

Uloga i zadaci logističkog operatera kod prijevoza kontejnera

Spajić, Ivan

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University North / Sveučilište Sjever**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:122:151543>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

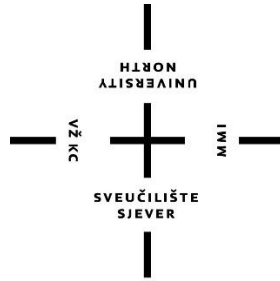
Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-23**



Repository / Repozitorij:

[University North Digital Repository](#)





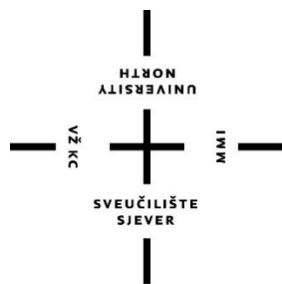
**Sveučilište
Sjever**

Završni rad br. 333/TGL/2017

**Uloga i zadaci logističkog operatera kod prijevoza
kontejnera**

Ivan Spajić, 0583/336

Varaždin, svibanj 2017. godine



Sveučilište Sjever

Tehnička i gospodarska logistika

Završni rad br. 333/TGL/2017

Uloga i zadaci logističkog operatera kod prijevoza kontejnera

Student

Ivan Spajić, 0583/336

Mentor

Mario Šafran, prof.dr.sc.

Varaždin, svibanj 2017. godine

Prijava završnog rada

Definiranje teme završnog rada i povjerenstva

| | | | |
|-----------------------------|---|-----------------|----------------------|
| ODJEL | Odjel za tehničku i gospodarsku logistiku | | |
| POSREDOVAK | Ivan Spajić | NAČELNIK ODJELA | 0583/338 |
| DATUM | 03.05.2017. | ODJEL | Prometna logistika 1 |
| NASLOV RADA | Uloga i zadaci logističkog operatera kod prijevoza kontejnera | | |
| NASLOV RADA NA ENGL. JEZIKU | Tasks of Logistics Operator in the Container Transport | | |
| MENTOR | dr. sc. Mario Šafran | ZVANJE | red. prof |
| ČLANOVI POVJERENSTVA | 1. prof. dr. sc. Kristijan Rogić, predsjednik 2. prof. dr. sc. Mario Šafran, mentor 3. mr. sc. Goran Kolarić, član 4. izv. prof. dr. sc. Goran Đukić, zamjenski član 5. _____ | | |

Zadatak završnog rada

BRDA 333/TGL/2017

OPIS

U završnom radu je potrebno:

- Kroz UVOD definirati kratak pregled osnovnih značajki prijevoza robe u kontejnerima
- POSTUPCI I DOKUMENTACIJA KOD ORGANIZIRANJA PRIJEVOZA KONTEJNERA potrebno je obraditi u zasebnom poglavlju, uz sistemno navođenje aktivnosti i dodelazna prisutnih kod ostave vrste organizacije prijevoza
- Poglavlje POSLOVANJE LOGISTIČKOG OPERATERA S OSVRTOM NA ORGANIZACIJU PRIJEVOZA KONTEJNERA - studije slučaja, treba biti centralni dio rada
- Pred zaključak potrebno se osvrnuti na MOGUĆNOSTI POBOLJŠANJA PRIJEVOZA KONTEJNERA
- U ZAKLJUČKU treba završno komentirati pojedine specifičnosti razmatranog tematskog područja

ZADATAK SAGLEDAN

19.05.2017



Predgovor

Na samom početku htio bih se zahvaliti svim profesorima i asistentima sa Sveučilišta Sjever, a posebno svom mentoru Mariu Šafranu na ukazanoj susretljivosti, prenesenom znanju i stečenim vještinama temeljem kojih je ovaj rad napisan.

Zahvaljujem se svojim roditeljima i „široj“ obitelji na pruženoj pomoći i podršci tijekom cijelog studija. Bez njih ovo ne bi bilo moguće.

Sažetak

Kontejneri i kontejnerizacija danas čine vrlo bitan čimbenik u prijevozu dobara s jednog mjesta na drugo mjesto. Razvoj kontejnerizacije započeo je tijekom Prvog svjetskog rata, a od 80-ih godina dvadesetog stoljeća sustav kontejnerizacije postaje nezaobilazan način prijevoza robe kojim se na relativno jednostavan način premošćuju velike udaljenosti, tj. problematika alokacije mjesta proizvodnje i mjesta potrošnje. Globalizacija i potreba za brзом preraspodjelom oskudnih dobara uzrokuju povećanje kapaciteta teretnih brodova, pa tako i rast popularnosti prijevoza robe kontejnerom. U ovom Završnom radu opisati će se temeljna obilježja kontejnerskog prometa i tehnologije pomorskog teretnog prometa. Uz navedeno, objasniti će se postupci i dokumentacija kod organiziranja prijevoza kontejnera, a u ključnom dijelu ovog rada orijentirati će se, kroz studiju slučaja, na poslovanje logističkog operatera kod organizacije prijevoza kontejnera. Na samom kraju Završnog rada, utvrditi će se postoje li mogućnosti za poboljšanje prijevoza kontejnerima. Cilj ovog rada je upoznavanje sa procesom organiziranja prijevoza kontejnerom i poslovima logističkog operatera glede kreiranja i izdavanja popratnih dokumenata.

Ključne riječi: prijevoz, globalizacija, kontejnerizacija, tehnologija, logistički operater

Summary

Containers and containerization are very important factor in the transport of goods from one place to another. The development of containerization began during the First World War, and since the 1980s the proces of containerization became an inevitable way of transporting goods. Using the proces of containerization, companies relatively easy overcome the long distances, precisely; companies easily resolve problems of allocation of production sites and places of consumption. Globalization and the need for rapid redistribution of scarce goods cause increased cargo capacity, and thus affects on the growing popularity of transporting goods in containers. This document will describe the fundamental features of container traffic and maritime freight technology. Additionally, the document will provide informations about procedures and documentation in the organization of container transportation. The key part of the document, based on the case study, will explain the operations of the logistics operator in the proces of container transport. At the end of the document will be determined are there any possibilities to improve container transport. The aim of this document is to get acquainted with the process of organizing container transportation. Also, the aim is to get acquainted with the job of the logistics operator, for the purpose of creating and issuing documents.

Key words: transport, globalization, containerization, technology, logistics operator

Popis korištenih kratica

ECE (Economic Commission for Europe) Europska komisija za ekonomiju

TIR (franc. Transport International par la Rout) karnet TIR

ISO (International Organization for Standardization) Međunarodna organizacija za standardizaciju

ASA (American Standard Association) Američka organizacija za standardizaciju

1PL (First Party Logistics) prijevoznik

2PL (Second Party Logistics) špediter

3PL (Third Party Logistics) operater logističkih usluga

4PL (Fourth Party Logistics) mrežni integrator

5PL (Fifth Party Logistics) menadžer lanca isporuke

UN – Ujedinjeni narodi

SAD – Sjedinjene Američke Države

FIATA Međunarodno udruženje špeditera

FCR (engl. “Forwarders Certificate of Receipt”) – špediterska potvrda

FCT (engl. “Forwarders Certificate of Transport”) – špediterska transportna potvrda

FBL (engl. “Intermodal Transport Bill of Lading”) – teretnica za intermodalni prijevoz

FWB (engl. “Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill) – teretni list za multimodalni prijevoz

FWR (engl. “FIATA Warehouse Receipt”) – špediterska skladišna potvrda

SDT (engl. “Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods”) – potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe

SIC (engl. “Shippers Intermodal Weight Certification) – potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu

FFI (engl. “FIATA Forwarding Instructions”) – špeditorske upute

45HC Sea Freight Logistics Platform – Internet platforma za rezervaciju kontejnera

IT – Informacijske tehnologije

SADRŽAJ

| | |
|---|----|
| 1. Uvod..... | 1 |
| 1.1. Predmet istraživanja..... | 1 |
| 1.2. Svrha i cilj istraživanja..... | 2 |
| 1.3. Metode istraživanja..... | 2 |
| 1.4. Struktura rada..... | 2 |
| 2. Temeljna obilježja kontejnerskog prometa..... | 3 |
| 2.1. Vrste kontejnera..... | 6 |
| 2.2 Prekrcajna mehanizacija..... | 8 |
| 2.3. Stupanj razvoja kontejnerizacije..... | 11 |
| 2.4. Tehnologije pomorskog teretnog prometa..... | 14 |
| 2.4.1. Tehnologija pripreme prijevoza..... | 14 |
| 2.4.2. Tehnologija provedbe prijevoza..... | 15 |
| 2.4.3. Tehnologija završavanja prijevoza..... | 15 |
| 3. Pojam i vrste logističkih operatera..... | 16 |
| 3.1. Koncept 1PL operatera - prijevoznik..... | 18 |
| 3.2. Koncept 2PL operatera - špediter..... | 18 |
| 3.3 Koncept 3PL operatera logističkih usluga..... | 18 |
| 3.4. Koncept 4PL operatera – mrežni integrator..... | 19 |
| 3.5. Koncept 5PL operatera – menadžer lanca isporuke..... | 20 |
| 4. Postupci i dokumentacija kod organiziranja prijevoza kontejnera..... | 21 |
| 4.1. Prijam dispozicija i pozicioniranje..... | 24 |
| 4.2. Disponiranje..... | 26 |
| 4.3. Zaključivanje teretnog prostora..... | 26 |
| 4.3.1. Zaključivanje teretnog prostora u pomorskom prijevozu..... | 26 |
| 4.3.2. Zaključivanje teretnog prostora u unutarnjoj plovidbi..... | 27 |
| 4.3.3. Zaključivanje teretnog prostora u zrakoplovnom prijevozu..... | 27 |
| 4.3.4. Zaključivanje teretnog prostora u željezničkom prijevozu..... | 27 |
| 4.3.5. Zaključivanje teretnog prostora u cestovnom prijevozu..... | 28 |
| 4.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava..... | 28 |

| | |
|--|----|
| 4.4.1. Ugovaranje prijevoza i prijevoznih isprava u pomorskom prijevozu..... | 28 |
| 4.4.2. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava u unutarnjoj plovidbi | 29 |
| 4.4.3. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava u zrakoplovnom prijevozu | 29 |
| 4.4.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava u željezničkom prijevozu | 30 |
| 4.4.5. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava u cestovnom prijevozu | 30 |
| 4.5. Transportno osiguranje robe..... | 30 |
| 4.6. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj..... | 31 |
| 4.7. Prihvat robe i iskrcaj | 32 |
| 4.8. Angažiranje inspekcijskih službi..... | 33 |
| 4.9. Zastupanje u carinskom postupku | 34 |
| 4.10. Aviziranje | 34 |
| 5. Poslovanje logističkog operatera s osvrtom na organizaciju prijevoza kontejnera | 36 |
| 5.1. Prikaz operativnih postupaka organizacije prijevoza kontejnera | 36 |
| 5.2. Odabir itinerara | 39 |
| 5.3. Najam kontejnera | 41 |
| 6. Zaključak..... | 43 |
| 7. Literatura..... | 45 |
| Popis slika | 47 |
| Popis tablica | 47 |
| Prilozi | 48 |

1. Uvod

Pojam kontejnerizacije podrazumijeva tehnologiju prijevoza robe u posebnim spremnicima, odnosno kontejnerima. Prvobitna namjena kontejnera odnosila se na prijevoz vojne opreme iz Sjedinjenih Američkih Država u Europu. Ratna zbivanja u svijetu i Europi uzrokovala su pronalaženje novih i učinkovitijih logističkih rješenja kojima se stjecala prednost u odnosu na protivnika. Kontejnerizacija, kao jedna od tehnologija proteklih iz ratnih vremena, pronalazi svoj gospodarski značaj i nakon rata. Mogućnost odvajanja tereta od transportnog sredstva predstavlja glavni čimbenik povećanja učinkovitosti kontejnerizacije, ali i tehnologiju koja predstavlja najsloženiji oblik integralnog transporta. Prenamjena postojećih brodova, izgradnja novih kontejnerskih brodova, željezničkih vagona za prijevoz kontejnera i kamionskih prikolica posljedica je uočenih prednosti kontejnerizacije u pogledu jednostavne manipulacije okrupljenim jedinicama tereta.

Tokom Drugog svjetskog rata, ali i nakon njega, intenzitet prekomorskog korištenja kontejnera naglo se povećava. Uzročno tome, organizira se i prva stalna kontejnerska brodska linija na relaciji SAD – Europa, a nedugo zatim još nekoliko na istoj relaciji. U Hrvatskoj (tadašnjoj Jugoslaviji) prva kontejnerska linija organizirana je 1973. godine na relaciji Jadran – SAD iznajmljenim brodom iz tadašnje Zapadne Njemačke. Detaljnije o kontejnerizaciji, ali i organizaciji prijevoza robe u kontejnerima može pročitati u nastavku rada.

1.1. Predmet istraživanja

Predmet istraživanja su podaci o prijevozu robe kontejnerom. Podaci o prijevozu robe pomorskim, cestovnim i željezničkim putem te podaci o popratnoj dokumentaciji i poslovima špeditera, odnosno logističkog operatera u organiziranju prijevoza robe kontejnerom.

1.2. Svrha i cilj istraživanja

Svrha ovog Završnog rada je navesti i pojasniti sve aktivnosti logističkog operatera kod prijevoza kontejnerom kao i dokumentaciju koja prati robu od otpreme do dopreme. Cilj ovog Završnog rada je pobliže upoznati tehnologiju kontejnerizacije i sve njene specifičnosti u pogledu korištenja i organizacije transporta.

1.3. Metode istraživanja

Metode istraživanja korištene u ovom Završnom radu su:

- prikupljanje sekundarnih podataka,
- prilagođavanje i oblikovanje podataka prema zadanoj tematici,
- sastavljanje podataka.

1.4. Struktura rada

Struktura završnog rada koncipirana je kroz 7 poglavlja. Prvo poglavlje je Uvod i u njemu se navedene osnovne povijesne karakteristike kontejnerizacije i njen prvobitni razvoj. U drugom i trećem poglavlju objašnjena su temeljna obilježja kontejnerskog prometa i osnovne informacije o logističkim operaterima kroz sve razine njihova razvoja. Četvrto i peto poglavlje su centralni dio rada u kojima su opisani sva popratna dokumenti i postupci organiziranja prijevoza. U šestom poglavlju navedene su mogućnosti poboljšanja prijevoza kontejnera te završni komentar i završna razmatranja na zadanu tematiku Završnog rada.

2. Temeljna obilježja kontejnerskog prometa

Prema definicijama Ekonomske komisije za Europu (ECE), Carinske konvencije o međunarodnom prijevozu robe na osnovi karneta TIR, Međunarodne organizacije za standardizaciju (ISO), Carinske konvencije o kontejnerima (iz 1975. godine) mogla bi se dati cjelovita definicija kontejnera: kontejneri su posebne naprave, prenosivi spremnici, transportni sanduci, transportne posude, savitljivo složene naprave, složene posude, pokretna transportna oprema ili druga slična konstrukcija koja treba ispunjavati sljedeće uvjete:

- konstruirani tako da se brzo, sigurno i jednostavno pune i prazne,
- konstruirani tako da se ubrza prijevoz robe jednim ili više prijevoznih sredstava bez indirektnog prekrcaja,
- potpuno ili djelomično zatvoreni, ali da čine odijeljen prostor namijenjen za smještaj robe, s najmanje jednim vratima,
- izrađeni s obujmom od najmanje jednog kubičnog metra,
- izrađeni od postojanog materijala i dovoljno čvrsti,
- otporni na vremenske prilike i prikladni za višestruku uporabu.

Kontejner možemo promatrati kao unificirani dio transportnog sredstva kojeg je moguće koristiti u svim granama prometa. Kontejner nije pakiranje niti ambalaža robe, već sredstvo (spremnik) namijenjeno da se u njemu prevozi roba. Osnovne zadaće kontejnera su: da se rabi kao manipulacijsko-transportna jedinica tereta, da se rabi kao jedinica tereta za uskladištenje i pakiranje te da ima sve značajke u neprekidnom transportnom lancu od proizvođača do krajnjeg potrošača, odnosno korisnika. Godine 1958. američko udruženje za standardizaciju (ASA) predložilo je standardizaciju kontejnera u pogledu dimenzija i nosivosti. Sljedeće godine predložene su duljine kontejnera od 12, 17, 20, 24, 35 i 40 stopa (jedna stopa – „foot“ je 0,3048m). Dimenzije koje su kasnije usvojene iznosile su 10, 20, 30 i 40 stopa za duljinu, a 8 stopa za širinu i visinu. Vanjske dimenzije, odnosno vanjski gabariti kontejnera uvelike utječu na iskorištenost skladišnog prostora, ali i teretnog prostora vozila. Na sljedećoj tablici bit će prikazane dimenzije kontejnera i njihove nosivosti.

| Kategorija, stope | Dimenzije, metar | | | Volumen, m ³ | Nosivost, tona |
|----------------------|------------------|--------|--------|----------------------------|-------------------|
| | duljina | širina | visina | | |
| 10 | 3,06 | 2,44 | 2,44 | 18 | 10 |
| 20 | 6,09 | 2,44 | 2,44 | 36 | 20 |
| 30 | 9,12 | 2,44 | 2,44 | 54 | 25 |
| 40 | 12,19 | 2,44 | 2,44 | 72 | 30 |
| 60 | 18,36 | 2,44 | 2,44 | 108 | 50 |

Tablica 1. Dimenzije kontejnera u ovisnosti o nosivosti

Izvor: Božičević, D., Kovačević, D.: Suvremene transportne tehnologije, FPZ, Zagreb 2002.

Doprinos standardizacije u pogledu racionalnog korištenja prostora je neupitan. Na taj način možemo planirati količine kontejnera koje će biti ukrcane na transportno sredstvo, a naročitu važnost takvog promišljanja možemo uočiti prilikom ukrcanja kontejnera na kontejnerske brodove. Zbog stabilizacije broda, odnosno statike broda, kontejneri moraju biti ravnomjerno ukrcani u podnožju broda, ali i na palubi broda. Ukoliko se ne postigne ravnomjerno slaganje može doći do havarije ili gubitka kontejnera prilikom vremenskih neprilika.

Prednosti kontejnerizacije su sljedeće:

- teret u postupak dolazi samo dva puta, i to pri ukrcanju i iskrcanju, čime se smanjuje mogućnost oštećenja tereta pri manipulaciji,
- kontejner kao transportna jedinica lako se prekrcava s jedne prometne grane na drugu, odnosno s jednog prometnog sustava na drugi sustav (nema prekrcanja robe pri izmjeni transportnog sredstva),
- bolje korištenje željezničkih vagona, odnosno željezničkih kapaciteta, formiranjem izravnih kontejnerskih vlakova,
- veća zaštićenost robe prilikom transporta i brži obrt transportnih sredstava.

Nedostaci kontejnerizacije:

- visoke investicije za sredstva i infrastrukturne objekte
- otežane dispozicije kod usklađivanja veza u redovima vožnje
- potrebna je jedinstvena razina tehnologije
- značajna financijska sredstva radi razvoja ove tehnologije

- problem distribucije praznih kontejnera i osiguravanja povratnih ukrcanih vožnji
- djelomično odricanje od vlastite autonomije pojedinih prometnih grana
- problem disponiranja praznih kontejnera na mreži
- prilagođavanje ispunjenju carinskih i drugih državnih propisa.

Ciljevi kontejnerizacije su sljedeći:

- ujedinjavanje komadnog tereta pakiranog u sanduke, kartonske kutije, bale, vreće, bačve, gajbe, košare, role i slično, u veće i standardizirane manipulacijsko transportne jedinice tereta
- sigurno, brzo i racionalno manipuliranje i prijevoz tereta
- optimizacija efekata prometne infrastrukture
- kvalitativno i kvantitativno maksimiziranje tehničkih, tehnoloških, organizacijskih i ekonomskih učinaka procesa proizvodnje prometne usluge.

Da bi se postigli navedeni ciljevi potrebno je upoznati se s dimenzijama, vlastitom masom kontejnera, gustoćom i uvjetima koje svaki kontejner mora zadovoljavati. Gustoća kontejnera je odnos volumena kontejnera i njegove nosivosti. Ako taj odnos iznosi 1, tada govorimo o vrlo povoljnoj gustoći. Bez obzira na volumen, u kontejnerima se uvijek prevoze i vrjedniji tereti koji podrazumijevaju slabo iskorišten prostor unutar kontejnera, odnosno gustoća je izuzetna mala. Jeftiniji tereti podrazumijevaju veću iskorištenost prostora unutar kontejnera (npr. odjeća ili obuća), te je gustoća prostora unutar kontejnera izuzetno velika, odnosno približno ili jednaka 1. Uvjeti koje mora ispunjavati svaki kontejner odnose se na njegove karakteristike. Kvaliteta same konstrukcije s vremenom opada, naročito zbog korozije i vremenskih prilika u kojima se oni nalaze. Procjene gubitka uzrokovanih utjecajem korozije pokazuju da se u industrijskim zemljama troškovi održavanja, uklanjanja korozije i popravaka kreću u rasponu od 3 do 5 posto bruto domaćeg proizvoda godišnje. Prema tom podatku, možemo zaključiti kako ni kontejnerska industrija nije izolirani slučaj i da uvijek postoje izvjesna financijska sredstva namijenjena za preventivno ili postpreventivno uklanjanje utjecaja korozije na kontejnerima, kao i na kontejnerskim brodovima.

2.1. Vrste kontejnera

Uvjeti koje mora ispunjavati svaki kontejner prije upotrebe su:

- kontejner mora biti čvrst i lagan,
- mora štiti teret pri prijevozu i da je otporan na vremenske uvjete,
- ubrzavati manipulaciju ukrcaja i iskrcaja i koristi prekrcajnu mehanizaciju,
- omogućiti kombinirani prijevoz,
- svojim dimenzijama omogućiti bolje korištenje vozila,
- mora biti tipiziran i standardiziran,
- nužno je njegovo lako otvaranje i zatvaranje,
- lako čišćenje i dezinfekcija,
- da se sklapa ako je to moguće,
- da svojom primjenom smanjuje troškove prijevoza,
- da je prilagodljiv i pogodan za skladištenje, tj. da racionalno koristi skladišni prostor i da smanjuje troškove skladištenja, udovoljava carinskim zahtjevima.

Radi jednostavnijeg određivanja količine transportiranih kontejnera uvedena je volumna ekvivalentna jedinica (Twenty feet equivalent unit – TEU) prema kojoj se preračunavaju kontejneri različitih dimenzija. Tako npr., 20-stopni kontejner odgovara 1 TEU, 40-stopni 2 TEU, a 10-stopni 0,5 TEU. To je broj, odnosno mjera 20-stopnih kontejnera koji taj brod može prevesti. U današnje vrijeme sve se više koriste kontejneri od 40 stopa, pa se kapacitet broda može izraziti i u FEU-ima (Forty foot Equivalent Units). Prema namjeni kontejneri se dijele na univerzalne i specijalne, a prema veličini na male (zapremine 1-3 m³, nosivosti 1-3 tone), srednje (zapremine 3-10m³, nosivosti 3-5 tona) i velike (zapremine 10-60 m³, nosivosti 5-30 tona). Na sljedećoj slici biti će prikazane neke vrste univerzalnih i specijalnih kontejnera. To su kontejneri koji pored svoje osnovne zadaće da uskladište robu, imaju zadaću i kvalitetno očuvati robu koja se u njima nalazi ovisno o vrsti tereta [5].



Slika 1. Vrste kontejnera

Izvor: www.cst-container.com, dostupno 13.5.2017

Univerzalni kontejneri su kontejneri koji su prije svega namijenjeni za prijevoz robe upakirane u tvorničku ambalažu koja je namijenjena za široku potrošnju. Svojom konstrukcijom moraju osigurati uredno i sigurno punjenje i pražnjenje s mogućnošću da se kontejner pretovari s jednog transportnog sredstva na drugo, odnosno s jedne prometne grane na drugu. U prometno razvijenim zemljama univerzalni kontejneri čine više od 75 posto ukupnog kontejnerskog prometa. Skupina univerzalnih kontejnera ima više podskupina:

- Kontejneri za opću uporabu – to je potpuno zatvoreni kontejner koji je nepropustan za vodu i prašinu. Potpuno štiti robu od vanjskih utjecaja. Ima nepokretne elemente: krov, pod, bočne i čelne strane. Najčešće na čelnim stranama imaju po jedna vrata. Pogodni za prijevoz raznovrsnih tereta te su u širokoj uporabi.

- Kontejner za posebne namjene – tu podskupinu čine univerzalni kontejneri s određenim konstrukcijskim rješenjima u pogledu pojednostavljenja prilikom punjenja i pražnjenja ili imaju pogodnost provjetravanja tereta koji se u njima nalazi. Najznačajnije vrste kontejnera za posebne namjene su: otvoreni kontejneri, zatvoreni kontejneri i kontejneri platforme s otvorenim bočnim stranama i s cjelokupnom nadogradnjom. Imaju trajno pričvršćene konstrukcije preko kojih se može učvrstiti teret i stabilizirati ga po duljini ili širini.

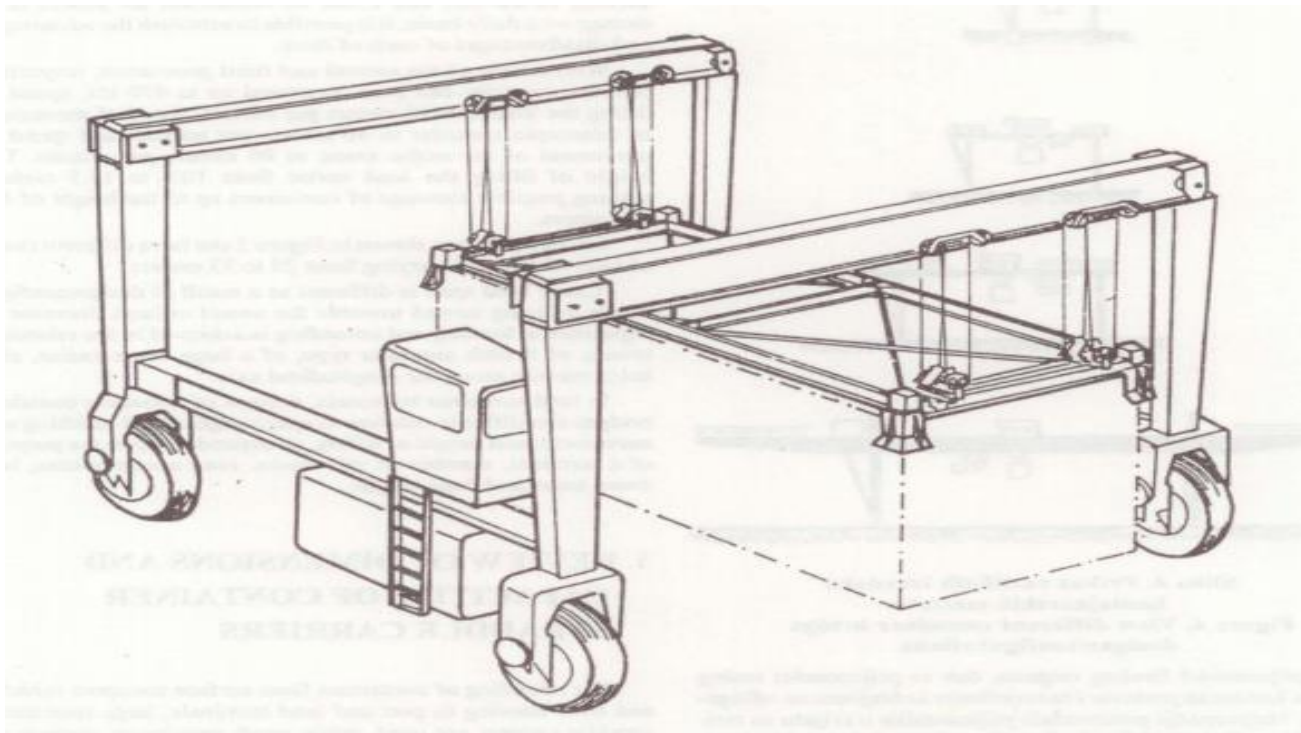
Masa praznog kontejnera smije iznositi 15 do 20 posto bruto mase, ovisno o veličini kontejnera i materijalu od kojeg je izgrađen. Najčešće se kontejneri izrađuju od čelika, aluminija, drva i plastike. Najmanja čvrstoća i otpornost moraju omogućiti slaganje u visinu do 5 kontejnera jedan na drugi [11].

2.2 Prekrcajna mehanizacija

Prijevoz kontejnera preko dvije različite prometne grane (intermodalnost) svoje početke bilježi početkom 19-og stoljeća u Engleskoj kada se kontejner, kao unificirana jedinica tereta, prenosio sa željezničkih vagona na kočije. Nešto kasnije, takav sustav preuzimaju Francuzi. Tehnologija intermodalnog cestovno-željezničkog prometa razvila se u Njemačkoj kada su se tenkovi i kamioni prevozili željezničkim vagonima, pa je slijedom toga Njemačka postala jedna od vodećih zemalja u razvoju ove tehnologije. Usporedno razvojem suvremene računalne tehnologije razvijala se i tehnologija prekrcaja, istovara i ukrcaja kontejnera na različita prometna vozila. Manipulacija kontejnerom danas podrazumijeva teško mehanizirane dizalice koje predstavljaju ključnu opremu svakog kontejnerskog terminala. Upravo su suvremene dizalice jedan od glavnih i najuočljivijih uzročnika velikih investicija. Novčana sredstva potrebna za projektiranje i razvoj kontejnerskog terminala i intermodalnog prometa općenito, predstavljaju veliku barijeru u daljnjem razvoju prekrcajne mehanizacije. Danas postoje dvije vrste sredstava za prekrcaj kontejnera, a to su:

- pokretna prekrcajna sredstva i
- portalni kranovi i prijenosnici.

Pokretna prekrcajna sredstva mogu izvoditi ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj i prijenos kontejnera. To su viličari, i dizalice, odnosno hvatači i prijenosnici različitih dimenzija i sposobnosti dizanja, koji imaju neograničeno područje kretanja. [11]



Slika 2. Portalni prijenosnik velikog raspona

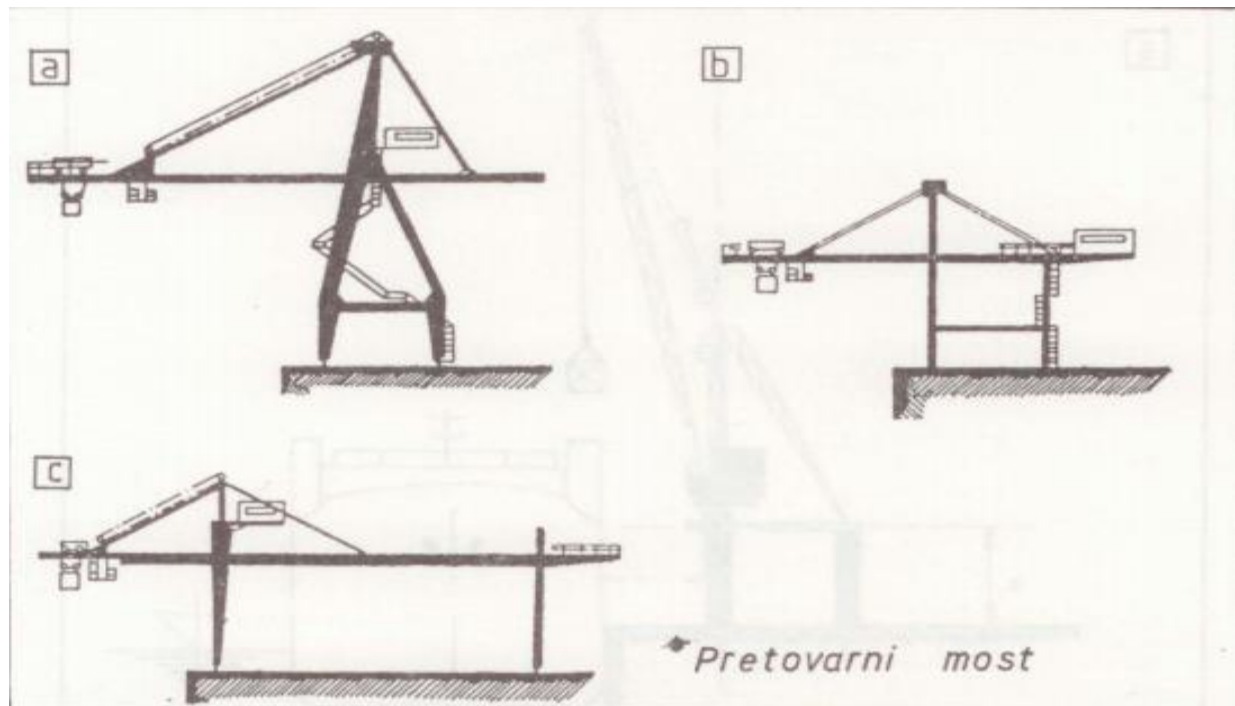
Izvor: Izvor: Ivaković, Č.: Model kontejnerskog terminala u funkciji integralnog transporta, doktorska disertacija

Pokretna prekrcajna sredstva imaju slijedeće konstrukcije prilazu kontejnera:

- sa strane (bočni),
- čelni navoz (dolazak ispred kontejnera),
- kontejnerski prijenosnik malog i velikog raspona.

Dimenzije i raspon dizalica ovise o tome radi li se o lučkom ili kontinentalnom terminalu, širini brodova koje treba uslužiti, broju željezničkih kolosijeka, cestovnih prometnica i dolagališnih trakova. Nosivost dizalica vezana je uz veličinu i težinu kontejnera kojim se manipulira. Kapacitet dizalica s vremenom se povećava i to zbog neprestanog rasta kontejnerskog prometa i broja kontejnera u opticaju. Danas se u lučkim i kontinentalnim terminalima najčešće koriste

portalne ili mosne dizalice, a često i njihova kombinacija. Neki od najpoznatijih proizvođača ovakvih tipova dizalica su Paccco, Krupp, Liebherr, Mitsubishi, Hyundai i drugi [4].



Slika 3. Prikaz različitih izvedbi portalnih dizalica

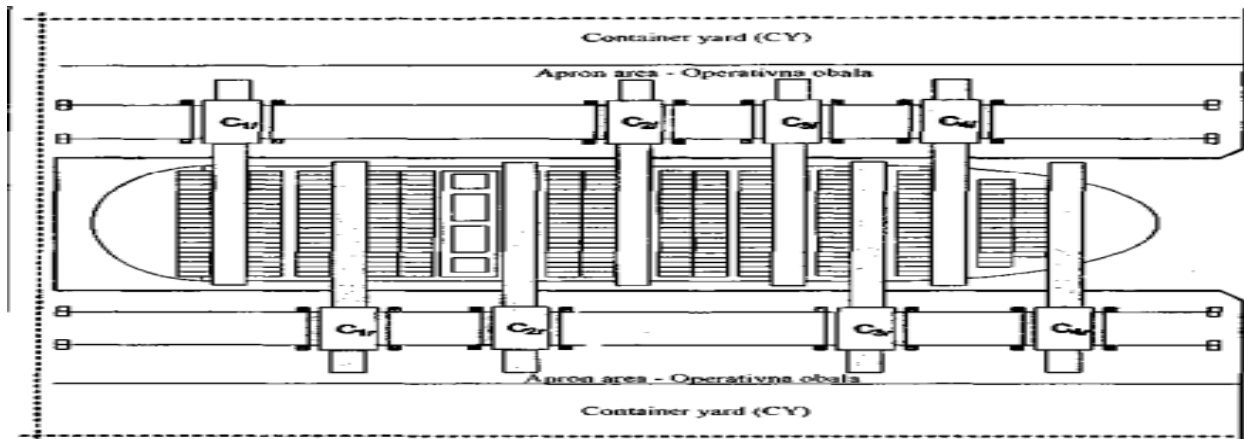
Izvor: Ivaković, Č.: Metodologija utvrđivanja potrebite mehanizacije za rad i usluživanje kontejnerskog terminala, FPZ, Zagreb, 1995.

Operativne radnje s teretom na kontejnerskom terminalu predstavljaju sustav manipulacija kojim se na efikasan i učinkovit način postiže brzina manipulacija između subjekata, odnosno sredstava za rad kojim se prenosi kontejner unutar kontejnerskog terminala. Sve manipulacije mogu se podijeliti na osnovi relacija, to jest putova kojim se kontejner kreće:

- manipulacije na relaciji brod – operativna obala (kontejnerski pretovarni mostovi)
- manipulacije na relaciji operativna obala – brod (kontejnerski pretovarni mostovi)
- manipulacije na relaciji operativna obala – kontejnerski skladišni prostor (fleksibilna mehanizacija)
- manipulacije na relaciji kontejnerski skladišni prostor – operativna obala (fleksibilna mehanizacija)
- manipulacije na relaciji kontejnerski skladišni prostor – kontinentalni transporter

- manipulacije na relaciji kontinentalni transporteri – kontejnerski skladišni prostor

Manipulacije na relaciji operativna obala – brod i obrnuto, možemo objasniti na sustavu rada pretovarnih mostova (portalni kranovi i prijenosnici). Konceptija utovara i istovara velikih kontejnerskih brodova mora biti vremenski sukladna. Zbog usporednog rada nekoliko pretovarnih mostova istovremeno, potrebno je paziti na statiku broda. Statika kod ovakvih manipulacija nije osjetljiva zbog veličine samih brodova, ali ništa se ne smije prepustiti slučaju.



Slika 4. Konceptija pretovara velikih kontejnerskih brodova

Izvor: Ivaković, Č.: Metodologija utvrđivanja potrebite mehanizacije za rad i usluživanje kontejnerskog terminala, FPZ, Zagreb, 1995.

2.3. Stupanj razvoja kontejnerizacije

Stupanj razvoja kontejnerizacije u svijetu može se ocijeniti samo na temelju nekoliko podataka o svjetskoj kontejnerskoj floti i prometu kontejnera u svjetskome kontejnerskom lučkom sustavu. Krajem 1999. godine svjetska kontejnerska flota raspolagala je s oko 6 tisuća različitih kontejnerskih brodova s ukupnim kapacitetom od oko 5 milijuna TEU, a te iste godine u svjetskom lučkom kontejnerskom sustavu ostvaren je promet od oko 150 milijuna TEU ili 3 milijarde tona tereta [3].

| Promet kontejnerima između 2007. i 2008. | | | | |
|---|------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|
| Redoslijed | Luka | 2008. godina (Milijun TEU) | 2007. godina (Milijun TEU) | Postotna promjena (%) |
| 1 | Singapore | 29.973.000 | 27.900.000 | 7,4 |
| 2 | Shanghai | 28.006.400 | 26.152.000 | 7,1 |
| 3 | Hong Kong | 24.494.000 | 23.988.000 | 2,1 |
| 4 | Shenzhen | 21.416.000 | 21.099.000 | 1,5 |
| 5 | Busan | 13.420.000 | 13.260.477 | 1,2 |
| 6 | Dubai | 11.800.000 | 10.650.000 | 10,2 |
| 7 | Guangzhou | 11.001.400 | 9.260.000 | 18,8 |
| 8 | Ningbo – Zhousan | 10.933.700 | 9.430.000 | 15,9 |
| 9 | Rotterdam | 10.800.000 | 10.790.000 | 0,1 |
| 10 | Quingdao | 10.024.400 | 9.462.000 | 5,9 |

Tablica 2. Promet kontejnerima između 2007. i 2008. godine

Izvor: Izrada autora prema podacima iz nastavnih materijala kolegija „Prometna logistika 1“, dostupno 25. svibnja 2017. na moodle.vz.unin.hr

Iz prethodne tablice lako je uočiti godišnje promjene u prometu kontejnerima. Postotci koji se odnose na dvije uzastopne godine govore kako kontejnerski promet ima nezaustavljivi stupanj razvoj, a naročito u Azijskim lukama i lukama Dalekog Istoka. U novije vrijeme postotna promjena je i dalje uočljiva. Redoslijed luka je drugačiji, ali godišnji broj TEU i dalje raste. Rast možemo pripisati globalizaciji i velikim promjenama ili manevrima na svjetskom tržištu, pa čak i globalnoj ekonomskoj krizi. Veliku važnost ima lokacija samih proizvodnih postrojenja, a najisplativije lokacije za masovnu proizvodnju su upravo zemlje Dalekog Istoka i Azije. Zbog takve alokacije resursa i mjesta proizvodnje od mjesta potražnje, kontejnerski promet nezaustavno raste. Kada se predloženim podacima pribroje specijalni kontejnerski vagoni, specijalna cestovna vozila i zrakoplovi koji se prevoze sve vrste kontejnera, a njih je ukupno u svijetu barem nekoliko stotina tisuća s ukupnim kapacitetima od najmanje desetak milijuna TEU i godišnjem prometu od najmanje 300 milijuna TEU ili oko 6 milijardi tona tereta, dobila bi se prava predodžba o veličini, strukturi, kompleksnosti, vrijednosti, izravnim i neizravnim učincima i broju zaposlenih u svim fazama [3].

| Promet kontejnerima između 2007. i 2011. | | | | |
|---|------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|
| Redosljed | Luka | 2007. godina (Milijun TEU) | 2011. godina (Milijun TEU) | Postotna pomjena (%) |
| 1 | Shanghai | 26.152.000 | 31.740.000 | 21 |
| 2 | Singapore | 27.900.000 | 29.940.000 | 7,3 |
| 3 | Hong Kong | 23.988.000 | 24.380.000 | 1,6 |
| 4 | Shenzhen | 21.099.000 | 22.570.000 | 6,9 |
| 5 | Busan | 13.260.477 | 16.170.000 | 2,2 |
| 6 | Ningbo - Zhousan | 9.430.000 | 14.720.000 | 56 |
| 7 | Guangzhou | 9.260.000 | 14.260.000 | 54 |
| 8 | Quingdao | 9.462.000 | 13.020.000 | 38 |
| 9 | Dubai | 10.650.000 | 13.010.000 | 22 |
| 10 | Rotterdam | 10.790.000 | 11.880.000 | 10 |

Tablica 3. Promet kontejnerima između 2007. i 2011.

Izvor: Izrada autora prema podacima iz nastavnih materijala kolegija „Prometna logistika 1“, dostupno 25. svibnja 2017. na moodle.vz.unin.hr

U Tablici 3. vidimo kako promet kontejnerske luke Shaghai čini gotovo 17% udjela od ukupno promatranog kontejnerskog prometa u 2011. godini. Luka Shanghai najprometnija je luka u Svijetu, dok je luka Rotterdam najprometnija europska luka i nalazi se tek na desetom mjestu.

2.4. Tehnologije pomorskog teretnog prometa

Pomorski teretni promet i njegova organizacija usko su vezani za prijevoz kontejnera i kontejnerizaciju. Zbog sve većih prijevoznih kapaciteta kontejnerskih brodova i jednostavnosti manipulacije kontejnerom pomoću prekrcajne mehanizacije, ova tehnologija sve više dobiva na važnosti. Možemo reći da su sve tehnologije, ovisno o grani prometa, veoma slične. Tako možemo zaključiti da svaka tehnologija prometa pojedine prometne grane ima svoje specifičnosti i posebnosti. Proces proizvodnje ove usluge potrebno je promatrati sa dva osnovna stajališta, a to su tehnologija pomorskog teretnog prometa i tehnologija pomorskog putničkog prometa.

Tehnologija pomorskog nacionalnog i međunarodnog teretnog prometa podrazumijeva cijeli niz interdisciplinarnih i multidisciplinarnih znanja, vještina i sposobnosti tehnologa prometa ili prometnih menadžera. Univerzalni model tehnologije pomorskog teretnog prometa čine tri osnovne podskupine, od kojih svaka sadrži specifične i posebne podtehnologije, a to su:

- tehnologija pripreme prijevoza,
- tehnologija provedbe prijevoza i
- tehnologija završavanja prijevoza.

2.4.1. Tehnologija pripreme prijevoza

Postupci pripreme prijevoza robe u pomorskom prometu obuhvaćaju četiri skupine pripremnih aktivnosti [3]:

1. Priprema sredstava za rad – ta priprema obuhvaća temeljitu, stručnu i kvalitetnu analizu tehničkih obilježja plovila, lučke infrastrukture i suprastrukture te ocjenu stupnja njihove sposobnosti za optimalnu eksploataciju.
2. Priprema procesa prijevoza – ta priprema obuhvaća plan plovidbe, tereta, plovila, mehanizacije, slaganje tereta, posade i isprava.

3. Priprema organizacije prijevoza – ta priprema obuhvaća izbor prijevoznog puta, prijevoznog sredstva, prijevozne tehnologije, određivanje vremena prijevoza, analizu činitelja od utjecaja na instradaciju, doziv robe, pripremu prijevoznih i drugih isprava.
4. Priprema provedbe prijevoza – ta priprema obuhvaća zaključivanje ugovora o pakiranju i signiranju, vaganju i sortiranju, prijevozu, uskladištenju, ukrcaju ili prekrcaju i transportnom osiguranju tereta, uzorkovanje robe, ugovornu kontrolu, poslove u carinskom postupku i drugo.

2.4.2. Tehnologija provedbe prijevoza

Sve postupke i radnje pripreme provedbe prijevoza moguće je sustavno svrstati u tri relevantne faze [3]:

1. Prva faza provedbe prijevoza – ta faza obuhvaća: postavljanje pravila preuzimanja, ukrcaj, slaganje i zaštitu tereta, kontrolu ukrcaja i slaganje tereta, kontrolu stabiliteta broda, kontrolu sposobnosti plovila i posade, ispostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih isprava.
2. Druga faza provedbe prijevoza – u toj se fazi obavlja prijevoz tereta od otpremne do odredišne luke i obavljaju brojni odgovorni i stručni poslovi u vezi s plovidlom, teretom i posadom u tijeku prijevoza tereta odnosno plovidbe broda.
3. Treća faza provedbe prijevoza – to je završna faza tehnologije provedbe prijevoza. U toj fazi plovilo dolazi u odredišnu luku, gdje se iskrcava teret i obavljaju brojni špediterski i drugi poslovi u vezi s teretom, plovidlom i posadom.

2.4.3. Tehnologija završavanja prijevoza

Nakon same provedbe prijevoza tereta pomorskim putem, proces prometa nije završen, već se ciklus nastavlja na idući prijevozni zadatak. To znači da je ova završna faza zapravo početna ili pripremna faza slijedećeg prijevoznog ciklusa. Tehnologija završavanja prijevoza sadrži završne poslove prijevoza, ali i neke pripremne postupke prijevoza kao što je priprema plovila i posade.

3. Pojam i vrste logističkih operatera

Logistički operater je čimbenik koji na određeni način stvara i upravlja logističkom mrežom koja je sve više integrirana u globalni ekonomski i gospodarski sustav. Zadatak logističkog operatera je obavljanje logističkih aktivnosti vezanih za isporuku resursa, sirovina, poluproizvoda, gotovih proizvoda i repromaterijala, njihovu dopremu do krajnjeg odredišta uz minimalno utrošena financijska sredstva. Logistički operater mora biti efikasan i učinkovit, a to se najbolje vidi na postignutim rezultatima. Informacija kojom raspolaže, kvalitetno i organizirano upravljanje vremenskim rokovima, pouzdanost i privrženost poslu neke su od karakteristika kvalitetnih logističkih operatera. Posao logističkog operatera često od njega iziskuje da kroz posrednički posao pronalazi primjerene kompromise koje njegovi klijenti često ne mogu sami dogovoriti. Iz navedenog možemo zaključiti kako logistički operater mora posjedovati mnoga multidisciplinarna znanja i vještine. Na nestabilnom i „uzburkanom“ tržištu, na kojem se promjene događaju na dnevnoj bazi, prednost dobivaju veliki logistički operateri, takozvani mega operateri. Razlog tome je njihova mogućnost da svoju uslugu afirmiraju na više razina, kroz nekoliko faza unutar logističkog lanca, prvenstveno nudeći poslove skladištenja, proizvodnje i posjedujući informacijsku tehnologiju koja je nužna za razmjenu informacija i učinkovito djelovanje na globalnom tržištu. Mega logistički operateri imaju sve mogućnosti koje globalizacija nameće subjektima na tržištu. Ono što njihovim klijentima predstavlja tržišne barijere i poteškoće, to logističkim operaterima predstavlja napredak i opstanak. Širenje na vlastitom nacionalnom tržištu danas je nedovoljan pokazatelj uspješnosti. Gotovo je nemoguće opstati i djelovati realizirajući poduzetnički plan na lokalnom, nacionalnom i ograničenom tržištu. Stoga su logistički operateri ti subjekti koji svojim klijentima pružaju pogled na strana tržišta i predstavljaju posredničku vezu između svojih klijenata i stranog tržišta. Uloga mega logističkog operatera je omogućiti, odnosno učini pristupačnim, domaće i međunarodne resurse na jednom konkretnom mjestu. Na taj način potiče se razvoj i konkurentnost gospodarskih subjekata, ali i konkurentnost čitavih geografskih regija na kojima ti subjekti posluju i djeluju. Logistički operater mora omogućiti plasman proizvoda uz najpovoljnije transportne i druge vrste troškove. To postiže kvalitetnim izborom prijevoznih sredstava, prijevozne tehnologije i što efikasnijim djelovanjima u svim fazama svog poslovanja. Razvoj logističkih operatera prvotno je započeo razvojem prijevoznih poduzeća (1PL). Ta su se poduzeća bavilo samo i isključivo

uslugom prijevoza i transporta. Kasnijom pojavom i širenjem špediterske usluge, odnosno špeditera (2PL), počelo se razmišljati o dodatnim uslugama koje će popratiti osnovni prijevoz. Na taj način prijevoz se olakšao i postao učinkovitiji jer su prijevoznici mnoge poslove sada mogli obavljati odjednom i na jednom mjestu, uz pomoć špeditera. Špediteri i logistički operateri danas svojim uslugama pokušavaju obuhvatiti cjelokupni transportno-logistički lanac i na taj način svoju uslugu afirmirati od točke izvora do točke krajnje uporabe, odnosno potrošnje. Razvoj logističkog outsourcinga (vanjske usluge) potaknuo je logističke operatere (3PL) da prošire svoje poslovanje kroz dodatne usluge. Te usluge podrazumijevale su i rezultirale povećanjem vrijednosti ukupne logističke usluge kroz temeljitu razradu, korištenje i upravljanje informacijskim sustavima, praćenje tereta tokom transporta, korištenje kvalitetne komunikacijske tehnologije te pomoć u logističkom planiranju. U skladu sa svime navedenim, uočljivo je kako logistički operater na sebe preuzima sve veći obujam poslova i sve veću odgovornost. Pojam (4PL) počeo se prvi puta koristiti 1996. godine u Andersen Consulting tvrtki, a taj termin samo je uzrok napretka i evolucije kompletne logističke usluge. Navedena tvrtka je 4PL nazvala „menadžerom lanca isporuka koji integrira i koordinira vlastite i partnerske logističke resurse, kapacitete i tehnologije u cilju dostavljanja klijentu kompleksnog rješenja lanca isporuke“.

Danas u logistici postoji pet koncepata logističkih operatera:

- koncept 1PL operatera (First Party Logistics)
- koncept 2PL operatera (Second Party Logistics)
- koncept 3PL operatera (Third Party Logistics)
- koncept 4PL operatera (Fourth Party Logistics)
- koncept 5PL operatera (Fifth Party Logistics)

Svaki „viši“, odnosno slijedeći koncept logističkog operatera predstavlja novu i napredniju razinu obavljanja logističkih aktivnosti i logističke usluge. Podrazumijeva se nadogradnja postojećeg sustava i povećanje obujma djelovanja unutar lanca isporuke.

3.1. Koncept 1PL operatera - prijevoznik

Koncept 1PL možemo definirati kao gospodarski subjekt koji samostalno obavlja logističke aktivnosti. Ovaj koncept podrazumijeva samostalno obavljanje internih logističkih usluga, naročito unutar proizvodnje. Transport, rukovanje i skladištenje su aktivnosti koje su se najčešće obavljala samostalno jer su sve tvrtke posjedovale vlastiti vozni park i skladišta. Daljnjim širenjem takav koncept nije ostao održiv. Izuzetak su bili poslovi u kojima je bilo nužno premjestiti i transportirati robu u daleko inozemstvo i najčešće su se upotrebljavali brodske linije ili zrakoplovne veze [12].

3.2. Koncept 2PL operatera - špediter

Koncept 2PL svoju djelatnost temelji na kvalitetnom obavljanju prometne usluge unutar opskrbnog lanca. Pojavom nekih suvremenih sustava za bolje, efikasnije i učinkovitije vođenje logističkih internih procesa u Japanu (Kanban i naročito Lean) započeto je doba korištenja vanjskih usluga (outsourcing). Takav koncept pogodio je proizvođačkim tvrtkama koje su se sada mogle bazirati na svoju osnovnu djelatnost, a ostale funkcije prepustiti specijaliziranim poduzećima [12].

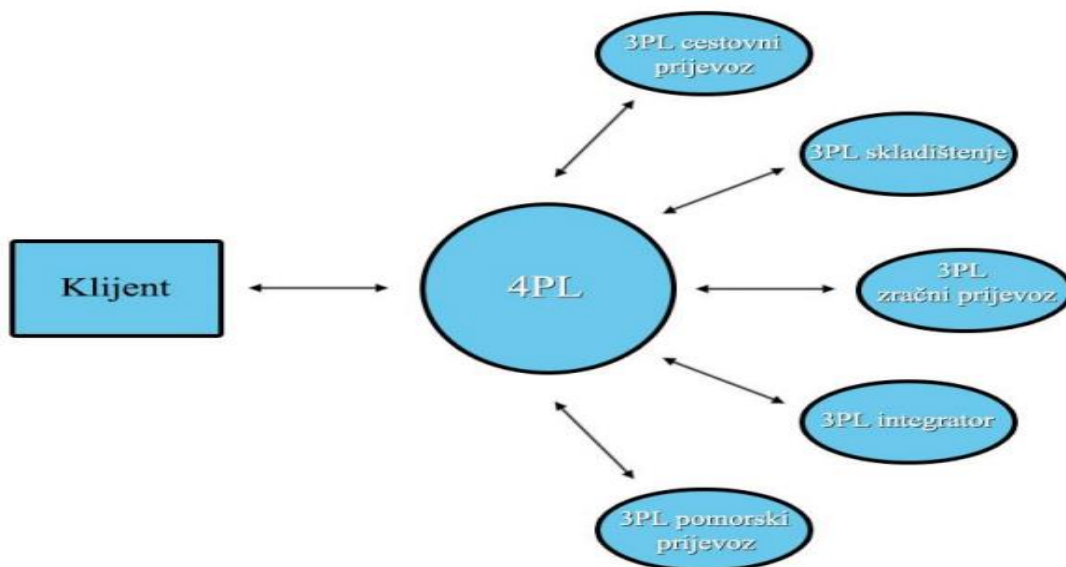
3.3 Koncept 3PL operatera logističkih usluga

Koncept 3PL operatera definiramo kao vanjskog davatelja logističkih usluga, tj. poduzeće specijalizirano za pružanje cjelovitih skladišnih, prekrajno-manipulacijskih i transportnih usluga, koje preuzima organizaciju i provedbu određenog dijela opskrbnog lanca korisnika [1]. Koncept 3PL je početna točka transportnih i logističkih aktivnosti osamostaljenih operatera kao vanjskih tvrtki koje nisu ni pošiljatelj ni primatelj robe. Ovaj koncept najčešće podrazumijeva više povezanih, međusobno uvjetovanih, koordiniranih i kompletiranih aktivnosti, kao što su skladištenje, veletrgovina i prijevoz [2]. Prednosti koncepta 3PL proizlaze iz ekonomije obujma, mogućnosti kombiniranja u proširenom krugu poslova, bolje tehnološke opremljenosti, veće baze podataka, imovinske fleksibilnosti, stručnih i specijaliziranih kadrova, većih mogućnosti koordinacije, reduciranih financijskih rizika, posjedovanja velikih distribucijskih centara i

informativskih mreža i informativskih mreža. Ovaj koncept ima i nekoliko nedostataka koji proizlaze iz nemogućnosti kontroliranja brojnih ugovora i nedovoljne organizacijske centralizacije, što se negativno odražava na pouzdanost operatera [12].

3.4. Koncept 4PL operatera – mrežni integrator

Koncept 4PL zasniva se na intelektualnom logističkom kapitalu i IT sustavima, a ne na posjedovanju infrastrukture (skladišta, terminali, uredi) i drugih materijalnih sredstava kao što su prijevozna sredstva, prekrcajna sredstva i slično, radi čega za pružanje usluge svojim klijentima koriste razne 3PL operatere.



Slika 5. Koncept 4PL operatera

Izvor: Matanović, D.: Pregled poslovanja logističkih operatera, Završni rad, FPZ, 2015.

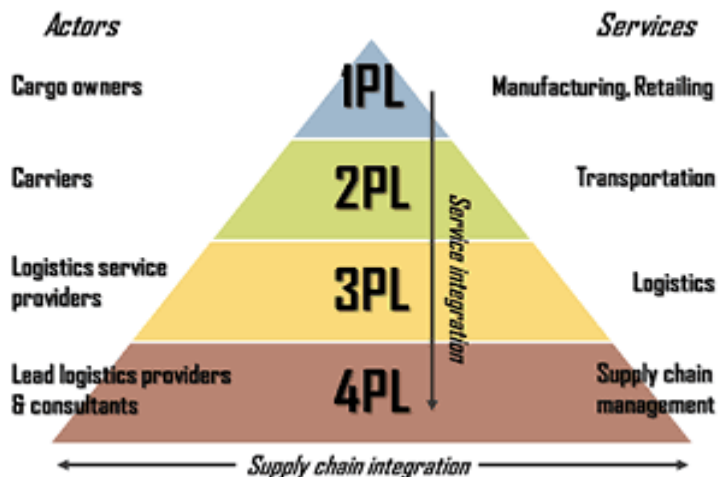
Koncept 4PL operatera kao baznog logističkog integratora je viši organizacijsko-upravljački oblik logističkog posredništva jer ispunjava sve ili većinu logističkih zahtjeva svojih klijenata i odgovara za sve ugovore raznih 2PL i 3PL operatera, za njihovo okupljanje i upravljanje konačnim rješenjima. 4PL operateri nude najveću dodatnu vrijednost proizvođačima jer imaju dodatne uslužne mogućnosti kao što su: planiranje, naručeni prijevoz, praćenje, konzultiranje,

primijenjena rješenja, financijske usluge i veoma bliske veze sa svim klijentima. Potrebno je istaknuti četiri značajna faktora koji su bitno doprinijeli afirmaciji koncepta 4PL, a to su [12]:

1. Internet poslovna ekonomija
2. Obrnuta logistika tj menadžment vraćanja proizvoda distributeru (lančana reakcija)
3. Razvoj pravovremenog upravljanja operativnom podrškom i informacijama
4. Usavršavanje tehnoloških rješenja, koje doprinose pravovremenim tokovima dobara, smanjenju troškova i povećanju satisfakcije klijenata.

3.5. Koncept 5PL operatera – menadžer lanca isporuke

Koncept 5PL koristi se u transformaciji opskrbnog lanca u opskrbnu mrežu. On upravlja mrežom različitih opskrbnih lanaca i razvija te implementira u bliskom kontaktu s klijentima najbolji mogući opskrbni lanac i opskrbnu mrežu. Oni su često povezani putem internet poslovanja zbog čijeg se utjecaja razvila elektronička logistika [12].



Slika 6. Koncepti logističkih operatera

Izvor: Logistika.com.hr, dostupno 26.5.2017.

4. Postupci i dokumentacija kod organiziranja prijevoza kontejnera

U praktičnoj realizaciji poslova špedicije uvijek su zastupljeni glavni elementi njihova tijeka i operativne tehnike. Obavljanje svakog pojedinačnog posla podrazumijeva određene posebnosti, pa tako i prijevoz kontejnerima ima svoje specifičnosti i detalje po kojima se razlikuje od organiziranja drugih vrsta poslova. Glavna značajka kontejnerskog prometa je njegova intermodalnost, a intermodalni promet podrazumijeva određena rješenja u samoj organizaciji koje pojednostavljuju ili mijenjaju određene organizacijske poslove. Prema špediterovoj ulozi u prijevoznom pothvatu, operativne poslove čine sljedeće skupine radnji [1]:

- prijam dispozicija i pozicioniranje
- disponiranje
- zaključivanje prijevoznih kapaciteta
- ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava
- ugovaranje prekrcaja i skladištenja
- osiguranje robe u prijevozu
- predaja robe na prijevoz, ukrcaj, prihvrat robe i iskrcaj
- angažiranje inspeksijskih službi
- zastupanje u carinskom postupku i aviziranje

Definicije Međunarodnog foruma za transport svrstavaju intermodalni, multimodalni i kombinirani transport u istu definiciju, jer opisuju samo njihovo osnovno obilježje. Njihovo osnovno obilježje je prijevoz robe u standardiziranim jedinicama tereta (npr. kontejner) uz obavezan prijevoz na dva ili više načina prijevoza (npr. prijevoz morskim putem, cestom ili željeznicom). Multimodalni prijevoz najšireg je karaktera, a intermodalni i kombinirani prijevoz njegove su sastavnice. Kombinirani prijevoz je definiran samo kao podsustav intermodalnog prijevoza, ali uz uvjet da je početna ili krajnja faza prijevoza obavljena putem cestovnog prometa. Za razliku od definicija Konvencije UN-a o međunarodnom multimodalnom transportu roba, prema definicijama Međunarodnog foruma za transport, broj organizatora prijevoza, broj ugovora te obavlja li se prijevoz preko jedne ili više država ne pravi razliku i to uopće nije

obuhvaćeno definicijama. Navedene definicije trebale bi predstavljati svjetski uvriježene definicije [6].

Prijevoz kontejnera podrazumijeva prijevoz na najmanje dva načina, više prometnih grana, jedan ugovor o prijevozu, kao i to da su pošiljatelj i primatelj iz dvije različite države. Možemo zaključiti kako je prijevoz kontejnera oblik intermodalnosti i praktična organizacija ovakvog posla najčešće podrazumijeva FBL (eng. Intermodal Transport Bill of Lading) teretnicu. FBL teretnica je teretnica namijenjena isključivo za intermodalni transport. Izdaje ju Međunarodni savez špediterskih udruženja (FIATA) s ciljem pojednostavljenja same organizacije i postupaka vezanih za prijevoz kontejnera. Međunarodna udruga špeditera osnovana je 31. svibnja 1926. godine u Beču. Osnovana je od strane velikih međunarodnih špeditera koji su uvidjeli mogućnosti za pojednostavljenjima prijevoza u pogledu same dokumentacije. To je nevladina organizacija koja danas obuhvaća oko 40 tisuća špediterskih i logističkih poduzeća, te zapošljava oko 10 milijuna špeditersko-logističkih stručnjaka u 150 država diljem svijeta. Sjedište joj je u Zurichu, a regionalni ured za Aziju nalazi se u Bombayu. Uloga organizacije je da unaprjeđuje špeditersku djelatnost u svijetu, te da sudjeluje u radu drugih međunarodnih udruga, te drugim transportnim agencijama i institucijama UN-a pri donošenju različitih međunarodnih konvencija i dokumenata koji mogu utjecati na prijevoz robe i pružanje špediterskih usluga. Kroz zadnja četiri desetljeća Fiata je djelovala najuočljivije kroz dokumente i obrasce koje je donijela sa svrhom pojednostavljenja rukovanja robom za vrijeme prijevoznog procesa i izvršenja dopreme robe do krajnjeg odredišta. Dokumenti Međunarodnog saveza špediterskih udruženja su [7]:

- FCR (engl. “Forwarders Certificate of Receipt”) – špediterska potvrda – neopoziva špediterska potvrda kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu primio robu u naizgled ispravnom stanju radi daljnje otpreme;
- FCT (engl. “Forwarders Certificate of Transport”) – špediterska transportna potvrda – isprava kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu, u točno određenom prijevoznom sredstvu u dobrom vanjskom stanju primio robu radi daljnje otpreme;
- FBL (engl. “Intermodal Transport Bill of Lading”) – teretnica za intermodalni prijevoz – služi u intermodalnom prijevozu sa ciljem izbjegavanja uspostavljanja više prijevoznih

isprava, bez obzira na broj korištenih prijevoznih sredstava različitih prometnih grana [Prilog 1]

- FWB (engl. “Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill) – teretni list za multimodalni prijevoz – neutrživi teretni list za multimodalni transport, koji je po sadržaju i namjeni veoma sličan FBL teretnici [Prilog 2]
- FWR (engl. “FIATA Warehouse Receipt”) – špediterska skladišna potvrda – prenosiva isprava (osim ako je na njoj naznačeno da je neprenosiva) kojom se potvrđuje da je određenog dana, u određenom mjestu, u određenom skladištu roba uskladištena u prividno ispravnom stanju;
- SDT (engl. “Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods”) – potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe – obrazac kojim pošiljatelj, kao nalogodavatelj špediteru, izjavljuje da je roba, koju špediter treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati, odgovara zahtjevima prijevoza opasnih stvari prema važećim međunarodnim pravnim aktima;
- SIC (engl. “Shippers Intermodal Weight Certification) – potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu – izdaje se kao dokaz o bruto težini tereta u kontejnerima ili poluprikolicama, ako je njihova bruto težina veća 29.000 funti ili 13.154 kg;
- FFI (engl. “FIATA Forwarding Instructions”) – špediterske upute – obrazac s 21 rubrikom u koji špediterov nalogodavac upisuje sve bitne upute i instrukcije koje su špediteru potrebne za kvalitetno obavljanje konkretnog posla.

Od svih navedenih dokumenata za kontejnerizaciju i multimodalni prijevoz najvažnije su FBL i FWB teretnice koje će u ovome radu biti detaljnije objašnjene.

FBL teretnica je nastala 1992. godine. Svoju prethodnu verziju ima u FIATA teretnici za kombinirani transport iz 1970. godine koja je, uz revizije iz 1982. i 1984. godine, neprekidno bila u uporabi do izdavanja nove verzije teretnice 1992. godine, iako su se standardni uvjeti, tiskani na njenoj poleđini u nekoliko navrata usklađivali s uvjetima, uzancama, običajima i pravnim propisima koji su se mijenjali tijekom više od 20 godina koliko je teretnica bila u uporabi. Uz teretnicu, FIATA je izdala i Uputstvo o upotrebi teretnice koje predstavlja sastavni dio licence, odnosno ugovora, kojeg FIATA sklapa s nacionalnim špediterskim udruženjima. FIATA-

teretnica za multimodalni transport ima šest listova od kojih su dva lista plave boje, a četiri lista bijele boje. Standardni uvjeti tiskani su na poleđini svih listova FBL i to na prva dva lista (obično se radi o originalima) plave boje na engleskom jeziku i slijedeća četiri lista (obično se radi o kopijama) bijele boje na jeziku nacionalnog udruženja međunarodnih špeditera. Najvažniji se odnose na primjenu standardnih uvjeta, izdavanje teretnice, prenosivost teretnice, prijevoz opasnih tvari, odgovornost operatora multimodalnog transporta, ograničenje odgovornosti operatora multimodalnog transporta, vozarinu i troškove te sudbenost i primjenu prava [8].

FWB teretnica je dokument izdan 1997. godine i radi se o teretnom listu za multimodalni transport koji je po sadržaju i namjeni sličan FBL teretnici za multimodalni transport, ali s bitnom razlikom u tome što nije utrživi dokument, odnosno ne predstavlja vrijednosni papir. FIATA-in teretni list za multimodalni transport sadrži na poleđini 20 standardnih uvjeta. Iz usporedbe Standardnih uvjeta FIATA FWB (1997. godina) i Standardnih uvjeta FIATA FBL (1992. godina) proizlazi da im je zajednički cilj afirmirati međunarodnog špediteta kao operatora međunarodnog transporta, koji ne samo da organizira transportne i logističke procese nego ih on kvalitetno, odgovorno i profesionalno obavlja bez obzira na njihovu složenost i udaljenost mjesta preuzimanja od mjesta isporuke. FBL teretnica predstavlja vrijednosni papir osim ako nije označena kao „neutrživa“ (nenegocijabilna). Utrživa FBL daje pravo vlasništva nad robom i indosiranjem takve teretnice stječe se pravo prijema robe ili izvršenje prijenosa vlasništva nad robom. U praktičnoj primjeni multimodalnog transporta oba dokumenta imaju svoje pravne i gospodarske prednosti [8].

4.1. Prijam dispozicija i pozicioniranje

Dispozicija [Prilog 3] je nalog i ovlaštenje špediteru za otpremu odnosno dopremu robe, zastupanje u carinskom postupku, kao i za obavljanje drugih radnji u svezi s tim. Ukoliko ne odbije dispoziciju, smatra se da je špediter preuzeo obvezu njezina izvršenja. Dispozicija treba sadržavati sve podatke koji su špediteru potrebni za njezino ispravno i pravodobno izvršenje. Osnovni podaci koje komitent navodi u dispoziciju su [1]:

- podaci o komitentu (izvozniku, odnosno uvozniku) i korisniku robe: naziv i adresa tvrtke, broj telefona i telefaksa, e-mail adresa, ime odgovorne osobe i drugo,
- podaci o primatelju robe (stranom kupcu) ako se radi o otpremi, odnosno izvozu, odnosno podaci o pošiljatelju robe (stranom dobavljaču) ako se o dopremi, odnosno uvozu: naziv i adresa tvrtke, broj telefona i telefaksa, ime odgovorne osobe i drugo.
- broj izvoznog, odnosno uvoznog zaključka,
- podaci o robi: trgovački naziv na hrvatskom i na stranom jeziku, vrijednost, količina, broj koleta i način pakiranja,
- paritet isporuke prema Incoterms-u,
- podaci o instradaciji,
- podaci o osiguranju,
- podaci o vrsti carinskog postupka,
- naputak za daljnju otpremu nakon carinjenja (kod uvoza/dopreme),
- popis dokumenata dostavljenih u pravitku: atesti, carinske fakture, certifikati o kakvoći, uvozne dozvole, uvjerenja o podrijetlu robe..

Za svaku primljenu dispoziciju špediter određuje jedinstveni broj, a taj broj se naziva broj pozicije. Broj pozicije označava broj pod kojim se pošiljka uvodi u pozicijsku knjigu, odnosno u bazu podataka ako se evidencija vodi putem računala. Pozicijski broj je prijeko potreban zbog lakšeg i preglednijeg uvida u mnogobrojne poslove koje špediter vodi istovremeno. Nakon što je pošiljki dodijeljen pozicijski broj, špediter pod tim brojem otvara pozicijsku mapu. Pozicijske mape tiska svaka špedicija prema svojim potrebama. Na prednjoj strani su rubrike u koje se upisuje broj pozicije, podaci iz dispozicije komitenta i podaci o tijeku njezina izvršenja. Na unutarnjoj strani mape su rubrike predviđene za evidenciju troškova i saldiranje pozicije. Kako ne bih došlo do nesporazuma u daljnjem postupku organizacije špediterskog posla, svi poslovi vezani za korespondenciju u svezi s pošiljkom vode se s pozivom na odnosni broj pozicije [1].

4.2. Disponiranje

Nakon što se evidentirana primljena dispozicija i njen prijem potvrdi komitent, pozicijska mapa u kojoj je pohranjena sva dokumentacija prelazi na instradaciju kako bi se utvrdila upute za disponiranje robe. Proces disponiranja tako obuhvaća definiciju svih elemenata koji su bitni za efikasno obavljanje transporta. Instradacija se može obavljati u dva slučaja. Prvi slučaj je da komitent sam propiše način dopreme i prijevozni put dok u drugom slučaju komitent to ostavlja na volju špediteru u skladu s kupoprodajnim ugovorom. U drugom slučaju roba se instradira prema zahtjevima komitenta, osim ako on prilikom planiranja nije učinio pogrešku koja ide na njegovu štetu. Transportne instrukcije [Prilog 4] predstavljaju nalog za otpremu robe, kojim se određuje rok i način na koji se otprema mora obaviti. Pošiljatelj je dužan postupiti prema određenim instrukcijama, te nakon obavljene otpreme robe o tom izvijestiti špeditera i dostaviti mu tražene podatke [1].

4.3. Zaključivanje teretnog prostora

Nakon obavljene instradacije na špediteru je da odabere najpovoljnijeg prijevoznika i nakon toga zaključi (rezervira) teretni prostor. Rezervacija teretnog prostora odnosi se na odgovarajući termin ukrcaja, odnosno otpreme. Nakon rezervacija slijede radnje koje uključuju prikupljanje dokumenata koji su karakteristični za svaku prometnu granu prijevoza robe. Danas se više ne primjenjuje papirnati obrazac zaključnice, već se zaključivanje obavlja elektronski [Prilog 5], a potvrdu o zaključenju, odnosno rezervaciji [Prilog 6] špediter dobiva elektroničkom poštom [1].

4.3.1. Zaključivanje teretnog prostora u pomorskom prijevozu

Unutar ove vrste prijevoza teretni prostor se zaključuje (rezervira) Zaključnicom broskog prostora. Osnovni podaci koje sadrži Zaključnica su: podaci o krcatelju, podaci o

brodaru i njegovom agentu, naziv broda, prijevozni put, ukrcajna i iskrcajna luka, termin ukrcaja, podaci o robi odnosno potrebnom teretnom prostoru [1].

4.3.2. Zaključivanje teretnog prostora u unutarnjoj plovidbi

Brodar preuzima komandne pošiljke u lučkom skladištu, bez potrebne rezervacije. Zaprimljene pošiljke se ukrcajavu prema raspoloživim kapacitetima i u skladu s redom plovidbe (linijska plovidba). Prijevoz robe u slobodnoj plovidbi zaključuje se na isti način kao i u pomorskom prometu [1].

4.3.3. Zaključivanje teretnog prostora u zrakoplovnom prijevozu

Nakon što najavi aviopošiljku službi robnog prometa zrakoplovnog prijevoznika, špediter traži potvrdu rezervacije teretnog prostora za određeni let. S obzirom da nije predviđen nikakav posebni dokument rezervacija se obavlja telefonom ili telefaksom [1].

4.3.4. Zaključivanje teretnog prostora u željezničkom prijevozu

Otpremanje vagonskih pošiljaka moguće je uz prethodnu narudžbu vagona. Špediter naručuje vagone na temelju vrste i količine robe koju mora otpremiti. Također, prilikom narudžbe vagona špediter mora uzeti u obzir i tehnologiju ukrcaja/iskrcaja, te stvarne mogućnosti željeznice glede vagona. Proces narudžbe vagona temelji se na vagonskoj narudžbenici koju pošiljatelj treba ispuniti i kupiti na kolodvorskoj blagajni. Unutar narudžbe pošiljatelj mora navesti nadnevak namjeravanog ukrcaja, vrstu robe, približnu masu, određeni kolodvor i vrstu vagona [1].

4.3.5. Zaključivanje teretnog prostora u cestovnom prijevozu

Proces započinje špediter na način da upućuje upit prijevozniku za prijevoz robe unutar kojeg navodi termin ukrcaja, mjesto ukrcaja i iskrcaja, opis robe (vrsta, količina, način pakiranja). Nakon zaprimljenog upita, prijevoznik daje svoju ponudu s cijenom i uvjetima plaćanja. U slučaju odgovarajuće ponude, špediter daje prijevozniku narudžbu kamionskog prijevoza [1].

4.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava

Bez obzira da li ugovaranje prijevoza radi u svoje ime ili u ime komitenta ovaj dio za špeditera predstavlja preduvjet za izvršenje osnovnog zadatka: otpreme odnosno dopreme robe. Zaključivanju ugovara o prijevozu špediter pristupa na način da nastupa u svoje ime, ali za račun komitenta. S obzirom na to, špediter može biti naveden kao pošiljatelj, odnosno krcatelj u prijevoznoj ispravi [1].

4.4.1. Ugovaranje prijevoza i prijevoznih isprava u pomorskom prijevozu

Dokument kojim se brodar obvezuje da će prevesti robu iz jednog mjesta na drugo, a prijevoznik obvezuje da će mu za to platiti prijevoz naziva se ugovor o prijevozu. Unutar ugovora o prijevozu pojavljuju se i krcatelj i primatelj. Prijevozne isprave koje se koriste za ugovaranje prijevoza u pomorskom prometu su: brodarski ugovor prijevoznički ugovor i teretnica. Brodarski ugovor [Prilog 7] je dokument kojim se zaključuje prijevoz robe u slobodnoj plovidbi. Može se odnositi na cijeli brod, razmjerni dio broda ili na određeni brodski teretni prostor (skladište). Brodarski ugovori s obzirom na način obračuna prijevoza mogu biti: brodarski ugovor na putovanje i brodarski ugovor na vrijeme. Prijevoznički ugovor je dokument kojim se zaključuje prijevoz određene robe u linijskoj plovidbi. Prijevoz se obavlja na određenoj relaciji na kojoj brodar prikuplja različite pošiljke generalnog tereta. Na kraju prijevoza brodar

mora za svaku pošiljku zaključiti poseban ugovor o prijevozu. Teretnica [Prilog 8] je prijevozna isprava u pomorskom prijevozu koja predstavlja dokaz o zaključenom ugovoru o prijevozu. Teretnica služi kao dokaz da je brodar preuzeo robu na prijevoz i obvezu brodara da je robu iz teretnice predao primatelju u istom stanju u kakvom je preuzeta na brod. Brodska teretnica je vrijednosni papir budući da prijenos teretnice omogućuje i prijenos vlasništva [1].

4.4.2. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava u unutarnjoj plovidbi

Jedina razlika u odnosu na pomorsku plovidbu odnosi se na postojanje dvije prijevozne isprave. Uz već spomenutu teretnicu, u unutarnjoj plovidbi pojavljuje se i teretni list. Za razliku od teretnice, teretni list se ne može primijeniti u svrhu prijenosa vlasništva, pa s obzirom na to nije vrijednosni papir [1].

4.4.3. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava u zrakoplovnom prijevozu

Prijevozna isprava na temelju koje se prevozi roba u zrakoplovnom prometu naziva se zrakoplovni teretni list [Prilog 9]. Špediter koji otprema robu u zrakoplovnom prometu mora biti registriran kao IATA agent. Također, špediter mora imati zaključen ugovor sa zrakoplovnim prijevoznikom o obavljanju poslova robnog agenta. Zaključeni ugovor daje ovlasti špediteru za izdavanje teretnih listova i zaključivanje ugovora o prijevozu u ime dotičnog prijevoznika [1].

4.4.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava u željezničkom prijevozu

Prijevozna isprava koja se primjenjuje u prijevozu robe željeznicom naziva se teretni list za međunarodni promet (CIM) [Prilog 10]. Prilikom preuzimanja vagona u otpremnom skladištu, pošiljatelj mora predati ispunjeni teretni list skladištaru. Nakon primitka, skladištar mora provjeriti ispravnost obavljenog ukrcaja robe te zatvoriti i plombirati vagon. Na samom kraju, skladištar potvrđuje prijam pošiljke na teretnom listu koji vraća pošiljatelju i upućuje ga na blagajnu otpreme gdje zaključuje ugovor o prijevozu [1].

4.4.5. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava u cestovnom prijevozu

Prijevozna isprava u međunarodnom cestovnom prijevozu robe je teretni list za međunarodni promet [Prilog 11], propisan Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR) [1].

4.5. Transportno osiguranje robe

Osiguranje robe prilikom transporta nije obavezno. Stoga, špediter osigurava robu samo u slučaju ako je komitent u dispoziciji izričito zatražio da se roba osigura prilikom transporta. U tom slučaju komitent treba navesti vrijednost osiguranja, relaciju (itinerar), te osigurane rizike. Ukoliko komitent nije naveo osigurane rizike tada špediter navodi samo osnovne transportne rizike. Špediter zaključuje ugovor o osiguranju u ime i za račun komitenta. Postupak se sastoji u tome da špediter podnese osiguravatelju prijavu osiguranja sa svim podacima potrebnim za osiguranje. Temeljem primljene prijave osiguranja, osiguravatelj obračunava premiju osiguranja, izdaje policu osiguranja i dostavlja ju špediteru [1].

4.6. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj

Unutar ove faze, špediter obavlja funkciju pošiljatelja, odnosno krcatelja bez obzira da li to radi u svoje ime ili u ime pošiljatelja. Dokumenti i radnje koje su potrebne prilikom predaje robe na prijevoz i ukrcaj ovise o prometnoj grani, svojstvima robe, tehnologiji prijevoza i ukrcaja.

Predaja robe na prijevoz i ukrcaj u pomorskom prijevozu - nakon dolaska robe u luku pa sve do ukrcaja u brod potrebno je obaviti više lučkih manipulacija. Obavljanje tih manipulacija krcatelj naručuje lučkom dispozicijom. Na temelju vrste i količine robe, te ovisno o dinamici i organizaciji prijevoza i prekrcaja, roba se može iskrcati na dva načina. Nakon prispjeća u luku može se obaviti izravni prekrcaj iz sredstva kopnenog prijevoza u brod. Izravni prekrcaj robe mora se obaviti pod carinskom kontrolom. S druge strane, roba se nakon prispjeća u luku može prvo iskrcati iz sredstva kopnenog prijevoza u carinsko skladište [1].

Predaja robe na prijevoz i ukrcaj u unutarnjoj plovidbi - predaja robe na prijevoz i ukrcaj u unutarnjoj plovidbi uključuje iste dokumente i postupke kao i u pomorskom prometu [1].

Predaja robe na prijevoz i ukrcaj u zrakoplovnom prijevozu - zadaća pošiljatelja je da pošiljku koja je namijenjena za zračni prijevoz preda službi robnog prometa zračne luke u za to određenim skladištima (domaće, izvozno skladište). Nakon toga dobivenu potvrdu uskladištenja pošiljatelj predaje špediteru kako bi se mogli obavljati daljnji postupci povezani s otpremom robe: vaganje, kontrola (skeniranje) pošiljke, ispostavljanje teretnog lista, lijepljenje, identifikacijskih naljepnica.. Unutar sljedećeg koraka špediter predaje ispunjen teretni list ovjeren carinskim žigom agentu prijevoznika, i samim time potvrđuje preuzimanje robe na prijevoz. Agent vraća špediteru primjerak teretnog lista za pošiljatelja, a sami postupak završava nakon što agent da nalog službi robnog prometa za iskladištenje robe i ukrcaj u zrakoplov [1].

Predaja robe na prijevoz i ukrcaj u željezničkom prijevozu - zadaća prijevoznika (željeznice) je ukrcaj komadnih pošiljaka u vagon, dok je zadaća pošiljatelja ukrcaj vagonskih pošiljaka koje sadrže pojedinačne kolete čija masa prelazi 1000kg ili čija duljina prelazi sedam metara [1].

Predaja robe na prijevoz i ukrcaj u cestovnom prijevozu- zadaća pošiljatelja je da u određenom roku obavi ukrcaj robe u kamion. Rok unutar kojeg je potrebno obaviti ukrcaj odnosno iskrcaj propisuje. Tarifa za cestovni prijevoz robe poslovne udruge Transkomerce iz Zagreba. Iako je taj rok propisan, on se može promijeniti posebnim dogovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza. Nakon obavljenog ukrcaja, ovjerom teretnog lista prijevoznik potvrđuje preuzimanje robe na prijevoz [1].

4.7. Prihvat robe i iskrcaj

Za špeditera se prihvat robe sastoji u obavljanje funkcija primatelja i organizaciji daljnje otpreme, odnosno dostave robe primatelju. Funkcija primatelja obuhvaća poslove u vezi s izdavanjem naloga i obavljanjem radnji koje su u vezi s iskrcajem i preuzimanje robe od prijevoznika. Način iskrcaja, prijehata robe i daljnje otpreme razlikuje se ovisno o prometnoj grani. Prihvat robe i iskrcaj u pomorskom prijevozu - nakon prispjeća broda u luku, agent upućuje pismo spremnosti [Prilog 12] kojim izvještava primatelja o spremnosti broda za iskrcaj robe. Primatelj ima bezuvjetno pravo preuzimanja robe od brodara na temelju isprave Bez zapreke [Prilog 13]. Ovu ispravu primatelju izdaje agent brodara u zamjenu za original teretnice, nakon što primatelj podmiri sve obveze prema brodaru [1].

Prihvat robe i iskrcaj u unutarnjoj plovidbi - proces aviziranja i preuzimanja robe temelji se na istim ispravama kao i u pomorskom prijevozu. Jedina razlika je u prijevoznim ispravama s obzirom da se u unutarnjoj plovidbi koriste teretnica i teretni list [1].

Prihvat robe i iskrcaj u zrakoplovnom prijevozu - služba robnog prometa zračne luke ima zadatak da avizira primatelja o prispjeću pošiljke u zračnu luku. Nakon što je zaprimio obavijest o prispjeću (avizo), primatelj treba kod službe robnog prometa iskupiti prijevoznu ispravu-zrakoplovni teretni list (AWB) [Prilog 9]. Roba se iskrcava i zrakoplova u carinsko skladište zračne luke i tamo ostaje pod carinskim nadzorom sve do završetka carinskog postupka. Nakon obavljenih carinskih formalnosti, špediter daje nalog na temelju kojeg se roba iskladišti i ukrcava na prijevozno sredstvo kojim se roba dalje otprema, odnosno dostavlja primatelju [1].

Prihvat robe i iskrcaj u željezničkom prijevozu - operativna služba koja se nalazi u određišnom kolodvoru (kolodvoru prispjeća) avizira primatelja o prispjeću pošiljke. Primatelj, nakon što je obaviješten o prispjeću, mora na blagajni prispjeća iskupiti prijevoznu ispravu - teretni list za međunarodni promet (CIM), te preuzeti robu [1].

Prihvat robe i iskrcaj u cestovnom prijevozu - po prispjeću robe u krug određišne carinarnice prijevoznik (vozač kamiona) obavještava špeditera koji obavlja carinske formalnosti, te mu predaje carinske dokumente, prijevoznu ispravu - teretni list za međunarodni cestovni prijevoz (CMR teretni list) i ostale dokumente koji prate robu [1].

4.8. Angažiranje inspeksijskih službi

Do angažiranja inspeksijskih službi dolazi prilikom uvoza i provoza roba. Kontrolu robe obavlja inspeksijska služba s obzirom na vrstu robe. Inspeksijske službe ustrojene na graničnim prijelazima mogu biti:

- Sanitarna inspekcija - oblik inspekcije kojoj je osnovna zadaća kontrola pošiljaka namirnica i predmeta opće uporabe koji pri uporabi dolaze u neposredan odnos s kožom ili sluznicom.
- Veterinarska inspekcija - inspekcija koja kontrolira pošiljke životinja, životinjskih proizvoda. Životinjske hrane i drugih proizvoda koji sadrže sastojke životinjskog podrijetla.
- Fitosanitetska inspekcija - oblik inspekcije koja kontrolira pošiljke bilja i biljnih proizvoda, te drva i proizvoda šumarstva i drvne industrije.

Odmah pri prispjeću robe na granični prijelaz, prijevoznik, odnosno njegov agent moraju nadležnom graničnom inspektoratu podnijeti Zahtjev za kontrolu pošiljke [Prilog 14]. U pomorskom prometu i unutarnjoj plovidbi taj zahtjev podnosi agent broдача, u željezničkom prometu granični željeznički kolodvor, a u cestovnom i zračnom prometu špediter [1].

4.9. Zastupanje u carinskom postupku

Uloga špeditera prilikom carinskog postupka s robom u međunarodnom prometu je da zastupa svog komitenta tj. da u cijelom procesu nastupa kao njegov opunomoćenik. Nalog i ovlaštenje koji su mu potrebni za zastupanje komitenta, špediter dobiva dispozicijom komitenta. Dispozicijom komitenta, špediter dobiva nalog i ovlaštenje koje mu je potrebno za zastupanje u postupku kod carinarnice. Zastupanje u smislu Carinskog zakona može biti izravno i neizravno. Sva roba koja se uvozi, odnosno unosi u carinsko područje Republike Hrvatske, mora se na propisan način prijaviti graničnoj (ulaznoj) carinarnici. Taj se postupak naziva podnošenje robe, a uključuje podnošenje carinske deklaracije na propisanom obrascu jedinstvene carinske deklaracije (JCD) [Prilog 15], carinsku provjeru robe odnosno carinskih obilježja, te zaprimanje i ovjeru deklaracije. Uz Jedinstvenu carinsku deklaraciju prilažu se prijevozni dokumenti i fakture, a ovisno o vrsti i namjeni robe i drugi dokumenti koji prate robu, primjerice uvjerenje o podrijetlu, veterinarski, sanitarni i fitosanitetski certifikat i drugo [1].

4.10. Aviziranje

Pod pojmom aviziranje označavaju se aktivnosti vezane uz izvještavanje komitenta o izvršenju pojedinih faza dopreme, otpreme, odnosno provoza robe. Špediter najčešće izvještava komitenta o izvršenju samo onih radnji koje su značajne za određene dijelove u procesu prijevoza, kao što su:

- predaja robe na prijevoz,
- prelazak granice,
- prispijeće robe u luku, željezničku postaju ili terminal,
- prispijeće u krug carinarnice i carinjenja robe,
- prekrcaj i daljnja otprema,
- termin iskrcaja i drugo.

Špediter avizira komitenta o kretanju pošiljke na dijelu prijevoznog puta koji se s obzirom na ugovoreni paritet isporuke nalazi u području njegove odgovornosti. Aviziranje je bitno i zbog

pravodobnog poduzimanja svih radnji koje su neophodne za nesmetano obavljanje prijevoznikog posla, te za prihvatanje robe [1].

5. Poslovanje logističkog operatera s osvrtom na organizaciju prijevoza kontejnera

Poslovanje logističkog operatera u širem smislu podrazumijeva niz raznovrsnih poslova. Pa tako, osim navedenih radnji u pogledu izdavanja dokumentacije i upravljanja postupcima prijevoza, ukrcaja, prekrcaja i iskrcaja, poslove logističkog operatera čine i neke druge radnje, primjerice odabir najpovoljnijeg itinerara, komunikaciju sa svim uključenim subjektima prijevoza, najam kontejnera i praćenje prijevoza po cjelokupnoj relaciji putem satelitskih pozicijskih sustava, odnosno GPS-a.

5.1. Prikaz operativnih postupaka organizacije prijevoza kontejnera

Cjelokupan operativni postupak organizacije i prijevoza kontejnera sa stajališta logističkog operatera, od početne točke do točke krajnjeg odredišta možemo opisati kroz nekoliko najvažnijih točaka, a to su:

1. Zaprimanje naloga od korisnika – korisnik šalje upit logističkom operateru sa svim detaljnim podacima o robi koju želi prevesti, odnosno dopremiti na određeno mjesto. Upit mora sadržavati podatke koji će detaljno opisati sve specifikacije robe (težina, dimenzije, količina, mjesto utovara, mjesto istovara),
2. Traženje rješenja sa korisnicima, odnosno prijevoznicima – ovaj korak podrazumijeva odabir efikasnog i odgovornog prijevoznika ili broдача i pronalaženje najboljih tehnološko-tehničkih rješenja za realizaciju samog prijevoza,
3. Slanje ponude klijentu – nakon razgovora sa odabranim prijevoznikom, logistički operater predstavlja i prezentira svom klijentu sva odabrana, odnosno njemu najbolja rješenja za realizaciju. Ova ponuda mora sadržavati informacije o načinu prijevoza, troškovima prijevoza, cijeni prijevoza, odabrane rute putovanja, informacije o prijevoznom sredstvu te mjesto i vrijeme utovara robe. Prihvatanjem ponude, klijent se obvezuje da će postupiti prema svim navedenim uvjetima, naročito u pogledu pravodobnog plaćanja usluge i uvjeta plaćanja.

4. Slanje naloga prijevozniku – logistički operater obavještava svog prijevoznika da je klijent prihvatio sve uvjete iz ponude te mu šalje nalog za ispunjenje ugovorenog posla. Nalog mora sadržavati sve potrebne informacije koje mogu poslužiti prijevozniku i transportne instrukcije ili dodatne napomene u pogledu postupanja sa robom. Potpisom prijevoznika na nalogu, postupak prijevoza obvezuje se biti obavljen prema svim navedenim uputama i postupcima.

Poštovani,

Vežano uz upit za pomorski prijevoz na niže navedenoj relaciji, šaljem Vam slijedeću ponudu:

Vrsta tereta :
Mjesto ukrcanja :
Luka ukrcanja :
Luka iskrcaja : Rijeka
Mjesto iskrcaja :

Vozarina važeća do: 30.04.2011.

| | | | | |
|---------------------------------|-----|--------|--------|-------|
| BAS – Osnovna pomorska vozarina | | 20'dry | 40'dry | 40'hc |
| | USD | 475* | 950 | 950 |
| | USD | 525 | 900 | 900 |

Dodaci važeći za tekući mjesec:

| | Valuta | Osnova | 20'cnt | 40'cnt |
|-------------------------------------|--------|-------------|--------|--------|
| BAF – Bunker Adjustment Factor | USD | cntr | 405 | 810 |
| CAF – Currency Adjustment Factor | USD | BAS,ERS,STT | 8,79% | 8,79% |
| ERS – Emergency Risk Surcharge | USD | cntr | 45 | 90 |
| STT – Suez Canal Surcharge | USD | cntr | 25 | 50 |
| SER – Carrier Security Surcharge | USD | cntr | 9 | 9 |
| DHC - Manipulacija u luci iskrcaja | USD | cntr | 150 | 150 |
| DDF - Dokumentacija u luci iskrcaja | EUR | Teretnica | 60 | 60 |

Routing i trajanje putovanja:

Za točne podatke o routingu i trajanju putovanja, molimo da pogledate na nize navedenom linku:

Informacije o routingu i trajanju putovanja su zasnovani na pro forma rasporedu kretanja brodova, te stoga brodar zadržava za sebe pravo na promjenu istog bez prethodne najave.

Napomene:

Ponuda zavisi o raspoloživosti opreme i prostora na brodu.

Slika 7. Ponuda brodara

Izvor: Dokumentacija Zagrebšped d.o.o.

5. Utovar kontejnera na prijevozno sredstvo – ova stavka podrazumijeva da se kontejner već nalazi na mjestu utovara spreman za realizaciju, odnosno utovar i prijevoz brodom, kamionom, željezničkim vagonom ili zrakoplovom. Postupak utovara razlikuje kod svake prometne grane i ima pojedine posebnosti. Posebnosti se očituju u korištenim prekrcajno-mehanizacijskim sredstvima i njihovim svojstvima i karakteristikama.
6. Transport - nakon što je roba, odnosno kontejner ukrcan na prijevozno sredstvo, potrebno je prikupiti sve prijevozne isprave koje se razlikuju ovisno o prometnoj grani kojom se kontejner prevozi.
7. Istovar robe primatelju – nakon što je brod stigao u kontejnersku luku obavlja se iskrcaj kontejnera i skladišti se putem prekrcajno-mehanizacijskih dizalica koje kontejner privremeno skladište na kontejnerskom terminalu ili se direktno kontejner utovara na kamion, odnosno željeznički vagon. Prijevozne isprave u ovom postupku moraju biti potpisane od strane primatelja, sa svim potrebnim pečatima i uvjerenjima o tome kako je roba došla u stanju u kakvom je primljena na utovar.
8. Predaja dokumentacije – nakon završene krajnje isporuke, prijevoznik svom klijentu uručuje robu sa svim uvjerenjima i dokumentima koji potvrđuju da je roba ispravna te da je njome rukovano prema transportnim instrukcijama kako je navedeno.
9. Izrada fakture – nakon zaprimanja robe, klijentu se dostavljaju, odnosno šalju prijevozne fakture koje se on obvezao podmiriti u određenom roku plaćanja, kako je navedeno u samom ugovoru i ponudi koju je potpisao prije same realizacije prijevoza.
10. Naplata – logistički operater potražuje svoja sredstva od klijenta te naplaćuje sve pružene usluge uključujući operaterovu proviziju za samu organizaciju prijevoza.

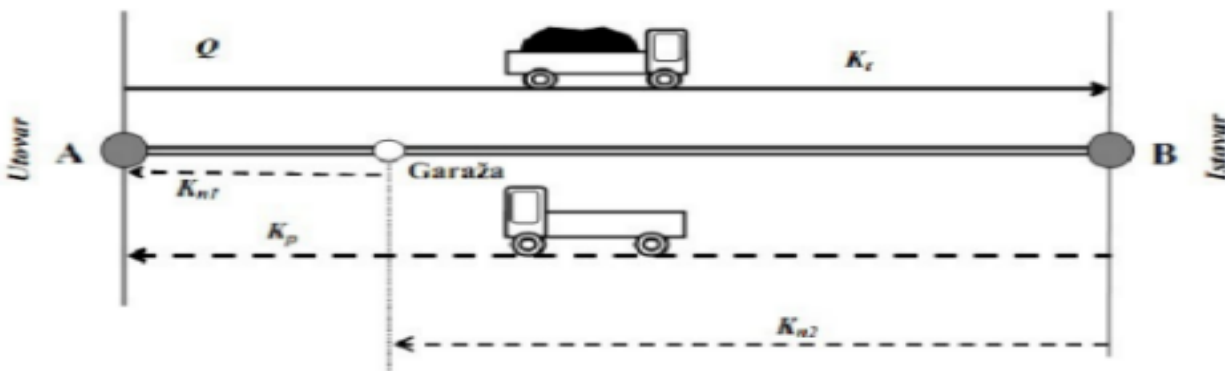
Ovim postupcima prikazan je konkretan uvid u postupke logističkog operatera. Realizacija samog posla vrlo je kompleksno područje i postupci se mogu razlikovati te sadržavati određena odstupanja od standardnih navedenih postupaka. Postupci ovise o mnogobrojnim unutarnjim i vanjskim faktorima. Svaki pojedinačno zaprimljeni nalog sadrži specifičnosti u pogledu raznolikosti robe na koju se odnose. Uspješnost i efikasnost pri obavljanju mnogobrojnih poslova logistički operater postiže stječući dugogodišnje iskustvo i praksu u organiziranju. Poznavanje raznih karakteristika materijala i robe uvelike doprinose kvaliteti prijevoznike usluge. Stoga, logistički operater uvijek mora biti „u korak s vremenom“, informiran, otvorenog uma, sklon učenju i stjecanju novih znanja, motiviran i odgovaran u svom postupanju.

5.2. Odabir itinerara

Itinerar je pravac kretanja prijevoznog sredstva od početne do završne točke zadanog prijevoznog sredstva. Duljina itinerara podrazumijeva prijeđeni razmak prijevoznim sredstvom od početne do završne točke itinerara. Tijekom prijevoznog procesa koriste se različiti modeli organizacije kretanja prijevoznih sredstava, ovisno o naravi robnih tokova i udaljenostima koje treba svladati. Prema tome, razlikuju se slijedeći oblici itinerara [9]:

- ponavljajući,
- radijalni,
- prstenasti,
- zbirni ili distributivni itinerar.

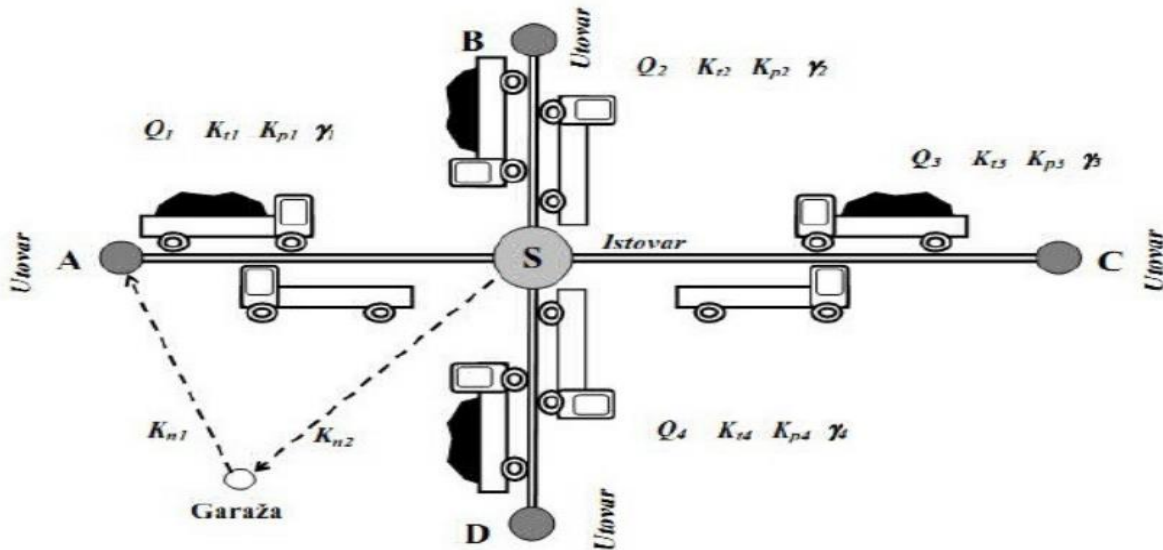
Ponavljajući itinerar je takvo kretanje vozila gdje se pojedine vožnje tijekom prijevoznog procesa ponavljaju istim itinerarom između dviju točaka. Takav oblik podrazumijeva prijevoz robe samo u jednom smjeru, prijevoz robe u oba smjera, te djelomično iskorištenje prijeđenog puta u jednom ili oba smjera. Shema ponavljajućeg itinerara sa praznom povratnom rutom prikazana je na slici 7.



Slika 8 Ponavljajući itinerar

Izvor: <http://documents.tips/documents/ponavljajuci-prevozno-put-itinereri.html>

Radijalni itinerar odgovara zbroju nekoliko ponavljajućih itinerara s prijevozom u jednom smjeru koji se spajaju u jednu točku s više mjesta isporuke ili se teret otprema sa jednog mjesta na veći broj lokacija, kako je prikazano na slici 8:



Slika 9 Radijalni itinerar

Izvor: <http://documents.tips/documents/ponavljajuci-prevozno-put-itinereri.html>

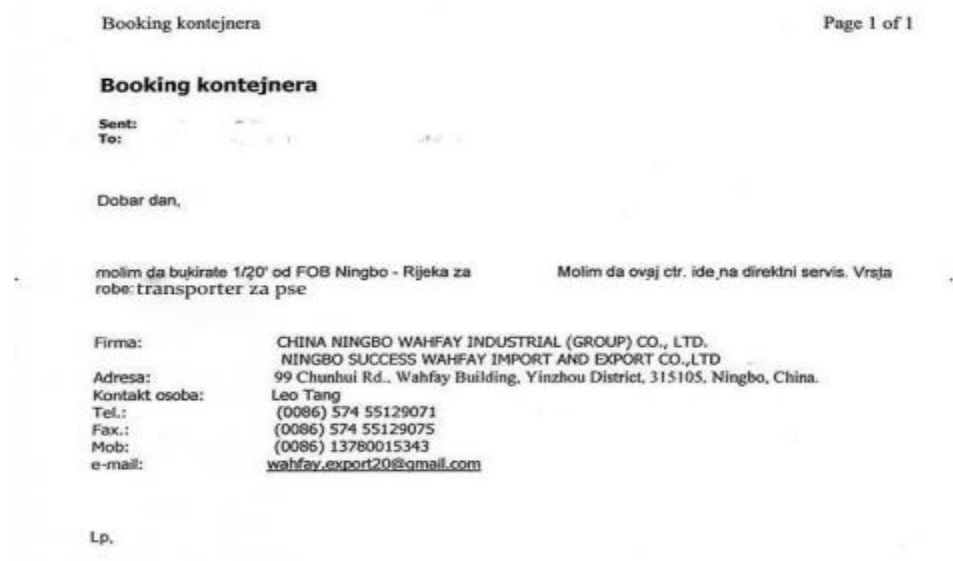
Prstenastim itinerarom smatra se kretanje prijevoznog sredstva po zatvorenom prstenu sastavljenom od prijevoza s nekoliko točaka utovara i istovara. Distributivni itinerar razlikuje se od prstenastog po tome što se tijekom vožnje postupno vrši utovar ili istovar robe. Odnosno to je itinerar pri kojemu se u obilasku lokacija koje poslužuje promatrano vozilo, jedna vrsta robe u vozilu postupno smanjuje, a druga povećava (distribucija mineralne vode po prodavaonicama i skupljanje prazne ambalaže) [9].

Kada je riječ o odabiru rute kojom će se vozilo kretati u konkretnoj situaciji transporta između početne i odredišne lokacije, može se reći da ona izravno utječe na varijabilne troškove kao što su potrošnja goriva, guma, trošak cestarine, tunelarine, troškovi trajekta, carinske pristojbe i sl. Naravno nije ista situacija ako se transport odvija rutom u nizinskom reljefu ili pak brdskom i planinskom. U takvim različitim situacijama potrošnja goriva na 100 prijeđenih kilometara može oscilirati 5 do 8 litara, ovisno o vrsti kamiona i masi robe koja se prevozi. Ako se ima na umu da tegljač ima prosječnu potrošnju od oko 35 litara goriva na 100 kilometara, ta činjenica ima važnu ulogu jer ako između početne i odredišne lokacije postoje takve dvije različite rute sa istom kilometražom, na taj način je moguće postići znatne uštede pogotovo ako se radi o većim udaljenostima. To naravno vrijedi ako se niti na jednoj ruti ne naplaćuje

cestarina. Ako se na jednoj od ruta naplaćuje cestarina potrebno je u kalkulaciju transportnih troškova uračunati i taj segment, te usporediti koja je kombinacija isplativija [9].

5.3. Najam kontejnera

Da bi došlo do sklapanja ugovora potrebno je točno definirati karakteristike robe koja će se prevoziti u kontejneru. Potrebno je odabrati potencijalnog dobavljača, poslati upit i zatražiti ponudu dobavljača. Gotovo uvijek logistički operater uzima ponude od više dobavljača i odabire onu najpovoljniju za njega i svog klijenta. Špediteri i logistički operateri posluju sa više dobavljača, pa na temelju iskustva u radu i učestalosti sklapanja kvalitetnih poslova, mogu ostvariti pogodnosti realizacije. Cijena samog prijevoza ovisi o ruti kojom brod plovi, o vremenu vožnje i drugim zahtjevima klijenta. Najam kontejnera je postupak koji se u današnje vrijeme sve češće vrši elektroničkim putem. Postoje mnogi internet servisi koji pružaju ovakve usluge, a logistički operateri dobro su upoznati sa njihovim radom i načinom rada. Jedan od primjera rezerviranja, odnosno najma kontejnera prikazan je na slijedećoj slici:

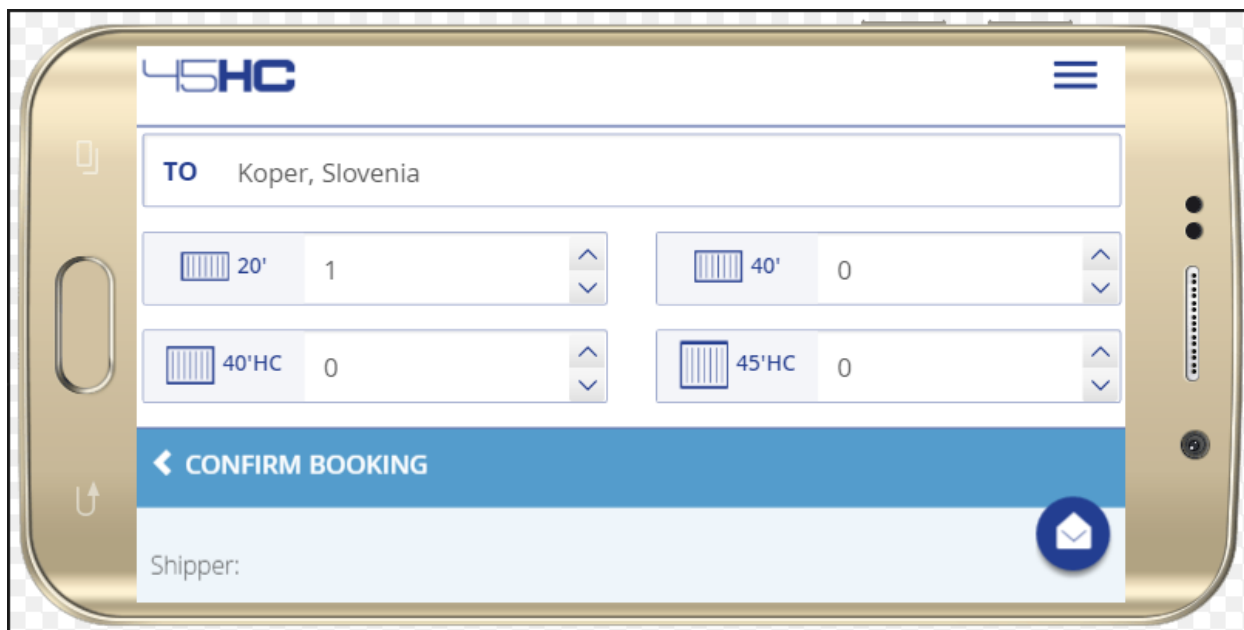


Slika 10. Rezerviranje kontejnera

Izvor: Ivanušić, T.: Uloga špeditera u racionalizaciji transportnih troškova, Završni rad, FPZ, 2015.

Na prethodnoj slici vidljivi su podaci o vlasniku kontejnera, njegovoj adresi te podacima o kontaktu. Rezerviranje kontejnera samo je početak logističkog posla. Ono slijedi nakon sklapanja ugovoru o prijevozu, a prethodi sastavljanju teretnice i drugih važnih podataka.

Jedan od najnovijih servisa za najam kontejnera predstavljen je na portalu PlutonLogistics 2017. godine. Njegovo ime je „45HC.com“ i radi se o online platformi koju je osmislila grupa slovenskih IT stručnjaka. Njihov cilj je da rezerviranje kontejnera bude jednostavno poput rezerviranja hotelske sobe. Ovu platformu napravio je Stefan Kukman, bivši menadžer prodaje u kompaniji „Kuehne Nagel“, te je na temelju dugogodišnjeg iskustva u bavljenju logističkim poslovima uvidio mogućnosti napredovanja u kontejnerskoj branši. Nije potrebno biti ekspert u poznavanju organizacije logistike kontejnerskog prometa, već je dovoljno imati fakturu dobavljača. Platforma funkcionira na način da se unose podaci u odgovarajuće rubrike i rezervaciju je moguće obaviti za 60 sekundi. U današnje vrijeme malim i srednjim poduzećima, pokazuju istraživanja kompanije 45HC, za prijevoz kontejner iz Shangai-a do skladišta u Beogradu, potrebno u prosjeku 12 dana da dobiju ponudu, 22 maila i 17 poziva da započnu transport. Rezervacija kontejnera bi trebalo biti jednostavnije, efikasnije i efektivnije [10].



Slika 11. Rezerviranje kontejnera putem mobilne platforme

Izvor: 45HC.com

6. Zaključak

U ovom Završnom radu obrađena je tematika vezana za organizaciju prijevoza kontejnera i poslova logističkog operatera u svrhu ostvarenja takvog prijevoza. U Republici Hrvatskoj broj logističkih operatera zadnjih godina stagnira i ne dolazi do većeg napretka. Barijere za ulazak stranih i velikih logističkih operatera gotovo da ne postoje, pa se lokalni logistički potencijal i intelekt ne ostvaruje u primjetnim količinama. Globalizacija sa sobom donosi mnogobrojne prednosti u pogledu otvorenosti i pristupačnosti udaljenim tržištima, ali informatičke tehnologije i sustavi još uvijek nisu dovoljno u primjeni. Razvoj novih tehnologija i sustava, poput platforme 45HC sigurno će transport i organizaciju prijevoza kontejnerom unaprijediti i dovesti na novu razinu. Kontejneri i kontejnerizacija još uvijek imaju perspektivu u daljnjem razvoju, a mogućnosti napretka i unaprjeđenja ovise o kreativnosti inovativnosti logističkih operatera pri obavljanju svoga posla. Obavljanje poslova logističkog operatera podrazumijeva mnoga znanja i vještine, pa je neophodno ulaganje u takve kadrove i njihovu motivaciju kako bi se postigla efikasna i prepoznatljiva logistička potpora u ovom dijelu Europe, pa je jednostavno zaključiti kako trenutni napredak i razvoj kontejnerizacije u Svijetu treba promatrati s nekoliko gledišta. Zasižno jedni od najvažnijih faktora razvoja su tehnologija i komunikacija, a posebnu pozornost logistički operater mora uputiti prema inovacijama i inženjerskim projektima koji moraju biti financijski podržani od strane velikih subjekata u kontejnerskoj branši. Također, mišljenje je da prostora za napredak i postizanje efikasnosti i efektivnosti uvijek postoji. Možemo zaključiti kako je napredak kontejnerizacije popraćen globalizacijom i događajima koji su obilježili svjetsku povijest, pa slijedom toga, informiranost i upućenost logističkih djelatnika u cjelokupno stanje problema zasižno može rezultirati efikasnijem i efektivnijem radu na svim razinama odlučivanja.

Varaždin, 6. rujna 2017.



IZJAVA O AUTORSTVU
I
SUGLASNOST ZA JAVNU OBJAVU

Završni/diplomski rad isključivo je autoesko djelo studenta koji je isti izradio te student odgovara za istinitost, izvornost i ispravnost teksta rada. U radu se ne smiju koristiti dijelovi tuđih radova (knjiga, članaka, doktorskih disertacija, magistarskih radova, izvora s interneta, i drugih izvora) bez navođenja izvora i autora navedenih radova. Svi dijelovi tuđih radova moraju biti pravilno navedeni i citirani. Dijelovi tuđih radova koji nisu pravilno citirani, smatraju se plagijatom, odnosno nezakonitim prisvajanjem tuđeg znanstvenog ili stručnoga rada. Sukladno navedenom studenti su dužni potpisati izjavu o autorstvu rada.

Ja, Ivan Spajić (ime i prezime) pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor/ica završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom ULOGA I ZADACI LOGISTIČKE OPOSREDAVAČKE PODUZEĆA U PROMETU NEKRETNOSTI (upisati naslov) te da u navedenom radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova.

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

(vlastoručni potpis)

Sukladno Zakonu o znanstvenoj djelatnosti i visokom obrazovanju završne/diplomske radove sveučilišta su dužna trajno objaviti na javnoj internetskoj bazi sveučilišne knjižnice u sastavu sveučilišta te kopirati u javnu internetsku bazu završnih/diplomskih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice. Završni radovi istovrsnih umjetničkih studija koji se realiziraju kroz umjetnička ostvarenja objavljuju se na odgovarajući način.

Ja, Ivan Spajić (ime i prezime) neopozivo izjavljujem da sam suglasan/na s javnom objavom završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom ULOGA I ZADACI LOGISTIČKE OPOSREDAVAČKE PODUZEĆA U PROMETU NEKRETNOSTI (upisati naslov) čiji sam autor/ica.

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

(vlastoručni potpis)

7. Literatura

Knjige:

- [1] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, 2010.
- [3] Zelenika, R.: Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001.
- [5.] Brnjac, N.: Intermodalni transportni sustavi, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, 2012.

Internet stranice:

- [2] Drašković, M.: Evolucija sistemskih logističkih provajdera, Montenegrin Journal of Economics, Podgorica, 2008. [citirano 04.08.2015.] Dostupno na: http://www.repec.mnje.com/mje/2008/v04-n08/mje_2008_v04-n08-a16.pdf
- [4] Ivaković, Č., Jurum, J.: Metodologija utvrđivanja potrebite mehanizacije za rad i usluživanje kontejnerskog terminala, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, 1995., članak dostupan 20.5.2017 na: www.fpz.unizg.hr/traffic/index.php/PROMTT/article/download/556/408
- [6] Žgaljić, D., Perkušić, Z., Schiozzi, D.: Značenje multimodalnog, intermodalnog i kombiniranog prijevoza u razvoju pomorskih prometnica, Pregledni rad, dostupno 29. svibnja 2017. dostupno na: hrcak.srce.hr/file/203750
- [7] FIATA, dostupno na: <http://www.prometna-zona.com/fiata/> citirano: 29. svibnja 2017.
- [8] Nikolić, G.: Multimodalni transport – Čimbenik djelotvornog uključivanja Hrvatske u europski prometni sustav, Pregledni rad, citirano: 29. svibnja 2017. dostupno na: https://www.efri.uniri.hr/sites/efri.hr/files/cr.../2/nikolic-zbornik_2003_2.pdf
- [9] Kuharić, M.: Optimiranje upravljanja voznim parkom, Diplomski rad, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, 2015. godina, dostupno 5. lipnja 2017. na: <https://repozitorij.fpz.unizg.hr/islandora/object/fpz%3A233/datastream/PDF/view>
- [10] pomorac.net, članak: 45HC.com – platforma za bukiranje kontejnera, 21. veljače 2017., dostupno 6. lipnja 2017. na: <http://pomorac.net/index.php/svijet/40-vijesti-iz-svijeta-2016/126750-45hc-com-platforma-za-bukiranje-kontejnera>

[11] Maković, B.: Komparativne prednosti unutarnjih plovnih putova, Magistarski rad, FPZ 2003., dostupno 10.6.2017.

[12] Matanović, D.: Pregled poslovanja logističkih operatera, Završni rad, FPZ, 2015., dostupno 10.6.2017.

[13] Ivanušić, T.: Uloga špeditera u racionalizaciji transportnih troškova, Završni rad, FPZ, 2015., dostupno 10.6.2017.

Popis slika

| | |
|---|----|
| Slika 1. Vrste kontejnera..... | 7 |
| Slika 2. Portalni prijenosnik velikog raspona | 9 |
| Slika 3. Prikaz različitih izvedbi portalnih dizalica | 10 |
| Slika 4. Konceptija pretovara velikih kontejnerskih brodova [3] | 11 |
| Slika 5. Koncept 4PL operatera | 19 |
| Slika 6. Koncepti logističkih operatera..... | 20 |
| Slika 7. Ponuda brodara | 37 |
| Slika 8 Ponavljajući itinerar..... | 39 |
| Slika 9 Radijalni itinerar | 40 |
| Slika 10. Rezerviranje kontejnera..... | 41 |
| Slika 11. Rezerviranje kontejnera putem mobilne platforme | 42 |

Popis tablica

| | |
|--|----|
| Tablica 1. Dimenzije kontejnera u ovisnosti o nosivosti | 4 |
| Tablica 2. Promet kontejnerima između 2007. i 2008. godine | 12 |
| Tablica 3. Promet kontejnerima između 2007. i 2011. | 13 |

Prilozi

Prilog 1: FBL teretnica za multimodalni prijevoz

| | | | | | |
|--|-----------------------------|---|---------------------|---|--|
| Consignor | |  FBL | |  | |
| Consigned to order of | | NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING <small>Issued subject to UNCTAD/DOC Rules for Multimodal Transport Documents (DOC Publication 481)</small> | | | |
| Notify address | | | | | |
| Place of receipt | | | | | |
| Origin vessel | Port of loading | | | | |
| Port of discharge | Place of delivery | | | | |
| Marks and numbers | Number and kind of packages | Description of goods | Gross weight | Measurement | |
|  | | | | | |
| <small>according to the declaration of the consignee</small> | | | | | |
| Declaration of interest of the consignee in timely delivery (Clause 6.2.) <input type="text"/> | | Declared value for all values rate according to the declaration of the consignee (Clauses 7 and 8). <input type="text"/> | | | |
| The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf. Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above. One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In all those cases where the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void. | | | | | |
| Freight amount | Freight payable at | Place and date of issue | | | |
| Cargo insured through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy | | Number of Original FBL's | Stamp and signature | | |
| For delivery of goods please apply to: | | | | | |
| 20 | | | | | |

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA/Ericks-Serzberger 8/92

Prilog 2: FWB teretnica za multimodalni transport

| | | | | |
|--|-----------------------------|---|---|---|
| Consignor | |  FWB No. 0000000000 NON-NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL <small>Issued subject to UNCTAD / ICC Rules for Multimodal Transport (Document No. 2011 Publication 681)</small> |  | |
| Consignee to | | | | |
| Notify address | | | | |
| | Place of receipt | | | |
| Vessel | Port of loading | | | |
| Port of discharge | Place of delivery | | | |
| Mark and number | Number and kind of packages | Description of goods | Gross weight | Measurement |
|  | | | | |
| According to the declaration of the consignee | | | | |
| Declaration of interest of the consignee in transit delivery (Clause 7.2) | | Transfer of right of control to consignee (Clause 4) | | Declared value for all relevant rates according to the declaration of the consignee (Clauses 8 and 9) |
| <input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> First delivery date Freighton | | <input type="checkbox"/> YES | | <input type="text"/> |
| The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed hereon. | | | | |
| Subject to change in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery to the consignee as mentioned above. | | | | |
| Freight amount | | Freight payable at | | Place and date of issue |
| Cargo insurance through the undersigned: <input type="checkbox"/> Not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy | | | | Stamp and signature |
| For delivery of goods please apply to: | | | | |

Prilog 3: Dispozicija

MALOGODAVAC: MBUMBG 1782568
 ELKA kabeli d.o.o.
 Zagreb, Koledovčina 1

OTPREMNIK MB 3320659
 TRANSADRIA d.d. RIJEKA
 Org.jed: GF ZAGREB
 Poslov: ŽITNJAK
 Adresa: Slavonska avenija 52
 Pošt.br/Mjesto:
 Tel./Fax: 2459 370 / 2459 375
 Datum: 18.08.2009.

Odg. osoba: Dražen Pokupec
 JMBG:
 Tel./Fax: 2452 600 / 2409 196

DISPOZICIA br: 12000

ZA CARINSKI POSTUPAK: Puštanje robe u slobodan promet

1. Posiljatelj/izvoznik:

- naziv: AJRUBIS AG
 - adresa: 20539 Hamburg, Hovestasse 50
 - zemlja: Njemačka

Odgovorna osoba:
 Tel./Fax:
 e-mail:

2. Primaatelj/uvoznik:

- naziv: ELKA kabeli d.o.o.
 - adresa: Zagreb, Koledovčina 1
 - zemlja: Hrvatska

MBUMBG 1782568

3. Referentni broj (nadzorna knjiga broj i datum):

12000/23.07.2009

4. Vrijednost robe 60.000,00 Eur

5. Uvjeti isporuke

iz razloga ugovora: 4001200023.07.2009

po INCOTERMS-uc: FCA Hamburg

6. Roba: - car. tarif. br. - ugovorni naziv

Bekrens žica 45mm, TBR 74081100

(za više vrsta robe priloži specifikaciju)

7. Količina robe - u jedinici mjere:

- broj koleta i vrsta: 4 palete

bruto tež. (kg): 18.000 kg
 obujam/težina:

8. Mjesto odloženja: Ci Žitnjak

9. Vrsta prijevoznog sredstva: Kamion

10. Roba osigurana: NEKA - Relacija: Da

Rizik: AAR
 osiguralac: Croatia osiguranje d.d.
 CZ

osigurana vrijednost: 60.000 Eur

11. Pravo za utvrđivanje carinske vrijednosti: - d

12. Zemlja - otpreme/uvosa: Njemačka

- porijekla: Njemačka

- odredišta: Hrvatska

13. Carinska klasifikacija (oslobođenja, preferencijal):

14. Vrsta vanjskog posla: Redoviti uvoz/repro

15. Carinska garancija (odavatelj i broj): Zagrebačka banka br. 11002/2009

16. Carinske i ostale pristojbe plaća:

1782568

ELKA kabeli d.o.o. Zagreb, Koledovčina 1

(mat. porez. br.)

(naziv i adresa, žiro račun)

17. Dodatne upute:

- Za popunjavanje DCU-a

7. DA NE a. DA NE b. DA NE

kod kupoprodaje u uvozu-Rubrike: a

(za svaki odgovor DA dati

obrazloženje)

b

c

Broj ugovora ili narudžbe i datum:

Sukladno čl. 5, stavak 2. Carinskog zakona, ova dispozicija je ujedno i ovlaštenje otpremniku TRANSADRIA d.d. RIJEKA da nam IZRAVNO zastupa u radnjama carinjenja, kao i u svim radnjama u upravno-pravnom postupku. Za ishitnost i vjerodostojnost podataka jamčimo molimo i materijalno. Izjavljujemo da su nam poznati: "Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske".






Prilozi:

- račun prodavatelja br. _____
- polica osiguranja
- prijevodni dokumenti
- EUR
- Ostalo:


Potpi i potpis odgovorne osobe

ELKA kabeli d.o.o.
 ZA PREDSTAVNIČKU KANCELJU
 16 ŽITNJAK - Koledovčina 1

Prilog 4: Transportne instrukcije

| | | | |
|---|--|---|---|
|  |  <h2 style="margin: 0;">TRANSADRIA</h2> <p style="margin: 0;">MEĐUNARODNA SPEDICIJA d.d. RIJEKA</p> <p style="margin: 0; font-size: small;">MEĐUNARODNA PROMETNA, INTERNAKONALNA SPEDICIJA</p> |  |  |
| Ulica Matije Gupca, 100000 RIJEKA B.P. 26, HR-51000 RIJEKA, HRVATSKA (45°15'11"N 15°12'50"E) E: info@transadria.hr, tel: +385 91 204 204 204 F: +385 91 204 204 www.transadria.hr | Šibenik: Opatovina 100000 Šibenik, Hrvatska (45°32'30"N 15°51'00"E) Zadar: Matije Gupca 100000 Zadar, Hrvatska (45°40'00"N 15°51'00"E) Dubrovnik: Šibenik 100000 Dubrovnik, Hrvatska (45°42'00"N 15°51'00"E) | Šibenik: 51000 Zadar: 51000 Dubrovnik: 51000 | |
| GLAVNA FILIJALA ZAGREB Matije Gupca 12, HR-10000 ZAGREB Tel: +385 1 246 269 Fax: +385 1 246 267 | | | |
| Mr. Ratko Stanković Tel: +385 1 3871 602 Fax: +385 1 3871 607 stankovic.zagreb@transadria.hr | | Zagreb, 18 th August 2009. | |
| Our reference: Pos. 59002-5511 | | AURUBIS AG D-20539 Hamburg, Hovestrassse 50 Attn. Mrs. Heidi Klum | |
| Dear Sirs, With reference to the Contract No. 40012000/23.07.2009. stipulated between you and Messrs. ELKA d.d., please forward the goods listed below according to the following instructions: | | | |
| 1. Kind and quantity of goods: 2. Value: 3. Time of delivery: 4. Consignee: 5. Destination: 6. Transport means: 7. Freight to be paid up to: 8. Customs clearance: 9. Doc. enclosed to the waybill: 10. Insurance covered by: 11. Special instructions: | Copper wire ø8, 4 pallets, 16.000 kg 60.000,00 Eur 21 st August 2009. TRANSADRIA d.d., Branch Office Zagreb For ELKA d.d., Pos. 59002-5511 Zagreb Truck FCA Hamburg By TRANSADRIA at Terminal Žitnjak (Zagreb) Invoice x 2, Packing list, EUR 1 TRANSADRIA The truck will be positioned for loading at your premises on 21 st August 2009. by 08:00 AM. The plates number and the driver's name will be advised one day prior to the day of loading. | | |
| Immediately upon the goods have been forwarded, please advise the following particulars: | | | |
| 1. Date of forwarding 2. Grossweight/Net Weight 3. Our reference No. | 4. Number of packages and way of packing 5. Value of the goods 6. Buyer's name | | |
| Please comply with the above instructions and acknowledge receipt of this letter. | | | |
| Yours truly, | | | |
| | |  <p style="margin: 0;">TRANSADRIA MEĐUNARODNA PROMETNA d.d. RIJEKA GLAVNA FILIJALA ZAGREB</p> <p style="margin: 0;">Ratko Stanković</p> | |
| Copy to: ELKA d.d., Mr. Dražen Pokupec | | | |
| Ova dokumentacija izdaje se u skladu s odredbama Zakona o zaštiti podataka o osobi, a sadržaj ne može biti objavljen u javnosti. | | | |

Prilog 5: Elektronsko zaključivanje



Track your shipment


Home | [e-Services](#) | [Company](#) | [Country Information](#) | [FAQ](#)
Language
Register

• LOKA SADRŽAJ
TRANSGADRIA OO
Cdn/Foste ID: SAF33543

Bookings

- New Booking
- My saved searches
- Booking overview
- Search
- Booking templates
- Document search

Live Help



Live Help from your Safmarine e-Support representative

Booking - Assend booking

Amend your booking

Referenced units and formats

Unit system: Metric (kg, dm, °C etc.)

Parties and roles

Booked by: TRANSGADRIA OO

Personal reference:

My company is shipper: Yes No

My company is service contract holder: Yes No

Freight basis: Service contract Tariff

Service contract no*:

If you are not shipper and/or contract holder it is mandatory to specify these parties.

Commodity

Choose one of the following*

Commodity group:

Commodity:

Details: The commodity requires temperature control
 The commodity is dangerous

Equipment

| Quantity* | Type* | Weight (kg per container)* | Volume (dm ³) | Overhaul | Shipper's Item |
|--------------------------------|--|------------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="text" value="1"/> | <input type="text" value="40' High Cube"/> | <input type="text" value="24000"/> | <input type="text" value="0"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

* Add equipment...

Rental shipment allowed: Yes No

Update additional details

Route

Service from: Container yard Store door

From*:

To*:

Service to: Container yard Store door

Type: Earliest departure Latest arrival

Date*:

Standard transport plan
 Transport plan based on vessel

Vessel*:

Locally entered

* Add reference...

Prilog 6: Potvrda zaključenja – rezervacija (eng. Booking Confirmation)



BOOKING CONFIRMATION

Booking No.: **751426561**

Print Date: 2009-10-15 07:50 UTC

| | | | |
|-----------------------|--------------------|-----------------|---------------------------|
| Booked by Party: | TRANSADRIA DD | Service Node: | CYCY |
| Contact Name: | LUKA SKORIC | From: | Rijeka, Croatia |
| Booked by Ref. No: | 19098-TEN-LSbook77 | To: | Jebel Ali Dubai, U. A. E. |
| Service Contract: | 249630 | Customer Cargo: | |
| Contractual Customer: | TRANSADRIA DD | Business Unit: | Safmarine Croatia |
| Ref. No: | | | |

We thank you for your booking and enclose your booking details. Please note all Shipping Instructions should be received 24 hours prior to vessel departure.

Equipment

| Quantity | Size/Type/Height | (H) in | Collapsible | Sub. Equip. | Gross Weight | Pack. Qty/Kind | Cargo Volume |
|----------|------------------|--------|-------------|-------------|---------------|----------------|--------------|
| 1 | 45 DRY | 9'6" | | | 24000,000 KGS | | |

Intended Transport Plan

| From | To | Vessel | Voy no. | ETD | ETA |
|--------------------------|--------------------------|-----------------|---------|------------|------------|
| Rijeka Terminal | East Port Solid Terminal | NAEFSK KARACHI | 0907 | 2009-10-24 | 2009-10-30 |
| East Port Solid Terminal | Jebel Ali Terminal | NAEFSK DRUSCOLL | 0911 | 2009-11-02 | 2009-11-10 |

Load Itinerary


| Type | Location | Release Date | From | To | Return Date | Time | Load Ref. |
|-----------------------|-----------------|--------------|-------|----|-------------|------|-----------|
| Empty Container Depot | Rijeka Terminal | 2009-10-15 | 10:45 | | | | |
| | Rijeka Terminal | | | | | | |
| | Rijeka | | | | | | |
| Return Equip | Rijeka Terminal | | | | | | |
| Delivery Terminal | Rijeka Terminal | | | | | | |
| | Rijeka | | | | | | |

Haulage Instructions:





Isključivo, Transadrije

Legal Notice:
All bookings are always subject to equipment availability, space on board the above referred vessel and to the terms and conditions of Safmarine Bill of Lading (or Sea Waybill, whichever the Merchant requests for a Sea Waybill), including the law and jurisdiction clause. You can obtain these Safmarine terms and conditions from your local Safmarine agent or on www.safmarine.com. All dates and times for arrival and departure are estimates, without guarantee and subject to change without prior notice and at any time. Merchant warrants that the particulars relating to the above in the shipping instructions shall be in conformity with those provided in the booking. In case of any discrepancy between such data in particular, Merchant and Safmarine, and between Safmarine and its agents, for any and all costs, expenses, loss or damage of whatsoever nature arising therefrom.

Prilog 7: Brodska teretnica

| | | | |
|---|---|---|---|
| <p>Shipper _____</p> <p>Consignee _____</p> <p>Notify addressee INTEREUROPA LOGISTIKS USLUGE D. O. O. JUSTIĆA LUKIĆA 3, 10000 ZAGREB, CROATIA TEL: +385 (1) 3900-730 FAX: +385 (1) 3780-610 EMIR @MAIL.CC</p> <p>Particulate by _____ Place of receipt by pre-carrier _____</p> <p>Vessel SYDNEY MAI BARON V. 508W Port of loading HONG KONG</p> <p>Port of discharge DUBAI / ZEBEL ALI Place of delivery by on-carrier ZAGREB</p> <p>Mark and Nos. _____ Number and kind of packages, description of goods _____ Gross weight _____ Net weight _____</p> <p>84 PACKAGE(S) AS PER ATTACHED INVOICE. 1094.74 KG 9.000 M3</p> <p>Container: IIDMUM776360 (40 HQ) Seal: 114951</p> | <p align="center">BILL OF LADING <small>Not negotiable unless consigned to order</small></p> <p align="right">B/L No. 1800/XXXX/02482</p> <p align="center"><small>Reference No.</small> </p> <p><small>OPERATING AT</small> ECU-LINE BV SCHOUWSTROOPLAAT 1, 87000 ANHOUWEPON (T) : +31-5241 34 66 - (F) : +31-5241 79 47</p> <p><small>For delivery apply to:</small> ECU - LINE MIDDLE EAST LLC P.O.BOX 28430 ZEBEL ALI FREE ZONE ZEBEL ALI, U.A.E. U.A.E. Tel: 00 971 4881 7506 Fax: 00 971 4881 9545</p> | | |
| ORIGINAL | | | |
| <p align="center"><small>Particulars furnished by the Merchant</small></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Freight details, charges etc.</p> <p>Container: IIDMUM776360 (40 HQ) Seal: 114951</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>BILL OF LADING</p> <p>RECEIVED by the Carrier the Goods as specified above in apparent order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as required, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding.</p> <p>The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, conditions, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier.</p> <p>In WITNESS whereof one (1) original Bill of Lading has been signed if not otherwise stated hereafter, the same being accomplished the other(s), if any, to be void, if one (1) original Bill of Lading has been surrendered in exchange for the Goods or delivery order.</p> <p>The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading is governed by the law of Belgium, and any claim or dispute arising hereunder or in connection herewith shall be determined by the courts in Antwerp and no other Courts.</p> <p align="right"><small>(Name to continue on back hereof)</small></p> <p align="center"><small>Custom value declaration refer to clause 6 (F88) + (C) on reverse side.</small></p> </td> </tr> </table> | | <p>Freight details, charges etc.</p> <p>Container: IIDMUM776360 (40 HQ) Seal: 114951</p> | <p>BILL OF LADING</p> <p>RECEIVED by the Carrier the Goods as specified above in apparent order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as required, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding.</p> <p>The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, conditions, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier.</p> <p>In WITNESS whereof one (1) original Bill of Lading has been signed if not otherwise stated hereafter, the same being accomplished the other(s), if any, to be void, if one (1) original Bill of Lading has been surrendered in exchange for the Goods or delivery order.</p> <p>The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading is governed by the law of Belgium, and any claim or dispute arising hereunder or in connection herewith shall be determined by the courts in Antwerp and no other Courts.</p> <p align="right"><small>(Name to continue on back hereof)</small></p> <p align="center"><small>Custom value declaration refer to clause 6 (F88) + (C) on reverse side.</small></p> |
| <p>Freight details, charges etc.</p> <p>Container: IIDMUM776360 (40 HQ) Seal: 114951</p> | <p>BILL OF LADING</p> <p>RECEIVED by the Carrier the Goods as specified above in apparent order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as required, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding.</p> <p>The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, conditions, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier.</p> <p>In WITNESS whereof one (1) original Bill of Lading has been signed if not otherwise stated hereafter, the same being accomplished the other(s), if any, to be void, if one (1) original Bill of Lading has been surrendered in exchange for the Goods or delivery order.</p> <p>The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading is governed by the law of Belgium, and any claim or dispute arising hereunder or in connection herewith shall be determined by the courts in Antwerp and no other Courts.</p> <p align="right"><small>(Name to continue on back hereof)</small></p> <p align="center"><small>Custom value declaration refer to clause 6 (F88) + (C) on reverse side.</small></p> | | |
| <p>Shipped on board _____</p> <p>Date 14/02/2009</p> | <p>Freight payable at _____</p> <p align="center">DESTINATION HONG KONG 18002009</p> <p>Number of original bills _____</p> <p align="center">2 / Three</p> | <p>Place and date of issue _____</p> <p>Signed on behalf of _____</p> <p align="center">ECU-LINE HONG KONG LIMITED</p> <p align="right"><i>[Signature]</i> As Agent For The Carrier</p> | |

Prilog 11: Teretni list za međunarodni cestovni prijevoz

|  Imprimatur za prijevoznika Exemplaire du transporteur | | <i>1989</i> <i>J. H. S. J.</i> | | | | | |
|--|--|---|--|---|--|--|--|
| 1 Pošiljatelj (ime, adresa, zemlja) Expéditeur (nom, adresse, pays) Klaus Faber AG Gewerbegeb. Neustädtelein D 74579 Fichtenau Deutschland | | MEDUNARODNI TOVARNI LIST LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE CMR 2688772 | | | | | |
| 2 Primaoca (ime, adresa, zemlja) Destinataire (nom, adresse, pays) Tim Kabel B.D.O. Sevska Cesta 103 HR 10360 Sesvete-Jelkovec Kroatien | | 16 Primaoca (ime, adresa, zemlja) Destinataire (nom, adresse, pays) 34 LA LOG d.o.o. Sesvete, Slatinska 1 | | | | | |
| 3 Mjesto isporuke (prezime, ime, datum) Lieu et date de livraison de la marchandise (nom, pays) HR 10360 Sesvete-Jelkovec Kroatien | | 17 Datum prijevoza (ime, adresa, zemlja) Date de transport (nom, adresse, pays) <i>26.08.2009 AS / 26.08.2009 HR</i> | | | | | |
| 4 Mjesto i datum preselutarnog pakiranja robe na prijevoz (prezime, ime) Lieu et date de l'emballage chargé de la marchandise (nom, pays) D 74579 Fichtenau Deutschland / 17.07.2009 | | 18 Preporučeni i odgovarajući prijevozni uslovi Recommandations et observations du transporteur | | | | | |
| 5 Popisni listi Documents annexés EUR 999, Ausfuhrbegleitdokument, Rechnungen, Lieferscheine | | | | | | | |
| 6 Društvo (i-cij) Marque et numéro(s) | | 7 Broj kabela Nombre des colis | 8 Vrsta ambalaza Nature de l'emballage | 9 Vrsta robe Désignation des marchandises | 10 Dubina (i-cij) No. colis(s) | 11 Težina (i-cij), tona Poids brut, t(s) | 12 Zapornica (i-cij) Volume(s) |
| 1 Trommel Kabel stehend, 7 EwP Kabel | | | | | | 4.731 kg | <i>1/3</i> |
| 13 Upravitelj (ime, adresa, zemlja) Destinataire (nom, adresse, pays) | | 19 Preporučeni dopunski Conventions particulières | | | | | |
| 14 Očekuje se plaćanje vozarine Prescription et affranchissement | | 20 Podaci o putu Informations relatives au voyage | | | | | |
| <input type="checkbox"/> Plaćanje poštom / Franco <input checked="" type="checkbox"/> Plaćanje prijevoznicom / Frais transporteur FCA Fichtenau | | Koliko / Expéditeur Vozila / Véhicule Prema / Par destination | | | | | |
| 21 Mjesto i datum Lieu et date Fichtenau date 17.07.2009 | | 24 Potpis i pečat primaoca Signature et tampon destinataire | | | | | |
| 22 Potpis i pečat pošiljatelja Signature et tampon expéditeur | | 23 Potpis i pečat prijevoznika Signature et tampon transporteur | | | | | |
|  Klaus Faber AG Gewerbegebiet, Gärthaus D 74579 Fichtenau-Neustädtelein Tel. 0719 922 10 00-0 Fax 0719 922 10 20-29 | |  LA LOG d.o.o. Sesvete, Slatinska 1 | | | | | |
|  Tim Kabel d.o.o. / d.o.o. / d.o.o. | | Mjesto i datum Lieu et date | | | | | |

Preporučena težina odnosi se na ukupnu težinu tereta i ambalaza. U slučaju preopterećenja, vozač mora biti upozorjen. **1 + 15** **19 + 21 + 22**

U slučaju oštećenja robe, vozač mora obavijestiti primaoca i prijevoznika u roku od 7 dana od prijema robe. U slučaju oštećenja, primaoca treba obavijestiti u roku od 7 dana od prijema robe.

Prilog 12: Pismo spremnosti

TO WHOM IT MAY CONCERN

M/V «SEVERODONETSK»

PORT : Rijeka

DATE : 06.04.09

NOTICE OF READINESS

DEAR SIRS,

I, MASTER OF THE M/V "SEVERODONETSK" HEREWITH BEG TO INFORM YOU THAT THE VESSEL UNDER MY COMMAND HAS ARRIVED AT THE ROAD OF PORT RIJEKA ON THE 06.04.09 AT 0450 L.T., BERTHED ON THE 06.04.09 AT _____ L.T. AND FROM THE 06.04.09 AT 0450 L.T. IS IN EVERY RESPECT READY TO DISCHARGE THE CARGO OF CONTICAST BILLETS - 112 bundles (502,640 mt) IN ACCORDANCE WITH ALL TERMS AND CONDITIONS OF THE CHARTER PARTY.



YOUR FAITHFULLY,

[Signature]
/ A. LUKYANOV /

HANDED : ON 06.04.2009 AT _____ L.T.

ACCEPTED : ON _____ AT _____

SHIPPERS / RECEIVERS AS PER CP

[Signature]
KAPITAN BRODOVA
RIJEKA
KLAVIR PULJALI
BENKOV LUGAZ - 02002

Prilog 13: Bez zapreke

1) RIJEČI DNE: 6.4.2009.

**DELIVERY ORDER No.
BEZ ZAPREKE br. 32/1**

Izvolite izručiti dolje navedenu pošiljku prispjela brodom "SEVERODONETSK"

iz TAGANROG po teretnici broj 3 D

datiranoj dne 19.03.2009.

Primaoca: TRANSADRIA RIJEKA

Kratelj: TAGANROG METALURGICAL WORKS RUSSIA

MANIFESTIRANI PODACI

| OZNAKA | BROJ I VRSTA KOLETA | S A D R Ž A J | TEŽINA KG |
|--------|---------------------|---------------|-----------|
| | 112 KOMADA | ČELOKRUGLICE | 502.640 |

Troškove uskladištenja i čuvarine, kan i ostale troškove koje terete robu naplatiti od primaoca prije iznošenja tereta.

Agencija pridržava pravo povući ovaj dokument u svako vrijeme i bez obzira da li je isporuka tereta započela ili ne, uz prethodnu obavijest zainteresiranim strankama.

Pošiljka je prijavljena Carinarnici SKRAĆENOM DEKLARACIJOM broj 440/659 od 6.4.2009. broj I.O.T. 420/140

Roba je uskladištena u magazinu broj

DISPOZICIJA: 200311

**TRANSADRIA
POMORSKA AGENCIJA
RIJEKA**

 **TRANSADRIA RIJEKA**
SHIPPING AND FREIGHT AGENCY
FOR AND IN BEHALF OF THE OWNER
AS AGENT ONLY

ORIGINAL : Primaoca i Laka i Službita
KOPJE : Carinarnici
Primaoca
Agenciji

Prilog 14: Zahtjev za kontrolu pošiljke

17/12 2009 14:50 FAX +385 1 3378 435 INTEREUROPA BREGANA 001

Prijava za fitosanitarni pregled pošiljke

| | |
|---------------------------------|---|
| PONOSITELJ PRIJAVE | FITOSANITARNA INSPEKCIJA |
| Naziv: INTEREUROPA | Područna jedinica: <input type="text"/> |
| Adresa: JOSIPA LONČARA 3 | Mjesto ulaska: <input type="text"/> |
| Telefon: 049/379-043 | BREGANA |

PRIJAVA ZA FITOSANITARNI PREGLED POŠILJKE

| | |
|---|---|
| 1. Vrsta bilje ili biljnog proizvoda: | PATLIDAN |
| 2. Zemlja podrijetla: | ITALIJA |
| 3. Količina (kg*, m ³ kom): | 456 KG |
| 4. Broj i opis pakiranja: | 222 KARTONI |
| 5. Uvoznik (primatelj): | INTEREUROPA DO, CABDIN 66, JASTREBARSKO |
| 6. Izvoznik (pošiljatelj): | INTEREUROPA SPA, VIA SOMMACAMPAGNA 63 DE, VERONA (ITALIJA) |
| 7. Vrsta i oznaka prijevoznog sredstva: | 3345LEPER CR162.IZ/AL88884 0297388 |
| 8. Fitosanitarni certifikat br.: | REDOVAN UVOZ 04 |
| 9. Vrsta i šifra carinskog postupka: | |

Žig i potpis podnositelja prijave:



* bruto i neto

| | |
|--|---|
| Redni broj pošiljke: 7694 | Prijava podnijeta: 11.11.07 u <input type="text"/> sati. |
| Provjera isprava obavljena: <input type="text"/> | u <input type="text"/> sati. |
| Provjera identiteta obavljena: <input type="text"/> | u <input type="text"/> sati. |
| Provjera zdravstvenog stanja obavljena: <input type="text"/> | u <input type="text"/> sati. |
| Naknada za fitosanitarni pregled: <input type="text"/> | kuna. |

Primjedbe, napomene:

Fitosanitarni inspektor
(ime i prezime, potpis, pečat)



W 005 4/07/01

