

Specifičnosti cestovnog prijevoza robe na relaciji između Republike Hrvatske i Ruske Federacije

Bojanić, Neven

Master's thesis / Diplomski rad

2023

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:122:027905>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-21**

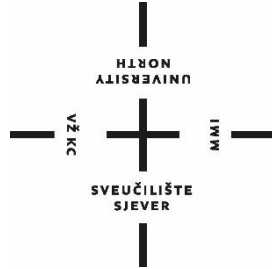


Repository / Repozitorij:

[University North Digital Repository](#)



**SVEUČILIŠTE SJEVER
SVEUČILIŠNI CENTAR KOPRIVNICA**



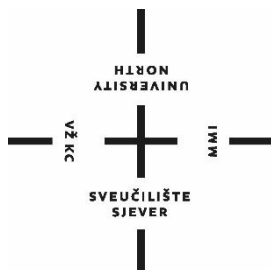
DIPLOMSKI RAD BR. 170/OMIL/2023

**Specifičnosti cestovnog prijevoza robe na relaciji
između Republike Hrvatske i Ruske Federacije**

Neven Bojanić

Koprivnica, rujan 2023.

SVEUČILIŠTE SJEVER
SVEUČILIŠNI CENTAR KOPRIVNICA
Studij Održiva mobilnost i logistički menadžment



DIPLOMSKI RAD BR. 170/OMIL/2023

**Specifičnosti cestovnog prijevoza robe na relaciji
između Republike Hrvatske i Ruske Federacije**

Student:
Neven Bojanić, 3432/336

Mentor:
izv. prof. dr. sc. Miroslav Drljača

Koprivnica, rujan 2023.

Prijava diplomskog rada

Definiranje teme diplomskog rada i povjerenstva

| | | | |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------------------|
| ODJEL | Logistika i mobilnost | | |
| STUDIJ | Sveučilišni diplomski studij Održiva mobilnost i logistički menadžment | | |
| PRISTUPNIK | Neven Bojanić | MATIČNI BROJ | 3432/336 |
| DATUM | 11.09.2023. | KOLEGIJ | Upravljanje voznim parkom |
| NASLOV RADA | Specifičnosti cestovnog prijevoza robe na relaciji između Republike Hrvatske i Ruske Federacije | | |

NASLOV RADA NA ENGL. JEZIKU Specifics of road transport of goods between the Republic of Croatia and the Russian Federation

MENTOR Izv. prof. dr. sc. Miroslav Drljača ZVANJE Viši znanstveni suradnik, Izvanredni profesor

| ČLANOVI POVJERENSTVA | |
|----------------------|----------------------------------------------|
| 1. | prof. dr. sc. Krešimir Buntak - predsjednik |
| 2. | doc. dr. sc. Saša Petar - član povjerenstva |
| 3. | izv. prof. dr. sc. Miroslav Drljača - mentor |
| 4. | doc. dr. sc. Vesna Sesar - zamjena člana |
| 5. | |

Zadatak diplomskog rada

BROJ: 170/OMIL/2023

OPIS

Kroz teorijski dio rada potrebno je prikazati specifičnost cestovnog prijevoza robe na relaciji između Republike Hrvatske i Ruske Federacije te istražiti da li je došlo do promjena u tom odnosu s obzirom na trenutačnu geopolitičku situaciju te je li trenutačna geopolitička situacija izazvala promjene u mišljenjima o uvozu i izvozu robe u Rusiju, što je predmet ovog Diplomskog rada. Cilj istraživanja čiji se rezultati donose u ovom Diplomskom radu je opisati i analizirati specifičnosti cestovnog prijevoza robe te istaknuti ulogu cestovnog prijevoza robe u svakodnevnom životu. Radna hipoteza istraživanja glasi: „Cestovni prijevoz robe na relaciji između Republike Hrvatske i Ruske Federacije smatra se pouzdanim oblikom transporta robe, no zbog geopolitičke situacije to je specifičan oblik prijevoza, a građani su formirali stav o uvozu i izvozu robe iz Ruske Federacije.“

U radu je potrebno obraditi:

- Prijevoz tereta u cestovnom prometu;
- Prijevozna sredstva u cestovnom prometu;
- Carinske dokumente i prijevoznu dokumentaciju;
- Izvršiti analizu slučaja u prijevozu tereta između Republike Hrvatske i Ruske Federacije;
- Istražiti stavove o izvozu i uvozu robe u Rusku federaciju;

ZADATAK URUČEN 11.09.2023.

POTPIS MENTORA Izv. prof. dr. sc. Miroslav Drljača



Predgovor

Bez razvijenog cestovnog prijevoza robe čovječanstvo ne bi moglo funkcionirati na način koji je poznat današnjem čovjeku. Prijevoz robe cestovnim putem jedan je od čimbenika koji pomažu u postizanju gospodarskog razvoja i blagostanja u svim dijelovima svijeta. Zahvaljujem svima koji su mi bili velika podrška u vrijeme kada sam pisao svoj diplomski rad. Pisanje diplomskog rada za mene je bio velik izazov, a za uspjeh najviše zahvaljujem svojem poštovanom mentoru, izv. prof. dr. sc. Miroslavu Drljači, koji mi je pružio priliku da pod njegovim stručnim vodstvom izradim i obranim svoj diplomski rad. Zahvaljujem profesorima Sveučilišta Sjever u Koprivnici, svojoj obitelji, kolegama sa studija i prijateljima, svima koji su mi uljepšali studiranje i učinili ga ugodnim iskustvom.

Sažetak

Cestovni promet i transport imaju važnu ulogu u prijevozu dobara jer se dvije trećine tereta preveze cestovnim putem. Republika Hrvatska godinama je imala uspješnu vanjskotrgovinsku robnu razmjenu cestovnim putem s Ruskom Federacijom, no 2022. godine Rusija je pokrenula rat s Ukrajinom zbog čega se našla u specifičnoj situaciji. Europska unija nametnula joj je sankcije na uvoz i izvoz robe što je dovelo do promjena. U radu se razmatraju odabrane specifičnosti cestovnog prijevoza robe na relaciji između Republike Hrvatske i Ruske Federacije. Rad pokazuje da je prijevoz robe na relaciji između Republike Hrvatske i Ruske Federacije pouzdani oblik transporta robe, no zbog geopolitičke situacije to je specifičan oblik prijevoza u kojemu se svakodnevno javljaju novi izazovi. Hrvatski građani su formirali stav o uvozu i izvozu robe iz Ruske Federacije. Taj stav nije jedinstven, ali pokazuje da je geopolitička situacija između Rusije i Ukrajine potaknula građane na razmišljanje o uvozu i izvozu robe u/iz Ruske Federacije.

Ključne riječi: cestovni prijevoz, roba, Republika Hrvatska, Ruska Federacija, sankcije, stavovi

Summary

Road traffic and transport play an important role in the transportation of goods, as two thirds of cargo is transported by road. For years, the Republic of Croatia had a successful foreign trade exchange of goods by road with the Russian Federation, but in 2022, Russia started a war with Ukraine, which is why it found itself in a specific situation. The European Union imposed sanctions on the import and export of goods, which led to changes. The paper examines selected specifics of road transport of goods on the route between the Republic of Croatia and the Russian Federation. The paper shows that the transport of goods on the route between the Republic of Croatia and the Russian Federation is a reliable form of goods transport, but due to the geopolitical situation it is a specific form of transport in which new challenges arise every day. Croatian citizens formed a position on the import and export of goods from the Russian Federation. This attitude is not unique, but it shows that the geopolitical situation between Russia and Ukraine has encouraged citizens to think about the import and export of goods from the Russian Federation.

Keywords: road transport, goods, Republic of Croatia, Russian Federation, sanctions, opinions

Sadržaj

| | |
|------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Uvod | 1 |
| 1.1. Problematika i predmet rada | 1 |
| 1.2. Cilj istraživanja | 1 |
| 1.3. Istraživačka hipoteza | 1 |
| 1.4. Znanstvene metode..... | 2 |
| 1.5. Struktura rada | 2 |
| 2. Prijevoz tereta u cestovnom prometu | 3 |
| 2.1. Razlikovanje pojmova promet i prijevoz | 3 |
| 2.2. Definicije cestovnog prijevoza i teretnog prijevoza..... | 5 |
| 2.3. Infrastruktura cestovnog prijevoza..... | 6 |
| 2.4. Prednosti i nedostaci cestovnog prijevoza | 7 |
| 3. Prijevozna sredstva u cestovnom prijevozu roba | 9 |
| 3.1. Podjela teretnih vozila prema obliku karoserije..... | 12 |
| 4. Carinski dokumenti i prijevozna dokumentacija | 14 |
| 4.1. Carina i carinski dokumenti | 14 |
| 4.1.1. Pojmovi potrebni za razumijevanje carinskih formalnosti | 15 |
| 4.1.2. Teretni list | 17 |
| 4.1.3. TIR karnet..... | 19 |
| 4.1.4. ATA karnet | 21 |
| 4.1.5. FIATA | 23 |
| 4.2. Dozvole za obavljanje prijevoza u području cestovnog prometa..... | 25 |
| 4.2.1. Licencija za prijevoz..... | 25 |
| 4.2.2. Kategorija stručne osposobljenosti vozača..... | 26 |
| 4.2.3. KOD 95..... | 28 |
| 4.2.4. CEMT (ECMT) dozvola..... | 29 |
| 4.3. Tahograf..... | 30 |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 5. Analiza slučaja - specifičnosti teretnog cestovnog prijevoza na relaciji između Republike Hrvatske i Ruske Federacije | 33 |
| 5.1. Specifičnosti trenutne geopolitičke situacije Ruske Federacije..... | 33 |
| 5.2. Vanjskotrgovinski odnosi Republike Hrvatske i Ruske Federacije..... | 34 |
| 5.3. Sankcije na određenu robu | 35 |
| 5.4. Iskustvo iz prakse | 37 |
| 6. Istraživanje stavova o uvozu i izvozu robe u Rusku Federaciju..... | 39 |
| 6.1. Ispitanici i metode istraživanja..... | 39 |
| 6.2. Rezultati istraživanja | 41 |
| 7. Zaključak | 47 |
| 8. Literatura | 49 |
| Popis tablica, slika, grafikona i skraćenica | 52 |
| Prilog – Anketni upitnik..... | 54 |

1. Uvod

U ovome poglavlju objašnjeni su problematika i predmet rada, postavljen je cilj istraživanja i istraživačka hipoteza, opisane su istraživačke metode i struktura rada.

1.1. Problematika i predmet rada

Republika Hrvatska je država koja ima relativno povoljan prometno-geografski položaj „čije se značenje očituje u potrebama povezivanja srednjoeuropskog sa sredozemnim i bliskoistočnim prostorom upravo preko njezina teritorija, a sve više i istočnoeuropskog prostora sa sredozemnim“ (Felerer, Kozjan, Anžek, 2019: 121). Cestovni promet i transport imaju najvažnije mjesto u globalnom teretnom prometu i procjene govore da se dvije trećine dobara prevezu cestovnim putem (Zelenika, 2010). Ruska Federacija je jedna od zemalja s kojom je Republika Hrvatska godinama bilježila uspješnu vanjskotrgovinsku robnu razmjenu koja se odvijala cestovnim putem, no pitanje je je li u aspektu cestovnog prijevoza robe došlo do promjena u tom odnosu s obzirom na trenutačnu geopolitičku situaciju te je li trenutačna geopolitička situacija izazvala promjene u mišljenjima o uvozu i izvozu robe u Rusiju.

1.2. Cilj istraživanja

Cilj rada je opisati i analizirati specifičnosti cestovnog prijevoza robe te istaknuti ulogu cestovnog prijevoza robe u svakodnevnom životu. U radu će se analizirati odabrane specifičnosti cestovnog prijevoza robe na relaciji između Republike Hrvatske i Ruske Federacije, s osvrtom na ratne okolnosti, odnosno na trenutačnu geopolitičku situaciju. Posljednji cilj je analizirati stavove građana o uvozu i izvozu robe u Rusku Federaciju.

1.3. Istraživačka hipoteza

Istraživačka hipoteza koja se proučava u diplomskom radu je: Cestovni prijevoz robe na relaciji između Republike Hrvatske i Ruske Federacije smatra se pouzdanim oblikom

transporta robe, no zbog geopolitičke situacije to je specifičan oblik prijevoza, a građani su formirali stav o uvozu i izvozu robe iz Ruske Federacije.

1.4. Znanstvene metode

U radu se koriste metode analize literaturnih podataka, analize i sinteze podataka i spoznaja, kompilacije i komparacije. Kao izvor podataka koriste se knjige, znanstveni i stručni radovi, zakoni, propisi i pravilnici te konvencije i provjerene stranice na internetu. Koristi se metoda istraživanja stavova ispitanika kroz anketni upitnik te statistika.

1.5. Struktura rada

Rad sadrži sedam poglavlja: Uvod, Prijevoz tereta u cestovnom prometu, Prijevozna sredstva u cestovnom prijevozu roba, Carinski dokumenti i prijevozna dokumentacija, Analiza slučaja - specifičnosti teretnog cestovnog prometa na relaciji između Republike Hrvatske i Ruske Federacije, Istraživanje stavova o uvozu i izvozu robe u Rusku Federaciju i Zaključak. U poglavlju Uvod prezentirana je problematika i predmet rada, definirana je istraživačka hipoteza, pojašnjen je cilj istraživanja, navedene su metode rada i struktura rada. U poglavlju Prijevoz tereta u cestovnom prometu pojašnjena je terminološka razlika pojmova promet i prijevoz, definirani su pojmovi cestovni promet i teretni transport, pojašnjena je infrastruktura koja je potrebna za obavljanje cestovnog prijevoza, uspoređene su prednosti i nedostaci cestovnog prijevoza, pojašnjene su specifičnosti prijevoza tereta u cestovnom prometu i dozvole potrebne za obavljanje prijevoza robe u cestovnom prijevozu. Poglavlje prijevozna sredstva u cestovnom prijevozu roba prezentira oblike teretnih vozila koja se koriste u cestovnom prijevozu. U poglavlju Carinski dokumenti i prijevozna dokumentacija pojašnjeni su najznačajniji dokumenti koji se odnose na prijevoz tereta cestovnim putem. Poglavlje Analiza slučaja - specifičnosti teretnog cestovnog prijevoza na relaciji između Republike Hrvatske i Ruske Federacije analizira geopolitičku situaciju u Ruskoj Federaciji i bavi se specifičnostima cestovnog prijevoza tereta u toj situaciji. U poglavlju Istraživanje stavova o uvozu i izvozu robe u Rusku Federaciju analiziraju se rezultati istraživanja. Poglavlje Zaključak daje objašnjenje istraživačke hipoteze.

2. Prijevoz tereta u cestovnom prometu

Cestovni prijevoz robe je složena i strogo regulirana djelatnost što pokazuju dozvole koje prijevoznici moraju imati ako se žele baviti prijevozom. Za prijevoz tereta u međunarodnom cestovnom prijevozu primjenjuju se tri dozvole (Pravilnik o dozvolama u prijevozu tereta NN 57/2018): dozvole za prijevoz - akta na temelju kojeg se vrši prijevoz, pojedinačne dozvola - međunarodna dozvola koja domaćem prijevozniku daje dopuštenje da obavlja jednu vožnju u dolasku i jednu u povratku, CEMT-a (dozvole Europske konferencije ministara prometa) - multilaterale dozvola na temelju koje se vrši međunarodni cestovni prijevoza tereta na teritoriju država učlanjenih u Međunarodni transportni forum (ITF), a taj prijevoz se vrši vozilima koja su registrirana u jednoj od država učlanjenih u ITF. Dozvole se dodjeljuju prijevoznicima na temelju njihovog zahtjeva koji se podnosi u pisanom obliku, a prijevoznici zahtjev podnose županijskoj ispostavi Hrvatske gospodarske komore i Hrvatske obrtničke komore. Od vozača se traži stalno obnavljanje znanja i učenje, a propisi koji reguliraju prijevozničku djelatnost jako su strogi. U odnosu na ostale vrste prijevoza, ima prednosti i nedostatke, ali i dalje je jedan od najčešće korištenih oblika prijevoza tereta.

2.1. Razlikovanje pojmova promet i prijevoz

Premda se pojmovi promet i prijevoz redovito koriste kao riječi koje imaju isto značenje, radi se o riječima čija se značenja malo razlikuju. Prometni sustav je skup svih transportnih sustava u nekom prostoru u kojemu se u određenom razdoblju podmiruje potražnja za uslugama transporta u teretnom i putničkom prometu (Rajsman 2017). U svakodnevnim razgovorima, ali i u stručnoj literaturi često dolazi do miješanja izraza promet i prijevoz te se te dvije riječi koriste kao istoznačnice, ali to nije ispravno. Prijevoz ili transport je uži pojam nego promet jer pojam promet podrazumijeva i prijevoz i komunikaciju. Pojam prijevoz označava djelatnost prijenosa ili premještanja robe i putnika pomoću svih vrsta prijevoznih sredstava u prometnom sustavu. Pojam promet uključuje i ono čime se bavi prijevoz kao djelatnost, ali i sve druge zadatke i poslove koji su u izravnoj ili neizravnoj vezi s prijevozom te špediterske i agencijske poslove (Šamanović 2009). Pojmovi prometa i prijevoza tako, iako u općem, svakodnevnom govoru djeluju kao da imaju isto značenje, imaju djelomice različita značenja. U nastavku su definicije prijevoza i prometa.

Prijevoz „je specijalizirana djelatnost koja pomoću prometne suprastrukture i prometne infrastrukture omogućuje proizvodnju prometne usluge“ (Zelenika 2010: 14). Definicija prijevoza s gledišta poslovne logistike navodi da prijevoz „podrazumijeva djelatnost koja je istodobno i element logističkog sustava, kojim se omogućava premještanje (tok) dobara kroz logistički i distribucijski sustav“ (Šamanović 2009: 259). Postoje različite vrste prijevoza, a vrste prijevoza prema prijevoznom sredstvu te njihove prednosti i nedostaci navedeni su u sljedećoj tablici.

Tablica 1. Vrste prijevoza te njihove prednosti i nedostaci

| Vrsta sredstva | Prednost | Nedostaci |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kamion | Prilagodljiv u odnosu na teret, pristupačan, pouzdan i relativno brz. Posebno je pogodan za terete manjih težina na kraćim relacijama (do 500 km). | Previše zagađuje okolinu. |
| Željeznica | Fleksibilna u odnosu na teret i relativno jeftina. Posebno je pogodna za terete koji se prevoze na srednjim relacijama (od 200 do 1000 km). | Visoki troškovi pakiranja, nepristupačna, nepouzdana u odnosu na oštećenja, krađe, te relativno spora. |
| Brod | Prilagodljiv u odnosu na teret, jeftin. Osobito je pogodan za terete male jedinične vrijednosti, a velike težine i opsega koji se prevoze na velike udaljenosti. | Nepristupačan, osjetljiv na vremenske prilike, spor. |
| Zrakoplov | Brz, niski troškovi pakiranja, siguran u odnosu na oštećenja tereta, krađe i sl. Posebno je pogodan za terete malih težina, visoke jedinične vrijednosti i za one kojima je važno da brzo dođu na odredište. | Skup, ograničen za teške terete i terete velikog opsega. |
| Cjevovod | Jeftin, ne zagađuje okoliš. | Neprikladljiv u odnosu na terete i mjesto prijema i isporuke robe (nepristupačan). |

Izvor: Šamanović, J. (2009), Prodaja, distribucija, logistika, Teorija i praksa, Ekonomski fakultet, Sveučilište u Splitu, Split, str. 261.

Svaka od vrsta prijevoza iz Tablice 1 ima prednosti i nedostatke, ali se svaka vrsta prijevoza svejedno koristi za određene potrebe. Kod prijevoza robe često se ne koristi samo jedna vrsta prijevoza, već dolazi do kombinacije više vrsta prijevoza (Šamanović 2009). Predmet ovoga rada je cestovni prijevoz robe pa će se u nastavku rada govoriti o specifičnostima cestovnog prijevoza. Specifičnost cestovnog prijevoza je da se odvija na raznim vrstama cesta i putova koji su umjetno izgrađeni, ali i izvan njih (Zelenika, 2010). Cestovni prijevoz je oblik prijevoza koji se detaljno objašnjava u sljedećim poglavljima.

2.2. Definicije cestovnog prijevoza i teretnog prijevoza

Kao i kod izraza prijevoz i promet u općenitom smislu, ista je situacija s izrazima cestovni prijevoz i cestovni promet. I izrazi cestovni prijevoz i cestovni promet imaju različita značenja u literaturi. Cestovni promet je širi pojam nego cestovni prijevoz (Zelenika, 2010). Prijevoz u cestovnom prometu su svi oblici prijevoza putnika i tereta, a uključen je i prijevoz praznog ili netovarenog vozila cestovnim putem (Zakon o prijevozu u cestovnom prometu NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22). Cestovni promet je vrsta kopnenog prometa, to je prometna grana koja služi za obavljanje prijevoza i ljudi po mreži cestovnih putova te za sve vrste operacija i komunikacija u cestovnom prijevozu (Felerer, Kozjan, Anžek 2019). Cestovni promet uključuje djelatnosti koje su izravno ili neizravno povezane s cestovnim prijevozom: poslovi koji se odvijaju na kopnenim terminalima, utovar, istovar, pretovar, pakiranje, signiranje, sortiranje, premještanje, špediterski, agencijski, upravni, kontrolni i drugi poslovi (Zelenika, 2010). Za djelatnosti cestovnog prometa i cestovnog prijevoza zaduženi su radnici različitog profila koji imaju važnu ulogu u neometanom pružanju prijevozne usluge.

Dio cestovnog prijevoza je teretni prijevoz u kojemu se mogu prevoziti sve vrste tereta ili roba. Obilježje teretnog prijevoza je materijalnost predmeta prometovanja jer je teretni prijevoz profesionalna djelatnost. U teretni prijevoz kao profesionalnu djelatnost spadaju prevoženje, premještanje, prenošenje, transportiranje, prometovanje stvarnih predmeta (tvari, stvari, tereta, živih životinja, robe...) s jednog mjesta na drugo mjesto (Zelenika, 2010). Cestovni prijevoz robe odvija se od mjesta utovara do mjesta istovara (Šamanović 2009). U sustavu ponude i potražnje cestovnog prijevoza sudjeluju tri grupe tržišnih subjekata (Ivaković, Stanković, Šafran 2010):

1. prijevoznici – proizvođači prijevozne usluge,
2. uvoznici, izvoznici – korisnici usluge prijevoza,
3. špediteri, prijevozni agenti – posrednici.

Prijevoznici se na tržištu javljaju kao ponuđači svojih prijevoznih kapaciteta, a zainteresirani su da se cijene prijevoza održe na razini koja ih zadovoljava, da ostvare optimalnu popunjenost kapaciteta te da imaju sigurnu naplatu. Na tržište ulaze samostalno ili putem prijevoznih agenata koji su im posrednici. Prijevoznici katkad preuzimaju i ulogu agenta, ako njihovi kapaciteti nisu dostatni za zadovoljavanje potražnje pa neke poslove

prepuštaju ostalim prijevoznicima koji rade na temelju njihovog naloga (Ivaković, Stanković, Šafran 2010).

Korisnici prijevoznih usluga su čimbenik potražnje i na tržištu kupuju uslugu prijevoza. Zainteresirani su za pribavljanje prijevoznih kapaciteta kojima će prevesti svoju robu u vremenskim terminima koji im odgovaraju, žele to učiniti po najpovoljnijoj cijeni i uz što kvalitetniju uslugu. Na tržište ulaze izravno ili preko špeditera koji su im posrednici (Ivaković, Stanković, Šafran 2010).

Špediteri su posrednici koji se na tržištu nalaze na strani potražnje, a zadaci su im da za svoje komitente koji su korisnici prijevoza zakluče prijevozne kapacitete, ugovore prijevoz izravno ili s agentima, a rade i agencijske poslove. Prijevozni agenti na tržištu se nalaze na strani ponude, a uloga im je akvizicija tereta i ugovaranje prijevoza za prijevoznike čiji su zastupnici. Cilj im je ugovoriti što višu cijenu prijevoza jer su njihove provizije proporcionalne cijeni prijevoza (Ivaković, Stanković, Šafran 2010). Proizvođači prijevozne usluge, korisnici tih usluga i posrednici na tržištu su u međusobno ovisnom odnosu. Njihova kvalitetna suradnja je uvjet koji se mora zadovoljiti kako bi se osigurao kvalitetan prijevoz tereta cestovnim putem.

2.3. Infrastruktura cestovnog prijevoza

Kako je cestovni prijevoz jako razvijen oblik prijevoza, a i najčešće svakodnevno korišten oblik prijevoza, ima dobro razvijenu infrastrukturu. Cestovna infrastruktura i cestovna suprastruktura su okosnica svakog cestovnog transporta (Zelenika, 2010). Neophodno sredstvo za rad u cestovnom prijevozu je cestovna mreža na kojoj se kreću prijevozna sredstva i savladavaju prostorne udaljenosti. Ceste su dio prometne infrastrukture koji se počinje uključivati u prometni sustav na početku 19. stoljeća kada su se zbog patenta Maca Adama počele graditi kao tvrde ceste (Šamanović 2009). Javne ceste su ceste koje svi mogu slobodno koristiti onako kako je utvrđeno zakonima i propisima (Zakon o cestama NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19, 144/21, 114/22, 114/22, 04/23). Javne ceste mogu se razvrstavati prema niz različitih značajki, a podjela javnih cesta prema društvenom, prometnom i gospodarskom značenju razlikuje (Blašković Zavada 2019):

- a) autoceste – vrsta javnih cesta koja služi za povezivanje Republike Hrvatske u europski prometni sustav,

- b) državne ceste – vrsta javnih cesta koja služi za povezivanje cjelokupnog teritorija Republike Hrvatske i za povezivanje hrvatskog teritorija s mrežom glavnih europskih cesta,
- c) županijske ceste – vrsta javnih cesta koja služi za povezivanje unutar županije ili za povezivanje više županija,
- d) lokalne ceste – vrsta javnih cesta koja služi za povezivanje područja grada ili općina i koja spada u mrežu županijskih cesta.

Ceste se razvrstavaju prema vrsti prometa za koju su namijenjene. Razlikuju se ceste namijenjene isključivo za motorni promet, a to su autoceste i druge ceste koje imaju monolitan kolnik i ceste namijenjene za mješovit promet, a to su ceste po kojima se mogu kretati sve vrste cestovnih vozila i ostalih sudionika u prometu (Zelenika, 2010). Za sve vrste cesta propisana su prometna pravila, kategorije vozila koje se mogu kretati cestom i određeno je kako se sudionici u prometu trebaju ponašati na svakoj od njih.

Infrastruktura koja se nalazi u gusto naseljenim mjestima (gradovima) ima veliku važnost za sustav cestovnog prometa. Ta infrastruktura sastoji se od gradske mreže ulica, cestovnih čvorišta u jednoj, dvije ili više razina, parkirališta, garaža, popratnih objekata na cestama (benzinskih crpki, servisnih radionica, odmarališta, motela...). Fiksirana oprema na cestama isto je od velike važnosti: prometni znakovi, kilometarske oznake, smjerokazi, vjetrobrani, prometna signalizacija i sva druga oprema koja se nalazi na cestama i uz njih (Zelenika, 2010). Ovisno o tome koliko je razvijena prometna infrastruktura u određenom gradu, u njemu će se razvijati gospodarske djelatnosti. Što je prometna infrastruktura razvijenija, to je veća mogućnost da će se u gradu razviti industrija, turizam i druge važne gospodarske djelatnosti.

2.4. Prednosti i nedostaci cestovnog prijevoza

Cestovni prijevoz razlikuje se od ostalih vrsta prijevoza te tako ima i određene prednosti i nedostatke u odnosu na druge vrste prijevoza. Prednost cestovnog prijevoza su niže cijene kada se roba prevozi na kraćim i srednjim relacijama u odnosu na prijevoz istog tereta putem željeznice ili zračnim prijevozom. Ova prednost posebice je izražena ako se prevozi roba koja se lako kvari ili roba koja ima veću pojedinačnu vrijednost. U cestovnom

prijevozu robe postoje posebna, specijalna vrsta vozila namijenjena za prijevoz pojedinačnih vrsta robe pa se štedi na pakiranju. Postoji rasprostranjena prometna cestovna mreža zbog koje je omogućena brža isporuka te nije potrebno prekrcavanje robe u druga prijevozna sredstva, kao kod drugih prijevoznih sredstava (Šamanović 2009). Razvijeni turizam doprinosi gospodarskom razvitku što se u Republici Hrvatskoj vidi kroz međuodnos turizma i prometa. „U funkciji turizma podjednako važnu ulogu ima i individualni i javni prijevoz, prijevoz robe i putnika, prometna infrastruktura, a posebice međuovisnost različitih prometnih grana unutar prometnog sustava“ (Šolman 2010). Budući da je turizam jedna od okosnica gospodarskog razvoja RH, zaključak je kako je cestovni promet preduvjet razvoja gospodarstva, pa je jedna od njegovih prednosti i to što u velikoj mjeri doprinosi gospodarstvu zemlje. Od nedostataka cestovnog prijevoza u odnosu na željeznički i pomorski prijevoz, značajniji su (Šamanović 2009):

- a) u cestovnom prijevozu relativno je veća potrošnja goriva po jedinici prevezenog tereta nego u željezničkom i pomorskom prijevozu,
- b) cestovni prijevoz je ovisniji o vremenskim i drugim uvjetima u prijevozu,
- c) cestovni prijevoz ima veće negativno djelovanje na okoliš nego druga dva navedena oblika prijevoza,
- d) cestovni prijevoz, ako se roba šalje tim putem na dulje relacije, može imati značajnije više cijene nego prijevoz robe na dugim relacijama drugim vrstama prijevoza.

Negativan utjecaj cestovnog prometa na okoliš vidi se kroz tri aspekta: ceste, motorna vozila i čovjeka. Do onečišćenja okoliša dolazi već prilikom izgradnje cesta, a onda i pri njihovom korištenju i održavanju. Izgradnja cesta narušava prirodni sklad, osobito kada se grade tuneli i druga popratna infrastruktura u prirodi. Najštetniji aspekt cestovnog prometa, koji najviše doprinosi zagađenju okoliša, je motorno vozilo s unutrašnjim izgaranjem koje smanjuje kvalitetu zraka, onečišćuje prirodu i šteti čovjekovom zdravlju (Ivanković 2022).

Jedan od najznačajnijih nedostataka prijevoza cestovnim putem su prometne nesreće, a pod prometnom nesrećom misli se na događaj na cesti do kojeg je došlo zbog kršenja prometnih propisa, u kojemu je sudjelovalo bar jedno vozilo u pokretu i koji za posljedicu ima ozlijeđenu osobu ili poginulu osobu ili osobu koja je preminula u roku od 30 dana od prometne nesreće ili je pak u prometnoj nesreći došlo do materijalne štete (Medved, Orlović 2017).

3. Prijevozna sredstva u cestovnom prijevozu roba

U cestovnom prijevozu mogu se koristiti teretna, radna, putnička, kombinirana, specijalna, vučna i vojna vozila, ali se za potrebe logistike najviše koriste teretna i radna vozila. Teretna vozila su vozila koja se koriste za prijevoz roba ili različitih vrsta tereta (Šamanović 2009). Teretna cestovna vozila su gospodarski jako važna jer omogućuju promet svih vrsta predmeta svim kopnenim putevima od vrata do vrata (Zelenika, 2001). Predmet koji se prevozi u cestovnom prijevozu često utječe na odabir prijevoznog sredstva jer vrsta i tip prijevoznog sredstva nisu isti za sve vrste tereta. Primjerice, ako se prevoze nafta i naftni derivati, trebaju se koristiti specifična prijevozna sredstva, u cestovnom prijevozu autocisterna (Zelenika, 2010). Treba odabrati vozilo tako da se vozilo prilagodi karakteristikama tereta koji će prevoziti i uvjetima prijevoza (Šamanović 2009). Postoje različite vrste teretnih vozila. Klasificiraju se prema različitim kriterijima, a prvi je prema nosivosti, to jest prema maksimalnoj težini tereta koja se u njima može prevesti u tri kategorije (Šamanović 2009):

1. mala vozila – mogu prevoziti do 3,5 tona tereta,
2. srednja vozila – mogu prevoziti između 3,5 tona i 7 tona tereta,
3. velika vozila – mogu prevoziti više od 7 tona tereta.

Ima smisla dijeliti teretna vozila prema težini koja se njima može prevoziti jer se na vozilo koje je registrirano za određenu težinu odnose određeni propisi. U prvome redu, misli se na dozvolu za rad vozila i na kategoriju vozačke dozvole koju vozač mora posjedovati ako želi voziti vozilo određene nosivosti (Šamanović 2009). Prema Pravilniku o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama, teretna vozila ili teretni automobili spadaju u N kategoriju i dijele se u tri kategorije koje su navedene u sljedećoj tablici.

Tablica 2. Podjela teretnih automobila

| | |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------|
| N | TERETNI AUTOMOBILI Motorna vozila za prijevoz tereta s najmanje 4 kotača |
| N1 | Motorna vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase ≤ 3500 kg |
| N2 | Motorna vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase > 3500 kg ali ≤ 12000 kg |
| N3 | Motorna vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase >12000 kg |

Izvor: Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama NN 85/16, 24/17, 70/19, 60/20, 79/23

Različite vrste kamiona su najčešće teretno motorno vozilo. Manji kamioni imaju nosivost do 2,5 tona i oni su namijenjeni za prijevoz komadnih pošiljaka na kraćim relacijama, kamioni srednje nosivosti imaju nosivost od 4 do 5 tona i mogu se koristiti za prijevoz različitih vrsta tereta na srednjim udaljenostima. Praktični su i za dostavu od mjesta do mjesta, u naseljenim područjima. Veliki ili teški kamioni koji imaju nosivost od 7 do 10 tona koriste se za prijevoz raznih vrsta tereta na međugradskoj razini. Vrlo veliki ili vrlo teški kamioni imaju nosivost od 10 do 20 tona i koriste se u međunarodnom prijevozu na relacijama duljim od 500 kilometara za prijevoz različitih vrsta tereta. Najveći ili najteži kamioni imaju nosivost veću od 20 tona i koriste se za prijevoz vrlo teških, specijalnih ili vangabaritnih pošiljaka (Zelenika 2001).

Tegljači su posebna kategorija teretnih cestovnih vozila velikog kapaciteta. Tegljač je cestovno motorno vozilo razdvojenog tipa pa se sastoji od vučnog dijela s motorom, kabine za upravljanje i poluprikolice. Poluprikolica funkcionira kao tovarni prostor, a prednjim dijelom je naslonjena na vučni dio tegljača što omogućuje velika spojka (Zelenika 2001).

Postoje teretna cestovna vozila za određene terete koja se koriste za posebne terete. Postoje razne vrste i tipovi specijaliziranih kamiona – kamioni cisterne za mlijeko, kamioni cisterne za plin koje su pod tlakom, kamioni za cement, kamioni za hladnjače i druge vrste kamiona (Zelenika 2001). Na slici je prikazan kamion cisterna za mlijeko.

Slika 1. Kamion cisterna za mlijeko



Izvor: Put mlijeka, Dukat. Pristupljeno 26.7.2023. na https://www.youtube.com/watch?v=PclPRDb_pWg

Teretna cestovna vozila određene namjene su posebna cestovna vozila koja su tehničkim i ostalim karakteristikama prilagođena za posebne vrste prijevoza i prijenosa tereta

i ljudi. Imaju specifičnu namjenu pa se zovu i radna vozila. U skupinu teretnih cestovnih vozila određene namjene ubrajaju se vatrogasna vozila, putujuće ambulante, sanitetska vozila, putujuće biblioteke (bibliobusi), vozila za održavanje čistoće, odvoz smeća i pranje ulica i mnoga druga. Na slici je prikazano teretno cestovno vozilo određene namjene – bibliobus.

Slika 2. Teretno cestovno vozilo određene namjene - bibliobus



Izvor: Novi Bibliobus na zagrebačkim ulicama. Pristupljeno 26.7.2023. na

<https://www.zagreb.hr/en/novi-bibliobus-na-zagrebackim-ulicama/29774>

U cestovnom prijevozu tereta važne su prikolice. Prikolice su priključna teretna cestovna vozila specifična jer nemaju svoj pogon nego ih vuče druga vozila, u najvećem broju slučajeva tegljači i kamioni. Važne su jer se korištenjem prikolice više nego udvostručuje prijevozna kapacitet vozila zato što prikolice skoro uvijek imaju veću nosivost od kamiona koji ih vuče. Prikolice imaju još 3 važne prednosti (Zelenika 2001):

1. prikolica nije fiksirana za vozilo koje ju vuče nego se može ostaviti na istovaru ili utovaru, a kamion može u to vrijeme prevoziti nešto drugo
2. na isti kamion mogu se prikopčati različite vrste prikolica s različitim kapacitetima pa se korištenjem različitih prikolica lakše prilagođavati zahtjevima korisnika prijevoza
3. kamioni i prikolice imaju različitu nosivost što dovodi do elastičnosti prijevozne ponude na tržištu prometa

3.1. Podjela teretnih vozila prema obliku karoserije

Teretna vozila mogu se podijeliti i prema obliku karoserije. Teretna vozila dijele se prema obliku karoserije na vozila s tradicionalnim tipom karoserije, vozila s karoserijom koja se pokriva šatorskim pokrivačem, vozila sa zatvorenom karoserijom (kombi vozila), vozila s niskom i zatvorenom karoserijom (džambo vozila), vozila s karoserijom koja se spušta i diže pomoću hidraulike (kiperi), vozila-cisterne, vozila-kontejnere i kombibuse (Šamanović 2009). Sada će se objasniti svaka od ovih vrsta vozila.

Vozila s tradicionalnim tipom karoserije imaju platformu i stranice, a stranice su pomične pa se mogu dizati i spuštati. U vozilima s tradicionalnim tipom karoserije prikladno je prevoziti robu koja se ne mijenja pod utjecajem vremenskih uvjeta, iako se za vrijeme transporta teret može pokriti ili zavezati ako dođe do potrebe za time, no zbog toga dolazi do trošenja više radnog vremena na transport robe (Šamanović 2009).

Vozila s karoserijom koja se pokriva šatorskim pokrivačem imaju prednost jer se teret ne mora vezati ili pokrivati zato što imaju ili kruti pokrov izrađen od šatorskog platna koji se može vezati sa strane ili imaju kruti krov i fleksibilne pokrivače sa strane (Šamanović 2009).

Vozila sa zatvorenom karoserijom (kombi vozila) imaju zatvorenu karoseriju koja se u slučaju potrebe može zaključati i pokretna vrata koja se podižu i spuštaju. Manja kombi vozila koriste se u gradskom prijevozu, a prednost kombi vozila je što se u njima mogu čuvati tereti od krađa i vremenskih nepravilnosti (Šamanović 2009).

Vozila s niskom i zatvorenom karoserijom (džambo vozila) imaju karoseriju koja je nisko postavljena i zatvorena pa su dobar izbor za prijevoz teških i kabastih tereta (namještaj, živa stoka...) (Šamanović 2009).

Vozila s karoserijom koja se spušta i diže pomoću hidraulike ili kiperi imaju ugrađenu karoseriju koja se pomoću hidraulike diže i spušta kada postoji potreba za time, a zbog te karakteristike koriste se za prijevoz rasutih tereta (Šamanović 2009).

Vozila-cisterne na mjestu karoserije imaju cisternu u kojoj se mogu prevoziti tekućine ili proizvodi u prahu. Od opreme sadrže sve što im je potrebno za ukrcaj i iskrcaj tereta (Šamanović 2009).

Vozila-kontejneri na mjestu karoserije imaju kontejner. Kontejner se lako postavlja na platformu kola ili kostur šasije, a podiže se i spušta dizalicom koja je montirana na vozilo. Dizalica može biti na ručni pogon, električni ili hidraulični (Šamanović 2009).

Kombibusi su vozila koja imaju sjedalo za vozača, sjedalo za pomoćnika, između 7 i 10 sjedala za putnike i veći prostor za prijevoz robe (Šamanović 2009).

Cestovna teretna vozila su gospodarski važna pa odgovorne osobe moraju razumjeti njihove tehničko-eksploatacijske karakteristike. Vozila trebaju biti napravljena i prilagođena kako bi zadovoljila određene kriterije: moraju biti stabilna jer o njihovoj stabilnosti ovisi sigurnost transporta, moraju biti udobna za vozače i terete, a o njihovoj vučnoj sposobnosti ovisi prosječna brzina eksploatacije punih vozila. Dimenzije tovarnog prostora u vozilu trebaju biti prilagođene kako bi se vozilo moglo što bolje iskoristiti i kako bi se iskoristila njegova puna zapremnina. Važna je sposobnost vozila da maksimalno zaštiti teret prilikom transporta. Tovarni prostor može biti otvoren, poluotvoren ili zatvoren i vozilo mora konstrukcijski i posebnim svojstvima biti prilagođeno specifičnim zahtjevima prijevoza (Zelenika 2010).

4. Carinski dokumenti i prijevozna dokumentacija

Međunarodni cestovni prijevoz tereta je djelatnost u kojoj se roba prevozi između dviju ili više država, odnosno prelazi granice. Uz prijevoz tereta, odvijaju se i utovar, istovar, pretovar tereta i svi drugi poslovi koji se moraju odraditi da bi prijevoz bio uspješan. Da bi se prijevoz robe cestovnim putem odvijao neometano i bez većih zastoja, bilo je potrebno urediti zakonsku regulativu pa su uređeni sporazumi i konvencije kojima je cilj da se cestovni promet između europskih i izvan europskih zemalja odvija što jednostavnije. Svaka država može samostalno odrediti pravila o odvijanju prijevoza na svojem teritoriju, ali pravila moraju biti usklađena s konvencijama i ulazak robe u neku državu može biti uvjetovan ulaznom dozvolom. Kada dobije ulaznu dozvolu za neku zemlju, prijevoznik mora pribaviti sve dokumente koje traži zakonodavstvo te zemlje jer se u suprotnom mogu pojaviti problemi i zastoji za vrijeme prometa robom na području te zemlje. Dokumentacija mora biti za teret koji se prevozi, za osoblje (vozača) i za vozilo (Rudic, Licitar, Gržin 2017). Zakonima je određeno koje vrste dokumentacije se moraju koristiti u kojim slučajevima i kako se mora ispunjavati koja vrsta dokumentacije. Ispravno popunjena carinska i prijevozna dokumentacija olakšava cestovni prijevoz tereta i smanjuje pogreške.

4.1. Carina i carinski dokumenti

Carina ima dva značenja. Prema prvom značenju, carina su novčana davanja ili pristojbe koje se plaćaju u prekograničnom prometu robom i uplaćuju se u državni proračun. Prema drugom značenju, carina je državna služba koji je zadužena za provođenje carinskih propisa (Ivaković, Stanković, Šafran 2010). Carina je najstariji instrument vanjsko-trgovinske politike, ali i jedan od važnijih izvora prihoda države. Novac naplaćen iz carina najčešće je prihod državnog proračuna pa se koristi za plaćanje javnih dobara. Dva su razloga zbog kojih se uvodi carina, jedan je da se prikupe prihodi za državni proračun, a drugi je da se zaštiti domaća proizvodnja. U prošlosti su vlade koristile carine da potaknu razvoj određenih sektora jer se, kada se poveća carina na uvezenu robu, poveća cijena te robe i istovremeno se smanjuje količina iste robe koja će se trošiti, a zbog toga se smanjuje uvoz te robe i potiče se proizvodnja domaće robe koju će kupci kupovati jer je jeftinija (Kesner-Škreb 2003).

Carina možda djeluje kao potpuno pozitivan instrument, ali ima negativne posljedice jer utječe na (Kesner-Škreb 2003):

- a) Poduzeće na čiju robu je uvedena carina - ako su proizvodi koje proizvodi neko poduzeće zaštićeni carinom, poduzeće je potaknuto da ih proizvodi. Domaća proizvodnja se obnavlja, obnavljaju se poduzeća koja bi inače proglasila stečaj. Ali ekonomsko gledano, proizvodnja u tim poduzećima je neefikasna jer bi se proizvodi koje ona proizvode u inozemstvu moglo kupiti po manjim cijenama.
- b) Potrošače - potrošači moraju platiti više cijene za proizvode koji su zaštićeni carinom jer bi identične proizvode u inozemstvu platili manje. Nezadovoljni su jer za svoj novac dobivaju manje proizvoda zaštićenog carinom, jer moraju sudjelovati u plaćanju više cijene koja nastaje zbog carinskih davanja.
- c) Državu - država ima problem jer se svi resursi (radna snaga, tvornice, materijali itd.) troše na proizvodnju, a mogli bi se efikasnije koristiti za proizvodnju u drugim sektorima. Zemlja ima niži proizvodni potencijal jer se poduzeća bave proizvodnjom u neefikasnom sektoru koji je zaštićen carinama.

U razdoblju nakon Drugog svjetskog rata razvila se svijest o opasnost protekcionizma pa je osnovan GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) s ciljem snižavanja carine, uklanjanja prepreka trgovini i uklanjanju diskriminacije u međunarodnoj trgovini. Zatim je 1995. godine osnovan WTO (World Trade Organization) kojemu je cilj lakša, slobodnija, predvidljivija i pravednija trgovina (Kesner-Škreb, 2003). Carina ima svoje prednosti i nedostatke, a kod obavljanja usluge prijevoza obavljaju se različite carinske formalnosti koje su također propisane i određene.

4.1.1. Pojmovi potrebni za razumijevanje carinskih formalnosti

Kako je već ranije spomenuto, zakonima je određeno što se mora odraditi u sklopu carine. Radnje koje osoba (pravna ili fizička) i carinska tijela moraju obaviti ako poštuju carinsko zakonodavstvo su *carinske formalnosti*. Carinska tijela su carinske uprave država članica EU koja odgovaraju za dosljednu primjenu carinskog zakonodavstva i druga nadležna tijela koja prema zakonima smiju primjenjivati carinske propise (Uredba 952/2013). Osnovni zadatak carinskih tijela je provođenje carinskih provjera „kako bi osigurala poštovanje carinskog zakonodavstva i drugog zakonodavstva koje regulira ulazak, izlazak, provoz, kretanje, smještaj i uporabu robe u posebne svrhe koja se kreće između carinskog područja

Unije i zemalja ili područja izvan tog područja, te prisutnost i kretanje robe koja nije roba Unije unutar carinskog područja Unije i robe koje je stavljena u postupak krajnje uporabe“ (Uredba 952/2013). Carinska tijela imaju važan zadatak jer na neki način prate ulazak i izlazak robe iz određenog područja.

Roba ima *carinski status* što znači da ju se prema carinskim propisima određuje kao domaću ili stranu robu (Ivaković, Stanković, Šafran 2010). U smislu Europske unije, carinskim statusom određuje se roba koja je roba Unije ili roba koja nije roba Unije. Roba Unije je (Uredba 952/2013):

- a) roba koja je u potpunosti dobivena na carinskom području EU te nije uvezena s područja izvan carinskog područja EU
- b) roba koja je unesena na carinsko područje EU iz nekog područja koje nije područje EU pa je stavljena u slobodni promet
- c) roba koja je dobivena ili proizvedena u carinskom području EU ili samo iz robe koja je navedena u točki a ili iz robe koja je navedena u točkama a i b

Sva druga roba nije roba Unije ili je roba koja je izgubila carinski status robe Unije (Uredba 952/2013). Za prijevoz koji se događa kroz Republiku Hrvatsku i prije ulaska Hrvatske u Europsku uniju i nakon ulaska važno je znati je li roba koja se prevozi roba Unije ili ne.

Osoba daje obavijest carinskim tijelima putem ulazne skraćene deklaracije ako će se u carinski prostor Europske unije unijeti roba, a putem izlazne skraćene deklaracije ako će se roba iznositi s područja Europske unije. Osoba može imati obvezu plaćanja carinskog duga. *Carinski dug* je zakonom propisani iznos uvozne carine (uvozni carinski dug) ili izvozne carine (izvozni carinski dug). Osoba odgovorna za plaćanje carinskog duga je dužnik (Ivaković, Stanković, Šafran 2010). Dužnici moraju plaćati carinske dugove, inače postupaju protivno zakonima.

Carinska tarifa je sustavan način označavanja robe u carinskom postupku. Sustav se sastoji od naziva i brojevanih oznaka, te su točno određena pravila raspoređivanja robe u sustavu carinske tarife. Sustav je hijerarhijski, carinska tarifa se dijeli na odsjeke, odsjeci se dijele na poglavlja unutar kojih su konkretni pripadnici označeni tarifnim brojevima i tarifnim oznakama. Primjer je (Ivaković, Stanković, Šafran 2010):

- ODSJEK – Odsjek II – Biljni proizvodi

- POGLAVLJE – Poglavlje 7 – Jestivo povrće, neko korijenje i gomolji
- TARIFNI BROJ – 0701 – Krumpir, svjež ili rashlađen
- TARIFNA OZNAKA – 0701 10 00 – sjemenski

U carinskoj tarifi iskazuje se i jedinica mjere (npr kg) te stopa carine koja ovisi o podrijetlu (Ivaković, Stanković, Šafran 2010).

Na temelju carinske tarife određuje se carinska vrijednost robe. Carinska vrijednost robe je osnovica prema kojoj se plaća carina kod uvoza i izvoza robe (Ivaković, Stanković, Šafran 2010). Stoga se prvo određuje carinska tarifa, potom se određuje carinska vrijednost robe i na kraju se daje informacija o iznosu carine koji treba platiti.

4.1.2. Teretni list

Teretni list je jedan od vjerojatno najpoznatijih dokumenata u cestovnom prijevozu. Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR) iz 1956. godine iz Ženeve je zakonski akt kojim se određuju pravni odnosi među pošiljateljem, prijevoznikom te primateljem tereta koji je prevezen cestovnim putem (Rodinov, Padovan 2022). Prema CMR, ugovor o prijevozu sklopljen je kada je izdan teretni list, a teretni list se izdaje u tri izvorna primjerka koji moraju biti potpisani od strane pošiljatelja i prijevoznika robe. Prvi izvorni primjerak pripada pošiljatelju, drugi prati robu, a treći pripada prijevozniku. U slučaju da se roba mora prevoziti različitim prijevoznim sredstvima ili je podijeljena u različite skupine, pošiljatelj i prijevoznik mogu tražiti da im se izda poseban teretni list za svako korišteno vozilo ili za svaku vrstu/skupinu robe (Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR) kako je izmijenjena SDR protokolom iz 1978.). Danas je teretni list dokument koji dokazuje da je zaključen ugovor o prijevozu (Kumpan, Marin, 2009).

Teretni list se upotrebljava u svim vrstama prometa, a u početku se na njemu nalazilo nekoliko temeljnih podataka i sastojao se od jednog lista papira, dok je s vremenom rastao broj informacija koje moraju biti sadržane na teretnom listu pa se povećavao i opseg, odnosno broj stranica teretnog lista. Razlikuje se nekoliko vrsta teretnih listova, osim uobičajenih koji se koriste u prijevozu bilo kojim putem (cestovnim, željezničkim, pomorskim...). Direktni ili izravni teretni list je dokument koji prati robu od mjesta na kojemu je preuzeta do mjesta isporuke, a izdaje se u međunarodnom prijevozu robe ili ako se odvijaju uzastopni prijevozi. Prenosivi teretni list predstavlja robu, no on ne postoji u

preuzimanja robe te mjesto isporuke, adresa primatelja i mjesto na koje se roba dostavlja, uobičajeni opis vrste robe i način na koji će se roba upakirati, a kod opasne robe navodi se njezin općepriznati opis, broj koleta koje su obuhvaćene prijevozom i njihove posebne oznake i brojevi, bruto težina robe ili količina robe iskazana na neki drugi način, troškovi koji nastaju zbog prijevoza (vozarina, dodatni troškovi, carinski i drugi troškovi koji su nastali u razdoblju od sklapanja ugovora do isporuke robe), potrebne upute za carinske te ostale postupke i izjava da se na prijevoz robe primjenjuju odredbe Konvencije, neovisno o suprotnim klauzulama. Ako za time postoji potreba, na teretnom listu mogu se navesti i drugi, opcionalni podaci: da se radi o robi za koju vrijedi zabrana pretovara, informacije o troškovima koje će pošiljatelj preuzeti na sebe, iznos koji treba platiti u trenu isporuke robe, podatak o vrijednosti robe, upute koje pošiljatelj sastavlja za prijevoznika, a koje se odnose na osiguranje robe, ugovoreni rok koji je na raspolaganju za prijevoz robe, popis isprava koje su uručene prijevozniku te druge informacije (Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR) kako je izmijenjena SDR protokolom iz 1978.). Na teretnom listu neki su podaci obavezni, a neki su opcionalni te ih ne treba popuniti ako za to ne postoji potreba.

4.1.3. TIR karnet

Carinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe na osnovi karneta TIR postoji od 1975. godine i cilj joj je da se ubrzaju, pojeftine i olakšaju mjere carinskog nadziranja robe u tranzitu. Sva prijevozna sredstva i sav teret za vrijeme provoza carinskim teritorijem u nekoj zemlji su carinska roba, a na carinsku robu primjenjuje se carinski nadzor usklađen s propisima te zemlje. Postupak carinskog nadzora usporava promet i povećava troškove prijevoza pa je Carinska konvencija izrađena da spriječi javljanje dodatnih troškova (Rudic, Licitar, Gržin 2017). Prema Konvenciji TIR: „Roba koja se prevozi u postupku TIR ne podliježe plaćanju pologa uvoznih ili izvoznih carina i poreza u usputnim carinarnicama“ (Carinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe uz primjenu karneta TIR). Prednost prijevoza robe u režimu TIR karneta je što roba ne podliježe plaćanju carine i jamstva na ime carine na usputnim carinarnicama i na njima ne podliježe carinskom pregledu osim ako dođe do iznimnih slučajeva pa carinarnica zahtijeva pregled robe (Ivaković, Stanković, Šafran 2010).

Vozilo koje prevozi robu u postupku TIR mora biti označeno prema Konvenciji. Na prednjem i stražnjem dijelu vozila mora se istaknuti pravokutna tablica na kojoj ne natpis TIR, tablice se moraju moći ukloniti i moraju biti vidljive (Carinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe uz primjenu karneta TIR). Na slici je primjer označavanja vozila koje sudjeluje u proвозnom procesu u postupku TIR.

Slika 4. Primjer označavanja vozila koje sudjeluje u proвозnom procesu u postupku TIR



Izvor: Na graničnom prijelazu bajakovo spriječen ilegalan prijelaz državne granice.

Pristupljeno 10.9.2023. na <https://carina.gov.hr/vijesti/na-granicnom-prijelazu-bajakovo-sprijecen-ilegalan-prijelaz-drzavne-granice/1742>

Prijevoz robe u međunarodnom prijevozu u režimu TIR karneta odvija se u vozilima i kontejnerima koji imaju odgovarajuću konstrukciju. Za vozilo je na snazi pravilo da mora biti građeno tako da zadovolji ove uvjete (Ivaković, Stanković, Šafran 2010):

- a) roba se iz vozila ne može izvaditi ili unijeti u zatvoreni dio vozila bez da ostanu vidljivi tragovi pokušaja ili bez da se povrede carinska obilježja
- b) carinska obilježja moraju se moći uspješno i lako stavljati
- c) ne smiju sadržavati skrivene prostore u koje bi se mogla sakriti roba
- d) svi prostori u koje se roba može staviti moraju biti pristupačni za carinski pregled

Za kontejner vrijedi pravilo da mora biti (Ivaković, Stanković, Šafran 2010):

- a) zatvoren ili potpuno ili djelomično da tvori spremnik za robu
- b) građen trajno i dovoljno čvrsto da ga se može višestruko koristiti
- c) namijenjen za olakšavanje prijevoza robe jednim prijevoznim sredstvom ili putem više prijevoznih sredstava bez potrebe za posebnim prekrcajem robe

- d) stvoren za lako manipuliranje
- e) stvoren da se lako puni i prazni
- f) imati unutrašnju zapremninu jedan ili više metara kubičnih

Nadležna carinarnica komisijski odlučuje je li vozilo ili kontejner sposobno za prijevoz robe u režimu TIR karnet, a postupak utvrđivanja sposobnosti vozila ili kontejnera vrši se u fazi proizvodnje, u fazi prije upotrebe ili u fazi upotrebe. Vozilo ili kontejner koji udovoljava propisanim uvjetima dobiva Uvjerenje o odobrenju za prijevoz robe pod carinskim obilježjem koje vrijedi dvije godine (Ivaković, Stanković, Šafran 2010).

Karnet TIR funkcionira kao carinska isprava za robu u teretnom vozilu i cilj joj je pojednostavniti i uskladiti administrativne zadatke u međunarodnom prijevozu na relaciji od polazne carinarnice do odredišne carinarnice. Karnet TIR je i „svojevrsno jamstvo nekog osiguratelja carinskim vlastima tranzitnih zemalja kako će sva carinska davanja zajedno sa zateznim kamatama biti plaćena dođe li do nekih nepravilnosti u postupanju s karnetom TIR“ (Rudic, Licitar, Gržin 2017: 127 prema Zelenika 2006: 102).

4.1.4. ATA karnet

ATA karnet (eng. Temporary Admission) je carinski dokument koji vrijedi na međunarodnoj razini, a koji služi da bi se olakšao privremeni uvoz tereta u drugu zemlju. ATA karnet izdaje nacionalna gospodarska komora koja je potpisala Konvenciju, a Republika Hrvatska ju je usvojila 1994. godine (Rudic, Licitar, Gržin 2017). ATA karnet mijenja nacionalne carinske dokumente za privremeni izvoz i uvoz robe i za provoz (tranzit) robe, a u RH se ATA karnet koristi kao jamstvo za carinske i druge obveze kada se (Ivaković, Stanković, Šafran 2010):

- a) privremeno uvozi stručna oprema
- b) privremeno uvozi roba koja će se koristiti za izlaganja na sajmovima, izložbama i sličnim događajima
- c) privremeno uvoze trgovački uzorci ili reklamni materijali
- d) privremeno uvozi ambalaža
- e) privremeno uvoze dijelovi za popravak privremeno uvezenih cestovnih komercijalnih vozila koja imaju stranu registraciju
- f) vrši provoz robe

ATA karnet ima rok važenja do jedne godine, ali nadležna carinarnica može odlučiti o kraćem roku za vraćanje privremeno izvezeno ili uvezene robe. Nositelj karneta mora vratiti izdavatelju iskorišteni karnet, a mora vratiti i neiskorišteni karnet kojemu je istekao rok važenja. Obrazac ATA karneta ima korice i uložene listove koji se nazivaju talonima te su međusobno povezani konopcem s plombom jer se želi onemogućiti naknadno umetanje ili vađenje listova. Za svaku fazu kretanja robe postoji talon određene boje. Korice su zelene boje, na prvoj stranici nalazi se serijski broj, nadnevak te ovjere izdavatelja karneta, carinarnice koja je odobrila privremeni izvoz, datum do kojega je karnet valjan i nazive zemalja u kojima se može koristiti. Poleđina prvog lista sadrži popis glavne robe na koju se odnosi karnet, i popis glavne robe je zaključen (zbraja se po komadima, masi i vrijednosti robe) da se kasnije ne može upisivati ili brisati s njega. Prva strana zadnjeg lista sadrži pravila za korištenje karneta (Ivaković, Stanković, Šafran 2010).

Taloni u ATA karnetu su podijeljeni na dva dijela pomoću perforacije. Gornji dio se trajno čuva u koricama ATA karneta, a donji dio nadležna carinarnica treba odvojiti i sačuvati. Poleđina svakog talona sadrži popis robe koji je usklađen s glavnim popisom robe, a popisi su usklađeni tako da redni broj pojedinačne stavke u popisu odgovara rednom broju koji ta stavka ima na glavnom popisu. U ATA karnetu nalaze se tri vrste talona koji su podijeljeni prema boji i koji imaju svoju svrhu (Ivaković, Stanković, Šafran 2010):

a) Dva žuta talona – koriste se za provedbu carinskog postupka i za mjere carinskog nadzora u zemlji privremenog izvoza. Jedan talon je izvozni talon – služi za ovjeru koju daje carinarnica zadužena za odobrenje privremenog izvoza. Carinarnica kroz koju roba izlazi iz zemlje (izlazna carinarnica) određuje koji je krajnji rok u kojemu se roba mora vratiti bez naplaćivanja carine. Talon ponovnog uvoza je drugi talon, njega mora ovjeriti carinarnica kroz koju se roba koja je privremeno izvezena vraća u zemlju (ulazna carinarnica).

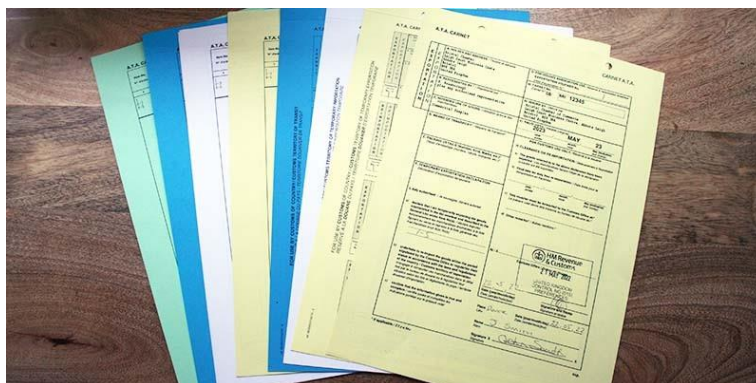
b) Plavi taloni – koriste se u zemlji provoza da olakšaju provedbu mjera carinskog nadzora. Jedan par plavih talona koristi se u provozu kroz svaku zemlju. Pogranične carinarnice ovjeravaju plave talone na ulazu i izlazu robe iz zemlje provoza robe, a ulazna carinarnica mora odrediti rok u kojemu će se prijaviti roba provoza i mora ga napisati na oba talona.

c) Bijeli taloni – koriste se u zemlji privremenog uvoza u kojoj služe za provedbu carinskih postupaka i carinskih nadzora. Jedan par bijelih talona koristi se u svakoj zemlji u kojoj se odvija privremeni uvoz. Ulazna carinarnica treba ovjeriti uvozni talon, to je

carinarnica koja daje odobrenje za privremeni uvoz te treba odrediti rok privremenog uvoza, a kroz nju će roba ući u zemlju. Za ovjeravanje talona ponovnog izvoza zadužena je izlazna carinarnica kroz koju se roba koja je privremeno uvezena vraća u inozemstvo.

Na slici je primjer ATA karneta na kojemu se vide različite boje talona.

Slika 5. Primjer ATA karneta na kojemu se vide različite boje talona



Izvor: Parsons, F. (2022). How to apply for an ATA Carnet using eCert. Pristupljeno 18.8.2023. na <https://www.businesswest.co.uk/blog/how-to-apply-ata-carnet>

4.1.5. FIATA

FIATA je kratica za Međunarodni savez špediterskih udruženja (franc. Federation internationale des Associations de Transitaires et Assimiles) koji je osnovan 1926. godine u Beču, a danas joj je sjedište u Švicarskoj (FIATA). FIATA je nevladina organizacija u koju su učlanjeni špediteri pa ih zastupa u oko 150 zemalja. U FIATU je ukupno učlanjeno 109 članova udruženja, 5500 samostalnih, pojedinačnih članova i 40.000 poduzeća iz cijelog svijeta. Organizacija radi na međunarodnoj razini, promiče najbolje prakse u špediterskoj zajednici. Zastupa interese svojih članova u Svjetskoj trgovinskoj organizaciji i drugim organizacijama. Ima pet ciljeva (Who we are):

1. ujediniti špeditersku industriju u cijelome svijetu
2. predstavljati, promicati i štiti interese špediterske industrije na sastancima međunarodnih tijela koja su zadužena za promet
3. upoznavati širu javnost, trgovinu i industriju sa špediterskim uslugama kroz informiranje i distribuciju publikacija

4. raditi na standardizaciji i unapređenju kvalitete špediterskih usluga – izraditi i promovirati korištenje jedinstvenih otpremnih listova, standardizirati uvjete poslovanja
5. asistirati kod stručnog osposobljavanja špeditera, kod javljanja problema u osiguranjima, alatima za elektroničku trgovinu i ostalim situacijama

Najznačajnije djelovanje FIATE je u standardiziranim obrascima koji služe za pojednostavljivanje rukovanja robom. U tablici se nalaze dokumenti Međunarodnog saveza špediterskih udruženja.

Tablica 3. Dokumenti Međunarodnog saveza špediterskih udruženja

| Kratica | Ime | Namjena |
|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| FCR | Špediterska potvrda (engl. Forwarders Certificate of Receipt) | Neopoziva potvrda kojom špediter daje potvrdu da je na neki dan u nekome mjestu zaprimio robu u stanju koje je na izgled ispravno i koja je namijenjena daljnjoj otpremi |
| FCT | Špediterska transportna potvrda (engl. Forwarders Certificate of Transport) | Isprava kojom špediter daje potvrdu da je na neki dan u nekom mjestu u točno određenom prijevoznom sredstvu koje je dobrog vanjskog izgleda primio robu za daljnju otpremu. |
| FBL | Teretnica za intermodalni prijevoz (engl. Intermodal Transport Bill of Lading) | U intermodalnom prijevozu se koristi za izbjegavanje davanja više prijevoznih isprava, neovisno o broju prijevoznih sredstava raznih grana. |
| FWB | Teretni list za intermodalni prijevoz (engl. Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill) | Koristi se kao neutrživi teretni list u intermodalnom transportu. Sadržaj i namjena teretnog lista za intermodalni prijevoz su slični FBL teretnici za intermodalni prijevoz. |
| FWR | Špediterska skladišna potvrda (engl. FIATA Warehouse Receipt) | Ova isprava je prenosiva osim u slučajevima kada je na njoj istaknuto da je neprenosiva. Koristi se za davanje potvrde da je neki dan na nekome mjestu u određenom skladištu uskladištena roba koja je bila u stanju koje je na izgled ispravno. |
| SDT | Potvrda pošiljatelju o prijevozu opasne robe (engl. Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods) | Pošiljatelj koji daje nalog špediteru ovim obrascem izjavljuje da roba koju mu je dao zbog otpreme, dopreme ili tranzita odgovara zahtjevima koji vrijede za prijevoz opasnih stvari, usklađeno s međunarodnim zakonima. |
| SIC | Potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu (engl. Shippers Intermodal Weight Certification) | Potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu je dokument koji se izdaje zbog dokazivanja bruto težine u poluprikolici ili kontejneru ako je bruto težina veća od 13.154 kilograma. |
| FFI | Špediterske upute (engl. FIATA Forwarding Instructions) | Obrazac koji sadrži 21 rubriku i u koji nalagodavac upisuje sve od uputa i posebnosti što špediter mora znati da kvalitetno obavi svoj posao. |

Izvor: FIATA. Pristupljeno 12.8.2023. na <https://www.prometna-zona.com/fiata/>

4.2. Dozvole za obavljanje prijevoza u području cestovnog prometa

Javni prijevoz tereta smiju obavljati samo pravne i fizičke osobe koje zadovoljavaju uvjete za to. Prvi uvjet je dobivanje licencije za prijevoz, a druga je stručna osposobljenost vozača. Da bi stekao pravo za upravljanje teretnim vozilima u cestovnom prometu, vozač mora zadovoljiti neke unaprijed određene preduvjete bez kojih se ne smije zaposliti kao vozač teretnog vozila. Razlikuju se vozači s vozačkim dozvolama različitih kategorija teretnih vozila, a za sve njih je pravilo da moraju sudjelovati u periodičnim izobrazbama za vozače. Strogim propisima koji reguliraju djelatnost teretnog prijevoza osigurava se veća kvaliteta prijevoza i viša razina sigurnosti u prometu na cestama.

4.2.1. Licencija za prijevoz

Licencija za prijevoz je dokument koji je potreban kako bi se moglo krenuti u obavljanje djelatnosti prijevoza. Postoje licencije koje vrijede za unutarnji promet i licencije koje vrijede u međunarodnom prometu. Prva je licencija koja vrijedi za unutarnji promet. Licenciju za prijevoz u području prijevoza tereta dobiva se za javni prijevoz tereta u unutarnjem cestovnom prometu. Izdaje se pravnoj ili fizičkoj osobi (obrtniku), za izdavanje su zaduženi uredi državne uprave. Osim posjedovanja licence, da bi mogla obavljati djelatnost prijevoza tereta, pravna ili fizička osoba mora se upisati u sudski ili obrtni registar za obavljanje djelatnosti cestovnog prometa. Za dobivanje licencije za prijevoz pravnim osobama ili obrtnicima postoje uvjeti (Zakon o prijevozu u cestovnom prometu NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22):

- a) dobar ugled
- b) financijska sposobnost
- c) stručna osposobljenost
- d) tehnička sposobnost – posjeduje minimalno jedno registrirano motorno vozilo za vrstu prijevoza za koju želi licencu ili ima pravo na korištenje takvog vozila temeljem nekog od ugovora
- e) nema dugove za porezne obveze, mirovinsko i zdravstveno osiguranje
- f) ima sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj

Detaljno je objašnjeno što znači svaki od ovih uvjeta i tko želi dobiti licenciju, mora zadovoljiti sve te uvjete prema propisanim pravilima.

Postupak izdavanja licencije za prijevoz nije složen. Pravna ili fizička osoba podnese zahtjev u elektroničkom ili pisanom obliku, zahtjevu prilaže dokumente kojima dokazuje da zadovoljava šest navedenih uvjeta i ako udovoljava svim uvjetima, izdavatelj licencije daje mu rješenje o licenciji. Licencija vrijedi deset godina i neprenosiva je (Zakon o prijevozu u cestovnom prometu NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22). Pravna ili fizička osoba koja ima pravo na licenciju je zadovoljila sve uvjete i zato ne smije prenijeti svoju licenciju na nekog drugog jer nije jasno bi li ta druga osoba zadovoljila uvjete.

Druga licencija vrijedi u međunarodnom prometu. Licencija Zajednice je licencija koju mora posjedovati privatna ili fizička osoba koja želi obavljati djelatnost međunarodnog prijevoza tereta. Za izdavanje Licencije Zajednice prijevozniku koji je registriran u RH izdaje nadležno Ministarstvo. Licencija Zajednice koju prijevoznik dobije za obavljanje neke vrste prijevoza u međunarodnom prometu ne mora imati licenciju koja vrijedi za tu vrstu unutarnjeg prometa nego mu vrijedi Licencija Zajednice (Zakon o prijevozu u cestovnom prometu NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22).

4.2.2. Kategorija stručne osposobljenosti vozača

Kako bi netko postao vozač, očekuje se da ima položen vozački ispit i da posjeduje vozačku dozvolu, a vozačke dozvole izdaju se na različite kategorije. Od vozača teretnog vozila u cestovnom prometu očekuje se vozačka C1, C1E, C ili CE kategorije. Svaka od tih kategorija daje mogućnost upravljanja određenim teretnim vozilima (Zakon o sigurnosti prometa na cestama NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14):

- U kategoriju C1 ubrajaju se motorna vozila (osim kategorije D1, D ili F) kojima je najveća dopuštena masa veća od 3500 kilograma, ali ne prelazi 7500 kilograma, u kojima je uz vozača moguć prijevoz još najviše osam putnika i koja se smiju kombinirati s priključnim vozilom koje ima najveću dopuštenu masu do 750 kg. Najniža dob vozača za dobivanje kategorije C1 je 18 godina.
- U kategoriju C1E ubrajaju se motorna vozila koja su kombinacija vozila kategorije C1 i priključnog vozila čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg, ali najveća

dopuštena masa ne smije biti veća od 12.000 kg. Najniža dob vozača za dobivanje kategorije C1E je 18 godina.

- U kategoriju C ubrajaju se motorna vozila (osim kategorije D1, D ili F) kojima je najveća dopuštena masa veća od 3500 kilograma. Najniža dob vozača za dobivanje kategorije C je 21 godina.
- U kategoriju CE ubrajaju se motorna vozila koja su kombinacija vozila kategorije C i priključnog vozila čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg. Najniža dob vozača za dobivanje kategorije CE je 21 godina.

Vozač teretnog vozila u cestovnom prometu mora imati određene kvalifikacije koje su propisane zakonima. Vozač C1, C1E, C ili CE kategorije vozila mora imati početnu kvalifikaciju, ali i redovito sudjelovati u periodičnoj izobrazbi za vozače. Vozač može dobiti početnu kvalifikaciju na tri načina: ako pohađa tečaj i položi provjeru znanja, ako sudjeluje u ubrzanom stjecanju početnih kvalifikacija ili ako je išao u srednju školu za vozača motornog vozila ili drugi program osposobljavanja ili obrazovanja, ali ako obuhvaća zakonom propisane sadržaje (Zakon o prijevozu u cestovnom prometu NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22).

Vozač koji pohađa tečaj i polaže provjeru znanja mora to napraviti na poduci koja traje 280 sati i mora položiti teorijski i praktični dio ispita. Kada položi oba dijela ispita, izdat će mu se SSO o početnim kvalifikacijama – svjedodžba o stručnoj osposobljenosti o početnim kvalifikacijama. Osoba koja je pohađala srednjoškolski program za vozača motornog vozila, SSO o početnim kvalifikacijama dobiva kada završi srednju školu, uz završnu svjedodžbu. Vozač koji se odluči u programu ubrzanog stjecanja početnih kvalifikacija mora ići na tečaj koji traje 140 sati i polagati provjeru znanja nakon čega će dobiti SSO o početnim kvalifikacijama. Vozači koji žele steći početnu kvalifikaciju ne moraju imati vozačku dozvolu odgovarajuće kategorije, ali ju moraju dobiti prije nego što ih se krene obučavati za samostalnu vožnju, odnosno prije nego što krene provedba praktičnog dijela ispita (Zakon o prijevozu u cestovnom prometu NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22).

Vozač dobiva pravo na upravljanje teretnim vozilima C i CE kategorije kada navrš 18 godina i kada ima SSO o početnim kvalifikacijama, a C1 i C1E kategorije ako ima 18 godina i SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama. Druga opcija je dobivanje prava na upravljanje teretnim vozilima C i CE kategorije kada vozač ima 21 godinu i SSO o ubrzanim početnim

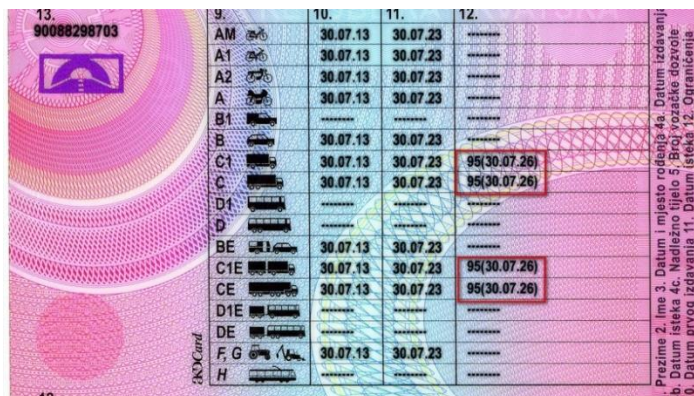
kvalifikacijama (Zakon o prijevozu u cestovnom prometu NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22).

Periodična izobrazba vozača uključuje obuku vozača koji su već stekli SSO o početnim kvalifikacijama i vozača koji ne moraju imati SSO o početnim kvalifikacijama. Vozače se educira o sigurnosti prometa na cestama, o zdravlju i sigurnosti na radnom mjestu, smanjenju negativnih utjecaja vožnje na okoliš. Kada završe periodičnu izobrazbu, dobivaju SSO o periodičnoj izobrazbi (Zakon o prijevozu u cestovnom prometu NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22). Iz napisanog je jasno da ne može bilo tko postati vozač teretnog vozila u cestovnom prometu i da su kriteriji za vozače dosta strogi.

4.2.3. KOD 95

Za vozače u prvome redu vrijede pravila koja su propisana u njihovoj zemlji, a za vozače iz zemalja Europske unije osim pravila iz njihovih nacionalnih zakonodavstava vrijede zajednička pravila Unije. Nakon pristupanja RH Europskoj uniji, za profesionalne vozače u Republici Hrvatskoj krenula su važiti pravila koja vrijede za vozače u EU pa se od vozača traži da imaju početne kvalifikacije i moraju se redovito osposobljavati putem redovite periodičke izobrazbe za vozače. KOD 95 predstavlja oznaku koja se vozačima upisuje na stražnju stranu vozačke dozvole, a vozači su ju dužni obnoviti svakih pet godina putem periodičke izobrazbe za vozače. Svi vozači koji voze vozila kategorija C1, C1E, C i CE moraju posjedovati KOD 95 (KOD 95, Periodička izobrazba vozača). Na slici je primjer upisanog KODA 95 na vozačkoj dozvoli vozača.

Slika 6. KOD 95 na vozačkoj dozvoli vozača



| 9. | 10. | 11. | 12. |
|------|----------|----------|--------------|
| AM | 30.07.13 | 30.07.23 | ***** |
| A1 | 30.07.13 | 30.07.23 | ***** |
| A2 | 30.07.13 | 30.07.23 | ***** |
| A | 30.07.13 | 30.07.23 | ***** |
| B1 | ***** | ***** | ***** |
| B | 30.07.13 | 30.07.23 | ***** |
| C1 | 30.07.13 | 30.07.23 | 95(30.07.26) |
| C | 30.07.13 | 30.07.23 | 95(30.07.26) |
| D1 | ***** | ***** | ***** |
| D | ***** | ***** | ***** |
| BE | 30.07.13 | 30.07.23 | ***** |
| C1E | 30.07.13 | 30.07.23 | 95(30.07.26) |
| CE | 30.07.13 | 30.07.23 | 95(30.07.26) |
| D1E | ***** | ***** | ***** |
| DE | ***** | ***** | ***** |
| F, G | 30.07.13 | 30.07.23 | ***** |
| H | ***** | ***** | ***** |

Izvor: KOD 95. Pristupljeno 14.8.2023. na <https://invictus.hr/kod-95/>

Vozači koji žele dobiti KOD 95 sudjeluje u periodičkoj izobrazbi vozača koja traje 35 sati, dobiva Svjedodžbu o periodičkoj izobrazbi i zatim mu u nadležnoj policijskoj upravi u vozačku dozvolu upisuju KOD 95 i datum do kojega vrijedi (KOD 95, Periodička izobrazba vozača). Vozači „teških“ teretnih vozila uvijek moraju imati KOD 95 jer je iz prethodnog teksta vidljivo da se za te vozače propisuje periodička izobrazba vozača.

4.2.4. CEMT (ECMT) dozvola

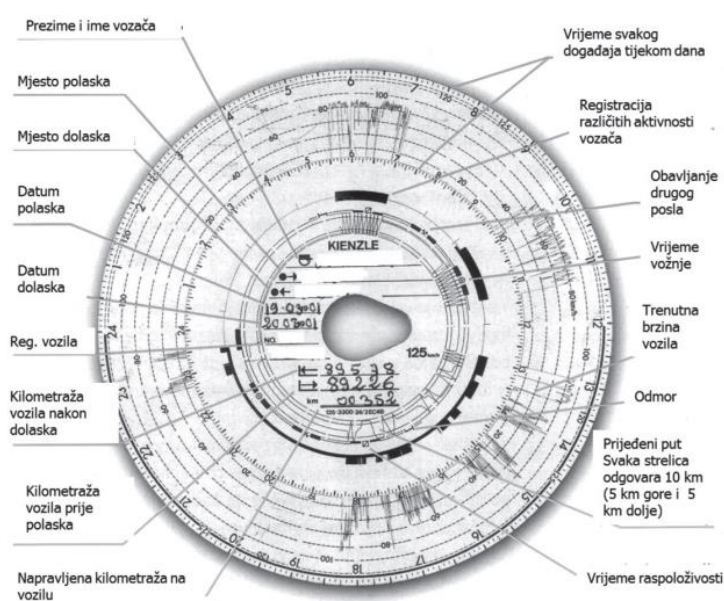
Europska konferencija ministara prijevoza (ECMT) postoji od 1953. godine i djeluje na olakšavanju međunarodnog cestovnog prijevoza. Države članice ECMT-a su: Albanija, Armenija, Austrija, Azerbejdžan, Bjelorusija, Belgija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Hrvatska, Češka Republika, Danska, Estonija, Finska, Francuska, Gruzija, Njemačka, Grčka, Mađarska, Irska, Italija, Latvija, Lihtenštajn, Litva, Luksemburg, Malta, Moldova, Crna Gora, Nizozemska, Sjeverna Makedonija, Norveška, Poljska, Portugal, Rumunjska, Ruska Federacija, Srbija, Slovačka, Slovenija, Španjolska, Švedska, Švicarska, Turska, Ukrajina i Ujedinjeno Kraljevstvo, a ostale države koje nisu članice ECMT-a su treće države. Svakoj državi dodjeljuje se kvota CEMT dozvola koje služe da se smanji broj praznih vožnji, zaštiti okoliš i racionalizira korištenje vozila (Multilateralna kvota ECMT/CEMT dozvola - vodič za korisnike). „*Dozvola Europske konferencije ministara prometa – CEMT* je multilateralna dozvola za obavljanje međunarodnog cestovnog prijevoza tereta na području država članica Međunarodnog transportnog foruma (ITF), a koji se obavlja vozilima registriranim u jednoj od država članica ITF-a“ (Pravilnik o dozvolama u prijevozu tereta NN 57/2018).

ECMT ili CEMT dozvola namijenjena je za korištenje za jedno vozilo za određeno vrijeme. U vozilu se mora nalaziti od trena utovara do trena istovara ako se vozi puno vozilo, a ako se vozi prazno vozilo, dozvola u njemu mora biti tijekom cijele vožnje praznim vozilom koja prethodi ili slijedi vožnji u kojoj će se prevoziti teret. Vlasnik ECMT dozvole mora ispunjavati dnevnik vožnje prema zadanim uputama. Postoje dvije vrste dozvola – godišnje dozvole su zelene boje i trajnost im je jedna kalendarska godina, a kratkoročnim dozvolama trajnost je do trideset dana i žute su boje (Multilateralna kvota ECMT/CEMT dozvola - vodič za korisnike).

4.3. Tahograf

Rad vozača je iznimno odgovoran i traži visoku razinu odmornosti i koncentracije pa vozači moraju imati redovite odmore i stanke. Kako bi se osiguralo da se vozači moraju pridržavati radnog vremena u kojemu je određeno koliko često moraju imati odmore i stanke, vozila imaju tahograf. Tahograf je uređaj koji se ugrađuje u vozila, a cilj ugradnje je automatsko i poluautomatsko bilježenje podataka o kretanju vozila u cestovnom prijevozu i bilježenje podataka o radu vozača. Korištenje tahografa u vozilima ima puno pozitivnih posljedica jer bilježi različite elemente rada vozača – koliko je dugo vozač upravljao vozilom, koliki je put prešao i kojom brzinom, vrijednost i učestalost ubrzavanja i usporavanja vozila i trajanje odmora između obavljenih zadataka. Razlikuju se analogni i digitalni tahograf. Analogni tahograf podatke pohranjuje na tahografski listić (napravljen od papira) i on se više ne ugrađuje u nova vozila (Rajsman, Rođak 2015). Primjer tahografskog listića iz analognog tahografa s podacima za popunjavanje prikazan je na slici.

Slika 7. Tahografski listić



Izvor: Rajsman, M., Rođak, A. (2015), Značenje tahografa u radu inspekcije cestovnog prometa i prevenciji prometnih nesreća, Sigurnost, 57(1), str. 42.

Analogni tahografi još se uvijek koriste u starijim vozilima. Sva nova vozila¹ koja su registrirana nakon 1. siječnja 2009. godine u Republici Hrvatskoj moraju u sebi imati

¹ Vozila koja su obvezna imati tahograf.

ugrađene digitalne tahografe. Vlasnik vozila može odlučiti ugraditi digitalni tahograf i u starije vozilo, ali u stvarnosti se u starijim vozilima koriste analogni tahografi, a u novijima digitalni (Mikac, Mikac 2011). Digitalni tahograf sve podatke zapisuje na karticu vozača i u memoriju uređaja, a može čuvati podatke o vožnji za cijelu godinu, za 365 dana (Rajsman, Rođak 2015).

Da bi koristio digitalni tahograf, vozač mora imati jedinstvenu karticu s memorijom na koju se pohranjuju podaci o njegovim radnim aktivnostima. Osim jedinstvenih kartica za vozače, u sustavu tahografa postoje još tri vrste kartica pa sustav pohrane podataka o radnim aktivnostima vozača uključuje (Mikac, Mikac 2011):

- a) kartice vozača,
- b) kartice prijevoznika,
- c) kartice radionice,
- d) nadzorne kartice.

Digitalni tahograf je veoma korisna tehnologija za vozača jer mu daje upozorenje da mora napraviti prekid vožnje, upozorava ga kada mu završava dnevna vožnja i zbog toga što zapisuje sve podatke o vožnji i greške na tahografu, kod korištenja digitalnog tahografa ima mnogo manje mogućnosti za manipulaciju podataka o vožnji nego kod korištenja analognog tahografa (Rajsman, Rođak 2015). Analogni tahografi davali su vozačima priliku za manipulaciju radnih sati, za nepoštivanje propisanih stanki i odmora, a zato su vozači često vozili previše vremena „u komadu“. Kod digitalnog tahografa mogućnosti manipulacije radnih sati nije toliko izgledna pa je bolje kada vozila imaju ugrađen digitalni tahograf – to je razlog zašto se on uvijek ugrađuje u nova vozila.

Važnost tahografa je u praćenju rada vozača jer je poznato da kod preduge vožnje dolazi do zamora vozača i zato su propisana ograničenja u trajanju upravljanja vozilom te koliko najmanje mora trajati odmor profesionalnog vozača. Digitalni tahograf čuva sve podatke o radu vozača (Rajsman, Rođak 2015). Dnevni ispis iz digitalnog tahografa prikazan je na slici.

Slika 8. Dnevni ispis iz digitalnog tahografa

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| SIEMENS VDO A u t o m o t i v e T 10.09.2006 08:59 (UTC) 24h o | Datum i sat ispisa |
| oB / 07.06.2011 | Vrsta ispisa |
| A WWH062216W069926 EST/701AXP | Blok podataka o vozaču vlasniku kartice vozača |
| B SiemensVDO Automotive AG T381.105000007 | Blok podataka koji sadrže podatke o vozilu |
| T AS K.G. KNUITSSON T WEST/10169266000000 3 0 T 22.05.2006 | Blok podataka koji sadrže podatke uređaja za bilježenje |
| 08.09.2006 23 | Blok podataka koji sadrže podatke o radionici |
| A EST/701AXP 30 486 km h 00:00 01:10 01h10 * o 01:10 04:13 03h03 h 04:13 05:00 00h47 o 05:00 08:17 03h17 x 08:17 08:22 00h05 o 08:22 08:36 00h14 x 08:36 08:43 00h07 o 08:43 08:46 00h03 x 08:46 08:57 00h11 h 08:57 09:05 00h08 o 09:05 09:09 00h04 h 09:09 09:29 00h20 o 09:29 09:32 00h03 x 09:32 09:34 00h02 o 09:34 09:38 00h04 h 09:38 10:24 00h46 o 10:24 10:25 00h01 h 10:25 10:28 00h03 o 10:28 10:37 00h09 h 10:37 10:40 00h03 o 10:40 12:06 01h26 h 12:06 00:00 11h54 * 31 118 km; 632 km | Informacije o posljednjoj kontroli |
| o 08h24 632 km x 00h25 00h00 h 15h11 ? 00h00 o 00h00 | Pregled aktivnosti vozača |
| --- x xT 0 10.09.2006 06:34 00h00 PPL / 0 0 0 0 5 0 0 | Sažetak dana |
| >> 4 06.09.2006 01:50 (1) 00h00 oWEST/35503145715000 0 0 | Događaji/kvarovi s uređaja |
| >> 4 07.08.2006 02:46 (1) 00h00 oWEST/ 6 0 0 4 2 0 0 | Događaji/kvarovi s kartice vozača |
| !oM 1 27.07.2006 09:29 (7) 00h01 M--- !oM 1 27.07.2006 09:29 (6) 00h00 M--- | Mjesto kontrole |
| B* | Potpis vozača |
| B | Potpis kontrolora |
| o | |

Izvor: Rajsman, M., Rođak, A. (2015), Značenje tahografa u radu inspekcije cestovnog prometa i prevenciji prometnih nesreća, Sigurnost, 57(1), str. 43.

5. Analiza slučaja - specifičnosti teretnog cestovnog prijevoza na relaciji između Republike Hrvatske i Ruske Federacije

Rusi i Ukrajinci imaju zajedničke korijene, no kulturno su i jezično različiti te su dva zasebna naroda. U povijesti je Rusija bila najveća i najsnažnija država SSSR-a, a nakon što se SSSR raspao, Rusija je htjela održati dobre odnose s nekadašnjim sovjetskim republikama. Ukrajina se tome, kao jedna od sovjetskih republika, nije protivila, ali je težila Europskoj uniji. S Europskom unijom 1994. godine sklopila je sporazum o partnerstvu i suradnji, a 1997. godine s NATO-om. Takvi potezi Ukrajine dio su uzroka loših odnosa Ukrajine i Rusije koji su počeli s pripajanjem Krima Rusiji 2014. godine, a kulminirali napadom na Ukrajinu na početku 2022. godine (Lončar, 2022). Teško je objasniti zašto je došlo do sukoba između Rusije i Ukrajine, a za lakše razumijevanje neopravdane ruske motivacije za pokretanje sukoba treba znati nešto o povijesti odnosa tih dviju zemalja pa se o tome kratko piše u sljedećem poglavlju.

5.1. Specifičnosti trenutne geopolitičke situacije Ruske Federacije

Situacija između Ruske Federacije i Ukrajine kroz noviju povijest nije bila sjajna, no eskalirala je 2022. godine. Na granici Rusije i Ukrajine mjesecima se nešto spremalo, ruska vojska gomilala se na granici, no u Europi skoro nitko nije mislio da bi stvarno moglo doći do rata. Ruske vojne snage ušle su na ukrajinski teritorij 24.2.2022. godine. Povijest odnosa Ruske Federacije i Ukrajine u kojemu se ukrajinski narod priklanja europskim vrijednostima počinje raspadom SSSR-a, raskidanjem Varšavskog pakta i nakon završetka hladnog rata. U tome trenu su Ukrajina, Rusija i još 11 država proglasile samostalnost. Države nekadašnjeg Istočnog bloka imale su loših iskustava s polustoljetnom ruskom dominacijom, kontrolom i prisilnim intervencijama pa su se okrenule prema zapadu. Uzor su potražile u europskoj demokraciji i kapitalizmu (Hajdarović 2022).

Nasuprot državama nekadašnjeg Istočnog bloka ostala je Rusija koja je zadržala jedan oblik autokratske vlasti s lošom demokracijom i zagovaranjem distance prema NATO savezu i Europskoj uniji. Nakon raspada SSSR-a, Ukrajina je postala nuklearna sila jer je na njezinom teritoriju ostalo mnogo nuklearnog oružja kojeg se odrekla Budimpeštanskim memorandumom 1994. godine zbog Rusije. Rusija je Ukrajini zbog odricanja od nuklearnog oružja dala jamstvo da će poštivati njezin suverenitet i njezine granice te da joj neće prijetiti,

koristiti silu ili vršiti ekonomske pritiske na nju, a supotpisnice Memoranduma su bile SAD i Velika Britanija (Hajdarović 2022).

Od 1991. godine Ukrajina je počela jasno isticati želju da se poveže s drugim europskim državama. Od studenog 2013. do veljače 2014. godine u Ukrajini su bile protuvladine demonstracije u kojima je poginulo stotinu osoba jer je tadašnji ukrajinski predsjednik Maidan Janukovič uveo autokratsku vlast i „iznenada je krajem 2013. g. odustao od potpisivanja Sporazuma o približavanju EU-u i pridružuje se Euroazijskoj ekonomskoj uniji“ (Hajdarović 2022: 37).

Na istoku Ukrajine ruska vlada podržavala je separatiste kojima je pomagala, pa iako u tom području ni trećina stanovnika nije bila za odvajanje, Rusija je u regijama Donjeck i Luhansk pomoću proruskih separatista pokrenula rat protiv ukrajinske vlasti. Crnomorska flota je u ožujku 2014. zauzela Krim i došlo je do proglašenja Republike Krim pomoću namještenog referenduma. Rusija je dala priznanje za postojanje Narodne Republike Luhansk i Narodne Republike Donjeck i 24. veljače je počela specijalnu vojnu operaciju u Ukrajini za koju je ubrzo bilo jasno da je rat (Hajdarović 2022).

5.2. Vanjskotrgovinski odnosi Republike Hrvatske i Ruske Federacije

U prosincu 2021. godine je održano deseto zasjedanje Međuvladine hrvatsko-ruske komisije za gospodarsku i znanstveno-tehničku suradnju na kojemu je analizirana suradnja između Hrvatske i Rusije i raspravljano je o budućem razvoju suradnje. Ruska Federacija za vrijeme zasjedanja bila je na devetom mjestu po iznosu hrvatskih ulaganja u inozemstvo, a od 1993. do lipnja 2021. godine Hrvatska je u Rusiju uložila 101,7 milijuna eura. Rusija je u Hrvatsku u tom istom razdoblju uložila 472,4 milijuna eura (Deseto zasjedanje Međuvladine hrvatsko-ruske komisije za gospodarsku i znanstveno-tehničku suradnju). Ruska Federacija godinama je bila važan partner Republike Hrvatske i gospodarska suradnja godinama je bila korektna. U tablici je vidljiv iznos uvoza iz Rusije i izvoza u Rusiju u 2021. i 2022. godini. Svote su izražene u tisućama kuna.

Tablica 4. Uvoz iz Rusije i izvoz u Rusiju u 2021. i 2022. godini

| Država | Izvoz | | | Uvoz | | |
|--------|--------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------|
| | I. – XII. 2021. | I. – XII. 2022. | indeksi <u>I. – XII.</u> <u>2022.</u> I. – XII. 2021. | I. – XII. 2021. | I. – XII. 2022. | indeksi <u>I. – XII.</u> <u>2022.</u> I. – XII. 2021. |
| Rusija | 1 536 920 | 1 369 393 | 89,1 | 3 480 569 | 3 555 481 | 102,2 |

Izvor: Robna razmjena Republike Hrvatske s inozemstvom u 2022. Pristupljeno 28.7.2023. na <https://podaci.dzs.hr/2023/hr/58311>

Za uvoz i izvoz robe između Republike Hrvatske i Ruske Federacije važni su carinski propisi koji reguliraju mogućnosti uvoza i izvoza robe među tim zemljama. Republika Hrvatska sklopila je na neodređeno vrijeme s Ruskom Federacijom u veljači 2009. godine Ugovor između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Ruske Federacije o međusobnoj pomoći u carinskim pitanjima. U ugovoru je navedeno da je carinska uprava u Republici Hrvatskoj Carinska uprava koja djeluje pri Ministarstvu financija, a u Ruskoj Federaciji – Federalna carinska služba (FCS Rusije). Ugovor je sklopljen s ciljem da ruska i hrvatska carinska služba definiraju svoju suradnju, da si države kroz carinske službe pružaju međusobnu pomoć i da unapređuju putnički promet i prijevoz roba između svojih teritorija, razmjenjuju informacije koje su im korisne kod osiguravanja ispravne primjene carinskih zakona, sprečavaju, istražuju i onemogućuju carinske prekršaje (Uredba o objavi Ugovora između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Ruske Federacije o međusobnoj pomoći u carinskim pitanjima NN 1/2010).

5.3. Sankcije na određenu robu

Europska unija Rusiji je uvela sankcije kakve prije nisu postojale i koje su uvedene da bi se Rusiji odgovorilo na agresivan rat koji vodi protiv Ukrajine. Sankcije su uvedene da se oslabi rusko gospodarstvo, da joj se uskrate ključne tehnologije i umanjí njezina ratna sposobnost (Objašnjavamo sankcije EU-a protiv Rusije). Europska unija krenula je uvoditi sankcije Rusiji od 2014. godine zbog pripojenja Krima, a sankcije su nastavljene u 2022. godini zbog proglašenja Donjecka i Luhanska regijama koje su neovisni entiteti (Lončar, 2022).

Roba koja se iz Europske unije ne smije izvoziti u Rusku Federaciju podrazumijeva (Objašnjavamo sankcije EU-a protiv Rusije):

- a) sve oblike najsvremenije tehnologije – kvantna računala, softvere, napredne poluvodiče, elektroničke komponente
- b) neke vrste prijevozne opreme i strojeva
- c) posebne tehnologije i robe koje se koriste kod rafiniranja nafte
- d) opremu, tehnologiju i usluge u energetskej industriji
- e) tehnologiju i robu u zrakoplovnoj industriji – zrakoplove, dijelove zrakoplova, opreme u za zrakoplove ili helikoptere, gorivo
- f) robu i radiokomunikacijsku tehnologiju koja se koristi kod pomorske plovidbe
- g) robu koja ima dvojni namjenu i moguće je koristiti ju u civilne i vojne svrhe
- h) luksuzna dobra
- i) vatreno oružje, dijelove vatrenog oružja, vojni materijal
- j) bilo koje vrste roba koje mogu povećati kapacitete industrije u Ruskoj Federaciji

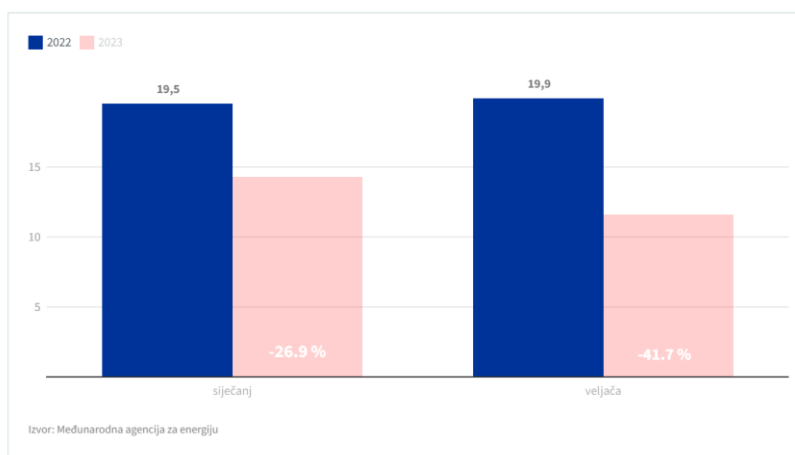
Roba koja se iz Ruske Federacije ne smije uvoziti u Europsku uniju podrazumijeva (Objašnjavamo sankcije EU-a protiv Rusije):

- a) ugljen i druga kruta fosilna goriva
- b) od prosinca 2022. godine sirovu naftu, od veljače 2023. godine rafinirane naftne derivate – postoje ograničene iznimke
- c) čelik i predmete napravljene od čelika, željezo
- d) zlato i zlatni nakit
- e) materijale– plastiku, sintetički kaučuk, drvo, asfalt, papir i cement
- f) alkoholna pića i morsku hranu
- g) kozmetičke proizvode i cigarete

Sankcije koje je Europska unija uvela Ruskoj Federaciji negativno utječu na rusko gospodarstvo pa su se pokazale kao dobar potez. Sankcije izvoza nafte iz Ruske Federacije smanjile su ruske prihode. Međunarodna agencija za energiju objavila je da su se ruski prihodi od nafte smanjili za četvrtinu u 1. mjesecu 2023. godine ako se uspoređuje sa siječnjem 2022. godine, a u veljači su se smanjili za 40% u istom periodu (Infografika – Utjecaj sankcija na rusko gospodarstvo). Smanjenje mjesečnih prihoda Rusije od izvoza nafte vidi se na slici.

Slika 9. Smanjenje mjesečnih prihoda Rusije od izvoza nafte

Mjesečni prihodi Rusije od izvoza nafte (u milijardama američkih dolara)



Izvor:

Infografika – Utjecaj sankcija na rusko gospodarstvo. Pristupljeno 6.8.2023. na <https://www.consilium.europa.eu/hr/infographics/impact-sanctions-russian-economy/>

Rusko gospodarstvo doživljava pad zbog sankcija. Ruski BDP je u opadanju, za 2022. se procjenjuje da se smanjio za 2,1% (Infografika – Utjecaj sankcija na rusko gospodarstvo).

5.4. Iskustvo iz prakse

Na temelju razgovora obavljenog sa zaposlenicima jedne hrvatske tvrtke koja se bavi cestovnim prijevozom robe u Rusku Federaciju, a koji je održan kroz slanje elektroničke pošte, dobivene su informacije o trenutnom funkcioniranju prijevoza robe u tu zemlju. Vlasnicima i zaposlenicima tvrtke postavljena su pitanja na koja su odgovorili, ali uz uvjet da se ne otkriva ime tvrtke.

Iz tvrtke su istaknuli da je jedino što se promijenilo u prijevozu za Rusiju je da je neka roba pod sankcijama, pa se ne može uopće uvoziti niti izvoziti iz Rusije. Tvrtka ima konkretan problem koji se javlja ponekad, kada voze robu za Rusiju. U Rusiju izvoze lijekove velikog hrvatskog proizvođača u farmaceutskom sektoru. Ponekad se javlja problem jer je u kamion utovarena kozmetika istog proizvođača kao i lijekovi, ali je kozmetika pod sankcijama i tada je potrebno pronaći ruski ili bjeloruski kamion koji će prekopčati prikolicu

ove tvrtke i odvesti na odredište te ju isto tako vratiti ili pronaći kompletnu kompoziciju na koju će se roba pretovariti.

U slučaju dok su lijekovi u pitanju, to je vrlo riskantno i u tvrtki zapravo ne znaju je li to moguće jer je potrebno pronaći skladište odnosno mjesto za pretovar robe pod posebnim uvjetima, jer se zahtijeva da se temperatura ne promjeni, a ona uvijek mora biti ili od 15 do 25 Celzijevih stupnjeva ili od 2 do 8 Celzijevih stupnjeva, ovisno kako pošiljatelj robe odredi, a što se vidi u CMR-u. Nastaju i dodatni troškovi: vrijeme koje se izgubi, GPS plomba koju su uveli Bjelorusi za praćenje kamiona na njihovom teritoriju, trošak pretovara ili prekapčivanja.

Još jedan primjer koji su naveli u tvrtki je roba iz prehrambenih industrija, roba najnormalnije putuje za Rusiju, ako se ide preko Bjelorusije potrebno ju je pretovariti na drugi ruski ili bjeloruski kamion, ali ako se ide iz EU direktno u Rusiju, to se ne radi i onda ide kompozicija koja je utovarila do kraja. Ali isto kao i s lijekovima, ima neka roba poput začina, crvene mljevene paprike i slično koja jednostavno ne može ići, pa je jedini način da se roba pretovari na bjeloruski ili ruski kamion i onda se može prevesti u Rusku Federaciju. Za tu robu koja se ne smije prevoziti postoji poseban popis kodova robe koji su pod sankcijama, a koji nisu i koji mogu putovati. prema tome se gleda i kombinira tko će voziti, kada i na koji način.

Istaknuli su da je trenutno jedan od najvećih problema što se roba koja se nalazi pod sankcijama ne može prevoziti. Iz tvrtke je dobivena informacija da sva transportna vozila koja ulaze na teritorij Ruske Federacije i prevoze robu trebaju imati sve potrebne dozvole i certifikate za međunarodni cestovni prijevoz. Ne trebaju imati TIR karnet, a garanciju im izdaje ugovoreni broker na ulasku u Bjelorusiju.

U ovoj tvrtki istaknuli su da se sigurnosni aspekt prijevoza u Rusku Federaciju nije promijenio u odnosu na prije te da nemaju nikakvih problema u tom segmentu. Za vozače ne vrijede nikakvi novi, posebni zahtjevi, a i dalje se traži da posjeduju vizu.

Na kraju, zaposlenici su istaknuli da se svaki dan situacija na tržištu mijenja bilo zbog virusa COVID-19 bilo zbog stanja sa sankcijama i odnosa Sjedinjenih Američkih Država, Europske unije i Ruske Federacije. U njihovom radu se zbog trenutačne situacije svaki dan događaju nova iznenađenja i svaki dan očekuju ih novi izazovi. Nedavno su zatvorena dva granična prijelaza između Bjelorusije i Litve što je uzrokovalo veće gužve. Veće gužve uzrokovale su duža čekanja, vremenske gubitke i izazvale im niz drugih troškova.

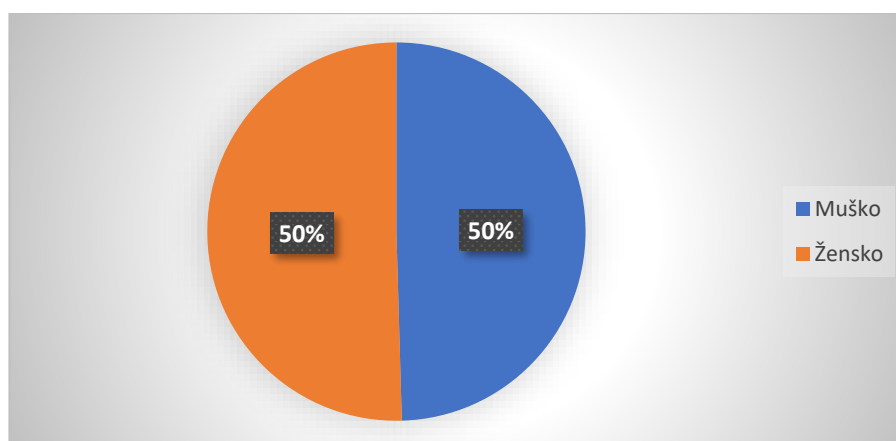
6. Istraživanje stavova o uvozu i izvozu robe u Rusku Federaciju

Postupanja Ruske Federacije prema Ukrajini su izazvala reakcije cijelog svijeta. U Europskoj uniji su uvedene sankcije na uvoz i izvoz nekih vrsta robe iz Ruske Federacije. U ovome poglavlju prikazani su rezultati istraživanja stavova hrvatskih građana o uvozu robe iz Ruske Federacije i izvozu robe u Rusku Federaciju.

6.1. Ispitanici i metode istraživanja

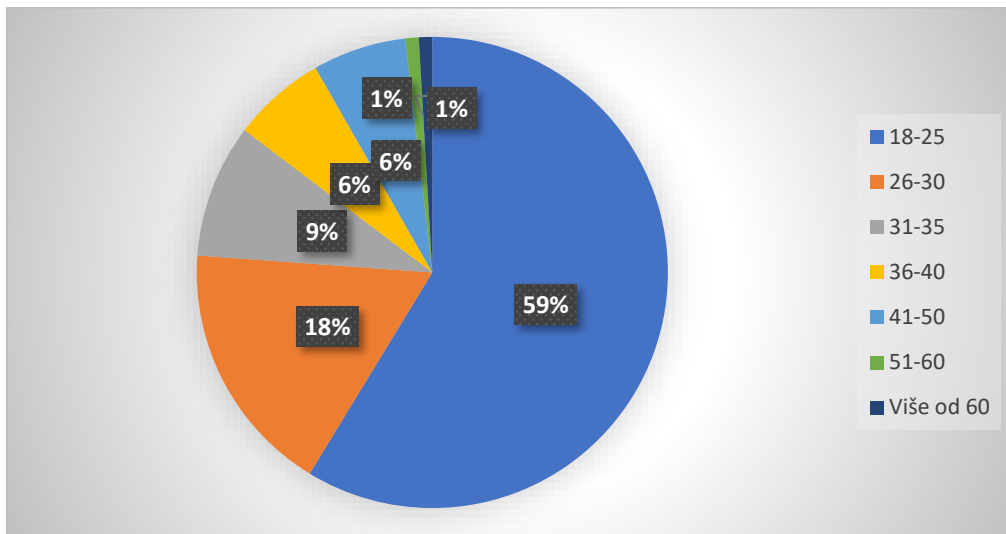
U istraživanju je sudjelovalo 109 ispitanika. Ispitanici su u alatu Google Obrasci anonimno odgovarali na ponuđena im pitanja višestrukog odgovora. Anketni upitnik ponuđen je na sudjelovanje ispitanicima na društvenim mrežama, kolegicama i kolegama s fakulteta i na radnome mjestu. Sudjelovao je jednaki omjer muških i ženskih ispitanika.

Grafikon 1. Spolna struktura ispitanika



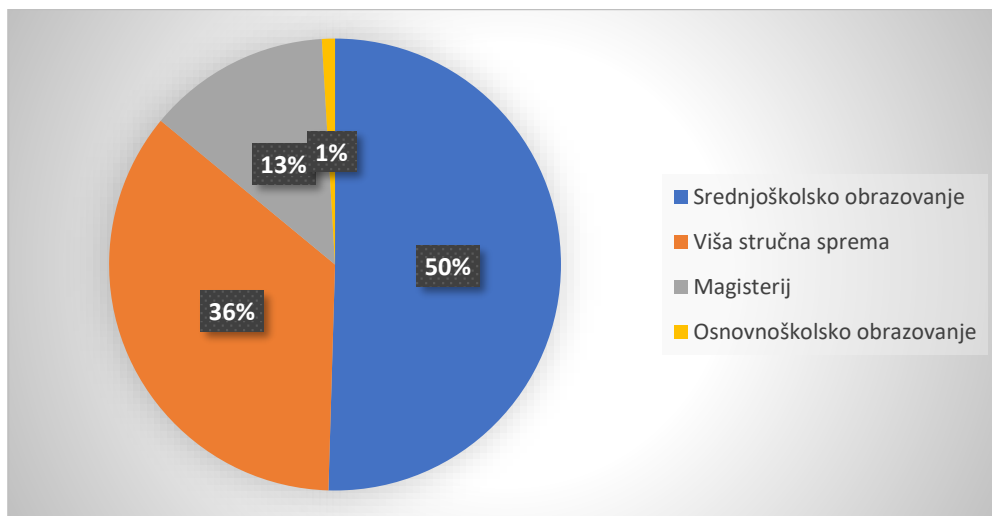
Kao što je vidljivo iz Grafikona 1. u istraživanju je sudjelovalo 50% ženskih osoba i 50% osoba muškog spola. U istraživanju su sudjelovali ispitanici različite dobi.

Grafikon 2. Dobna struktura ispitanika



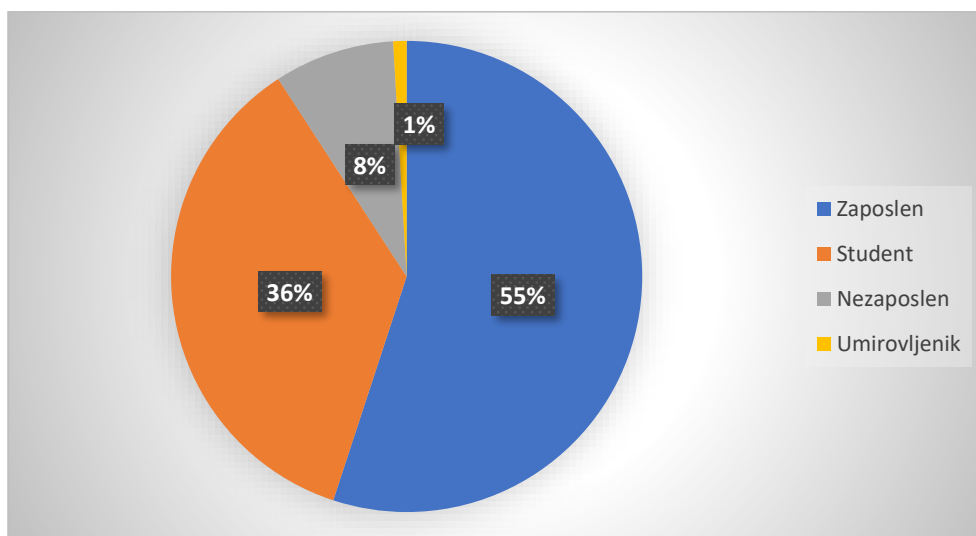
Kao što je vidljivo iz Grafikona 2. sudjelovalo je 59% ispitanika u dobi od 18 do 25 godina, 18% ispitanika u dobi od 26 do 30 godina, 9% ispitanika u dobi od 31 do 35 godina, 6% ispitanika u dobi od 36 do 40 godina i u dobi od 41 do 50 godina i 1% ispitanika od 51 do 60 godina te starijih od 60 godina.

Grafikon 3. Stupanj obrazovanja ispitanika



Kao što je vidljivo iz Grafikona 3. sudjelovalo je najviše ispitanika sa srednjoškolskim obrazovanjem i njih je bilo 50%. Višu stručnu spremu postiglo je 36% ispitanika, 13% ispitanika je završilo magisterij i 1% ispitanika je postiglo osnovnoškolsko obrazovanje. Ispitanici su različitog radnog statusa.

Grafikon 4. Sadašnji radni status ispitanika

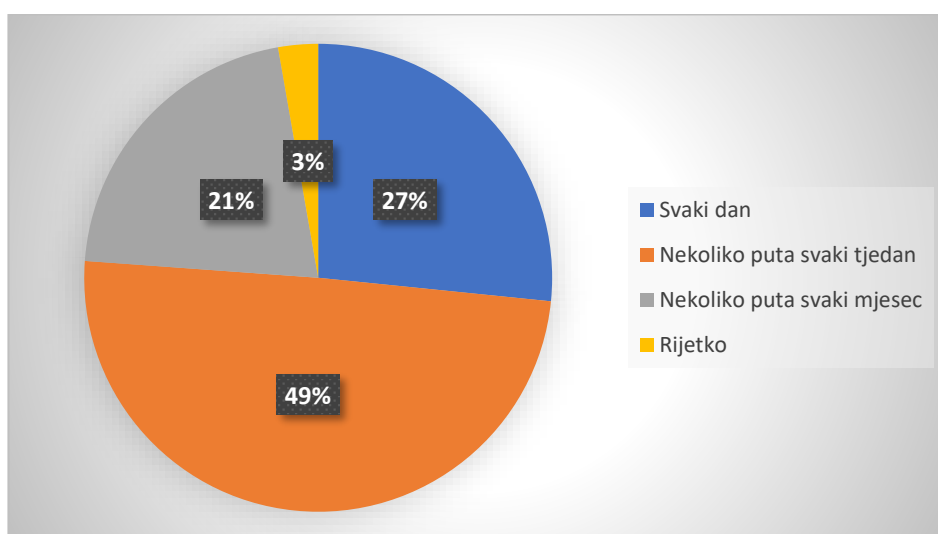


Kao što je vidljivo iz Grafikona 4. sudjelovalo je 55% ispitanika koji su zaposleni, 36% ispitanika koji su studenti, 8% ispitanika koji su nezaposleni i 1% zaposlenika koji su u mirovini. Prikupljanje osobnih podataka o ispitanicima pokazalo je da su u istraživanju sudjelovali mlađi ispitanici oba spola, najviše zaposleni ili studenti te koji su postigli srednjoškolsko obrazovanje ili višu stručnu spremu.

6.2. Rezultati istraživanja

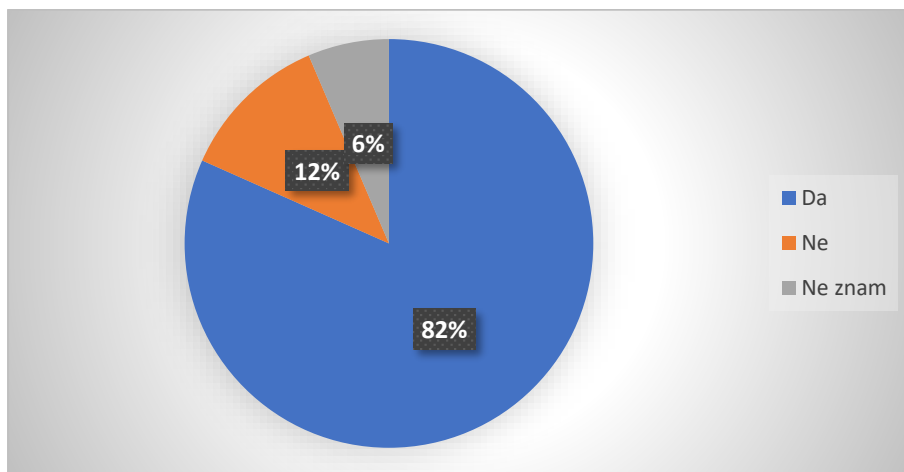
Nakon prikupljanja osobnih podataka o ispitanicima, provedeno je istraživanje stavova ispitanika.

Grafikon 5. Učestalost odlazaka u kupovinu



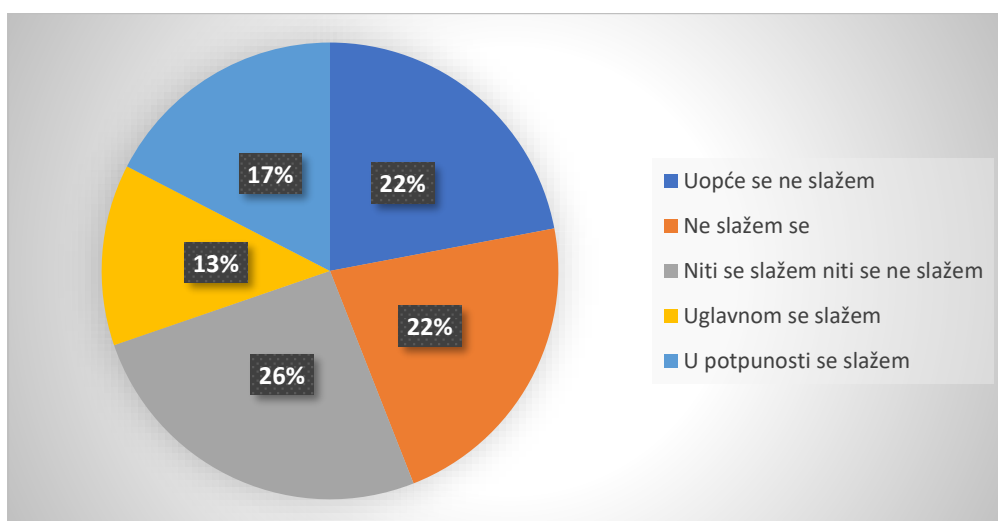
Istraživanje je obuhvatilo ispitanike koji odlaze u kupnju, a to pokazuje Grafikon 5. 49% ispitanika odlazi u kupnju nekoliko puta svaki tjedan, 27% ispitanika kupuje svaki dan, 21% ispitanika kupuje nekoliko puta svaki mjesec, a 3% ispitanika kupuje rijetko.

Grafikon 6. Poznavanje trenutnog geopolitičkog stanja u Ruskoj Federaciji te odnosa Ruske Federacije prema Ukrajini



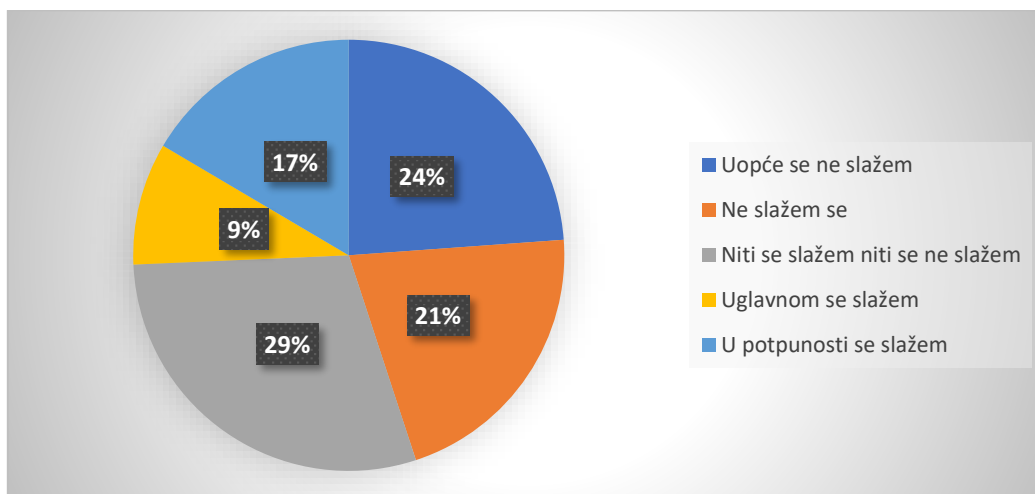
Kao što je vidljivo iz Grafikona 6. ispitanici su upoznati s trenutnim geopolitičkim stanjem u Ruskoj Federaciji te odnosom Ruske Federacije prema Ukrajini, to je reklo 82% ispitanika, a 12% ispitanika nije upoznato s time i 6% ispitanika ne zna je li upoznato. Europska unija je Ruskoj Federaciji uvela sankcije na uvoz i izvoz neke robe pa Grafikon 7. pokazuje slažu li se ispitanici s takvim sankcijama.

Grafikon 7. Slaganje sa sankcijama Europske unije prema Ruskoj Federaciji



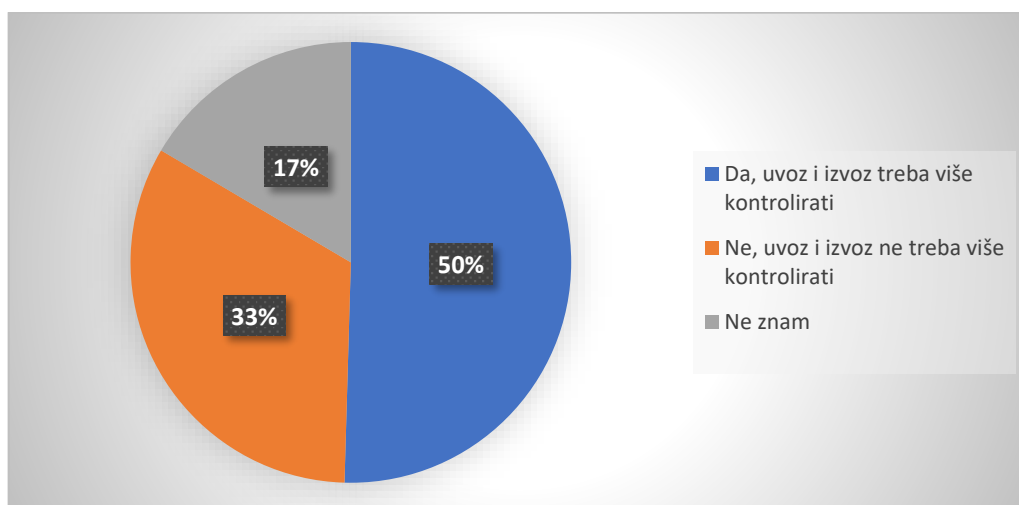
Kao što je vidljivo iz Grafikona 7. ispitanici imaju podijeljena mišljenja. Sa sankcijama se uopće ne slaže 22% ispitanika, ne slaže se 22% ispitanika, niti se slaže niti ne slaže 26% ispitanika, uglavnom se slaže 13% ispitanika i u potpunosti se slaže 17% ispitanika.

Grafikon 8. Slaganje s tvrdnjom „Ruskoj Federaciji trebalo bi još više postrožiti sankcije u vezi uvoza i izvoza“



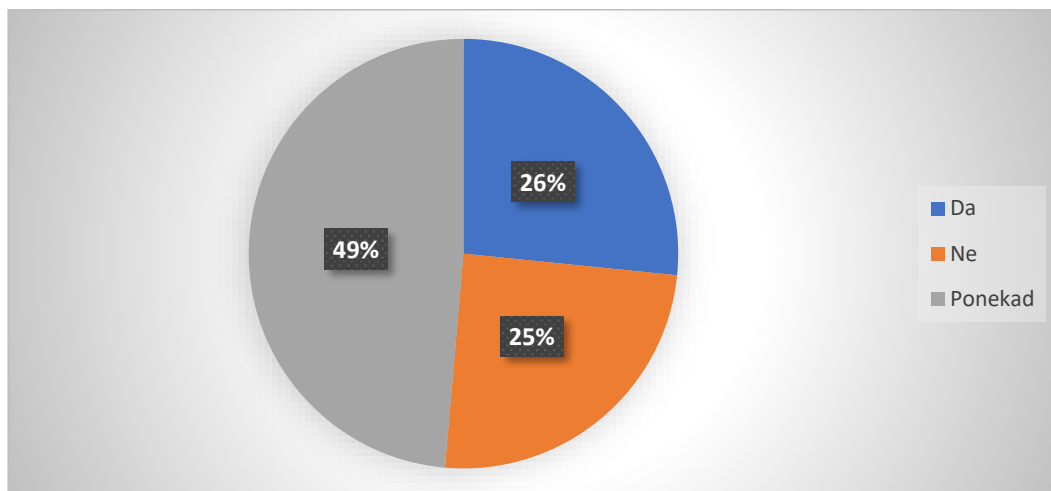
Grafikon 8. pokazuje slažu li se ispitanici da bi trebalo još više pooštriti sankcije Ruskoj Federaciji. S pooštavanjem sankcija u potpunosti se slaže 17% ispitanika, uglavnom se slaže 9% ispitanika, niti se slaže niti se ne slaže 29% ispitanika, ne slaže se 21% ispitanika, a uopće se ne slaže 24% ispitanika.

Grafikon 9. Stav da treba više kontrolirati uvoz i izvoz u Rusku Federaciju nego prije sukoba s Ukrajinom



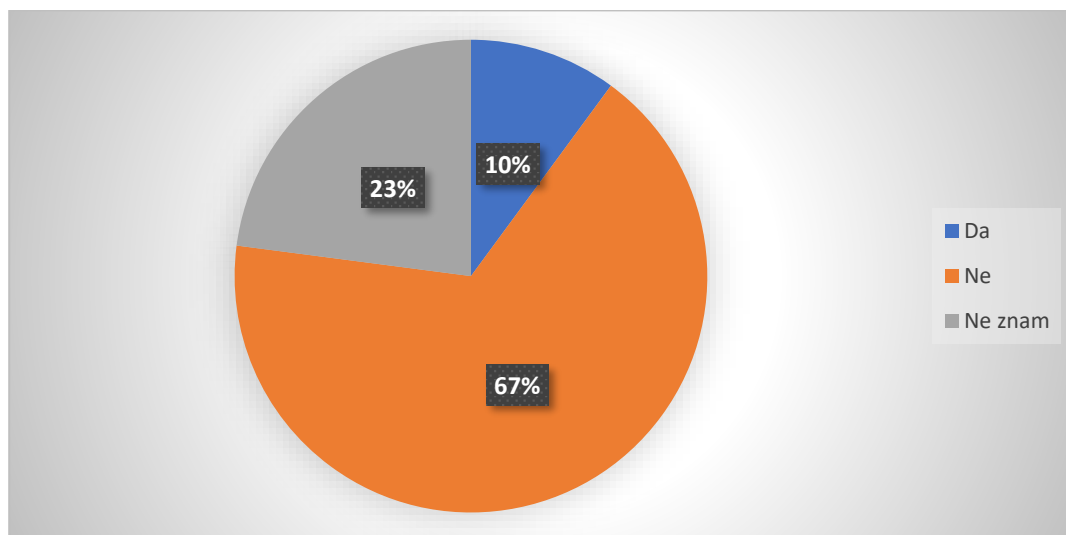
Grafikon 9. pokazuje da 50% ispitanika smatra da se uvoz i izvoz u Rusku Federaciju treba još više kontrolirati, da 33% smatra da se ne treba više kontrolirati i da 17% ne zna treba li se više kontrolirati danas nego prije početka sukoba.

Grafikon 10. Praćenje deklaracije o podrijetlu robe



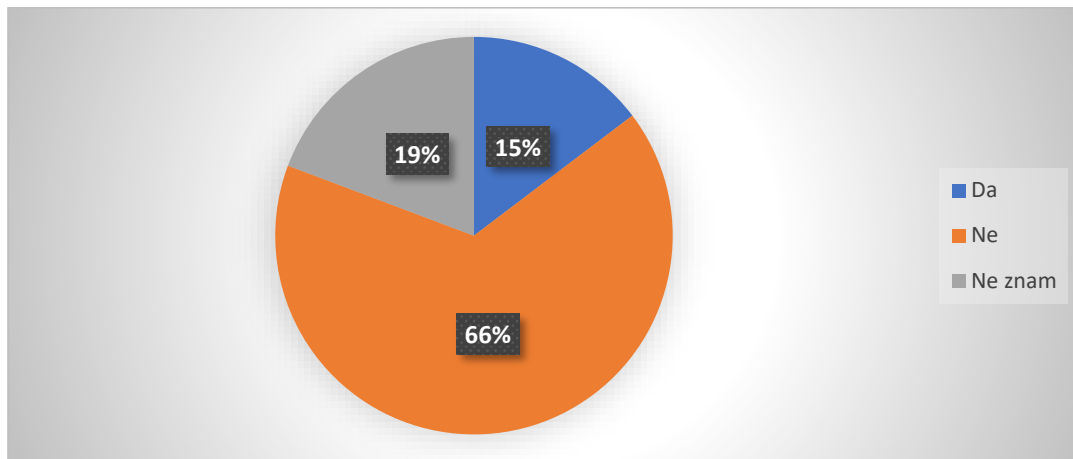
Grafikon 10. pokazuje u kojoj mjeri ispitanici prate deklaracije o podrijetlu robe. 26% ispitanika prati odakle dolazi roba, 49% ispitanika ponekad prati odakle dolazi roba, a 25% ispitanika ne prati odakle dolazi roba.

Grafikon 11. Prestanak kupovanja robe koja je uvezena iz Ruske Federacije



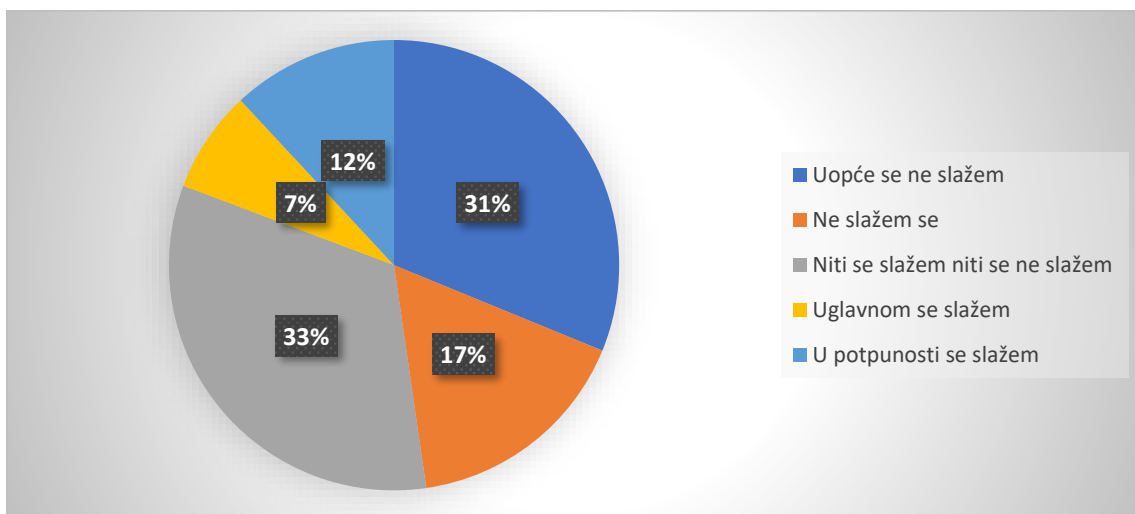
Kao što je vidljivo iz Grafikona 11. 67% ispitanika nije prestalo kupovati robu uvezenu iz Ruske Federacije, 10% je prestalo, a 23% ne zna je li prestalo kupovati robu uvezenu iz Ruske Federacije.

Grafikon 12. Planovi za prestanak kupovanja robe koja je uvezena iz Ruske Federacije



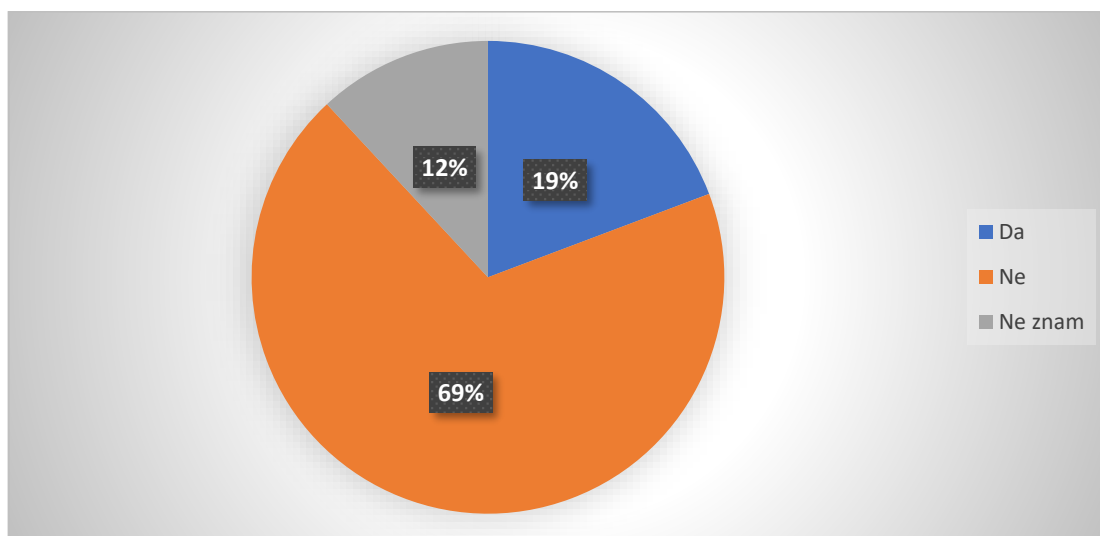
Grafikon 12. pokazuje da 66% ispitanika ne planira prestati kupovati robu uvezenu iz Ruske Federacije, 19% ne zna planira li ju prestati kupovati, a 15% planira prestati kupovati robu koja je uvezena iz Rusije.

Grafikon 13. Slaganje s tvrdnjom „Ne želim kupovati rusku robu jer ne želim pomagati ekonomskom prosperitetu zemlje koja je pokrenula ratni sukob“



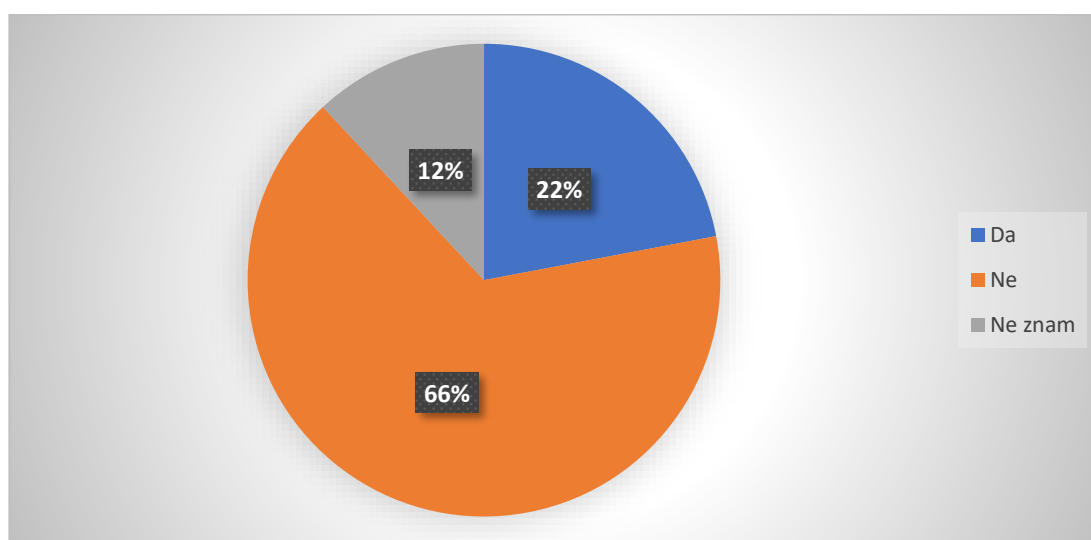
Grafikon 13. pokazuje koliko se ispitanici slažu s tvrdnjom „Ne želim kupovati rusku robu jer ne želim pomagati ekonomskom prosperitetu zemlje koja je pokrenula ratni sukob“. S tvrdnjom se u potpunosti slaže 12% ispitanika, uglavnom se slaže 7% ispitanika, niti se slaže niti se ne slaže 33% ispitanika, ne slaže se 17% ispitanika, a uopće se ne slaže 31% ispitanika.

Grafikon 14. Trebalo bi u potpunosti zabraniti izvoz robe u Rusku Federaciju



Grafikon 14. pokazuje da 69% ispitanika ne misli da bi trebalo u potpunosti zabraniti izvoz robe u Rusku Federaciju, 19% misli da bi trebalo, a 12% ne zna.

Grafikon 15. Trebalo bi u potpunosti zabraniti uvoz robe iz Ruske Federacije



Grafikon 15. pokazuje da 22% ispitanika misli da bi trebalo u potpunosti zabraniti uvoz robe iz Ruske Federacije, 66% to ne misli i 12% ne zna.

7. Zaključak

Cestovni promet je oblik kopnenog prometa koji se koristi za obavljanje prijevoza tereta i ljudi po mreži cestovnih putova u cestovnom prijevozu. Za odvijanje cestovnog prometa potrebna je infrastruktura, ceste i drugi elementi cestovne infrastrukture, a za prijevoz tereta koriste se različite vrste teretnih cestovnih vozila.

Teretna cestovna vozila su vozila različite vrste, a prema obliku karoserije su to vozila s tradicionalnim tipom karoserije, vozila s karoserijom koja se pokriva šatorskim pokrivačem, vozila sa zatvorenom karoserijom (kombi vozila), vozila s niskom i zatvorenom karoserijom (džambo vozila), vozila s karoserijom koja se spušta i diže pomoću hidraulike (kiper), vozila-cisterne, vozila-kontejneri i kombibusevi. Sustav ponude i potražnje cestovnog prijevoza uključuje tri grupe tržišnih subjekata: prijevoznike koji se javljaju kao proizvođači prijevozne usluge, uvoznike i izvoznike koji se javljaju kao korisnici usluge prijevoza i špeditere te prijevozne agente koji se javljaju kao posrednici.

Međunarodni cestovni prijevoz tereta je prevoženje tereta među dvije ili više država, a roba prelazi granice. Osim prijevoza tereta, u međunarodnom cestovnom prijevozu tereta odvijaju se i utovar, istovar, pretovar tereta i svi drugi poslovi koji omogućuju uspješan prijevoz. Za neometan međunarodni cestovni prijevoz tereta koji se odvija bez većih zastoja uređeni su sporazumi i konvencije s ciljem da se cestovni promet između europskih i izvanoeuropskih zemalja odvija što jednostavnije. U međunarodnom prijevozu postoji dokumentacija za teret koji se prevozi, za osoblje (vozača) i za vozilo kojim se prevozi.

Prijevoz robe između RH i Rusije donedavno nije bio kompliciran ni upitan. Robna razmjena između Republike Hrvatske i Ruske Federacije bila je dosta razvijena, a dio uvoza i izvoza odvijao se cestovnim putem. Zbog povijesnog odnosa s Ukrajinom, Rusija je u veljači 2022. godine pokrenula rat prema Ukrajini koji je promijenio dotadašnje globalne i trgovinske odnose. Europska unija Rusiji je nametnula sankcije da bi ju gospodarski oslabila i kako bi ju kaznila zbog pokretanja rata u Ukrajini, a RH se kao članica EU mora pridržavati tih sankcija i prihvatiti ograničenja na uvoz i izvoz robe u Rusiju.

Studija slučaja pokazala je da vozače kod prijevoza robe u Rusiju cestovnim putem svaki dan očekuju nova iznenađenja i novi izazovi. U sigurnosnom aspektu nije se ništa promijenilo, vozači ne dolaze u doticaj s ratnim stanjem, a najveća promjena je da se neka roba ne može uvoziti i izvoziti jer je pod sankcijama. Istraživanje je pokazalo da građani

nemaju jedinstveni stav u pitanju izvoza robe u Rusiju i uvoza robe iz Rusije, ali su formirali stavove i počeli su razmišljati o tom pitanju.

Informacije sažete u ovome radu pokazuju da je hipoteza dokazana i da se transport robe na relaciji između Republike Hrvatske i Ruske Federacije smatra pouzdanim oblikom transporta robe, no zbog geopolitičke situacije to je specifičan oblik prijevoza koji svakodnevno nosi nove izazove i nova iznenađenja. Dokazan je i dio hipoteze prema kojemu su građani formirali stav o uvozu i izvozu robe iz Ruske Federacije. Vrijeme će pokazati u kojemu će smjeru ići sankcije Europske unije prema Ruskoj Federaciji, kako će te sankcije djelovati na promet robe između RH i Rusije te hoće li građani promijeniti svoje stavove o uvozu robe iz Rusije i izvozu robe u Rusiju.

Ovaj diplomski rad ima teorijsku i praktičnu vrijednost. Teorijska vrijednost je u tome što se u radu detaljno analizira i objašnjava specifičnost cestovnog prijevoza robe na relaciji između Republike Hrvatske i Ruske Federacije.

Praktična vrijednost ovog diplomskog rada je u tome što se, slijedeći rezultate istraživanja prezentirane u ovom radu, može planirati proces cestovnog prijevoza robe na relaciji između Republike Hrvatske i Ruske Federacije.

8. Literatura

1. Blašković Zavada, J. (2019), Osnove prometne infrastrukture, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb
2. Novi Bibliobus na zagrebačkim ulicama. Pristupljeno 26.7.2023. na <https://www.zagreb.hr/en/novi-bibliobus-na-zagrebackim-ulicama/29774>
3. Carinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe uz primjenu karneta TIR. Pristupljeno 25.7.2023. na [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:21975A1114\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:21975A1114(01))
4. Na graničnom prijelazu bajakovo spriječen ilegalan prijelaz državne granice. Pristupljeno 10.9.2023. na <https://carina.gov.hr/vijesti/na-granicnom-prijelazu-bajakovo-sprijecen-ilegalan-prijelaz-drzavne-granice/1742>
5. Deseto zasjedanje Međuvladine hrvatsko-ruske komisije za gospodarsku i znanstveno-tehničku suradnju. Pristupljeno 28.8.2023. na <https://vlada.gov.hr/UserDocsImages//2016/Sjednice/2022/Velja%C4%8Da/99%20sjednica%20VRH//99%20-%2014%20Protokol.pdf>
6. Felerer, P., Kozjan, D., Anžek, M. (2019), Razvoj cestovnog prometa u Hrvatskoj, Godišnjak Akademije tehničkih znanosti Hrvatske, 2019(1), str. 121-144.
7. FIATA. Pristupljeno 12.8.2023. na <https://www.prometna-zona.com/fiata/>
8. Hajdarović, M. (2022). Suvremena Ukrajina. Poučavanje povijesti , I(1), 30–42.
9. Infografika – Utjecaj sankcija na rusko gospodarstvo. Pristupljeno 6.8.2023. na <https://www.consilium.europa.eu/hr/infographics/impact-sanctions-russian-economy/>
10. Ivanković, D. (2022), Onečišćenje okoliša u cestovnom prometu, Paragraf, 6(1), str. 47-82.
11. Kesner-Škreb, M. (2003). Carina, Financijska teorija i praksa, 27(3), str. 387-389.
12. KOD 95. Pristupljeno 14.8.2023. na <https://invictus.hr/kod-95/>
13. KOD 95, Periodička izobrazba vozača. Pristupljeno 14.8.2023. na <https://kod95.hr/>
14. Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR) kako je izmijenjena SDR protokolom iz 1978. (pročišćeni neslužbeni tekst). Pristupljeno 12.7.2023. na <https://www.pravo.unizg.hr/download/repository/CMR%2C%201956.%20kako%20je%20izmijenjen%20Protokolom%20iz%201978.%28procisceni%20neslužbeni%20tekst%29%20-%20hrvatski%20prijevod.pdf>

15. Kumpan, A., Marin, J. (2009), Teretni list u kopnenom, pomorskom i zračnom prijevozu, Poredbeno pomorsko pravo, 48(163), str. 57-83.
16. Lončar, J. (2022). Ukrajinsko-ruski sukob i odgovor Europske unije, Geografski horizont, 68.(2.), str. 7-16.
17. Medved, J., Orlović, A. (2017), Sigurnost cestovnog prometa – prikupljanje i analiza podataka u svrhu predikcije i prevencije prometnih nesreća, Policija i sigurnost, 26(4/2017), str. 302-319.
18. Mikac, M., Mikac, V. (2011), Izvedba programskog rješenja za očitavanje radnih aktivnosti vozača s digitalnih tahografskih kartica, Tehnički glasnik, 5(2), str. 21-28.
19. Multilateralna kvota ECMT/CEMT dozvola - vodič za korisnike. Pristupljeno 3.8.2023. na https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/PROMET/Promet%201_22/ECMT%20CEMT%20VODIC%2001-01-2022%20HR%2020-1_22.pdf
20. Novi Bibliobus na zagrebačkim ulicama. Pristupljeno 26.7.2023. na <https://www.zagreb.hr/en/novi-bibliobus-na-zagrebackim-ulicama/29774>
21. Objavljavamo sankcije EU-a protiv Rusije. Pristupljeno 11.8.2023. na <https://www.consilium.europa.eu/hr/policies/sanctions/restrictive-measures-against-russia-over-ukraine/sanctions-against-russia-explained/#sanctions>
22. Parsons, F. (2022). How to apply for an ATA Carnet using eCert. Pristupljeno 18.8.2023. na <https://www.businesswest.co.uk/blog/how-to-apply-ata-carnet>
23. Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama NN 85/16, 24/17, 70/19, 60/20, 79/23. Pristupljeno 23.7.2023. na <https://www.zakon.hr/cms.htm?id=26485>
24. Pravilnik o dozvolama u prijevozu tereta NN 57/2018. Pristupljeno 30.7.2023. na https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2018_06_57_1174.html
25. Primjer popunjavanja CMR-a (tovarnog lista). Pristupljeno 18.7.2023. na <https://simunicprometweb.wordpress.com/2015/06/18/primjer-popunjavanja-cmr-a-tovarnog-lista/>
26. Izvor: Put mlijeka, Dukat. Pristupljeno 26.7.2023. na https://www.youtube.com/watch?v=PclPRDb_pWg
27. Rajsman, M. (2017), Tehnologija prijevoza putnika u cestovnom prometu, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb
28. Rajsman, M., Rođak, A. (2015), Značenje tahografa u radu inspekcije cestovnog prometa i prevenciji prometnih nesreća, Sigurnost, 57(1), str. 41-47.

29. Radionov, N., Padovan, A. V. (2022), Obveze pošiljatelja i prijevoznika u vezi s carinom i drugim formalnostima prema Konvenciji CMR, Poredbeno pomorsko pravo, 61(176), str. 647-676.
30. Robna razmjena Republike Hrvatske s inozemstvom u 2022. Pristupljeno 28.7.2023. na <https://podaci.dzs.hr/2023/hr/58311>
31. Rudic, B., Licitar, A., Gržin, E. (2017), Novi kompjutorizirani provozni postupak u međunarodnom cestovnom prometu, Zbornik Veleučilišta u Rijeci, 5(1), str. 125-144.
32. Šamanović, J. (2009), Prodaja, distribucija, logistika, Teorija i praksa, Ekonomski fakultet, Sveučilište u Splitu, Split
33. Šolman, S. (2010), Uloga cestovnog prometa u turizmu Hrvatske, Acta turistica nova, 4(2), str. 231-246.
34. Uredba o objavi Ugovora između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Ruske Federacije o međusobnoj pomoći u carinskim pitanjima. Pristupljeno 2.8.2023. na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/medunarodni/2010_02_1_15.html
35. Uredba (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. listopada 2013. o Carinskom zakoniku Unije (preinaka). Pristupljeno 10.8.2023. na: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj/hrv>
36. Zakon o cestama NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19, 144/21, 114/22, 114/22, 04/23. Pristupljeno 10.7.2023. na <https://www.zakon.hr/z/244/Zakon-o-cestama>
37. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22. Pristupljeno 5.7.2023. na <https://www.zakon.hr/z/245/Zakon-o-prijevozu-u-cestovnom-prometu>
38. Zakon o sigurnosti prometa na cestama NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22. Pristupljeno 9.7.2023. na <https://www.zakon.hr/z/78/Zakon-o-sigurnosti-prometa-na-cestama>
39. Zelenika, R. (2001), Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka
40. Zelenika, R. (2010), Ekonomika prometne industrije, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka
41. Who we are. Pristupljeno 12.8.2023. na <https://www.prometna-zona.com/fiata/>

Popis tablica, slika, grafikona i skraćenica

Popis tablica

| | |
|-------------------------------------------------------------------------|----|
| Tablica 1. Vrste prijevoza te njihove prednosti i nedostaci..... | 4 |
| Tablica 2. Podjela teretnih automobila..... | 9 |
| Tablica 3. Dokumenti Međunarodnog saveza špediterskih udruženja..... | 24 |
| Tablica 4. Uvoz iz Rusije i izvoz u Rusiju u 2021. i 2022. godini | 35 |

Popis slika

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Slika 1. Kamion cisterna za mlijeko | 10 |
| Slika 2. Teretno cestovno vozilo određene namjene - bibliobus..... | 11 |
| Slika 3. Primjer teretnog lista s uputama za popunjavanje | 18 |
| Slika 4. Primjer označavanja vozila koje sudjeluje u provoznom procesu u postupku TIR.... | 20 |
| Slika 5. Primjer ATA karneta na kojemu se vide različite boje talona | 23 |
| Slika 6. KOD 95 na vozačkoj dozvoli vozača | 28 |
| Slika 7. Tahografski listić..... | 30 |
| Slika 8. Dnevni ispis iz digitalnog tahografa | 32 |
| Slika 9. Smanjenje mjesečnih prihoda Rusije od izvoza nafte | 37 |

Popis grafikona

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Grafikon 1. Spolna struktura ispitanika | 39 |
| Grafikon 2. Dobna struktura ispitanika..... | 40 |
| Grafikon 3. Stupanj obrazovanja ispitanika..... | 40 |
| Grafikon 4. Sadašnji radni status ispitanika..... | 41 |
| Grafikon 5. Učestalost odlazaka u kupovinu | 41 |
| Grafikon 6. Poznavanje trenutnog geopolitičkog stanja u Ruskoj Federaciji te odnosa Ruske Federacije prema Ukrajini..... | 42 |
| Grafikon 7. Slaganje sa sankcijama Europske unije prema Ruskoj Federaciji..... | 42 |
| Grafikon 8. Slaganje s tvrdnjom „Ruskoj Federaciji trebalo bi još više postrožiti sankcije u vezi uvoza i izvoza“ | 43 |
| Grafikon 9. Stav da treba više kontrolirati uvoz i izvoz u Rusku Federaciju nego prije sukoba s Ukrajinom..... | 43 |

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Grafikon 10. Praćenje deklaracije o podrijetlu robe | 44 |
| Grafikon 11. Prestanak kupovanja robe koja je uvezena iz Ruske Federacije | 44 |
| Grafikon 12. Planovi za prestanak kupovanja robe koja je uvezena iz Ruske Federacije..... | 45 |
| Grafikon 13. Slaganje s tvrdnjom „Ne želim kupovati rusku robu jer ne želim pomagati ekonomskom prosperitetu zemlje koja je pokrenula ratni sukob“ | 45 |
| Grafikon 14. Trebalo bi u potpunosti zabraniti izvoz robe u Rusku Federaciju | 46 |
| Grafikon 15. Trebalo bi u potpunosti zabraniti uvoz robe iz Ruske Federacije | 46 |

Popis skraćenica

CMR – Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom

ECMT – Europska konferencija ministara prijevoza

EU – Europska unija

FBL – Teretnica za intermodalni prijevoz

FCR – Špediterska potvrda

FCT – Špediterska transportna potvrda

FFI – Špediterske upute

FIATA – Međunarodni savez špediterskih udruženja

FWB – Teretni list za intermodalni prijevoz

FWR – Špediterska skladišna potvrda

GATT – General Agreement on Tariffs and Trade

RH – Republika Hrvatska

SDT – Potvrda pošiljatelju o prijevozu opasne robe

SIC – Potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu

SSO o početnim kvalifikacijama – svjedodžba o stručnoj osposobljenosti o početnim kvalifikacijama

ITF – Međunarodni transportni forum

WTO – World Trade Organization

Prilog – Anketni upitnik

Dobar dan.

Potaknut trenutačnom geopolitičkom situacijom Ruske Federacije, provodim anonimno istraživanje stavova o uvozu i izvozu robe u Rusku Federaciju. Rezultatima ću se koristiti u diplomskom radu „Specifičnosti cestovnog prijevoza robe na relaciji između Republike Hrvatske i Ruske Federacije“. Hvala Vam što sudjelujete u istraživanju.

Neven Bojanić

Odgovorite na pitanja odabirom jedne od opcija.

1. Spol:

ženski

muški

2. Dob:

18-25

26-30

31-35

36-40

41-50

51-60

više od 60

3. Stupanj obrazovanja:

osnovnoškolsko obrazovanje

srednjoškolsko obrazovanje

viša stručna sprema

magisterij

doktorat

4. Sadašnji radni status:

student

zaposlen

nezaposlen

umirovljenik

5. Koliko često idete u kupovinu?

svaki dan

nekoliko puta svaki tjedan

nekoliko puta svaki mjesec

rijetko

6. Jeste li upoznati s trenutnim geopolitičkim stanjem u Ruskoj Federaciji te odnosom Ruske Federacije prema Ukrajini?

da

ne

ne znam

7. Europska unija uvela je sankcije na uvoz i izvoz određene robe u Rusku Federaciju da se oslabi rusko gospodarstvo, da joj se uskrate ključne tehnologije i umanji njezina ratna sposobnost. U kojoj mjeri se slažete s takvim sankcijama?

5 - u potpunosti se slažem

4 - uglavnom se slažem

3 - niti se slažem niti se ne slažem

2 - ne slažem se

1 - uopće se ne slažem

8. U kojoj mjeri se slažete s tvrdnjom: „Ruskoj Federaciji trebalo bi još više postrožiti sankcije u vezi uvoza i izvoza.“?

5 - u potpunosti se slažem

4 - uglavnom se slažem

3 - niti se slažem niti se ne slažem

2 - ne slažem se

1 - uopće se ne slažem

9. U Rusku Federaciju se izvozi te se iz nje uvoze dobra cestovnim putem. Što mislite, treba li danas više kontrolirati takav uvoz i izvoz nego prije sukoba s Ukrajinom?

da, uvoz i izvoz treba više kontrolirati

ne, uvoz i izvoz ne treba više kontrolirati

ne znam

10. Pratite li deklaraciju o podrijetlu robe koju kupujete?

da

ne

ponekad

11. Jeste li Vi osobno prestali kupovati robu koja je uvezena iz Ruske Federacije?

da

ne

ne znam

12. Planirate li prestati kupovati robu koja je uvezena iz Ruske Federacije?

da

ne

ne znam

13. U kojoj mjeri se slažete s tvrdnjom: „Ne želim kupovati rusku robu jer ne želim pomagati ekonomskom prosperitetu zemlje koja je pokrenula ratni sukob.“?

5 - u potpunosti se slažem

4 - uglavnom se slažem

3 - niti se slažem niti se ne slažem

2 - ne slažem se

1 - uopće se ne slažem

14. Mislite li da bi trebalo u potpunosti zabraniti izvoz robe u Rusku Federaciju?

da

ne

ne znam

15. Mislite li da bi trebalo u potpunosti zabraniti uvoz robe iz Ruske Federacije?

da

ne

ne znam



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, NEVEN BOJANIĆ (ime i prezime) pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor/ica završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom SPECIFIČNOSTI ČESTOVNOG PRIJEVOZA ROBI NA ROLAPULTI IZMEĐU REPUBLIKE HRVATSKE I RUSKE FEDERACIJE (upisati naslov) te da u navedenom radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova.

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

Bojanić
(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, NEVEN BOJANIĆ (ime i prezime) neopozivo izjavljujem da sam suglasan/na s javnom objavom završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom SPECIFIČNOSTI ČESTOVNOG PRIJEVOZA ROBI (upisati naslov) čiji sam autor/ica. NA RELACIJI IZMEĐU REPUBLIKE HRVATSKE I RUSKE FEDERACIJE

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

Bojanić
(vlastoručni potpis)