

Istovremeno sa uvođenjem metalnih kontejnera začeti su prvi pokušaji intermodalnog drumsko-železničkog transporta npr, intermodalni transport u Holandiji 1936. godine.

2

Slika 2. Začeci intermodalnog drumsko-železničkog transporta u Holandiji

Osnovni cilj kontejnerizacije kao procesa upotrebe kontejnera jeste poboljšanje i ubrzanje transportnog procesa, naročito pretovara (na mestima sučeljavanja vidova prevoza), koji se uglavnom organizuje savremenim tehnologijama i pružanjem kompleksnih transportnih usluga "od vrata do vrata". Pored toga, kontejnerizacija pruža mogućnost za ostvarivanje koordinacije i kooperacije između raznih vidova saobraćaja. Sve ove pogodnosti utiču direktno na smanjenje troškova transporta i ubrzanje procesa prevoženja, što je od presudnog značaja i za prevoznike i za korisnike prevoza. Prema tome, pod kontejnerizacijom se podrazumeva skup određene vrste tehničkih sredstava, opreme i infrastrukturnih elemenata namenjenih za mehanizovano manipulisanje kontejnerima u svim fazama proizvodnje od pošiljaoca do primaoca. A to su: kontejneri, prevozna sredstva, razne vrste dizalica, viljuškari, kontejnerski manipulatori, zahvatni i pomoćni uređaji i oprema, kontejnerski terminali (lučki i železnički) i dr. Kontejnerizaciju na način kako je mi danas primenjujemo su gotovo istovremeno započele dve Američke inovativne kompanije (Pan Atlantic Steamship Co i Matson Navigation). Često se 26. april 1956. godine smatra početkom kontejnerizacije. Tog je dana kontejnerski brod IDEAL X (preuređeni T-2 tanker) Pan Atlantic Steamship korporacije plovio od Port Newark-a, New Jersey do Houston-a, Texas, sa 58 kontejnera od 33 stope na palubi. Slika 3. Prvi kontejnerski brodovi Ideal-X i Hawaiian Merchant

3

Druga pomorska kompanija koja je snažno bila uključena u ranu kontejnerizaciju je Matson Navigation, glavni igrač u trgovini Kalifornija-Havaji. Hawaiian Merchant, teretni brod C-3 klase sa kapacitetom od sedamdeset 24 stopnih kontejnera (84 TEU) na palubi je plovio 31. avgusta 1958. godine od San Francisco-a do Havaja s 20 boksova na brodu. Veličinu Matsonovih kontejnera određivali su drumski propisi. Godine 1960. je u eksploataciju pušten Matsonov prvi celularni kontejnerski brod Hawaiian Citizen s kapacitetom od 436 kontejnera od 24 stope (523 TEU). TIPOVI KONTEJNERA Postoji više podela kontejnera prema tehničko-tehnološkim karakteristikama, i to prema nameni: -Univerzalni kontejneri, tzv. "Standard dry freight"-prvenstveno su namenjeni za prevoz ambalažirane robe za široku potrošnju. Upotrebljavaju se za raznu kolsku i denčanu robu koja ne zahteva posebne mere u prevozu. Zbog toga se njihovom upotrebom može ostvariti visok stepen ekonomičnosti jer se mogu koristiti u oba smera vožnje. Oni sačinjavaju skoro 70% kontejnerskog parka u svetu (u nekim zemljama taj broj se kreće i do 95-100%). -Specijalni kontejneri-namenjeni su za prevoz jedne ili nekoliko istih vrsta robe za koju se moraju obezbediti posebni uslovi prevoza. Kontejneri se dele i prema ostalim karakteristikama, kao što su: Vrsta robe-kontejneri za komadnu, rasutu i tečnu robu (open top,bulk,tank,platform,side door...) Veličina 1.Mali kontejneri su transportna sredstva zapremine 1-3 m3 i nosivosti 1-3 tone. Pretežno imaju vlastite točkove za laku manipulaciju. Najviše ih je u vlasništvu železnice; 2. Srednji kontejneri su zapremine 3-10 m3, a nosivost im je 5-30 tona; 3. Veliki kontejneri su zapremine 10-60 m3, a nosivost im je 5-30 tona. U grupu velikih kontejnera pripadaju i transkontejneri jednakih dimenzija, a upotrebljavaju se u međunarodnom prometu. Mali kontejneri prema zapremini dele se na: kategoriju A zapremine do 1m3; kategoriju B zapremine preko 1 do 2m3 i kategoriju C zapremine preko 2 do 3m3.

----- OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD MOŽETE PREUZETI NA SAJTU. -----

www.maturskiradovi.net

MOŽETE NAS KONTAKTIRATI NA E-MAIL: maturskiradovi.net@gmail.com