

Zadaci logističkog operatera kod organizacije prijevoza robe

Kovač, Monika

Undergraduate thesis / Završni rad

2016

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:122:534237>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-12-25**



Repository / Repozitorij:

[University North Digital Repository](#)





Završni rad br. 299/TGL/2016

Zadaci logističkog operatera kod organizacije prijevoza robe

Monika Kovač, 4656/601

Varaždin, rujan 2016. godine



Odjel za tehničku i gospodarsku logistiku

Završni rad br. 299/TGL/2016

Zadaci logističkog operatera kod organizacije prijevoza robe

Student:

Monika Kovač, 4656/601

Mentor:

Mario Šafran, prof.dr.sc.

Varaždin, rujan 2016. godine

Prijava završnog rada

Definiranje teme završnog rada i povjerenstva

| | | | |
|-----------------------------|---|--------------|------------------------------|
| ODJEL | Odjel za tehničku i gospodarsku logistiku | | |
| PRISTUPNIK | Monika Kovač | MATIČNI BROJ | 4656/601 |
| DATUM | 25.04.2016. | KOLEGIJ | Osnove gospodarske logistike |
| NASLOV RADA | Zadaci logističkog operatera kod organizacije prijevoza robe | | |
| NASLOV RADA NA ENGL. JEZIKU | Logistics Operator Activities in the Organization Transport of Goods | | |
| 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

| | |
|------|---|
| BROJ | 299/TGL/2016 |
| OPIS | <p>U radu je potrebno razmatrati svakodnevno poslovanje logističkog operatera te kroz analizu radnih aktivnosti definirati zadatke logističkog operatera kod međunarodnog prijevoza robe. U svrhu realizacije transportnih procesa logistički operateri planiraju prijevoz, ukrcaj/iskrcaj, prekrcaj, izrađuju kalkulacije prevoznina, popunjavaju prijevozne isprave...</p> <p>Naprijed navedeno potrebno je opisati i prikazati u radu.</p> <p>Podnaslovi rada:</p> <ul style="list-style-type: none">- Uvod- Pojam i vrste logističkih operatera- Prikaz postupaka planiranja i realizacije transportnih procesa- Zadaci i obaveza logističkog operatera u međunarodnom prijevozu robe- Zaključak. |

ZADATAK URUČEN

14.06.2016.

POTPIS MENTORA



SVEUČILIŠTE
SJEVER



Sveučilište
Sjever



SVEUČILIŠTE
SIEVER

**IZJAVA O AUTORSTVU
I
SUGLASNOST ZA JAVNU OBJAVU**

Završni/diplomski rad isključivo je autorsko 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, MONIKA KOVAČ (ime i prezime) pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor/ica završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom ZADACI LOGISTIČKOG OPERATERA KOD ORGANIZACIJE RIJEVA (upisati naslov) te da u navedenom radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova.

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

Kovač Monika
(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, MONIKA KOVAČ (ime i prezime) neopozivo izjavljujem da sam suglasan/na s javnom objavom završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom ZADACI LOGISTIČKOG OPERATERA KOD ORGANIZACIJE RIJEVA (upisati naslov) čiji sam autor/ica.

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

Kovač Monika

PREDGOVOR

Za početak bih se željela zahvaliti svim profesorima Sveučilišta Sjever, a najviše svom mentoru Mariu Šafranu na prenesenom znanju i stečenim vještinama na temelju kojih je ovaj rad napisan.

Zahvaljujem se zaposlenicima poduzeća S-SEČAN d.o.o. na pruženim informacijama i stručnim objašnjenjima za određene segmente poslovanja.

Na kraju, najveću zahvalu posvećujem svojim roditeljima na pruženoj potpori i podršci tijekom cjelokupnog studiranja, bez njih ništa od ovog ne bi bilo moguće i ostvarivo.

SAŽETAK

Razvoj gospodarskih aktivnosti, praćen razvojem transportnih tehnologija , logistike i informatičkog poslovanja rezultirao je većim zahtjevima u poslovanju logističkih operatera. Tvrtke ili klijenti za pružanje logističkih usluga koriste logističke operatere. Logistički operateri uz pomoć svojih intelektualnih sposobnosti znatno utječu na efikasno i uspješno poslovanje te integraciju u logističkom lancu. Razvojem logističkih operatera i njegovih usluga razvijaju se i novi koncepti operatera.

U ovom završnom radu također će se govoriti o organizaciji prijevoza te dokumentacija koja se popunjava kod prijevoza tereta.

KLJUČNE RIJEČI : logistički operater, koncepti operatera, organizacija prijevoza

SUMMARY

The development of economic activity, followed by the development of transport technologies, logistics and IT operations resulted in growing demands of the business logistics operators. Companies or customers to provide logistics services using logistic operators. Logistics operators with the help of their intellectual abilities significantly affect the efficient and successful operation and integration in the logistics chain. The development of logistics operators and their services are being developed and new concepts operators.

In this final work will also talk about the organization of transport and the documents to be filed with freight .

KEY WORDS: logistics operator, concepts of logistics operators, organization of transport

Sadržaj

| | |
|--|----|
| 1.Uvod | 1 |
| 2. Pojam i vrsta logističkog operatera | 3 |
| 2.1.Vrsta logističkog operatera | 5 |
| 2.2. Koncepti logističkih operatera | 6 |
| 2.3. Koncept 1PL operatera | 6 |
| 2.4. Koncept 2PL operatera | 6 |
| 2.5. Koncept 3PL operatera | 7 |
| 2.6. Koncept 4PL operatera | 8 |
| 2.7. Koncept 5PL operatera | 10 |
| 3. Prikaz postupaka planiranja i realizacije transportnog procesa | 11 |
| 3.1. Struktura prijevoznog procesa | 11 |
| 3.1.1. Faza prijevoza | 13 |
| 3.2. Ukrcaj, prijevoz i iskrcaj | 15 |
| 3.3. Kalkulacija prevoznina | 19 |
| 3.4. Popunjavanje prijevoznih isprava | 20 |
| 4. Zadaci i obaveza logističkog operatera u međunarodnom prijevozu robe | 21 |
| 4.1. Licencija zajednice..... | 21 |
| 4.2. Putni nalog | 22 |
| 4.2. CEMT dozvole..... | 24 |
| 4.3. Međunarodni teretni list (CMR) | 25 |
| 4.4. TIR karnet | 27 |
| 4.5. ATA karnet | 30 |
| 4.5. ESC karnet | 32 |
| 4.6. Polica osiguranja | 33 |
| 4.7. Nalog za utovar | 33 |
| 4.8. EUR 1 ili obrazac o podrijetlu robe | 34 |

| | |
|---|-----------|
| 4.5. Transportne klauzule..... | 35 |
| 5. Transportno poduzeće S-SEČAN d.o.o..... | 38 |
| 6.Zaključak..... | 42 |
| Literatura..... | 44 |
| Popis slika | 46 |
| Popis tablica..... | 46 |
| Prilozi | 48 |

1.Uvod

U ovom završnom radu prikazana je važnost i značaj logističkog operatera u organizaciju međunarodnog prijevoza.

Logistika je danas jedna od najznačajnijih djelatnosti koja je vrlo raširena i možemo je pronaći u gotovo svakoj industriji. Logistiku definiramo kao proces planiranja, implementacije i kontrole efektivnog i efikasnog tijeka i skladištenja materijala (sirovina, poluproizvoda i gotovih proizvoda), usluga i povezanih informacija od točke izvora do točke potrošnje u svrhu zadovoljenja zahtjeva korisnika. Logistika u poduzeću, odnosno poslovna logistika se u posljednje vrijeme naziva kao: logistika upravljanja, distribucijska logistika, industrijska logistika, logistika marketinga, distribucijski inženjering, logistika nabave i slično.

Razvoju logistike doprinio je i obrazovni sektor, izučavanjem i uvođenjem logistike na sveučilištima, veleučilištima, srednjim školama i drugim obrazovnim institucijama.

U širem smislu logistika uključuje povrat i raspolaganje otpadnim tvarima. Radi trenda smanjenja troškova i potrebe u suvremenim gospodarskim sustavima postavljeni su novi uvjeti poslovanja u poduzećima i tvrtkama. Zbog toga tvrtke ili klijenti za pružanje logističkih usluga koriste logističke operatere.

Logistički operateri mogu biti fizičke i pravne osobe koje obavljaju razne aktivnosti poput organizacije transporta, ispunjavanje potrebne dokumentacije, skladištenja, upravljanje zalihama i drugih. Uloga logističkog operatera jednako se širi s razvojem globalnog logističkog tržišta.

Logistički operateri obavljaju razne logističke aktivnosti od točke isporuke do točke primitka pomoću svojeg intelektualnog kapitala te su prisiljeni osim navedenog obavljati i dodatne aktivnosti, više transakcija u manjim količinama, sa kraćim vremenom ukrcaja i iskrcaja, uz minimalne uložene resurse maksimalno zadovoljavati zahtjeve tržišta.

Korisnici prijevoza mogu i sami organizirati prijevoz i otpremu vlastite robe, osiguranje robe i ostale radnje koje su potrebne, ali se u pravilu takvi poslovi povjeravaju stručnoj osobi, odnosno operateru. Logistički operater mora imati vlastita logistička rješenja, odnosno vlastito znanje koje bi mu pomoglo u rješavanju konkretnih potreba u organiziranju usluge prijevoza robe.

Svrha završnog rada je definirati pojam logističkog operatera, karakteristike i zadatke koje obavljaju prilikom organizacije prijevoza robe. Sukladno tome rad je podijeljen u šest cjelina:

1. Uvod
2. Pojam i vrsta logističkog operatera
3. Prikaz postupka planiranja i realizacije transportnog procesa
4. Zadaci i obveza logističkog operatera u međunarodnom prijevozu robe
5. Zaključak

U drugom poglavlju opisuje se logistički operater, njegova funkcija u logističkoj mreži, te su opisane vrste logističkih operatera te njihov razvoj kroz vrijeme. U trećem poglavlju opisan je postupak realizacije i planiranja transportnih procesa. U četvrtom poglavlju definirani su poslovi koje logistički operater obavlja te koje su njegove obaveze kod obavljanja poslova u međunarodnome prijevozu robe.

2. Pojam i vrsta logističkog operatera

Logistički operater je čimbenik koji uspješno optimizira i dizajnira logističku mrežu koja je sve više integrirana u globalni gospodarski sustav te obavlja razne logističke aktivnosti od točke isporuke do točke primitka i uz minimalne uložene resurse maksimalno zadovoljava zahtjeve tržišta.

Samo s razvojem intermodalnog transporta te pravilnim izborom logističkog operatera te s boljom organizacijom prometnog sistema je moguće povećati postojeće i stvoriti nove prometne tokove. Svojim nastupom na tržištu, logistički operateri smanjuju potrebu za brojim tržišnim posrednicima, uslugama carinskog zastupanja, skladišnim prostorima te pojednostavljaju administrativnu proceduru.

Jedna od najbitnijih definicija intermodalnog transporta je ona koju je istakla Konferencija europskih ministara transporta (European Conference of Ministers of Transport, ECTM) koja glasi: " Kretanje robe (u jedno te istoj ukrcajnoj jedinici ili vozilu), pri kojem se uzastopno koristi više različitih grana transporta (cestovni, željeznički, vodeni ili zračni), bez rukovanja samom robom kod promjene transportne grane u transportnom lancu „od vrata do vrata“.

Prednost intermodalnog transporta je ta što omogućuje u jednom putovanju kombinaciju specifičnih prednosti svake transportne grane: fleksibilnost cestovnog prijevoza, veliki kapacitet željeznice i niske troškove prijevoza unutarnjim plovnim putevima i morem, na najbolji mogući način.

Značajke intermodalnog prijevoza:

- roba odnosno prijevozni supstrat prevozi se u standardiziranoj prijevoznj jedinici, kao što su kontejner- izmjenjivi sanduk, cestovna prikolica, kompletna cestovna teretna vozila
- u njemu sudjeluju najmanje dvije prometne grane
- pretovar prijevoznih jedinica bez pretovara sadržaja uz pomoć suvremene pretovarne mehanizacije
- neprekinuti niz prijevoznih operacija

- pretežni dio prijevoznog puta odvija se željeznicom, morem ili unutarnjim plovnim putevima
- što kraći cestovni odvoz - dovoz od terminala do daljnjeg korisnika

Logistički operater jedini može pružiti sveobuhvatne usluge u intermodalnom transportu , te je zbog toga potrebno utvrditi njegov daljnji razvoj i sukladno tome predložiti odgovarajuća rješenja.

Logistički operateri su prisiljeni obavljati dodatne aktivnosti, više transakcija i manjim količinama, sa kraćim vremenom ukrcaja i iskrcaja, uz manje troškove i sa većom točnošću. ¹

Logistički operateri se moraju aktivno uključiti u sve logističke procese i surađivati sa svim karikama logističkih lanaca. Operater se javlja u ulozi kreatora, organizatora i koordinatora logističkih aktivnosti koje nadvladavaju granice pojedinog poduzeća te uključuju sve subjekte koje sudjeluju i pridonose stvaranju vrijednosti proizvoda, što bi značilo aktivnosti prvog dobavljača do onog krajnjeg, prodavatelja. Zbog toga se logistički operater javljaju kao 3PL ili 4PL – suvremeni pružatelji logističkih usluga.

¹ [1] Šafran, M.: Planiranje logističkih procesa, Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu, Zagreb.

2.1.Vrsta logističkog operatera

Zahvaljujući ponajprije procesima „outsourcing“-a, logistika je postala djelatnost s logističkim špediterima, odnosno logističkim operaterima, logističkim pružateljima usluga kao akterima, koji kao takvi predstavljaju najviši oblik logističke specijalizacije. Transformirajući svoju ulogu u logističkog operatera, špediteri se aktivno uključuju u sve logističke procese i surađuju sa svim karikama logističkih lanaca, od sirovinske baze do potrošača.²

Razvoj outsourcinga doveo je do rasta potražnje proizvodnih poduzeća za logističkim uslugama, ali i njihovih sve većih zahtjeva. Zbog toga sustavni logistički operateri 3PL počnu organizirati i predlagati dodatne logističke operacije koje povećaju vrijednost ukupne logističke usluge: razradu, uvođenje i korištenje informacijskih i komunikacijskih sustava, praćenje tereta, pomoć u logističkom planiranju i dr.

U skladu s tim logistički operater preuzima sve veću odgovornost na realizaciju kompletne logističke narudžbe, što znači da prati izdavanje i obradu ponuda, plaćanje, transport, poslije prodajni servis i dr. Evolucija sistemskih logističkih integracija odvijala se paralelno s razvojem informacijskih i komunikacijskih sustava, a termin 4PL prvi put je predložen 1996. godine u kompaniji Andersen Consulting (koja danas radi pod imenom Accenture). Navedena tvrtka je 4PL operater definirala kao „menadžera lanca isporuka koji integrira i koordinira vlastite i partnerske logističke resurse, kapacitete i tehnologije u cilju dostavljanja klijentu kompleksnog rješenja lanca isporuka. Jasno je da su samo rijetka poduzeća mogla sebi dozvoliti velika investicijska ulaganja u razne oblike infrastrukture, bez koje nije moguća realizacija kompleksnih logističkih usluga.³

² [2] [file:///C:/Users/Guest/Downloads/Skender_GrcicFabic%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Guest/Downloads/Skender_GrcicFabic%20(1).pdf)

³ [3] Drašković, M.: Evolucija sistemskih logističkih provajdera, Montenegrin Journal of Economics, Podgorica, 2008., str. 121.

2.2. Koncepti logističkih operatera

U logistici postoji pet koncepata logističkih operatera:

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

2.3. Koncept 1PL operatera

1PL operater je tvrtka ili pojedinac kojoj je potreba da se teret, roba, proizvodi prevoze od točke A do točke B.

Do kraja 70-ih godina, poduzeća koja su se bavila proizvodnjom, sama su obavljala interne logističke usluge. Ta poduzeća su dio 1PL, većina temeljnih djelatnosti logistike odnosno transport, rukovanje i skladištenje mogle su obavljati same tvrtke, jer su imale vlastiti vozni park i skladišta. Samo za određene međunarodne destinacije koristili bi se špediteri, zrakoplovne i brodske linije. Kratica 1PL odnosi se na poduzeća koje nude regionalno ograničene operativne transportne i logističke usluge. ⁴

2.4. Koncept 2PL operatera

Proizvođač unajmljuje nosača ili skladištara kao podizvođača za operativno izvršenje jasno definiranog prijevoza ili logističkog zadatka. Organizacija i praćenje ostaju odgovornost proizvođača. ⁵

⁴ [4] Dostupno na: <http://intralogistik.tips/kontraktlogistik-effizientes-outsourcing-von-logistikleistungen/>

⁵ [5] Dostupno na: <http://www.logisticsglossary.com/term/2pl/>

2.5. Koncept 3PL operatera

Pored klasičnih operativnih logističkih usluga, kao što su transport i skladištenje, nudi i dodatne usluge, kao što su obrada naloga i skrb o klijentima, implementacija te posluživanje informacijskih i komunikacijskih sustava ili podrška pri logističkome planiranju.

U svojim počecima 3PL usluge su se fokusirane na transportne komponente u lancu opskrbe, a u današnje vrijeme moderni 3PL nudi niz usluga za potporu skladištenja i distribucije. S obzirom na položaj 3PL usluga u lancu opskrbe, potrebno je daljnje razvijanje kako bi se zadovoljile potrebe kupaca na različitim razinama.

3PL model organizira i može angažirati treće osobe za određeno izvršenje posla. Ovaj davatelj usluga često dolazi u kontakt ne samo s proizvođačem, nego i dobavljačem. Kao 3PL operater on organizira logistiku između dva uzastopna sudionika u opskrbnom lancu.

Klijent često ulazi u dugoročno partnerstvo sa logističkim operaterom u suradničkom okruženju.

Četiri su kategorije 3PL usluga: ⁶

- standardni 3PL dobavljač,
- unapređivač usluge,
- prilagođavač korisniku,
- unapređivač za korisnike.

Prvi je najosnovniji oblik 3PL usluge. Takav dobavljač obavlja najosnovnije funkcije logistike kao: skladištenje, pakiranje, distribuiranje i drugo. Drugi tip dobavljača nudi svojim klijentima naprednije usluge s dodatnom vrijednošću kao što su nadzor i praćenje, posebna pakiranja, pružanje jedinstvenog sigurnosnog sustava. Čvrst temelj informacijske tehnologije, fokus na ekonomiju razmjera i opsega omogućuje ovoj vrsti dobavljača ovu vrstu poslova. Treća vrsta usluge dolazi na zahtjev kupca i bitno preuzima potpunu kontrolu nad aktivnostima logističke tvrtke. Dobavljač poboljšava uslugu dramatično ali ne razvija novu uslugu.

⁶ [6] Hertz S., Alfredsson M., Strategic development of third logistics providers, Industrial Marketing Management, Volume 32, Issue 2, February 2003., p.139-149

No vrlo je malo kupaca takve vrste usluga. Posljednja je ujedno i najviša razina koju 3PL dobavljač može postići s obzirom na njegove procese i aktivnosti.

Ta se razina postiže kada se 3PL dobavljač integrira s klijentom i preuzima njegovu cjelokupnu logističku funkciju.

Tablica 1. PL tablica

| | |
|-----|-----------------------------|
| 5PL | menadžer lanca isporuka |
| 4PL | mrežni integrator |
| 3PL | operater logističkih usluga |
| 2PL | špediter |
| 1PL | prijevoznik |

Tablica 1. PL operater

Izvor: Drašković, M.: Evolucija sistemskih logističkih provajdera, Montenegrin Journal of Economics, Podgorica, 2008.

2.6. Koncept 4PL operatera

Temeljna uloga 4PL operatera sastoji se u posredovanju između klijenta i nekog drugog logističkog operatera – pružatelja usluga, čime ta strana postaje glavni posrednik. Koncept 4PL ne zasniva se na posjedovanju materijalnih sredstava i infrastrukture, nego na intelektualnom logističkom kapitalu i IT sustavima.

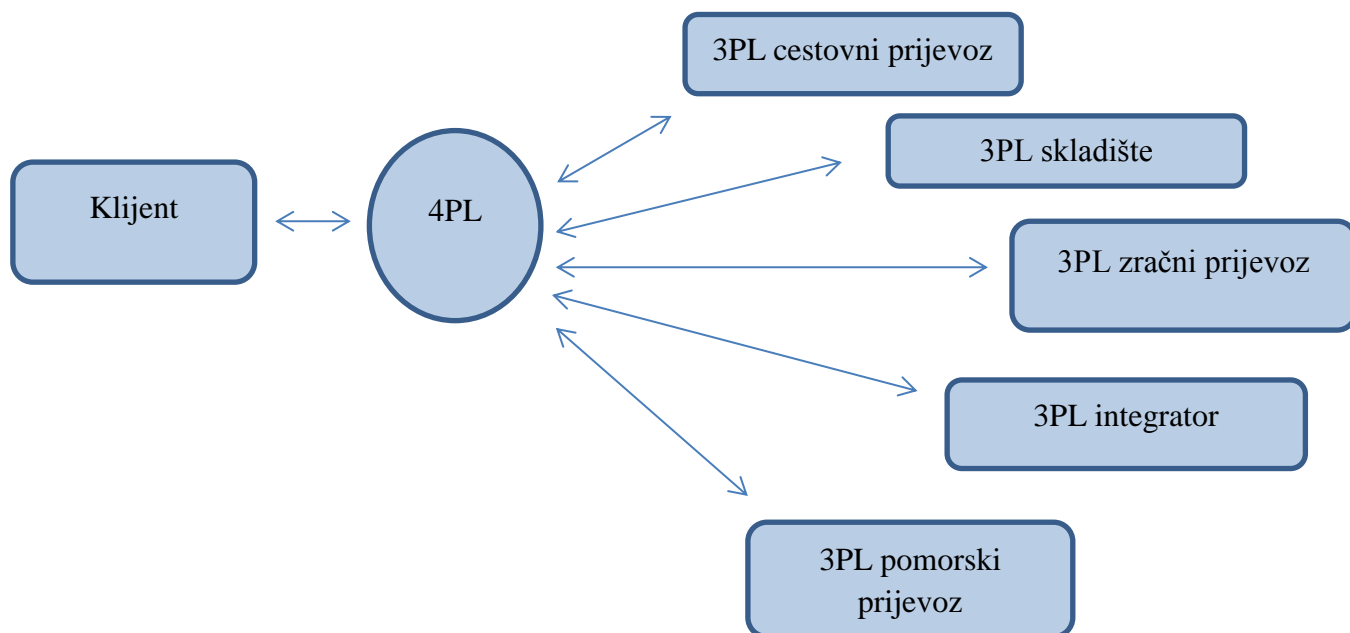
Koncept 4PL operatera nude veću dodatnu vrijednost proizvođačima, jer imaju dodatne uslužne mogućnosti kao što su planiranje, praćenje, naručeni prijevoz, financijske usluge, primijenjena rješenja i bliske veze sa svim klijentima.

Kao mrežni integrator preuzima nadređeno upravljanje tehnološkim i kadrovskim resursima koji su raspoređeni u mreži.

On uz uključivanje resursa, tehnologija i drugih komplementarnih pružatelja usluga, kao što su 3PL- ovi ili pružatelji informacijskih rješenja, preuzima upravljanje poslovnim procesima.

Potrebno je istaknuti četiri značajna faktora koji su bitno pridonijeli aformaciji koncepta 4PL, i to:

- internet B2B ekonomija,
- obrnuta logistika, tj. menadžment vraćanja proizvoda distributeru, proizvođaču ili trgovcu na malo,
- razvoj pravovremenog upravljanja operativnom podrškom i informacijama, s ciljem održavanja točnog vremenskog rasporeda isporuke i
- usavršavanje tehnoloških rješenja, koja doprinose pravovremenim tokovima dobara, smanjenju troškova i povećanju satisfakcije klijenata.⁷



Slika 2.1. Koncept 4PL-a kao integratora rješenja

Izvor: [7] <http://cdn.intechopen.com/pdfs/32380.pdf>

⁷ [3] Drašković, M.: Evolucija sistemskih logističkih provajdera, Montenegrin Journal of Economics, Podgorica, 2008.

4PL je organizacija koja ima resurse, sposobnosti i tehnologiju da pruži i isporuči sveobuhvatno rješenje opskrbnog lanca. 4PL može planirati, dizajnirati i izgraditi integralna i cjelovita rješenja. Koncept 4PL-a implementira najbolji mogući pristup, kako bi svojim klijentima na najkvalitetniji način pružao usluge i tehnologiju.

2.7. Koncept 5PL operatera

Pretpostavlja se da 5PL koncept pretvara logistički lanac u IT- upravljani sustav. Angažiraju se treće osobe za opskrbu strateškim, inovativnim logističkim rješenjima i pojmovima.

Koncept 5PL koristi se u transformaciji opskrbnog lanca u opskrbnu mrežu. 5PL logistički operater upravlja mrežom različitih opskrbnih lanaca. 5PL logistički operater razvija i implementira u bliskom kontaktu s klijentom najbolji mogući opskrbni lanac ili opskrbnu mrežu.⁸

Oni su često povezani putem e- poslovanja zbog čijeg se utjecaja razvila elektronička logistika. Elektronička logistika kao znanost i elektronička logistika kao aktivnost označava koordinirani, konzistentni i računalno upravljani (podržani, organizirani i kontrolirani) skup složenih intra i interorganizacijskih logističkih fenomena za sve aspekte poslovnih aktivnosti, koje se mogu upravljati i voditi putem računalne mreže Internet.⁹

⁸ [5] Dostupno na: <http://www.logisticsglossary.com/term/2pl/>

⁹ [8] Zelenika, R., Pupovac, D., Vukmirović, S.: *Elektroničko poslovanje – čimbenik promjene marketinško-logističke paradigme*, izvorni znanstveni rad, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Godina 53, 3 – 4, str. 292-319., Zagreb, 2002.

3. Prikaz postupaka planiranja i realizacije transportnog procesa

Organizacija cestovnog prijevoza znači savladavanje prostornih i prijevoznih aktivnosti u cilju prijevoza tereta s jednog mjesta na drugo. Osnovni cilj svakog poduzeća je postizanje što manjih prijevoznih troškova po jedinici prijevoznog rada.

U pogledu organizacije, glavne zadaće prijevoznog procesa su:

- da se teret preda u onom stanju u kakvom je zaprimljen,
- da se teret preveze uz što niže prijevozne troškove,
- da se teret preveze u što kraćem vremenu,
- da se prijevozna sredstva što racionalnije koriste i što bolje čuvaju,
- da prijevoz ne bude sam sebi svrhom.

Prijevozne usluge mogu se realizirati putem:

- poduzeća javnog prijevoza tereta,
- poduzeća prijevoza za vlastite potrebe.

Intermodalnost omogućava uštedu u transportnom procesu gdje se pojedine vrste transporta iskorištene na najproduktivniji način. Usavršene tehnologije premještanje tereta sa jedne na drugu vrstu transporta su olakšale intermodalni prekrcaj. Pored automatizacije i mehanizacije prekrcaja važno unapređenje u kontekstu intermodalnosti je i prilagođavanje tereta prekrcajnoj mehanizaciji. Osnovni cilj je da efikasnost prijevoza „od vrata do vrata“ ne bude ugrožena vremenskim gubicima u prelasku sa jedne na drugu vrstu transporta.

3.1. Struktura prijevoznog procesa

U svakom prijevoznom procesu izdvajaju se tri osnovne faze.

- pripremna faza,
- faza prijevoza,
- faza okončanja.

U *fazu pripreme* spadaju ovi poslovi:

- davanje ili primanje uputa o mogućnosti prijevoza,
- stupanje u kontakt s poslovnim partnerom radi sklapanja ugovora o prijevozu,
- sklapanje ugovora o prijevozu tereta,
- izbor ljudi, sredstava, mehanizacije,
- izdavanje potrebne dokumentacije.

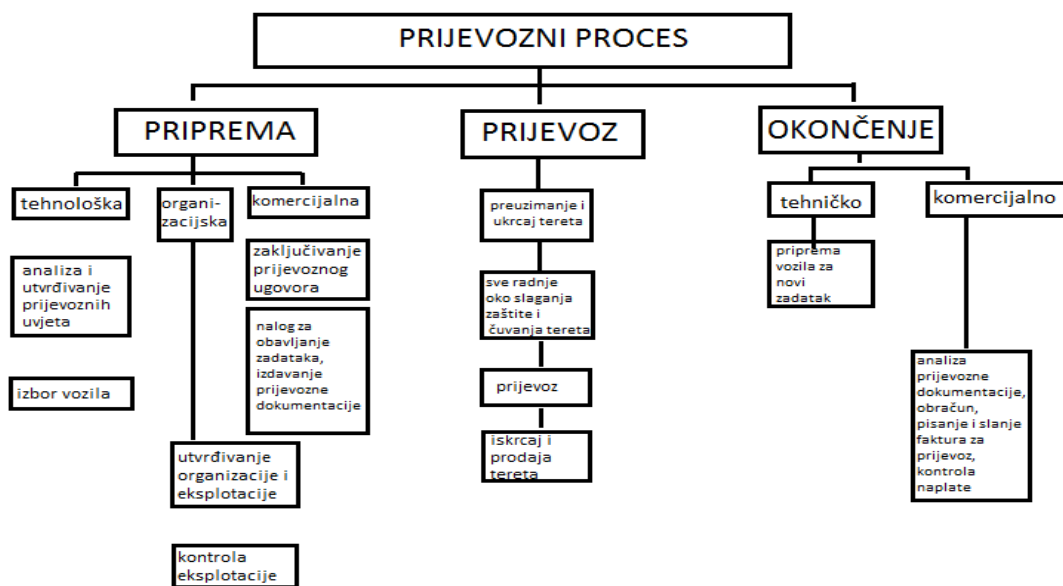
U *fazu prijevoza* spadaju ovi poslovi:

- javljanje poslovnom partneru o dolasku na ukrcaj – prekrcaj tereta,
- preuzimanje dokumentacije tereta,
- ukrcaj i slaganje tereta,
- učvršćivanje i zaštita tereta na vozilu,
- pokusna vožnja,
- prijevoz,
- prijava o prihvatu tereta primatelja,
- iskrcaj i prekrcaj tereta prema zahtjevima primatelja,
- preuzimanje tereta potvrđivanjem prijevozne dokumentacije.

U *fazu okončanja* spadaju sljedeći poslovi:

- predaje prijevozne dokumentacije o obavljenom prijevozu u faktorni računovodstveni odjel prijevoznika,
- analiza i obračun troškova prijevoza,
- pisanje računa za prijevoz,
- naplata za prijevozna uslugu.

Nabrojane faze rada predstavljaju prijevozni proces u širem smislu, a prijevozni proces u užem smislu sastoji se od faza prijevoza.



Slika 3.1. Prijevozni proces

Izvor: Golac B., *Organizacija i tehnika prijevoza tereta u cestovnom prometu*, Zagreb 2001.

3.1.1. Faza prijevoza

Sve faze rada u prijevoznom procesu imaju svoje značenje. Kvaliteta obavljanja proizvodnog zadatka ovisi o dobroj organiziranosti. O fazi prijevoza u velikoj mjeri ovisi tijek prijevoza, zbog toga trebamo fazi prijevoza posvetiti posebnu pažnju.

Fazu prijevoza možemo podijeliti u tri dijela:

- ukrcaj,
- prijevoz,
- iskrcaj.

Nepredvidiva zadržavanja mogu osjetno utjecati na cijenu prijevoza. To je vrijeme koje se utroši na:

- čekanje na red za ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj,
- neopravdano stajanje za vrijeme ukrcaja i iskrcaja,
- čekanje ne cestovnim prijelazima preko željezničkih pruga,
- stajanje zbog nepravovremeno pribavljene prijevozne dokumentacije,
- stajanje zbog kvara na vozilu tijekom prijevoza,
- „crne ture“- skretanje zbog privatne prijevozne usluge s najpovoljnije rute,
- zadržavanje radi odmora dužeg od predviđenog vremena,
- čekanje kod preuzimanja ili iskrcaja robe koje se mora preuzeti uz nazočnost određenih komisija,
- čekanje radi obavljanja carinskih formalnosti,
- ostala stajanja koja se ne mogu predvidjeti.

Razmatrajući ta zadržavanja, dolazimo do zaključka da se ta čekanja, ako se već ne mogu potpuno eliminirati, sigurno mogu smanjiti. To se postiže dobrom organizacijom - operativno osoblje vodi brigu kako se koristi vrijeme rada počevši od izlaska vozila iz voznog parka na rad do njihovog povratka, te pravilnim odabirom prijevoznog puta.

Važno je spomenuti da se i samo vrijeme vožnje može skratiti. Na to utječu razni čimbenici, kao npr. put i putni objekti, vrsta prijevoznog sredstva, propisi i sigurnost u cestovnom prometu, vrsta tereta, terminski uvjeti, itd.

3.2. Ukrcaj, prijevoz i iskrcaj

Prema listi termina koje su formirale Europska unija, Europska konferencija ministara transporta (ECTM) i Europska komisija za Europu pri Ujedinjenim Narodima (UN/ECE) – osnovne intermodalne transportne jedinice (ITU) su : kontejneri, izmjenjivi transportni sanduci i poluprikolice.

Intermodalni prijevozni sustav mora biti:

- gladak – prepreke pri razmjeni na čvorištima moraju biti minimizirane
- siguran – promet dobara mora biti točan i neoštećen
- raspoloživ – usluge „od vrata do vrata“ moraju biti dostupne 24/7 po cijeloj Europi
- dostupan – kupci se zaustavljaju na jednom mjestu
- siguran – robu daje onima koji ispunjavaju uvjete za to
- trajan – završen do kraja te uspostavljena dobra ravnoteža između troškova i postizanja zajedničkih ciljeva kompanija
- odgovoran – kupac ima sklopljen ugovor s jednim izvođačem koji je odgovoran za neometano odvijanje prijevoza
- povoljan – intermodalni prijevoz je u položaju da ponudi konkurentne cijene kupcima te povoljno profitira za gospodarske tvrtke i investitore
- transparentan – svi ulagatelji razumiju povezanost između javnih troškova i tržišnih cijena

Nakon što dobijemo dozvolu za ukrcanje, vozač je dužan pripremiti vozilo za ukrcanje. Prije nego što krene na utovar, disponent ili vozač dužni su uspostaviti kontakt s poslovnim partnerom i utvrditi:

- je li došlo do kakvih izmjena u odnosu na prvobitni zahtjev za prijevozom,
- dolazak i nedolazak djelatnika kao uvjet dobre organizacije ukrcajno-iskrcajnih radova,
- mjesto i vrijeme ukrcanja, odnosno prekrcaja i iskrcaja,

- kod međunarodnog prijevoza, prijevoza specijalnih tereta, prijevoza opasnih tereta ili lako pokvarljive robe, pri ukrcajno. iskrcajnim poslovima, ponekad je potrebna određena komisija ili stručni radnici.

Za vrijeme čekanja i ukrcaja tereta na vozilo, vozači se ne smiju udaljavati od vozila. Ako se ukrcaj tereta na vozilo ne započne ili ne završi u primjerenom i dogovorenom roku, vozač je dužan o tome obavijestiti disponenta ili drugu odgovornu osobu u svom poduzeću.

Prilikom preuzimanja tereta na prijevoz vozač je dužan utvrditi:

- ispunjava li teret propisane i posebno ugovorene uvjete za prijevoz koji su naznačeni u teretnom listu ili posebnom naputku,
- točnost podataka koji su uneseni u teretni list, u prijevoznicu ili u narudžbu, usporediti sa stvarnim stanjem broja koleta¹⁰ i njihovim brojčanim oznakama
- vanjsko stanje tereta i njegove ambalaže,
- ispravnost kontejnera (jesu li vrata, odnosno stranice pravilno zatvorene),
- druge pojedinosti koje naredi ovlaštena osoba (bruto masa i opseg tereta predanog na prijevoz).

Ukoliko utvrdi neispravnost, nepravilnost ili nedostatak, dužan je zatražiti da se njegove primjedbe unesu u teretni list, prijevoznicu ili neki drugi dokument o prijevozu tereta.

U prijevozu tereta javljaju se sljedeći dokumenti:

- nalog za utovar robe,
- CMR ili teretni list (primjer u prilogu broj 2) ,
- putni radni list,
- popis robe u prijevozu,
- dokumentacija o međunarodnom prijevozu,
- račun ili faktura ,

¹⁰Koleta – komad tereta, sanduk, bačva, paleta, bala...

Ukrcaj ili iskrcaj tereta u cestovnom prijevozu može se obavljati ručno ili mehanizirano. Ručni ukrcaj i iskrcaj tereta karakteriziraju razmjerno visoki troškovi rada, veliki utrošak vremena. Pozitivna strana ručnog ukrcaja i iskrcaja tereta je elastičnost organiziranja rada i puna iskorištenost radne snage pod svim uvjetima rada. Za ručni ukrcaj i iskrcaj tereta propisane su radne norme koje su sastavljene od vremena pripreme, vremena rada i odmora.

Vozač je dužan voditi računa da teret prilikom ukrcaja bude ravnomjerno raspoređen u teretnom sanduku vozila i da se pritom ne prijeđe dopušteno osovinsko opterećenje, nosivost vozila, te gabariti teretnog prostora.

Slaganje tereta ima svoje mnogobrojne značajke, izražava se u sljedećim zahtjevima da:

- se što bolje iskoristi zapremnina i nosivost vozila,
- teret ne prelazi gabarit vozila,
- se stručnim slaganjem osigura dobra stabilnost vozila,
- da se stručnim slaganjem poveća produktivnost ukrcajno-iskrcajnih mehanizacija,
- se kao posljedica stručnog i racionalnog slaganja snižavaju troškovi prijevoza i povećava sigurnost pri radu.

Težnja svakog prijevoznika je da što bolje iskoristi prijevozno sredstvo, kako po nosivosti tako i po zapremnini. Narušavanje ovih granica pri slaganju može dovesti u pitanje sam prijevoz. Pravilno slaganje tereta na vozilo jedan je od bitnih preduvjeta za uspješnost prijevoza. Plan slaganja tereta na vozilo nazivamo "cargo plan".

Osnovna načela slaganja tereta na vozilo:

- teret se slaže uvijek od prednjeg dijela vozila prema zadnjem dijelu, na način da se ravnomjerno opterete sve osovine vozila,
- teži se tereti uvijek slažu dolje, prema prednjem dijelu vozila i prema sredini,
- lakši se tereti slažu iznad težih i prema zadnjem dijelu vozila, kao i bočnim stranicama teretnog sanduka,
- pri slaganju raznovrsnih tereta treba uzeti specifičnost tereta, tako da se tereti s različitim mirisima koje poprimaju drugi tereti, a ponekad ih i kvare, ne miješaju zajedno,
- terete treba tako složiti i učvrstiti da se tijekom vožnje spriječi svako pomicanje,
- teret u rasutom stanju treba slagati samo do visine stranice teretnog sanduka,
- sve terete treba tako slagati da ne narušimo prethodne principe; da se omogući brz ukrcaj, iskrcaj, a po mogućnosti i primjena ukrcajno iskrcajnih mehanizacija.

Odgovornost za čuvanje tereta u toku prijevoza pada na poduzeće, tj. na vozača koji vrši prijevoz. Pod čuvanjem tereta podrazumijeva se kvalitativno i kvantitativno očuvanje tereta i predaju primatelju u istom stanju u kojem je teret bio u momentu prijema za prijevoz.

Vozač je dužan odmah nakon završnog ukrcaja tereta na vozilo, odnosno vrijeme koje je odredila odgovorna osoba, krenuti s vozilom na put. Vozači su dužni provesti teret do iskrcajnog mjesta relacijom koja je određena, a ako to nije moguće, onda najkraćom pogodnom cestom za prijevoz tog tereta. Vozač je dužan provesti teret u ugovorenom prijevoznom roku koji je odredila odgovorna osoba.

Nakon dolaska na određeno iskrcajno mjesto, vozač je dužan odmah obavijestiti primatelja o primitku tereta. Obavijest o primitku vozač je dužan dostaviti na adresu koju označi pošiljatelj i to tijekom radnog vremena primatelja, a ako je primatelj građanin, onda u uobičajeno vrijeme.

U toku samog iskrcaja vozači su dužni svojom nazočnošću nadgledati iskrcaj tereta s vozila i radnicima koji rade na iskrcaju pritom pružiti upute koje se odnose na sigurnost i zaštitu vozila, osoba, tereta koji se iskrcava.

Ako prilikom predaje tereta primatelj utvrdi oštećenja ili gubitak tereta, vozač je dužan zatražiti da se to utvrdi zapisnički, a jedan primjerak potpisanog zapisnika mora uzeti sa sobom. Nakon obavljenog iskrcaja i primopredaje tereta bez primjedbi, vozač će zatražiti od primatelja tereta da mu potpiše prijevoznu dokumentaciju i to: putni radni list, teretni list, prijevoznicu.

Nakon završetka primopredaje tereta s mjesta ukrcaja povratnog tereta vozaču je dužnost da se javi najbližem poduzeću, ako mjesto ukrcaja prvotnog tereta nije unaprijed dogovoreno. Time se završava jedan proizvodni ciklus.

3.3. Kalkulacija prevoznina

Cijena prijevoza koje dopijevaju za obračun temeljne se u načelu na težini pojedine pošiljke. No budući da je teretni prostor kojim raspolaže kamion ili kontejner ograničen, mora se ponekad uzeti u obzir i volumen robe koja se mora transportirati.

Glavni čimbenici koji utječu na cijenu i vrijednost prijevoza su slijedeći:

- Vrsta korištenog prijevoznog sredstva
- Opseg prijevoza
- Udaljenosti na koje se prijevoz obavlja
- Stupanj iskorištenja vozničkih kapaciteta
- Kvaliteta prometne mreže
- Gustoća i razvijenost prometne mreže
- Masa, odnosno zapremina robe
- Vrsta robe
- Uvjeti iskorištenja
- Kvaliteta prijevozne usluge
- Stupanj neravnomjernosti prevoženja
- Organizacija rada

- Odnos između bruto rada i neto rada.

Vozarine u cestovnom prometu izdaje i određuje udruga cestovnih prijevoznika Transportkomerc Zagreb. Transportkomerc Zagreb je izdao 22.1.1992.g. «jedinствене uvjete» i osnove za utvrđivanje cijena usluga prijevoza robe u cestovnom prometu.

Vozarine u cestovnom prometu se određuju na osnovi prijeđenih kilometara i tarifne stavke nosivosti vozila u tonama i na osnovi mase pošiljke pri čemu najmanja masa mora biti 200 kilograma. Kod specijalnih tereta (cisterne, hladnjače) vozarina se povećava do 80% redovne cijene prijevoza.

U međunarodnom prijevozu u slučaju da prijevoznik zakasni u isporuci dužan je nadoknaditi štetu u iznosu cijele vozarine. U domaćem prometu prijevoznik mora platiti u slučaju zakašnjenja 1/10 vozarine za svaki dan zakašnjenja.

U slučaju zakašnjenja isporuke, nastale štete na roku u toku transporta korisnika prijevoza je dužan u roku od 7 dana predati zapisnik prijevozničkoj organizaciji i tražiti potraživanje za nastalu štetu.

3.4. Popunjavanje prijevoznih isprava

Logistički operater je dužan popuniti sljedeće isprave za prijevoz robe u međunarodnome prometu:

- Licenca
- CEMT dozvola
- CMR teretni list
- TIR karnet
- ATA karnet
- ESC karnet
- Polica osiguranja
- Nalog za utovar
- Certifikat o podrijetlu robe
- Izvozne – uvozne deklaracije
- Veterinarske potvrde (ako je potrebno)
- SDT potvrda (ukoliko se radi o prijevozu opasne robe)
- Bankovne akreditivne isprave

4. Zadaci i obaveza logističkog operatera u međunarodnom prijevozu robe

Zadaci i obaveza logističkog operatera za obavljanje cestovnog prijevoza robe temelji se na dozvolama i licencijama kojih se potrebno pridržavati da bi se prijevoz mogao obavljati na legalan način. Da bi se obavio javni cestovni prijevoz tereta u unutarnjem prijevozu potrebno je ishoditi Licenciju za unutarnji javni cestovni prijevoz, a kod međunarodnog cestovnog prijevoza potrebno je ishoditi Licenciju Zajednice koja vrijedi i u unutarnjem prijevozu. Međunarodni prijevoz tereta obavlja se na temelju dozvole za međunarodni prijevoz tereta.

Pod međunarodnim prijevozom smatra se prijevoz pošiljki kojima je mjesto otpreme ili uputno mjesto izvan Republike Hrvatske, ili koje prati međunarodna prijevozna isprava ili carinski dokumenti.

4.1. Licencija zajednice

Međunarodni cestovni prijevoz tereta unutar država članica Europske unije obavlja na temelju licencije Zajednice koju izdaje Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture na rok važenja od deset godina. Prijevoznici koji koriste licenciju Zajednice ne trebaju imati licenciju za unutarnji prijevoz, jer licencija Zajednice vrijedi i u Republici Hrvatskoj.

Licenciju Zajednice izdaje Ministarstvo domaćem prijevozniku, koji obavlja prijevoz putnika i tereta u cestovnome prijevozu, ako : ¹¹

- ima sjedište/prebivalište u Republici Hrvatskoj u skladu sa zakonodavstvom Republike Hrvatske i
- u skladu sa zakonodavstvom Europske zajednice i sa zakonodavstvom Republike Hrvatske ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje prijevoza u cestovnome prometu.

¹¹ [10] Bannelli, M., Kolak, A., Vukadinović, D.: Priručnik za međunarodni cestovni prijevoz, Impressum, Zagreb, 2009.

Evidenciju izdanih licencija Zajednice vodi ministarstvo, te vodi i o vozilima prijavljenih za obavljanje cestovnog prijevoza putnika i tereta. Ministarstvo svake godine do 31. siječnja dostavlja Komisiji pri Europskoj zajednici podatke o licencijama i izvodima licencija Zajednice izdanim domaćim prijevoznicima do 31. prosinca prethodne godine. Ako Ministarstvo donese rješenje o oduzimanju licencije ili izvoda licencije Zajednice prijevoznika, o tome bez odgađanja izvješćuje Komisiju pri Europskoj zajednici.¹²

4.2. Putni nalog

Putni nalog ili nalog za službeno putovanje je dokument koji sadržava osnovne podatke o vozaču, vozilu i teretu za svaki prijevozni zadatak, a izdaje ga disponent ili druga službena osoba.

Sastoji se od tri dijela:

- opći podaci o prijevoznom zadatku,
- podaci o prijevozu,
- i ostali podaci vezani uz prijevoz.

Prije nego što se izda vozaču, putni nalog mora biti ispravno i u potpunosti ispunjen s podacima o prijevoznom zadatku:

- naziv poduzeća – vlasnika vozila,
- mjesto i datum izdavanja naloga,
- vrsta prijevoza,
- imena voznog osoblja,
- relacija,
- popis ovlaštene osobe koja izdaje putni nalog i štambilj,
- potpis osobe odgovorne za ispravnost vozila i podaci o vozilu.

Prilikom preuzimanja putnog naloga (radnog zadatka), vozač svojim potpisom potvrđuje da je shvatio i prihvatio zadatak. Nakon preuzimanja putnog naloga, vozač dalje sam ispunjava podatke o obavljenom prijevozu u rubrike koje su za to predviđene.

¹² [8] Bannelli, M., Kolak, A., Vukadinović, D.: Priručnik za međunarodni cestovni prijevoz, Impressum, Zagreb, 2009.

U trećem dijelu putnog naloga, vozač ispunjava sljedeće podatke:

- vrijeme ulaska i izlaska u garažu,
- usputno uzimanje goriva i maziva,
- potpis putnog naloga pri predaji.

Prateća služba popunjava:

- prijeđene kilometre guma,
- podatke o iskorištenju prijevoznog sredstva.

4.2. CEMT dozvole

CEMT dozvola za multilateralna dozvola koju izdaje Europska konferencija ministara za promet, a na temelju koje je dopušteno obavljanje međunarodnog prijevoza tereta između država članica International Transport Forum – ITF-a ili u tranzitu preko državnog područja jedne ili više država članica CEMT- a vozilima koja su registrirana u jednoj od država članica CEMT-a. Na temelju CEMT dozvole dopušteno je obavljanje neograničenog broja vožnji u određenom vremenskom razdoblju, a opremljena je pripadajućim dnevnikom putovanja.¹³

Dozvole ne vrijede za radnje prijevoza između zemlje članice i treće zemlje. Na primjer, vozilo koje obavlja prijevoz između Norveške (CEMT zemlja članica uključena u sustav kvote) i Irana kao krajnjeg odredišta (nije CEMT zemlja članica, ali je susjed CEMT zemlje članice) ne može koristiti CEMT dozvolu za takav prijevoz. CEMT dozvole vrijede ako prijevoz prolazi kroz treću zemlju (na primjer, teret utovaren u Norveškoj koji će istovariti u Rusiji, te prolazi kroz Iran). Ako se roba prevozi kroz CEMT zemlju gdje je upotreba CEMT dozvola ograničena, prijevoz kroz takve zemlje se može obavljati uz bilateralnu dozvolu, ovlaštenje Zajednice ili nekim drugim načinom, CEMT dozvola ostaje u vozilu od točke do točke istovara. Postoje godišnje dozvole, zelene boje, koje vrijede za kalendarsku godinu (1. siječnja – 31. prosinca) i kratkoročne dozvole koje vrijede 30 dana, žute boje i sadrže pečat „kratkoročna dozvola“. Dozvolu može koristiti samo jedno po jedno vozilo. CEMT dozvola ne dozvoljava kabotažu. „Kabotaža“ je svaki prijevoz putnika ili tereta između pojedinih mjesta u Republici Hrvatskoj, koji obavlja strani prijevoznik. CEMT dozvola oslobađa prijevoznika od zahtjeva vezanih uz sva druga odobrenja za prijevoz izvanrednih tereta glede veličine ili težine ili specifičnih kategorija robe (na primjer opasni tereti). CEMT dozvola se može koristiti za unajmljena ili zakupljena vozila bez vozača od strane prijevoznog poduzeća treba biti napisano na prvoj stranici dozvole, t ime treba odgovarati imenu osobe koja upravlja vozilom. U slučaju kad vožnja započne pod jednom godišnjom ili kratkoročnom dozvolom i bude nastavljena pod drugom izdanom za naredno sljedeće razdoblje, obje dozvole moraju biti čuvane u vozilu tijekom čitave vožnje. CEMT dozvole, dnevnici i pripadajuće potvrde moraju biti čvrsto zatvorene u foliju ili na sličan način zaštićene zaštitnim koricama.¹⁴[10]

¹³ [9] http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_10_122_2615.html

¹⁴ [10] Bannelli, M., Kolak, A., Vukadinović, D.: Priručnik za međunarodni cestovni prijevoz, Impressum, Zagreb, 2009.

4.3. Međunarodni teretni list (CMR)

CMR konvencija datira od svibnja 1956. godine, a stupila na snagu 2. srpnja 1961. godine. CMR konvenciju je potpisala većina europskih zemalja. Ona definira obveze prijevoznika i dokumente koji se moraju nositi u vozilu koje obavlja međunarodni prijevoz robe između dvije zemlje od kojih je barem jedna ugovorna strana CMR konvencije. Pored toga konvencija dalje definira određene odgovornosti pošiljatelja i primatelja robe. CMR konvencija se automatski primjenjuje na sve ugovore o međunarodnom cestovnom prijevozu roba uz naknadu između dvije zemlje od kojih barem jedna ugovorna strana CMR konvencije, iako vozilo koje prevozi robu tijekom svog putovanja jednim dijelom koristi more, željeznicu ili kopnene putove. D bi se primjenjivala CMR konvencija mora postojati jasan dokaz o ugovoru za međunarodni prijevoz roba uz naknadu.¹⁵

Prijevozna isprava u međunarodnom cestovnom prijevozu robe je teretni list za međunarodni promet, propisan Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe setom (CMR). Teretni list treba ispuniti pošiljatelj prije ukrcanja robe. Nakon obavljenog ukrcanja, prijevoznik ovjerava teretni list i vraća primjerak za pošiljatelja, čime potvrđuje da je preuzeo robu radi prijevoza, tj. Da je ugovor o prijevozu zaključan. U praksi teretni list, u pravilu, ispunjava špediter kada mu se prijevoznik nakon ukrcanja robe javi zbog carinjenja.¹⁶

Teretni list se , uglavnom sastoji od četiri kopije: jedna originalna kopija sa crvenim linijama za pošiljatelja robe, jedna originalna kopija sa plavim linijama za primatelja robe, jedna originalna kopija sa zelenim linijama i jedna kopija sa crnim linijama za prijevoznika. Kada prijevoznik preuzima robu pošiljatelj i prijevoznik potpisuju crvenu, plavu i zelenu kopiju te pošiljatelj zadržava crvenu kopiju. Prilikom isporuke robe primalac robe potpisuje plavu i zelenu kopiju, te zadržava plavu. Prijevoznik zadržava crvenu i crnu kopiju.¹⁷

¹⁵ [10] Bannelli, M., Kolak, A., Vukadinović, D.: Priručnik za međunarodni cestovni prijevoz, Impressum, Zagreb, 2009.

¹⁶ [11] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

¹⁷ [10] Bannelli, M., Kolak, A., Vukadinović, D.: Priručnik za međunarodni cestovni prijevoz, Impressum, Zagreb, 2009.

Ispisani, tj. Ispunjeni teretni list mora sadržavati: ¹⁸

- ime i adresu pošiljatelja,
- ime i adresu primatelja,
- ime i adresu prijevoznika,
- mjesto isporuke,
- mjesto i datum preuzimanja pošiljke,
- popratnu dokumentaciju,
- uobičajeni opis robe, vrstu i način pakiranja, a za opasnu robu njeno opće poznato naimenovanje,
- bruto masu robe ili količinu izraženu na drugi način,
- obrade o plaćanju vozarine i
- uputa pošiljaoca za carinske i druge radnje.

Osim navedenih podataka, u teretni list mogu se unijeti i podaci kao što su: iznos osiguranja, upute pošiljatelja prijevozniku o pogledu osiguranja robe, ugovorni rok prijevoza, naznaku vrijednosti robe, troškove koje preuzima pošiljatelj. Osim navedenog, stranke mogu unijeti u teretni list i druge podatke koje smatraju korisnim.

Ako pošiljatelj u teretni list ili fakturu ne unese točne podatke, odgovara prijevozniku za svaku štetu koja mu je zbog toga nastala. Zato je prilikom preuzimanja robe, vozač u svojstvu prijevoznika dužan utvrditi točnost navoda u teretnom listu. U svakom teretnom listu prijevoznik je dužan obrazložiti svaku opasku u pogledu vanjskog stanja robe te njenog pakiranja. Na put se ne kreće dok pošiljatelj nije potpisao CMR teretni list.

¹⁸ [12] Golac, B.: Organizacija i tehnika prijevoza tereta u cestovnom prometu, Škola za cestovni promet, Zagreb, 2007

4.4. TIR karnet

Propise o carinskom postupku i kontroli carinskih vozila sadrži Carinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe na osnovi karneta TIR (konvencija TIR), donijeta u Ženevi 1959. godine, revidirana 1975. godine. Ova konvencija, koju je Republika Hrvatska ratificirala, regulira carinsku materiju i postupak carinskih organa prema vozilima i međunarodnim prijevoznicima čija vozila prelaze državne granice s oznakom (tabela, targa) TIR. Obrazac karneta je jedinstven je za sve zemlje koji sadrži manifest tj. popis robe koja se prevozi u vozilu s oznakom TIR. Konvencija TIR pojednostavljuje carinski postupak na graničnim prijelazima vozila s oznakom i karnetom TIR.¹⁹

Izdavatelj i jamac TIR karneta u Republici Hrvatskoj je tvrtka Transportkomerc, sa sjedištem u Zagrebu, član IRU-a. Izdavatelj – jamac izdaje karnet temeljem pisanog zahtjeva prijevoznika uz naplatu naknade, te preuzima obvezu plaćanja uvoznih i izvoznih pristojbi i davanja ukoliko dođe do nepravilnosti u svezi s primjenom karneta. Najveći iznos koji se može potražiti od izdavatelja- jamca određuje svaka ugovorna zemlja zasebno. Vozila i kontejneri kojima se prevozi roba u međunarodnom prijevozu s oznakom TIR moraju biti odgovarajuće konstrukcije.²⁰

Na vozilo, odnosno kontejner, koji prevozi robu u režimu TIR karnet mora biti stavljena pločica TIR (bijela slova na plavoj podlozi, dimenzija 400×250mm) s prednje i stražnje strane.

21

¹⁹ [13] Hlača, V.: Hrvatsko prometno pravo i međunarodne konvencije, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2000.

²⁰ [11] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 96.

²¹ [11] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 96.

Izgled TIR pločice prikazan je na Slici 2.



Slika 4.1 TIR pločica

Izvor: <http://www.prometna-zona.com/tir-karnet/>

Obrazac TIR karneta propisan je TIR konvencijom, a tiska se na francuskom jeziku, osim korica gdje je uz francuski tekst dan i prijevod na engleski. Svaki karnet ima svoj registarski broj, otisnut na koricama i svim listovima karneta, prema registru izdanih karneta koji vodi izdavatelj. Svaki iskorišten karnet i karnet kojemu je istekao rok važnosti prijevoznik mora vratiti izdavatelju, koji ga vraća IRU-u. TIR karnet vrijedi najviše godinu dana od dana izdavanja od strane IRU-a, pri čemu rok korištenja izdanog karneta određuje izdavatelj- jamac. Karnet se može rabiti samo za jedno putovanje, a izdaje se za pojedinačno vozilo ili kontejner, kao i za skup vozila ili kontejnera.²²

TIR karnet se sastoji od korica, talona 172, odgovarajućeg broja listića 1 i 2, te obrasca zapisnika o očevidu. Ukupan broj listića u jednom karnetu zavisi o ukupnom broju otpremnih i odredišnih carinarnica (jedan par listića za svaku otpremnu odnosno odredišnu carinarnicu), te o ukupnom broju zemalja provoza (jedan par listića za svaku zemlju provoza). S tim u svezi postoje dvije vrste karneta: sa šest listića, za prijevoz između samo dvije zemlje i sa četrnaest listića, za prijevoz koji se osim između zemlje otpreme i zemlje odredišta odvija preko jedne ili više provoznih zemalja.²³

²² [11] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 97.

²³ [11] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 97.

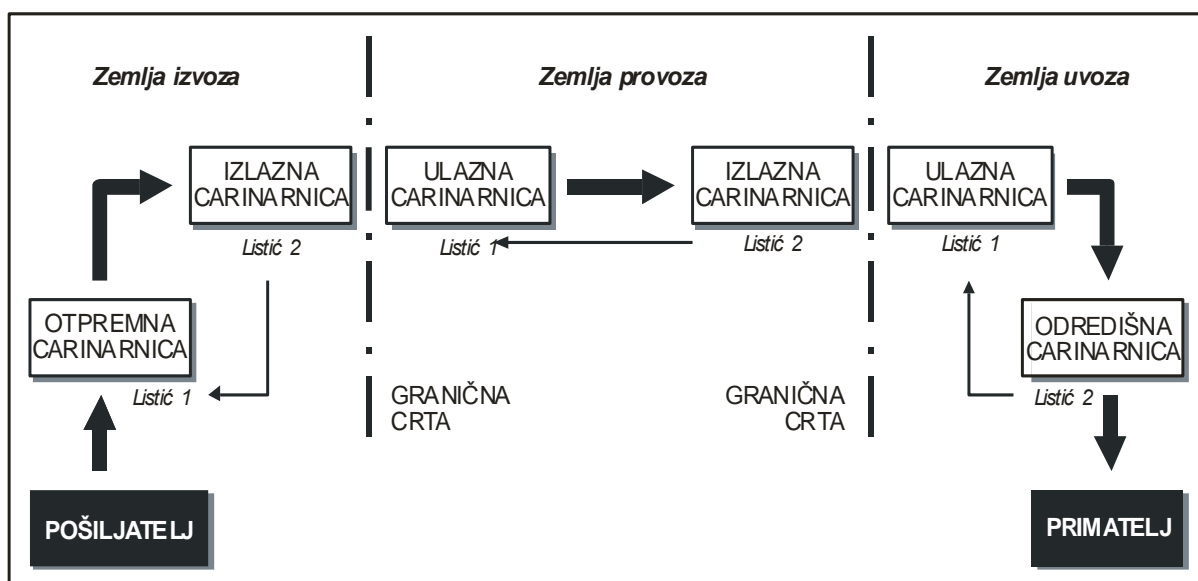
Na slici 4.2. prikazan je sustav TIR karneta sa jednom otpremnom carinarnicom u zemlji izvoza, jednom zemljom provoza i jednom odredišnom carinarnicom u zemlji uvoza.

Otpremna carinarnica u zemlji otpreme usklađuje podatke u TIR karnetu s podacima u prijevoznim ispravama i stvarnim stanjem robe, obavlja pregled robe i vozila, stavlja carinska obilježja, ovjerava karnet, zaključuje i ovjerava manifest robe na svim listićima, određuje rok za prijavljivanje izlaznoj carinarnici, registrira karnet u kontrolniku izlaznih karneta TIR te odvaja listić. Ukoliko se roba prijavljuje kod više otpremnih carinarnica, manifest robe zaključuje i ovjerava posljednja otpremna carinarnica. Izlazna carinarnica u zemlji otpreme kontrolira carinska obilježja, ovjerava karnet, odvaja listić 2 i dostavlja ga otpremnoj carinarnici i svrhu razduženja.²⁴

Ulazna carinarnica u zemlji provoza kontrolira carinska obilježja, određuje rok za prijavljivanje robe izlaznoj carinarnici, ovjerava karnet i zadržava odgovarajući listić neparnog broja. Izlazna carinarnica zemlje provoza kontrolira carinska obilježja, ovjerava karnet i odvaja odgovarajući listić parnog broja te ga dostavlja carinarnici preko koje je roba ušla u zemlju sa svrhom razduženja.²⁵

²⁴ [11] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 97.

²⁵ [11] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 97.



Slika 4.2. Sustav TIR karneta

Izvor: Ivaković Č., Stanković R., Šafran M., Špedicija i logistički procesi, Zagreb 2010.

4.5. ATA karnet

Karnet ATA je carinski dokument koji temeljem međunarodne Carinske konvencije o ATA karnetu zamjenjuje nacionalne carinske dokumente za privremeni izvoz, privremeni uvoz i izvoz (tranzit) robe, čime se pojednostavljuje carinski postupak i na taj način olakšava i ubrzava promet određenih kategorija roba.

Sustav ATA karneta prikazan je na slici 4.3. Na slici je prikazan sustav ATA karneta sa jednom zemljom privremenog izvoza, jednom privremenog provoza i jednom zemljom privremenog uvoza.

U zemlji privremenog izvoza izlazna carinarnica provjerava je li karnet pravilno popunjen i usklađuje podatke navedene u karnetu sa stvarnim stanjem robe, odobrava privremeni izvoz i određuje rok za povrat robe koji ne može biti duži od roka važenja karneta. Carinarnica ovjerava karnet, registrira ga u kontrolniku izlaznih ATA karneta, stavlja carinska obilježja na vozilo odnosno robu te odvaja donji dio žutog izvoznog talona.

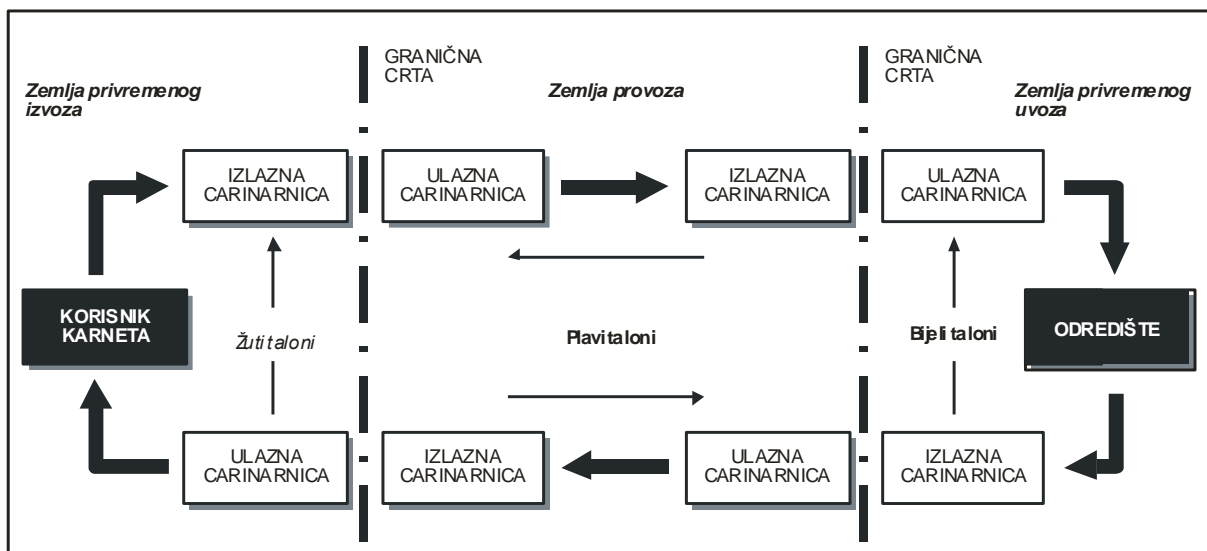
Ulazna carinarnica pri vraćanju privremeno izvezene robe u zemlju, provjerava odgovaraju li podaci u karnetu stvarnom stanju robe, ovjerava žuti talon o ponovnom uvozu, odvaja donji dio i dostavlja ga izlaznoj carinarnici kao potvrdu o povratu robe.²⁶

U zemlji provoza ulazna carinarnica kontrolira carinska obilježja i dokumente, određuje rok za prijavu robe izlaznoj carinarnici te popunjava i ovjerava rubrike Carinjenje u provozu na oba provozna talona. Ukoliko stavlja svoja carinska obilježja, o tome stavlja bilješku u rubrike Stavljanje carinske plombe na oba provozna talona. Odvaja i zadržava donji dio prvog provoznog talona. Izlazna carinarnica kontrolira carinska obilježja i dokumente te popunjava i ovjerava rubrike Potvrda odredišne carinarnice o razduženju na oba provozna talona. Odvaja donji dio drugog provoznog talona, ovjerava ga i dostavlja ulaznoj carinarnici kao potvrdu o izlasku robe iz zemlje.²⁷

²⁶ [11] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 104.

²⁷ [11] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 104.

U zemlji privremenog uvoza ulazna carinarnica provjerava je li karnet pravilno popunjen i usklađuje podatke navedene u karnetu sa stvarnim stanjem robe. Ukoliko su ispunjeni svi uvjeti, odobrava privremeni uvoz robe, određuje rok povrata robe, ovjerava karnet i registrira ga u kontrolniku ulaznih ATA karneta. Odvaja i zadržava donji dio bijelog uvoznog talona. Izlazna carinarnica sravnjuje podatke iz karneta sa stvarnim stanjem robe i ukoliko utvrdi podudarnosti, ovjerava bijeli talon za ponovni izvoz i dostavlja ga ulaznoj carinarnici kao potvrdu o izlasku robe iz zemlje.²⁸



Slika 4.3. Sustav ATA karneta

Izvor: Ivaković Č., Stanković R., Šafran M., Špedicija i logistički procesi, Zagreb 2010.

4.5. ESC karnet

Međunarodni dokument privremenog uvoza-izvoza robe (trgovačkih uzoraka), uporaba uzoraka na temelju karneta. Roba je namijenjena izložbama, sajmovima; Takvi uzorci ne mogu se prodavati, iznajmljivati, ni naplaćivati. Služe za prezentaciju na sajmovima i izložbama.

²⁸ [11] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 101.

4.6. Polica osiguranja

Polica osiguranja je dokument koji izdaje osiguravatelj na temelju prijave osiguranja, a kojim se potvrđuje sklopljeni ugovor o osiguranju. Polica osim podataka navedenih u prijavi osiguranja sadrži i obračun premije.²⁹

S obzirom na način obračuna premije, razlikuju se dvije vrste polica:³⁰

- Pojedinačna polica osiguranja primjenjuje se kad se svaka pošiljka pojedinačno osigurava, a premija se obračunava za svaku pošiljku posebno;
- Generalna polica osiguranja primjenjuje se kad osiguranik stalno otprema veće količine roba, tako da polica pokriva sve otpremne pošiljke do određenog iznosa, za određeno vremensko razdoblje, a premija se obračunava u ukupnom iznosu, za to razdoblje.

Osiguranje od odgovornosti cestovnog prijevoznika namijenjeno je pravnim i fizičkim osobama koji su registrirani i obavljaju u komercijalne svrhe djelatnost javnog cestovnog prijevoza u unutarnjem ili međunarodnom prometu. Širina pokrića je fleksibilna te se osiguranici, ovisno o vlastitim potrebama, mogu odlučiti na pokriće samo određenih imenovanih opasnosti (osnovni rizici) ili na sveobuhvatno pokriće (svi rizici).

Pokriće za prijevoznike u međunarodnom prometu u potpunosti je u skladu s Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR).

4.7. Nalog za utovar

Nakon što naručitelj prijevoza potvrdi narudžbu prijevoza robe, izvršitelj usluge ispunjava nalog za utovar. Nalog se automatski kreira iz narudžbe prijevoza robe, te je potrebno popuniti samo dodatna polja naloga. Nalog za utovar sadrži detalje narudžbe: relaciju prijevoza, datum utovara robe i datum istovara, vrstu robe koja se prevozi i u kojoj količini.

²⁹ [11] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 219.

³⁰ [11] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 220.

Obavezni su i podaci o adresi utovara i istovara robe. Naloga za utovar može biti više uz jedan Putni radni list (PRL), ovisno o broju različitih lokacija utovara i istovara robe.

4.8. EUR 1 ili obrazac o podrijetlu robe

EUR 1 obrazac o podrijetlu robe jest preferencijalni dokument za robu koja je proizvedena u EU. Pravo na preferenciju može biti važno prilikom izračuna uvozne carine koju je primatelj robe dužan platiti. EUR1 ispunjava pošiljatelj prema važećim standardima, a ovjerava izlazna carina. Potvrda o podrijetlu robe važeća je samo za robu unutar European Economic Area (EEA) i sljedećih zemalja: Egipta, Alžira, Izraela, Jordana, Bosne i Hercegovine, Srbije, Crne Gore, Kosova, Hrvatske, Makedonije, Libanona, Maroka, Palestine, Sirije, Tunisa, Norveške, Islanda, Lihtenštajna, Švicarske, Južne Afrike, Čilea, Meksika, Albanije, Andore, afričkih država, Kariba i Pacifičke zone i prekomorskog teritorija.³¹

³¹ [15] <https://www.dpd.com/hr/home/otprema>

4.5. Transportne klauzule

INCOTERMS, engl. International Commercial Terms su međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih terminala, engl. International rules for the interpretation of trade terms, koja uređuju pravno- ekonomske odnose između prodavatelja(izvoznika) i kupca (uvoznika) u međunarodnoj trgovini glede prijenosa troškova i rizika pri isporuci robe s jedne na drugu ugovornu stranu, a posredno se odnose i na prijevoznike, špeditere, luke i pristaništa, pomorske agenta, carinske organe, poduzeća za ugovornu kontrolu kakvoće i količine robe u međunarodnome prometu, osiguravajuća društva i dr. Točka na prijevoznom putu u kojoj troškovi odnosno rizik prelaze s prodavatelja na kupca naziva se paritetom isporuke.³²

INCOTERMS su službena pravila Međunarodne trgovinske Komore koje služe za tumačenje trgovinskih termina. U svjetskoj su upotrebi više od 60 godina. Potrebni su za nesmetano vođenje međunarodne trgovine, a njihovu autentičnost priznaju i svi svjetski sudovi i drugi upravni organi.

Krajem 2010. godine Međunarodna trgovačka komora je objavila novo izdanje prepoznatljivih trgovačkih termina INCOTERMS 2010.

INCOTERMS 2010 sastoje se od 11 termina koji su svrstani u četiri osnovne grupe, označene slovima E, F, C i D kratica engleskih naziva pojedinih termina.

Transportne klauzule su pravila koje se koriste za različite vrste prijevoza pa su u tom smislu podijeljene u zasebne skupine.

Klauzule (pravila) koje se koriste za bilo koji način prijevoza:

- EXW - franko tvornica,
- FCA – franko prijevoznik,
- CPT – vozarina plaćena do,
- CIP – vozarina i osiguranje plaćeni do,
- DAT – isporučeno na terminal,
- DAP – isporučeno na mjesto,
- DDP – isporučeno i ocarinjeno.

³² [11] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 97.

- EXW (Ex works – Franko tvornica, imenovano mjesto isporuke) – Znači da prodavatelj izvršava svoju obvezu kada robu stavi na raspolaganje kupcu u svojim prostorijama (radionica, tvornica, skladište) izvozno neocarinjeno i neutovareno na bilo koje prijevozno sredstvo. Obveza prodavatelja je da snosi troškove i rizik za robu do trenutka kad je roba stavljena kupcu na raspolaganje. Osnovne obveze kupca su da snosi sve troškove i rizike mogućeg gubitka ili oštećenja robe od trenutka kada mu je stavljena na raspolaganje.
- FCA (Free carrier – Franko prijevoznik, imenovano mjesto isporuke) – Znači da prodavatelj isporučuje robu prijevozniku ili kakvoj drugoj osobi koju je imenovao kupac, u prodavateljevim prostorijama ili na nekom drugom naznačenom mjestu. Obveza je prodavatelja snositi rizik za robu do trenutka kada robu preda prvom prijevozniku ili špediteru u mjestu otpreme robe, kao i troškove osiguranja robe. Osnovna obveza kupca je da plati cijenu prema kupoprodajnom ugovoru i snosi sve troškove i rizik za robu.
- CPT (Carriage paid to – vozarina plaćena do, imenovano mjesto odredišta)- Znači da prodavatelj isporučuje robu prijevozniku ili špediteru kojeg je imenovao prodavatelj. Prodavatelj plaće troškove prijevoza do odredišta. Osnovna je obveza kupca da snosi sav rizik za robu od trenutka kada je roba predana prvom prijevozniku u mjestu otpreme robe, kao i troškove osiguranja robe.
- CIP (Carriage and insurance paid to – Vozarina i osiguranje plaćeni do, imenovano mjesto odredišta) – Znači da prodavatelj isporučuje robu prijevozniku ili špediteru i plaća troškove prijevoza tj. vozarinu, ali isto tako plaća i osiguranje s minimalnim pokrićem kupčeva rizika od propasti ili oštećenja robe tijekom prijevoza. Prodavatelj snosi sve rizike za oštećenje robe do njezine isporuke prijevozniku dok kupac snosi sve rizike za oštećenje robe od trenutka kada je roba isporučena prijevozniku.

- DAT (Delievered at terminal – isporučeno na terminalu, naznačen imenovan terminal u luci ili mjestu odredišta) – Terminal može biti pristanišni dok, istovarište kontejnera, cestovni, željeznički, zračni terminal ili najobičnije skladište. Isporučeno na terminalu znači da je prodavatelj ili špediter dužan organizirati prijevoz i dostaviti robu kupcu sa istovarenog prijevoznog sredstva na terminal u imenovanom mjestu odredišta. Može se koristiti kod intermodalnog prijevoza kada sudjeluje više načina prijevoza.
- DAP (Delievered at place – isporučeno na mjestu) – Ovo pravilo se može koristiti bez obzira na izabrani način prijevoza ili kod intermodalnog prijevoza. Znači da je prodavatelj isporučio kada je robu stavio kupcu na raspolaganje na dolaznom prijevoznom sredstvu spremnu za istovar u imenovanom odredištu. Prodavatelj snosi sve rizike za oštećenje robe od trenutka njezine isporuke na prijevoznom sredstvu. Dok kupac snosi sve rizike kad mu je roba isporučena u mjestu odredišta.
- DDP (Delievered duty paid – isporučeno ocarinjeno, naznačeno imenovano mjesto odredišta)- Isporučeno ocarinjeno znači da je prodavatelj isporučio kada je robu stavio kupcu na raspolaganje, uvezno ocarinjenu, na dolaznom prijevoznom sredstvu ili u skladište kupca ili u imenovano mjesto odredišta. Prodavatelj snosi sve troškove i rizike uključujući carinu, poreze i pristojbe vezane za isporuku robe. Dok je kupac dužan snositi sve rizike za robu od trenutka kada mi je roba stavljena na raspolaganje u mjestu odredišta.

5. Transportno poduzeće S-SEČAN d.o.o.

Transportno poduzeće S-SEČAN d.o.o. osnovano je 1995. godine kao poduzeće za međunarodni prijevoz tereta. Poduzeće je u vlasništvu Stjepana Sečan. Već dugi niz godina pružaju transportne usluge diljem zapadne Europe. Prijevoz se obavlja isključivo sa njihovim voznim jedinicama od kojih ni jedno vozilo nije starije od 5 godina i za sva vozila posjeduju potrebne dozvole i uredno osiguranje.



Slika 5.1. Izgled poduzeća S-SEČAN d.o.o.



Slika 5.2. Vanjski izgled skladišta S- SEČAN d.o.o.

Njihov vozni park se sastoji od 30 vozila različitih dimenzija i volumena:

- normalni kamion dimenzije $13,60 \times 2,48 \times 2,75$
- mega (jumbo) dimenzije $13,60 \times 2,48 \times 3,05$
- prikoličar (tandem) dimenzije $7,2 \times 8,3 \times 2,48 \times 3,05$
- frigo (box) kamioni
- frigo (box) kamioni s duplim zidom

Kao transportno poduzeće bavi se prijevozom kompletnih pošiljaka i zbirnim prijevozom robe. S obzirom da imaju vozni park koji se sastoji od 30 vozila različitih dimenzija (volumena), vrlo su fleksibilni i sposobni te se mogu prilagoditi svakoj nastaloj situaciji.

Uz redovitu zamjenu vozila za kvalitetan rad vozila od velike je važnosti održavanje voznog parka. Kvalitetnim održavanjem voznog parka postižu se razne uštede (vremena, novca), što uvelike unapređuje poslovanje samog poduzeća. Ne samo da poduzeće ima veći profit na kraju godine nego i vozači mogu kvalitetnije raditi, a samim time i dizati poslovni ugled poduzeću. Danas dobar ugled poduzeća znači polovicu uspjeha

Relacije na kojima se najčešće vrši prijevoz su Španjolska, Portugal, Francuska prema Hrvatskoj, Sloveniji, Bosni i Hercegovini, Srbiji, Mađarskoj, Slovačkoj, Austriji i obrnuto.

Također imaju mogućnost za djelomične utovare. Kao i za express pošiljke s rokom isporuke od 24h – 48h za sve gore navedene relacije. Transport koji vrše na najbrži i najekonomičniji način. Vrlo su fleksibilni i lako se prilagođava u svakoj novoj nastaloj situaciji.



Slika 5.3. Vozni park poduzeća S-SEČAN d.o.o.

Pod ozbiljno se smatra izbor stranih poduzeća koja imaju dobar poslovan ugled, koja kvalitetno obavljaju svoje usluge kao npr.: EZMA S.A, HERMASA S.A, ROTOGAL S.A, CROMARIS, OLASAGASTI, OSTREA, MINERA SANTA MARTA S.A, PROMINDSA, CELSA, GSW, TYCSA, INKER, TEP ĐURO ĐAKOVIĆ, HILDING CROATIA, NESTE ADRIATIC, ZARA HRVATSKA,...



Slika 5.4. Utovar kamiona

Svaka transportna firma ima svoju politiku rada tako i poduzeće S-SEČAN d.o.o.. Imaju svoju službu nabave, koja je konstantno u kontaktu s poduzećima kojima posluje i time dogovara teret za otpremu ili dopremu.

Da bi se smanjilo na vremenu i transportnim troškovima poduzeće S-SEČAN d.o.o. nastoji koristiti opciju kojom bi se stavljalo u kamione veći broj tereta te da ta isti teret stigne na svoja odredišta bez zakašnjenja i na najbrži i najučinkovitiji način te bez nastalih oštećenja. Čimbenici koji nam mogu utjecati na visinu troškova su: duljina prijevoznog puta, iskorištenost transportnog sredstva, kvaliteta prijevozne usluge, kvaliteta i gustoća prometne mreže te količina i vrsta robe koju prevozimo.

Na slici 5.4. prikazan je utovar transportnog vozila. Na kamionu se nalazi metalna žica koja je dobro upakirana i na pravilan način manipulirana. Metalna žica je podložena drvenim podmetačima koji su vijcima učvršćeni za pod kamionske prikolice. Roba A je u našem slučaju ona roba koja donosi punu cijenu transporta dok roba B ima svoju masu i dimenzije koje se idealno poklapaju s robom A i na taj način olakšamo kapacitet kamiona. Roba je fizički sukladna s dimenzijama i masom za takvo postavljanje i s time sigurna za daljnji transport.

Sigurno slaganje i osiguravanje tereta ovisi o pravilnom planiranju, izvršenju i nadzoru. Osoblje koje je zaduženo za slaganje i osiguravanje tereta mora imati odgovarajuće kvalificirano iskustvo. U slučaju nepravilnog slaganja i osiguravanja tereta to može biti potencijalna opasnost za sigurnost drugog tereta. Osiguravanje tereta se vršilo posebni transportnim gurtinama³³ za učvršćivanje tereta nosivosti 8 t/kom po 15 do 25 komada tereta.

Takav način otpreme omogućuju špediteri koji su konstantno u kontaktu s vozačima i skladišnim odjelom. Transport tereta traje četiri dana, od točke A do točke B je potrebno tri dana. Roba je došla četvrti dan što je u okviru i dogovorenog tranzitnog vremena.

Potrebna dokumentacija prilikom utovara robe sastoji se od CMR lista za prijevoznika i fakture.

³³ Gurtne - remen, kaiš, široka jaka traka; pojas od takve trake.

6. Zaključak

Raznovrsnost logističkih usluga je potrebna jer je danas logistika sveprisutna, te je nemoguće zamisliti realizaciju bilo kojeg dijela gospodarskog sustava bez upotrebe logistike i njezinih aktivnosti i usluga. Kvaliteta realizacija logističkih aktivnosti nije moguća bez odgovarajućeg znanja i intelektualnog logističkog kapitala logističkih operatera i stručnjaka. Razvojem globalnog logističkog tržišta širi se i uloga logističkog operatera.

Logistički operateri imaju veliku odgovornost u intermodalnom transportu jer on obavlja poslove u ime, po nalogu i za račun pošiljatelja pošiljke te mu pošiljatelj nameće veliku odgovornost pri izboru i radu svih osoba koje je angažirao u intermodalnim transportnim poslovima. Logistički operater treba raspolagati s obrazovanim, iskusnim i specijaliziranim stručnjacima koji mogu omogućiti sigurne, brze, racionalne transportne i prometne pothvate.

Logističkom operateru potrebno je vlastito znanje koje bi mu pomoglo u rješavanju konkretnih potreba u organiziranju usluge prijevoza robe. Obavlja aktivnosti poput organizacije transporta, skladištenja, popunjavanju potrebne dokumentacije, izrađuju kalkulacije prevoznine, upravljanje zaliha i drugih. Potrebno je voditi brigu o smanjenju prijevoznih troškova koji se nameću kao jedan od dominantnih zahtjeva kod organizacije i provedbe gotovo svakog prijevoznog pothvata. Možemo reći da je uspješnost prijevoznike tvrtke u obavljanju funkcija organizacije i sudionika prijevoznog pothvata jedan od bitnih čimbenika optimizacije sustava dobave i distribucije robe.

Uz pomoć razvoja logistike počeli su se razvijati koncepti logističkog operatera, počevši od 1PL koji se koristio prije pola stoljeća do danas kada imamo najsuvremenijeg 5PL logističkog operatera koji upravlja mrežom različitih logističkih lanaca koji su povezani putem e- poslovanja.

Logistički operater sam stvara svoju reputaciju ovisno u uspješnosti izvršavanja poslova koje mu nalaže njegov nalogodavac. Dakle, dobro obavljen posao logističkog operatera ne samo da mu ostvaruje trenutnu dobit, već mu osigurava još poslova u budućnosti.

U završnom radu obrazloženi su dokumenti koji reguliraju odvijanje međunarodnog cestovnog prijevoza. Jedan od najvažnijih dokumenata u međunarodnome prijevozu tereta je međunarodni teretni list koji je sastavni dio konvencije o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom. Primjenom takvog teretnog lista prihvaćaju se uvjeti i obaveze iz navedene

konvencije, koje vrijede u svim zemljama gdje se konvencija primjenjuje. Primjenom jednog obrasca teretnog lista ne dolazi do nesporazuma kod popunjavanja dokumenata. Korištenjem TIR i ATA karneta pojednostavljaju se carinski postupci.

Možemo zaključiti da se u budućnosti mogu očekivati razvoji postojećih i stvaranje novih logističkih tehnologija u kojima će bitnu ulogu imati logistički stručnjaci s velikom količinom logističkog znanja jer je danas nemoguće zamisliti realizaciju bilo čega u gospodarstvu bez logistike kao aktivnosti i kao znanosti.

Literatura

- [1] Šafran, M.: Planiranje logističkih procesa, Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu, Zagreb. http://estudent.fpz.hr/predmeti/p/planiranje_logistic_kih_procesa/novosti/nastavni_materijali_2.pdf [16.05.2016.]
- [3] Drašković, M.: Evolucija sistemskih logističkih provajdera, Montenegrin Journal of Economics, Podgorica, 2008. Dostupno na: http://www.repec.mnje.com/mje/2008/v04-n08/mje_2008_v04-n08-a16.pdf [16.05.2016.]
- [6] Hertz S., Alfredsson M., Strategic development of tird logistics providers, Industrial Marketing Management, Volume 32, Issue 2, February 2003., p.139-149 Dostupno na: <http://xdwl.ytu.edu.cn/wenxian/wx24.pdf> [citirano 20.5.2016.]
- [8] Zelenika, R., Pupovac, D., Vukmirović, S.: *Elektroničko poslovanje – čimbenik promjene marketinško-logističke paradigme*, izvorni znanstveni rad, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Godina 53, 3 – 4, str. 292-319., Zagreb, 2002. [citirano 14.07.2016] Dostupno na: <http://hrčak.srce.hr/file/44101>
- [10] Bannelli, M., Kolak, A., Vukadinović, D.: Priručnik za međunarodni cestovni prijevoz, Impressum, Zagreb, 2009. [09.07.2016.]
- [11] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010. [11.07.2016.]
- [12] Golac, B.: Organizacija i tehnika prijevoza tereta u cestovnom prometu, Škola za cestovni promet, Zagreb, 2007 [11.07.2016.]
- [13] Hlača, V.: Hrvatsko prometno pravo i međunarodne konvencije, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2000. [11.07.2016.]

Internet:

- [2] [file:///C:/Users/Guest/Downloads/Skender_GrcicFabic%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Guest/Downloads/Skender_GrcicFabic%20(1).pdf) [citirano 16.05.2016.]
- [4] [citirano 20.5.2016.] Dostupno na: <http://intra-logistik.tips/kontraktlogistik-effizientes-outsourcing-von-logistikleistungen/>
- [5] [citirano 20.5.2016.] Dostupno na: <http://www.logisticsglossary.com/term/2pl/>
- [7] Dostupno na: <http://cdn.intechopen.com/pdfs/32380.pdf> [20.5.2016.]
- [9] Dostupno na: http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_10_122_2615.html
[09.07.2016.]
- [14] <http://www.prometna-zona.com/tir-karnet/> [13.07.2016.]
- [15] <https://www.dpd.com/hr/home/otprema> [17.07.2016.]

Popis slika

| | |
|---|----|
| Slika 2.1. Koncept 4PL-a kao integratora rješenja..... | 9 |
| Slika3.1. Prijevozni proces | 13 |
| Slika 4.1 TIR pločica..... | 28 |
| Slika 4.2.Sustav TIR karneta..... | 30 |
| Slika 4.3. Sustav ATA karneta..... | 32 |
| Slika5.1. Izgled poduzeća S-SEČAN d.o.o. | 38 |
| Slika5.2. Vanjski izgled skladišta S- SEČAN d.o.o. | 38 |
| Slika 5.3.Vozni park poduzeća S-SEČAN d.o.o..... | 40 |
| Slika 5.4. Utovar kamiona..... | 40 |

Popis tablica

| | |
|-----------------------------|---|
| Tablica 1. PL operater..... | 8 |
|-----------------------------|---|

POPIS KRATICA

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

B2B (Business to business) posao za posao

EEA (European Economic Area) Europski gospodarski prostor

ECTM (European Conference of Ministers of Transport) Konferencija europskih ministara transporta

dr. – drugo

sl. – slično

engl. - engleski

EXW (Ex works) – franko tvornica

FCA (Free carrier) – franko prijevoznik

CPT (Carriage paid to) - vozarina plaćena do

CIP (Carriage and insurance paid to) - vozarina i osiguranje plaćeni do

DAT (Delievered at terminal) - isporučeno na terminal

DAP (Delievered at place) - isporučeno na mjesto

DDP (Delievered duty paid) - isporučeno i ocarinjeno


Prilozi

Prilog 1. Licencija za međunarodni cestovni prijevoz tereta poduzeća S-SEČAN d.o.o.

FIRMA
ORUNAC

EUROPSKA ZAJEDNICA

HR



MINISTARSTVO POMORSTVA,
PROMETA I INFRASTRUKTURE

LICENCIJA br. UP/I-340-02/2008-17/9

za međunarodni cestovni prijevoz tereta kao javnu uslugu


Ova licencija daje pravo⁽¹⁾ **S-SEČAN d.o.o.**
Ivanovec, Kalnička 7, 40000 Čakovec

obavljati međunarodni cestovni prijevoz tereta kao javnu uslugu na svim linijama, za vožnje ili dijelove vožnji koji se obavljaju za posebni prijevoz na području Zajednice, kako je propisano Uredbom (EZ-a) br. 1072/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta te poštujući opće odredbe ove licencije.

Posebne napomene:

| | |
|--|------------------------|
| Ova licencija vrijedi od 01.07.2013 | do 01.07.2023 |
| Izdano u Zagrebu | dana 04.04.2013 |

.....⁽²⁾



Serijski broj **A 1000061**

(¹) Puno ime ili tvrtka i puna adresa cestovnog prijevoznika.
(²) Potpis i pečat nadležnoga tijela ili tijela koje izdaje licenciju.

Narodne novine d.d., Zagreb – (1) 061270





Prilog 2. Međunarodni tovarni list (CMR) – primjerak za prijevoznika

3 Primjerak za prijevoznika
Exemplaire du transporteur

| 1 Pošiljatelj (ime, adresa, zemlja) Expéditeur (nom, adresse, pays) WAM PRODUCT d.o.o. za proizvodnju i prodaju metalnih proizvoda 42225 Breznički Hum Hum Breznički 7/a | | MEĐUNARODNI TOVARNI LIST LETRE DE VOITURE INTERNATIONALE CMR V 694542 Ce transport est soumis, nonobstant toute clause contraire à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|--|----------|-------------|--------|-------------|-------------|------------|---------|-----------------|---------------------|--|--|--|-------------------|--|--|--|----------|--|--|--|------------|--|--|--|---------|--|--|--|-------|--|--|--|---------|--|--|--|-------------|--|--|--|-------------------|--|--|--|-------------------|--|--|--|--------|--|--|--|-------|--|--|--|
| 2 Primalatelj (ime, adresa, zemlja) Destinataire (nom, adresse, pays) WAM SPAIN 2004 S.L. AVDA PLA DE LA ESTACIO, 97 NAV 08730 SANTA MARGARIDA I ELS MONJOS, SPAIN | | 16 Prijevoznik (ime, adresa, zemlja) Transporteur (nom, adresse, pays) S-SEČAN d.o.o. S-SEČAN međunarodni prijevoz, trgovina i usluge IVANOVEČKI, KALOVIĆEVA 4 HR - 40000 ČAKOVEC | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 Mjesto isporuke (mjesto, zemlja, datum) Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays, date) SANTA MARGARIDA I ELS MONJOS, SPAIN | | 17 Ostali prijevoznici (ime, adresa, zemlja) Transporteurs successifs (nom, adresse, pays) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 Mjesto i datum preuzimanja pošiljke na prijevoz (mjesto, zemlja) Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays) B. HUM, 24.06.2016. | | 18 Primjedbe i ograničenja prijevoznika Reserves et observations du transporteur | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 Popratne liste Documents annexés 32000341-002-002 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 Oznaka i broj Margues et numéros 9 | 7 Broj koleta Nombre des colis 9 | 8 Vrsta ambalaže Nature de l'emballage - BUTTERFLY VALVE - SOLENOID COIL - MANUAL DRIVE - ELECTRO-PNEUMATIC DRIVE - MICROSWITCH BOX - BIG BAG UNLOADER - CROSS OF SUPPORT FOR SBB 125 | 10 Statistički broj No. statistique | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 11 Bruto težina, kg Poids brut, kg 2.129,000 | 12 Zapremina m³ Volumé m ³ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 Uputstva pošiljatelja (za carinske i druge radnje) Instructions de l'expéditeur EXW BREZNIČKI HUM | | 19 Posebni dogovori Conventions particulières | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14 Otkredbe o plaćanju vozarine Prescriptions d'affranchissement <input type="checkbox"/> Plaća pošiljatelj/Franco <input checked="" type="checkbox"/> Plaća primalatelj/Non Franco | | <table border="1"> <tr> <th>20 Plaća</th> <th>Pošiljatelj</th> <th>Valuta</th> <th>Primalatelj</th> </tr> <tr> <td>A payer par</td> <td>Expéditeur</td> <td>Monnaie</td> <td>Le destinataire</td> </tr> <tr> <td>Prijevozni troškovi</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Prix de transport</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sniženje</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Réductions</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ostatak</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Solde</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dodatak</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Suppléments</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ostali troškovi +</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frais accessoires</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>UKUPNO</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | | 20 Plaća | Pošiljatelj | Valuta | Primalatelj | A payer par | Expéditeur | Monnaie | Le destinataire | Prijevozni troškovi | | | | Prix de transport | | | | Sniženje | | | | Réductions | | | | Ostatak | | | | Solde | | | | Dodatak | | | | Suppléments | | | | Ostali troškovi + | | | | Frais accessoires | | | | UKUPNO | | | | TOTAL | | | |
| 20 Plaća | Pošiljatelj | Valuta | Primalatelj | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A payer par | Expéditeur | Monnaie | Le destinataire | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Prijevozni troškovi | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Prix de transport | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sniženje | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Réductions | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ostatak | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Solde | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatak | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Suppléments | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ostali troškovi + | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Frais accessoires | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| UKUPNO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 Ispostavljeno u Etablie à B. HUM | | 15 Produzede Remboursement | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22 WAM PRODUCT d.o.o. za proizvodnju i prodaju metalnih proizvoda 42225 Breznički Hum Hum Breznički 7/a Potpis i pečat pošiljatelja Signature et timbre de l'expéditeur | | 23 S-SEČAN S-SEČAN ČAKOVEC međunarodni prijevoz, trgovina I IVANOVEČKI KALOVIĆEVA 4 40000 ČAKOVEC Potpis i pečat prijevoznika Signature et timbre du transporteur | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Og. grafika d.o.o., OGUŠK Članak za maršrut: OB-01/19 | | WAM Spain 20 Lieu: Pol. Ind. Pla de l'Estació Av. Pla de l'Estació, 97 nave A-B 08730 Sta. Margarida i els Monjos (Barcelona) - Spain Telf. 93.898.33.27 NIF: B-63.450.068 Potpis i pečat primalatja Signature et timbre du destinataire | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Prilog 3. Međunarodni tovarni list (CMR)

3 Copy for carrier

| | | | | | | |
|---|--|--|---|--|---|-------------------------------|
| 1 Remitente (nombre, domicilio, país) Expéditeur (nom, adresse, pays) Sender (name, address, country) P.I. SAN SEBASTIÁN METAGRA BERGARA S.A. CL BO AMILAGA,30 20570-BERGARA-ES | | CARTA DE PORTE INTERNACIONAL LETTRE DE VOITURE N-CMR 171,489  | | Este transporte queda sometido no obstante toda cláusula contraria, al Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Transportes por Carretera (CMR). Ce transport est soumis, notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the International | | |
| 2 Consignatario (nombre, domicilio, país) Destinataire (nom, adresse, pays) Consignee (name, address, country) SAINT JEAN INDUSTRIES D OO MILE BUDAKA 1 35000-SLAVONSKI BROD-HR | | 16 Porteador (nombre, domicilio, país) Transporteur (nom, adresse, pays) Carrier (name, address, country) S-SEČAN S-SEČAN | | 17 Porteadores sucesivos (nombre, domicilio, país) Transporteurs successifs (nom, adresse, pays) Successive carriers (name, address, country) S - SEČAN medunarodni prijevoz, trgovina NOVEC, Ke P. B. 40000 CAKO | | |
| 3 Lugar de entrega de la mercancía (lugar, país) Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays) Place of delivery of the goods (place, country) 35000-SLAVONSKI BROD-HR CROACIA | | 18 Reservas y observaciones al porteador Réserve et observations du transporteur Carrier's reservations and observations S-SEČAN CK-565-FP | | | | |
| 4 Lugar y fecha de carga de la mercancía (lugar, país, fecha) Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays, date) Place and date of taking over the goods (place, country, date) 20001 SAN SEBASTIAN ESPAÑA 09/06/2016 | | 5 Documentos anexos Documents annexés Documents attached SOBRE CON DOCUMENTO | | | | |
| 6 Marcas y números Marks and Nos | 7 Número de bultos Number of packages | 8 Clase de embalaje Method of packing | 9 Naturaleza de la mercancía Nature of the goods | 10 No. estadístico Statistical number | 11 Peso bruto, kg Gross weight in kg | 12 Volumen m3 Volume in m3 |
| CROACIA | 6 | CARTONS/PALETS | | 9040001274507 | 1.879 | 0,000 |
| GROUPE AS PER ATTACHED LOADING LIST | | | | TOTAL | 1,879 | 0,000 |
| 13 Instrucciones del remitente Instructions de l'expéditeur Sender's instructions | | 19 Estipulaciones particulares Conventions particulières Special agreements N-Precinto | | 20 A pagar por To be paid by Precio del transporte Carriage charges: Descuentos Deductions: Líquido/Balance Supplémentos: Gastos accesorios. + Other charges: TOTAL | | |
| 14 Forma de pago Prescriptions d'affranchissement Instructions as to payment for carriage <input checked="" type="checkbox"/> Porte pagado / Franco / Carriage paid <input type="checkbox"/> Porte debido / Non franco / Carriage forward | | 15 Reembolso / Remboursement / Cash of delivery | | 21 Formalizado en Etablie a Established in SAN SEBASTIAN 09/06/2016 | | |
| 22 Firma y sello del remitente Signature et timbre de l'expéditeur Signature and stamp of the sender  | | Firma y sello del transportista Signature et timbre du transporteur Signature and stamp of the carrier  | | 24 Recibo de la mercancía / Marchandises reçues / Goods received Lugar / Lieu / Place SAINT JEAN INDUSTRIES d.o.o. 35000 Slavonki Brod, Mile Budaka HRVATSKA  | | |

- En el caso de mercancías peligrosas indicar, además de la clasificación mencionada en la última línea del cuadro de cargo, la clase, la cifra, la letra y, en su caso, la letra
 - En caso de mercancías peligrosas indicar, además de la clasificación mencionada en la última línea del cuadro de cargo, la clase, la cifra, la letra y, en su caso, la letra
 In case of dangerous goods mention, besides the classification mentioned, on the last line of the carriage list, the number and the letter, if any.

19*21*22
 y contenedor
 1 - 15
 A remplir sous la responsabilité de l'expéditeur
 To be completed on the sender's responsibility

Prilog 4. Dostavnica Voestalpine d.o.o za Španjolsku

voestalpine Wire Rod Austria GmbH

Drahtstrasse 1, 8792 St.Peter/Freienstein, Austria
 T:+43/5030427-DW, F:+43/5030467-DW, www.voestalpine.com/wirerodaustria
 Rechtsform: Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Sitz: Leoben, Austria
 FN 56082z beim Landesgericht Leoben, DVR 0429005, UID-Nr. ATU36925501
 Erfüllungsort: Sitz des Lieferwerkes, Gerichtsstand: Leoben
 Konto: UniCredit Bank Austria AG Leoben, Kto.-Nr.09914478400, BLZ:12000
 IBAN: AT69 1100 0099 1447 8400, BIC: BKAAATWW
 Geschäftsführer: Erich Meixner, Manfred Strecher

voestalpine Wire Rod Austria GmbH Drahtstraße 1, 8792 ST.PETER/FREIENSTEIN,
 Austria

Gerdau Aceros Especiales Europa
 S.L.
 Barrio Ugarte s/n
 48970 BASAURI - BIZKAIA
 SPANIEN

| DELIVERY NOTE | |
|-----------------------------|-------------------|
| St.Peter/Freienstein, am | Sheet |
| 22.06.2016 | 1 / 1 |
| Your Customerno. | |
| 3018847 | |
| Clerk in charge | |
| anja.zotter@voestalpine.com | |
| DW:T.3124/F.4287 | |
| Deliverynumber | 5741303897 |
| Net.weight | 22.711 kg |
| Total weight | 22.760 kg |

Ship-to address
 Gerdau Aceros Especiales Europa
 Avenida San Blas 6
 01170 LEGUTIANO (ALAVA)
 SPANIEN

Means of transport: Truck
 S-SECAN D.O.O.
 CK 256 FK
 CK 356 FJ

Freight condition: CPT Legutiano according to Incoterms 2010

Country of origin: Austria

Shippingdetails

| Item | Material Description Reference | Batch | Weight |
|---------------------------|--|-------------|------------------|
| 001 | Round wirerod 6,50 mm, pickled and annealed 100CR6 according to S130000-1301/S130302-1306 Order 3742341057/003 1055238/17 | | T |
| | Quantities | 8 BD | 16 RG |
| | PROBEN-MITGEL | 1 | 2 |
| | PROBEN-MITGEL | 7 | 14 |
| | Custom tariff no. | 72279095 | |
| Item total | | 8 BD | 16 RG |
| | | | 22.711 kg |
| Loading facilities | 7 ST Holzgestell | | |



voestalpine
 ONE STEP AHEAD.