Odabir načina prijevoza po kriteriju racionalizacije transportnih troškova

Pernar, Dino

Undergraduate thesis / Završni rad

2016

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:459450

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**



Repository / Repozitorij:

Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository







SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Dino Pernar

ODABIR NAČINA PRIJEVOZA PO KRITERIJU RACIONALIZACIJE TRANSPORTNIH TROŠKOVA

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2016.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

ODABIR NAČINA PRIJEVOZA PO KRITERIJU RACIONALIZACIJE TRANSPORTNIH TROŠKOVA

DEFINING TRANSPORT MODE ACCORDING TO RATIONALIZATION OF TRANSPORT COSTS

Mentor: dr. sc. Ivona Bajor
Student: Dino Pernar, 0135233841

Zagreb, rujan 2016.

SAŽETAK

Predmet istraživanja u ovome radu jest špedicija i odabir načina prijevoza po kriteriju racionalizacije transportnih troškova. Špedicija korisnicima svojih usluga omogućava jednostavnu i ekonomičnu isporuku robe kao i distribuciju diljem svijeta. Ovisno o zahtjevima i potrebama komitenata, špediter organizira i obavlja prijevoznu uslugu, bilo da se radi o direktnom ili zbirnom transportu. Pritom su troškovi jedan od glavnih parametara koji se uzimaju u obzir prilikom odabira načina prijevoza.

KLJUČNE RIJEČI: špediter; subjekti tržišta prijevoznih kapaciteta; tržište prijevoznih kapaciteta, transportni troškovi

SUMMARY

The subject of this study is to select the shipping and transport based on the criteria of rationalization of transport costs. Freight forwarders provide theirs clients a simple and cost-effective delivery of goods and distribution worldwide. Depending on the requirements and customer needs, freight forwarder organize and carries out the transport service, whether it is a direct or groupage transport. The costs are one of the main parameters to be taken into consideration when choosing a mode of transportation.

KEYWORDS: forwarders; subjects of the market transport capacity; market transport capacity, transport costs

SADRŽAJ

1. UVOD....1
2. OSNOVE ŠPEDITERSKOG POSLOVANJA....2
2.1. Špedicija....2
2.2. Glavni poslovi špedicije....3
2.2.1. Operativni poslovi....4
2.2.1.1. Dispozicija i pozicioniranje....5
2.2.1.2. Disponiranje....7
2.2.1.3. Zaključivanje prijevoznih kapaciteta....7
2.2.1.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava....8
2.2.1.5. Ugovaranje prekrcaja i skladištenja robe....8
2.2.1.6. Osiguranje robe u prijevozu....8
2.2.1.7. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj....10
2.2.1.8. Prihvat robe i iskrcaj....10
2.2.1.9. Angažiranje inspekcijskih službi....10
2.2.1.10. Zastupanje u carinskom postupku....11
2.2.1.11. Aviziranje....11
2.2.2.Tarifno-konjukturni poslovi....12
2.2.2.1. Istraživanje tržišta....12
2.2.2.2. Akvizicija....12
2.2.2.3. Ponuda i ugovori....13
2.2.2.4. Instradacija....14
2.2.2.5. Refakcije, stimulacije, agentske provizije....15
2.3. INCOTERMS....15
2.4. FIATA....17
2.5. Tarifni pojmovi....18
2.6. Carina....19
3. PRIJEVOZ ROBE....21
3.1. Transportni uređaji....22
3.2. Prijevozna sredstva....23
4. ANALIZA NAČINA PRIJEVOZA ROBE NA PRIMJERU TVRTKE CARGO-PARTNER D.O.O....26
4.1. Direktni transport....28

4.2. Zbirni transport 35
5. RACIONALIZACIJA TRANSPORTNIH TROŠKOVA 39
6. ZAKLJUČAK 43
LITERATURA 44
POPIS SLIKA 45
POPIS TABLICA 45
POPIS KRATICA 45

1. UVOD

Špediter organizira prijevoz robe na način da komunicira sa subjektima tržišta prijevoznih kapaciteta. Prijevoznici pritom na tržištu nude svoje prijevozne kapacitete, te predstavljaju subjekt ponude. Njihov interes je održavanje cijena prijevoza na najvišoj razini koja se može postići, a agenti posrednici na strani ponude imaju zadatak provesti akviziciju tereta za prijevoznike koje zastupaju. S druge strane, subjekte potražnje predstavljaju korisnici prijevoza, koji na tržištu prijevoznih kapaciteta kupuju prijevoznu uslugu. Oni ponajprije nastoje nabaviti odgovarajući prijevozni kapacitet za prijevoz svojih roba u određenim vremenskim razdobljima, po najnižoj mogućoj cijeni uz zadovoljavajuću kvalitetu te pouzdanost usluge. Posrednici na strani potražnje su špediteri, koji u ime svojih komitenata ugovaraju prijevozne kapacitete. Špediter pritom ima veći broj ponuda od raznih prijevoznika i izabire najpovoljniju ponudu za subjekta potražnje. Od 1. srpnja 2013. godine, kada je Republika Hrvatska ušla u Europsku uniju, špedicija je zauzela posebnu ulogu s obzirom na činjenicu da se hrvatsko tržište uvelike otvorilo čitavom prostoru Europe, što je omogućilo da se poslovanje pomoću špedicije jednostavno proširi na čitavi prostor Europske unije.

Cilj istraživanja je utvrditi koji su osnovni čimbenici koji utječu na odabir načina prijevoza te kakva je pritom uloga špeditera koji je glavna karika povezivanja prijevoznika i korisnika prijevoza.

Završni rad započinje poglavljem *Osnove špediterskog poslovanja* u kojem se prikazuju temeljni pojmovi špedicije te uloga i zadaće špeditera u poslovnom procesu. Uz to se analiziraju i tarifni pojmovi, kao i pojam carine te ustroj Carinske uprave u Republici Hrvatskoj.

Dalje slijedi poglavlje *Prijevoz robe* kojim se prikazuje transportne uređaje i prijevozna sredstva koja se koriste prilikom prijevoza u raznim granama prometa.

Zatim dolazi poglavlje *Analiza načina prijevoza robe na primjeru tvrtke Cargo-partner d.o.o* koje predstavlja pregled djelovanja i načina poslovanja tvrtke.

Sljedeće poglavlje *Racionalizacija transportnih troškova* prikazuje temeljne čimbenike koji utječu na odabir načina prijevoza i ulogu špeditera u prijevoznom procesu.

U zadnjem poglavlju su sažete najvažnije spoznaje o načinima prijevoza robe te pripadajućim troškovima.

2. OSNOVE ŠPEDITERSKOG POSLOVANJA

Osnove špediterskog poslovanja se definiraju kao temeljne nezaobilazne djelatnosti koje špediter mora obaviti u organizaciji prijevoza robe ili dobara. Čitavi posao špeditera se može podijeliti u dvije cjeline. U prvu cjelinu se ubraja prodaja špediterske usluge, te se zovu tarifno – konjuktivni poslovi, a poslovi druge cjeline su operativni te je njihov temeljni zadatak proizvodnja i ostvarivanje špediterske usluge. Glavnu djelatnost u europskom gospodarstvu predstavljaju transportne logističke mreže u Europi, te se samo kroz pružanje brze i pouzdane logističke usluge i međunarodne suradnje između tvrtka u Europi očituje njihova konkurentnost.[1]

2.1. Špedicija

Kroz porast potražnje za odgovarajućim prijevoznim kapacitetima razvoj međunarodne trgovine je utjecao na razvoj prijevozničke djelatnosti koja treba zadovoljiti potražnju svojom ponudom. S vremenom se nametnula potreba za posebnom specijaliziranom djelatnosti koja će efikasno povezati ponudu i potražnju, odnosno omogućiti će da korisnici prijevoza pravodobno osiguraju odgovarajuće prijevozne kapacitete za prijevoz svojih roba tj. da osiguraju supstrat koji odgovara popunjavanju prijevoznih kapaciteta. Špedicija je djelatnost čiji je ovo osnovni smisao i svrha.[2]

Špedicija je gospodarska djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe te provozom, tranzitom robe kroz neku zemlju te ostalim poslovima koji su uz to vezani. Smatra se da pojam špedicije potječe još iz 13. st., iz doba blagostanja Venecije dok se špedicija kao suvremeni pojam pojavljuje krajem 18. st. Riječ „špediter“, odnosno „špedicija“ je latinskog porijekla te je nastala od riječi *expedire* što u doslovnom prijevodu znači odriješiti, urediti, a u praktičnoj se primjeni prevodi s otposlati-otpremiti.

Špediterske tvrtke mogu se podijeliti prema različitim kriterijima:

- Prema teritorijalnom djelokrugu rada ili
- Prema temeljnim karakteristika poslovanja.

[1]T. Blacker, W. Kersten, C. M. Ringle : Innovative Methods in Logistics and Supply Chain Management, Hamburg, 2014., str. 4
[2]Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2010., str. 11

Prema teritorijalnom principu se špediterske tvrtke mogu podijeliti na tvrtke za unutarnju i tvrtke za međunarodnu špediciju. Tvrtke za unutarnju špediciju preuzimaju i obavljaju poslove u zemlji u kojoj je sjedište te tvrtke i koji ne prelaze državnu granicu, dok tvrtke za međunarodnu špediciju preuzimaju i obavljaju poslove prijevoza robe za uvoz, izvoz, ali mogu obavljati poslove špedicije i u zemlji u kojoj im je sjedište bez da prelaze državnu granicu. Tvrtke za međunarodnu špediciju se dijele na:

- Kopnene špediterske tvrtke,
- Lučke špediterske tvrtke i
- Granične špediterske tvrtke.

Kopnene špediterske tvrtke organiziraju prijevoz robe u željezničkom, cestovnom i zračnom prometu i prijevoznim sredstvima, uključujući prihvat, otpremu, carinjenje, osiguranje, skladištenje i distribuciju robe te ostale poslove u vezi s tim.

Lučke špediterske tvrtke organiziraju prijevoz robe pomorskim prijevoznim sredstvima, odnosno bave se prijemom robe u luci te njenom otpremom morem, osiguranjem brodskog prostora, prijemom robe koja jedospjela morem i njezinom daljnjom otpremom u unutrašnjost kopnenim prijevoznim sredstvima, potom osiguranjem, carinjenjem, skladištenjem, distribucijom te ostalim poslovima organiziranja prijevoza robe između prodavatelja i kupca.

Granične špediterske tvrtke imaju sjedište na graničnim prijelazima i obično se bave carinskim poslovima i ostalim formalnostima prilikom ulaza robe u nacionalno carinsko područje. Međutim, u praksi ne postoji neka striktna podjela, zato što se i kopnene špediterske tvrtke bave npr. poslovima lučke špedicije, a i lučke špediterske tvrtke se bave poslovima kopnene špedicije.[3]

2.2. Glavni poslovi špedicije

Pod glavne poslove špedicije ubrajamo one poslove koje špediter obavlja u okviru svoje temeljne djelatnosti, tj. poslovi bez kojih se funkcioniranje sustava međunarodne špedicije ne može ni zamisliti. Oni se u organizacijskom smislu mogu podijeliti u dvije funkcionalne cjeline čiji poslovi su u velikoj mjeri povezani kako bi se povećala produktivnost i unaprijedila kvaliteta i ponuda usluge, a to su:

[3]Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti Zagreb 2010., str. 15

- Operativni poslovi – čija je glavna funkcija proizvodnja špediterske usluge i
- Tarifno – konjuktorni poslovi – čija je glavna funkcija prodaja špediterske usluge. [4]

2.2.1. Operativni poslovi

Operativni poslovi su poslovi koje obavlja špediter u izvršenju dispozicije komitenta, odnosno pri otpremi i dopremi robe u međunarodnom prometu. Niz je funkcionalnih radnji vezanih uz pojedinu fazu prijevoznog pothvata koje čine strukturu operativnih poslova. Svaka pojedina radnja, odnosno postupak koju špediter u nekom trenutku poduzme proizlazi iz njegove uloge u prijevoznom pothvatu, a sadržaj i redoslijed radnji se određuje glavnim obilježjem koje njegovom zadatku daje dispozicija komitenta.

Slijedom toga, struktura operativnih poslova se sistematizira prema dva sljedeća načela:

- Operativne poslove prema ulozi špeditera u prijevoznom pothvatu čine sljedeće skupine radnje:
  - Prijam dispozicije i pozicioniranje,
  - Disponiranje,
  - Zaključivanje prijevoznih kapaciteta,
  - Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava,
  - Ugovaranje prekrcaja i skladištenja,
  - Osiguranje robe u prijevozu,
  - Predaja robe na prijevoz i ukrcaj,
  - Prihvat robe i iskrcaj,
  - Angažiranje inspekcijskih službi,
  - Zastupanje u carinskom postupku i
  - Aviziranje.
- Operativne poslove prema osnovnom obilježju špediterova zadatka čine sljedeće skupine:
  - Poslovi uvoza,
  - Poslovi izvoza,
  - Poslovi provoza (tranzita) te
  - Sajamski poslovi.[5]

[4] Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2010., str. 129
[5] Ibid., str. 135.-136.

2.2.1.1. Dispozicija i pozicioniranje

Dispozicijom (slika 1.) od nalogodavca započinje uvozni ili izvozni posao. To je nalog i ovlaštenje špediteru za otpremu, odnosno dopremu robe, zastupanje u carinskom postupku, kao i za obavljanje drugih radnji s tim u vezi. Ako špediter ne odbije dispoziciju, smatra se da je preuzeo obvezu njezinog izvršenja. Dispozicija mora sadržavati sve podatke koji su nužni špediteru da bi ju mogao ispravno i pravodobno izvršiti.

Osnovni podaci koje komitent mora navesti u dispoziciji su:

- Podaci o komitentu (uvozniku odnosno izvozniku) i korisniku robe – naziv i adresa tvrtke, broj telefona i telefaksa, e-mail adresa, ime odgovorne osobe itd.,
- Podaci o primatelju robe (stranom kupcu) u slučaju kada se radi o otpremi/izvozu, tj. podaci o pošiljatelju robe (stranom dobavljaču) u slučaju kada se radi o dopremi/uvozu – naziv i adresa tvrtke, broj telefona i telefaksa, ime odgovorne osobe i slično,
- Broj izvoznog, tj. uvoznog zaključka,
- Podaci o robi – trgovački naziv na hrvatskom i na stranom jeziku, vrijednost, količina, broj koleta i način pakiranja,
- Paritet isporuke prema INCOTERMS-u,
- Podaci o instradaciji,
- Podaci o osiguranju,
- Podaci o vrsti carinskog postupka i plaćanju carinskog duga,
- Naputak za daljnju otpremu carinjenja.

Osim navedenih podataka, ovisno o mogućim posebnim zahtjevima komitenta, te o posebnim svojstvima robe, dispozicija mora sadržavati i neke dodatne podatke, dokumente i upute. Obrasce dispozicije špediter tiska za svoje potrebe prema vlastitom grafičkom rješenju, a određeni broj bianco obrazaca unaprijed dostavlja svojim komitentima. Nakon zaključenja kupoprodaje robe, komitent će ispuniti dispoziciju i dostaviti je špediteru.[6]

[6] Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2010., str. 136.

IZVOZNIK:_____
EORI BR.naziv i mjesto,

_____
odgovorna osoba, OIB, telefon, fax, e-mail

PREDMET: Dispozicija za izvoz broj _____

1. Pošiljatelj:_____
točan naziv i adresa, telefon, fax, odgovorna osoba
2. Kupac: _____
točan naziv i adresa
3. Primatelj: _____
točan naziv i adresa, telefon, fax, odgovorna osoba
4. Vrijednost robe iz računa/ugovora: _____
5. Paritet prema INCOTERMS-u:_____
6. Trgovački naziv robe na stranom i hrvatskom jeziku (vrsta, kakvoća) i tarifni broj iz Carinske tarife:
_____
_____
7. Količina robe u jedinici mjere:_____ brutto težina: _____
broj koleta i vrsta: _____ obujam/dimenzija: _____
8. Mjesto carinjenja: _____
9. Vrsta transporta: _____
cestovni, željeznički, pomorski, kombinirani, zbirni, pošta
10. Roba osigurana (da/ne):_____ Relacija:_____ Rizik:_____
osigurana vrijednost_____ osiguravatelj i broj police: _____
11. Datum i mjesto preuzimanja robe: _____
12.Upute za carinjenje robe u inozemstvu (mjesto i otpremnik): _____
13. Zemlja naplate:_____ Zemlja namjene:_____
14. Upute za popunjavanje EUR-a: _____
15. Upute za popunjavanje transportnih isprava:_____
16. Vrsta carinskog postupka :_____
17. Garancija za tranzitni postupak: _____
18. Dodatne upute:
_____
_____
19. Carinske i ostale pristojbe
plaća:_____
_____

Opunomoćitelj_____ **opunomoćuje**
(ime i naziv, adresa, EORI br.)
ovlaštenog carinskog otpremnika LAGERMAX AED Croatia d.o.o. Luka, Zagorske magistrale 16, OIB 06465158978, da ju zastupa kao izravni zastupnik sukladno članku 18. stavku 1. Carinskog zakona Unije. Ova punomoć vrijedi od dana potpisivanja i sve do ukidanja iste. Napomena: U skladu sa Carinskim zakonom, izravni zastupnik djeluje u ime i za račun druge osobe. U odnosu na carinske deklaracije uvoznik/izvoznik je odgovoran za plaćanje carinskog duga koji proizlazi iz carinske deklaracije.
Odgovorna osoba opunomoćitelja je
_____.
(Ime i prezime, OIB, radno mjesto)

Mjesto i datum, _____

PRILOZI: račun prodavatelja broj:_____
prijevozni dokumenti:_____
EUR:_____
ostalo:_____

Potpis i žig odgovorne osobe:

_____

Slika 1. Dispozicija za izvoz

Izvor: https://www.dpd.com/hr_en/home/shipping/shipping_international/disposition_of_export_or_import

Dispozicija se daje u pismenom obliku, ovjerena originalnim žigom izvoznika odnosno uvoznika te potpisom ovlaštene osobe. U hitnom slučaju se može dostaviti i telefaksom ili usmeno (telefonom), ali tada se prije pristupanja carinjenju robe mora dostaviti originalni ovjereni obrazac dispozicije. U privitku dispozicije komitent dostavlja dokumente potrebne za njezino izvršenje.

Kod pozicioniranja špediter za svaku primljenu špediciju određuje jedinstveni broj – broj pozicije, pod kojim pošiljku uvodi u pozicijsku knjigu, odnosno u bazu podataka. To je nužno zato što špediter svakodnevno otprema tj. doprema veliki broj pošiljaka i bez odgovarajuće evidencije bi bilo nemoguće upravljati mnoštvom podataka i postupaka koji su vezani uz svaku pošiljku.[7]

2.2.1.2. Disponiranje

Disponiranje podrazumijeva davanje naloga i uputa koje su neizostavne za praktičnu provedbu prijevoza, subjektima koji su u to neposredno uključeni. Ono prvenstveno znači koordinaciju uključenih subjekata u svrhu pravodobnog postupanja. Svrha je disponiranja da važni sudionici prijevoza dobiju odgovarajuće upute u skladu s instradacijom, da bi se prijevoz odvijao bez smetnji. Ugovoreni paritet isporuke i dispozicija komitenta određuju obuhvat i sadržaj disponiranja.

Ako se roba doprema iz inozemstva, špediter mora dati odgovarajuće upute, odnosno transportne instrukcije pošiljatelju (u praksi se koristi naziv opoziv robe ili doziv robe), koje su prvenstveno neophodne zbog usklađenja termina postavljanja prijevoznog sredstva na ukrcaj sa spremnošću robe za prijevoz, tj. dopreme robe u luku sa spremnosti broda za ukrcaj, ako se radi o lučkom tranzitu.[8]

2.2.1.3. Zaključivanje prijevoznih kapaciteta

Nakon prethodno obavljene instradacije, špediter mora pravodobno na tržištu prijevoznih kapaciteta odabrati najpovoljnijeg prijevoznika i zaključiti prijevozni kapacitet za odgovarajući

[7] Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2010., str. 136.
[8] Ibid., str. 139.

termin ukrcaja, odnosno otpreme. Radnje koje se pritom obavljaju, kao i prateći dokumenti ovise o prometnoj grani prijevoza robe.[9]

2.2.1.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava

Primarna funkcija špeditera jest organizacija prijevoza, te iz toga proizlazi i njegova važnost prilikom zaključivanja ugovora. Ugovaranje prijevoza je za špeditera preduvjet da bi mogao izvršiti otpremu odnosno dopremu robe. Uobičajeno, prilikom zaključivanja ugovora o prijevozu špediter nastupa u svoje ime, ali za račun komitenta. U praksi ispravu ispunjava špediter, a drugi sudionici u prijevozu robe ovjerom potvrđuju da je neka faza prijevoznog procesa izvršena. Prijevozna isprava koja je propisno ispunjena i ovjerena jest potvrda da je ugovor o prijevozu zaključen, potom to je dokaz da je prijevoznik preuzeo robu na prijevoz. Osim toga ta prijevozna isprava predstavlja i obvezu prijevoznika da na ugovorenom odredištu preda robu primatelju.[10]

2.2.1.5. Ugovaranje prekrcaja i skladištenja robe

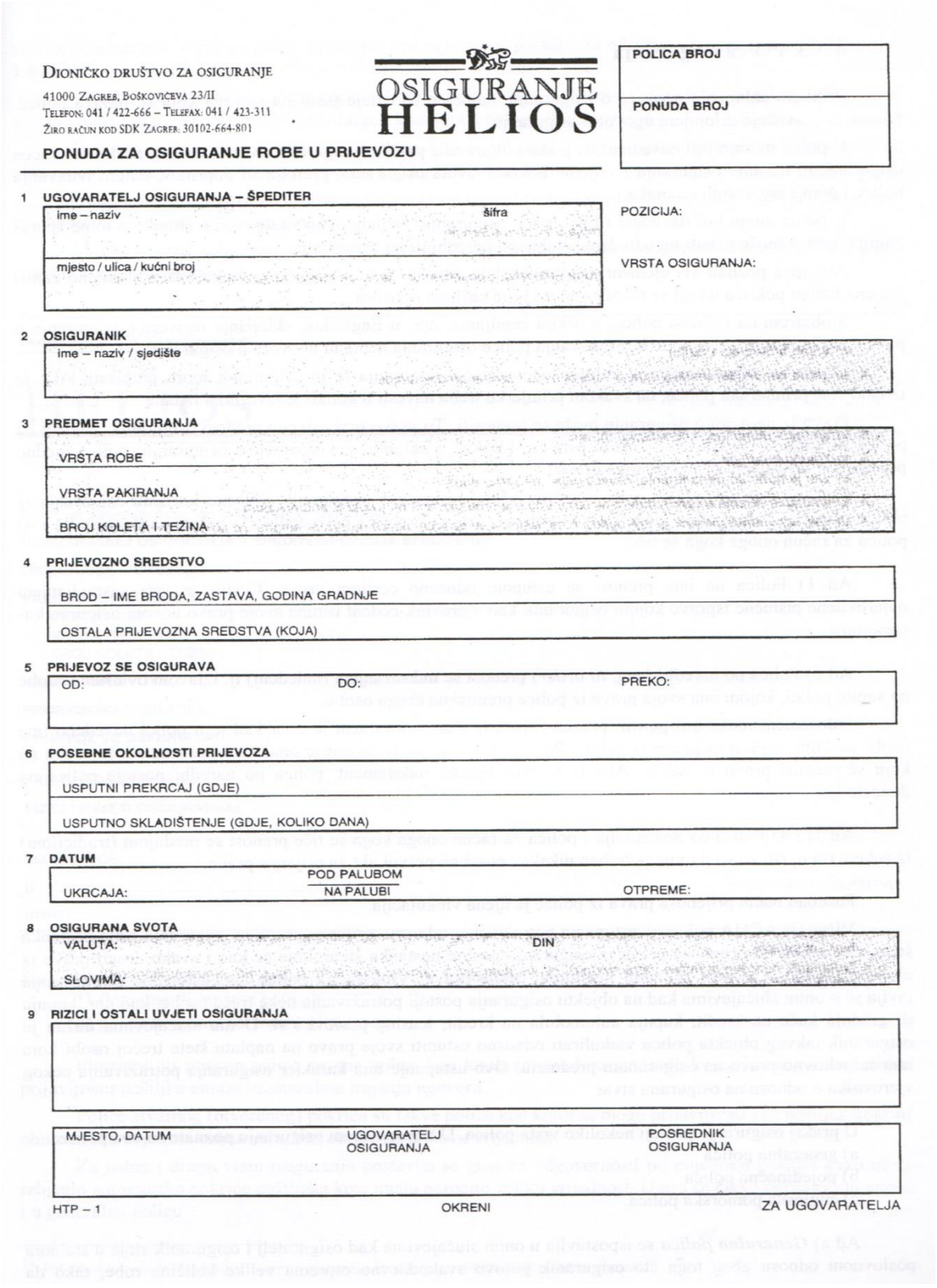
Poslovi prekrcaja i skladištenja robe predstavljaju funkcionalni dio procesadopreme odnosno otpreme roba. U tehnološkom i organizacijskom smislu se uloga ovih poslova sastoji u sljedećem:

- Obavljanje početno-završnih operacija,
- Organizacija intermodalnog prijevoza,
- Terminsko usklađenje pojedinih faza prijevoza,
- Organizacija zbirnog prometa.[11]

2.2.1.6. Osiguranje robe u prijevozu

Transportno osiguranje robe (slika 2.) nije nužno. Špediter će robu osigurati samo u onom slučaju kada to komitent u dispoziciji od njega izričito zatraži. Tada komitent mora navesti vrijednost osiguranja, relaciju, kao i osigurane rizike. Ako komitent ne navede koje rizike treba osigurati, tada će špediter osigurati samo osnovne transportne rizike.[12]

[9]Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti Zagreb 2010., str. 134-141.
[10]Ibid., str. 146
[11] Ibid., str. 155.
[12] Ibid., str. 157.



DIONIČKO DRUŠTVO ZA OSIGURANJE
41000 ZAGREB, BOŠKOVIĆEVA 23/II
TELEFON: 041 / 422-666 – TELEFAX: 041 / 423-311
ŽIRO RAČUN KOD SDK ZAGREB: 30102-664-801

OSIGURANJE HELIOS

POLICA BROJ

PONUDA BROJ

PONUDA ZA OSIGURANJE ROBE U PRIJEVOZU

1 UGOVARATELJ OSIGURANJA – ŠPEDITER

ime – naziv | šifra

mjesto / ulica / kućni broj

POZICIJA:

VRSTA OSIGURANJA:

2 OSIGURANIK

ime – naziv / sjedište

3 PREDMET OSIGURANJA

VRSTA ROBE

VRSTA PAKIRANJA

BROJ KOLETA I TEŽINA

4 PRIJEVOZNO SREDSTVO

BROD – IME BRODA, ZASTAVA, GODINA GRADNJE

OSTALA PRIJEVOZNA SREDSTVA (KOJA)

5 PRIJEVOZ SE OSIGURAVA

OD: | DO: | PREKO:

6 POSEBNE OKOLNOSTI PRIJEVOZA

USPUTNI PREKRCAJ (GDJE)

USPUTNO SKLADIŠTENJE (GDJE, KOLIKO DANA)

7 DATUM

UKRCAJA: POD PALUBOM / NA PALUBI | OTPREME:

8 OSIGURANA SVOTA

VALUTA: | DIN

SLOVIMA:

9 RIZICI I OSTALI UVJETI OSIGURANJA

MJESTO, DATUM | UGOVARATELJ OSIGURANJA | POSREDNIK OSIGURANJA

HTP – 1 | OKRENI | ZA UGOVARATELJA

Slika 2. Obrazac za osiguranje robe

Izvor: Aržek, Z., Transport i osiguranje, Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet, Zagreb, Mikrorad, Zagreb, 1997.

2.2.1.7. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj

U predaji na prijevoz i ukrcaj, uloga špeditera se sastoji se u obavljanju funkcije pošiljatelja bez obzira na činjenicu radi li to u svoje ime ili u ime pošiljatelja, svog komitenta. Roba koja se predaje na prijevoz mora biti i spremna za prijevoz, odnosno mora biti upakirana u transportnu ambalažu i predana prijevozniku kako to nalažu propisi i uzance odnosne prometne grane. Dokumenti i radnje koje špediter tom prilikom mora obaviti ovise o prometnoj grani te o tehnologiji prijevoza i ukrcaja, svojstvima robe, kao i o mogućim posebnim zahtjevima komitenta.[13]

2.2.1.8. Prihvat robe i iskrcaj

Kod prihvata robe uloga špeditera se sastoji u obavljanju funkcija primatelja – izdavanje naloga te obavljanje radnji u svezi iskrcaja te preuzimanje robe od prijevoznika, te u organizaciji daljnje otpreme, tj. dostave robe primatelju. U svrhu pojednostavljenja daljnjeg postupka s robom (tehničko-tehnološki razlozi) te realizacije refakcija i povlastica na prevoznini (komercijalni razlozi) u prijevoznoj se ispravi vrlo često kao primatelj navodi špediter ili u slučaju kada prijevozna isprava glasi na stvarnog primatelja, tada se navodi špediter kojeg treba izvijestiti o prispijeću robe.[14]

2.2.1.9. Angažiranje inspekcijskih službi

Da bi uvoz i provoz robe bio moguć potrebno je odobrenje nadležnog ministarstva, tj. propisana je kontrola robe od strane nadležne inspekcijske službe, koja se, ovisno o vrsti robe, obavlja odmah na graničnom prijevozu ili mjestu carinjenja robe. Prijevoz takvih pošiljaka se usmjerava preko onih graničnih prijelaza na kojima su ustrojene odgovarajuće inspekcijske službe:

- Sanitarna inspekcija – kontrolira pošiljke namirnica i predmeta opće uporabe koji pri uporabi dolaze u neposredan dodir s kožom ili sluznicom te ambalaže i opreme za njihovu proizvodnju (pri Ministarstvu zdravstva).
- Fitosanitetska inspekcija – kontrolira pošiljke bilja i biljnih proizvoda te drva i proizvode šumarstva i drvne industrije (pri Ministarstvu poljoprivrede).

[13] Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2010., str. 158.
[14] Ibid., str. 163.-166.

Sva trgovačka roba, odnosno proizvodi koji su namijenjeni prodaji na domaćem tržištu trebaju udovoljavati normama te standardima koji su propisani od strane Ministarstva gospodarstva, dok na trgovačkoj ambalaži mora biti otisnuta ili nalijepljena deklaracija na hrvatskom jeziku. Udovoljavanje tim uvjetima kontrolira Tržišna inspekcija.[15]

2.2.1.10. Zastupanje u carinskom postupku

U carinskom postupku s robom u međunarodnom prometu, špediter zastupa svog komitenta, odnosno nastupa kao njegov opunomoćenik. Nalog i ovlaštenje za zastupanje u postupku kod carinarnice špediter dobiva dispozicijom komitenta. U smislu Carinskog zakona, zastupanje može biti:

- Izravno – ako opunomoćenik djeluje u ime i za račun druge osobe i
- Neizravno – ako opunomoćenik djeluje u svoje ime, a za račun druge osobe.

Kod obavljanja poslova u svezi sa carinjenjem, špediter je dužan imati odobrenje Ministarstva financija. Uvjeti za dobivanje tog odobrenja su propisani Zakonom o posebnim uvjetima za obavljanje poslova međunarodnog otpremništva u vezi sa carinjenjem robe. Osim korisnika carinskog postupka za istinitost podataka koji se navode u svrhu obavljanja carinskog postupka odgovara i špediter, a posebno za ispravno svrstavanje robe prema carinskoj tarifi te obračun carine. Prilikom razmatranja uloge špeditera u carinskom postupku valja razlikovati prijavljivanje robe graničnoj carinarnici prilikom ulaska u nacionalno carinsko područje te uvozno odnosno izvozno carinjenje robe kod odredišne carinarnice.[16]

2.2.1.11. Aviziranje

Aviziranje podrazumijeva izvješćivanje komitenta o izvršenju pojedinih faza dopreme, otpreme, tj. provoza robe. Špediter obično obavještava komitenta o radnjama koje su izvršene, a koje su značajne za neke karakteristične točke na prijevoznom putu, kao npr. predaja robe na prijevoz, prelazak granice, prekrcaj i daljnja otprema i sl. Špediter avizira komitenta o kretanju pošiljke na dijelu prijevoznog puta koji se s obzirom na ugovoreni paritet isporuke nalazi u području njegove odgovornosti. Aviziranje je važno i radi pravodobnog poduzimanja svih radnji koje su neophodne za nesmetano dovijanje prijevoza, te za prihvat robe.[17]

[15]Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti Zagreb 2010., str. 155-170.
[16]Ibid, str. 172-173.
[17]Ibid, str. 172-173.

2.2.2.Tarifno-konjukturni poslovi

Tarifno-konjuktorni poslovi u stručnom smislu obuhvaćaju sve elemente špediterskih poslova, a tarifno-konjuktorni odjel je sastavljen od komercijalista, stručnjaka za pojedine vrste prijevoza te stručnjaka za carinska pitanja. To su poslovi koji obuhvaćaju sve aktivnosti koje špediter, tj. za to specijalizirani odjel špediterske tvrtke, poduzima kako bi: unaprijedio tržišnu poziciju, pružio stručnu pomoć komitentima te pružio stručnu podršku operativnom sektoru tvrtke. Najbitniji tarifno-konjuktorni poslovi su vezani za sljedeće pojmove:

- Istraživanje tržišta
- Akvizicija,
- Ugovori i ponude za obavljanje špediterske usluge,
- Stručni savjeti i informacije,
- Instradacija,
- Refakcija, stimulacija i agencijske provizije i
- Reklamacije.[18]

2.2.2.1. Istraživanje tržišta

Istraživanje tržišta predstavlja najbitniji korak kod postavljanja plana rada špeditera. Iz njegove perspektive to predstavlja prikupljanje informacije o poslovnim aktivnostima subjekata ponude te potražnje prijevoznih kapaciteta. One informacije koje se prikupe u ovoj fazi predstavljaju najbitniji faktor za donošenje odluka u tekućem poslovanju, kao i za planiranje budućih poslovnih aktivnosti.[19]

2.2.2.2. Akvizicija

Akvizicija predstavlja skup aktivnosti koje špediter poduzima u svrhu privlačenja tj. pridobivanja novih komitenata te novih poslova. To je dio marketinške funkcije koja je orijentirana na proširenje tržišta robe i usluga. Temeljne pretpostavke za uspješnu akviziciju su istraživanje i praćenje tržišta, odgovarajući pristup potencijalnim korisnicima usluga, kvalitetna i cjelovita ponuda usluga špeditera, konkurentne cijene usluga, poslovni ugled špeditera.

[18] Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2010., str. 129.
[19] Ibid., str. 130.

Špediter u sustavu djelovanja svoje akvizicije savjetuje putem stručnih savjeta te izradom ponude u vezi prijenosa te carinjenja roba, bilo da odgovara na primljene upute zainteresiranih uvoznika te izvoznika ili da na taj način sam potiče poslovne kontakte s potencijalnim komitentima s kojima želi uspostaviti poslovnu suradnju.[20]

2.2.2.3. Ponuda i ugovori

Ponuda za obavljanje špediterske usluge se može odnositi na određeni posao, npr. uvoz ili izvoz određene pošiljke, a može biti i općenita, s uvjetima koji su primjenjivi na sve pošiljke određenog komitenta. Prihvaćanje ponude od strane komitenta u formalno-pravnom te u praktičnom smislu ima jednaki značaj kao i zaključenje ugovora. Drugim riječima, ono obvezuje obje strane da primjene uvjete koji su navedeni u ponudi. Komitenti s kojima je uspostavio dugoročnu poslovnu suradnju špediter obično nudi povoljnije uvjete nego li oni koji se primjenjuju na pojedinačne poslove.

U svrhu obavljanja špediterske djelatnosti izrađuje se Ugovor o špediciji koji obvezuje nalogodavatelja i špeditera. Temeljem ugovora špediter preuzima obvezu da nalogodavatelju da učini jedan ili više špediterskih poslova, dok se nalogodavatelj obvezuje špediteru platiti određenu naknadu za usluge, proviziju i naknadu troškova. Sljedeći su elementi ugovora o špediciji:

- Ugovorne strane:
  - Naziv i sjedište špeditera,
  - Naziv i sjedište komitenta.
- Predmet ugovora:
  - Popis špediterskih poslova na koje se ugovor odnosi.
- Cijena i način obračuna – prilikom obračune naknade za uslugu špeditera te troškova trećih osoba, u praksi se primjenjuje jedno od dva sljedećih načela:
  - Posebno se obračunava naknada za uslugu špeditera, a troškovi trećih osoba se obračunavaju u efektivnom iznosu te se moraju opravdati odgovarajućim računima. Visina naknade za špeditersku uslugu se izražava u odnosu prema vrijednosti robe (ad valorem) ili u fiksnom odnosu po jedinici količine robe – toni, po vagonu, kamionu.

[20] Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2010., str. 130.

- Visina naknade za špeditersku uslugu i iznosi određenih troškova trećih osoba su dani u jedinstvenom iznosu koji se naziva forfetni stavak. Isto tako, forfetni stavak može biti izražen ad valorem ili u fiksnom iznosu po jedinici količine robe. Troškovi koji nisu uključeni u forfetni stavak obračunavaju se posebno, prema prethodnom načelu.[21]

2.2.2.4. Instradacija

Instradacija je kvalitetno najsloženiji, najteži, najodgovorniji te najvažniji osnovni posao međunarodnog špeditera. Instradacija predstavlja određivanje prijevoznog puta i prijevoznog sredstva. S obzirom na činjenicu da pravo i odgovornost određivanja načina prijevoza te izbora prijevoznika pripada stranci koja plaća prijevozne troškove, instradacija je određena kupoprodajnim ugovorom.[22]

Devet je činitelja koji utječu na odabir prijevoznog puta i prijevozna sredstava te načina i vremena otpreme provoza robe:

- Oblici racionalizacije manipuliranja i transporta robe ili suvremen tehnologije transporta,
- Troškovi otpreme, dopreme i provoza robe,
- Brzina otpreme, dopreme i provoza robe,
- Kvaliteta otpreme, dopreme i provoza robe,
- Priroda robe,
- Geografski položaj otpremnog i odredišnog mjesta,
- Devizni izdaci,
- Politička situacija te
- Prometnopravni izvori.

Od ponuđenih prijevoznih rješenja, špediter će temeljem raznih elemenata odrediti optimalno, odnosno ono koje je za komitenta najpovoljnije. U slučaju kada je komitent u dispoziciji već odredio instradaciju pošiljke, špediterova je dužnost prije nego izvrši dispoziciju

[21] Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2010., str. 131.-132.
[22] Ibid., str. 129-132.

da provjeri je li takvo prijevozno rješenje optimalno i o tome mora izvijestiti komitenta u slučaju kada je potrebno dati prijedlog instradacije.[23]

2.2.2.5. Refakcije, stimulacije, agentske provizije

Refakcija je povrat dijela ukupno plaćenih prijevoznih troškova unutar nekog vremenskog razdoblja. Špediteri koji stalno otpremaju i dopremaju veliku količinu roba dobivaju od prijevoznika i stimulaciju, odnosno dodatnu nagradu ako tijekom određenog vremenskog razdoblja padaju na prijevoz ukupnu količinu robe koja prelazi određeni iznos. Provizija je naknada koju na temelju zaključenog agencijskog ugovora prijevoznik odobrava špediteru, kao nagradu za zapošljavanje prijevoznih kapaciteta. To je naknada koja se obračunava u određenom postotku od ugovorene cijene prijevoza.[24]

2.3. INCOTERMS

INCOTERMS (eng. *International Commercial Terms*) obuhvaćaju službena pravila Međunarodne trgovinske komore za tumačenje trgovinskih termina. To su pravila i termini koji se bave odnosom između kupca i prodavatelja u međunarodnoj trgovini glede prijenosa rizika i troškova pri isporuci robe s jedne na drugu ugovornu stranu, dok jedan od važnih dijelova predstavljaju pariteti isporuke, kojima se odlučuje kada odgovornost i rizici u prodaji robe prelaze s prodavatelja na kupca. Incoterms pravila uređuju odnos isključivo između prodavatelja i kupca posebno:

- Mjesto predaje robe na raspolaganje kupcu,
- Carinske formalnosti,
- Osiguranje robe,
- Pribavljanje prijevoznog sredstva i organiziranje prijevoza,
- Pribavljanje isprava,
- Pakiranje robe.

[23]http://www.tsd.hr/site/wp-content/uploads/2010/05/OTPREMNISTVO-4OPT-SKRIPTA.pdf (lipanj 2016.)
[24]Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti Zagreb 2010., str. 133.

Sljedeći su incoterms pariteti:

1) EXW (eng. *Ex works)* – „franko tvornica“, kupac preuzima robu i odgovornost u tvornici prodavatelja, a zbog toga prodavatelj ne snosi nikakve troškove. Ovaj se termin upotrebljava u svakoj prometnoj grani.
2) FCA (eng.*Franco carrier*) – „franko prijevoznik“, prodavatelj predaje izvozno ocarinjenu robu u ruke prijevoznika kojeg odabire kupac na označenom mjestu. Prodavatelj mora isporučiti svu robu u sukladnosti s ugovorom o prodaji te dati fakturu, a osim toga mora snositi i sve rizike te troškove pribavljanja izvozne dozvole, te obaviti sve izvozne carinske formalnosti. Upotrebljava se u svim prometnim granama.
3) FAS (eng. *Free Alongside ship*) – na hrvatski se prevodi kao „franko uz bok broda“. Prodavatelj je dužan dovesti i postaviti robu pored broda, spremnu za utovar u određenoj luci. Također ima obavezu izvozno ocariniti robu i pripremiti sve dokumente koji su neophodni za transport.
4) FOB (eng. *Free on board*) – dužnost prodavatelja je utovar robe na brod koji je određen od strane kupca. Sve troškove, uključujući osiguranje i rizik snosi prodavatelj. Koristi se samo kod pomorske i unutarnje plovidbe..
5) CFR (eng. *Cost and freight*) – u prijevodu znači trošak i prijevoznina. Troškove transporta do prethodno određene odredišne luke mora platiti prodavatelj. Troškove osiguranja snosi kupac. Na kupca rizik prelazi u trenutku prelaska ograde broda u luci otpreme. Koristi se samo za riječni i pomorski promet.
6) CIF (eng. *Cost, insurance, freight*) – troškovi, osiguranje i vozarina. Jednak je kao i CFR, ali u ovom paritetu prodavatelj snosi troškove osiguranja do odredišne luke.
7) CPT (eng. *Carriage paid to*) – sve troškove transporta do naznačenog terminala u luci odredišta snosi prodavatelj, ali rizik prenosi predavanjem robe prvom prijevozniku. Ovaj se paritet može koristiti za sve vrste transporta uključujući i mulitimodalni transport.
8) CIP (eng. *Carriage, insurance paid to)* – sve troškove snosi prodavatelj, uključujući i osiguranje uz naznaku mjesta odredišta. Upotrebljava se za sve vrste transporta, uključujući i multimodalni transport.
9) DAT (eng. *Delivered at terminal)* – isporučeno na terminal, što znači da prodavatelj isporučuje robu kada se istovarena iz prijevoznog sredstva stavi na raspolaganje kupcu na terminalu. Sve troškove i rizike koji su uključeni u dopremu robe snosi prodavač.

10) DAP (eng. *Delivered at place*) – prodavatelj stavlja kupcu robu na raspolaganje na dolaznom prijevoznom sredstvu pripremljeno za iskrcaj na odredištu. Trošak i rizik snosi prodavatelj dok roba nije isporučena.
11) DDP (eng. *Delivered Duty Paid*) – dužnost prodavatelja je da pokrije troškove transporta, kao i financijske zahtjeve prilikom carinjenja te dostave robe krajnjem korisniku. Ovdje imamo maksimalne obveze prodavatelja.[25]

2.4. FIATA

FIATA (eng. *International Federation of Freight Forwarders Associations*) je Međunarodni savez otpremničkih udruženja sa sjedištem u Švicarskoj. FIATA je najveće i najvažnije međunarodno otpremničko udruženje u svijetu. Ona je utemeljena 1926. godine u Beču. Danas je kroz niz raznih kategorija članstva zastupljena u više od 150 zemalja, pa i u Hrvatskoj putem Udruženja međunarodnih otpremnika.

Broj otpremničkih tvrtki koje su zastupljene kroz nacionalna udruženja i individualno članstvo u FIATA-i je dosega 40 000, a te tvrtke zapošljavaju negdje desetak milijuna ljudi. U suradnji sa Europskim udruženjem za otpremništvo, transport, logistiku i carinske usluge – CLECAT je usvojila definiciju otpremništva i logistike koja glasi:

„Otpremničke i logističke usluge podrazumijevaju bilo koje usluge koje su u vezi s prijevozom (koji se obavlja jednim ili više prijevoznih sredstva), konsolidacijom, skladištenjem, rukovanjem, pakiranjem ili distribucijom robe kao i obavještavanjem u vezi s tim, uključujući carinske i financijske radnje, deklaraciju robe za službene potrebe, pribavljanje osiguranja za robu i prikupljanje ili nabavu plaćanja ili dokumenata u vezi s robom.“

Osim toga pod otpremničke usluge se ubrajaju i usluge sa informacijskom i komunikacijskom tehnologijom u vezi s prijevozom, rukovanjem ili skladištenjem robe, tj upravljanje ukupnim lancem otpreme. To su usluge koje se mogu prilagoditi svakoj otpremi pojedinačno.[26]

[25]http://www.hrvatski-izvoznici.hr/Cms_Data/Contents/hiz/Folders/dokumenti/~contents/BGL2KREHASERPNEM/incoterms-oznake.pdf (lipanj 2016.)
[26]http://www.hgk.hr/sektorska-udruzenja-2/o-udruzenju-25/fiata

Dokumenti FIATA-e su:

- FCR (eng. *Forwarding agent's certificate of receipt*) – špediterska potvrda koja se izdaje onda kada se roba prevozi kao zbirna pošiljka.
- FCT (eng *Forwarding agent's certificate of transport*) – špediterska transportna potvrda koja služi kod prijevoza u kombiniranom transportu.
- FBL (eng. *Forwarding Bill of Lading*) – špediterska teretnica koja služi u prijevozu robe kontejnerima – multimodalni transport.
- FWR (eng. *Fiata warenhouse receipt*) – Fiata skladišna potvrda koja se koristi u slučaju kada špediter obavlja i skladišne poslove.
- SDT (*Shippers declaration for the transport of dangerous goods*) – kada špediter obavlja prijevoz opasne robe.
- FFI (eng. *Forwarding FIATA Instructions*).[27]

2.5. Tarifni pojmovi

Tarifni sustav podrazumijeva temeljne značajke koje tarifi daju važno obilježje po provedbenoj tarifnoj politici. Četiri su tarifna sustava:

- Prirodni tarifni sustav kod kojeg nema klasifikacije robe već je cijena jednaka za sve vrste robe,
- Ekonomsko-politički tarifni sustav kod kojeg veća vrijednost robe povlači za sobom i veću cijenu prijevoza,
- Državni tarifni sustav kod kojeg država definira cijenu prijevoza te na taj način potiče razvoj pojedinih grana gospodarstva,
- Mješoviti tarifni sustav koji je kombinacija prethodna tri te se primjenjuje kod većine željeznica u svijetu.

U prijevozne tarife se ubrajaju tarife u željezničkom, cestovnom, pomorskom, prometu na unutarnjim plovnim putovima te zračnom prometu. One se temeljem transportnog supstrata dijele na putničke tarife za prijevoz putnika te teretna tarife za prijevoz tereta. Prema području na kojem se primjenjuju prijevozne se tarife dijele na:

- Lokalne – upotrebljavaju se na užem području nekog grada,
- Unutrašnje – vrijede za područje jedne države,

[27]http://web.efzg.hr/dok/TRG/jbendekovic//3.%20%C5%A0pedicija%20SS.pdf

- Međunarodne – vrijede na području više zemalja, au njih se ubrajaju još savezne i kombinirane tarife.

Kombinirane tarife se definiraju kao tarife u intermodalnom odnosno kombiniranom transportu uz korištenje najmanje dva prijevozna sredstva različitih grana transporta.

Tarifna tehnika se ne propisuje niti u jednoj grani prometa, ali kod željezničkog prometa postoje pravila u okviru UIC-a o temeljnom obliku, kao i o izgledu tarifa.

Nadalje, tarifna udaljenost je određena kao udaljenost u kilometrima, osim u pomorskom prometu gdje se određuje u nautičkim miljama, na temelju koje se obračunava prevoznina.

Tarifni razred je klasifikacija robe po određenim obilježjima u nekoliko razreda.

Tarifni stavak je iznos u tarifnoj valuti koji se predviđa za obračun prevoznine po jednoj jedinici mjere, što je učestalo za 100 ili 1000 kg mase vezano uz odgovarajuću kilometarsku zonu.

Tarifna valuta je valuta u kojoj se prikazuju prijevozni stavci u svakoj pojedinoj tarifi. Kod unutrašnjih tarifa je nacionalna valuta zemlje, a kod međunarodnih je konvertibilna valuta.

Tarifno sjecište je granična točka na kojoj prestaje vrijediti jedna tarifa, a počinje vrijediti druga tarifa – obično je to granični prijelaz između dviju zemalja.

Treba napomenuti da svaka grana prometa ima svoje specifičnosti.[28]

2.6. Carina

U financijskom smislu, carina označava novčana davanja (pristojbe) koje se naplaćuju u prekograničnom prometu roba u korist državnog proračuna, dok je u administrativnom smislu to naziv za državnu službu koja preko svojih ustrojstvenih jedinica provodi carinske propise.

U Carinskom zakonu su dane definicije pojmova koji se koriste u službenoj carinskoj terminologiji, a to su sljedeći pojmovi:

- Carinski status – određenje robe u smislu carinskih propisa kao domaće ili strane robe.
- Carinski dug - obveza određene osobe da za određenu robu plati propisima utvrđenu svotu uvozne carine ili izvozne carine.
- Carinski nadzor – opće mjere koje poduzima Carinska uprava da bi se osigurala provedba carinskih i drugih propisa koji se primjenjuju na robu koja je predmet carinskog nadzora.

[28]Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2010. Str. 108-109.

- Carinska provjera – radnje kao što su pregled i pretraga robe, pregled i pretraga prijevoznih sredstava.
- Carinska deklaracija –radnja ili isprava kojom osoba u propisanom obliku i na propisani način zahtijeva da se roba stavi u neki od carinskih postupaka.
- Podnošenje robe – prijavljivanje carinarnici na propisani način da se roba nalazi u određenoj ustrojstvenoj jedinici ili drugome mjestu koje je carinarnica odredila ili odobrila.
- Puštanje robe – radnja kojom carinarnica odobrava raspolaganje robom u skladu s uvjetima odobrenog postupka.

Područni carinski uredi su osnovani gospodarskim i prometnim središtima gdje je to opravdano prometom roba i putnika ili drugim gospodarskim interesima. Za obavljanje operativnih poslova se osnivaju carinski uredi, ako unutarnje ustrojstvene jedinice područnih carinskih ureda. Središnji ured ima sjedište u Zagrebu. Carinska tarifa je sustav nazivlja te brojčanog označavanja robe u carinskom postupku, kao i pravila o raspoređivanju pojedine robe u tom sustavu. Izrađena je u skladu sa Međunarodnom konvencijom o usklađenom sustavu nazivalja i brojčanog označavanja robe. Kako bi se lakše snalazili prilikom razvrstavanja robe i određivanja odgovarajućeg tarifnog broja, Carinska tarifa je podijeljena na određeni broj: odsjeka, poglavlja, tarifni brojevi i tarifne oznake. Uz tarifnu oznaku se daje jedinica mjere i stopa carine.[29]

[29] Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2010. Str.89.-93.

3. PRIJEVOZ ROBE

Prijevoz je specijalizirana djelatnost koja pomoću prometne suprastrukture i prometne infrastrukture omogućuje proizvodnju prometne usluge. Pod prijevozom robe se podrazumijeva prijevoz dobara s jednog mjesta na drugo. Time prijevoz organizirano svladava prostorne i vremenske udaljenosti.[30]Pod robom se uobičajeno podrazumijevaju materijalni proizvodi – tvari. U slučaju kada se prijevoz odvija u jednom geografskom ili ekonomsko-političkom krugu, takav transport je domaći ili nacionalni transport. Kada se prijevoz robe odvija između jedne ili više geografsko-političkih zajednica, odnosno država, u tom slučaju prijevoz nazivamo međunarodnim.

Domaći ili nacionalni transport se može obavljati u užem ili u širem krugu pa tada govorimo o međugradskom, lokalnom ili ostalim vrstama prijevoza, odnosno transporta unutar županija, gradova, općina te drugih naseljenih mjesta. Pritom imamo posebne vrste prijevoza kao što su:

- Kabotaža – prijevoz robe između pojedinih mjesta u Republici Hrvatskoj, a obavljaju ga domaći prijevoznici temeljem posebne dozvole izdane od strane nadležnog državnog tijela.
- Izvanredni prijevoz – prijevoz robe (tereta) kod kojeg su dimenzije vozila ili masa tereta veće od propisanih.[31]Za obavljanje izvanrednog prijevoza strani prijevoznik i prijevoznik Europske unije mora imati dozvolu za izvanredni prijevoz.

Javni prijevoz tereta je prijevoz koji se obavlja uz naknadu, kod kojeg se relacija, cijena prijevoz te drugi prijevozni uvjeti određuju ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza. Međunarodni prijevoz tereta se obavlja temeljem dozvole za međunarodni prijevoz tereta, u slučaju kada ugovorom nije određeno da se prijevoz tereta obavlja bez dozvole.[32]

Sljedeća je osnovna podjela tereta:

- Generalni teret – koji predstavlja komadni teret heterogene strukture i iznimno je prikladan za korištenje transportnih uređaja, tj. ima sklonost prema suvremenim tehnologijama prijevoza. Obuhvaća poljoprivredne, industrijske i ostale proizvode.
- Rasuti teret – obilježeni su homogenom strukturom te jednostavnošću manipuliranja teretom u rinfuzi. Obuhvaća žitarice, rude, ugljen i dr.

[30]http://www.pfri.uniri.hr/~brcic/downloads/2016_IMT_Predavanje_Ia.pdf (lipanj 2016.)
[31]http://www.zakon.hr/z/245/Zakon-o-prijevozu-u-cestovnom-prometu(srpanj 2016.)
[32]http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_06_82_1732.html (lipanj 2016.)

- Tekući teret – ima važna obilježja u smislu gustoće, viskoznosti, zapaljivosti, agresivnosti i dr. Obuhvaća nafta, naftni derivati, razne tekućine i plinovi.

3.1. Transportni uređaji

Transportni uređaji obuhvaćaju različite vrste naprava čija je glavna zadaća prihvat – smještaj roba pri procesima manipulacije, premještaja ili prijevoza. Glavne vrste transportnih uređaja su izmjenjive transportne posude, kontejneri, palete, te čitavi niz transportnih posuda sa jednakom zadaćom, kao i sanduci, bačve, gajbe, košare i paketi. Izmjenjive transportne posude su odvojive nadgradnje cestovnih teretnih vozila. Radi se o sanduku cestovnog teretnog vozila, prikolice ili poluprikolice (slika 3.) koji se, može odvojiti od podvozja.



Slika 3. Odvojivi sanduk s ceradom na prikolici

Izvor: http://lazicprevoz.rs/

Oni su opremljeni nauglicama, koje su po obliku i rasporedu slične onima kontejnera, te su predviđeni za manipulaciju dizalicama te sličnim sredstvima, a prikladni su za kombinirani prijevoz. Naziv kontejner je preuzet od engleskog naziva *container*. Ujedinjeni narodi su kontejnere definirali kao transportnu napravu koja je namijenjena za smještaj robe prilikom njezinog prijevoza jednim ili više prijevoznih sredstava, a njezine konstrukcijske značajke omogućuju:

- Slaganje u više slojeva,
- Lako punjenje i pražnjenje,
- Premještaj s jedne vrste prijevoznog sredstva na drugu bez prekrcaja robe te
- Unutarnju zapremninu od najmanje $1m^3$.

Kontejnere možemo dijeliti prema namjeni, vrsti robe, nosivosti, konstrukciji te prema opremljenosti. Najviše ima univerzalnih kontejnera opće namjene, ali postoji više vrsta

specijalnih kontejnera. Već prema vrsti robe koja se prevozi imamo kontejnere za komadni teret, za rasuti teret, tekući i plinoviti teret.[33]

Paleta se može definirati na više načina: „Paleta je drvena podloga koja je izrađena od dasaka određenih normiziranih dimenzija, a na koje se tovari roba.“[34]Potom: „Paleta je univerzalno sredstvo unutrašnjeg transporta i transporta proizvoda od mjesta proizvodnje do mjesta potrošnje“.[35]Još je veliki broj drugih definicija palete. Glavna je zadaća palete da omogući oblikovanje optimalne jedinice manipuliranja. Vrste paleta se mogu razlikovati prema:

- Obliku palete – ravne palete i boks palete,
- Dimenziji,
- Namjeni – jednokratno i višekratne, univerzalne i specijalne,
- Vrsti materijala od kojeg su izrađene – drvene, metalne i plastične,
- Konstrukcijske osobine – tu se može ubrojiti sposobnost premještanja prema čemu se palete mogu podijeliti na statične i pomične i dr.[36]

3.2. Prijevozna sredstva

Cestovna teretna prijevozna sredstva su motorna vozila koja su namijenjena za prijevoz tereta, a nazivaju se teretnim, gospodarskim ili komercijalnim vozilima. Hrvatsko zakonodavstvo prilikom definiranja tehničke kategorije N navodi teretni automobil kao „motorno vozilo za prijevoz tereta s najmanje četiri kotača“.[37]Cestovna teretna prijevozna sredstva čine klasična teretna vozila, kombinirana vozila te skup vozila. Konstrukcija se teretnog vozila sastoji od povozja, pogonskog sklopa, vozačke kabine te nadvozja predviđenog sa smještaj tereta.

Razni su kriteriji temeljem kojih se vrši podjela teretnih vozila. Opća podjela prema ukupnoj masi (mala, srednja, velika) je usklađena s temeljnom tehničkom podjelom na kategorije:

- N1 – motorna vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase do 3.500 kg,

[33]Protega, V.: Osnove tehnologije cestovnog prometa-autorizirana predavanja, 2015.
[34]J.Mađarić: Međunarodna špedicija, Višja pomorska šola, Piran, str. 184.
[35]A.Poljaković: Pretovarni i skladišni centri kao delovi saobraćajnog sistema i njihov uticaj na saobraćaj i privredu, Kongres u saobraćaju i vezana Jugoslavije, Beograd, 1972., knjiga 7,str.140.
[36]Županović, I. Tehnologija cestovnog prometa, Zagreb, 2002.
[37]Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama, Narodne novine br.51/10, Zagreb, 2010.

- N2 – motorna vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase veće od 3.500 kg do 12.000 kg,
- N3 – motorna vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase veće od 12.000 kg.

Pod mala teretna vozila, najveće dopuštene mase do 3.500 kg ubrajamo kamionete, kombi vozila te manja dostavna vozila. Ona se obično koriste na lokalnoj razini sa kratkim relacijama prijevoza. Srednja i velika teretna vozila se dijele prema kapacitetu te prema konstrukciji samog vozila. Najuočljivije razlike u konstrukcijskim značajkama teretnih vozila ovih kategorija proizlaze iz oblika smještajnog prostora. Oni se dizajniraju s obzirom na obilježja tereta, tj. prema potrebama operativnih radnji tijekom procesa ukrcaja-iskrcaja tereta.[38]Skup vozila se Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu definira kao „sklop jednog vučnog vozila i najmanje jedne prikolice ili poluprikolice.“[39]

Prijevozno sredstvo željezničkog transporta su različita željeznička vozila i to:

- lokomotive (parne, motorne, električne),
- motorni vagoni s vlastitim pogonom i putničkim sjedalima,
- putnički vagoni, uključujući vagone za objedovanje i spavanje,
- teretni vagoni,
- specijalna vozila različite namjene (dizalice, snježne ralice, vagoni za ispitivanje kolosijeka i dr.)

S obzirom na namjenu željezničke vagone možemo podijeliti na 12 osnovnih kategorija:

- E – otvoreni vagon, obični, s visokim stranicama.
- F – specijalni otvoreni vagon s visokim stranicama.
- G – obični zatvoreni vagon.
- H – specijalni zatvoreni vagon.
- I – zatvoreni vagon – hladnjača.
- K – plato plitki dvoosovinski vagon.
- L – specijalni vagon za prijevoz automobila.
- R – obični četveroosovinski plato vagon.
- S – specijalni plato vagon sa četiri ili više osovina.

[38]Protega, V.: Osnove tehnologije cestovnog prometa-autorizirana predavanja, 2015.
[39]Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, Narodne novine br. 82/13, Zagreb, 2013.

- T – specijalni vagon s pokretnim krovom.
- O – mješoviti plato otvoreni vagon običnog tipa.
- U – specijalni zatvoreni vagon.[40]

Prijevozno sredstvo zračnog prometa je zrakoplov odnosno avion. Teret se može prevoziti:

- Putničkim zrakoplovima,
- Kombiniranim zrakoplovima te
- Teretnim zrakoplovima.

Kod kombiniranih zrakoplova prednji prostor služi za smještaj putnika, a stražnji za prijevoz tereta, i nose oznaku C (Combi). Teretni zrakoplovi nose oznake F – Freighter, te njihov cjelokupni prostor služi za smještaj tereta. Prostor ovih zrakoplova je podijeljen na dvije palube, veću – gornju i manju – donju palubu. Najveći teretni zrakoplov je Boeing 747 F koji može primiti 110 tona tereta. Ovaj zrakoplov može ukrcati i kontejner najvećih kapaciteta. Prilikom prijevoza kontejneriziranog tereta zračni prijevoznici, osim klasičnih kontejnera pravokutnog oblika, koriste i specijalne, tzv. iglo-kontejnere, čiji je oblik prilagođen obliku trupa zrakoplova odnosno prostora za smještaj tereta.[41]



Slika 4. Kamion s prikolicom

Izvor: www.cargobull.com

[40]Aržek, Z. Transport i osiguranje; Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet Zagreb, Mikrorad, Zagreb, 1997. , str. 137.
[41]Ibid,str. 181.

4. ANALIZA NAČINA PRIJEVOZA ROBE NA PRIMJERU TVRTKE CARGO-PARTNER D.O.O.

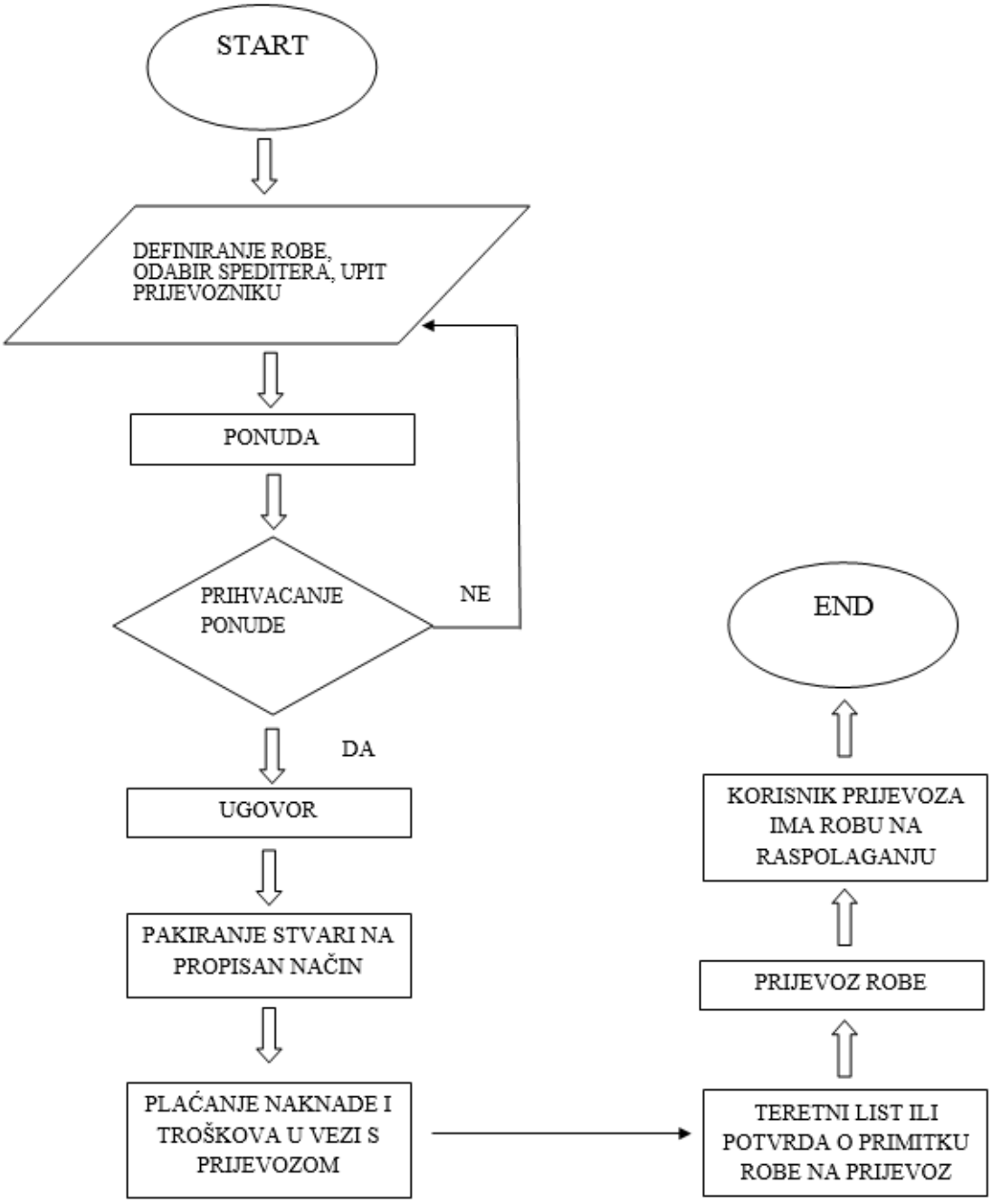
Cargo-partner d.o.o. je tvrtka za otpremništvo, zastupanje u prometu roba i usluge skladištenja. Osnovana je 1983. godine, a posluje u zapadnoj, istočnoj i srednjoj Europi, sjeveroistočnoj Aziji, Indiji te u Sjevernoj Americi. Dijeli se na zračni („Air Cargo“), pomorski („Sea Cargo“) i kamionski („Road Xpress“) odjel.

U ovom lancu su kamioni nezaobilazan faktor, osobito u pojedinim regijama, gdje je cestovni prijevoz relevantna karika između glavnih ekonomskih centara i udaljenih područja. Osim toga, kamioni su osnovno sredstvo prijevoza i na kratkim udaljenostima u domaćem prometu, gdje su prometni pravci učestalo prekratki da bi se opravdalo ostale metode isporuke. Tvrtka se strogo pridržava općih propisa cestovnog prometa, kao i svojih posebnih propisa sigurnosti.

Cargo-partner d.o.o kontrolira čitavi transportni lanac i prijevoz svog tereta vlakom do i od luke te kad god je to moguće nastoji smanjiti emisiju CO_2. Intermodalni transport je ekološki prihvatljiva kombinacija željezničkog prometa sa ostalim prijevoznim sredstvima. Cargo-partner d.o.o tvrtka raspolaže sa skladištima koja broje preko 200.000 paletnih mjesta u Europi.[42] Sam prijevoz robe i svi detalji oko njega se dogovaraju elektroničkom poštom i telefonski. U nastavku će se analizirati direktni i zbirni cestovni transport, te prikazati sva pripadajuća dokumentacija.

Uz upit, potencijalni kupac dostavlja relevantne informacije o karakteristikama robe. Nakon razmatranja upita, špediter sastavlja ponudu sa optimalnim rješenjem po komitenta. Ukoliko komitent prihvati ponudu, slijedi pravilno pakiranje robe, odabir prijevoznika, sve to popraćeno potrebnom dokumentacijom. Nakon obavljene prijevozne tj. špediterske usluge, roba stoji na raspolaganju kupcu. Cjelokupni proces obavljanja prijevozne usluge prikazan je na Slici. 5.

[42]https://www.cargo-partner.com/en/int.html (lipanj 2016.)



Slika 5. Obavljanje prijevozne usluge

Izvor: Autor

4.1. Direktni transport

Izravni transport robe s podrijetlom je jedan od ključnih uvjeta za pravilnu primjenu svih sporazuma o slobodnoj trgovini. On ima značajne mogućnosti i prednosti pogotovo u cestovnom prijevozu. To su:

- Kratke relacije prijevoza,
- prijevoz brzo kvarljive i skupocjene robe i na dužim relacijama,
- u slučaju da ne postoji alternativni način prijevoza, a radi se o malim količinama robe ili se zahtijeva velika pouzdanost dostave te kvalitete prijevoza.

Pošiljke s podrijetlom moraju biti direktno prevezene između ugovornih stranaka, tj. mogu se kao jedinstvena pošiljka kretati preko teritorija ostalih zemalja, pretovariti ili privremeno uskladištiti na tim područjima pod uvjetom da roba ostane pod carinskim nadzorom zemlje tranzita ili skladištenja te da se ne podvrgava ostalim postupcima osim istovara, ponovnog utovara ili nekog drugog postupka koji je usmjeren njenom očuvanju u dobrom stanju.[43]

Pojam direktnog transporta se vrlo često u praksi koristi i kao sinonim za kombinirani i multimodalni transport. Za kombinirani ili mješoviti transport karakteristično je da se transport robe od otpremnog do odredišnog mjesta obavlja uz sudjelovanje prijevoznika iz dvije ili više različitih prometnih grana uz jedan ugovor s kojim se prvi prijevoznik obvezuje „pribaviti usluge“ drugih prijevoznika za nastavak te dovršenje transporta. Multimodalni transport zbog toga je iznimno važan za svaki nacionalni gospodarski sustav.

Može se odrediti kao skup međusobno povezanih i međuutjecajnih prometno-tehnoloških aktivnosti, direktnih i indirektnih sudionika, prometnih te drugih kadrova i tehničkih pomagala u njihove radu i ostalih elemenata u stalnom kretanju, mijenjanju i razvoju. Korištenje, kao i popularnost ovog načina transporta svakodnevno sve više raste zahvaljujućih smanjenim troškovima i postizanju kraćeg vremena transporta.

Ugovaranje direktnog transporta u Cargo-partner d.o.o. se odvija na način da kupac pošalje upit za ponudu koji mora sadržavati sljedeće podatke:

- odnos,
- lokacije za uvoz/izvoz,
- broj paleta i dimenzije,
- težina,
- vrijednost i vrstu tereta,

[43]http://www.carina.rs/lat/Zakoni/DirektnaPo%C5%A1iljka.pdf (lipanj 2016.)

- kada je teret spreman za prijevoz,
- kada teret mora biti dostavljen, kao i
- ostale informacije relevantne za prijevoz.

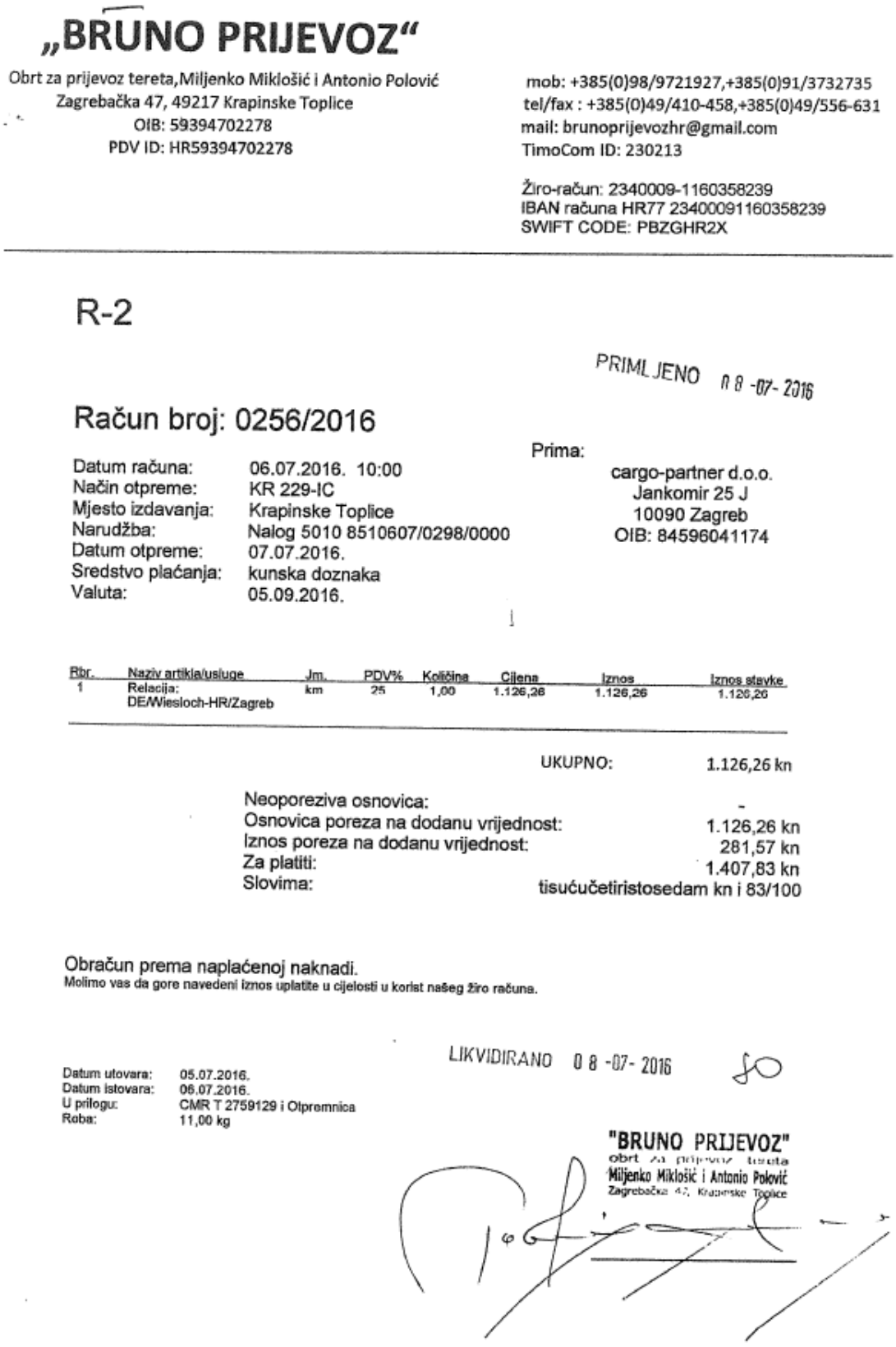
Nakon toga odjel za prodaju ili kamionski odjel sastavljaju ponudu. Potom slijedi kontakt s prijevoznikom koji mora dati i uvid u listu odobrenih ulaza tj. CMR (Slika 8.) policu jer bez toga ne može ukrcati kamion, zatim unutarnje tarife, poštanske grupe, kao i burzu prijevoza. Šalje se pismena ponuda potencijalnom kupcu..

Kupac potvrđuje ponudu, a špediter prijevozniku uručuje nalog za prijevoz (Slika7.) koji uključuje:

- provjeru liste odobrenih uvoza te CMR koji pokriva vrijednost tereta,
- otvoreni položaj u sustavu,
- pisanu narudžbu od klijenta/ slanje i ispis potvrđene narudžbe ako je nalog za prijevoz izdan preko telefona,
- slanje narudžbe prijevozniku poštom/faksom te ispis iste
- Primanje potvrde s datumom istovara
- Ispis pismene komunikacije s prijevoznikom,
- Slanje informacija kupcu,
- Instrukcije špeditera
- Tovarni list

Transport se zaključuje nakon dostave, nakon dostavljenog transportnog računa, te nakon što je dobivena (ulazna) faktura od kamiona (zajedno sa CMR-om i drugim dokumentima). Ulazna faktura, prikazana na Slici 6. , predstavlja račun između angažiranog prijevoznika i tvrtke Cargo-partner d.o.o.

Nakon izvršenja prijevozne usluge, komitentu se izdaje izlazna faktura, prikazana na Slici 9., koju tvrtka, odnosno Cargo-partenr d.o.o., uručuje komitentu tj. kupcu. Iznos obuhvaća cijenu prijevoza od strane prijevoznika i dodatak koji špediter uzima kao proviziju za odrađeni posao odnosno obavljanje špediterske (logističke) usluge. Posljednji korak u cijelom procesu je pohranjivanje svih dokumenata u arhivske kutije.



„BRUNO PRIJEVOZ“

Obrt za prijevoz tereta,Miljenko Miklošić i Antonio Polović
Zagrebačka 47, 49217 Krapinske Toplice
OIB: 59394702278
PDV ID: HR59394702278

mob: +385(0)98/9721927,+385(0)91/3732735
tel/fax : +385(0)49/410-458,+385(0)49/556-631
mail: brunoprijevozhr@gmail.com
TimoCom ID: 230213

Žiro-račun: 2340009-1160358239
IBAN računa HR77 2340009116035823 9
SWIFT CODE: PBZGHR2X

R-2

PRIMLJENO 08 -07- 2016

Račun broj: 0256/2016

Datum računa: 06.07.2016. 10:00
Način otpreme: KR 229-IC
Mjesto izdavanja: Krapinske Toplice
Narudžba: Nalog 5010 8510607/0298/0000
Datum otpreme: 07.07.2016.
Sredstvo plaćanja: kunska doznaka
Valuta: 05.09.2016.

Prima:
cargo-partner d.o.o.
Jankomir 25 J
10090 Zagreb
OIB: 84596041174

Rbr.	Naziv artikla/usluge	Jm.	PDV%	Količina	Cijena	Iznos	Iznos stavke
1	Relacija: DE/Wiesloch-HR/Zagreb	km	25	1,00	1.126,26	1.126,26	1.126,26

UKUPNO: 1.126,26 kn

Neoporeziva osnovica: -
Osnovica poreza na dodanu vrijednost: 1.126,26 kn
Iznos poreza na dodanu vrijednost: 281,57 kn
Za platiti: 1.407,83 kn
Slovima: tisućučetiristosedam kn i 83/100

Obračun prema naplaćenoj naknadi.
Molimo vas da gore navedeni iznos uplatite u cijelosti u korist našeg žiro računa.

LIKVIDIRANO 08 -07- 2016

Datum utovara: 05.07.2016.
Datum istovara: 06.07.2016.
U prilogu: CMR T 2759129 i Otpremnica
Roba: 11,00 kg

"BRUNO PRIJEVOZ"
obrt za prijevoz tereta
Miljenko Miklošić i Antonio Polović
Zagrebačka 47, Krapinske Toplice

Slika 6. Ulazna faktura

Izvor: Cargo-partner d.o.o.

cargo-partner d.o.o.
Jankomir 25 J
HR-10090 Zagreb
HR84596041174

Lovorka Ticic-Buntak
Phone +38513349424
Fax +38513349420
pn07509@cargo-partner.com

"BRUNO PRIJEVOZ" KRAPINSKE TOPLICE
Bruno .
ZAGREBAČKA 47
HR 49217 KRAPINSKE TOPLICE

PDV: HR59394702278
Bruno .
0038549410458
0038549556458
brunoprijevozhr@gmail.com

Nalog za prijevoz:

CustNo	5010/ Pozicija:	
559355	8510607/0298/0000	06-07-16

Obavezno na Vasoj fakturi navest nas broj pozicije radi laksih i brzih obrada dospjelih obaveza.

Prema prethodnom dogovoru narucujemo slijedeci transport:

0001	1 CLL BOJE	12.00 KG	
			12,00 KG

Volumen: 0,031 CBM

Dimenzije: 1 X 0,250 m x 0,500 m x 0,250 m

Mjesto Utovara: **KISSEL & WOLF GMBH**
IN DEN ZIEGELWIESEN 6
D 69168 WIESLOCH

Datum utovara: 05-07-2016

Primatelj: **BARBAROSA D.O.O.**
LAVOSLAVA RUŽIČKE 34
HR 10000 ZAGREB

Datum istovara: 06-07-2016

Adresa dostave: BARBAROSA D.O.O.
SOMBORSKA 6A
HR 10000 ZAGREB

Informacije:
Transport modality: **LTL-Direct**

Placanje:

Cijena prijevoza EUR 150,00

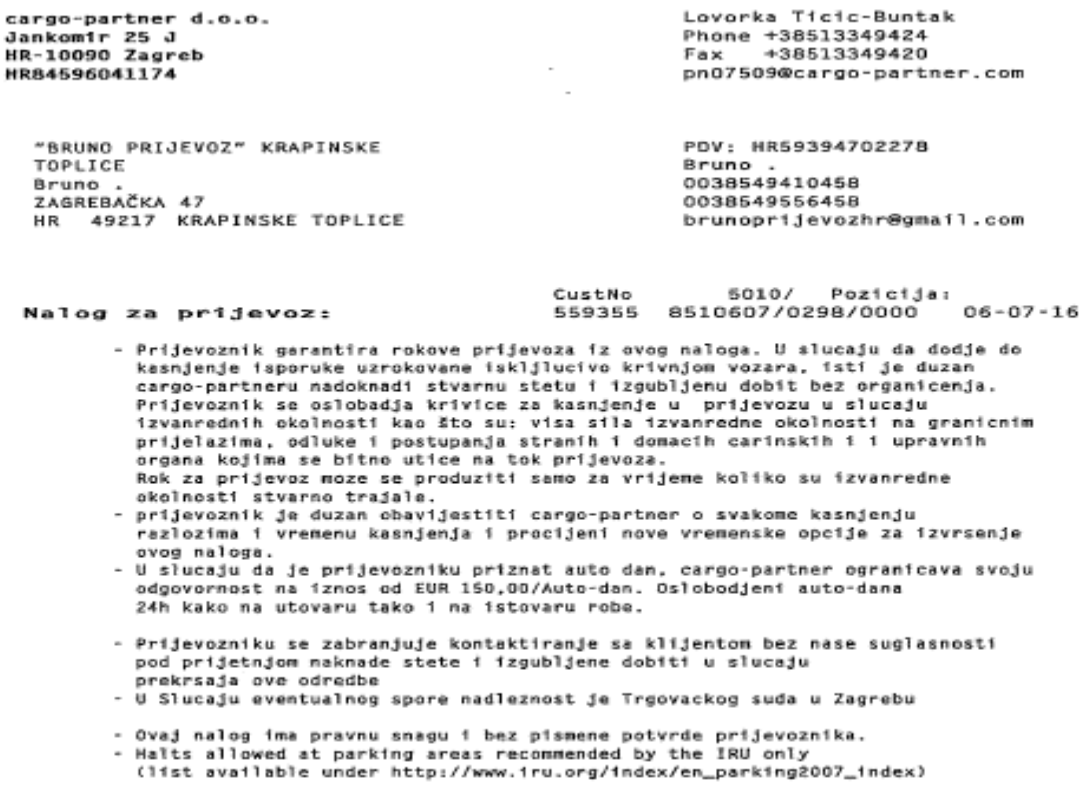
Vozac je obavezan provjeriti potpunost dokumentacije (Racune, Potvrdjen EUR-1 I Izvozne dokumente ukoliko je carinjenje na mjestu utovara).
Ukoliko bilo koji dokument nedostaje, duzni ste odmah izvijestiti!

U roku od 60 dana od datuma izvrsenja usluge, po ispostavljenom računu u Kunskoj protuvrijednosti po srednjem tečaju HNB na da izdvanja računa.
Prijevoznik se obvezuje da uz originalni račun dostavi: original tovarni list (CMR) i ovjereni EX-1 Dokument
Osiguranje:
- CMR osiguranje obavezno;

Ostali uvijeti:
- U cijenu prijevoza su ukljucene svi troskovi (kao npr. cestarine, garancia propratnica, troskovi carinskih terminala, i sl.)
- Vozilo mora biti potpuno ispravno i opremljeno za prijevoz robe po ovom nalogu.
- U slucaju prijezova ADR robe vozilo i vozac moraju ispunjavati uvijete po ADR u i posjedovati odgovarajucu opremu, te ukoliko se zbog neispunjavanja ADR uvijeta nije mogao izvrsiti utovar ili prijevoz necemo priznati nikakve dodatne troskove (autodan, prazan hod, i sl.)

2

1



cargo-partner d.o.o.
Jankomir 25 J
HR-10090 Zagreb
HR84596041174

Lovorka Ticic-Buntak
Phone +38513349424
Fax +38513349420
pn07509@cargo-partner.com

"BRUNO PRIJEVOZ" KRAPINSKE TOPLICE
Bruno .
ZAGREBAČKA 47
HR 49217 KRAPINSKE TOPLICE

PDV: HR59394702278
Bruno .
0038549410458
0038549556458
brunoprijevozhr@gmail.com

Nalog za prijevoz:

CustNo 5010/ Pozicija:
559355 8510607/0298/0000 06-07-16

- Prijevoznik garantira rokove prijevoza iz ovog naloga. U slucaju da dodje do kasnjenje isporuke uzrokovane iskljucivo krivnjom vozara, isti je duzan cargo-partneru nadoknadi stvarnu stetu i izgubljenu dobit bez organicenja. Prijevoznik se oslobadja krivice za kasnjenje u prijevozu u slucaju izvanrednih okolnosti kao što su: visa sila izvanredne okolnosti na granicnim prijelazima, odluke i postupanja stranih i domacih carinskih i i upravnih organa kojima se bitno utice na tok prijevoza.
Rok za prijevoz moze se produziti samo za vrijeme koliko su izvanredne okolnosti stvarno trajale.
- prijevoznik je duzan obavijestiti cargo-partner o svakome kasnjenju razlozima i vremenu kasnjenja i procijeni nove vremenske opcije za izvrsenje ovog naloga.
- U slucaju da je prijevozniku priznat auto dan, cargo-partner ogranicava svoju odgovornost na iznos od EUR 150,00/Auto-dan. Oslobodjeni auto-dana 24h kako na utovaru tako i na istovaru robe.

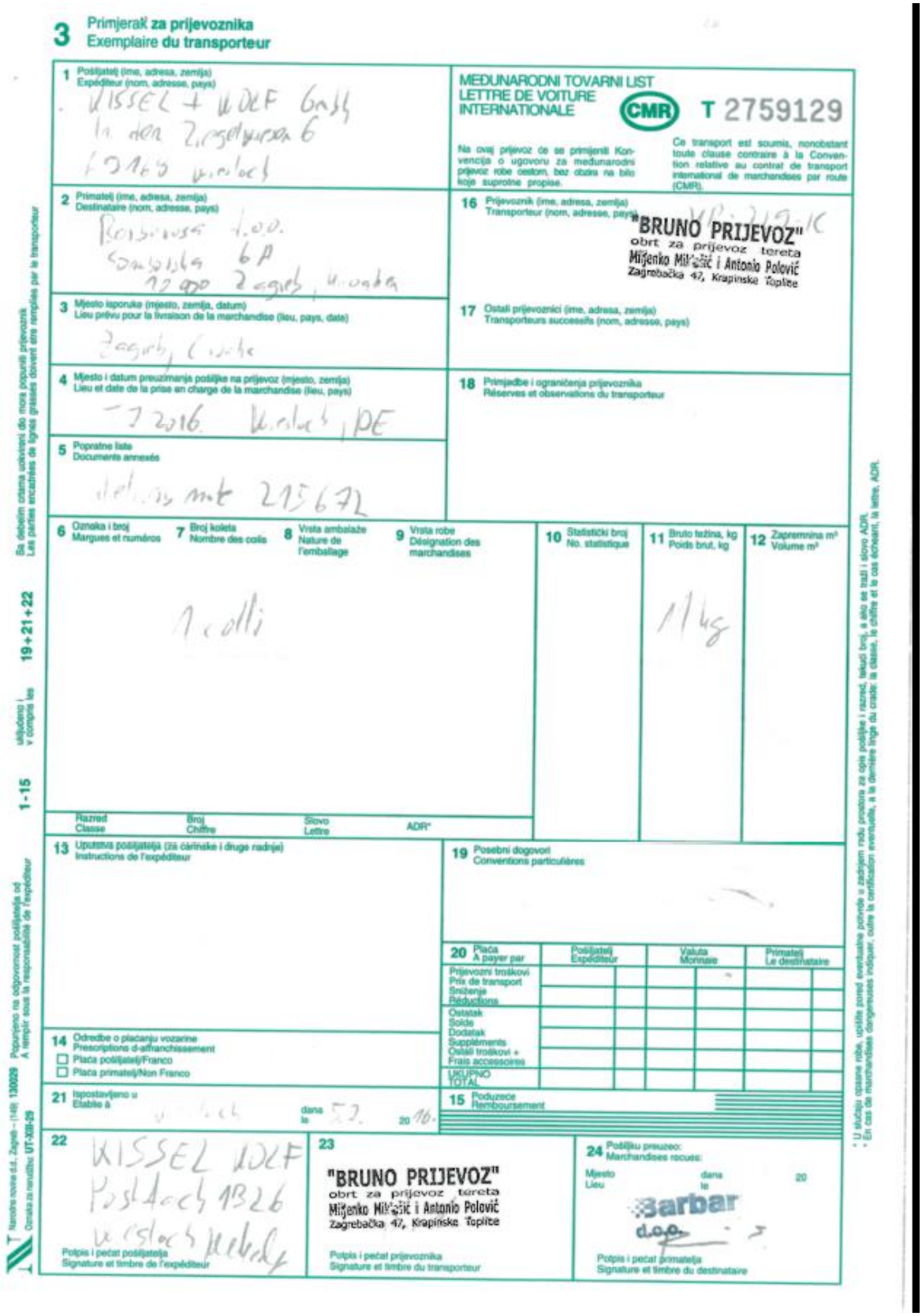
- Prijevozniku se zabranjuje kontaktiranje sa klijentom bez nase suglasnosti pod prijetnjom naknade stete i izgubljene dobiti u slucaju prekrsaja ove odredbe
- U Slucaju eventualnog spore nadleznost je Trgovackog suda u Zagrebu

- Ovaj nalog ima pravnu snagu i bez pismene potvrde prijevoznika.
- Halts allowed at parking areas recommended by the IRU only (list available under http://www.iru.org/index/en_parking2007_index)

Lovorka Ticic-Buntak

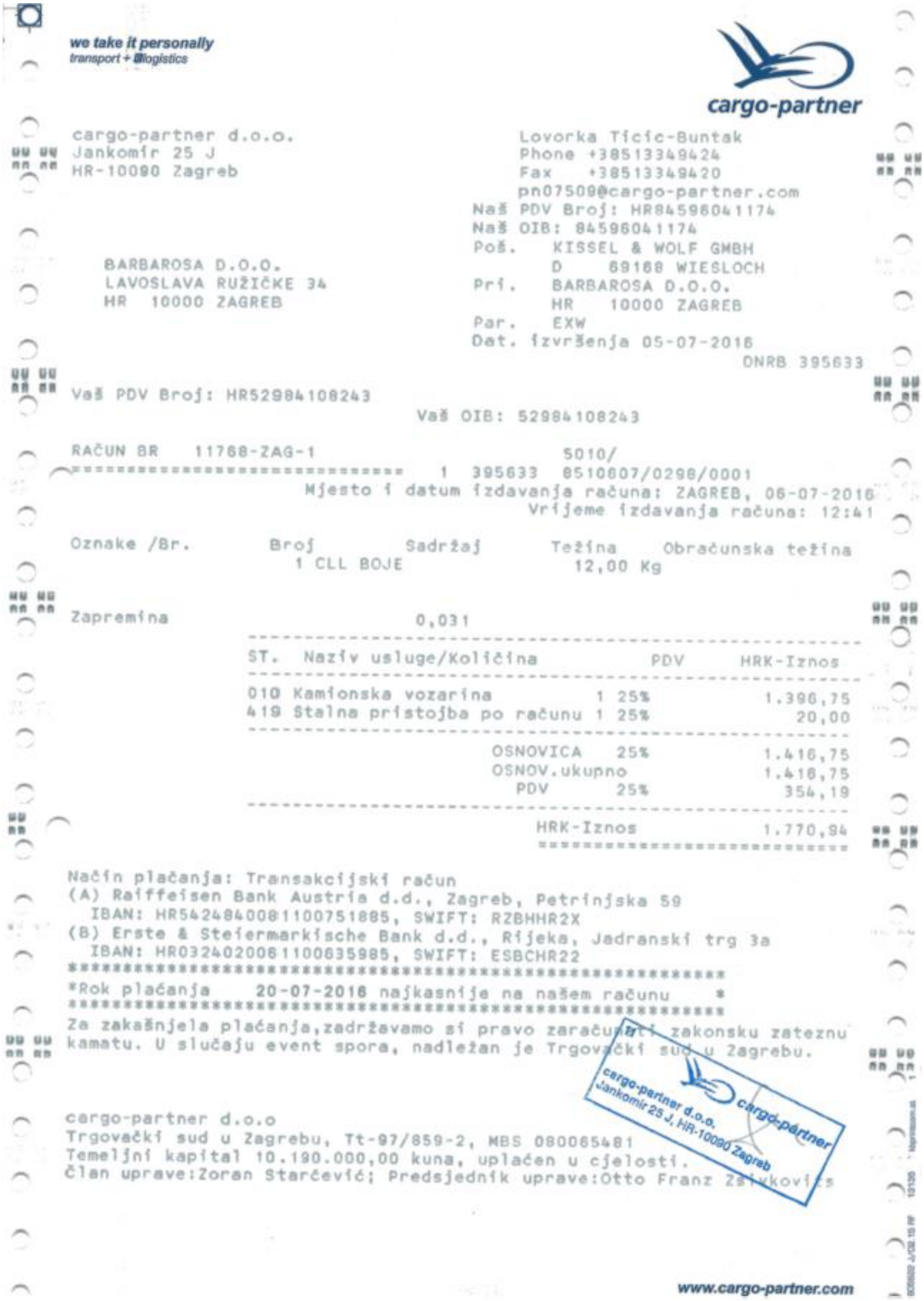
Slika 7. Nalog za prijevoz

Izvor: Cargo-partner d.o.o



Slika 8. CMR

Izvor: Cargo-partner d.o.o.



we take it personally
transport + logistics

cargo-partner

cargo-partner d.o.o.
Jankomir 25 J
HR-10090 Zagreb

Lovorka Ticic-Buntak
Phone +38513349424
Fax +38513349420
pn07509@cargo-partner.com
Naš PDV Broj: HR84596041174
Naš OIB: 84596041174
Poš. KISSEL & WOLF GMBH
D 69168 WIESLOCH
Pri. BARBAROSA D.O.O.
HR 10000 ZAGREB
Par. EXW
Dat. izvršenja 05-07-2016
DNRB 395633

BARBAROSA D.O.O.
LAVOSLAVA RUŽIČKE 34
HR 10000 ZAGREB

Vaš PDV Broj: HR52984108243
Vaš OIB: 52984108243

RAČUN BR 11768-ZAG-1 5010/
1 395633 8510607/0298/0001
Mjesto i datum izdavanja računa: ZAGREB, 06-07-2016
Vrijeme izdavanja računa: 12:41

Oznake /Br.	Broj	Sadržaj	Težina	Obračunska težina
	1 CLL	BOJE	12,00 Kg	

Zapremina 0,031

ST.	Naziv usluge/Količina		PDV	HRK-Iznos
010	Kamionska vozarina	1	25%	1.396,75
419	Stalna pristojba po računu	1	25%	20,00
	OSNOVICA		25%	1.416,75
	OSNOV.ukupno			1.416,75
	PDV		25%	354,19
	HRK-Iznos			1.770,94

Način plaćanja: Transakcijski račun
(A) Raiffeisen Bank Austria d.d., Zagreb, Petrinjska 59
IBAN: HR5424840081100751885, SWIFT: RZBHHR2X
(B) Erste & Steiermarkische Bank d.d., Rijeka, Jadranski trg 3a
IBAN: HR0324020061100635985, SWIFT: ESBCHR22

*Rok plaćanja 20-07-2016 najkasnije na našem računu *

Za zakašnjela plaćanja,zadržavamo si pravo zaračunati zakonsku zateznu kamatu. U slučaju event spora, nadležan je Trgovački sud u Zagrebu.

cargo-partner d.o.o.
Jankomir 25 J, HR-10090 Zagreb

cargo-partner d.o.o
Trgovački sud u Zagrebu, Tt-97/859-2, MBS 080065481
Temeljni kapital 10.190.000,00 kuna, uplaćen u cijelosti.
Član uprave:Zoran Starčević; Predsjednik uprave:Otto Franz Zsivkovits

www.cargo-partner.com

Slika 9. Izlazna faktura

Izvor: Cargo-partner d.o.o.

4.2. Zbirni transport

Zbirni transport je način prijevoza u kojem se određeni broj manjih pošiljaka združi u jednu veću pošiljku.[44]Zbirna pošiljka u smislu eksploatacije prijevoznog sredstva ima sva obilježja vagonske, kamionske, odnosno kontejnerske pošiljke budući da se ako takva predaje na prijevoz.[45]Temeljna je prednost ove vrste transporta mogućnost uvoza te izvoza manje količine robe, a to nije uvjetovano ispunjavanjem čitavog spremnika (kontejnera) ili kapaciteta kamiona.

Prostor koji je dostupan se ispunjava od strane nekoliko klijenata, a to smanjuje troškove jer se oni dijele između svih klijenata. To je ujedno i razlog zašto se zbirni prijevoz prepoznaje kao jedno od najprihvatljivijih rješenja.[46]Usluga zbirnog prometa u kontejnerskom prijevozu robe se naziva LCL Service (eng. *Less than Container Load*) te je dostupna u gotovo svim većim kontejnerskim lukama, odnosno terminalima.

Glavna svrha zbirnog prometa je optimalno iskorištenje prijevoznog kapaciteta, što je ujedno i jedna od glavnih pretpostavki za ispunjenje glavnog zahtjeva koji gospodarsko okružje postavlja sustavu tehnologije prometa, a to je smanjenje prijevoznih troškova. Zbirnim se prometom bave špediteri koji raspolažu odgovarajućom infrastrukturom, kao i razvijenom mrežom poslovnih jedinica i korespondenata. Infrastrukturu zbirnog prometa čine zbirni centri u kojima špediteri prikupljaju pošiljke, odnosno iz kojih organiziraju distribuciju pošiljaka do krajnjih primjera.

Cargo-partner d.o.o. kamionskim zbirnim prijevozom omogućuje transport manjih pošiljki, baziran na sustavnom sakupljanju robe širom Europe, koje se prevoze do sabirnih skladišta, gdje se vrši konsolidacija i redovna otprema prema zemljama primatelja. Zahvaljujući dnevnim polascima, kratkom vremenu isporuke uključujući i isporuke noću, osigurava se brza i ekonomična distribucija.[47]

U zbirnom, kao i u direktnom transportu, sve počinje upitom od strane komitenta (potencijalnog kupca). Nakon što postigne dogovor sa nekim od prijevoznika, špediter daje ponudu komitentu. Cijena se također sastoji od troškova prijevoza od strane prijevoznika i dodatka, koji predstavlaj špediterovu zaradu za obavljenu špeditersku tj. logističku uslugu. Špediter daje točne instrukcije prijevozniku putem naloga za prijevoz (Slika 10.).

[44]http://www.globelink-croatia.com/usluge/zbirni-prijevoz
[45]Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2010.
[46]http://www.globelink-croatia.com/usluge/zbirni-prijevoz (lipanj 2016.)
[47] https://www.cargo-partner.com/sr/international/resenja/cp-products/cp-road-xpress.html, (kolovoz 2016.)

Dispatch Order

Shipment Number: **505/0723/705/00002** **Order Date:** **24.07.2014**

Order Number: 705/0723/00015

Consignor:

Fa. Jedinstvo d.d.

Mihaljekov Jarek 33

HR **49000** **Krapina**

Consignee:

Thieme GmbH

Fuggerstr. 18

D **48165** **Münster**

Reference (depot):

Reference (sender):

Reference (recipient):

Content: **Ware**

Info:

Lifting platform necessary for Delivery

Notification:

Packages: **1 (EP: 1)** Load. meter: **0.48** m Volume: **1.023** cM

Weight: **530** kg

Dimensions: EP: 1, 530 kg, 142 x 80 x 90

Pallets ** Exchange of pallets ** (Attention: No exchange for FP, GP, DD)! **

Name	Amount	received	exchanged
Euro pallet			
Lattice box			
Duesseldorf pallet			

Customer Signature:

Driver Signature:

Mittwoch 23.07.2014 13:07:39

(C) EQUIcon Software GmbH 2000-2014 V (4.3.7.17 / 20140505 / 4.3.7.17) - 2014-07-23 13:07:43

Slika 10. Nalog za prijevoz u zbirnom prometu

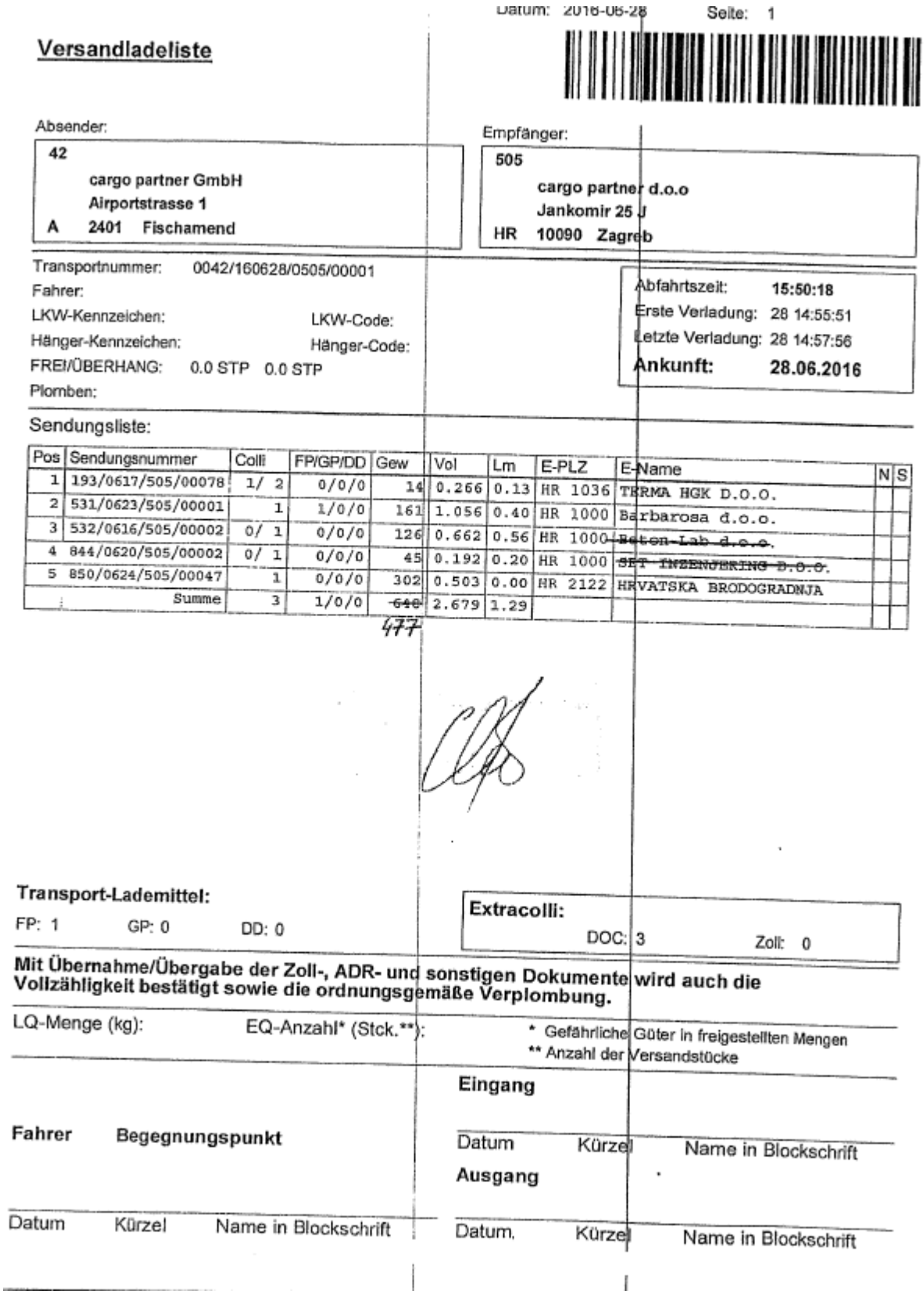
Izvor: Cargo-partner d.o.o

Zbirna se pošiljka otprema jednom prijevoznom ispravom (teretni list CIM/CMR/AWB odnosno B/L, ovisno o prometnoj grani). Uz ispravu se prilaže i popis svih pojedinačnih pošiljaka od kojih se navedena zbirna pošiljka sastoji (eng. *Cargo Manifest,* njem. *Sammelbordereau, Ladeliste* (Slika 11). U toj prijevoznoj ispravi pošiljatelj je špediter koji otprema, dok je primatelj špediter koji prihvaća zbirnu pošiljku. Za svaku pojedinačnu pošiljku špediter ispostavlja posebnu prijevoznu ispravu koja se naziva *bordero*, a u zračnom prijevozu se naziva kućni teretni list – HAWB (eng. *House Air Waybil*).

Prijevozniku ju špediter ispostavlja kao dokaz da je primio pošiljku na prijevoz, a to je isprava internog karaktera. Tri su glavna subjekta koji se mogu identificirati s obzirom na funkciju u otpremi i dopremi komadnih pošiljaka, u sustavu zbornog prometa:

- Korisnik prijevoza,
- Špediter – organizator zbirnog prometa te
- Prijevoznik. [48]

[48]Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2010. str. 207 – 212.



Datum: 2016-06-28 Seite: 1

Versandladeliste

Absender:

42
cargo partner GmbH
Airportstrasse 1
A 2401 Fischamend

Empfänger:

505
cargo partner d.o.o
Jankomir 25 J
HR 10090 Zagreb

Transportnummer: 0042/160628/0505/00001
Fahrer:
LKW-Kennzeichen: LKW-Code:
Hänger-Kennzeichen: Hänger-Code:
FREI/ÜBERHANG: 0.0 STP 0.0 STP
Plomben:

Abfahrtszeit: 15:50:18
Erste Verladung: 28 14:55:51
Letzte Verladung: 28 14:57:56
Ankunft: 28.06.2016

Sendungsliste:

Pos	Sendungsnummer	Colli	FP/GP/DD	Gew	Vol	Lm	E-PLZ	E-Name	N	S
1	193/0617/505/00078	1/ 2	0/0/0	14	0.266	0.13	HR 1036	TERMA HGK D.O.O.		
2	531/0623/505/00001	1	1/0/0	161	1.056	0.40	HR 1000	Barbarosa d.o.o.		
3	532/0616/505/00002	0/ 1	0/0/0	126	0.662	0.56	HR 1000	~~Beton-Lab d.o.o.~~		
4	844/0620/505/00002	0/ 1	0/0/0	45	0.192	0.20	HR 1000	~~SET INZENJERING D.O.O.~~		
5	850/0624/505/00047	1	0/0/0	302	0.503	0.00	HR 2122	HRVATSKA BRODOGRADNJA		
	Summe	3	1/0/0	~~640~~ 477	2.679	1.29				

Transport-Lademittel:

FP: 1 GP: 0 DD: 0

Extracolli:

DOC: 3 Zoll: 0

Mit Übernahme/Übergabe der Zoll-, ADR- und sonstigen Dokumente wird auch die Vollzähligkeit bestätigt sowie die ordnungsgemäße Verplombung.

LQ-Menge (kg): EQ-Anzahl* (Stck.**):

* Gefährliche Güter in freigestellten Mengen
** Anzahl der Versandstücke

Eingang

Datum Kürzel Name in Blockschrift

Ausgang

Datum Kürzel Name in Blockschrift

Fahrer **Begegnungspunkt**

Datum Kürzel Name in Blockschrift

Datum Kürzel Name in Blockschrift

Slika 11. ***Ladeliste***

Izvor: Cargo-partner d.o.o

5. RACIONALIZACIJA TRANSPORTNIH TROŠKOVA

Troškovi se mogu definirati kao resursi koje treba žrtvovati ili kojih se treba odreći radi postizanja specifičnog cilja.[49] Racionalizacija transportnih troškova se odnosi na uključivanje svih tehničko-tehnoloških te organizacijskih metoda koje osiguravaju minimalni gubitak energije i radne snage čovjeka, vremena, prostora i materijala.[50] Niz je čimbenika koji opredjeljuju nastanak kao i visinu transportnih troškova:

- Geografski – udaljenost, prirodne prepreke, pristupačnost,
- Vrsta robe – pakiranje, masa pošiljke, pokvarljivost,
- Ekonomija obujma – veličina i iskorištenost kapaciteta,
- Deficit u trgovinskoj razmjeni – prazne vožnje,
- Infrastruktura – kapaciteti, ograničenja, uvjeti korištenja,
- Vrsta prijevoza - kapaciteti, ograničenja, uvjeti korištenja,
- Konkurencija i regulacija – tarife, sigurnost, vlasništvo.

Struktura fiksnih troškova prema stupnju iskorištenosti kapaciteta se dijeli na apsolutno fiksne troškove i relativno fiksne troškove. Apsolutno fiksni troškovi postojećeg kapaciteta se ne mijenjaju u konačnom iznosu, bez obzira na to u kojem se stupnju koriste postojeći kapaciteti, dok relativno fiksni troškovi rastu proširenjem kapaciteta prijevozničke tvrtke. Struktura varijabilnih troškova prema stupnju iskorištenosti kapaciteta se mijenja promjenom obujma proizvodnje prometnih usluga.[51]

Jedan od najvažnijih elemenata za korisnika prijevoza, kod transporta robe jest cijena. Ako je cijena povoljna, odnosno ako odgovara potrebama i mogućnostima korisnika, on će izabrati direktni transport koji je brži. Osim toga prednost je i u tome što se direktnim transportom, u pravilu, prevozi samo roba jednog korisnika prijevoza, te se ne miješa sa njemu nepoznatom robom. Isto tako ako ima veću količinu robe (više od tri palete) mora uzeti cijeli kamion (jedan ili više, ovisno o količini robe) te opet ne može koristiti zbirni transport, već direktni.

S druge strane velike tvrtke koje se bave proizvodnjom, sama proizvodnja, moglo bi se reći, tjera da izaberu direktni transport, upravo zbog činjenice što proizvodnja ne smije stati i ne

[49]http://oliver.efri.hr/~jana/ut-skripta.pdf (lipanj 2016.)
[50]https://www.academia.edu/12004478/multimodalni_transport_i_-karakteristike_savremenih_tehnolo%c5%a0kih_promjena_u_dru%c5%a0tvu_privredi_i_transportu_ii_-tehnologije_klasi%c4%8cnog_transporta_ii_karakteristike_savremenog_transportnog_lanca (lipanj 2016.)
[51]http://www.veleri.hr/files/datoteke/nastavni_materijali/k_promet_3_cest/PTroskovi.pdf (lipanj 2016.)

smije nedostajati materijala, kao i zbog niza drugih sličnih razloga. Svakako je važno napomenuti i tvrtke koje zbog svog propusta nisu na vrijeme uočile nedostatak zaliha ili tvrtke koje su uslijed nepredvidivih okolnosti morale naručiti robu. Upravo zbog takve situacije, primorani su na korištenje direktnog transporta, što je za njih skuplja varijanta. U pravilu ako komitentu isporuka nije hitna i ima malu količinu robe za prijevoz, izabrat će zbirni prijevoz zbog smanjenja transportnih troškova, čime tvrtke koje dopremaju i otpremaju velike količine robe rade velike uštede na godišnjoj razini.

Zbirni prijevoz će stranka izabrati kada ima manje pošiljke, a pritom joj nije hitna isporuka. Takav je način prijevoza isplativ jer su troškovi manji nego kod direktnog transporta. Kod zbirnog prijevoza se pošiljke vrlo brzo prikupljaju te su cijene optimalne uz realna tranzitna vremena. Prednost jest, svakako, i korištenje malih dostavnih vozila, čime se omogućuje njihova maksimalna iskoristivost. Nadalje, takav prijevoz funkcionira u oba smjera, jer prijevozna sredstva koja su prikupili pošiljke i dostavljaju pošiljke koje su prispjele u skladište, čime se optimizira vrijeme te sam prostor na prijevoznim sredstvima.

Za potrebe izrade završnog rada, uzet je primjer tvrtke Barbarosa d.o.o. Za potrebu prijevoza boje dimenzija 0.250 x 0.500 x 0.250 metara i mase 12 kilograma iz Savezne Republike Njemačke za Republiku Hrvatsku naručuje LTL – direkt transport. Za tu uslugu Cargo-partner d.o.o. će im naplatiti 1770,94 kn odnosno 236 eura. Datum prihvata robe za prijevoz je 5. srpnja 2016, a vrijeme isporuke robe je 6.srpnja 2016., iz čega vidimo da je tranzitno vrijeme jedan dan, a znamo da je kratko tranzitno vrijeme jedna od karakteristika direktnog transporta. Roba se ne osigurava bez izričitog naloga stranke,a osiguranje je 0,35 % od vrijednosti robe ili minimalno 35 eura. Cijena prijevoza je valjana za maksimalnu vrijednost robe do 200 000 eura i ne sadrži troškove carinjenja, PDV-a, raznih inspekcijskih pregleda i transportno osiguranje.

Ista tvrtka tražila je ponudu za zbirni prijevoz robe, također iz Savezne Republike Njemačke za Republiku Hrvatsku. Radilo se o pošiljci koja je u određenim količinama sadržavala ADR. Dimenzije su bile 60 x 80 x 10 centimetara, a masa 60-70 kilograma. Cargo-partner d.o.o. je definirao ponudu, uz cijenu od 88 eura. Također su naveli da je tranzitno vrijeme od pet do šest radnih dana, da se roba može osigurati 0,35 % od vrijednosti robe ili minimalno 35 eura te kako robu ne osiguravaju bez izričitog naloga. U cijenu nisu uključeni troškovi carinjenja, transportno osiguranje, troškovi PDV-a te troškovi raznih inspekcijskih pregleda. Cijena se odnosi na uslugu „vrata do vrata“. Tvrtka Barbarosa je prihvatila ovu ponudu. Tablica 1. prikazuje odnos direktnog i zbirnog transporta, ovisno o karakteristikama robe.

Tablica 1. Odnos direktnog i zbirnog transporta

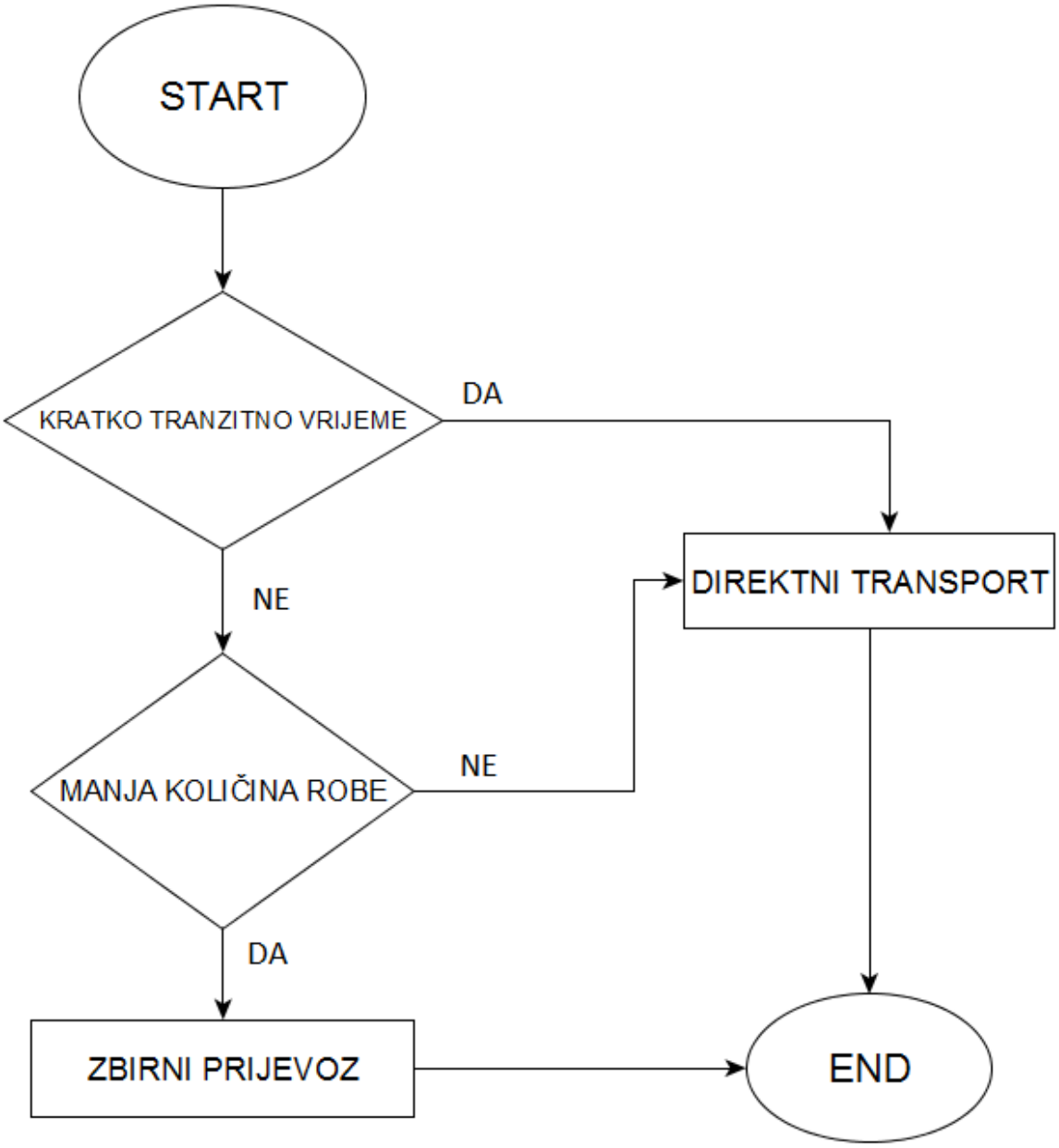
	ZEMLJA IZVOZA	ZEMLJA UVOZA	MASA [kg]	DIMENZIJE PAKETA [cm]	TRANZITNO VRIJEME	CIJENA [Euro]
DIREKTNI	Savezna Republika Njemačka	Republika Hrvatska	12	250x500x250	2 radna dana	236
ZBIRNI	Savezna Republika Njemačka	Republika Hrvatska	60-70	60x80x10	5-6 radnih dana	88

Izvor: Autor

Može se primijetiti kako je u zbirnom prijevozu robe cijena niža iako su masa i dimenzije paketa veće. Cijena naravno ovisi i o udaljenosti početne i završne točke. Praksa nam ukazuje na tri faktora koji čine razliku između direktnog i zbirnog transporta tj. razlog zbog koje se stranka odlučuje za jedan odnosno drugi način prijevoza robe, a to su :

- Cijena
- Tranzitno vrijeme
- Količina robe koja se prevozi

Način odabira prikazan je dijagramom toka (Slika 12.). Odabir zbirnog prijevoza robe kao krajnjeg rješenja, za komitenta ujedno znači i niža cijena transporta.



Slika 12. Odabir načina prijevoza robe

Izvor: Autor

6. ZAKLJUČAK

Kako je kroz rad i prikazano špedicija je gospodarska djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe, kao i provozom robe kroz neku zemlju i ostalim poslovima koji se odnose na to. Na razvoj prijevozničke djelatnosti je u velikoj mjeri utjecao i razvoj međunarodne trgovine putem porasta potražnje za odgovarajućim kapacitetima. Špediter, u ovom slučaju Cargo-partner d.o.o predstavlja glavni „most“ u pregovorima kod određivanja adekvatnog prijevoznog rješenja, postavljanja vanjskotrgovinskog posla u domeni carinskih propisa te izradi vanjskotrgovinskih kalkulacija.

Moglo bi se reći da je jedan od najvažnijih, ako ne i najvažniji zadatak špeditera smanjenje prijevoznih troškova u korist komitenta. Taj se zadatak nameće kod svakog prijevoznog pothvata. Špediter za korisnika prijevoza traži i odabire najpovoljnije ponude, te se u suradnji sa korisnikom prijevoza i odlučuje za najpovoljniju i najkvalitetniju ponudu. Svaki špediter, pa i Cargo-partner d.o.o surađuje sa više dobavljača, a oni s kojima redovito surađuju, nerijetko im nude jeftinije usluge te razne dodatne popuste.

Glavni objekt prijevoza u špediciji je teret koji se prevozi raznim prijevoznim sredstvima. U ovom završnom radu primjeri špediterskog poslovanja su otprema tereta iz Savezne Republike Njemačke u Republiku Hrvatsku. U prvom primjeru se radi o teretu od 12 kilograma koji se prevozi LTL – direktnim transportom , a u primjeru za zbirni prijevoz se radi o teretu od 60-70 kilograma. U jednom i u drugom primjeru se može uočiti da sve započinje sklapanjem ugovora između dvije strane.

Cijena, tranzitno vrijeme i količina robe ključni su faktori za komitenta koji se odlučuje za jedan od dva obrađena načina prijevoza robe. Zbirni promet nailazi na velik broj korisnika. Također, potrebe za direktnim transportom će uvijek biti. Globalizacija je učinila svoje te smo svjedoci velike robne razmjene na globalnoj razini. Sklapanjem ugovora određuje se Incoterms termin. Prema tom terminu se određuju te se obavljaju daljnje obveze i postupci kako kupca, tako i dobavljača.

LITERATURA

(1) Aržek, Z. Transport i osiguranje; Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet Zagreb, Mikrorad, Zagreb, 1997.

(2) T. Blacker, W. Kersten, C. M. Ringle : Innovative Methods in Logistics and Supply Chain Management, Hamburg, 2014.

(3) Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2010.

(4) J.Mađarić: Međunarodna špedicija, Višja pomorska šola, Piran.

(5) A.Poljaković: Pretovarni i skladišni centri kao delovi saobraćajnog sistema i njihov uticaj na saobraćaj i privredu, Kongres u saobraćaju i vezana Jugoslavije, Beograd, 1972., knjiga 7

(6) Protega, V.: Osnove tehnologije cestovnog prometa-autorizirana predavanja, 2015.

(7) Županović, I. Tehnologija cestovnog prometa, Zagreb, 2002.

(8) Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama, Narodne novine br.51/10, Zagreb, 2010.

(9) Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, Narodne novine br. 82/13, Zagreb, 2013.

(10) http://www.tsd.hr/site/wp-content/uploads/2010/05/OTPREMNISTVO-4OPT-SKRIPTA.pdf (lipanj 2016.)

(11) http://www.hrvatski-izvoznici.hr/Cms_Data/Contents/hiz/Folders/dokumenti/~contents/BGL2KREHASERPNEM/incoterms-oznake.pdf (lipanj 2016.)

(12) http://www.pfri.uniri.hr/~brcic/downloads/2016_IMT_Predavanje_Ia.pdf (lipanj 2016.)

(13) http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_06_82_1732.html (lipanj 2016.)

(14) https://www.cargo-partner.com/en/int.html (lipanj 2016.)*

(15) http://www.carina.rs/lat/Zakoni/DirektnaPo%C5%A1iljka.pdf (lipanj 2016.)

(16) http://oliver.efri.hr/~jana/ut-skripta.pdf (lipanj 2016.)

(17) https://www.academia.edu/12004478/multimodalni_transport_i_-karakteristike_savremenih_tehnolo%c5%a0kih_promjena_u_dru%c5%a0tvu_privredi_i_transportu_ii_-tehnologije_klasi%c4%8cnog_transporta_ii_karakteristike_savremenog_transportnog_lanca (lipanj 2016.)

(18) http://www.veleri.hr/files/datoteke/nastavni_materijali/k_promet_3_cest/PTroskovi.pdf (lipanj 2016.)
(19) http://www.hgk.hr/sektorska-udruzenja-2/o-udruzenju-25/fiata (lipanj, 2016.)
(20) http://web.efzg.hr/dok/TRG/jbendekovic//3.%20%C5%A0pedicija%20SS.pdf (lipanj, 2016.)
(21) http://www.zakon.hr/z/245/Zakon-o-prijevozu-u-cestovnom-prometu(srpanj, 2016.)

POPIS SLIKA

1. **Slika 1.**Dispozicija za izvoz 6
2. **Slika 2.** Obrazac za osiguranje robe 9
3. **Slika 3.** Odvojivi sanduk s ceradom na prikolici 22
4. **Slika 4.** Kamion s prikolicom 25
5. **Slika 5.** Obavljanje prijevozne usluge 27
6. **Slika 6.** Ulazna faktura 30
7. **Slika 7.** Nalog za prijevoz 32
8. **Slika 8.** CMR 33
9. **Slika 9.** Izlazna faktura 34
10. **Slika 10.** Nalog za prijevoz u zbirnom prometu 36
11. **Slika 11.** Ladeliste 38
12. **Slika 12.** Odabir načina prijevoza robe 42

POPIS TABLICA

1. **Tablica 1.** Odnos direktnog i zbirnog transporta 43

POPIS KRATICA

ADR	Accord europeen relatif au transport international des marchandies dagereuses par route

INCOTERMS	International Commercial Terms
EXW	Ex works
FCA	Franco carrier
FAS	Free Alongside ship
FOB	Free on board
CFR	Cost and freight
CIF	Cost, insurance, freight
CPT	Carriage, paid to
CIP	Carriage, insurance paid to
DAT	Delivered at terminal
DAP	Delivered at place
DDP	Delivered Duty Paid
FIATA	International Feredation of Freight Forwarders Associations
FCR	Forwarding agent's certificate of receipt
FCT	Forwarding agent's certificate of transport
FBL	Forwarding Bill of Lading
FWR	Fiata warenhouse receipt
SDT	Shippers declaration for the transport of dangerous goods
FFI	Forwarding FIATA Instructions
LCL	Less than Container Load
HAWB	House Air Waybi