

# Savez kontejnerskih brodara i dolasci brodova u Jadranske luke (Koper, Rijeka, Trst i Venecija)

## *The Container Shipping Alliances and their Arrival in the Adriatic Ports (Koper, Rijeka, Trieste And Venice)*

Boštjan Saje

Ljubljana, Slovenia  
e-mail: bostjan\_saje@amis.net

DOI 10.17818/NM/2016/2.11

UDK 656.073.235(262.3)

Stručni rad / Professional paper

Rukopis primljen / Paper accepted: 27. 1. 2016.

### Sažetak

U ovom radu obradit će se prikaz brodarskih saveza s njihovim dolascima u jadranske luke. Prikazat će se usluge, tranzitni raspored dolazaka i rotacije svih saveza koji plove prema jadranskim lukama. Rad ukratko prikazuje i povijest nastajanja P3 mreže te nastanak ostalih saveza, kada je MOFCOM odlučio da se P3 mreža neće odobriti.

### Summary

*The representation of the shipping alliances with their arrival in the Adriatic ports will be analysed in the paper. The services, transit schedule arrivals and rotation of alliances which sail in the Adriatic ports will be shown. The work presents a brief history of the formation of the P3 network along with other alliances when MOFCOM decided not to approve the P3 network.*

### KLJUČNE RIJEČI

2M, Ocean Three, G6, CKYHE, savez, kontejnerski brodovi, kontejnerski brodovlasnici, kontejneri, linijska usluga

### KEY WORDS

2M, Ocean Three, G6, CKYHE, Alliance, container ships, container ships owners, container, shipping line services

## 1. UVOD / Introduction

Inicijativu za spajanje brodarskih saveza prvi su put javnosti predstavili danski (Maersk Line), francuski (CMA CGM) i švicarski (MSC) brodari. Ta su tri europska brodara rekla da će ovaj savez smanjiti troškove prijevoza kontejnera, kao i operativne troškove u poslovanju. Najavili su svoju namjeru da bi P3 mreža počela djelovati u rujnu 2014. godine. Do tada bi regularni organ EU trebao odobriti status P3. Nakon što je EU regulator izdao zeleno svjetlo, uz objašnjenje da nema ništa protiv spajanja, kineski je regulator bio protiv i nije izdao suglasnost, čime je zaštitio svoje brodare. Najkritičniji za spajanje bio je brodar Hapag-Lloyd, koji je kontrolirao lijep dio kineskih izvoznih i uvoznih putova. Nakon toga Kinesko ministarstvo za trgovinu (MOFCOM) nije odobrilo P3 mrežu, a spomenuta tri EU brodara bila su vrlo iznenađena tom odlukom. Odluka MOFCOM-a bila je u skladu s njihovim pravilima o nadzoru spajanja tvrtki na kineskom tržištu. Partneri P3 mreža kasnije su odlučili zaustaviti sve pripreme te poštovati odluku MOFCOM-a.

## 2. IZ P3 MREŽE NASTAJU 2M I OCEAN THREE / 2M and ocean three arise from the P3 network

Prvi se iz P3 mreže povlači CMA CGM. Brodari Maersk Line i MSC (Mediterranean Shipping Company) mogli bi početi nastavak pregovora o ponovnom spajanju. Nakon završetka pregovora potpisan je memorandum o 10-godišnjem ugovoru o podjeli plovila na jednom od najprometnijih plovinih putova, povezujući Istok i Zapad. Dijeljenje plovila istječe u godini 2025. Odnosi se na plovne putove Azija – Europa, transatlantsku rutu (Europa – istočna obala SAD-a) i transpacifičku rutu (Azija – istočna i zapadna obala SAD-a). Nazvali su je VSA 2M, a nadomjestit će već postojeću VSA mrežu. Savez 2M uključuje 185 kontejnerskih brodova. Njihov ukupni kapacitet iznosi 2,1 milijuna TEU. 2M poboljšat će sposobnost iskorištavanja brodova. Tako na istoj relaciji kontejnera može jedanput prevoziti Maersk Line, a drugi put MSC. Takvim će pristupom brodar uštedjeti na troškovima goriva i lučkim taksama. Maersk Line ima oko 110 brodova s ukupnim kapacitetom 1,2

milijuna TEU (time pokriva 55% ukupnih kapaciteta). MSC ima 75 brodova s ukupnim kapacitetom 0,9 milijuna TEU (time pokriva 45% ukupnih kapaciteta). Te su aktivnosti projekcija navigacijskih ruta i lučkih operacija u odnosu na spremišni prostor. Nakon odobrenja od strane svih organa 2M, savez je započeo s radom u prvom tjednu siječnja 2015. Na put je otišao prvi kontejnerski brod iz luke Dalian, koja se nalazi na sjeverozapadu Kine. Brod se zvao Munkebo Maersk, a pripada klasi Triple E. Njegov je kapacitet 18.300 TEU. U Dalianu natovarilo je prve kontejnere, a zatim je otplovio prema Busanu (Južna Koreja) – drugoj luci na putu. Brod plovi na relaciji Azija – Europa (nažalost, tih brodova neće biti u Kopru i Rijeci). U jadranske luke Koper, Rijeka i Trst dolazit će manja plovila, kapaciteta do 10.000 TEU. Prva iz 2M saveza bila je GERDA MAERSK, kapaciteta 10.150 TEU, a u Koper je stigla 16. 2. 2015.

CMA CGM pokrenuo je razgovore s tvrtkama United Arab Shipping Company – UASC i China Shipping Container Lines – CSCL o uspostavljanju saveza Ocean Three (OCEAN3). Taj će savez djelovati

na pomorskim putovima Azija – Europa, Azija – Mediteran, Azija – istočna obala SAD-a te na transpacifičkoj liniji. Ocean Three uključuje 203 kontejnerska broda. Njihov ukupni kapacitet iznosi 2,3 milijuna TEU. CMA CGM ima 45% svih plovila, a ostatak će podijeliti UASC i CSCL.

Nakon što su EU brodovlasnici najavili i ostvarili savez s drugim brodarima, manji brodari morali su se također početi spajati. Tako su formirana još dva saveza G6 i CKYHE, koja su združila neke europske brodate. Samo na taj način mogu biti konkurentni velikim broderskim tvrtkama.

G6 uključuje brodate Hapag-Lloyd, APL, Hyundai Merchant Marine, Mitsui O. S. K. Lines, Nippon Yusen Kaisha i Orient Overseas Container Line. U partnerstvu se očekuje da će imati oko 90 brodova, koji plove prema više od 40 luka u Aziji, Europi i Mediteranu. Brodari iz udruge G6 ne plove prema jadranskim lukama (Koper, Rijeka, Trst i Venecija).

CKYHE savez uključuje tajvanski Evergreen i Yang Ming, kineski COSCON, japanski „K“ line i korejski Hanjin. Spomenuti brodari plove prema Kopru i Trstu pod imenom usluge China – Adriatic Service (ADR), dok prema Rijeci plove pod uslugom Adriatic Levant Service (ADL).

## 2.1. Dolazak kontejnerskih brodova u jadranske luke / *The arrival of container ships in the Adriatic ports*

Sada ćemo prikazati i pregledati detalje dolazaka svih broderskih saveza u jadranske luke. Opisat ćemo usluge, rotacije i tranzitni raspored dolazaka. Tranzitni raspored preuzet je s mrežne stranice brodovlasnika i može se promijeniti bez prethodne suglasnosti. Na sam dolazak može utjecati i vremenska prognoza, brod i stanje na moru. Kod saveza 2M uzeli smo u obzir tranzitni raspored brodera Maersk Line, a kod Ocean Three tranzitni raspored brodera CMA CGM i UASC, dok smo za savez CKYHE razmotrili tranzitni raspored brodera Evergreen. Drugi brodari u savezu imaju slične tranzitne rasporede te se vrlo malo razlikuju.

2M – Maersk Line i MSC. U Koper, Rijeku i Trst dolaze kontejnerski brodovi kapaciteta do 10.000 TEU. Maersk Line povezuje jadranske luke uslugom AE12 – WestBound i EastBound, dok ih njegov

Tablica 1. Rotacija BUSAN, SHANGHAI, NINGBO, CHIWAN, SINGAPORE, PORT SAID, HAIFA, KOPER, TRST, RIJEKA

Table 1 The rotation BUSAN, SHANGHAI, NINGBO, CHIWAN, SINGAPORE, PORT SAID, HAIFA, KOPER, TRIESTE, RIJEKA

PORT (WESTBOUND)	PORT SAID	HAIFA	KOPER	TRST	RIJEKA
BUSAN (SOUTH KOREA)	22	23	27	30	31
SHANGAI (CHINA)	20	21	25	28	29
NINGBO (CHINA)	19	20	24	27	28
CHIWAN (CHINA)	16	18	22	24	26
SINGAPORE (SINGAPORE)	12	13	18	20	22

[Izvor: 9]

Tablica 2. Rotacija RIJEKA, GIOIA TAURO, PORT SAID EAST, KING ABDULLAH, SALALAH, TANJUNG PELEPAS, VUNG TAO, YANTIAN, NINGBO, SHANGHAI, YOKOHAMA

Table 2 The rotation RIJEKA, GIOIA TAURO, PORT SAID EAST, KING ABDULLAH, SALALAH, TANJUNG PELEPAS, VUNG TAO, YANTIAN, NINGBO, SHANGHAI, YOKOHAMA

PORT (EASTBOUND)	TANJUNG PELEPAS	VUNG TAO	YANTIAN	NINGBO	SHANGHAI	YOKOHAMA
KOPER (SLOVENIA)	24	27	31	33	35	39
TRST (ITALY)	22	25	29	32	34	37
RIJEKA (CROATIA)	21	24	28	31	32	36
GIOIA TAURO (ITALY)	18	21	25	28	29	33
PORT SAID EAST (EGYPT)	14	17	21	24	25	29
KING ABDULLAH (SAUDI ARABIA)	11	14	18	21	22	26
SALALAH (OMAN)	7	10	14	17	18	22

[Izvor: 9]

partner MSC povezuje uslugom PHOENIX. Rotacija je sljedeća: BUSAN, SHANGHAI, NINGBO, CHIWAN, SINGAPORE, PORT SAID, HAIFA, KOPER, TRST, RIJEKA. Luka Rijeka posljednja je stanica prije povratka broda. Povratak se provodi prema sljedećoj rotaciji: RIJEKA, GIOIA TAURO, PORT SAID EAST, KING ABDULLAH, SALALAH, TANJUNG PELEPAS, VUNG TAO, YANTIAN, NINGBO, SHANGHAI, YOKOHAMA. Tablice 1. i 2. prikazuju tranzitni raspored dolazaka brodova u luke na objema linijama Istok – Zapad.

OCEAN THREE – CMA CGM, United Arab Shipping Company – UASC i China Shipping Container Lines – CSCL dolaze u Koper, Rijeku, Trst i Veneciju kontejnerskim brodovima kapaciteta do 10.000 TEU.

Savez će imati 10 brodova. Jedan je brod od UASC-a, jedan od CSCL-a, dok je ostalih osam od CMA CGM-a. CMA CGM jadranske luke povezuje uslugom PHOEX – WestBound i EastBound, dok ih njegov partner povezuje uslugom AMC4 (USAC) i AMX8 (CSCL). Rotacija je sljedeća: SHANGHAI, NINGBO, BUSAN, CHIWAN, TANJUNG PELEPAS, PORT KELANG, KOPER, TRST, RIJEKA, VENICE. Povratak se provodi prema sljedećoj rotaciji: TRST, RIJEKA, VENICE, KOPER, MALTA, JEDDAH, PORT KELANG, TANJUNG PELEPAS, NANSHA, SHANGHAI, NINGBO, BUSAN, CHIWAN. Tablice 3. i 4. prikazuju tranzitni raspored dolazaka brodova u luke na objema linijama Istok – Zapad.

CKYHE – Evergreen, Yang Ming,

Tablica 3. Rotacija SHANGHAI, NINGBO, BUSAN, CHIWAN, TANJUNG PELEPAS, PORT KELANG, KOPER, TRST, RIJEKA, VENECIJA

Table 3 The rotation SHANGHAI, NINGBO, BUSAN, CHIWAN, TANJUNG PELEPAS, PORT KELANG, KOPER, TRIESTE, RIJEKA, VENICE

PORT (WESTBOUND)	KOPER	TRST	RIJEKA	VENICE
SHANGAI (CHINA)	30	32	33	34
NINGBO (CHINA)	28	30	31	32
BUSAN (CHINA)	26	28	29	30
CHIWAN (CHINA)	22	24	25	26
TANJUNG PELEPAS	18	20	21	22
PORT KELANG (MALAYSIA)	16	18	19	20

[Izvor: 12]

Tablica 4. Rotacija TRST, RIJEKA, VENECIJA, KOPER, MALTA, JEDDAH, Port Kelang, TANJUNG PELEPAS, nANSHA, Shanghai, Ningbo, busan, Chiwan

Table 4 The rotation TRIESTE, RIJEKA, VENICE, KOPER, MALTA, JEDDAH, Port Kelang, TANJUNG PELEPAS, nANSHA, Shanghai, Ningbo, busan, Chiwan

PORT (EASTBOUND)	JEDDAH	PORT KELANG	TANJUNG PELEPAS	NANSHA	SHANGAI	NINGBO	BUSAN	CHIWAN
TRST (ITALY)	13	26	27	33	37	38	41	45
RIJEKA (CROATIA)	12	25	26	32	36	37	40	44
VENICE (ITALY)	10	23	24	30	34	35	38	42
KOPER (SLOVENIA)	9	22	23	29	33	34	37	41
MALTA (MALTA)	5	18	19	25	29	30	33	37
JEDDAH	0	12	13	19	23	24	27	31

[Izvor: 12]

Tablica 5. Rotacija QINGDAO – SHANGHAI – NINGBO –TAIPEI –YANTIAN – SHEKOU – TANJUNG PELEPAS – ASHDOD – ALEKSANDRIJA – PIREJ – KOPER – TRST

Table 5 The rotation QINGDAO – SHANGHAI – NINGBO –TAIPEI –YANTIAN – SHEKOU – TANJUNG PELEPAS – ASHDOD – ALEXANDRIA – PIRAEUS – KOPER – TRIESTE

PORT (WESTBOUND)	SKEKOU	TANJUNG PELEPAS	ASHDOD	DEKHEILA - ALEXSANDRIA	PIRAEUS	KOPER	TRST
QINGDAO(CHINA)	8	13	27	30	33	35	36
SHANGHAI (CHINA)	6	11	25	29	30	32	33
NINGBO (CHINA)	4	10	24	27	28	30	29
TAIPEI (CHINA)	3	8	22	26	27	29	28
YANTIAN (CHINA)	1	6	20	24	25	27	26

[Izvor: 11]

Tablica 6. Rotacija KOPER, TRST, PIREJ, JEDDAH, COLOMBO, TANJUNG PELEPAS, SHEKOU, KAOHSIUNG, QINGDAO

Table 6 The rotation KOPER, TRIESTE, PIRAEUS, JEDDAH, COLOMBO, TANJUNG PELEPAS, SHEKOU, KAOHSIUNG, QINGDAO

PORT (EASTBOUND)	PIRAEUS	JEDDAH	COLOMBO	TANJUNG PELEPAS	SHEKOU	KAOHSIUNG	QINGDAO
KOPER (SLOVENIA)	5	10	20	25	30	32	35
TRST (ITALY)	3	8	16	22	27	29	32
PIRAEUS (GREECE)	/	12	20	26	31	33	36

[Izvor: 11]

COSCON, „K“ Line i Hanjin dolaze u Koper i Trst kontejnerskim brodovima kapaciteta do 8.500 TEU. Jadranske su luke povezane uslugom ADR China Adriatic Service – WestBound i EastBound. Rotacija je sljedeća: QINGDAO, SHANGHAI, NINGBO, TAIPEI, YANTIAN, SHEKOU, TANJUNG PELEPAS, ASHDOD, ALEXANDRIA, PIRAEUS, KOPER, TRST. Povratak se provodi prema sljedećoj rotaciji: KOPER, TRST, PIRAEUS, JEDDAH, COLOMBO, TANJUNG PELEPAS, SHEKOU, KAOHSIUNG, QINGDAO. Tablice 5. i 6. prikazuju tranzitni raspored dolazaka broda u luke na objema linijama Istok – Zapad.

U Rijeku i Veneciju plove pod uslugom Adriatic Levant Service (ADL). Rotacija je sljedeća: ALEXANDRIA, BEIRUT, LIMASSOL, PIRAEUS, ANCONA, RIJEKA, VENICE, TRIESTE, KOPER, RAVENNA. Povratak se provodi prema sljedećoj rotaciji: VENICE, TRIESTE, KOPER, RAVENNA, ANCONA, PIRAEUS, ALEKSANDRIA, BEIRUT, LIMASSOL. Tablice 7. i 8. prikazuju tranzitni raspored dolazaka brodova u luke na objema linijama Istok – Zapad.

Tablica 7. Rotacija ALEKSANDRIJA, BEIRUT, LIMASOL, PIREJ, ANCONA, RIJEKA, VENECIJA, TRST, KOPER, RAVENA

Table 7 The rotation ALEXANDRIA, BEIRUT, LIMASSOL, PIRAEUS, ANCONA, RIJEKA, VENICE, TRIESTE, KOPER, RAVENNA

PORT (WESTBOUND)	RIJEKA	VENICE	TRST	KOPER	RAVENNA
ALEKSANDRIA	10	11	13	13	14
BEIRUT	7	8	10	10	11
LIMASSOL	6	7	9	9	10
PIRAEUS	3	4	6	6	9
ANCONA	1	2	4	4	5

[Izvor: 11]

Tablica 8. Rotacija VENECIJA, TRST, KOPER, RAVENA, ANCONA, PIREJ, ALEKSANDRIJA, BEIRUT, LIMASOL

Table 8 The rotation VENICE, TRIESTE, KOPER, RAVENNA, ANCONA, PIRAEUS, ALEXANDRIA, BEIRUT, LIMASSOL

PORT (EASTBOUND)	PIRAEUS	DEKHEILA	BEIRUT	LIMASSOL
VENICE	8	10	12	14
TRST	6	8	10	12
KOPER	5	7	9	11
RAVENNA	4	6	8	10
ANCONA	4	6	8	10

[Izvor: 11]

## ZAKLJUČAK / Conclusion

Kontejnerski brodovi koji sada dolaze u jadranske luke Koper, Trst, Rijeku i Veneciju imaju do 10.000 TEU kontejnerskog tereta. Najveći brod koji je do sada došao u luke Koper, Trst i Rijeku bio je kontejnerski brod MSC Luciana u vlasti saveza 2M, koji je nosio 11.660 TEU jedinica. U tablicama 1. i 2. vidimo tranzitne dolaskе, stoga kontejnere iz luke Busan, koji pripadaju savezu 2M, možemo dovesti u Koper (27 dana), Rijeku (31 dan) i Trst (30 dana). Međutim, savez Ocean3 može dovesti kontejnere u Koper (26 dana), Rijeku (29 dana) i Trst (28 dana), što je jedan – dva dana manje od saveza 2M. Prema tomu, možemo zaključiti da je ruta Ocean3

brža od rute saveza 2M, a ti su tranzitni dolasci, naravno, ovisni o samoj ruti jer svi brodari imaju samo neke iste luke na svojim rotacijama. Da bi u jadranske luke mogli dolaziti veći kontejnerski brodari do 14.000 TEU, lučka infrastruktura morala bi za to biti spremna, stoga sve jadranske luke moraju uložiti investicije u kontejnerske terminale.

## LITERATURA / References

- [1] Krile, S. (2013.). „Efficient Heuristic for Non-linear Transportation Problem on the Route with Multiple Ports“. Polish Maritime Research, vol. 20, no. 4, pp. 80-86. <http://dx.doi.org/10.2478/pomr-2013-0044>
- [2] Krile, S. (2013.). „Passage Planning with Several Ports of Loading and Discharging“. Naše more, vol. 60, no. 1-2, pp. 21-24.

- [3] Križman, A. (2010.). Poslovna logistika. Ljubljana: Konzorcij višjih strokovnih šol za izvedbo projekta IMPLETUM, pp. 46-51.
- [4] Ristov, P.; Krile, S. (2010.). „Package programs for container handling“. Naše more, vol. 57, no. 1-2, pp. 3-17.
- [5] <http://www.cma-cgm.com> (pristup: 30. 3. 2016.)
- [6] <http://www.evergreen-line.com> (pristup: 26. 1. 2016.)
- [7] <http://www.ictsi.hr/index.php/hr/> (pristup: 26. 1. 2016.)
- [8] <http://www.luka-kp.si/slo> (pristup: 26. 1. 2016.)
- [9] <http://www.maerskline.com> (pristup: 26. 1. 2016.)
- [10] <http://www.msc.com> (pristup: 26. 1. 2016.)
- [11] [http://www.shipmentlink.com/tvs2/jsp/tvs2\\_serviceprofile.jsp?line=adr&segment=w](http://www.shipmentlink.com/tvs2/jsp/tvs2_serviceprofile.jsp?line=adr&segment=w) (pristup: 26. 1. 2016.)
- [12] <http://uasconline.uasc.net/schedules> (pristup: 30. 3. 2016.)
- [13] <http://www.uasc.net> (pristup: 30. 3. 2016.)