahraniční obchod i diplomatické vztahy. Jednak kvůli různým přírodním, půdním, geografickým podmínkám a také kvůli různé úrovni technického rozvoje a technologie, roste neustále potřeba výměny zboží. Se zvyšujícím se počtem přepravy se zvyšuje i počet komplikací. Lodní přeprava je mnohem efektivnější než jiné druhy přepravy. Můžeme s ní

omezit lidské i finanční zdroje a omezit kapitál na vybavení námořní trasy. Kapacita lodní přepravy je prakticky neomezená, a proto může současně plout mnoho velkých lodí s tisíci tunami. Převážná kapacita je velká, a proto je velké i množství přepraveného zboží. Také námořní procedury jsou jednodušší a zajišťují přepravu mnoha druhů zboží.

Zasílatelství je jedna z nejdůležitějších činností agentury ve vztahu s pronájemcem lodí, s příkazcem i s příjemcem. V celém procesu zasílatelství se účastní mnoho oddělení i států, proto je nutné stanovit společné předpisy, jednotné normy atd., aby přispěly k přesnému určení odpovědnosti jednotlivých oddělení i ke snížení poškození zboží během přepravy.

Zasílatel je povinen vykonávat svoji činnost s odbornou znalostí a velkou péčí a dbát, aby kvalitně, hospodárně a pečlivě uspokojil zájmy příkazce. Náplní těchto činností je:

- řádná péče o věci, které mu příkazce svěřil a o věci, které pro příkazce získal,
- úschova dokladů, které získal při plnění zasílatelské smlouvy, pro potřeby příkazce po přiměřenou dobu a nebo po dobu dohodnutou,
- upozornění příkazce na zjevnou nesprávnost jeho pokynů. V případě, že příkazce trvá na pokynech, nenes odpovědnost zasílatel,
- při nebezpečí z prodlení obstarává dopravu tak, aby vyhovovala co nejvíce zájmům příkazce zasílateli známým. Je-li však možné vyžádat si odsouhlasení příkazce, provádí další kroky po tomto odsouhlasení,
- obstarává pojištění zásilky, pokud je to s příkazcem smlouveno. Zasílatel odpovídá za škodu na převzaté zásilce vzniklou při obstarávání přepravy. Podává příkazci zprávu o škodě, která zásilce hrozí, nebo na ní již vznikla, jakmile se to dozví a to bez zbytečného prodlení.

Zasílatel je oprávněn

Požadovat na příkazci přiměřenou zálohu na náklady, spojené s plněním smlouvy a to dříve, než započne s jejím plněním. Žádat na příkazci smlouvenou odměnu (úplatu) nebo nebyla-li smlouvena, odměnu (úplatu) podle sazeb zasílatele. Zasílateli kromě toho přísluší náhrada nutných a užitečných nákladů, vynaložených za účelem splnění zasílatelské smlouvy. Žádat na příkazci zaplacení odměny (úplaty), jakmile uzavřel smlouvu s dopravcem a zasílané věci mu odevzdal. Uplatňovat zástavní právo na zásilce k zajištění všech svých nároků vzniklých ze zasílatelského poměru, dokud je zásilka u někoho, kdo ji má u sebe jménem zasílatele nebo dokud má zasílatel listiny, které ho opravňují se zásilkou nakládat.

Považovat pokyn, týkající se zboží za závazný pro sebe až do jeho odvolání příkazcem. Příkaz, aby zboží bylo k dispozici třetí osobě nelze odvolat, jakmile zasílateli dojde dispozice této třetí osoby. Neodporuje-li to smlouvě nebo nezakáže-li to příkazce, nejpozději do začátku uskutečňování přepravy, může zasílatel přepravu, kterou má obstarat, uskutečnit sám. Použije-li zasílatel k obstarání přepravy dalšího zasílatele (mezizasílatele), odpovídá při tom, jakoby přepravu obstaral sám. Organizovat dopravu, včetně volby způsobu přepravy, pokud nebylo dohodnuto jinak.

Příkazce je povinen

Dát zasílateli písemně příkaz k obstarání přepravy (zasílatelský příkaz). Jestliže hrozí zásilce bezprostřední podstatná škoda, po vyzvání zasílatelem okamžitě tomuto předat další pokyny. Zaplatit, uhradit zasílateli smlouvenou odměnu (úplatu), jakmile zasílatel uzavřel smlouvu s dopravcem, popř., poskytnout přiměřenou zálohu. Vždy příkaz odvolat, jestliže tento příkaz k obstarání dopravy není akceptován bez zbytečného odkladu (pokud není mezi zasílatelem a příkazcem dohodnuto jinak). Dát zasílateli k dispozici správné údaje o obsahu zásilky a její povaze, jakož i o jiných skutečnostech, potřebných k uzavření smlouvy o přepravě, jako např. o její hmotnosti, druh, počet kusů, rozměry a hmotnost jednotlivých kusů, značky, způsob balení a označení, zda jde o nebezpečné zboží ve smyslu dohody apod. Případné následky nesprávných a neúplných údajů jdou k tíži příkazce. Upozornit včas zasílatele, obvyklým způsobem, na veřejně-právní příp. celně-právní povinnosti spojené s přepravou zboží, pokud tyto povinnosti nejsou zasílateli známy. Příkazce odpovídá zasílateli za všechny důsledky takového opomenutí. Poskytuje zasílateli vedle smlouvené odměny (úplaty) náhradu nutných a užitečných nákladů, jakož i náhradu nákladů, které zasílatel účelně vynaložil při plnění svého závazku. Uhradit zasílateli náhradu nákladů a příslušnou odměnu (úplatu) za zpětnou dopravu zboží, a to ve stejné výši jako při přepravě příjemci, jestliže příjemce odmítne převzetí jemu dovezené zásilky. Odměnu je třeba také zaplatit tehdy, když objednávka na dobírku nebo jiný způsob výběru je dodatečně odvolána a nebo částka není zaplacená. Uhradit zasílateli pohledávky za dopravné, cla, daně a jiné poplatky, zaplacené zasílatelem, zejména jako oprávněným k dispozici, nebo jako držitelem cizího zboží, pokud zasílatel za ně neodpovídá. [4]

Doklady agentury při zasílatelské činnosti

Přeprava a zahraniční obchod jsou dva oddělené, ale vzájemně se podporující resorty. Dopravce má velkou odpovědnost za přijímané zboží, protože hodnoty zboží jsou vždycky mnohem větší než přepravní poplatky. Dopravce zajišťuje bezpečnost přepravy, která přispívá ke zvýšení prestiže zákazníků i lepší konkurenční schopnosti před jinými dopravními firmami. Proto agentura musí věnovat hodně pozornosti při stanovení smluvních podmínek, dokladům a právní proceduře, tím zabrání ztrátám, které vznikají z nedbalosti a vedou k reklamaci atd.

Nejdříve se zmíníme o **INCOTERM**, což je soubor mezinárodních pravidel pro výklad nejběžněji používaných obchodních doložek v zahraničním obchodě. INCOTERM stanoví předpisy, které mají vztah k ceně zboží a odpovědnosti obou stran (prodávajícího i kupujícího) v činnosti zahraničního obchodu. INCOTERM určuje přesně, kdo platí přepravní poplatky, kdo odpovídá za poplatky celních procedur, pojištění zboží, kdo má odpovědnost za ztrátu zboží během přepravního procesu apod., dále také stanovuje INCOTERM dobu přepravy zboží.

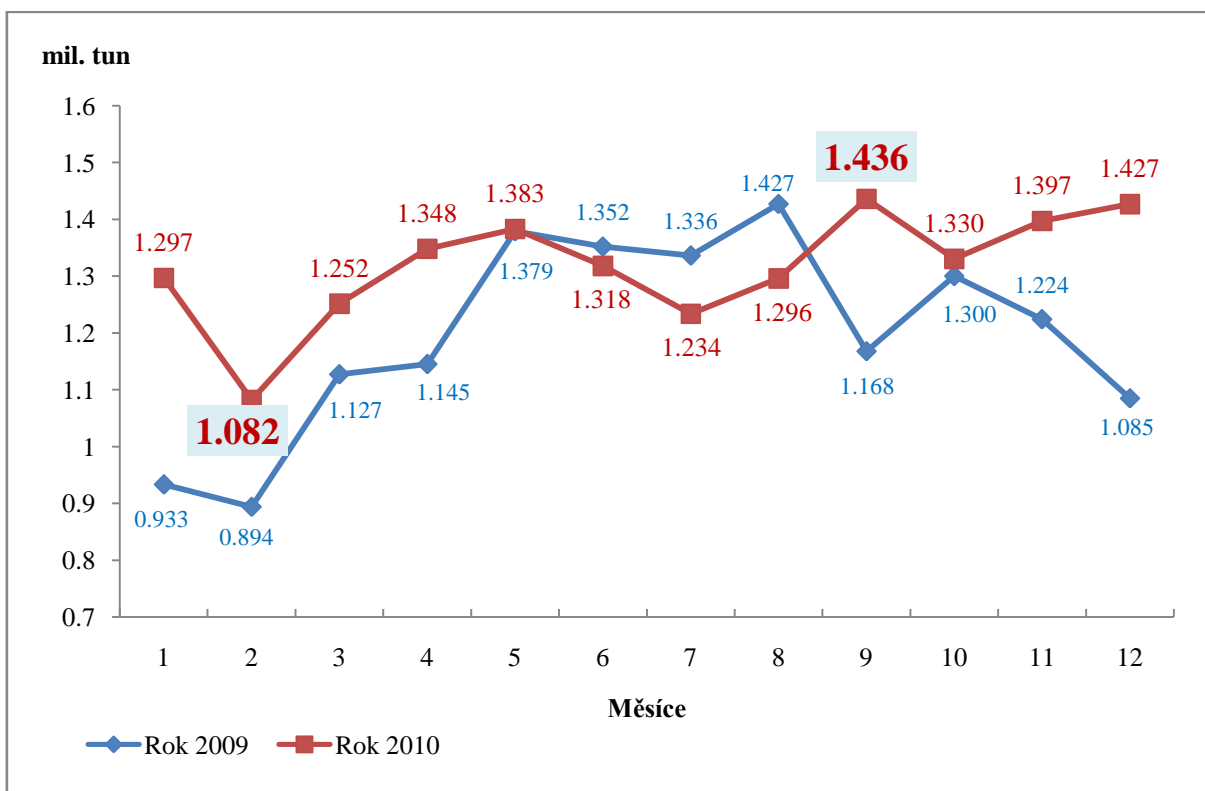
Seznam nákladů (Cargo list): deklarace všeho poslaného zboží. Seznam nákladů je právní dokument, který se používá pro sestavení manipulačního plánu a pro kalkulaci nákladů všech činností např. vykládání, nakládání, kontroly a skladování deklarovaného zboží. Dále je právním dokladem, který prokazuje správnost a neporušenost dodaného zboží a znemožňuje předání závadného nebo jiného zboží.

Námořní nákladní list/konosament (Bill of lading): je doklad lodní přepravy zboží poskytovaný dopravcem příkazci. Je dokladem vyjadřujícím právní vztah mezi dopravcem a přepravcem (pronájemcem lodí), aby zajišťoval přijímání zboží dopravcem a závazek o přepravě zboží správnému příjemci. Kromě toho je dále dokladem, který pomáhá vyúčtovat náklady na přepravu zboží, přepravní poplatky a deklarace celní procedury.

Oznámení o připravenosti (Notice of Readiness - NOR): je dokument, který vyhlašuje dobu připravenosti k manipulaci zboží, loďarství jej posílá přepravci přes agenturu, aby dopravce a přístav připravili zboží a manipulační prostředky. NOR je nutné posílat nejpozději 1 den před dobou manipulace. [2]

4 NÁVRHY A DOPORUČENÍ K ŘEŠENÍ PROVOZNÍCH PROCESŮ PŘÍSTAVU

V této části práce je představen skutečný stav přístavu Haiphong, tj. jeho úspěchy i nedostatky v současné době. Dále jsou uvedeny subjektivní poznámky o problémech a vlastní návrhy na jejich řešení. Nejdříve je uvedena **analýza podnikatelských výsledků přístavu Haiphong v roce 2010**, jak ukazuje následující graf:



Obr. 7 Vývoj objemu přepraveného zboží v přístavu Haiphong v letech 2009 a 2010

Zdroj: Údaje z webové stránky přístavu Haiphong
<<http://www.haiphongport.com.vn>>

Z grafu vyplývá, že obrát v objemu zboží přístavu Haiphong měl v roce 2010 stoupající tendenci z 1,297 mil.tun až do 1,427 mil.tun, avšak v některých měsících byla provozní výkonnost přístavu nižší než v předchozím měsíci.

Únor byl měsíc, ve kterém byl v přístavu přepraven nejnižší objem zboží během celého roku a dosáhl pouze 94,1 % plánu. Příčinou je také to, že únor má jen 28 dnů a vedle toho byl ovlivněn i Lunárním svátkem Nového roku. Přesto přístav dosáhl v únoru skutečný

objem zboží větší o 21 % než ve stejném období v roce 2009. V únoru 2010 došlo k zvýšení hlavně u druhů zboží, jako jsou kontejnery, železo a ocel. Z toho:

- obrat exportu činil 163 000 tun a dosáhl 101,9 % ve srovnání s plánem,
- obrat importu činil 643 000 tun a dosáhl 93 % plánu,
- obrat tuzemského zboží byl 276 000 tun, dosáhl 90,5 % plánu a zvýšil se o 22,7 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2009 (tj. 225 000 tun).

Po poklesu výkonu v únoru provoz přepravy zboží v přístavu postupně stoupal. Příčinou byly dva faktory: růst národního hospodářství a příznivé přírodní podmínky. Bohužel tento růst trval jen 3 následující měsíce. V dalších dvou měsících červnu a červenci došlo ke snížení provozu přepravy zboží z 1,383 mil.tun až na 1,318 a 1,234 mil.tun. Na činnost přístavu působily některé problémy, tj. došlo ke změně daňové a finanční politiky, neustálý růst cen surovin a vlivy častých bouřek. Zejména v měsících červnu a červenci docházelo rovněž ke snížení dodávek elektrického proudu, což vedlo k odstávkám některých zařízení a rovněž doba uskladnění chladírenských kontejnerů byla překračována a znemožňovala příjem a uskladnění dalších chladírenských kontejnerů. Dále došlo ke snížení produkce několika základních druhů zboží, např. oceli a krmiv pro zvířata.

Provozní výkon přístavu začal opět růst v srpnu. Celková přeprava zboží v přístavu byla vyšší než v předchozím měsíci o 5 %, kromě snížení položky krmiv pro zvířata. V září pokračoval stabilní růst ze srpna a objem zboží přepraveného přístavem byl maximální v celém roce, tj. 1,436 mil. tun. Ve srovnání s plánem dosáhl 110,3 % a zvýšil se o 10,8 % oproti srpnu. Z toho:

- obrat exportu zboží činil 312 940 tun a dosáhl 104,3 % ve srovnání s plánem,
- obrat importu zboží činil 681 168 tun a dosáhl 100,17 % plánu,
- obrat zboží v tuzemsku byl 441 839 tun a dosáhl 138 % plánu.

V září všechny tradiční druhy zboží stabilně rostly. Zejména prudce rostla krmiva pro zvířata, protože v září bylo období sklizně zemědělských plodin a zemědělské výroby. Přístav Haiphong má velké zkušenosti s manipulací tohoto zboží, a proto přístav aktivně uspořádává provozní řetězec všech prostředků a zařízení atd., aby mohl s tímto zbožím rychle manipulovat. Kromě toho 19. září přístav Haiphong přijímal a prováděl manipulaci s dosud největší nákladní lodí BULK ARGENTINA o zatížení 55 477 DWT, která přepravovala 52 500 tun kukuřice z přístavu Santotu Brazílu. Kvůli omezení čáry ponoru, tato loď ale připlula do doku přístavu Halong, který je vzdálen 75 km severovýchodním směrem od přístavu Haiphong, odkud bárky přepravovaly zboží do přístavu Haiphong.

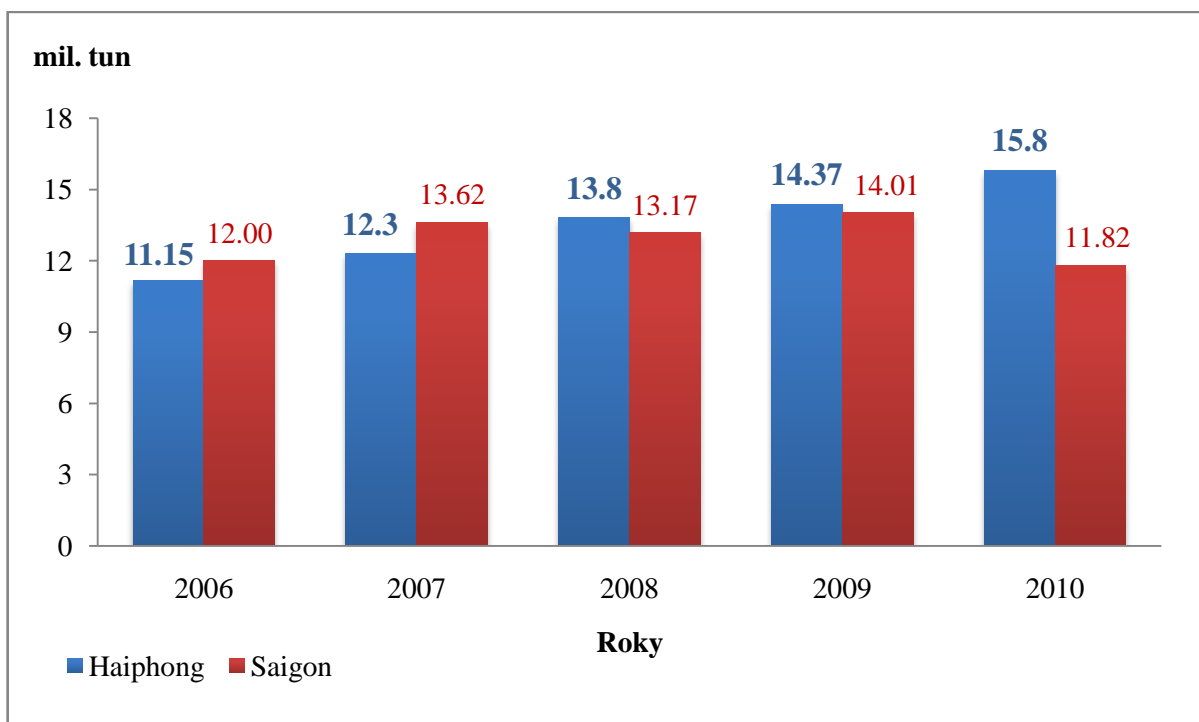
V následujících měsících poklesl objem přepravy zboží v přístavu, ale tento pokles nebyl dlouhý, protože v listopadu se obnovil růst. Konkrétně v listopadu celý přístav zmanipuloval 1,397 mil.tun zboží, což znamená, že splnil listopadový plán na 105,85 % a dosáhl o 4,78 % lepší výsledku než v říjnu. Z toho:

- obrat exportu zboží činil 226 330 tun,
- obrat importu zboží činil 665 925 tun a dosáhl 100,9 % měsíčního plánu,
- zejména obrat tuzemského zboží činil 524 997 tun, čímž dosáhl 140 % plánu.

V této době přeprava všech druhů tradičního zboží měla tendenci značného růstu, např. objem kontejnerového zboží dosáhl 88 810 TEU (882 415 tun), čímž dosáhl 112,41 % plánu a objem přepravy různých průmyslových produktů byl 16 741 tun, čímž dosáhl 111,6 % plánu apod. V posledním měsíci roku dále pokračovala stabilita růstu objemu přepravy zboží v přístavu a bylo dosaženo 1,427 mil.tun zboží. Z toho důvodu byl prosinec dalším měsícem, ve kterém byl dosažen maximální objem přepravy zboží po září.

Třebaže měl přístav Haiphong některé obtíže, splnil plán roku 2010 dne 23. 12. 2010. To znamená, že přístav Haiphong dosáhl splnění ročního plánu 8 dnů před ukončením roku. Celkem byly zmanipulovány produkty ve vyšší 15,8 mil.tun, a plán byl v tomto ukazateli překročen o 5 % a zvýšil se ve srovnání s rokem 2009 na 109,95 % celkové produkce. Celkový obrat přístavu dosáhl více než 1 000 bil. VND, což znamená růst o 3 % oproti roku 2009. Vedle toho přístav dosáhl 56 bil. VND zisku, což bylo zvýšení o 0,7 % oproti roku 2009. Tento výsledek byl dobrým signálem pro provozní činnosti přístavu v roce 2011.

K poznání tendence vývoje podnikání v přístavu Haiphong a k předpovědi výsledku aktivity přístavu v roce 2011, byla zpracována obecná analýza vývoje v letech 2006 až 2010.



Obr. 8 Statistika objemu přepraveného zboží
v přístavech Haiphong a Saigon v letech 2006 - 2010

Zdroj: Údaje z webové stránky přístavů Haiphong a Saigon
<<http://www.haiphongport.com.vn>> <<http://www.csg.com.vn/html/thongke.htm>>

Z grafu je patrné, že objem přepraveného zboží v přístavu Haiphong od roku 2006 až do roku 2010 neustále stoupá. Každoročně se zvyšuje průměrně o 1 mil. tun objemu přepraveného zboží. To znamená, že přístav Haiphong má stabilní tendenci růstu v objemu překládaného zboží. Z toho důvodu, a z výsledku roku 2010, lze subjektivně posoudit, že objem zboží roku 2011 bude větší než v předchozích letech. Proto vedení přístavu sestavilo roční plán pro rok 2011 při dosažení 17 mil. tun překládaného zboží, to jest o 1,5 mil. tun zboží více než za rok 2010.

Ukazatel růstu přepraveného zboží není jediným ukazatelem efektivní podnikatelské činnosti. Hlavním a důležitějším cílem každého podniku je dosažení maximálního zisku. Porovnáme-li provoz přístavu Haiphong s provozem v přístavu Saigon, zjistíme rozdíly mezi oběma přístavy.

Z grafu je patrné, že přístav Saigon má tendenci snižovat růst přepraveného zboží. Způsobilo to provádění přemístění přístavu mimo centrum města v roce 2010 podle plánu vlády z roku 2005. Přístav Saigon byl v minulosti vždy přetížen. Přeprava zboží do přístavu byla dále omezována systémem městské dopravy a silničním provozem. Rovněž nebylo

možné provést rozšíření přístavu v centru města. Přemístěním systémů přístavů do okolí města byl vytvořen předpoklad, že přístav Saigon bude moci splnit požadavek na růst přepravy zboží a zvyšovat svoji konkurenceschopnost v regionu. Zejména možnost přijímat lodě s hlubším ponorem, by mělo umožnit přístavu Saigon stát se obchodní branou jižního Vietnamu.

Podle statistiky vietnamské námořní společnosti byl objem přepraveného zboží přístavu Saigon v roce 2010 jen 11,8 mil. tun, což o 3,98 mil. tun méně než v přístavu Haiphong a celkový obrat byl jen 887 bil. VND, ale jeho dosažený zisk byl 64 bil. VND, což je o 8 bil. VND více než v přístavu Haiphong. Z toho vyplývá, že celkové výdaje na provoz v přístavu Haiphong jsou příliš velké. Každý přístav má ovšem vlastní způsob řízení, ale rozdíly výdajů mezi oběma přístavy zhruba 100 bil VND ukazují, že přístav Haiphong ještě stále neřídí efektivně své provozní činnosti. Existují velké rozdíly v rozvaze mezi příjmy a výdaji. Následující část práce se týká hledání příčiny vysokých výdajů a návrhu způsobu řešení tohoto problému.

Jednou z nejdůležitějších příčin vysokých nákladů v přístavu je cena ropy a dalších paliv, která jsou potřebná pro provoz přístavu a obvykle činí velkou část celkových nákladů na provoz přístavu, přičemž tato cena neustále roste. Znamená to, že se také zvyšují vstupní náklady přístavu. Proto je nutné zabezpečit plán šetření paliva, aby se snížily co nejvíce vstupní náklady, a aby nebylo třeba snižovat mzdy zaměstnanců, a nedošlo ani ke snížení konkurenceschopnosti přístavu na trhu, kde konkurence stále roste. Vedení přístavu nechce zvyšovat ceny poskytovaných služeb, a proto musí snížit spotřebu paliv, a to následujícími možnými způsoby:

- přidělení provozních prostředků a manipulačního zařízení konkrétním skupinám, aby byla zvýšena odpovědnost zaměstnanců za tyto prostředky v průběhu manipulace se zbožím,
- provádění oprav a údržby prostředků a zařízení podle stanovených termínů, aby se zvýšila doba životnosti prostředků a snížily náklady na paliva,
- zajistit přiměřené vytížení provozních prostředků, aby se jejich pohyb snížil na nejnižší možnou míru, a aby se tím zvýšila efektivnost jejich využití.

Další příčinou je výše mezd zaměstnanců. V přístavu Haiphong se mzdy zaměstnanců člení na dva typy. Jednak je mzda počítána podle délky pracovní doby zaměstnanců, kteří pracují v různých odděleních a provozech např. v kanceláři, skladišti, dílnách, službách, při opravě a údržbě. Jednak je mzda počítána podle počtu zmanipulovaných produktů za určitou

dobu. Tyto mzdy jsou vypláceny manipulačními dělníky. Kvůli změně vládní politiky, která nařídila zvýšit úroveň mzdy zaměstnancům přístavu, muselo vedení přístavu zvýšit náklady na mzdy. Kromě toho se v tomto roce zvýšil i počet přepravovaného zboží v přístavu, což znamenalo zvýšení mzdy u manipulačních dělníků. Podle statistiky přístavu byly zaměstnancům přístavu v roce 2010 vyplaceny mzdy zhruba ve výši 67 bil.VND, což je 4 bil.VND více než v předešlém roce. Protože výdaje na mzdy zaměstnanců nelze snížit, musí přístav hledat možnost, jak snížit ostatní náklady.

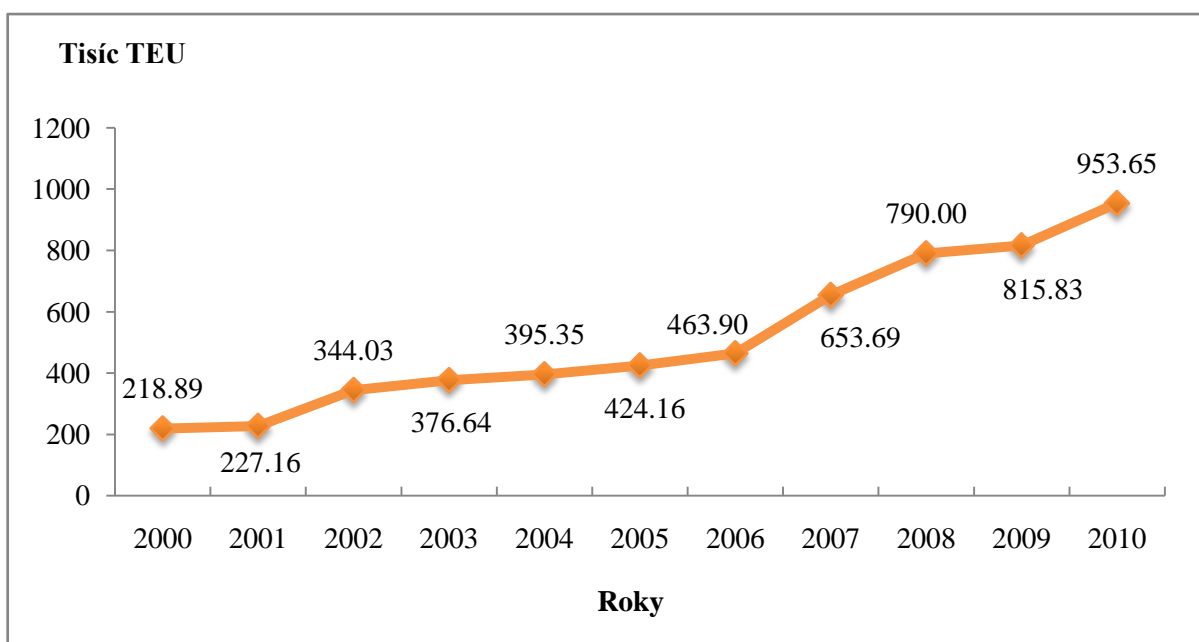
Jednou z možností je snížit spotřebu elektrické energie, a to důsledným vypínáním nepoužívaných zařízení a strojů docílit úspor elektrické energie, dále zavést novou soustavu osvětlení, která hospodárněji využívá elektrický proud. Vedle toho lze snížit i vedlejší náklady, jako jsou náklady na pořízení kancelářského zařízení, telefonní poplatky, náklady na schůze a porady zaměstnanců, na recepci při jednání se zákazníky.

Největší snížení nákladů je nutno docílit při manipulaci se zbožím. Podle zvláštní charakteristiky každé oblasti přístaviště, skladu i informace o přepravovaném zboží a o lodích je potřeba použít nejvhodnější zařízení k manipulaci se zbožím a stanovit nutný počet pracovníků, aby se mohly co nejvíce snížit i náklady na lidské zdroje. Je nutné přesně počítat potřebné prostředky k přepravě, aby byla využita jejich kapacita v obou směrech přepravy, tj. aby nejezdily bez zboží.

Kromě vysokých nákladů, ovlivňují v současné době podnikatelskou činnost celého přístavu ještě další faktory. Jsou to výkyvy ve vietnamském hospodářství, které značně ovlivňuje mezinárodní ekonomika, a rovněž kolísá vnitrostátní ekonomika. Z toho důvodu v přístavu Haiphong nevyhnutelně kolísají podmínky provozu. Management přístavu si proto musí uvědomit tuto situaci a se všemi odbory vytvořit vhodné plány a strategie, aby se mohly dobře řídit a ovládat všechny činnosti přístavu i proti externím vlivům, a pohotově řešit vznikající problémy, např. stav stagnujících chladírenských kontejnerů v přístavu, nebo situaci s příjmem kontejnerů s odpadem do přístavu apod.

Vývoj provozních procesů přístavu dále souvisí s vývojem manipulace s přepravovanými kontejnery v přístavu Haiphong v letech 2000 - 2010. Nejdříve je nutné vysvětlit postavení a tendenci rozvoje přepravy kontejnerového zboží v přístavu Haiphong. Díky následujícímu grafu lze poznat, že rozvoj přepravy kontejnerů v přístavu má stoupající tendenci. Zpočátku období od roku 2000 do roku 2010 byla úroveň růstu kontejnerové přepravy pomalá, protože v této době se vietnamské hospodářství rychle nerozvíjelo, množství importovaného zboží z ciziny do Vietnamu a exportovaného zboží z Vietnamu bylo

malé. Kromě toho se přístav Haiphong stále soustřeďoval na manipulaci s kusovým zbožím. Od roku 2006 až do současné doby však množství kontejnerové přepravy stouvalo každoročně zhruba o 1 tisíc TEU. Příčinou, která vedla ke zvýšení přepravy kontejnerů v přístavu Haiphong, bylo neustále zvyšování požadavků trhu na přepravu zboží. Protože se v současné době trend vietnamského hospodářství rychle rozvíjí, zvyšují se neustále transakce zboží i s cizími zeměmi. Vedle toho probíhá v přístavu Haiphong rozšiřování a modernizace infrastruktury pro manipulaci s kontejnery. Dále s rostoucími zkušenostmi zaměstnanců přístavu s manipulací přepravovaného kontejnerového zboží se provádění manipulace s kontejnery stále zrychluje. Z toho vyplývá, že se konkurenceschopnost přístavu Haiphong v manipulaci kontejnerového zboží na trhu neustále zvyšuje.



Obr. 9 Statistika objemu přepravených kontejnerů
v přístavu Haiphong v letech 2000 - 2010

Zdroj: Údaje z webové stránky přístavu Haiphong
<<http://www.haiphongport.com.vn>>

Z grafu vyplývá, že množství přepravovaného kontejnerového zboží neustále roste, tzn., že přístav Haiphong má vysoký potenciál v operativní oblasti s kontejnery. Přesto stále existuje několik problémů, jako např. stagnující stav chladírenských kontejnerů v přístavu. V následující části se proto analýza věnuje tomuto problému.

4.1 Stagnující stav chladírenských kontejnerů v přístavu Haiphong

V květnu roku 2010 byl opět stav stagnujících chladírenských kontejnerů v tranzitním přístavu Haiphong, stejný jako v letě předchozího roku 2009. V těchto kontejnerech byly převážně potraviny např. mražené maso, vnitřnosti zvířat apod.. Šlo o importované zboží z Ameriky, Austrálie, Indie atd., určené jednak ke spotřebě v tuzemsku, ale hlavně k dalšímu exportu do třetích zemí, konkrétně v daném případě do Číny. Vývoz těchto chladírenských kontejnerů do třetích zemí se velmi zpožďoval.

Podle statistiky přístavu Haiphong do 1. června roku 2010 bylo v přístavu zhruba 900 chladírenských kontejnerů, přičemž kapacita plochy pro skladování chladírenských kontejnerů v přístavu stačí pouze pro 400 kontejnerů. Zejména do 4. 6. 2010 byl stav v celém přístavu Haiphong téměř katastrofický, neboť se v přístavu nahromadilo až 1100 chladírenských kontejnerů. Od května přístav každý den přijímal 50 až 60 chladírenských kontejnerů, avšak rychlost odesílání kontejnerů byla velmi nízká, a to jen 10 kontejnerů denně, přičemž v předchozí době byl denní počet odesílaných kontejnerů 30 až 40. V běžném provozu zůstávají chladírenské kontejnery v terminálu přístavu průměrně jeden týden. V tomto případě bylo ale 360 kontejnerů skladováno 15 až 30 dnů a 60 kontejnerů dokonce delší dobu než 30 dnů.

a) Jaké příčiny vedly k tomu fenoménu?

Podle analýzy a hodnocení přístavu a úřadu města Haiphong tento problém ukazuje, že hlavní příčina tohoto stavu vznikla restrikcí a zákazem importu na hranici mezi Čínou a Mongcai⁴. Kvůli rozšíření nákazy drůbeže A/H1N1 v Číně od dne 1. června 2009 vstoupila v účinnost platnost zákona o bezpečnosti potravin. Tento zákon umožňoval pouze přepravu vládami dojednané dovozní kvóty, aby se mohla kontrolovat nezávadnost dováženého zboží. Zejména byl úplně omezen soukromý obchod s potravinami, který nepodléhal žádné konvenci. Tím se posílila ochrana proti pašování a prevence proti importu nekontrolovaných potravin. To bylo hlavní příčinou hromadění kontejnerů s potravinami v přístavu.

Druhou příčinou vedoucí ke stagnaci rozvoje přepravy chladírenských kontejnerů bylo provádění oprav na dálnici číslo 18A, která propojuje Haiphong a Mongcai - Halong. Kromě toho vláda také vydala nový zákon o omezení zatížení na této dálnici i nově

⁴ Mongcai je část města Halong, která je vzdálen 75 km severovýchodním směrem od přístavu Haiphong, a je největší místo pro vývoz chladírenských kontejnerů z Vietnamu.

stanovenou úroveň řídičských průkazů. Z toho důvodu se snížil počet řidičů, což neumožnilo splnit požadovanou přepravu zboží.

b) *Vlivy stavu stagnujících chladírenských kontejnerů*

Tato situace měla v letech 2009 a 2010 velký vliv nejen na provoz přístavu, ale také pro přepravce zboží, loďařství a i pro ekonomiku Vietnamu. Následující část se proto zabývá tímto vlivem na jednotlivé subjekty.

Vliv na provoz přístavu Haiphong: kvůli obsazení míst ke skladování kontejnerového zboží v terminálu nemohl přístav pokračovat v přijímání dalších kontejnerů, což mělo vliv na obrát počtu kontejnerů v přístavu. Kromě toho musel přístav Haiphong vynaložit vyšší náklady na úschovu chladírenských kontejnerů, např. výdaje na spotřebu elektrického proudu. Což byla jedna z několika příčin, která vedla k růstu nákladů přístavu Haiphong v roce 2010. Další vliv toho stavu byla odpovědnost přístavu za zničení a likvidaci zboží, pokud zákazníci nechali toto zboží v přístavu.

Vliv na zákazníky: kvůli překračování doby skladovaného zboží v terminálu přístavu museli zákazníci zaplatit další doplňkové poplatky. Tyto poplatky jsou příliš vysoké např. v roce 2010 byla výše poplatku za uchování kontejneru v přístavu 2 USD /hod. Z toho důvodu by majitelé zboží museli zaplatit za všechny uložené kontejnery 52 800 USD za jeden den (zhruba 1 bil. VND). To bylo příčinou, že zákazníci ponechali zboží v přístavu a nezajistili si celní dokumenty. Zboží nemohlo být z přístavu odvezeno. Zákazníci si uvědomili, že celní pokuty byly ve skutečnosti několikanásobně nižší než skladovací poplatky (nejvyšší výše pokuty byla 100 mil. VND) a proto zákazníci aktivně neprováděli celní procedury.

Vliv na životní prostředí a na ekonomiku Vietnamu: zbožím v těchto chladírenských kontejnerech byly potraviny s určitou lhůtou použití. Ovšem stav stagnujících chladírenských kontejnerů měl nevyhnutelně vliv na skladované zboží a na jeho znehodnocení vlivem špatného skladování potravin. Z toho důvodu došlo k vysokému riziku vzniku onemocnění a znečištění životního prostředí. Zejména v době, ve které už existovaly podmínky pro rozvoj onemocnění v souvislosti z nákazy drůbeže A/H1N1. Jestliže by došlo k nejhorší situaci, musela by náklady na zničení zboží a na ochranu proti onemocnění uhradit vláda.

Kvůli snížení oběhu přepravovaného zboží v tuzemsku se rovněž snížil obrát vietnamské ekonomiky. Dále vietnamská vláda společně se přístavem musí vyřešit následky této stagnace. Z různých variant řešení musí vláda vybrat tu, jejíž náklady budou mít nejmenší negativní vliv na vietnamskou ekonomiku.

c) Řešení problému stagnujících chladírenských kontejnerů v přístavu Haiphong

Kvůli naléhavé situaci přístav Haiphong rychle přijal plán pro řešení tohoto problému. Jednak rozhodl přijímat zboží, které už bylo v tuzemsku, jednak vydal pro zákazníky a loďářství příkaz k omezení dovozu zboží do přístavu Haiphong. Přitom přístav stanovil konkrétní požadavky pro určité jednotlivé typy přepravovaného zboží. Přístav požadoval, aby zákazníci prokazovali dostatečné celní doklady i závazky, které určují přesně dobu výstupu zboží z přístavu tj. do 48 hod od doby přijetí zboží do přístavu. Přístav Haiphong také výrazně omezil počet přijímaných kontejnerů z jedné lodi, tj. u zboží ke spotřebě v tuzemsku došlo ke snížení do 7 kontejnerů a na 5 kontejnerů u zboží dále exportovaného do třetích zemí.

K přijímání zboží přístav rozšířil plochy k úschově kontejnerů. V běžném provozu přístavu je určena pro přechování chladírenských kontejnerů oblast R s kapacitou 400 kontejnerů v kontejnerovém terminálu. V této době ale došlo obsazení celé této oblasti. Proto musel přístav zřídit k úschově chladírenských kontejnerů další dvě oblasti B a E, které jsou v běžném provozu určeny pro úschovu suchého zboží. Z toho důvodu musel přístav také rozšířit systém přívodu elektrického proudu, aby se dostatečně zabezpečilo uložení chladírenských kontejnerů. Protože spotřeba elektrického proudu v přístavu byla příliš vysoká musel přístav najmout dva generátory s vysokou kapacitou, aby mohl doplnit požadovanou spotřebu elektrického proudu. Kromě toho musel přístav podle vyhlášky o snížení dodávek elektrického proudu ušetřit 30 % spotřebované elektřiny.

d) Vlastní připomínky a návrh k řešení tohoto problému

Ke stavu stagnujících chladírenských kontejnerů v přístavu Haiphong v roce 2009 došlo překvapivě rychle vlivem objektivních faktorů, a proto se přístav mohl jen pasivně bránit této situaci. Z výše uvedené analýzy tohoto stavu se ukazuje, že přístav Haiphong rychle reagoval a přijal správné řešení tohoto problému. Ovšem, z obecného poznání a zhodnocení přístupu k tomuto problému lze poznat, že povaha tohoto řešení byla dočasná a pasivní.

Projevilo se to v roce 2010, kdy znovu došlo k tomuto problému v přístavu Haiphong, a to vlivem stejné příčiny, tj. zákazem převozu určitých druhů zboží na hranici mezi Čínou a Vietnamem. V tomto případě se nám nabízí otázka, proč se v uplynulých dvou letech objevila jedna záležitost ze stejné příčiny? Jestliže byl měl přístav Haiphong v roce 2009 kromě pasivního řešení také aktivní strategii k řešení a prevenci tohoto problému, možná by se v přístavu tato záležitost znovu neobjevila.

Takže jaká by mohla být dlouhodobá a aktivní strategie k řešení tohoto problému? Lze si uvědomit, že hlavní příčinou zákazu na hranici je nedostatečné plnění požadavků vyplývajících ze zákona o bezpečnosti potravin v Číně. Z tohoto důvodu musí přístav také zvyšovat úroveň požadavků na bezpečnost potravin srovnatelných s Čínou, aby mohl zajistit splnění požadavků Číny u tohoto zboží a také ochranu životní prostředí.

Dále je nutné, aby přístav rychle a průběžně zachycoval všechny informace týkající se procesů přepravy zboží v přístavu, např. informace o zdroji a stavu zboží, zejména všechny údaje související s celními dokumenty. V současné době musí zákazníci dokončit všechny celní procedury před příchodem zboží do přístavu, čímž lze zabránit případu, že by se zboží nemohlo přepravit do dalších států kvůli nevyhotovení celních dokumentů pro další státy, jako v případě Číny. Nemělo by dojít k situaci, že příjemce v tuzemsku nepřijme zboží, např. z důvodu nesprávné adresy. Z toho důvodu musí přístav přesně zajišťovat jasné informace nejen o vstupech ale také výstupech zboží do a z přístavu.

Přístav musí současně stanovit další přísné předpisy o výši pokuty, aby zabránil vzniku výše uvedené situace. Dále zpřísnit podmínky pro přijímání zboží do přístavu a kritéria pro jeho kontrolu atd.

4.2 Návrh jednoduchého plánu pro budoucí provoz přístavu Haiphong

Navržený plán je zaměřen na obecné hodnocení podnikových činností přístavu Haiphong a jeho rozvoj jako celku. Dále vymezuje odvětví a trhy, ve kterých bude přístav působit, zároveň se také zabývá možností změn v organizaci přístavu i marketingových plánů přístavu, aby si udržel postavení hlavního přístavu v severním Vietnamu.

4.2.1 Obecná charakteristika podnikového prostředí přístavu Haiphong

Všechny podnikové činnosti jednotlivého podniku jsou značně ovlivněny různými faktory prostředí, tj. např. makro a mikroprostředím a rovněž i vnitropodnikovým prostředím. V následující části bude pomocí analýzy SWOT provedena situační analýza přístavu Haiphong na jejímž základě bude vytvořen vlastní jednoduchý plán budoucnosti přístavu.

Tab. 3 SWOT analýza přístavu Haiphong

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> – Největší přístav v důležitém uzlu dopravy severního Vietnamu. – Velká zkušenost s manipulací různého zboží, zejména s kontejnery – Dostatečná infrastruktura a používané technologické systémy – Poskytováním rozšířených služeb (skladování, služeb agentur apod.) lze splnit širší požadavky zákazníků – Očekávaný reálný růst množství přepravovaného zboží v přístavu – Vysoká úroveň odborných znalostí a odpovědnost zaměstnanců 	<ul style="list-style-type: none"> – Nízký ponor přístupového kanálu neumožňující přijímání velkých lodí – Nedostatek standardní moderní přístavní infrastruktury a používaných technologických systémů jaké jsou obvykle v mezinárodních přístavech – Vysoké provozní náklady
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> – Rozšíření vztahů s různými tuzemskými i mezinárodními přístavy a loďařstvími – Využití dotací na investice od vietnamské námořní společnosti a vlády – Neustálý růst poptávky spojený s růstem vietnamské ekonomiky 	<ul style="list-style-type: none"> – Nedostatečná kapacita navazujícího systému silniční dopravy – Vysoká konkurence dalších tuzemských přístavů – Regulovaná cenová politika a systém vládních zákonů omezují vzájemnou konkurenci přístavu

Zdroj - Autorka

Z výše uvedené SWOT analýzy vyplývá, že kromě bodů silných stránek existují v přístavu Haiphong tři body slabých stránek, které přímo ovlivňují podnikové činnosti přístavu v současné době i do budoucna. Proto je nutné, aby měl přístav vhodnou strategii, tj. plány k odstranění nebo alespoň ke snížení míry jejich vlivů.

Nízký ponor

Nyní je v přístavu hloubka ponoru 8,4 m až 8,7 m, což umožňuje přijímat lodi s velkou kapacitou, ale ve skutečnosti přístav nemůže tyto lodi přijímat kvůli omezené hloubce kanálu, který vede z moře do přístavu (tato hloubka činí jen 5,7 m až 7,8 m). Z toho důvodu je nutné, aby si přístav pořídil vodní rýpadlo pro tento kanál, aby mohl plně využívat výhody svého potenciálu, který umožňuje jeho současná infrastruktura. Kromě plánů na rozšíření současného přístavu, je nutné hledat vhodné místo s hlubším ponorem, než je současná hloubka přístavu, pro založení dalších přístavů v budoucnosti.

Investice do zlepšení infrastruktury

Vedení přístavu musí nutně mít konkrétní plány investic. Dále musí provádět analýzu a hodnocení celého systému infrastruktury, zařízení a také daných podmínek přístavu, aby mohlo zodpovědně rozhodnout o investování do vhodných subjektů ve správném čase a na správném místě, aby se zabránilo ztrátám nákladů. Např. ve stávajícím stavu přístavu Haiphong je prvořadě pomocí vodního rýpadla prohloubit kanál při vjezdu do přístavu, dříve než se provedou investice k zmodernizování infrastruktury. Protože i když je v přístavu moderní infrastruktura a zařízení, není je možné důkladně využívat, dokud nebude prohloubená přístupová cesta. Do té doby lze provádět na terminálu jen nezbytné investice, např. nahrazení nefunkčního zařízení, a provádět důsledně údržbu a pravidelné opravy.

Vysoké provozní náklady

Řešení tohoto problému spočívá ve snížení nákladů např. na spotřebu energie a vedlejších nákladů, tj. nákladů na pořízení kancelářského zařízení, na schůze a recepcce apod. Kromě toho by mohl přístav snížit náklady i v procesu provozních činností v přístavu tím, že by v přístavu nastavil konkrétní logické postupy v manipulačním provozu s jednotlivým zbožím a také vhodně rozdělil lidské zdroje k různým činnostem.

4.2.2 Hodnocení daného trhu a vytvoření plánu marketingu

Hodnocení trhu se zaměřuje na vlastní produkci, na zákazníky přístavu Haiphong a také na stav konkurence. Tyto tři faktory jsou vzájemně propojené. Ze průzkumů vyplývá, s jakými produkty by mohl přístav lépe uspokojit požadavky zákazníků, a také jak by mohl zvýšit svou konkurenceschopnost na trhu.

Poskytované služby přístavu Haiphong na trhu

Hlavní úkoly přístavu Haiphong jsou vykládka, nakládka, skladování zboží a také provádění přepravy zboží ve Vietnamu, což jsou produkty přístavu poskytované zákazníkům. Přístav Haiphong je provozován již 135 let. Proto má přístav mnoho zkušeností v procesu manipulace se zbožím. S využitím těchto zkušeností, by měl přístav zrychlit provedení operací, aby ušetřil čas a zvýšil obrát celého přístavu. V budoucnosti musí přístav rozvíjet svůj potenciál, jak bylo výše uvedeno.

Přístav také vždy zajišťuje i bezpečnost přepravovaného zboží. Dále poskytuje zákazníkům dokonalé služby co nejrychleji, aby dosáhl spokojenosti a loajalitu svých zákazníků. Zároveň se neustále zkoumají a analyzují potřeby zákazníků, aby se mohly lépe uspokojovat jejich potřeby.

Zákazník

Přístav Haiphong poskytuje různé služby velkému počtu zákazníků, kterými jsou loďáři, podniky a také obyčejní lidé v tuzemsku i v zahraničí. Z toho důvodu přístav průběžně komunikuje se zákazníky, aby podchytil dostatek údajů o potřebách jednotlivých zákazníků, aby mohl uspokojovat jejich požadavky. Kromě toho by měl také přístav pozitivně pomáhat svým zákazníkům ve všech činnostech souvisejících s přístavem, např. celní procedury, poskytování přepravních prostředků apod. Přístav by měl zejména založit další oddělení, která slouží jen zákazníkům, tj. provádí komunikaci mezi přístavem a zákazníkem, výzkum, analýzy a řešení případných reklamací apod.

K jednání se zahraničními zákazníky musí především zaměstnanci přístavu dobře ovládat cizí jazyky, aby mohli dobře komunikovat se zákazníky a pochopit jejich potřeby i požadavky. Dále by měl přístav podporovat po celou dobu spolupráci se zahraničním zákazníkem a to kromě celních procedur a přepravy zboží také pro zajištění životních potřeb jejich zaměstnanců (námořníků zahraničních lodí). Přístav Haiphong vždy vytvářel vhodné pracovní podmínky i pro zahraniční zákazníky, aby zlepšil jejich názor a hodnocení Vietnamu cizími státy. Přístav Haiphong tak získal další příležitosti kooperovat s jinými státy. Zároveň se přístav také hodně věnuje tuzemským zákazníkům. Organizuje návaznost různých typů přepravních prostředků, aby zajistil rychlou a bezpečnou přepravu zboží na území Vietnamské republiky. Různými akcemi, např. sezonními slevami, podporuje zvyšování oběhu zboží v tuzemsku.

Konkurence

Vietnam leží ve vhodném místě pro rozvoj přístavů, proto je na jeho pobřeží mnoho přístavů. Z toho důvodu má přístav Haiphong velkou konkurenci na trhu nejen v celé zemi ale také v severní oblasti Vietnamu. Počet přístavů se v tuzemsku postupně zvyšuje a každý přístav neustále zlepšuje a rozvíjí své činnosti. Z toho vyplývá, že i přístav Haiphong musí neustále modernizovat svá zařízení, eliminovat problémy a odstraňovat slabé stránky, a zároveň rozvíjet potencionální silné stránky. Avšak ve srovnání s jinými přístavy v severním Vietnamu má přístav Haiphong více vhodných vlastností za které lze považovat např. dlouhodobý provoz v odvětví, velké zkušenosti v manipulaci se zbožím, je více méně velkým přístavem s rozvinutou infrastrukturou i technologickými systémy. Přesto ve srovnání s přístavy v celé zemi stojí přístav Haiphong na druhém místě za přístavem Saigon.

4.2.3 Organizace přístavu a způsoby získávání fondů

Aby přístav zvýšil svou konkurenceschopnost na trhu a splnil požadavek integrace do mezinárodní ekonomiky, měl by přístav Haiphong provést organizační změny své struktury. Ze společnosti jednoho společníka s ručením omezeným, by měl vytvořit formu akciové společnosti s řadou dceřiných společností. To znamená, že akciová společnost prostřednictvím vlastnictví rozhodujícího kapitálového podílu, nebo na základě jiných skutečností, ovládá nebo usměrňuje jednu společnost nebo více dceřiných společností. Akciová společnost má pravomoc a odpovědnost k držení a kontrole jednotlivých předmětů činnosti dceřiných společností. Pomocí tohoto způsobu by mohl přístav Haiphong rozšířit rozsah styku se zákazníky, zlepšit své činnosti a vzrostl by podnikový obrat. Kromě toho existují další výhody, jako jsou diverzifikace činnosti uvnitř seskupení a možnost tvorby silnějších rezervních fondů.

Přístav Haiphong by mohl zvýšit kapitálové fondy kooperací s obchodními partnery. Zároveň by mohl získat dotace od vlády a Vietnamské národní námořní společnosti.

ZÁVĚR

Zpracovaná analýza provozu přístavu Haiphong umožňuje poznat jeho charakteristiku, funkce, způsob řízení i provozu a další jeho služby. Přístav, který provozuje svou činnost více než sto let, prošel složitým vývojem a přeměnil se v posledních letech na společnost s ručením omezeným jednoho společníka.

V posledním období přístav docílil řadu úspěchů a získal velmi dobré postavení na dopravním trhu. Je největším přístavem v severním Vietnamu a po Saigonu druhým největším přístavem v zemi.

Hlavními úkoly přístavu je zajistit rychlou a plynulou vykládku, nakládku a překládku různého zboží, zajistit jeho vhodné skladování po nutnou dobu, jeho další přepravu a doplňující služby spojené s provozem přístavu. Práce uvádí, jakými prostředky přístav tyto své služby uskutečňuje.

Pro hodnocení úspěšnosti přístavu je směrodatné množství přepraveného zboží za rok a výše finančního obrátu. U obou hledisek vykazuje přístav Haiphong v posledním desetiletí trvale rostoucí výsledky.

V práci jsou rovněž zmiňovány mimořádné obtíže, se kterými byl přístav v minulých letech konfrontován, např. kolísání světové ekonomiky, změny cenové politiky státu, nepříznivé přírodní podmínky apod. I s těmito nenadálými obtížemi se vedení přístavu dokázalo vyrovnat a přístav plnil i za ztížených podmínek požadavky zákazníků i trhu.

Dále bylo v práci poukázáno na některé přetrvávající dílčí problémy a nedostatky, podána analýza jejich příčin a navržena možná opatření.

Dá se předpokládat, že význam přístavu Haiphong pro ekonomiku Vietnamu i celého východoasijského regionu poroste, a je proto třeba, aby se na rostoucí potřeby dopravního trhu s předstihem připravoval zaváděním a využíváním nejmodernější infrastruktury a techniky.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] NGUYEN, Van Son; LE, Thi Nguyen. *Organizační a operativní služby přístavu*. Haiphong: Námořní Univerzity Haiphong ve Vietnamu, 2003.
- [2] VU, Bich Thao; PHAN, Xuan Dinh. *Námořní agentura a manipulace s zbožím v přístavu*. Haiphong: Námořní Univerzity Haiphong ve Vietnamu.
- [3] ŠIROKÝ, Jaromír. *Základy technologie dopravy*, 1. přeprac. vyd. Pardubice: Institut Jana Pernera, Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 80-86530-37-X.

Internetové zdroje

- [4] *AWT Čechofracht* [online]. [cit. 2011-02-18]. Dostupný na [www: <http://www.cechofracht.cz/main.php?pageid=20>](http://www.cechofracht.cz/main.php?pageid=20).
- [5] *Město Danang* [online]. Vietnam [cit. 2011-04-25]. Dostupný na [www: <http://www.danang.gov.vn/TabID/65/CID/630/ItemID/2612/default.aspx >](http://www.danang.gov.vn/TabID/65/CID/630/ItemID/2612/default.aspx).
- [6] *Národní společnost vietnamské námořní* [online]. Dostupný na [www: <http://www.vinalines.com.vn>](http://www.vinalines.com.vn).
- [7] *Přístav Haiphong* [online]. Vietnam [cit. 2010-11-05]. Dostupný na [www: <http://www.haiphongport.com.vn/GeneralInfo/Equipment.aspx>](http://www.haiphongport.com.vn/GeneralInfo/Equipment.aspx).
- [8] *Promet Logistics* [online]. Seznam přepravních zkratk [cit. 2010-12-15]. Dostupný na [www: <http://www.prometlogistics.cz/index.php?page=prepravni-zkratky&lang=cs>](http://www.prometlogistics.cz/index.php?page=prepravni-zkratky&lang=cs).
- [9] *Přístav Saigon* [online]. Statistika [cit. 2011-03-07]. Dostupný na [www: <http://www.csg.com.vn/html/thongke.htm>](http://www.csg.com.vn/html/thongke.htm).
- [10] *Vietnamská ekonomika* [online]. [cit. 2011-04-25]. Dostupný na [www: <http://vneconomy.vn/20100305094010898P0C9920/23-so-duong-bo-viet-nam-dang-can-bao-duong.htm>](http://vneconomy.vn/20100305094010898P0C9920/23-so-duong-bo-viet-nam-dang-can-bao-duong.htm).
- [11] *Vietnamská námořní a logistika forum* [online]. Haiphong – Vietnam [cit. 2010-12-04]. Dostupný na [www: <http://vietmarine.net/forum/bao-cao-thuc-tap-tot-nghiep/4598-bao-cao-thuc-tap-tong-quan-cang-chua-ve.html>](http://vietmarine.net/forum/bao-cao-thuc-tap-tot-nghiep/4598-bao-cao-thuc-tap-tong-quan-cang-chua-ve.html).
- [12] *Vietnamský statistický úřad* [online]. Hanoj – Vietnam, aktualizováno 2010.08.13 [cit. 2011.04.16]. Dostupný na [www: <http://www.gso.gov.vn>](http://www.gso.gov.vn).

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Vzdálenosti mezi přístavem Haiphong a několika mezinárodními přístavy.....	14
Tab. 2 Druhy skladů v přístavu Haiphong.....	20
Tab. 3 SWOT analýza přístavu Haiphong.....	49

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Podíl množství přepravovaného zboží jednotlivými druhy dopravy	10
Obr. 2 Vývoj množství přepravovaného zboží námořní dopravou	12
Obr. 3 Mapa přístavu Haiphong	13
Obr. 4 Organizace přístavu Haiphong	16
Obr. 5 Zpracování dat v odboru informační technologie	26
Obr. 6 Manipulace s vykládanými kontejnery v přístavu.....	28
Obr. 7 Vývoj objemu přepraveného zboží v přístavu Haiphong	
v letech 2009 a 2010	38
Obr. 8 Statistika objemu přepraveného zboží v přístavech Haiphong a Saigon	
v letech 2006 - 2010	41
Obr. 9 Statistika objemu přepravených kontejnerů v přístavu Haiphong	
v letech 2000 - 2010	44

SEZNAM ZKRATEK

- CFS - Container Freight Station - terminál, ve kterém se nakládají nebo vykládají sběrné kontejnery
- CTMS - Container terminal management system
(systém řízení kontejnerového terminálu)
- DWT - Dead weight all told - hrubá hmotnost lodi
(náklad + pohonné hmoty + výstroj + zásoby v tunách)
- EIR - Equipment Interchange Receipt - potvrzení k výměně kontejnerů
- FCL - Full Container Load - celokontejnerová zásilka
- FIFO - First in first out „první dovnitř - první ven“.
První vstupující prvek zároveň ze systému první vystupuje
- ICD - Inland Container Depot – vnitrozemský kontejnerový přístav
- INCOTEMS - International commers terms
- LCL - Less than Container Load - částečná kusová zásilka ve sběrném kontejneru
- OECEP - Overseas Economic Cooperation Fund
(Fond pro zámořskou hospodářskou spolupráci)
- QGC - Quayside Gantry Crane - přístavní jeřáby
- RTG - Rubber-tired Gantry Crane - portálové jeřáby s gumovými pneumatikami
- TEU - Twenty foot Equivalent Unit – 20'kontejner
(20' délka x 8' šířka x 8,5' výška, zhruba 39 m³)
- VND - Vietnamská měna (1 Kč = 1265 VND – měna dne 3. května 2011)
- VOSA - Vehicle and Operators Services Agency