

Organizacija zbirnog prijevoza robe

Premužić, Patrick

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:122:938692>

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

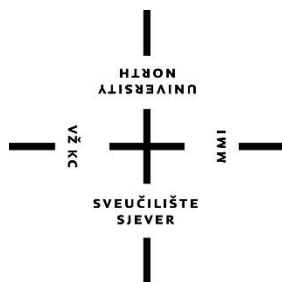
Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-30**



Repository / Repozitorij:

[University North Digital Repository](#)





**Sveučilište
Sjever**

Završni rad br. 334/TGL 2017

Organizacija zbirnog prijevoza robe

Patrick Premužić 0584/336

Varaždin, rujan 2017. godine



Sveučilište Sjever

Tehnička i gospodarska logistika

Završni rad br. 334/TGL 2017

Organizacija zbirnog prijevoza robe

Student

PATRICK PREMUŽIĆ 0584/336

Mentor

prof.dr.sc. Mario Šafran

Varaždin, rujan 2017. godine

Prijava završnog rada

Definiranje teme završnog rada i povjerenstva

ODJEL	Odjel za tehničku i gospodarsku logistiku		
PROF. POKR.	Petrick Premužić	POSREDOVANJE	0584/336
DATA	03.05.2017.	POSREDOVANJE	Prometna logistika 1
KATEGORIJA	Organizacije zbog prijevoza robe		
POSREDOVANJE POSREDOVANJE	Logističan Truckload Services		
MENTOR	dr. sc. Mario Šafran	PREDAVAČ	doc. prof.
ČLANOVI POUKOVNOG POKOVNOG	1. prof. dr. sc. Kristijan Rogić, predsjednik 2. prof. dr. sc. Mario Šafran, mentor 3. mr. sc. Goran Kolarić, član 4. izv. prof. dr. sc. Goran Dukić, zamjenik člana 5.		

Zadatak završnog rada

BR. 354/TGL/2017

VRST

U završnom radu je potrebno:

- Kroz UVOD definirati temu i pregledati sve relevantne informacije iz oblasti poslovanja (u ovom slučaju iz oblasti završnog prijevoza)
- PRAĆI GOSPODARSTVA ZADARSKOG POKOVNOG PRIJEVOZA potrebno je osigurati i zaslužan doprinos, tj. istaknuti navedene subjekte koji su uključeni kod ovakve vrste poslovanja (prijevoza)
- Pogledajte PRIKAZ ORGANIZIRANJA ZAVRŠNOG PRIJEVOZA KOD... stavke služe samo da se osigura dio rada
- Pred završetak potrebno se osvrnuti na PRAĆI GOSPODARSTVA ZADARSKOG POKOVNOG PRIJEVOZA KOD...
- U ZAKLJUČAK treba uvažiti komentirati pojedine specifičnosti završnog prijevoza robe

DATA: 03.05.2017.

19.05.2017.



[Handwritten signature]

HELVON
A11523A1111

Sveučilište
Sjever

SVEUČILIŠTE
SJEVER

IZJAVA O AUTORSTVU
I
SUGLASNOST ZA JAVNU OBJAVU

Završni/diplomski rad isključivo je autorsko djelo studenta koji je isti izradio te student odgovara za vjernost, 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, PATRICK PREMVIĆ (ime i prezime) pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor/ica završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom ORGANIZACIJA ŽIRNOG PRIJEVOZA ROBE (upisati naslov) te da u navedenom radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova.

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

Patrick Premvić
(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 skladu sa sveučilišna te kopirati u javnu internetsku bazu završnih/diplomskih radova Nacionalne i sveučilišna knjižnice. Završni radovi istovrsnih umjetničkih studija koji se realiziraju kroz umjetnička ostvarenja objavljuju se na odgovarajući način.

Ja, PATRICK PREMVIĆ (ime i prezime) neopozivo izjavljujem da sam suglasan/na s javnom objavom završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom ORGANIZACIJA ŽIRNOG PRIJEVOZA ROBE (upisati naslov) čiji sam autor/ica.

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

Patrick Premvić
(vlastoručni potpis)

Predgovor

Zahvaljujem se mentoru prof.dr.sc. Mariju Šafranu, na pomoći, sugestijama i strpljenju tijekom izrade ovog završnog rada. Zahvalu upućujem i svim ostalim profesorima Sveučilišta Sjever te samom Sveučilištu. Najveću zahvalu posvećujem svojoj zaručnici i svojim roditeljima koji su bili uz mene kroz cijelo moje školovanje i pružali mi potporu i podršku. Zahvaljujem se i svim svojim prijateljima i kolegama studentima s kojima sam kroz svo ovo vrijeme studiranja stjecao, a i dijelio znanje na putu do konačnog cilja.

Sažetak

Kada se govori o gospodarskom značaju transporta tereta tada je jedini cilj subjekta, koji šalje određeni teret, dobiti što kvalitetniju uslugu uz što manje troškove. Danas postoji čitav niz tehnika prijevoza koje se koriste, no one cjenovno i variraju, pa su najzastupljenije one koje su najisplativije.

Zbirni prijevoz robe predstavlja jedan od najefikasnijih procesa prijevoza robe jer u njemu dolazi do spajanja manjih pošiljaka u zbirnu pošiljku, koja samim time utječe na smanjenje troškova prijevoza. Jedan od važnijih subjekata u tom procesu je logistički operater. Njegov je zadatak organizacija prijevoza od pošiljatelja do primatelja, a da pri tome uzme u obzir optimalno prijevozno sredstvo, ali i isto tako i optimalni prijevozni put. U radu će biti prikazan i jedan cijeli proces organizacije zbirnog prijevoza robe.

Ključne riječi: prijevoz, zbirni prijevoz, logistički operater.

Summary

When it comes to the economic importance of freight transport, it is the only object of the subject that sends a certain burden, to get the most quality service at the lowest possible cost. Today there is a whole range of transport techniques that are used, but they are priced and varied, so the most reputable ones are the most reputable ones.

Collective freight transport is one of the most efficient freight transport processes because it involves connecting smaller consignments to a consignment, which in turn reduces the cost of transport. One of the most important entities in this process is a logistic operator. Its task is to transport the organization from the sender to the recipient, taking into account the optimal means of transport, but also the optimal transport route. This paper will present an entire process of organization of bulk cargo transportation.

Key words: transport, bulk transport, logistic operator.

Popis korištenih kratica

LCL Service – Less than Container Load

AWB - Air Waybill

HAWB - House Air Waybill

RO RO - Roll on-Rolloff

LO LO - Lift on-Lift off

FO FO - Float on – Float off

IMCO – Maritime Consultative Organization

ATP - Agreement On The International Carriage Of Perishable Foodstuffs And On The Special Equipment To Be Used For Such Carriage

ADR – Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route

TIR - Transport International pour l'arout

CMR - Convention relative au Contract de transport international de marchandises par route

CEMT – Conference Européenne des ministres des transport

IRU - Međunarodna unija za cestovni prijevoz

INCOTERMS – International commercial terms

SADRŽAJ

1. UVOD	10
2. TEMELJNE ZNAČAJKE ZBIRNOG PRIJEVOZA ROBE	11
2.1. Pojmovno određenje zbirnog prijevoza robe	11
2.2. Karakteristike zbirnog prijevoza robe	13
2.3. Infrastruktura zbirnog prijevoza robe	15
2.4. Kanali distribucije.....	20
2.4. Organizacija zbirnog prijevoza po prometnim granama	24
3. FAZE ORGANIZIRANJA ZBIRNOG PRIJEVOZA ROBE	32
3.1. Temeljne faze organiziranja zbirnog prijevoza	32
3.1.1. Konsolidacija	33
3.1.2. Transport	33
3.1.3. Distribucija.....	33
3.2. Međunarodna špedicija i uloga logističkog operatera.....	34
3.2.1. Pojam i značaj međunarodne špedicije	35
3.2.2. Pojam i uloga špeditera kao logističkog operatera.....	36
3.2.3. Poslovi logističkog operatera	38
3.2.4. Prava i odgovornosti logističkog operatera.....	47
4. PRIKAZ ORGANIZIRANJA ZBIRNOG PRIJEVOZA ROBE	51
5. PRIJEDLOG BUDUĆIH AKTIVNOSTI KOD ZBIRNOG PRIJEVOZA ROBE.....	60
6. ZAKLJUČAK	61
7. POPIS LITERATURE	63
8. POPIS PRILOGA.....	65

1. UVOD

Uzmemo li u obzir sve poznate činjenice o logistici kao znanosti te distribuciji kao posebnoj gospodarskoj akciji, zaključujemo da se ta dva fenomena nalaze u ulozi unapređenja života čovjeka. Kako je u samom središtu ekonomske globalizacije tržište, njena svrha je formiranje pravila i jedinstvenog svjetskog tržišta koje bi trebalo biti jedna zdrava okolina, koja bi svoje subjekte poticala na razvoj, stvaranje konkurencije, tj. na pravedno takmičenje u osvajanju tržišta. Stoga logistika i kao znanost i kao aktivnost postaje sastavni dio, ili nazovimo ga oruđe globalizacije, koje olakšava plasman i dostupnost proizvoda u svim dijelovima svijeta. Tako povoljno utječe na širenje tržišta i njegovu globalizaciju, a čovjeku postaje jednostavnija i dostupnija sva proizvodnja svijeta. Određene proizvode nije nemoguće nabaviti u roku od dva dana, bez obzira gdje u svijetu se oni nalazili, ako tvrtka ima kvalitetno i dobro organiziranu distribuciju kroz svoje kooperante ili vlastite distributivne centre. Sva poduzeća trebaju distribuciju shvatiti kao konkurentsku prednost i važnu poslovnu funkciju, koja će im osigurati veći profit, privlačnost na tržištu i širenje tržišta te opskrbljivanje većeg geografskog područja i broja kupaca, a time i veće zadovoljstvo potrošača. U okviru distribucije, poduzeća na različite načine nastoje smanjiti troškove. Jedan od efikasnih načina transporta ili prijevoza u okviru distribucije je i zbirni prijevoz robe.

Problem istraživanja ovoga rada je sljedeći: Logistika kao znanost i logistika kao aktivnost dosegla je visoki stupanj razvoja, a time i značaj za čovjeka, u smislu kvalitetnije organizacije poslovanja, transporta i sl. Upravo iz tog razloga logističko distribucijski lanci se ističu kao značajni u procesu logistike. Zbirni centri važne su karike u odvijanju zbirnog prijevoza robe, bilo da se radi o međunarodnom ili nacionalnom prometu. U organizaciji zbirnog transporta vrlo važnu ulogu imaju logistički operateri.

Iz navedenog problema istraživanja, proizlazi sljedeći **predmet istraživanja**: Istražiti na koji se način odvija i organizira zbirni prijevoz te koje su njegove značajke u okviru međunarodne špedicije.

Prethodno navedeni problem ima tri **objekta istraživanja**, a to su zbirni prijevoz, međunarodna špedicija i logistički operater. **Radna hipoteza** je: Na temelju spoznaja o odvijanju zbirnog prijevoza robe te spoznajama o međunarodnoj špediciji i logističkim operaterima, moguće je utvrditi da logistički operateri imaju vrlo značajno mjesto u odvijanju zbirnog transporta. U izradi ovog rada proučena je brojna literatura iz špedicije i logistike.

2. TEMELJNE ZNAČAJKE ZBIRNOG PRIJEVOZA ROBE

Kako bi se na što bolji način predočile temeljne značajke zbirnog prijevoza robe u nastavku ovoga poglavlja obrađene su sljedeće tematske jedinice: pojmovno određenje zbirnog prijevoza robe, karakteristike zbirnog prijevoza robe, infrastruktura zbirnog prijevoza robe, kanali distribucije i organizacija zbirnog prijevoza po prometnim granama.

2.1. Pojmovno određenje zbirnog prijevoza robe

U znanstvenim i stručnim djelima susreću se termini: prijevoz, transport, prijenos, promet i sl. Odnos izraza prijevoz-promet prilično je kompliciran lingvistički problem iako su osnovni elementi proizvodnje i prometne i prijevozne usluge isti, a to su: sredstva za rad, tj. prometna infrastruktura, predmet rada i rad. Prijevoz je jednosmislen pojam, a promet označava više jednosmislenih pojmova. Prijevoz je specijalizirana djelatnost koja pomoću prometne suprastrukture i prometne infrastrukture omogućuje proizvodnju prometne usluge.¹

Intermodalni prijevoz je prijevoz tereta kombiniranjem najmanje dviju vrsta prijevoza u lancu, gdje se veći dio prometa odvija željeznicom, unutarnjim vodenim putovima ili oceanskim brodovima, a početni i završni cestovni dio puta je što je moguće kraći. Intermodalni transport je „prijevoz robe s pomoću najmanje dva različita načina prijevoza na osnovi ugovora o intermodalnom prijevozu iz mjesta u državi u kojoj je poduzetnik intermodalnog prijevoza preuzeo robu do mjesta određenog za isporuku, koje je u drugoj državi.“² Integralni transport je takva manipulacija pri kojoj se roba ne ukrcava izravno na prijevozno sredstvo nego se slaže na palete ili u kontejnere koji tako zajedno s robom postaju teret, kojeg učinkovito i racionalno mogu na sebe preuzeti prijevozna sredstva svih grana.

Intermodalni promet je kretanje tereta (u jednoj, istoj ukrcajnoj jedinici ili vozilu) nizom različitih prijevoza bez rukovanja teretom kada se mijenjaju načini prijevoza. Vozilo može biti cestovno, željezničko ili plovno.³ Intermodalni transport je kretanje tereta (u jednoj, istoj

¹ Brnjac, N.: Intermodalni transportni sustavi, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2012., str. 4

² Marković, I.: Integralni transportni sustavi i robni tokovi, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 1990., str 21

³ Brnjac, N.: Intermodalni transportni sustavi, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2012., str. 8

ukrcajnoj jedinici ili vozilu) nizom različitih načina prijevoza bez rukovanja teretom kad se mijenjaju načini prijevoza. Vozilo može biti cestovno, željezničko ili plovno. Intermodalni transport već dugo ima prioritet u prometnoj politici EU, pa se iz tog razloga teži ka njegovom razvoju i poboljšanju. Moderno društvo se zasniva na fizičkoj mobilnosti. Nemogućnost transportnog sustava da pruži vektor mobilnosti prisiljava korisnike da prihvate alternativne vektore.⁴ Intermodalnost je postojanje intermodalnih teretnih terminala – sučelja, gdje se teret transferira s jednog na drugi transportni mod, teretne jedinice se prikupljaju, skladište ili dalje distribuiraju.

Pojam „teret“ može obuhvaćati i pojam robe, ali ima i šire značenje budući da obuhvaća i one (transportne) supstrate koji, za razliku od robe, nemaju nužno uporabnu vrijednost. Teret je ukupnost svih stvari ukrcanih na prijevozno sredstvo radi prijevoza. Budući da golemi dio stvari, koje se prevoze određenim prijevoznim sredstvom, čini trgovačka roba, često se upotrebljava i izraz roba kao oznaka sadržaja tereta ukrcanog ili utovarenog na određeno prijevozno sredstvo. Teret je objekt lučkog, kopnenog, zračnog, riječnog, cjevovodnog transporta te objekt pomorskog, kopnenog, zračnog i riječnog prijevoza za koji se nerijetko i u praksi koristi specifičan naziv cargo.⁵ Teret se pojavljuje kao predmet prijevoza i transporta, a njegova svojstva bitan su čimbenik pri izboru, primjeni, organizaciji, planiranju i optimizaciji sljedećih elemenata:⁶

1. Prekrcajnih, pretovarnih i prijevoznih sredstava
2. Prijevozne i prekrcajne tehnologije
3. Tehnoloških procesa rada na robnim terminalima, u skladištima, robno-transportnim i robno-distribucijskim centrima
4. Načina ispitivanja kvalitete i svojstava tereta
5. Načina pakiranja, ambalažiranja i skladištenja tereta
6. Načina praćenja i identifikacije tereta

Općenito se vrste tereta mogu podijeliti na:⁷

1. Generalni teret, komadni je teret heterogenog sastava. Osnovna su mu obilježja raznovrsnost oblika, volumena i težine. Prevozi se u sanducima, balama, bačvama, vezovima i sl. To su razni voluminozni tereti: konstrukcije, vozila, limovi, cijevi i sl.

⁴ Jolić, N.: Logistika i ITS, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2006., str. 123

⁵ Baričević, H. i dr.: Tereti u prometu, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010., str. 4

⁶Ibidem., str. 5

⁷Ibidem., str. 12

2. Rasuti teret izraz je za sipki teret koji se normalno krca u rasutom stanju, tj. bez ambalaže. Rasuti teret je homogenog sastava i često je jedini teret na prijevoznom sredstvu. Rasuti tereti su razni masovni tereti: žitarice, ugljen, rude, koks i sl.
3. Tekući teret izraz je za robu u tekućem stanju, koja se uobičajeno krca u rasutom stanju, tj. bez ambalaže.

Osim uobičajene podjele na prethodne tri kategorije, razlikuju se i tereti koji se mogu podijeliti u jednu od sljedećih kategorija, a ubrajaju se u jednu od spomenute tri kategorije, samo imaju specifične postupke transporta i rukovanja. To su:⁸ specijalni (posebni tereti) i opasni tereti.

Zbirni prijevoz robe temelji se na spajanju manjih količina robe u veće otpremne pošiljke. Dolazi do formiranja zbirnih (konsolidiranih) vagonskih, kamionskih, kontejnerskih i avionskih pošiljaka. U smislu eksploatacije prijevoznog sredstva, zbirna pošiljka ima sva obilježja vagonске, kamionske odnosno kontejnerske pošiljke budući da se kao takva predaje na prijevoz. No, ona se sastoji od više različitih pojedinačnih (komadnih) pošiljaka koje su prethodno prikupljene i konsolidirane u jedinstvenu zbirnu pošiljku. Pri kontejnerskom prijevozu robe, usluga zbirnog prometa naziva se LCL Service (eng. Less than Container Load) i dostupna je u gotovo svim većim kontejnerskim lukama, odnosno terminalima. LCL usluga kontejnerskog prijevoza robe osigurava maksimalnu profitabilnost i zadovoljstvo kupaca pruženom uslugom. Kada je riječ o zrakoplovnom prijevozu zbirnih pošiljaka, kod njih se ne podrazumijeva maksimalno iskorištenje teretnog prostora, već se formiraju na način da se ostvare uštede na prevoznini.

2.2. Karakteristike zbirnog prijevoza robe

Povijesno gledajući, zbirni je promet u organizaciji logističkog operatera uspostavljen prvo u željezničkom prometu. U to doba, logistički operateri su svojim dostavnim vozilima preuzimali komadne pošiljke kod različitih primatelja, prikupljali ih u svojim željezničkim skladištima te kao zbirnu vagonsku pošiljku otpremali drugom logističkom operateru –

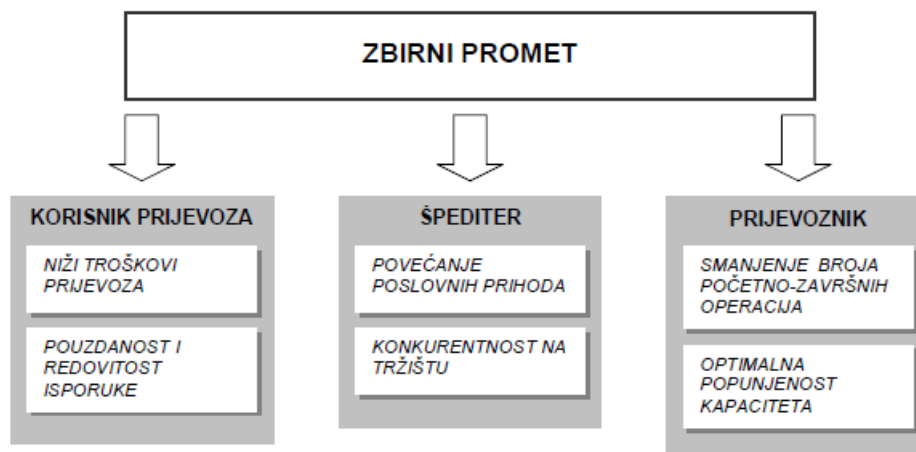
⁸Ibidem.

svojem korespondentu za određeno odredište. Kada je korespondent primio pošiljke, rastavlja ih je u svom skladištu te ih prevezio do krajnjih primatelja kao pojedinačne pošiljke. Tako su logistički operatori iskoristili niske prijevozne troškove pri prijevozu vagnskih pošiljaka te omogućili prijevoz od vrata do vrata. Također, logistički operateri su za svoje komitente obavljali carinske formalnosti. U današnje vrijeme, zbirni prijevoz dominira u cestovnom prometu. Razlozi prelaska zbirnog prijevoza sa željezničkog na cestovni promet leže u njegovoj brzini i fleksibilnosti te sniženju cijena cestovnog prijevoza.⁹

Za zbirnu pošiljku značajno je da se otprema jednom prijevoznom ispravom odnosno teretnim listom. U cestovnom prijevozu nosi naziv CMR, željezničkom CIM, zračnom AWB te u pomorskom B/L. Uz njega se obavezno prilaže popis svih pojedinačnih pošiljaka koje tvore zbirnu pošiljku (eng. Cargo Manifest). Kako ne bi nastali problemi pri prijevozu zbirne pošiljke, potrebno je odrediti pošiljatelja i primatelja koji se navode u prijevoznj ispravi. U ovom slučaju, pošiljatelj je logistički operater koji otprema, a primatelj je logistički operater koji prihvaća zbirnu pošiljku. Kod pojedinačnih pošiljaka, logistički operater ispostavlja posebnu prijevoznu ispravu koja se naziva bordero. U zračnom prijevozu naziva se kućni teretni list – HAWB (eng. House Air Waybill). Svrha te isprave je dokaz da je logistički operater primio pošiljku na prijevoz, a ispostavlja ju pošiljatelju. Teretni list je isprava kojom se potvrđuje da je zaključen ugovor o prijevozu robe, odnosno tereta. Prije mnogo godina, teretni list nije imao više od jedne stranice i sadržavao je samo osnovne podatke. Kako je s vremenom nastala potreba za što većim brojem informacija, tako je i teretni list postajao opsežniji. Danas se teretni listovi sastoje od više listova na kojima su nabacani podaci, a to otežava čitanje. Mnogi se pitaju treba li uvesti elektronski teretni list kako bi olakšali proceduru. S teretnog lista mogu se iščitati podaci kao npr. tko su ugovorne strane, kada i gdje su se one sporazumjele te ostali detalji ugovora. Logistički operater koji obavlja izvoz zbirne robe iz zemlje mora obaviti podnošenje robe na propisanom obrascu jedinstvene carinske deklaracije.¹⁰ Slika 2.2.1. prikazuje osnovne prednosti zbirnog prometa.

⁹Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2010., str. 211

¹⁰Ibidem., str. 210



Slika 2.2.1. Prednosti zbirnog prometa

Izvor: Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2010., str. 210

2.3. Infrastruktura zbirnog prijevoza robe

Infrastrukturu zbirnog prometa čine zbirni centri. To su mjesta u kojima logistički operateri prikupljaju pošiljke, odnosno organiziraju distribuciju pošiljaka do krajnjih primatelja. To su robno-transportni centri, odnosno terminali, a sadrže odgovarajuće skladišne kapacitete i transportno-manipulacijska sredstva. Svaki od njih pokriva svoju gravitacijsku zonu, tj. prostorno područje unutar kojeg se prikupljaju odnosno distribuiraju pošiljke. Zbirne centre karakterizira povezanost s određenim prijevoznim pravcima. Na tim pravcima roba se može prevoziti izravno ili se izvodi prekrcaj robe radi daljnjeg okrupnjavanja prijevoznih jedinica odnosno spajanja zbirnih pravaca.¹¹

Logistička distribucija smatra se jednim od najvažnijih podsustava logistike općenito. Po svim svojim karakteristikama smatra se da je pojam logističke distribucije uži od pojmova logistika i distribucija. Misije i aktivnosti navedenih distribucija veoma su slične, s naglaskom da logistička distribucija ima nešto složenije funkcije i poslove u organiziranju, distribuiranju ili

¹¹Ibidem., str. 210

upravljanju s robnim tokovima od proizvođača do potrošača. Pojam logistička distribucija je integriran pojam temeljnih odrednica pojmova logistika i distribucija i to onih koje su povezane s interdisciplinarnim i multidisciplinarnim znanjima, sposobnostima i vještinama implementacije mnogobrojnih logističkih aktivnosti u upravljanju logističkim procesima, tokovima, materijalnih dobara, podržanih tokovima kvalitetnih informacija od sirovinske baze, proizvođača, dobavljača, prodavatelja do kupca.¹² Logističko distribucijski centar je sustav koji u fizičkom i organizacijskom smislu predstavlja stratešku vezu između proizvodnje i tržišta. On obuhvaća infrastrukturu, suprastrukturu, ljudske resurse i tehnologiju. S toga se logističko distribucijski centar definira kao javni davatelj logističkih usluga koji po nalogu svojih klijenata (korisnika usluga) operativno preuzima određeni dio opskrbnog lanca i za to naplaćuje ugovorenu naknadu kao svoj poslovni prihod.

Vrlo značajan segment infrastrukture su i kontejneri. Kontejneri su posebne naprave, prenosivi spremnici, transportni sanduci, transportne posude, savitljivo složene posude, pokretna transportna oprema ili druga slična konstrukcija koja treba ispunjavati ove uvjete:¹³

1. Potpuno ili djelomično zatvoreni, ali da čine odijeljen prostor namijenjen za smještaj robe, s najmanje jednim vratima.
2. Konstruirani su tako da se brzo, sigurno i jednostavno pune i prazne.
3. Konstruirani tako da se ubrza prijevoz jednim ili više prijevoznih sredstava bez indirektnog pretovara
4. Opremljeni uređajima pogodnim za brzo, sigurno i jednostavno rukovanje, posebice za pretovar s jednog na drugo prijevozno sredstvo.
5. Izrađeni od postojanog materijala i dovoljno čvrsti.
6. Otporni na vremenske prilike i prikladni za višekratnu uporabu.
7. Izrađeni s obujmom od najmanje jednog kubičnog metra.

¹²Zelenika, R.: Logistički sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005., str. 49

¹³ Andrijanić, I. i dr.: Transportno i špeditersko poslovanje, Mikrorad, Zagreb, 2001., str. 26

Kontejnerizacija je skup međusobno i uzajamno povezanih sredstava za rad i tehnoloških postupaka za automatizirano manipuliranje i transport okrupljenih jedinica tereta – kontejnerima od sirovinke baze do potrošača.

Najvažniji ciljevi kontejnerizacije su: ¹⁴

1. Okrupnjavanje komadne robe u veće i standardizirane manipulacijsko-transportne jedinice tereta.
2. Ubrzavanje manipulacija i prijevoz tereta.
3. Kvalitativno i kvantitativno manipuliranje brzine, sigurnosti i racionalizacije procesa proizvodnje prometne usluge.
4. Maksimizacija učinaka rada kreativnih i operativnih menadžera i drugih djelatnika koji su angažirani u sustavu kontejnerizacije.

Iako postoji vrlo veliki broj podjela kontejnera, najznačajnija je podjela prema namjeni. Tako se kontejneri dijele na¹⁵ univerzalne kontejnere i specijalne kontejnere.

Univerzalni kontejneri namijenjeni su za prijevoz robe pakirane u tvorničku ambalažu koja je namijenjena za široku potrošnju. Postoji više vrsta ovih kontejnera, a neke od njih su: kontejneri za opću uporabu, kontejneri za posebne namjene, otvoreni kontejneri, zatvoreni kontejneri s provjetravanjem, kontejneri s bočnim stranama i s cjelokupnom nadogradnjom.

Specijalni kontejneri su kontejneri s izotermičkim obilježjima, kontejneri cisterne za prijevoz roba u tekućem i plinovitom stanju.

Prema dimenzijama kontejneri se dijele na:

- male kontejnere zapremnine 1 do 3 m³
- srednje kontejnere zapremnine 3 do 10 m³
- velike kontejnere zapremnine veće od 10 m³.

¹⁴ Zelenika, R.: Prometni sustavi – tehnologija, organizacija, ekonomika, logistika, menadžment, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001. , str. 494

¹⁵ Andrijanić, I. i dr. , op.cit., str. 27

Govoreći o sredstvima u sustavu kontejnerizacije, ona se dijele prema vrsti transporta. Tako u brodskom prometu najvažniju ulogu imaju kontejnerski brodovi i to:¹⁶

1. Potpuno kontejnerski brojevi koji se dijele u šest generacija.
2. RO RO brodovi na koje se teret ukrcava vlastitim kotačima preko ukrcajne rampe, a iskrcava na isti način.
3. LO LO brodovi gdje se teret ukrcava i iskrcava pomoću dizalica.
4. FO FO brodovi na koje se teret ukrcava i iskrcava plutanjem.

Mehanizacija koja se koristi na kontejnerskim terminalima:¹⁷

- mosne dizalice koje se kreću tračnicama ili gumenim kotačima
- portalne dizalice ili portalni tornjevi
- portalni prijenosnici kontejnera
- viličari s čelnim ili bočnim zahvatom
- lučke dizalice na tračnicama
- plovna dizalica
- autodizalice
- dizalice na brodovima
- specijalne prikolice za smještaj i prijenos kontejnera unutar terminala

U željezničkom prometu najvažniju ulogu imaju otpremni vagoni, a u cestovnome prometu plato prikolice, poluprikolice i tegljači. Zračni promet obuhvaća nešto drugačija sredstva, a to su teretni ili kombinirano teretnoputnički zrakoplovi, helikopteri i zračni brodovi. Tu su također ranžirane mobilne platforme, transportne trake i specijalne prikolice.

¹⁶Zelenika, R. op.cit., str. 506

¹⁷Ibidem., str. 508

Kontejnerizacija kao tehnologija ima određene prednosti i nedostatke.

Najveće prednosti kontejnerizacije su:¹⁸

1. Smanjenje troškova pakiranja robe.
2. Prijevoz robe u kontejnerima isključuje prekrcaj robe, osigurava solidno čuvanje robe, omogućava brže manipuliranje te smanjuje troškove uskladištenja.
3. Omogućuje u cijelosti korištenje obujma standardiziranih prijevoznih sredstava.
4. Omogućava unificiranje tehničko-tehnoloških rješenja.
5. Skraćuje vrijeme premještanja robe od proizvođača do potrošača.
6. Smanjuje manipulacijsko prijevozne troškove.

Nedostatci kontejnerizacije su:¹⁹

1. Zahtijeva veliki početni kapital, veliku standardizaciju i specijalizaciju te automatizaciju suprastrukture svih grana prometa.
2. Zahtijeva visoko kvalificirane i obrazovane operativne menadžere i kadrove.
3. Zahtijeva primjereno projektiran i organiziran prometni informacijski sustav i savršenu koordinaciju rada.

Prema konvenciji IMCO o sigurnosti kontejnera iz 1972. godine koja je poznata i kao "tablica sigurnosti", pod nazivom CSC na svakom se kontejneru nalazi oznaka (Slika 2.3.2.) i sadrži podatke o:²⁰

- nazivu zemlje koja je izdala priznanje o sigurnosti
- datumu izrade kontejnera
- identifikacijskom broju
- najvećoj bruto težini

¹⁸Ibidem., str. 413

¹⁹Ibidem.

²⁰Marković, I.: Integralni transportni sustavi i robni tokovi, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 1990., str. 34

- dopuštenoj težini pri slaganju.

Uz te podatke na kontejneru su i dopunske oznake kao:²¹

1. Naziv zemlje kojoj pripada kontejner, oznaka vlasnika kontejnera.
2. Posebne oznake koje za vlastitu evidenciju postavlja vlasnik.
3. Kontejneri se u Hrvatskoj mogu popravljati samo u ovlaštenim poduzećima.

Ukupan kodni ključ za označavanje kontejnera sadrži oznaku vlasnika, zemlje, tip i veličinu kontejnera te serijski broj (6 znamenaka) i kontrolni broj (1 znamenka). Prva znamenka u kodnoj oznaci tipa kontejnera označava posebnu grupu u koju kontejner spada (zatvoreni kontejner, rashladni kontejner, tank kontejner).

2.4. Kanali distribucije

Logističko-distribucijski lanac je složeni, stohastički i dinamički sustav međusobno i interesno povezanih karika, odnosno logističkih partnera koji omogućuju upravljanje logističkim procesima, tokovima i protocima materijalnih dobara podržanih tokovima kvalitetnih informacija od sirovinske baze do kupaca.²² Za kvalitetno funkcioniranje ovih lanaca potrebne su specijalizirane logističke znanosti.

Svaki logističko-distribucijski lanac ima zadatak da potrošačima stavi na raspolaganje određenu robu i to na onaj način koji je u skladu s potrošačevim zahtjevima. Svaki se lanac sastoji od karika, koje predstavljaju jedan aktivan logistički subjekt koji je vrlo značajan u cjelokupnom procesu proizvodnje logističkih proizvoda. Ti subjekti najčešće su proizvođači,

²¹Ibidem.

²²Zelenika, R. op.cit., 2005., str. 52

prerađivači, dobavljači, trgovci, logistički operater, agenti, distributeri, skladištari, potrošači, itd.²³

Značajke logističko-distribucijskih lanaca klasificiraju se kao:²⁴

- značajke u užem smislu
- značajke u širem smislu
- značajke u najširem smislu.

Logističko-distribucijski centar je sustav koji u fizičkom i organizacijskom smislu predstavlja stratešku vezu između proizvodnje i tržišta. On obuhvaća infrastrukturu, suprastrukturu, ljudske resurse i tehnologiju. Stoga se logističko-distribucijski centar definira kao javni davatelj logističkih usluga koji po nalogu svojih klijenata (korisnika usluga) operativno preuzima određeni dio opskrbnog lanca i za to naplaćuje ugovorenu naknadu kao svoj poslovni prihod od prodaje. Logističko-distribucijski centar može biti angažiran i od proizvođača i od prodavača. Agenti proizvođača obično nude cjelokupnu liniju proizvoda veleprodavačima ili maloprodavačima. Agenti prodaje vrše istu funkciju kao i veleprodaje samo što ne preuzimaju vlasništvo nad robom. Kod donošenja odluka vezanih za distribuciju mora se voditi računa i o tome koliko se široko želi distribuirati roba. Intenzitet pokrivenosti zavisi od potrošačevih navika, karakteristika ciljanog tržišta i konkurencije. Veleprodaje i maloprodaje osiguravaju različite intenzitete pokrivenosti tržišta i zato ono mora biti pažljivo odabrano da bi ostvario uspjeh. Pokrivenost tržišta može biti:

1. Intenzivna distribucija – omogućava dostupnost proizvoda na što većem broju različitih mjesta. Ona je pogodna za robu široke potrošnje (npr. kruh, mlijeko, benzin) i cilj joj je da se kupovina može ostvariti s minimalnim naporom i čekanja u redu.
2. Selektivna distribucija – koristi manji broj mjesta na kojima se roba može kupiti, izložiti. Ovaj oblik distribucije se koristi za proizvode koje potrošači kupuju samo nakon usporedbe cijena, kvaliteta i stila. Proizvodi koji se prodaju na taj način obično zahtijevaju pomoć prodavača pri kupovini, tehničke savjete, garanciju i servis.
3. Ekskluzivna distribucija – je oblik kod kojeg proizvođač daje posredniku jedinstveno pravo da prodaje njegove proizvode na određenom geografskom području.

²³Ibidem.

²⁴Ibidem.

Ekskluzivna distribucija je potpuna suprotnost intenzivnoj distribuciji jer se proizvodi kupuju i koriste u dužem vremenskom periodu.

4. Fizička distribucija – isporuka. Isporuka predstavlja skup aktivnosti nužnih da se proizvodi fizički premjeste od proizvođača do potrošača, a obuhvaćaju aktivnosti transporta, pakovanja, skladištenja, čuvanja i manipuliranja robom. Fizička distribucija kreira vrijeme i mjesto koje je pogodno za dostupnost proizvoda kad se oni traže, s adekvatnom uslugom i minimalnim troškovima.
5. Logistička distribucija smatra se jednim od najvažnijih podsustava logistike općenito. Po svim svojim karakteristikama smatra se da je pojam logističke distribucije uži od pojmova logistika i distribucija. Misije i aktivnosti navedenih veoma su slične, s naglaskom da logistička distribucija ima nešto složenije funkcije i poslove u organiziranju, distribuiranju ili upravljanju s robnim tokovima od proizvođača do potrošača. Pojam logistička distribucija je integriran pojam temeljnih odrednica pojmova logistika i distribucija i to onih koje su povezane s interdisciplinarnim i multidisciplinarnim znanjima, sposobnostima i vještinama implementacije mnogobrojnih logističkih aktivnosti u upravljanju logističkim procesima, tokovima, materijalnih dobara, podržanih tokovima kvalitetnih informacija od sirovinske baze, proizvođača, dobavljača, prodavatelja do kupca.

Distribucija se je razvila kao potreba da se određena roba, stvari ili ljudi transportiraju iz jednog na drugo mjesto. Ona je, kao takva, s vremenom usavršavana do tolike mjere da je postala jedna od vodećih konkurentskih prednosti za različita poduzeća na tržištu. Većina tržišnih akcija bila je orijentirana na prodaju i plaćanje, a danas se briga vodi i o načinu na koji će se predmet kupnje dostaviti do kupca. Iz tog razloga osnovane su i brojne tvrtke koje uspješno posluju sa djelatnošću distribucije i dostave. Dakle, kod distribucije treba razlikovati distribucijske kanale i fizičku distribuciju s aktivnostima transportiranja, skladištenja, čuvanja i rukovanja. Distribucijski je kanal put robe od proizvođača do potrošača, a fizička je distribucija način dostavljanja, skladištenja i čuvanja robe.²⁵

Moguće varijacije kanala distribucije pojedini autori prikazuju različito, a osnovna je klasifikacija na izravni i neizravni. U izravnom proizvođači neposredno prodaju robu individualnim potrošačima, a u neizravnom se javlja i trgovina. Kotler govori o razinama

²⁵Segetlija, Z.: Uvod u poslovnu logistiku, Ekonomski fakultet Osijek, Osijek, 2008., str 307

kanala pa ističe da svaki posrednik, koji obavlja neki posao u približavanju proizvoda i njegova vlasništva krajnjem kupcu, predstavlja razinu kanala. Proizvođač i potrošač su dio svakog kanala, a za označavanje dužine kanala važne su posredničke razine.²⁶

Neizravni kanal distribucije može biti kratak i dug. U kratkom sudjeluje samo jedna trgovinska organizacija, tako da je ona povezana i s proizvođačima i s potrošačima. U drugome kanalu sudjeluje dva ili više posrednika u prometu robe.

Distributivne funkcije mogu obavljati ne samo trgovinska poduzeća, već i proizvođači pa i potrošači. Tada se razlikuju integrirani i neintegrirani tipovi distribucijskih kanala. Dakle, osnovna ekonomska uloga kanala distribucije i ekonomskog sustava jest transformacija raznovrsne ponude proizvođača u asortiman prema željama potrošača.²⁷

Značenje logistike nabave raste jer se u praksi pokazuje da stalno raste udio nabave u strukturi vrijednosti proizvoda ili usluga. Danas niti jedno poduzeće nije u mogućnosti samo nositi cjelokupnu proizvodnju. Razlozi toga su u visokom tempu razvoja i time povezanoj podjeli rada i specijalizaciji. Glavni cilj logistike nabave je osigurati sigurnu opskrbu.²⁸ Dakle, danas poduzeća djeluju u uvjetima globalizacije i sve višem stupnju međunarodne podjele rada. Stoga ona sada, više nego ikada ranije, moraju težiti stalnom sniženju cijena i specijalizirati se za ono što mogu proizvesti osobito učinkovito ili što im je naročito značajno, dok za ostalo koriste prednosti onih koji postupaju po istome načelu. Na taj način poduzeće sve manje nabavlja iz vlastitih izvora, a sve više se orijentira na opskrbu od dobavljača.

Zadaće logistike nabave ne počinju s primanjem, odnosno ispitivanjem materijala ili robe kako se često predstavlja, već sadrže oblikovanje strukture nabave tako da počinju s utvrđivanjem potreba i izborom dobavljača. Logistika nabave obuhvaća kompleksno planiranje, upravljanje i fizičku obradu toka materijala i nabavljenih dijelova od dobavljača pa do pripreme za proizvodnju, uključujući i informacijske procese potrebite za ciljnu opskrbu proizvodnje. Logistika nabave mora uz najmanje troškove osigurati za proizvodnju potrebne sirovine, dijelove i poluproizvode u potrebno vrijeme, u potrebnim količinama i očekivanoj kvaliteti.

²⁶Ibidem..

²⁷Ibidem., str. 314

²⁸Kovačić, M.: Logistička strategija i struktura pomorske tvrtke, Pomorski zbornik 39 (2001)1, Rijeka, 2001., str 303-326

Logistički se lanac proteže od dobavljača preko logističkih poduzeća do primatelja.²⁹ Prema ovoj ideji sve se zalihe, koje se na više mjesta nalaze u logističkom lancu, obuhvaćaju po mogućnosti u samo jednu razinu za koju se tada određuje najpovoljnije mjesto u lancu, primjerice u skladištu koje zajednički vode primatelj i dobavljač.

2.4. Organizacija zbirnog prijevoza po prometnim granama

Zbirni promet, s obzirom na vrstu prijevoza, dijeli se na željeznički, cestovni, pomorski, riječni, zračni i kombinirani. Željeznički zbirni promet kroz povijest je najviše dominirao. No, tomu se i ne treba toliko čuditi s obzirom da je zbirni promet organiziran 1881. godine u Švicarskoj i vezan je bio uz željeznicu. Uvođenjem zbirnih kontejnera, pojavljuje se mogućnost pogodnijeg prijevoza. Željeznica pruža najjeftiniju uslugu prijevoza robe, posebno za zbirni promet. U odnosu na komadne pošiljke, zbirni prijevoz je jeftiniji 30-40% zbog raznih tarifa koje se nude korisnicima. Zbirni prijevoz specifičan je po tome što svim sudionicima prijevoznog procesa osigurava korist, stoga se smatra suvremenom transportnom tehnologijom u prijevozu robe.

Kao što je ranije spomenuto, međunarodni cestovni prijevoz robe prati niz isprava, bez kojeg njegovo odvijanje ne bi bilo moguće. Pravilo je da se obavljanje prijevoza na teritoriju druge zemlje mora odvijati na temelju odgovarajuće dozvole o prijevozu, osim ako međunarodnim ili bilateralnim sporazumom između država nije drugačije određeno. Države se u vezi s prijevoznim dozvolama mogu sporazumjeti o:³⁰

1. Potpunoj liberalizaciji ulaska ukidanjem dozvola.
2. Liberalizaciji ulaska-raspodjela dozvola bez ograničenja.
3. Razmjeni dozvola na bazi reciprociteta.

Spomenute dozvole klasificiraju se kao:³¹

- univerzalne: jednokratne, višekratne, pogranične i tranzitne

²⁹Segetlija, Z., op.cit., str. 237-239

³⁰Baričević, H.: Tehnologija kopnenog prometa, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2001., str. 170

³¹Ibidem.

- dozvole za kombinirani prijevoz
- CEMT dozvole.

Prilikom ishodovanja dozvola o prijevozu, potrebno je predložiti određene isprave u vezi s osobljem, vozilom i teretom koji se prevozi. U nastavku je na shemi prikazana klasifikacija potrebnih isprava koje se predložavaju prilikom ishodovanja dozvola o međunarodnom prijevozu.

Isprave potrebne za prijevozno osoblje u međunarodnom prijevozu su:³²

- putovnica s valjanom vizom (prema potrebi)
- domaća i međunarodna vozačka dozvola
- knjižica za provjeravanje rada posade vozila, tj. dopušteno vrijeme rada
- putni radni listovi, tj. međunarodni putni nalog
- potvrda o cijepljenju protiv zaraznih bolesti koje traže pojedine zemlje
- bankovno kreditno pismo koje služi za podizanje novca u inozemstvu
- potvrda o obvezatnoj promjeni novca za one zemlje koje to traže
- ček ili štedna knjižica
- EUROCARD ili druga vrsta kreditne kartice za osobnu uporabu
- EURO obrazac u slučaju prometne nezgode
- druge specifične potvrde koje ovise o vrsti prijevoza.

Isprave koje su potrebne za vozilo u međunarodnom cestovnom prijevozu:³³

- interventna knjižica s popisom opreme na vozilu i prikolici
- domaća i međunarodna prometna dozvola
- dozvola za prijevoz po cestama stranih zemalja (licenca)
- potvrda o uređenosti vozila za međunarodni promet, TIR karnet, ukoliko je potpisan sporazum
- potvrda o osposobljenosti vozila za prijevoz živežnih namirnica po propisima međunarodnog sporazuma ATP, ukoliko se radi o takvoj vrsti prijevoza

³² Ibidem., str. 171

³³ Ibidem., str. 171-172

- potvrda osposobljenosti vozila za prijevoz opasnih tereta prema propisima međunarodnog sporazuma ADR, ukoliko se radi o takvoj vrsti prijevoza
- dozvola ili potvrda o osposobljenosti vozila za prijevoz specijalnih pošiljaka
- izjava o količini goriva u spremniku za gorivo na propisanom obrascu za svaku zemlju koja to traži
- servisne i kreditne kartice za nabavku goriva i maziva u inozemstvu
- potvrda o obveznom osiguranju vozila, polica osiguranja i „zelena karta“
- prijevozne kartice za kombinirani prijevoz tereta „cesta-željeznica“ i „cesta-brod“ ukoliko se radi o takvoj vrsti prijevoza
- potvrda o posebnoj opremi na vozilu
- druge isprave potrebne da bi se mogao obaviti prijevoz.

Isprave koje su potrebne za robu u međunarodnom prijevozu:³⁴

- nalog za utovar u polasku ili povratku
- otpremne isprave pošiljatelja
- međunarodni CMR teretni list, pri čemu treba paziti da se uzme dovoljno praznih obrazaca za povratni teret
- popis pošiljki
- veterinarske potvrde, ukoliko se radi o takvoj vrsti prijevoza
- fitopatološke potvrde, ukoliko se radi o takvoj vrsti prijevoza
- SDT potvrda pošiljatelja o otpremi opasne robe
- izvozne, uvozne ili provozne dozvole pošiljke
- isprave koje omogućuju naplatu vrijednosti pošiljke pošiljatelju (otpremička potvrda)
- bankovne ili druge ugovorne akreditivne isprave
- carinski popratni dokumenti: popratnica, karnet TIR, karnet ATA, ukoliko se radi o privremenom izvozu robe, Arabic manifest za prijevoz između arapskih zemalja
- ostali dokumenti potrebni za izvršenje prijevoza
- potvrda o podrijetlu robe
- uvjerenje o kvaliteti robe
- druge isprave po zahtjevu pošiljatelja, primatelja, nalogodavca, carine ili drugih subjekata koji imaju interes i ovlaštenje tražiti takve isprave.

³⁴ Ibidem., str. 172-173

Kada je riječ o zakonskim okvirima odvijanja međunarodnog cestovnog prometa, tada treba istaknuti sljedeće.³⁵

1. Sporazum TIR (Transport International pour l'arout)
2. Sporazum CMR (Convention relative au Contract de transport international de marchandises par route)
3. Sporazum ADR (Accord europeen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route)
4. Sporazum CEMT (Conference Europeen des ministres des transport).

Međunarodni cestovni prijevoz ne bi se danas mogao zamisliti bez primjene režima TIR koji se temelji na konvenciji TIR iz 1959. godine. Ova konvencija je na snazi, ali je 1975. godine revidirana da bi se što bolje iskoristila iskustva koja su u međuvremenu stečena u pogledu režima promjene, kao i radi što boljeg korištenja tehničkog procesa ostvarenog u razdoblju nakon zaključivanja ove konvencije. Revidirana konvencija TIR stupila je na snagu 20.03.1978. godine da bi se teret prevozio što brže, sa što manje smetnji i zadržavanja na graničnim prijelazima, kao i da bi se carinskoj službi olakšao posao, kako u tranzitu, tako i u samom prelasku granica. Režim TIR sadrži četiri osnovna zahtjeva.³⁶

1. Teret (roba) se mora prevoziti u vozilima ili kontejnerima koji pružaju sve garancije u pogledu sigurnosti.
2. Robu mora pratiti međunarodni priznati karnet koji izdaje zemlja koja šalje teret ili robu na prijevoz i koji služi kao kontrolni dokument o otpremnoj, tranzitnoj i uputnoj zemlji.
3. Rad carinske službe otpremne zemlje mora biti priznat od tranzitnih zemalja i uputne zemlje.
4. Sve novčane pristojbe i takse koje se jave u tijeku prijevoza moraju biti osigurane (garantirane) za sve vrijeme trajanja prijevoza međunarodnom priznatom garancijom (jamstvom).

³⁵ Ibidem., str. 173-179

³⁶ Ibidem., str. 174

Olakšan i ubrzan, međunarodni prijevoz robe uvjetovan je oslobađanjem prijevoznika od plaćanja uvoznih pristojbi i taksa u carinarnicama prijelaza za robu koja je u tranzitu (tzv. carinska garancija). Odredbama konvencije TIR propisuje se da se roba mora prevoziti sredstvima koja su konstruirana tako da onemogućavaju svaki pristup u njihovu unutrašnjost kada su plombirani carinskim plombama. Svaki slučaj kršenja ove odredbe mora se utvrditi na lak način. Konvencijom su utvrđene odredbe koje se odnose na konstrukciju i postupke za odobravanje prijevoznih sredstava. Prema tome, roba se prema konvenciji TIR može prevoziti samo u vozilima i kontejnerima odobrenima za ovu vrstu prijevoza. Posebne odredbe konvencije primjenjuju se na specijalne i osobito teške terete koji se ne mogu prevoziti uobičajenim prijevoznim sredstvima. Područje koje obuhvaća konvencija TIR prvobitno je bilo ograničeno samo na prijevoz u cestovnom prometu. Ovo ograničenje primjene režima TIR samo na cestovni prijevoz kasnije je progresivno modificirano u skladu sa zahtjevima bržeg kretanja robe u svim granama prometa. Prema tome, modificiranom konvencijom iz 1975. godine prijevoz se može obavljati u prikolicama koje se prevoze prijevoznim sredstvima cestovnog i željezničkog prometa, kao i u kontejnerima koji se prevoze prijevoznim sredstvima i drugih grana prometa. Prijevoz na osnovi konvencije TIR oslobađa prijevoznika carinskih postupaka na prolaznim carinskim prijelazima. Carinjenje robe obavlja se na polaznoj carini najbližoj mjestu ukrcaja i carini opredjeljenja. Da bi se mogao obaviti prijevoz na temelju konvencije TIR, potrebno je pored odgovarajućih vozila imati i odgovarajuću popratnu dokumentaciju, o čemu je već bilo riječi. Potpisnici konvencije obvezni su na ovom području odrediti (ovlastiti) udruženje ili organizaciju koja će davati garancije (za osiguranje jamstva) i koja se mora obvezati da će preuzeti sve odgovornosti koje garantira ta međunarodna organizacija, te da će izdavati karnete namijenjene prijevozu robe prema konvenciji TIR. Karnet TIR sadrži detaljan popis robe koja se prevozi. Karnet se radi ovjere podnosi carinskim organima (otpreme polazne zemlje) i to istodobno s vozilom i kontejnerom u kojem se roba nalazi ili samo vozilo s robom, ako se roba ne prevozi kontejnerom.

Carinski organi provjeravaju pouzdanost podataka unesenih u karnet, provjeravaju vozilo i kontejner da li su dobro zatvoreni, stavljaju carinske plombe čije brojeve upisuju u karnet. TIR-sustav stvoren je u pokušaju da se smanje brojne poteškoće na koje su nailazili operatori prijevoza, ali i da se istodobno pruži carinskim upravama međunarodni sustav provjere koji bi mogao nadomjestiti uobičajene domaće postupke uz učinkovitu zaštitu prihoda svake pojedine države kroz koju se roba prevozila.

Iz toga proizlaze i osnovna načela TIR-sustava, a to su:³⁷

1. Odobravanje cestovnih vozila i kontejnera. Što se tiče zahtjeva sigurnosti, TIR konvencija određuje da se roba prevozi u kontejnerima ili cestovnim vozilima u teretnim odjeljcima koji su tako konstruirani da nemaju pristup unutrašnjosti nakon što su osigurani carinskom plombom, jer će svako neovlašteno rukovanje biti jasno vidljivo.
2. Međunarodni jamstveni sustav. Sustav je sačinjen tako da nacionalno jamstveno udruženje u svakom trenutku osigurava pokriće rizičnih carina i pristojbi za vrijeme prijevoznih operacija, ako se TIR prijevozni operator ne može pozvati na odgovornost.
3. KARNET TIR. On postavlja najmanje vidljiv element čitavog TIR-sustava, jer pored TIR-pločice na samom vozilu jesu karneti TIR koji također, sačinjavaju administrativnu okosnicu TIR-sustava.
4. MEĐUNARODNO PRIZNANJE MJERA CARINSKE KONTROLE. Četvrti i posljednji element na kojem počiva TIR-sustav je načelo da mjere carinske kontrole poduzete u zemlji polaska trebaju prihvatiti zemlje provoza i odredišta. Da bi se spriječila zlouporaba karneta TIR, IRU (Međunarodna unija za cestovni prijevoz) uvodi u praksu novi institut: provjeru razrješenja karneta TIR u jednoj od IRU-SGS-društvo za kontrolu kvalitete, Švicarska) /TIR kontrolnih poslovnica koje se nalaze u određenoj zemlji. Iz tog instituta proizlaze sljedeće upute, kojih su se obvezni pridržavati svi prijevozni djelatnici kojima je dozvoljena uporaba karneta TIR:
 - Od 01.09.1995.godine IRU-SGS/TIR kontrolni sustav počeo je djelovati pa se od tog datuma zahtijeva od svih prijevoznika-korisnika obvezatno, bez odlaganja, potvrđivanje (provjera) razrješenja karneta TIR u jednoj od IRU-SGS/TIR kontrolnih poslovnica, koje se nalaze u odredišnoj zemlji, a što je vidljivo iz adresara IRU-SGS-TIR kontrolnih poslovnica, koje izdavačka društva dostavljaju svim ovlaštenim korisnicima karneta TIR.
 - Svi korisnici karneta TIR koji u potpunosti ne budu slijedili ove upute, koji odmah ne predaju karnete TIR IRU-SGS/TIR kontrolnim poslovnicama bit će trajno isključeni iz sustava TIR.
 - Od 01.10.1995. godine primjenjuju se sankcije u slučaju nepridržavanja ovih uputa ili u slučaju nekorištenja IRU-SGS/TIR kontrolnih poslovnica.

³⁷Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, osnovni i specijalni poslovi – poslovna politika, Istarska naklada, Pula, 1985., str. 145

- U slučaju djelomičnog ili potpunog razrješavanja karneta TIR kod carinskih vlasti, vlasnik karneta TIR obvezan je odmah dostaviti iskorišteni karnet TIR zajedno s popratnim ispravama IRU-SGS/TIR kontrolnoj poslovnici koja se nalazi u blizini te iste određene carinarnice.
- Da bi se razriješio karnet TIR od strane IRU-SGS/TIR kontrolne poslovnice, obveza je svakog prijevoznika dragovoljno sastavljanje isprava koje dokazuju pravilno razrješenje, uključujući:
 - izvorni primjerak CMR teretnog lista, koji se odnosi na prijevoz pod okriljem karneta TIR ili neki dokument iste vrijednosti,
 - primjerak carinske deklaracije ili slične odgovarajuće isprave carinskih vlasti, koja ima isti broj i datum koji odgovara broju karneta TIR.
- IRU-SGS/TIR nadzorni djelatnici će provesti provjeru svih dostavljenih isprava i unijeti potvrdu o razrješenju ili, kada za to postoje razlozi, otkrivene nepravilnosti u kompjuterski sustav podataka, koji će biti prosljeđen IRU i izdavačkim društvima, najkasnije u roku od 48 sati od karneta TIR.
- Ako je kontrola karneta TIR dala zadovoljavajuće rezultate, zaštitna naljepnica zajedno s kontrolnim bar-codom biti će prilijepljena na karnet TIR, a odgovarajuće informacije u svezi s time bit će dostavljene IRU i izdavačkim društvima.
- Ako rezultat pregleda nije zadovoljavajući, zbog otkrivenih nepravilnosti, na karnet TIR će biti stavljen samo pečat koji pokazuje da je karnet pregledala SGS poslovnica. Karnet TIR će zatim biti vraćen prijevozniku, koji će po povratku morati neodložno dostaviti izdavačkom društvu sve isprave koje nedostaju, kako bi se omogućilo pravilno razrješenje karneta TIR.

Tako dugo dok to nije učinjeno, IRU će provesti sankcije nad vlasnikom karneta TIR. Ovisno o ozbiljnosti otkrivenih nepravilnosti, vlasnik karneta TIR može odmah biti isključen iz sustava TIR kao što je predviđeno i utvrđeno deklaracijom sporazuma od strane prijevoznika.

5. IRU-SHS/TIR kontrolna poslovnica će zadržati sve one karnete TIR, kojima je istekao rok valjanosti kao i one za koje je IRU izvijestila da su ukradeni. Prijevoznici će primiti potvrdu od strane SGS kontrolne poslovnice za zadržane karnete TIR, kao i za perforirane odjeljke na stražnjem dijelu korica karneta TIR.

6. U vrijeme kada su SGS kontrolne poslovnice zatvorene, mole se prijevoznici da nakon razrješenja karneta TIR ubace perforirani odjeljak na stražnjem dijelu korica karneta TIR u za to predviđeno mjesto. Na perforiranom odjeljku karneta TIR treba ispisati broj carinske isprave koji odgovara broju na karnetu TIR, datum podnošenja od strane carinarnice i vrijeme dolaska prijevoznika u IRU-SGS/TIR kontrolnu poslovnicu.

Prijevoz robe prema CMR sporazumu odnosi se na odgovornost vozara za radnje i propuste njegovih predstavnika i svih ostalih subjekata čijom se uslugom koristio u obavljanju međunarodnog prijevoza cestom. Prema ovom sporazumu prijevoz se obavlja uz korištenje međunarodnog teretnog lista i roba se za vrijeme prijevoza nalazi pod carinskim nadzorom. Prijevozni proces prema sporazumu CMR odvija se u tri faze:³⁸

1. U prvoj fazi se daju upute o mogućnostima prijevoza.
2. Druga faza je provođenje prijevoznog procesa.
3. Treća faza predstavlja tehničku, administrativnu i komercijalnu komponentu.

Treba spomenuti i istaknuti međunarodni sporazum o prijevozu opasnih tvari (ADR), s obzirom na činjenicu da udio prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu prema ostalim vrstama robe iznosi značajan postotak. S obzirom na opasnost i moguću štetnost zbog nepravilnog rukovanja tim sredstvima potrebno je poznavati regulativu na tom planu. Uredno funkcioniranje cestovnog prijevoza osnovna je pretpostavka za izbjegavanje nezgoda i loših posljedica (zdravstvenih za ljude i ekoloških za okolinu, materijalnih i dr.) pri prijevozu opasnih tvari.

Da bi se zadovoljili osnovni zahtjevi: brzo, kvalitetno i sigurno, potrebno je uvažavati i primjenjivati sve tehničko-tehnološke, sigurnosne i normativno-pravne mjere i radnje za vrijeme prijema, skladištenja, prijevoza i isporuka opasnih tvari korisnika prijevoza. Prijevoz roba u međunarodnom prijevozu prema sporazumu CEMT odvija se samo u zemljama potpisnicama spomenutog sporazuma. Koristi se za prijevoz robe između mjesta utovara i mjesta istovara koja se nalaze u dvjema različitim zemljama članicama Europske konferencije ministara prometa.

³⁸ Ibidem., str. 177

3. FAZE ORGANIZIRANJA ZBIRNOG PRIJEVOZA ROBE

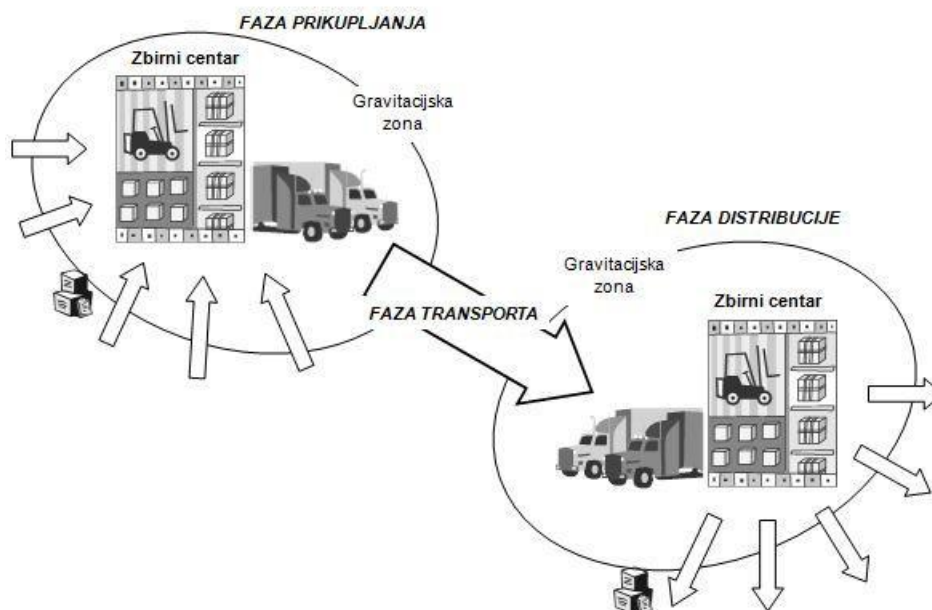
Kako bi se na što bolji način prikazale faze organiziranja zbirnog prijevoza robe, u nastavku ovoga poglavlja obrađene su sljedeće tematske jedinice: temeljne faze organiziranja zbirnog prijevoza i međunarodna špedicija i uloga logističkog operatera u zbirnom prijevozu.

3.1. Temeljne faze organiziranja zbirnog prijevoza

Sustav zbirnog prometa sastoji se od 3 osnovne faze: ³⁹

- faza prikupljanja odnosno konsolidacije
- faza transporta
- faza distribucije.

Na slici 3.1.1. prikazane su faze zbirnog prijevoza.



Slika 3.1.1. Faze organizacije zbirnog prijevoza

Izvor: Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2010., str. 210

³⁹Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2010., str. 210

3.1.1. Konsolidacija

U ovoj se fazi odvija preuzimanje komadnih pošiljaka različitih pošiljatelja te se pošiljke prikupljaju na jednom mjestu - zbirnom centru. Osim prikupljanja pošiljaka na jednom mjestu, ova faza obuhvaća i razvrstavanje komadnih pošiljaka prema odredištima. Također, dolazi i do formiranja i otpreme zbirnih pošiljaka za pojedine prijevozne pravce, tj. gravitacijske zone odredišta.⁴⁰

3.1.2. Transport

Kao druga faza navodi se faza transporta. Ona se sastoji od prijevoza zbirne pošiljke između dva različita zbirna centra, tj. prijevoza od otpremnog do odredišnog zbirnog centra. Zbirni prijevoz robe provodi se između glavnih zbirnih centara te se još naziva linija ili most. Za takvu vrstu prijevoza značajno je da se on redovito odvija prema unaprijed utvrđenom rasporedu, bez obzira na broj prikupljenih pošiljaka. Potrebno je napomenuti da se pri takvom prijevozu logistički operateri izlažu određenom riziku jer moraju korisnicima jamčiti određeni rok isporuke (transit time), a to znači da mora prevesti robu čak i kada kamion nije optimalno popunjen odnosno kada broj pošiljaka nije dovoljan za pokriće troškova prijevoza.⁴¹

3.1.3. Distribucija

Kada se obavi prijevoz robe između zbirnih centara, ona mora doći do primatelja te robe. U trećoj fazi se obavlja prihvatanje i rastavljanje zbirne pošiljke u odredišnom zbirnom centru. Osim toga, potrebno je i dostaviti pošiljke do krajnjih primatelja pa tako ova faza obuhvaća i taj segment.⁴²

⁴⁰Ibidem.

⁴¹Ibidem.

⁴²Ibidem.

U uvjetima dinamičkog okruženja kontakti između proizvođača i potrošača ostvaruju se posredno, preko distribucije. Distribucija je element marketing-miksa pomoću kojeg gospodarski subjekti uspostavljaju vezu s tržištem.

To je skup aktivnosti koje uključuju sve one poslove koji se poduzimaju da bi se proizvodi dopremili do potrošača, i to kako do potrošača proizvoda široke potrošnje tako i do potrošača proizvoda proizvodne potrošnje. Za svrsishodno odvijanje distribucije navedeno se uobličuje u politiku distribucije pod kojom se podrazumijeva skup kriterija i principa na temelju kojih se vrši odlučivanje o distribuciji.

Distribucija ima dva elementa – kanale distribucije i fizičku distribuciju.

Kanal distribucije predstavlja sistemski organiziranu aktivnost koja ima za zadatak da roba od proizvođača dođe do potrošača na vrijeme, mjesto i u formi pogodnoj za upotrebu. Svrha im je da omoguće širok asortiman proizvoda i usluga koje kupci traže i po cijeni koju su spremni da plate. Upravo tim kanalima distribucija obavlja se i svrha distribucije. Tako se unutar same distribucije razlikuju:⁴³

1. Direktni kanali distribucije – to su kanali putem kojih proizvođači sami prodaju proizvode krajnjim korisnicima. Prednosti su neposredan kontakt s kupcima i kontrola nad proizvodima, što je neophodno kada se radi o proizvodima velike vrijednosti, sofisticiranim proizvodima i proizvodima koji imaju velik obim prodaje, a nedostaci su visoki troškovi prodaje uslijed organiziranja prodajne mreže.
2. Indirektni kanali distribucije – se koriste u većini slučajeva, jer većina firmi nije u stanju odnosno financijskim mogućnostima samostalno organizirati prodaju pa je u tom slučaju prepušta drugim, za to specijaliziranim i kvalificiranim poduzećima.

3.2. Međunarodna špedicija i uloga logističkog operatera u zbirnom prijevozu

Posao logističkog operatera u cjelokupnoj realizaciji zbirnog prijevoza robe sastoji se od skupljanja malih pošiljaka, razvrstavanja samih pošiljaka po pravcima, određivanja

⁴³Zelenika, R. op.cit. 2005., str. 29

tehnologije prijevoza i slanja okrupljenih pošiljaka s jednim prijevoznim dokumentom do destinacije koja je najbliža mjestu u kojemu će pošiljka biti isporučena. Kada govorimo o međunarodnom prijevozu robe, za organizaciju zbirnog prijevoza robe nije dovoljan jedan logistički operater. Jedan logistički operater nastupa kao pošiljatelj, a drugi kao primatelj. Logistički operater koji u međunarodnoj trgovini nastupa kao pošiljatelj, skuplja pošiljke, oblikuje zbirnu pošiljku i otprema robu. Onaj logistički operater koji nastupa kao primatelj, prima pošiljku i distribuira robu daljnjim primateljima. Primatelji do kojih dolazi roba također mogu biti logistički operateri, prijevoznici ili druge osobe koje zastupaju vlasnika robe. Logistički operateri koji posluju sa zbirnim pošiljkama i ostvaruju veliki obrt (preko 200 tona zbirne robe po pojedinom pravcu), najčešće imaju u zakupu kamione za prijevoz pošiljaka koji prometuju između dva glavna zbirna centra. Takva veza omogućava im prijevoz puno za prazno. S obzirom da se prijevozni proces ponavlja u istim terminima tijekom ugovorenog razdoblja, prijevoznik osigurava ukrcaj u vozilo prema unaprijed dogovorenim uvjetima (npr. roba se prevozi ponedjeljkom i petkom). Logistički operater mu je dužan platiti ugovorenu naknadu koja ne ovisi o količini robe koja je ukrcana. Isti princip formiranja, otpreme, prijevoza i distribucije zbirnih pošiljaka primjenjuje se u zračnom i kontejnerskom prometu.⁴⁴

3.2.1. Pojam i značaj međunarodne špedicije

Riječ "špedicija" potječe od latinske riječi "expedire", što u doslovnom prijevodu znači "odriješiti", dok se u praktičnoj primjeni prevodi s "otpremiti", "otposlati".⁴⁵ U znanstvenim i stručnim djelima stranih i domaćih autora, pojmovi "špedicija" i "špediter" različito su definirani. Te pojmove je najadekvatnije definirao prof. dr. Ante Turina, najpriznatiji hrvatski ekspert za tematiku špedicije, odnosno otpremništva. Prema Turini⁴⁶ pod špedicijom treba razumjeti specijaliziranu privrednu djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme robe i drugim poslovima koji su s tim u vezi. Špediciju obavlja logistički operater, a to je privrednik, pravna ili fizička osoba koja se isključivo bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata pomoću vozara i drugim poslovima koji su s tim u vezi.

⁴⁴Šafran, M.: Organizacija zbirnog prometa robe, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2009.

⁴⁵Zelenika, R.: Špediterovo pravo, četvrto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., str. 23

⁴⁶Turina, A.: Međunarodna špedicija, I knjiga, Viša pomorska škola u Rijeci, Rijeka, 1965., str. 8 - prema: Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996., str. 51

Špedicija je uslužna djelatnost, koja se bavi organiziranjem i premještanjem (otpremom i dopremom) robe u prostoru i koordinacijom svih učesnika u premještanju robe. Premještanjem robe podrazumijeva se cijeli sustav djelatnosti koje omogućavaju nesmetano kretanje robe. Bitno je u prvom redu poznavanje robe i njezinih bitnih obilježja, zatim pronalaženje najpovoljnijeg puta, zatim uskladištenje robe, kao i osiguranje carinskih formalnosti (ako se radi o kretanju robe preko granice), pa utovar, istovar, kvantitativna i kvalitativna kontrola robe, financiranje kao i neke druge djelatnosti.

Špedicija je jedan složen dinamički sustav međusobno povezanih raznih faktora. Logistički operater bi morao dobro poznavati zakone zemalja kroz koje roba prolazi kao i tehnike međunarodne trgovine, međunarodne transportne propise, trgovačke propise, bankarske, osiguravajuće i carinske propise kao i sve nastale promjene i izmjene na tom planu kako bi omogućio svom komitentu što ekonomičniju otpremu odnosno dopremu robe od svog komitenta do određenog mjesta preuzimanja i obratno. Osim toga, bitna je i njegova vještina snalaženja u prostoru za vrijeme razmjene robe.⁴⁷

3.2.2. Pojam i uloga špeditera kao logističkog operatera

Špediciju obavlja logistički operater, a to je privrednik, pravna ili fizička osoba koja se isključivo i bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata pomoću vozara i drugim poslovima koji su s tim u vezi. Logistički operater svojom djelatnošću štiti interes komitenta u prometnoj privredi. U pravilu, on ne obavlja prijevoz robe, no, on angažira vozara i sva druga neophodna uslužna poduzeća u prometu radi realiziranja transporta komitentove robe u svoje ime i za račun komitenta, ali i on može obavljati prijevoz robe.⁴⁸ Logistički operateri se mogu u vanjskotrgovinskom procesu pojavljivati kao:⁴⁹

1. Logistički operater u statusu komisionara je posrednik između izvoznika i uvoznika kao špediterovih nalogodavatelja i drugih aktivnih sudionika vanjskotrgovinskog i

⁴⁷Zelenika, R.: Obveze, prava i odgovornosti nalogodavatelja u posebnim slučajevima otpreme, dopreme i provoza stvari, Hrvatska pravna revija. 3 (2003) 1, Rijeka, 2003., str. 17-18

⁴⁸Vidović, T.: Međunarodni transport i osiguranje robe i potraživanja u vanjskotrgovinskom poslovanju, Hrvatska gospodarska revija: časopis za ekonomiju i pravo. 46 (1997), Zagreb, 1997., str. 55-56

⁴⁹ Ibidem, str. 57

prometnog sustava, kao što su prijevoznici svih prometnih grana, prometni agenti, skladištari, morske luke, drugi logistički operateri. Komisionar je vanjskotrgovinski posrednik koji posluje u svoje ime, a za račun i po nalogu svoga komitenta.⁵⁰

2. Logistički operater u statusu agenta, odnosno zastupnika, je posrednik između izvoznika i uvoznika kao špediterovih nalogodavatelja i nekih sudionika vanjskotrgovinskog i prometnog sustava, prije svega carinskih tijela i osiguravatelja koji obavlja špediterske poslove u tuđe ime i za tuđi račun, odnosno u ime, po nalogu i za račun nalogodavatelja.⁵¹ Logistički operater u statusu agenta, odnosno zastupnika, obavlja dva važna osnovna posla:⁵² 1) obavlja brojne, kompleksne, stručne, odgovorne i neophodne poslove i radnje u carinskom postupku i 2) sklapa ugovore o transportnom osiguranju.

Logističke aktivnosti u vezi s upravljanjem robnim tokovima obavljaju logistički operateri, a to su gospodarstvenici, pravne ili fizičke osobe koje se isključivo i u obliku stalnog zanimanja bave organizacijom i/ili izvršavanjem logističkih procesa u vezi s manipuliranjem, prijevozom, prijenosom, premještanjem, distribucijom sirovina, poluproizvoda, gotovih proizvoda, stvari, tvari (...), od točaka isporuke preko točaka razdiobe do točaka primitka.⁵³ Svaki logistički operater redovito obavlja sve funkcije klasičnih logističkih operatera, a to su:⁵⁴ prostorna, vremenska, kvantitativna, kvalitativna, kreditna i propagandna funkcija.

Temeljna funkcija logističkih operatera, koja ima uporište u definicijama logističke špedicije kao znanosti, logističke špedicije kao aktivnosti, logističkih operatera (...), ogleda se u tome da logistički operateri u upravljanju robnim tokovima, logističko distribucijskim tokovima, financijskim tokovima, vlasničkim tokovima i informacijskim tokovima osmisle i implementiraju najbolja tehnološka, organizacijska, ekonomska, pravna i ekološka rješenja procesa proizvodnje, skladištenja, trgovine, transporta i prometa, distribucije (...), kako bi se cjelokupni procesi logističke industrije odvijali brzo, sigurno, racionalno i profitabilno.⁵⁵

Logistički operateri igraju veoma važnu ulogu u ostvarivanju temeljnih misija svih specijalističkih logističkih sustava. To zapravo znači da oni omogućuju da se kvalitetni

⁵⁰ Andrijanić, I.: Poslovi u vanjskoj trgovini, Mikrorad, Zagreb, 2001., str. 60

⁵¹ Ibidem, str. 74

⁵² Ibidem, str. 75

⁵³ Zelenika, R.: Temelji logističke špedicije, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005., str. 312

⁵⁴ Ibidem.

⁵⁵ Ibidem.

proizvodi u optimalnim količinama i primjerenim asortimanima distribuiraju na prava mjesta, u pravim trenutcima i uz najpovoljnije uvijete za sve logističke subjekte u logističkoj industriji. Takvu ulogu mogu odigrati samo oni logistički operateri u kojima je zaposlen odgovarajući broj logističkih menadžera i specijalističkih stručnjaka koji raspolažu primjerenim kvantumom interdisciplinarnih, multidisciplinarnih, transdisciplinarnih i pluridisciplinarnih znanja, spoznaja, zakona, zakonitosti, teorija, načela i sl. Osim navedenih univerzalnih zadaća i uloga logističkih operatera, oni obavljaju i specifične zadaće i igraju posebne uloge. Najvažnije funkcije logističkih operatera u logističkim sustavima jesu:⁵⁶

- megalogistička funkcija
- globalnologistička funkcija
- makrologistička funkcija
- mikrologistička funkcija
- interlogistička funkcija
- intralogistička funkcija
- servisnologistička funkcija
- intralogistička funkcija
- distribucijskologistička funkcija
- informacijskologistička funkcija
- menadžmentskologistička funkcija
- primarnologistička funkcija
- sekundarnologistička funkcija
- tercijarnologistička funkcija
- kvartarnologistička funkcija
- kvintarnologistička funkcija
- održivologistička funkcija
- ostale logističke funkcije

3.2.3. Poslovi logističkog operatera

⁵⁶ Ibidem.

Pod poslovima međunarodnih logističkih operatera podrazumijevaju se gospodarske usluge vanjskotrgovinskog prometa, odnosno poslovi: otpreme robe iz vlastite u strane zemlje (izvoz), dopreme robe iz stranih u vlastitu zemlju (uvoz) i provoza robe između stranih preko vlastite zemlje (provoz ili tranzit) koje obavljaju logistički operateri, te obavljanje drugih propisanih ili uobičajenih specijalnih (sporednih) poslova i radnji u vezi s otpremom, dopremom ili provozom robe.⁵⁷

Tarifno-konjuktorni poslovi obuhvaćaju sve aktivnosti koje logistički operater, odnosno za to specijalizirani odjel poduzeća, radi:

- pružanje stručne pomoći komitentima,
- unapređenje tržišne pozicije te
- pružanje stručne podrške operativnom sektoru tvrtke.

U stručnom smislu tarifno-konjuktorni odjel pokriva sve elemente logističkih poslova, a sastavljen je od komercijalista, stručnjaka za pojedine vrste prijevoza i stručnjaka za carinska pitanja. Najvažniji tarifno-konjuktorni poslovi vezani su uz sljedeće pojmove: akvizicija, stručni savjeti i informacije, istraživanje tržišta, ugovori i ponude za obavljanje logističke usluge, refakcija, stimulacija i agencijske provizije, reklamacija te instradacija⁵⁸

S gledišta logističkog operatera, istraživanje tržišta zapravo znači prikupljanje informacija o poslovnim aktivnostima subjekata, ponudu i potražnju prijevoznih kapaciteta. Subjekti ponude prijevoznih kapaciteta su terminali, robno-transportni centri, prijevoznici i luke itd., a subjekti potražnje prijevoznih kapaciteta su uvoznici i izvoznici. Brojni su potencijalni izvori poslovnih informacija, a neki od njih su osobni kontakti i poznanstva s poslovnim ljudima, korespondenti u inozemstvu, neposredni kontakti sa subjektima ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta, državne institucije i agencije te međunarodni sajmovi, prezentacije i organizirani skupovi poslovnih ljudi. Prikupljene tržišne informacije pretpostavljaju osnovu za donošenje odluka u tekućem poslovanju, kao i za planiranje budućih poslovnih aktivnosti.

Akvizicija (lat. Equirire = pridobiti, privući) predstavlja skup aktivnosti koje logistički operater poduzima radi privlačenja i pridobivanja novih komitenata i novih poslova. Izbor i način provedbe tih aktivnosti odražava njegovu poslovnu filozofiju, kao i strategiju nastupa na tržištu. Temeljne pretpostavke za uspješnu akviziciju su:

- istraživanje i praćenje tržišta

⁵⁷ Zelenika, R. op.cit., str., 26-27

⁵⁸ Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M. op.cit., str. 129

- konkurentne cijene usluga
- odgovarajući pristup potencijalnim korisnicima usluga
- kvalitetna i cjelovita ponuda usluga logističkih operatera
- poslovni ugled logističkih operatera.

Kako bi zadržao dobre poslovne odnose i po mogućnosti proširio uspostavljenu suradnju, logistički operater, uz proširenje poslovnih aktivnosti novim poslovima, jednaku pažnju mora posvetiti postojećim komitentima.⁵⁹ Ponuda za obavljanje logističke usluge može se odnositi na određeni posao, kao npr. uvoz ili izvoz određene pošiljke, a može biti i općenita, s uvjetima koji su primjenjivi na sve pošiljke određenog komitenta. Prihvatanje ponude od strane komitenta u praktičnom i formalno-pravnom smislu ima isti značaj kao i zaključenje ugovora, odnosno obvezuje strane na primjenu uvjeta koji su navedeni u ponudi. Ugovor o obavljanju logističke usluge uređuje sve pojedinosti poslovnih odnosa logističkog operatera i komitenta, a sadrži sljedeće osnovne elemente:

- ugovorne strane
- predmet ugovora
- cijenu i način obračuna
- uvjete plaćanja
- datum stupanja na snagu, rok važnosti i otkazni rok
- odredbu o primjeni Općih uvjeta poslovanja međunarodnih logističkih operatera Hrvatske
- pečat i potpis ovlaštenih osoba kod ugovornih strana.⁶⁰

Logistički operater je po prirodi svog posla vrstan poznavatelj i praktičar tehnologije prometa svih prometnih grana, kao i stručnjak za prometne, carinske te vanjskotrgovinske propise. Izuzev toga, logistički operater kroz svoje poslovanje ima stalan uvid u tajne ponude i potražnje na tržištu prijevoznih kapaciteta, kao i u aktualne uvjete odvijanja prijevoza roba u međunarodnom prometu. Stoga je logistički operater nezaobilazan konzultant pri određivanju optimalnog prijevoznog rješenja, postavljanja vanjskotrgovinskog posla u domeni carinskih propisa, te izradi vanjskotrgovinskih poslova. Rezultat njegova poslovanja je najčešće

⁵⁹Ibidem, str. 45

⁶⁰ Ibidem.

smanjenje prijevoznih troškova i rizika koji iz prijevoza proizlaze, te povećanje sigurnosti izvršenja preuzetih obveza glede isporuke odnosno preuzimanja robe.⁶¹

Intradaciju možemo definirati kao izbor optimalnog prijevoznog puta, prijevoznog sredstva, najpovoljnijeg načina prijevoza, odnosno tehnologije transporta i određivanje najpovoljnijeg vremena u kojem će roba biti otpremljena, dopremljena ili tranzitirana.⁶² Dužnost je logističkog operatera da se pridržava uputa nalogodavca o pravcu prijevoza, izboru prijevoznog sredstva, načinu prijevoza te ostalih uputa koje su mu zadane. Ako ti podaci nisu dati u nalogu, logistički operater će sam donijeti odluku o njima i to tako da budu u skladu s interesima nalogodavca.⁶³ Prema zakonu o obveznim odnosima, logistički operater je dužan držati se uputa o pravcu puta, sredstvima i načinu prijevoza te ostalih uputa o pravcu puta, sredstvima i načinu prijevoza te ostalih uputa dobivenih od nalogodavca. U slučaju da nalogodavac nije odredio ni sredstvo ni način prijevoza, logistički operater će ih odrediti kako zahtijevaju interesi nalogodavca u danom slučaju.

Određivanje optimalnog prijevoznog puta u cestovnom prometu predstavlja izbor puta kojim će logistički operater organizirati otpremu, dopremu ili prijevoz nalogodavčeve robe od otpremnog mjesta u jednoj do odredišnog mjesta u drugoj državi.⁶⁴ Određivanje prijevoznog sredstva u cestovnom prometu može postati problematično u slučaju organizacije otpreme, dopreme i prijevoza robe multimodalnim, odnosno integralnim transportom na većim udaljenostima na kojima najčešće redovito postoje paralelne linije različitih prijevoznih sredstava. Da bi logistički operater izabrao najpovoljnije prijevozno sredstvo, on, uz ostalo, mora poznavati sve prednosti i nedostatke suvremenih oblika manipuliranja i transporta robe, tj. paletizacije, kontejnerizacije, huckepack i drugih transportnih tehnologija, kao i sve tehničke, tehnološke, pravne i organizacijske teškoće koje postoje u odnosima brojnih sudionika u suvremenom međunarodnom cestovnom prometnom sustavu.

U cestovnom prometu, određivanje najpovoljnijeg načina prijevoza u najužoj je svezi sa svojstvima robe koju je nalogodavac povjerio logističkom operateru radi organiziranja otpreme, dopreme i prijevoza, kao i ostalim obilježjima intradacije. Pritom, sve ekonomske prednosti cestovnog transporta mogu doći do izražaja u multimodalnom transportu. Vrijeme odnosno brzina otpreme, dopreme i prijevoza robe u međunarodnom cestovnom prometu

⁶¹ Ibidem., str. 132

⁶² Zelenika, R. op.cit., str. 118

⁶³ Ibidem. str. 119

⁶⁴ Ibidem.

gotovo redovito bitno utječe na izbor prijevoznog puta i prijevoznog sredstva, posebice kod prijevoza lako pokvarljive ili sezonske robe čiji plasman zavisi od pravodobnog prispjeća na tržište, prijevoza živih životinja i slično. Logistički operater se u procesu otpreme pojavljuje kao stručnjak za prijevozna pitanja te često na sebe preuzima brojne zadatke koje nalogodavac ne bi bio u stanju sam tako ekonomično obaviti, što naročito dolazi do izražaja u instradaciji. Dužina prijevoznog puta često ne mora biti mjerilo troškova prijevoza, tj. njegove ekonomičnosti. Troškovi transporta uvelike ovise o prijevoznim tarifama, a logistički operater koji dobro poznaje sva tarifna kretanja može tako pronaći povoljnije putove za prijevoz robe.

Proračuni najpovoljnijeg načina prijevoza se ne rade samo na temelju tarifa, nego i na temelju svojstava robe i ovisno o njima potrebne brzine prijevoza i raznih potrebnih radnji (doleđivanju, pretovaru, vaganju i slično). Što se tiče tarifa, ne uzimaju se u obzir samo troškovi prijevoza, već i brojni drugi sudionici u transportnom procesu (skladištar, kontrolor robe, veterinarska tijela i drugo). Argument za postizanje popusta u pogledu tarifa može biti i veća količina robe koja se prevozi, što je također zadatak logističkog operatera. On je upućen u uvjete pod kojima se može ostvariti tarifa manja od nominalne. To je naročito prisutno u međunarodnom prijevozu gdje se ne primjenjuju službene tarife, već posebni ugovoreni aranžmani uvjetovani potrebnim prijevoznim putem i načinom prijevoza. Potrebno je navesti i utjecaj ugovorene paritetne klauzule (prema INCOTERMSU) na instradaciju. Instradacija će ovisiti o tome dokle sežu kompetencije logističkog operatera koje se tiču njegove obveze da osigura pošiljku, ugovori prijevoz i ostale usluge, pri čemu je njegov cilj da one imaju što veći doseg. Svi sudionici u hrvatskom privrednom sustavu svoje pojedinačne interese usklađuju s općim nacionalnim interesima, što znači, iako o tome ne postoje izričiti propisi, da će logistički operater nastojati usmjeriti otpremu, dopremu i prijevoz robe, kad god je to moguće, na nacionalni prijevozni sustav. Time se sprečava nepotreban odljev deviznih sredstava, a istodobno se upošljavaju nacionalni prijevozni kapaciteti.

Osim naknade koja logističkom operateru pripada za obavljanje usluge, on značajne prihode ostvaruje i temeljem svoje uloge organizatora prijevoza. Refakcija je povrat dijela ukupno plaćenih troškova prijevoza unutar određenog vremenskog razdoblja. Logistički operateri koji stalno otpremaju i dopremaju velike količine robe dobivaju i stimulaciju, odnosno dodatnu nagradu ukoliko u određenom vremenskom razdoblju predaju na prijevoz ukupnu količinu robe koja prelazi određeni iznos.

Provizija je naknada koju prijevoznik odobrava logističkom operateru temeljem zaključenog agencijskog ugovora, kao nagradu za zapošljavanje prijevoznih kapaciteta. Ta naknada se obračunava u određenom postotku od ugovorene cijene prijevoza.⁶⁵ Nositelj prava iz ugovora o prijevozu ima pravo na povrat više naplaćenih prijevoznih troškova, kao i na naplatu drugih potraživanja koja su nastala temeljem ugovora o prijevozu. Reklamacije u pravilu podnosi logistički operater, bez obzira da li je sam nositelj prava iz ugovora o prijenosu ili ih podnosi na temelju punomoći, u ime i za račun komitenta.⁶⁶

Reklamacija predstavlja poseban postupak odnosno prigovor jedne od ugovornih stranaka iz ugovora o prijevozu robe cestom, tj. prijevoznika i korisnika prijevoza (u ovom slučaju, logističkog operatera u ulozi primatelja ili pošiljatelja) ili reklamacija je mirno rješavanje međunarodnih sporova iz ugovora o prijevozu bez sudskog postupka. Reklamacije se mogu odnositi na:

1. Vraćanje više naplaćenih prijevoznih troškova. Prijevoznik mora po službenoj dužnosti vratiti nositelju prava više naplaćene iznose prijevoznih troškova. Odgovarajuće iznose vraća služba za kontrolu prihoda prijevoznika na taj način što nositelju prava dostavlja izvješće o više naplaćenim prijevoznim troškovima.
2. Naplatu manje plaćenih prijevoznih troškova. Naplata manje plaćenih prijevoznih iznosa obavlja se na temelju pismenog poziva prijevoznika. U Republici Hrvatskoj je rok naplate 15 dana od uručenja pismenog poziva.
3. Naplatu drugih potraživanja nastalih na osnovu ugovora o prijevozu (gubitak, oštećenje, prekoračenje roka isporuke). Reklamacija za naplatu drugih potraživanja podnosi se pismeno uz prilagođavanje potrebnih isprava.

Operativni poslovi su poslovi koje obavlja logistički operater u izvršenju dispozicije komitenta, odnosno pri otpremi i dopremi roba u međunarodnom prometu. U praktičnoj realizaciji poslova uvijek su zastupljeni glavni elementi njihovog tijeka te operativne tehnike, dok je obavljanje pojedinih radnji uvjetovano posebnostima potreba u svakom pojedinom slučaju dopreme, odnosno otpreme roba. Samu strukturu operativnih poslova čini niz funkcionalnih skupina radnji, koje su u kronološkom slijedu vezane uz pojedine faze izvršenja dispozicije komitenta, odnosno pojedine faze pojedinog pothvata. Svaka radnja odnosno

⁶⁵ Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M. op.cit. str. 133

⁶⁶ Ibidem., str. 134

postupak koju logistički operater u određenom trenutku poduzima proizlazi iz njegove uloge u prijevoznom pothvatu, a sam sadržaj i redoslijed tih radnji je određen osnovnim obilježjem koje njegovom zadatku daje dispozicija komitenta.

Prema definiciji A. Turine pojam instradacije podrazumijeva kao izbor prijevoznog puta kojim će se roba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati od otpremnog mjesta u jednoj do odredišnog mjesta u drugoj državi, izbor prijevoznog sredstva kojim će roba biti otpremljena, dopremljena ili tranzitirana na određenom putu, određivanje načina prijevoza i određivanje vremena u kojemu se roba treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati od otpremnog do odredišnog mjesta. Predajući robu na prijevoz prijevozniku logistički operater je dužan, ako to u dispoziciji nije učinio nalogodavac, odrediti prijevozni put birajući sredstvo prijevoza i put kojim će se roba kretati. Logistički operater je dužan voditi računa da to bude put koji će biti najpovoljniji za nalogodavca.⁶⁷ Odabir prijevoznog puta, sredstva, načina prijevoza i vremena u kojem se roba otprema ovisi o sljedećim čimbenicima: oblicima racionalizacije manipuliranja i transporta robe ili suvremene tehnologije transporta, troškovima, brzini i kvaliteti otpreme, dopreme i prijevoza robe, prirodi robe, geografskom položaju otpremnog i odredišnog mjesta, deviznim izdacima, političkoj situaciji i prometno-pravnim izvorima. Instradacija je najsloženiji, najteži i najodgovorniji posao za koji je potrebna velika stručnost, iskustvo i temeljita analiza svih čimbenika, uz praćenje i primjenjivanje prometno-pravnih propisa.

Kod izvoza robe morskim putem, međunarodni logistički operater dužan je izvršiti tzv. doziv robe. Doziv je zapravo davanje posebnih uputa pošiljatelju, kada će se i na koji način uputiti roba u luku, da bi se prispijeće robe uskladilo s dolaskom broda u luku. Ukoliko je potrebno uskladištiti robu prije ukrcaja, pravodobnim dozivom robe izbjegava se dugotrajni smještaj u skladištu. Za razliku od instradacije, kod doziva robe logistički operater ne organizira izbor prijevoznog puta i sredstva, nego samo obavještava pošiljatelja o vremenu utovara, kako bi se vrijeme robe dolaska u luku optimalno sinkroniziralo. Budući da se neke robe moraju uskladištiti prije utovara na brod (npr. generalni teret), takav doziv robe nazivamo neizravnim, za razliku od izravnog, kada se roba direktno iz kopnenih vozila ukrcava na brod. Da bi logistički operater uspješno obavio dopremu, otpremu i prijevoz robe, mora sklopiti ugovore sa vozarom brodske, željezničke, riječne, cestovne i zračne prijevoznika. Iz toga bi se

⁶⁷ Aržek, Z.: Transport i osiguranje, Mikrorad, Zagreb, 2002., str. 34

mogao izvesti zaključak da je težište djelatnosti logističkog operatera u zaključivanju ugovora o prijevozu.

Da bi se prijevoz obavio stručno, sigurno i kvalitetno, "od vrata do vrata", potrebno je angažirati međunarodnog logističkog operatera, radi sljedećih bitnih čimbenika: međunarodni logistički operater je i *de iure* i *de facto* od svih sudionika u sustavu međunarodnog multimodalnog transporta jedini profesionalac i specijalist za organizaciju otpreme, dopreme i prijevoza robe svim vrstama prijevoznih sredstava i na svim vrstama prijevoznih putova.⁶⁸

Osim toga, on jedini prati i primjenjuje sve tehničke, tehnološke, ekonomske, organizacijske i pravne zakonitosti u prometnom sustavu, poznaje sve prednosti i nedostatke svih suvremenih tehnologija transporta, služi se uslugama obrazovanih i iskusnih tehnologa prometa, ekonomista i pravnika te koristi razna suvremena pomagala i sredstva.

Da bi logistički operater mogao organizirati otpremu robe, on je mora sam prethodno primiti i upozoriti nalogodavca na nedostatke pakiranja, oštećenja ambalaže, oštećenja ili manjka sadržaja. Kad logistički operater robu, koju je primio na otpremu, preda prijevozniku, on je izvršio svoju obvezu otpreme robe i daljnja odgovornost za robu prelazi na prijevoznika. Za eventualne štete koje mogu nastati na robi, dok se on nalazi kod prijevoznika, logistički operater ne odgovara. U kakvom je stanju robu predao prijevozniku, logistički operater dokazuje ispravom koju mu prijevoznik izdaje na robu preuzetu na prijevoz. Kad logistički operater prihvaća pošiljku od prijevoznika, dužan je utvrditi u kakvom je stanju pošiljka stigla. Protest, koji podiže logistički operater u pogledu oštećenja ili gubitka robe, mora biti točan i iscrpan te podnesen na vrijeme tako da mu prijevoznik ne može prigovoriti.⁶⁹ Sa stajališta logističkog operatera roba je spremna za prijevoz ako je propisno pakirana, stavljena na raspolaganje logističkom operateru, pravodobno stavljena na raspolaganje te ako logistički operater prihvaća robu od nalogodavca ili trećih osoba.⁷⁰

U organizaciji prijevoza robe, logistički operater obavlja sve zadatke koje i inače obavlja u organizaciji dopremne (uvozne) i otpremne (izvozne) robe morskim brodovima i kontinentalnim vozilima.⁷¹ Pojmovi ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj robe upotrebljavaju se ako je riječ o pomorskom transportu, a 'utovar, istovar i pretovar robe' ukoliko se radi o kopnenim prijevoznim sredstvima. Pod ukrcajno-iskrcajno-prekrcajnim radnjama podrazumijeva se skup

⁶⁸ Zelenika, R. op. cit., str. 162

⁶⁹ Aržek, Z. op.cit., str. 44

⁷⁰ Zelenika, R. op.cit., str. 165

⁷¹ Zelenika, R. op.cit., str. 169

mjera i operacija koje stoje u vezi s prijevozom tereta od otpremnog do odredišnog mjesta, a naročito s unosom i smještajem (slaganjem) tereta u prijevozna sredstva (ili kontejner), s iznosom tereta iz prijevoznog sredstva i prijenosom tereta iz jednog prijevoznog sredstva u druga. Svaka od tih radnji predstavlja dio ukupnog prijevoznog procesa.⁷² Za ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj robe naročito je bitno da se izvršavaju u okviru tzv. ukrcajnog, iskrcajnog i prekrcajnog vremena, a svako prekoračenje tog vremena obično uzrokuje razne vrste penala: prekostojnice, dangubnine željeznice ili vagona, dangubnine kamiona itd. Radi toga racionalizacijom ukrcajno-prekrcajno-iskrcajnih radnji znatno se mogu smanjiti manipulacijski i prijevozni troškovi ukupnog prijevoznog procesa.

Uspostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih isprava jedan je od najvažnijih poslova međunarodnog logističkog operatera o kojem ponekad ovisi uspjeh gotovo čitavog kupoprodajnog ugovora u vanjskoj trgovini, pogotovo npr. u akreditivnom poslovanju. Logistički operater isprave ispostavlja ili pribavlja, ali u svakom slučaju odgovara za greške u prijevoznim ispravama. Logistički operater je dužan pribaviti uredne (čiste) prijevozne isprave, dakle one koje ne sadrže nikakve primjedbe u pogledu količine i kakvoće robe i ambalaže. Prijevozne isprave su: u pomorskom prometu teretnice, u željezničkom prometu teretni list, u cestovnom prometu teretni list u unutarnjem prometu i međunarodni teretni list, u riječnom prometu teretni list za unutarnji riječni prijevoz ili za međunarodni riječni prijevoz. U zračnom prometu također se razlikuju zrakoplovni tovarni list za domaći i za međunarodni promet. Osim ovih prijevoznih isprava bitno je spomenuti i FIATA-teretnicu za multimodalni transport koja se može upotrebljavati u međunarodnom multimodalnom transportu i u prijevozu robe unimodalnim prometom.

Za obavljanje poslova međunarodne otpreme koji se odnose na zastupanje i carinjenje, carinski logistički operater mora imati odobrenje-licencu koju izdaje Ministarstvo financija. Licenca vrijedi pet godina. Logistički operateri carine robu po nalogu nalogodavca prema podacima navedenim u dispoziciji. Davanjem dispozicije za otpremu odnosno dopremu robe, koja se otprema ili doprema iz inozemstva, smatra se da je dat nalog i za carinjenje, osim ako nije drukčije izričito ugovoreno ili naznačeno u dispoziciji.⁷³ Nalogodavac može ovlastiti logističkog operatera da u njegovo ime podnosi deklaraciju i obavlja sve radnje u postupku

⁷² Ibidem., str. 177

⁷³ Ibidem., str. 52

carinjenja robe. Te radnje su: podnošenje deklaracije, prijem deklaracije, pregled robe, svrstavanje robe po carinskoj tarifi i drugim tarifama, utvrđivanje carinske osnovice, svote carine i drugih uvoznih pristojbi koje terete robu, naplaćivanje utvrđenih svota carine i drugih uvoznih pristojba, naknadno obračunavanje, naplata i povrat carine i drugih uvoznih pristojbi.⁷⁴

Logistički operater ne odgovara za netočno obračunate provoznine, carinske pristojbe i druge troškove, ali ih mora kontrolirati da bi zaštitio nalogodavčeve interese. Ukoliko primijeti da je obračun prevoznine, carine i drugih troškova učinjen na štetu njegovog nalogodavca, on ga je dužan o tome obavijestiti, te na njegov nalog reklamirati pogrešno izvršene obračune i naplate. Dokumenti koje logistički operater kontrolira su: računi prodavatelja i kupaca i drugih isprava potrebnih u postupku carinjenja robe, prijevozne isprave, certifikati o ugovornoj kontroli, police osiguranja, itd. Pri pogrešnom obračunu i naplati prevoznine, kao i carine i drugih pristojbi i za troškove vrijedi pravilo da se one moraju izravnati, bez obzira jesu li obračunate više ili niže od realne vrijednosti.

3.2.4. Prava i odgovornosti logističkog operatera

Ugovor o prijevozu stvari cestom zaključen je tek kada prijevoznik primi robu s teretnim listom, te je stoga potrebno robu pripremiti za prijevoz i popuniti teretni list. Priprema robe za prijevoz redovito obuhvaća njeno pakiranje, naručivanje prijevoznih sredstava za pošiljke i prema potrebi pribora za pokrivanje i učvršćivanje tereta (robe). Nadalje, priprema obuhvaća utovar tereta (robe), utvrđivanje mase, tj. težine tereta (robe), njihovu primopredaju, te popunjavanje teretnog lista. Tek kada prijevoznik utvrdi da su sve radnje pravilno obavljene, preuzima teret (robu) i zaključuje ugovor o prijevozu. Iz ugovora o špediciji proizlaze obveze logističkog operatera da se poslovljima otpreme, dopreme i prijevoza robe postupa s pažnjom dobrog gospodarstvenika. U takvo njegovo ponašanje uključena je i pretpostavka da će s povjerenim mu teretom postupati kako to zahtijevaju interesi nalogodavca, tj. pokušati ga zaštititi od bilo kakvog oštećenja, te će zbog toga što bolje pokušati obaviti sljedeće obveze iz ugovora o prijevozu:

- stanje, pakiranje i označavanje stvari

⁷⁴ Zelenika, R. op.cit., str. 203

- naručivanje vozila i pribora
- utovar stvari
- predaja pošiljke prijevozniku
- ugovor o prijevozu i teretni list, itd.

Među pravima logističkog operatera iz ugovora o prijevozu robe cestom možemo istaknuti sljedeće: izmjena ugovora, reklamacije, instradacije, osiguranje uredne isporuke, poduzeće i predujam, itd.

Kao osnovno pravo logističkog operatera u ulozi pošiljatelja ili primatelja robe koje proizlaze iz zakona i pravilnika o prijevozu robe cestom, navodi se pravo da, uz obvezu naknade troškova, izmijeni ugovor o prijevozu. Ako logistički operater nije preuzeo na sebe plaćanje prijevoznih troškova u odredišnoj zemlji niti je u teretni list upisao navod: „Primatelj nije ovlašten podnositi naknadne zahtjeve.“, on može naknadno mijenjati ugovor o prijevozu zahtijevajući da se stvari vrate u otpremni kolodvor, da se izdaju u propisanom odredištu, ali nekoj drugoj osobi i slično.

Naime, ako nije izdan prenosivi teretni list, logistički operater raspolaže s teretom tijekom prijevoza i može zahtijevati obustavu prijevoza, odgodu predaje primatelju, predaju tereta u nekom drugom odredišnom mjestu, predaju tereta njemu ili nekom drugom primatelju koji nije određen ugovorom o prijelazu ili teretnim listom, povrat tereta u otpremno mjesto.

Ako je izdan prenosivi teretni list, teretom predanim na prijevoz može raspolagati imatelj prenosivog teretnog lista, uz uvjete ispunjavanja svih obveza koje proizlaze iz prenosivog teretnog lista. Ako imatelj prenosivog teretnog lista zahtijeva da mu se teret preda u nekom drugom odredišnom mjestu, mora prijevozniku kod primanja tereta vratiti prenosivi teretni list. Ako se teretom raspolaže na jedan od navedenih načina, zahtjev se mora unijeti u prenosivi teretni list i potvrditi potpisom imatelja prenosivog teretnog lista, jer u protivnom zahtjev nema pravni učinak. Osim navedenih zahtjeva, mogu se dopustiti i drugi zahtjevi za izmjenu ugovora o prijevozu od strane primatelja i pošiljatelja. Ta dopuštenja moraju biti dana dopunskim odredbama ili tarifama koje uređuju odnose između prijevoznika i ostalih sudionika u prijevozu.

Logistički operater ima pravo zahtijevati izmjenu ugovora sve dok primatelj ne ispuni teretni list ili preuzme stvari. Ako je logistički operater obavio plaćanje ima pravo na podizanje

tužbe, radi vraćanja iznosa plaćenog na osnovu ugovora o prijevozu, a u slučaju da je u toku prijevoza i krivnjom prijevoznika došlo do štete. Pravo na reklamaciju traje: za pošiljatelja – dok ima pravo raspolagati stvarima, a za primatelja – od trenutka primanja teretnog lista. Potraživanje iz ugovora o prijevozu, nositelj prava (logistički operater) može ostvariti podnošenjem pisanog zahtijeva prijevozniku. Ako je prijevoznikov odgovor na zahtjev za logističkog operatera nepovoljan, on svoje pravo može ostvariti pred sudom, ako mu u roku od 15 dana nakon dostave zahtjeva, prijevoznik ne isplati zahtijevanu štetu. Pri tome mora predočiti pisane dokaze da se prethodno obraćao prijevozniku sa zahtjevom za naknadu štete. Ako logistički operater takav dokaz ne predoči, sud će takvu tužbu odbaciti kao preuranjenu. Pravo na zahtjev, odnosno tužbu za naknadu štete ima:

1. Putnik - ako se radi o prijevozu putnika i prtljage.
2. Pošiljatelj - kada ima pravo raspolagati teretom.
3. Primatelj - od trenutka primanja teretnog lista.

Potraživanja iz ugovora o prijevozu zastarijevaju nakon godine dana. Logistički operater ima pravo na instradaciju, odnosno on može navesti prijevozni put u teretnom listu prikazivajući ga graničnim prijelazima ili pograničnim kolodvorima, a prema potrebi i prijelaznim kolodvorima između prijevoznika. On može navesti samo granične prijelaze i pogranične kolodvore koji su otvoreni za promet na dotičnoj relaciji. Pravo određivanja prijevoznog puta i načina prijevoza logistički operater će iskoristiti ako na taj način može povoljno utjecati na brzinu, poboljšanje uvjeta ili smanjenje troškova transporta. Također, logistički operater u teretnom listu može odrediti koje tarife moraju biti primijenjene, a koje će primijeniti prijevoznik ako su ispunjeni uvjeti za njihovu primjenu. Osigurane uredne isporuke logistički operater može naznačiti za bilo koju pošiljku. Pritom se u teretni list brojkama upisuje iznos osiguranja u valuti otpremne zemlje. Pravo logističkog operatera na pouzete polazi od toga da logistički operater kod predaje stvari u otpremnom kolodvoru može opteretiti stvari pouzecom do iznosa njihove vrijednosti. Predujam će biti dopušten samo na osnovi odredbi koje vrijede u otpremnom kolodvoru. Iznos predujma i pouzeća prikazuje se u valuti otpremne zemlje.

Sklapanjem ugovora o prijevozu logistički operater snosi i određene odgovornosti. Kao značajnije odgovornosti logističkog operatera, koje proizlaze iz ugovora o prijevozu robe cestom, možemo navesti sljedeće:

- odgovornost za navode u teretnom listu

- odgovornost za slanje, pakiranje i obilježavanje stvari,
- predaja stvari na prijevoz
- odgovornost za isprave za ispunjavanje carinskih formalnosti, itd.

Pravne odredbe nameću logističkom operateru odgovornost za točnost navoda koje unosi u teretni list. On snosi sve posljedice koje proisteknu iz činjenice da su navodi neispravni, netočni, nepotpuni ili uneseni na drugo mjesto, a ne ono koje je određeno za njihovo upisivanje. Ako je to mjesto nedostatno, logistički operater će na njemu naznačiti na kojem se mjestu na teretnom listu nalazi dopuna navoda. Budući da je teretni list osnovna isprava u prijevozu robe cestom, da se njom dokazuje sklapanje ugovora o prijevozu između logističkog operatera i prijevoznika te da teretni list omogućuje raspolaganje robom, potrebno je da su svi podaci koji su u njemu sadržani točni, istiniti i da odgovaraju postavljenim kriterijima prijevoznika koji preuzima robu za prijevoz. U slučaju da nisu uneseni kako to zahtijevaju pravila, to može prouzrokovati negativne posljedice po logističkog operatera, odnosno vlasnika robe. Naročito je važno točno unijeti podatke o odredišnom kolodvoru i primatelju robe, te o količini i nazivu robe koja je predmet ugovora.

U slučaju pogrešno unesenih podataka u teretni list od strane logističkog operatera, prijevoznik se oslobađa odgovornosti za nastale posljedice. Pravilno pakiranje i obilježavanje tereta (robe) koji se prevozi bitno je ne samo za siguran prijevoz stvari i sprječavanje nastanka štete na njima tokom prijevoza, nego i zbog toga da njihovo nedovoljno i nepravilno pakiranje ne bi izazvalo štetu drugim stvarima koje se prevoze istim prijevoznim sredstvom ili pak osobama koje sudjeluju u dotičnom transportnom procesu. Logistički operater odgovara za sve posljedice koje nastanu zbog toga što stvari nisu pakirane ili što pakiranje nije dostatno, a posebno je dužan nadoknaditi štetu koju prijevoznik zbog toga pretrpi. Ako u teretnom listu nije navedeno da stvari nisu pakirane ili da pakiranje nije dostatno, prijevoznik mora dokazati postojanje tih nedostataka. Prilikom predaje tereta (robe) na prijevoz, odnosno utovara, logistički operater će snositi posljedice koje su uzrokovane bilo nanošenjem štete koja je nastala u samome procesu utovara, bilo nanošenjem štete koja je nastala kasnije, a uzrokovana je nepravilnim utovarom i smještanjem stvari na prijevozno sredstvo i nanošenjem štete po drugu robu u prijevozu, osobe u prijevozu ili prijevoznog sredstva. Logistički operater, također, ima odgovornost da prijevozniku osigura sve isprave koje su potrebne za uspješno obavljanje carinskih formalnosti. U slučaju da to ne učini ili ne učini u potpunosti, odgovoran je za svaku štetu koja nastane kao rezultat toga.

4. PRIKAZ ORGANIZIRANJA ZBIRNOG PRIJEVOZA ROBE

Praktičan primjer u nastavku odnosi se na prijevoz robe u kontejnerima iz Kine do Srbije, posredstvom logističkih operatera tvrtke Cargo partner d.o.o. U nastavku su u tablici 4.1. prikazani najznačajniji parametri ovoga prijevoznog posla.

Pošiljatelj	CARGO PARTNER LOGISTIC (CHINA), LTD SHENZHEN BRANCH
Kupac/uvoznik	GORENJE D.O.O.
Logistički operater	CARGO PARTNER
Vrsta robe	PERILICE ZA SUĐE
Mjesto otpreme	BEIJIAO, SHUNDE
Odredište	BEOGRAD
Način prijevoza (pomorski dio/kopneni dio)	KONTEJNERI BRODOM DO RIJEKE/ OD RIJEKE DO BEOGRADA KAMIONIMA
Luka ukrcaja	BEIJIAO, SHUNDE
Luka iskrcaja	RIJEKA, HRVATSKA
Brodarska kompanija	EWERGREEN LINE
Cestovni prijevoznik	BREZA

Tablica 1. Parametri prijevoznog puta

U prvom koraku vidljiva je korespondencija između logističkog poduzeća koje je robu otpremilo u Kini i poduzeća koje će robu prihvatiti u Rijeci. U ovome slučaju radi se o istoj tvrtci, a to je Cargo partner, koji ima svoje poslovnice u Kini, Ljubljani, Zagrebu i Rijeci. Transportne instrukcije, koje su poslane putem e-maila dane su na slici 4.1. U transportnim instrukcijama kao datum otpreme navodi se 01.07.2016. godine. Prijevoznik koji će preuzeti robu nakon iskrcaja u luci Brajdica Milivojević Borko iz prijevoznčkog poduzeća Breza te uvoznik Gorenje d.o.o. Robu prati komercijalna faktura broj 3006463362, a sastoji se od 162 koleta težine 6431,4 kg u vrijednosti od 32 400 EUR. Roba će biti uvozno carinjena u carinskoj ispostavi Željeznička stanica Šid, nakon što prijeđe granični prijelaz Bajakovo.

LTIU 801.842-7 / GORENJA - otprema za 01.07.2016.

Subject: LTIU 801.842-7 / GORENJA - otprema za 01.07.2016.
From: Milan Dobrenov / QND <milan.dobrenov@cargo-partner.com>
Date: 01.07.2016 09:18
To: Polic Boris <Boris.Polic@cargo-partner.com>
CC: Irena Modric / RJK <irena.modric@cargo-partner.com>, Graf Ljubomir <ljubomir.graf@cargo-partner.com>, Brajnovic Antonela <antonela.brajnovic@cargo-partner.com>

Dobar dan,

Nalog za otpremu za danas 01.07.2016.

Milivojević Borko
SV009ET/AA456SV
prevoznik: Breza

kontejner: LTIU 801.842-7 tradeways

uvoznik: Gorenje DOO
PIB: 100000153

broj komercijalne fakture: 3006463362
broj koleta: 162
bruto težina: 6.431,40 kg
vrednost robe: 32.400,00 EUR
vrsta robe: strojevi za pranje sudova

carinska ispostava: CI Železnička Stanica Šid
spedicija u Šidu: Milšped
kontakt: Rača
0631076573
022 715601

granični prelaz: Bajakovo/Batrovci
spediter na granici: Herus BJ

adresa istovara:
MAGACIN ŠIMANOVC, UL KRNJAŠEVACKA BROJ 66
22310 ŠIMANOVC SRBIJA

račun za tranzitne doc na CP Ljubljana
UWK/Position: 4014/535560700030001

Ip,

Milan Dobrenov
Sera Cargo Import
cargo-partner d.o.o. Beograd
Poslovna jedinica Novi Sad Gajeva 1 | SRB-21000 Novi Sad | Serbia
P: +381 21 472 54 60 | F: +381 21 472 20 09 | M: +381 63 10 500 80
milan.dobrenov@cargo-partner.com | www.cargo-partner.com

cargo-partner
Use **SEDT** - increase transparency - control performance - streamline information
S Shipment
P Purchase Order
O Originator
T Transparency Platform

NEW: REEFER LOGISTICS - SPECIAL OFFER
Our experienced reefer & foodstuff professionals will personally ensure the perfect transport conditions to deliver your temperature-sensitive cargo anywhere in the world. Give us a call for more details.

1 of 2

01.07.2016 09:18

Slika 4.1. Transportne instrukcije

U ovome primjeru Cargo partner je organizator cjelokupnog prijevoza do krajnjeg odredišta u Srbiji. U trenutku dolaska u Rijeku roba prelazi s pomorskog puta na cestovni prijevoz. Robu prate i fakture. Roba iz Kine morskim putem stiže u Rijeku, a prati ju prijevozna isprava – pomorski teretni list, koji navodi luku otpreme i luku odredišta te sadržaj pošiljke.



EVERGREEN LINE

A Joint Service Agreement

SEA WAYBILL PROOFREAD NON-NEGOTIABLE

(2) Shipper / Exporter CARGO-PARTNER LOGISTICS (CHINA) LTD. SHENZHEN BRANCH UNIT F, 32EF, TOWER A, WORLD FINANCE CTR, #4003 EAST SHENNAN RD, LUOHU DIST SHENZHEN CHINA TEL : 008675536808999*		(5) Document No. 156600120815
(3) Consignee (complete name and address) CARGO-PARTNER D.O.O. O/B GORENJE D.D. LESKOSKOVA CESTA 9E LJUBLJANA ZIP CODE:3214 TEL : 0038615476400 FAX : 0038615476426		(6) Export References
(4) Notify Party (complete name and address) CARGO-PARTNER D.O.O. O/B GORENJE D.D. LESKOSKOVA CESTA 9E LJUBLJANA ZIP CODE:3214 TEL : 0038615476400 FAX : 0038615476426		(7) Forwarding Agent-References
(12) Pre-carriage by ZHI HANG 68 160520	(13) Place of Receipt/Date BEIJIAO, SHUNDE	(8) Point and Country of Origin (for the Merchant's reference only)
(14) Ocean Vessel/Voy. No. XIN PU DONG 101BEW	(15) Port of Loading BEIJIAO, SHUNDE	
(16) Part of Discharge RIJEKA	(17) Place of Delivery RIJEKA	(9) Also Notify Party (complete name and address)

Particulars furnished by the Merchant			
(18) Container No. And Seal No. Marks & Nos.	(19) Quantity And Kind of Packages	(20) Description of Goods	(21) Measurement (M ³) Gross Weight (KGS)
CONTAINER NO./SEAL NO.			244.8400 CBM 30,194.800 KGS
DRYU9234234/40H/EMCAMA4606/ EISU9167175/40H/EMCAMA4786/ EITUI382616/40H/EMCAMA4776/ LTIU8018427/40H/EMCAMA4796/ 4 X 40H	226 CTNS 162 CTNS 162 CTNS 162 CTNS	8762.200 KGS 68.3900 CBM 7468.200 KGS 59.5800 CBM 7533.000 KGS 59.5800 CBM 6431.400 KGS 57.2900 CBM	(HI-CUBE) (HI-CUBE) (HI-CUBE) (HI-CUBE)
N/M		DISHWASHER HS CODE: 842211	
N/M		NAC GORENJE DISHWASHER HS CODE: 842211	
* THE BALANCE OF BILL OF LADING SEE ATTACHED LIST * TOTAL NUMBER OF ATTACHED 2 PAGES "OCEAN FREIGHT COLLECT" SHIPPER'S LOAD & COUNT 712 CARTONS			
(22) TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS)	FOUR (4) CONTAINERS ONLY		
(24) FREIGHT & CHARGES	Revenue Tons	Rate	Per / Prepaid
1. 本公司不接受現金及代寄提單和發票。2. 請按提單內所示的幣種匯款。異地之外幣匯款，為避免匯差，請務必足額到帳。本公司帳戶資料：收款人：深圳永航國際船務代理有限公司中山分公司開戶行：中國銀行中山分行美元帳號：662657761043人民幣帳號：649657760116SWIFT CODE: BKCHCNBJ44T (以上只适用于中山付款的提單) 3. 請在水單寫明提單號碼，我可以銀行確認到帳日為準。4. 如需安排快遞取單請提供《委託快遞取單保函》，保函請在 http://www.master-agency.com.cn 下載。			
(25) B/L NO. EGLV 156600120815	(27) Number of Original B(s)/L NIL (0)	(29) Prepaid at	(30) Collect at DESTINATION
(28) Place of B(s)/L Issue/Date ZHONGSHAN, GUANGDONG MAY 20, 2016	(31) Exchange Rate US\$1=RMB6.65	(32) Exchange Rate	
(26) Service Type/Mode FCL/FCL O/O	(33) Laden on Board MAY 20, 2016 ZHI HANG 68 160520 BEIJIAO, SHUNDE	PLEASE CONFIRM YOUR ACCEPTANCE WITHIN 4 HOURS UPON RECEIPT. E-MAIL: ZHNCSDDOC@MASTER-AGENCY.COM.CN TEL: 0760-88336565, FAX: 0760-88331542. 我可對逾期 (自頭程ON BOARD 日起14天內) 未至櫃檯領取之單據文件 (包括正本提單、SEA WAYBILL 和預作電放提單) 逐筆收取提單滯留費。	

Slika 4.2. Pomorski teretni list

Do Rijeke je teret dopremio Evergreen line, agent spomenutog poduzeća u Rijeci je Tradeways koji izdaje ispravu – bez zapreke, što znači da primatelj Cargo pratner Zagreb u Rijeci može bezuvjetno preuzeti predmetnu robu, odnosno četiri kontejnera s naznačenim brojevima plombe.



TRADEWAYS d.o.o. KOPER
Koblerov trg 2, 51000 RIJEKA - HR, Croatia OIB:21809117545

RIJEKA, 29.06.2016

BEZ ZAPREKE Br. 000967 / 2016

Brod MASN - MAYSSAN, 1622W
K-447 447 / 9119 / Od: 28.06.2016
Napomena Prazan ctnr vratiti čist i neoštećen na Brajdicu.

Molimo izručite niže označenu pošiljku primatelju:

CARGO PARTNER D.O.O.
Jankomir 25 J.
10090 ZAGREB
Croatia

Br.	RBM	Kontejner	Tip	Plomba	Količina	Težina	Sadržaj
BL: 156600120815 / CNBJA -							
1.	59	DRYU9234234	40-DRY-96	EMCAMA4606	226	8.762,20	DISHWASHER PIN: 7921
2.	60	EISU9167175	40-DRY-96	EMCAMA4786	162	7.468,20	DISHWASHER PIN: 6028
3.	61	EITU1382616	40-DRY-96	EMCAMA4776	162	7.533,00	DISHWASHER PIN: 7336
4.	62	LTIU8018427	40-DRY-96	EMCAMA4796	162	6.431,40	DISHWASHER PIN: 7912

Stranka može preuzeti robu uz predodređenje ovog "Bez Zapreke" ispod čarika broda. Preuzimanje ispod čarika ima se vršiti u smislu uvjeta teretnice ili prijevoznog ugovora i na način tamo predviđen. Oržeci se kod loga naređenja i uputa broda. Stranka može teret preuzeti samo tako da ne ometa ili otežava iskrcaj odnosno ukrcaj drugih pošiljaka. Ukoliko stranka ne preuzme robu ispod čarika, ista će biti uskladištena na rizik i teret robe. Roba će se isto tako uskladištiti na vlastiti rizik i trošak ukoliko zbog pomaganja vagnu ili kamiona ili nemogućnosti normalnog i redovnog iskrcaja ili iz drugih razloga na strani primatelja, nije moguće predaju vršiti ispod čarika. Brod može isto tako u svakom času obavustiti predaju ispod čarika, ukoliko bi takova predaja bila nemoguća iz gornjih razloga ili bi se njome ometao iskrcaj odnosno ukrcaj drugih pošiljaka. I u takvom slučaju roba će se uskladištiti na rizik i teret stranke. Troškove uskladištenja, kao i ostale troškove koji terete robu, naplatiti od primatelja.

Ispisano: 29.06.2016 14:22

Strana: 1/1

Slika 4.3. Bez zapreke

Iz dokumenta bez zapreke 000967/2016 vidljivo je da je teret brodom stigao u luku Brajdica, te da se isti bez zapreke isporučio primatelju CARGO PARTNER D.O.O. , sa sjedištem na adresi Jankomir 25 u Zagrebu. Navedene su oznake pojedinih kontejnera, te je za svaki od četiri pristigla kontejnera naveden broj kontejnera, tip, broj plombe, količina, težina i sadržaj.

gorenjegroup

Gorenje gospodinski aparati, d.d.
3320 Velenje
Partizanska 12, Slovenija
Poštni predal/P. O. Box: 107
Tel./Teleph.: +386 (0)3 899 1000
Faks/Fax: +386 (0)3 899 2800
http://www.gorenje.com

Sodišče registracije/
Registration court:
Okrožno sodišče v Celju
Matična št./Reg. No:
5163678000

Identifikacijska št. za DDV/
VAT Identification No.:
SI72615320

Osnovni kapital/Nominal Capital:
101.922.103,97 EUR

Banke/Banks	IBAN	SWIFT
Nova Ljubljanska banka d.d., Ljubljana	SIS6 0302 2001 1527 104	LJBSIZXX
S.K.B. Banka d.d., Ljubljana	SIS6 0317 6100 6372 152	SKBASIZX
Sberbank d.d. Ljubljana	SIS6 3000 0000 0872 939	SABRSIZX

GORENJE D.O.O. BEOGRAD

MILUTINA MILANKOVIČA 7

SRB-11070 BEOGRAD
Srbija

Račun

Št. 3006463362 Stran: 1 / 1
Velenje, 20.06.2016

Številka kupca: 166709
DDV identifikacijska št. kupca: 100000153
Datum zapadlosti: 18.10.2016
Datum odpreme: 20.06.2016

Prejemnik blaga: GORENJE D.O.O. BEOGRAD, MILUTINA MILANKOVIČA 7 11070 BEOGRAD, Srbija
Razkladalno mesto: MAGACIN ŠIMANOVCI, UL.KRNJAŠEVAČKA BROJ BB 22310 ŠIMANOVCI, Srbija

Teža pošiljke: Bruto: 6.431,400 KG Neto: 5.378,400 KG Volumen: 56,538 M3
Število tovorkov: 162
Pariteta: CIP ŠIMANOVCI
Valuta: EUR
Način plačila:
Nakazilo 120 dni od datuma fakture

Zap. št.	Naročilo št.	Ident. št.	Opis	EM	DDV %	Količina	Cena na EM	Vredn. brez DDV
LTUI8018427								
Odpremnica 3333/2016/2007519788 odpremljeno dne: 09.06.2016				x_Prikoličar				
10	4501769638/10	523030 Orig: CN	Pomivalni stroj WQP12-7711 GV61215	KOS 84221100		162,00	200,00	32.400,00
Skupaj								32.400,00
Rabat %							0,85 %	-275,40
Za plačilo								32.124,60

DDV ni obračunan po 20/1 ZDDV-1.

Obdavčljivo po kraju dobave blaga po členu 32 direktive 2006/112/ES.

Bernarda Naveršnik



Slika 4.5. Faktura

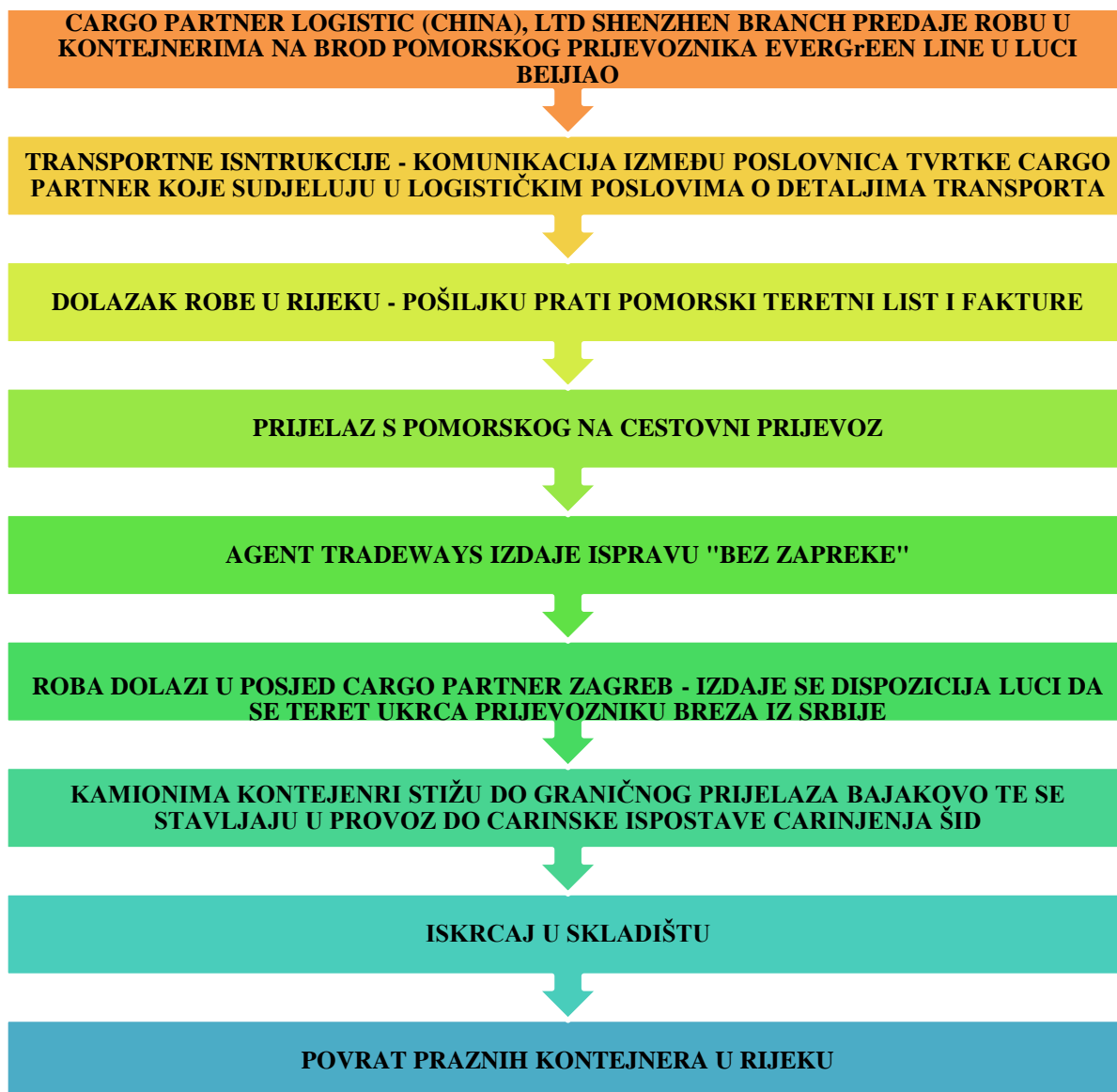
Po dolasku na granični prijelaz Bajakovo, roba se stavlja u provoz i putuje od carinske ispostave Šid gdje će se provesti postupak carinjenja.



PRATEĆA PROVOZNA SIGURNOSNA ISPRAVA	Pošiljatelj / Izvoznik (2) Br. --- GORENJE GROUP PARTIZANSKA 12 SI 3503 VELENJE			DEKLARACIJA (1) T1 Ostali IPO (S32) --- Obrasci (3) 001 Sig. dekl. (S00) S Stavke (5) 1 Ukupno paketa (6) 162 Bruto masa (kg) (35) 6431.40		MRN 16HR060178T0198354	
	Primatelj (8) Br. GORENJE D.O.O. BEOGRAD MILUTINA MILANKOVIĆA 7 XS 11070 BEOGRAD			Referentni brojevi (7) --- Povratni se primjerak mora poslati carinarnici:			
	Datum i vrijeme dolaska u prvo mjesto dolaska na carinsko područje (S12)			C. Šifra zemlje otpreme / Izvoza (15) CN		Šifra odredišne zemlje (17) RS	
	Šifra načina plaćanja prijevoznih troškova (S29) --- Identitet i nacionalnost prijevoznog sredstva pri polasku (18) SV009ET/AA456SV RS			Druge nezgode tijekom prijevoza Detalji i poduzete mjere (S6)		POTVRDA NADLEŽNIH TUJELA (5)	
	Identitet i nacionalnost odlika prijevoznog sredstva koje prelazi granicu (21) SV009ET/AA456SV RS			Vrata prijevoza na granici (25) Mjesto robe (30) 30			
	Mjesto utovara (S17) AGCT			Mjesto istovara (S18) BEOGRAD		Šifra zemlje (zemalja) preko kojih se odvija provoz (S13) HR/RS	
	Referentni broj prijevoza (S10)			Primatelj (sigurnost) (S06) Br. GORENJE D.O.O. BEOGRAD MILUTINA MILANKOVIĆA 7 XS 11070 BEOGRAD		Pošiljatelj (sigurnost) (S04) Br. cargo-partner LOGISTICS (CHINA) LTD LIMITED SHENZHEN BRANCH CN 518001 SHENZHEN	
	Prijevoznik (S07) Br. BREZA DUBLJANSKI PUT BB XS 35210 SVILAJNAC			Broj plombe (S28) 1			
	Pretovari (55) Mjesto i zemlja: Identitet i nacionalnost novog prijevoznog sredstva: KTR: (1) Identitet novog kontejnera: (1) Upisati 1 ako DA i 0 ako NE			Mjesto i zemlja: Identitet i nacionalnost novog prijevoznog sredstva: KTR: (1) Identitet novog kontejnera: (1) Upisati 1 ako DA i 0 ako NE			
	Ovjera NADLEŽNIH TUJELA (F) Novi plombe: Broj: Identitet: Potpis: Pečat: <input type="checkbox"/> Podaci već evidentirani u sustavu			Novi plombe: Broj: Identitet: Potpis: Pečat: <input type="checkbox"/> Podaci već evidentirani u sustavu			
Planirane carinarnice provoza (i zemlja) (51) Glavni obveznik / Nositelj TIR-a (50) Br. HR84596041174 CARGO-PARTNER d.o.o. Jankomir 25 J HR 10000 Zagreb			OTPREMNA CARINARNICA (C) HR060178 SLUŽBA ZA RGP LUKA RIJEKA 01.07.2016				
Jamstvo ne vrijedi za (52) 08HR0116020006003			Šifra 1		Odradišna carinarnica (i zemlja) (53) HR070319 RGP BAJAKOVO		
KONTROLA OTPREMNICE CARINARNICE (D) Rezultat: A2 Smatra se zadovoljavajućim Stavljene plombe: Broj: 1 Identitet: 4798 Rok predaje (datum): 20160708			KONTROLA ODREDIŠNE CARINARNICE (I) Datum dolaska: Pregled plombi: Napomene:		Povratni primjerak poslan dana nakon registracije pod brojem Potpis: Pečat:		
POPIS STAVKI PRATEĆE PROVOZNE SIGURNOSNE ISPRAVE			Obrasci (3) 2/2		MRN 16HR060178T0198354		
32 Br. stavke Broj i vrsta paketa, komadi, oznake i brojevi paketa (31/1)			Opis robe (31/2)				
Pošiljatelj / Izvoznik (2)			Primatelj (8)				
Pošiljatelj (sigurnost) (S04)			Primatelj (sigurnost) (S06)				
Predložene isprave / potvrde (44/1)			Skrraćena deklaracija / Prethodna isprava (40)				
Identitet i nacionalnost prijevoznog sredstva pri polasku (18)			Jedinstveni referentni broj pošiljke (7)				
Identitet i nacionalnost prijevoznog sredstva koje prelazi granicu (21)			Broj kontejnera (31/3)		Broj plombe (S28)		
Mjesto istovara (S18)			Šifra robe (33)		Bruto masa (kg) (35)		
UNDG (44/4) Kolčina osjetljive robe (31/5) Šifra osjetljive robe (31/5) Šif.nač.plač.prijev. troškova (S29)			Deklaracija (1) 15. Š. zem. otp / izv		Š. zem. odred. (17) Neto masa (kg) (38)		
1 162 BX Kutija 1			PERILICE POSUĐA				
380 Komercijalni račun 3006463362 730 Cestovni tovarni list 7467121 705 Tereznica 156600120815			CO 60178/2016/447/009119				
			LTIU8018427		1		
					6431.40		

Slika 4.6. Carinska deklaracija

Potom se roba prevozi do odredišta, skladišta Šimanovci gdje se vrši iskrcaj, a prazni kontejneri vraćaju se posredstvom istog prijevoznika u Rijeku.



Slika 4.7. Prikaz prijevoznog puta

5. PRIJEDLOG BUDUĆIH AKTIVNOSTI KOD ZBIRNOG PRIJEVOZA ROBE

Intermodalni transport je kretanje tereta (u jednoj, istoj ukrcajnoj jedinici ili vozilu) nizom različitih načina prijevoza bez rukovanja teretom kad se mijenjaju načini prijevoza. Vozilo može biti cestovno, željezničko vozilo ili plovno. Intermodalni transport već dugo ima prioritet u prometnoj politici EU, pa se iz tog razloga teži ka njegovom razvoju i poboljšanju. Moderno društvo se zasniva na fizičkoj mobilnosti. Nemogućnost transportnog sustava da pruži vektor mobilnosti prisiljava korisnike da prihvate alternativne vektore.⁷⁵ Intermodalnost je postojanje intermodalnih teretnih terminala – sučelja, gdje se teret transferira s jednog na drugi transportni mod, teretne jedinice se prikupljaju, skladište ili dalje distribuiraju.

Promet je fenomen bez kojega je čovjeku život nezamisliv. Svakodnevnica čovjeka u tolikoj je ovisnosti o prometu, da čovječanstvo nije ni svjesno kako je svijet izgledao prije njegova usavršavanja na razinu na kojoj se nalazi danas. Ipak, taj razvoj utjecao je na unapređenje prometa i njegovu globalizaciju. Upravo iz razloga njegove raširenosti, danas je posebnu pažnju potrebno posvetiti sigurnosti u svim vidovima prometa.

Kako je u radu napomenuto, za upravljačem automobila, vučnog vozila, plovila i slično, sjedi čovjek kao razumno biće. Svaka njegova radnja i odluka utječu na sigurnost sudionika u prometu i stoga je važno da on kao razumno biće, za vrijeme vožnje zaista bude u mogućnosti racionalno razmišljati i donositi pravilne odluke.

Sigurnost prometa nije samo u ovisnosti ljudskog faktora. Svoj doprinos mora dati i država koja će ulagati u prometnu infrastrukturu i subvencionirati gradnju sigurnih prometnica koje su u skladu s karakteristikama prijevoznih vozila i potreba prometa. Također, uloga države se ogleda i u činjenici da ona donosi odredbe, zakone i mjere o ponašanju u prometu. Nadalje, tehnologija je također faktor koji utječe na kvalitetu i sigurnost odvijanja prometa.

U budućnosti se zbirni prijevoz može afirmirati u okviru prijevoza uvođenjem novih tehnoloških rješenja i unapređenjem postojećih. Sama integracija u sustav informacijsko komunikacijskih tehnologija dovest će ovu vrstu prijevoza na zavidnu razinu.

⁷⁵Jolić, N.: Logistika i ITS, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2006. , str. 123

6. ZAKLJUČAK

Porast razvoja cestovnog prometa (putnika i robe zajedno) bio je brži od porasta bilo koje druge grane prometa. Na taj visoki porast djelovali su mnogi faktori, a među njima i niska startna osnova te grane prometa, kao i brzina, sigurnost, točnost i pouzdanost. Činjenica je da prijevoz, kao sastavni dio lanca reprodukcije (proizvodnja-raspodjela-razmjena-potrošnja) zadovoljava sve raznovrsnije i brojnije ljudske potrebe. Taj prijevoz potrebno je obaviti što ekonomičnije i u skladu s važećom zakonskom regulativom. Zbog toga je posebno važno voditi brigu o ispravnom, tj. najboljem odabiru ili kombinaciji transportnih poduzeća, a time i transportnog puta, načina, vremena transporta i ostalih faktora transportne usluge. Uz transportne usluge potrebno je koristiti i brojne usluge ostalih sudionika privrednog procesa, sve u svrhu pravovremenog, sigurnog i ekonomičnog transporta robe koja se kupuje, prodaje ili samo provози. Kao jednu od važnijih činjenica spominjemo organizaciju zbirnog prijevoza.

Uz poznavanje pravne regulative koja važi za konkretni transportni proces, potrebno je raspolagati sa brojnim relevantnim podacima, kao što je sama roba i njene karakteristike, opasnosti kojima je ona izložena tokom transporta te situacije na tržištu transportnih usluga. Samo uz poznavanje spomenutih pojmova moguća je i sama organizacija zbirnog prijevoza robe. Situacija se komplicira kad nacionalni prijevoz prerasta državne okvire i postaje međunarodni cestovni prijevoz. Dolazi do mogućnosti uspostavljanja mnogobrojnih složenih odnosa između prijevoznika i korisnika prijevoza, odnosno kupca ili prodavatelja robe. Ulazak u te odnose za prodavatelja, odnosno kupca robe koju je potrebno prevesti postaje komplicirano, a ulazak u sve složenije zakonske i običajne procedure oko otpreme, dopreme ili tranzita robe za njega je neracionalno.

Organizacija zbirnog prijevoza robe od izuzetne je važnosti u današnje vrijeme. Kod nje dolazi do izražaja važnosti uloge logističkog operatera, kao neophodne karike u lancu reprodukcije. U okviru međunarodnog cestovnog prijevoza robe potrebno je ishodovati prijevozne dozvole, za koje se pritom prilažu isprave o osoblju, vozilu i teretu koje će sudjelovati u međunarodnom transportu. Jednako tako, samo odvijanje spomenutog prijevoza podložno je propisima koji postoje u okviru niza sporazuma o međunarodnom cestovnom prijevozu roba, a to su: Međunarodni sporazum o urednosti vozila za međunarodni promet, Sporazum europske konferencije ministara prometa, Međunarodni sporazum o prijevozu opasnih tvari i Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom.

Gospodarsko sektorski logistički sustav je sustav međusobno povezanih i međusobno utjecajnih sustava primarno logističkog, sekundarno logističkog, tercijarno logističkog, kvartarno logističkog i kvintarno logističkog sustava sa svim njihovim (pod)sustavima i elementima koji pomoću elemenata proizvodnje u gospodarsko sektorskom logističkim industrijama omogućuju proizvodnju univerzalnih i specijalističkih logističkih proizvoda. Strukturu gospodarsko sektorskog logističkog sustava čine: primarno logistički sustavi (odnose se na poljoprivredu, lov, šumarstvo), sekundarno logistički sustavi (odnose se na prerađivačku industriju, opskrbu el. energijom), tercijarno logistički sustavi (odnose se na trgovinu, promet, transport), kvartarno logistički sustavi (odnose se na odgoj, obrazovanje, znanost), kvintarno logistički sustavi (odnose se na javnu upravu, sudove, vojsku).

Logistički operater treba dati potpuno ovlaštenje da vlada cjelokupnim transportnim procesom, te da kao aktivan sudionik sudjeluje u izradi pretkalkulacije za prodaju i kupovinu robe, ali i same organizacije zbirnog prijevoza. Izvršenje glavnog logističkog zadatka (organiziranje otpreme, dopreme i prijevoza nalogodavčeve robe) uvjetovano je zasnivanjem ugovornih odnosa između logističkih operatera i trećih osoba. Od posebne je važnosti zasnivanje ugovornih iznosa između logističkih operatera i vozara (brodskog, željezničkog, riječnog, cestovnog i zračnog prijevoznika). Ugovaranje prijevoza robe predstavlja jedan od najvažnijih poslova logističkog operatera. Ugovor o prijevozu logistički operater zaključuje u svoje ime, a za račun nalogodavca ili u ime i za račun nalogodavca ili u svoje ime i za svoj račun.

Nadalje, ubrzani razvoj i globalna afirmacija logističke industrije učinkovito podržana informacijskom tehnologijom, logističkim subjektima koji uče, logistikom znanja, stvara temeljne pretpostavke za nastajanje logističke industrijske revolucije. To zapravo znači da će se dogoditi radikalni prevrat stihijskoga načina proizvodnje logističkih proizvoda u visokosofisticirani način proizvodnje logističkih znanja i logističkih aktivnosti.

7. POPIS LITERATURE

Knjige

- [1] Andrijanić I. i dr.: Transportno i špeditersko poslovanje, Mikrorad, Zagreb, 2001.
- [2] Andrijanić, I.: Poslovi u vanjskoj trgovini, Mikrorad, Zagreb, 2001.
- [3] Baričević, H. i dr.: Tereti u prometu, Pomorski fakultet Rijeka, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2010.
- [4] Baričević, H. Tehnologija kopnenog prometa, Pomorski fakultet Rijeka, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2001.
- [5] Brnjac, N.: Intermodalni transportni sustavi, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2012.
- [6] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2010.
- [7] Jolić, N. Logistika i ITS, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2006.
- [8] Kovačić, M.: Logistička strategija i struktura pomorske tvrtke, Pomorski zbornik 39 (2001)1, Rijeka, 2001.
- [9] Marković, I.: Integralni transportni sustavi i robni tokovi, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 1990.
- [10] Segetlija, Z.: Uvod u poslovnu logistiku, Ekonomski fakultet Osijek, Osijek, 2008.
- [11] Turina, A.: Međunarodna špedicija, I knjiga, Viša pomorska škola u Rijeci, Rijeka, 1965.
- [12] Zelenika, R.: Prometni sustavi – tehnologija, organizacija, ekonomika, logistika, menadžment, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.
- [13] Zelenika, R.: Logistički sustavi, Ekonomski fakultet sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005.

[14] Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, osnovni i specijalni poslovi – poslovna politika, Istarska naklada, Pula, 1985.

[15] Zelenika, R.: Špediterovo pravo, četvrto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.

Članci

[1] Zelenika, R.: Obveze, prava i odgovornosti nalogodavatelja u posebnim slučajevima otpreme, dopreme i provoza stvari, Hrvatska pravna revija, 3 (2003), Rijeka, 2003.

[2] Vidović, T.: Međunarodni transport i osiguranje robe i potraživanja u vanjskotrgovinskom poslovanju, Hrvatska gospodarska revija: časopis za ekonomiju i pravo, 46 (1997), Zagreb, 1997.

Internet izvori

[1] Šafran, M.: Organizacija zbirnog prometa robe, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2009., Preuzeto 22.04.2017. sa:

<https://www.scribd.com/document/36596505/Zbirni-prijevoz>

[2] Belamarić, G.: Tehnologija prijevoza kontejnera i ro-ro tehnologija, Pomorski fakultet u Splitu, Sveučilište u Splitu, Split, 2009., Preuzeto 01.05.2017. sa:

<http://www.pfst.hr/old/data/materijali/PITANJA%2002%20KONTEJNERA%20I%20RO-RO.pdf>

8. POPIS PRILOGA

Slika 2.2.1. Prednosti zbirnog prometa	15
Slika 3.1.1. Faze organizacije zbirnog prijevoza.....	32
Slika 4.1. Transportne instrukcije	53
Slika 4.2. Pomorski teretni list	54
Slika 4.3. Bez zapreke	55
Slika 4.4. Međunarodni tovarni list.....	56
Slika 4.5. Faktura	57
Slika 4.6. Carinska deklaracija	58
Slika 4.7. Prikaz prijevoznog puta	59
Tablica 1. Parametri prijevoznog puta	52