

Prikaz poslova špedicije u organizaciji željezničkog prijevoza robe

Hajdinjak, Ivana

Undergraduate thesis / Završni rad

2019

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:119:749535>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-13**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -
Institutional Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Ivana Hajdinjak

**PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE U ORGANIZACIJI ŽELJEZNIČKOG
PRIJEVOZA ROBE**

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2019.

Zagreb, 3. travnja 2019.

Zavod: **Zavod za transportnu logistiku**
Predmet: **Špedicija**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 5235

Pristupnik: **Ivana Hajdinjak (0135248552)**
Studij: **Inteligentni transportni sustavi i logistika**
Smjer: **Logistika**

Zadatak: **Prikaz poslova špedicije u organizaciji željezničkog prijevoza robe**

Opis zadatka:

Opisati i objasniti glavne poslove špedicije, te prikazati ulogu špeditera u organizaciji dopreme i otpreme robe u željezničkom prometu. Opisati i objasniti specifičnosti logističkih funkcija špedicije u odvijanju međunarodnog prijevoza robe u željezničkom prometu. Izloženu materiju ilustrirati prikazom primjera iz prakse.

Mentor:



izv. prof. dr. sc. Ratko Stanković

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

ZAVRŠNI RAD

**PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE U ORGANIZACIJI ŽELJEZNIČKOG
PRIJEVOZA ROBE**

**OUTLINE OF THE FREIGHT FORWARDING OPERATIONS IN
ORGANIZING RAIL FREIGHT TRANSPORT**

Mentor: izv. prof. dr. sc. Ratko Stanković

Student: Ivana Hajdinjak

JMBAG: 0135248552

Zagreb, 2019.

Sažetak

Špediter kao organizator prijevoza ima posebno važnu ulogu u željezničkom prijevozu robe jer omogućuje njegovo nesmetano odvijanje, u ugovorenom roku isporuke i uz minimalne prijevozne troškove. Najvažniji poslovi koje špediter obavlja u vezi organizacije i prijevoza robe željeznicom su: određivanje najpovoljnijeg prijevoznog puta, kalkulacija troškova, izbor inarudžba vagona, ispostavljanje prijevoznih isprava, predaja robe na prijevoz i ukrcaj, zaključivanje ugovora o prijevozu, plaćanje prevoznine te ostali poslovi s tim u svezi. U ovom završnom radu prikazani su osnovni poslovi špeditera i njegova uloga u organizaciji otpreme i dopreme robe željeznicom.

KLJUČNE RIJEČI: željeznica; špediter; organizacija prijevoza

Freight forwarder plays a particularly important role, as the transport organizer, in the rail freight transport because it enables its smooth running, within the agreed delivery time and with minimal transport costs. The most important tasks that the freight forwarder performs regarding the organization and transportation of goods by rail are: determining the most favorable transport route, cost calculation, selection and ordering of wagons, issuing of transport documents, delivery of goods for transportation and boarding, conclusion of contracts, payment and other additional operations. This final paper presents the basic operations of a freight forwarder and its role in organizing the shipment and delivery of goods by rail.

KEY WORDS: railroad; forwarder; organization of transport

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. POSLOVI ŠPEDICIJE	3
2.1. Osnovni pojmovi u špediciji	3
2.2. Vrste špedicija	4
2.2.1. Nacionalna špedicija	5
2.2.2. Međunarodna špedicija	6
2.2.3. Međunarodni savez špediterskih udruženja (FIATA)	7
2.3. Glavni poslovi međunarodne špedicije	9
2.3.1. Tarifno – konjunktorni poslovi	9
2.3.1. Operativni poslovi	13
2.4. Specijalni poslovi špeditera	26
3. PREDNOSTI I NEDOSTACI ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA ROBE.....	30
3.1. Prednosti željezničkog prijevoza robe	30
3.2. Nedostaci željezničkog prijevoza robe	31
3.3. Analiza količineprevezene robe u Hrvatskoj i EU	32
4. ULOGA ŠPEDITERA U ORGANIZACIJI ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA ROBE	37
4.1. Određivanje najpovoljnijeg prijevoznog puta	38
4.2. Kalkulacija prijevoznih troškova	38
4.3. Zaključivanje teretnog prostora	39
4.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava.....	39
4.5. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj	40
4.6. Ponovna predaja robe na prijevoz (reekspedencija)	41
4.7. Preuzimanje robe od prijevoznika i iskrcaj	42
4.8. Zastupanje u carinskom postupku.....	43
4.9. Plaćanje prijevoznih troškova.....	43
4.10. Reklamacija	44

5. PRIKAZ PRAKTIČNOG PRIMJERA ORGANIZACIJE ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA ROBE	46
6. ZAKLJUČAK.....	51
LITERATURA	52
POPIS SLIKA	54
POPIS TABLICA.....	55
POPIS GRAFIKONA.....	56
PRILOZI.....	57

1. UVOD

Za uspješno obavljanje dopreme i otpreme robe potreban je špediter. Špediter, kao pravna ili fizička osoba, obavlja posao organizacije prijevoza robe svojim komitenata pazeći pritom na zakonske propise svoje zemlje i zemlje u koju se roba otprema. Također, poželjno je da špediter posjeduje dobre veze s prijevoznim poduzećima, brodarskim agentima, bankama, carinskim ispostavama, osiguravateljskim kućama i ostalim sudionicima izvoznog odnosno uvoznog posla.

Popularnost željezničkog prijevoza robe polako raste zbog svojih brojnih prednosti u odnosu na ostale prometne grane. Željeznica ima veliku moć prijevoza masovnog tereta te je ekološki osviještena. Iako željeznica ima mnoge prednosti ima i nedostatke u odnosu na ostale grane prijevoza, te joj je najveći konkurent cesta. Cesta ima izuzetno velik broj prijevoznika koji omogućuju transporta od vrata do vrata dok željeznica ima ograničen broj željezničkih prijevoznika te ne postoji uvijek mogućnost usluge od vrata do vrata.

Cilj ovog rada je pokazati skup poslova i aktivnosti koje špediter poduzima pri organizaciji prijevoznog procesa kao i njegova uloga u organizaciji prijevoza robe željeznicom. Rad je podijeljen u šest cjelina:

1. Uvod
2. Poslovi špedicije
3. Prednosti i nedostaci željezničko prijevoza robe
4. Uloga špeditera u organizaciji željezničko prijevoza robe
5. Prikaz praktično primjera organizacije željezničkog prijevoza robe
6. Zaključak

U drugom poglavlju Poslovi špedicije opisan će glavni i specijalni poslovi u špediciji od kojih se glavni dijele na tarifno-konjunkturane i operativne.

U trećem poglavlju Prednosti i nedostaci željezničko prijevoza robe nabrojati će se najbitnije prednosti i nedostaci u odnosu na druge grane prometa.

U četvrtom poglavlju Uloga špeditera u organizaciji željezničko prijevoza robe nabrojat će se i opisati najvažniji poslovi koje špediter obavlja da bi se roba otpremila.

U petom poglavlju Prikaz praktično primjera organizacije željezničkog prijevoza robe će se na primjeru prikazati sv poslovi i aktivnosti koje špediter mora poduzeti da bi otpremio robu do krajnjeg korisnika.

2. POSLOVI ŠPEDICIJE

Potreba za špedicijom prvi puta se zabilježila u 13. stoljeću za vrijeme Mletačke Republike koja je u to doba bila najrazvijenija pomorska zemlja. Trgovci su se osim trgovinom bavili i prijevozom robe, skladištenjem robe te također financijama u poslovanju. Porastom robne razmjene između tadašnjih država zapadne Europe s državama na Bliskom, Srednjem i Dalekom istoku javila se potreba za posrednicima koji su otpremali robu do krajnjeg korisnika.¹

2.1. Osnovni pojmovi u špediciji

Izraz špedicija dolazi od latinske riječi „expedire“ što u doslovnom prijevodu znači „odriješiti“ odnosno „urediti“, dok se u praktičnoj primjeni prevodi s „otpremiti“, ili „otposlati“.

Pojam „špedicija“ i „špediter“ različito su definirani u znanstvenim i stručnim djelima stranih i domaćih autora. U praksi se češće koristi naziv špediter, špedicija, dok je naziv otpremništvo ponovno uveden kod nas i još nije toliko uobičajen. U praksi kao i u stručnoj literaturi koriste se oba izraza: špediter i otpremnik.²

Izrazi špedicija i špediter rabe se kao udomaćene riječi u praksi hrvatskih špeditera (otpremnika). Ova tvrdnja može se opravdati na činjenici da većina poduzeća, koja se isključivo ili pretežno bavi špediterskom, odnosno otpremničkom djelatnošću, u svojem nazivu ili podnazivu imaju potpun ili skraćen izraz „špedicija“ ili „špediter“. U nazivu tvrtka brojna hrvatska poduzeća imaju i izraz šped, a to su na primjer ova poduzeća: Croatia-šped, Centrašped, Zagrebšped, Hypošped, Eurošped, Transšped, Kvarneršped i drugi.³

¹ Ivaković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str.13, 15

² Andrijanić I., Aržek Z., Prebežac D., Zelenika R.: Transportno i špeditersko poslovanje, Ekonomski fakultet Zareb i mikrorad d.o.o., Zagreb, 2001., str. 196

³ Ibidem

Pod špedicijom treba razumjeti specijaliziranu privrednu djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe i drugi poslovima s tim u vezi. Špediciju obavlja špediter. Špediter jest gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba koja se isključivo i obrtimice bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata pomoću vozara i drugim poslovima koji su s tim u vezi. Ove poslove špediter u pravilu obavlja u svoje ime i za račun nalogodavca tj. komitenta. Međutim te poslove špediter može obavljati i kao obični punomoćnik, tj. u ime i za račun nalogodavca. Povjerene poslove špediter je dužan obavljati točno savjesno i s pažnjom.⁴

Osim pojma špediter, u špediterskoj djelatnosti susrećemo se i s pojmom međušpediter i podšpediter.

Međušpediter je špediter (pravna ili fizička osoba) na kojeg je (glavni) špediter prenio djelomično izvršenje špediterskog posla. Često špediter ne može sam obaviti sve zadatke koji su mu povjereni u cijelom transportnom procesu. Iz tog razloga špediter za izvršenje komitentova naloga koristi usluge drugog špeditera (međušpeditera), najčešće u inozemstvu. Špediter obično povjerava otpremu, dopremu ili provoz robe na određenoj relaciji prijevoznog puta ili određenim prijevoznim sredstvom međušpediteru.⁵

Podšpediter je špediter (pravna ili fizička osoba) na kojeg je (glavni) špediter prenio u cjelini izvršenje špediterskog posla. Špediter je ponekad prisiljen prenijeti na podšpeditera izvršenje komitentova naloga, s time da ga podšpediter zamijeni u čitavom poslu, iz opravdanih razloga (zbog preopterećenosti u poslu ili zbog toga što nema organiziranu vlastitu radnu jedinicu u nekom mjestu iz kojeg treba otpremiti ili dopremiti robu ili pak nekih drugih razloga: ekonomskih ili recipročnih i sl.).⁶

2.2. Vrste špedicija

Zbog izrazite kompleksnosti kao i raznovrsnosti špediterskih poslova (posebice unutar međunarodne špedicije) u okviru špediterske djelatnosti moralo je doći do

⁴ Ibidem str. 197

⁵ Ibidem str. 198

⁶ Ibidem

određene podjele i specijalizacije. U suvremenim tržišnim uvjetima gotovo je nemoguće pružiti sve vrste i oblike špediterskih djelatnosti u špediterskim poduzećima, posebno malim i srednjim poduzećima. Iz tog razloga špediterska poduzeća se specijaliziraju za određenu špeditersku djelatnost čime se postiže ekonomičnost i rentabilnost poslovanja. U znanstvenoj i stručnoj literaturi o špediciji postoji više stajališta prema kojima se špedicija može podijeliti na vrste. Glavna stajališta za određivanje uže specijalnosti špedicije su:⁷

- Teritorijalni djelokrug poslovanja: nacionalna i međunarodna špedicija,
- Osnovno obilježje poslovanja: lučka, kontinentalna i granična špedicija,
- Najčešće korišteno prijevozno sredstvo: pomorska, željeznička, riječna, zrakoplovna i kamionska špedicija,
- Vrste prijevoza: brzovozna, sporovozna, ekspresna, vagonaska, denčana, zbirna, masovna i čarterska špedicija,
- Prometni smjer: špedicija za Sjevernu Ameriku, Daleki istok, Bliski istok itd.,
- Predmeti opreme: specijalizirana za rad s određenom vrstom robe.

2.2.1. Nacionalna špedicija

Nacionalna špedicija bavi se isključivo organizacijom otpreme i dopreme robe unutar granica države i koja se pritom služi domaćim prijevoznim sredstvima. Nacionalna špedicija organizira otpremu i dopremu robe.⁸

- U istom mjestu („loko špedicija“, nacionalna špedicija u užem smislu)
- Iz jednog u drugo mjesto iste države („međumjesna špedicija“, nacionalna špedicija u širem smislu)

Nacionalni špediter ne može obavljati posao otpreme i dopreme u međunarodnom prometu, dok međunarodni špediter može redovito obavljati špeditersku djelatnost u nacionalnom prometu.⁹

⁷ Ibidem str.198, 199

⁸ Ibidem str. 199

⁹ Ibidem

U Hrvatskoj djeluju dva tipa nacionalne špedicije, a to su: čisti tip službe u nacionalnom prometu i mješoviti tip špeditersko-prijevozne službe kojom se bave poduzeća za špediciju i prijevoz robe.¹⁰

2.2.2. Međunarodna špedicija

Pod međunarodnom špedicijom podrazumijevaju se gospodarske (privredne) usluge vanjskotrgovinskog prometa, odnosno organizacija:¹¹

- 1) Otpreme robe iz vlastite zemlje u stranu zemlju (izvozna špedicija),
- 2) Doprema robe iz stranih zemlja u vlastitu zemlju (uvozna špedicija) i
- 3) Provoza robe između stranih zemalja preko vlastite (tranzitna ili provozna špedicija)

Često u praksi međunarodni špediteri obavljaju sve tri vrste špedicije, a rjeđe se opredjeljuju za specijalizaciju jedne od navedenih vrsta špedicije. U Hrvatskoj također međunarodni špediteri se redovito bave svim vrstama špedicije.

Međunarodna špedicija je mlađa od nacionalne te ima veliko privredno i društveno značenje za svaku nacionalnu privredu. Iako je mlađa od nacionalne špedicije poslovanje međunarodne špedicije je opsežnije i složenije. Međunarodni špediteri blisko surađuju i održavaju poslovne veze s vozarima svih vrsta u međunarodnom prometu (željeznicama, cestovnim i zračnim prijevoznicima, pomorskim i riječnim brodarima), carinskim upravama, s osigurateljima i drugim sudionicima prijevoznog pothvata. Iz tog razloga međunarodna špedicija zahtjeva veći stupanj obrazovanja stručnog znanja, veće radno iskustvo i poznavanje jezika. Međunarodni špediteri imaju svoje radne jedinice ili korespondente u određenim stranim zemljama. Specijalizirana špediterska poduzeća u mnogim zemljama obavljaju 95% cjelokupnog uvoza, izvoza i provoza.¹²

Međunarodnu špediciju možemo podijeliti na tri glavne vrste s obzirom na teritorijalno obilježje poslovanja, a to su:

¹⁰ Ibidem

¹¹ Ibidem str. 200

¹² Ibidem

- Lučka (pomorska) špedicija – bavi se organizacijom otpreme, dopreme i provoza robe pomorskim prijevoznim sredstvima. Lučke špeditorske tvrtke nalaze se na refrakcijskim točkama dviju ili više prometnih grana te maju veliku važnost u multimodalnom, odnosno kombiniranom transportu.
- Kontinentalna špedicija – bavi se isključivo ili pretežno organizacijom otpreme, dopreme i provoza robe kopnenim prijevoznim putovima i to u željezničkom prometu, cestovnom prometu ili u unutarnjoj plovidbi.
- Granična špedicija –glavi dio poslovanja granične špedicije odnosi se na obavljanje carinskih i drugih poslova s tim u svezi oko otpreme izvozne, dopreme uvozne i provoza robe unutar nacionalnog carinskog područja. Nalazi se na graničnim prijelazima otvorenim za međunarodnim promet robe.¹³

2.2.3. Međunarodni savez špeditorskih udruženja (FIATA)

Špeditorske stručne organizacije (udruženja) imaju bitna obilježja dinamičkih sustava te se s obzirom na njihove zajedničke karakteristike mogu sistematizirati u dva osnovna sustava: nacionalne špeditorske stručne organizacije i višenacionalne špeditorske stručne organizacije. Zajedno, ta sva (pod)sustava čine međunarodni sustav stručnih organizacija za međunarodnu špediciju tj. Međunarodni savez špeditorskih udruženja (FIATA).¹⁴

Djelatnost međunarodnih špeditera u najvećoj mjeri regulira Međunarodni savez špeditorskih udruženja – FIATA (franc. Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles, eng. International Federation of Freight Forwarders Associations). FIATA je osnovana 1926. godine u Beču sa sjedištem u Zürichu. Njezina uloga je zastupanje špeditera i unaprjeđenje špeditorske djelatnosti u svijetu tako da osigurava bolju suradnju nacionalnih špeditorskih udruženja i ostalih aktivnih sudionika u procesima transportne, prometne, špeditorske, logističke industrije i dr. Da bi to postigla FIATA surađuje i sudjeluje u radu mnogih međunarodnih

¹³Ivaković Č., Stanković R.,Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 15

¹⁴Andrijanić I., Aržek Z., Prebežac D., Zelenika R.: Transportno i špeditorsko poslovanje, Ekonomski fakultet Zareb i mikrorad d.o.o., Zagreb, 2001., str. 206

organizacija kao što su UIC, IRU, IATA, IMO, Međunarodna trgovačka komora, kao i u drugim agencijama i institucijama UN – a gdje zastupa interese špeditera pri donošenju različitih međunarodnih konvencija i dokumenata koji mogu utjecati na prijevoz robe i pružanje špediterskih usluga.¹⁵

Međunarodni savez špediterskih udruženja dugi niz godina je radio na donošenju i prihvaćanju dokumenata kojima bi se omogućilo jednostavnije i racionalnije manipuliranje robom za vrijeme prijevoznog procesa i pružila potrebna sigurnost sudionicima u vanjskotrgovinskom i prometnom sustavu.

Dokumenti koje je uvela FIATA su:¹⁶

- 1) FCR (engl. “Forwarders Certificate of Receipt”) – špediterska potvrda – neopoziva špediterska potvrda kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu primio robu u naizgled ispravnom stanju radi daljnje otpreme,
- 2) FCT (engl. “Forwarders Certificate of Transport”) – špediterska transportna potvrda – isprava kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu, u točno određenom prijevoznom sredstvu u dobrom vanjskom stanju primio robu radi daljnje otpreme,
- 3) FBL (engl. “Intermodal Transport Bill of Lading”) – teretnica za intermodalni prijevoz – služi u intermodalnom prijevozu s ciljem izbjegavanja uspostavljanja više prijevoznih isprava, bez obzira na broj korištenih prijevoznih sredstava različitih prometnih grana,
- 4) FWR (engl. “FIATA Warehouse Receipt”) – špediterska skladišna potvrda – prenosiva isprava (osim ako je na njoj naznačeno da je neprenosiva) kojom se potvrđuje da je određenog dana, u određenom mjestu, u određenom skladištu roba uskladištena u prividno ispravnom stanju,
- 5) SDT (engl. “Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods”) – potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe – obrazac kojim pošiljatelj, kao nalogodavatelj špediteru, izjavljuje da je roba, koju špediter treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati, odgovara zahtjevima prijevoza opasnih stvari prema važećim međunarodnim pravnim aktima i

¹⁵Ivaković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 17

¹⁶<https://www.prometna-zona.com/fiata/>, kolovoz 2019.

- 6) FFI (engl. "FIATA Forwarding Instructions") – špediterske upute – obrazac s 21 rubrikom u koji špediterov nalogodavac upisuje sve bitne upute i instrukcije koje su špediteru potrebne za kvalitetno obavljanje konkretnog posla.

2.3. Glavni poslovi međunarodne špedicije

Pod glavne poslove međunarodne špedicije podrazumijeva se organizacija izvoza, uvoza i provoza koje špediter obavlja u sklopu svoje osnovne djelatnosti. U organizacijsko smislu ti poslovi se dijele u dvije funkcionalne cjeline:¹⁷

- 1) Tarifno-konjuktorni poslovi i
- 2) Operativni poslovi

2.3.1. Tarifno – konjuktorni poslovi

Tarifno – konjunktore poslove obavlja špediter odnosno za to specijalizirani odjel špediterskog poduzeća s ciljem unaprjeđenja tržišne pozicije, pružanja stručne pomoći komitentima i pružanja stručne podrške operativnom sektoru tvrtke.

Tarifno – konjuktorni odjel obuhvaća niz sudionika u organiziranju prijevoznog procesa kao što su: komercijalisti, stručnjaci za pojedine vrste prijevoza i stručnjake za carinska pitanja. Najvažniji tarifno-konjuktorni poslovi vezani su uz sljedeće pojmove:¹⁸

- Istraživanje tržišta,
- Akvizicija,
- Ugovori i ponude za obavljanje špediterske usluge,
- Stručni savjeti i informacije,
- Intradacija
- Refakcija, stimulacija i agencijske provizije te
- Reklamacija.

¹⁷Ivaković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 129

¹⁸Ibidem

- **Istraživanje tržišta**

Iz perspektive špeditera istraživanje tržišta ima veliku važnost jer predstavlja prikupljanje informacija o poslovnim aktivnostima subjekata ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta. Takve informacije su mu potrebne kako bi mogao pružiti svojim komitentima povoljnije tarife te ih time privući i također da bi mogao konkurirati na tržištu. Subjekti ponude prijevoznih kapaciteta su terminali, robno-transportni centri, prijevoznici, luke itd., a subjekti potražnje prijevoznih kapaciteta su uvoznici i izvoznici. Potencijalni izvori poslovnih informacija za špeditera mogu biti neposredni kontakti sa subjektima ponude i potražnje, korespondenti u inozemstvu, osobni kontakti s poslovnim ljudima, državne institucije kao primjerice Gospodarska komora, međunarodni sajmovi, prezentacije, skupovi, itd.¹⁹

- **Akvizicija**

Riječ „akvizicija“ je latinskog podrijetla, a znači pridobiti, prikupiti, privući (klijente). Akvizicija predstavlja skup aktivnosti oko sklapanja poslova, uspostavljanje širih poslovnih veza i održavanje takvih veza kao i zadržavanje postojećih komitenata, ukratko to su aktivnosti koje špediter poduzima radi privlačenja odnosno pridobivanja što većeg broja novih komitenata i novih poslova.²⁰

Glavne pretpostavke za uspješnu akviziciju su istraživanje i praćenje tržišta, odgovarajući pristup potencijalnim korisnicima usluga (komitentima), kvalitetna i cjelovita ponuda usluga špeditera, konkurentne cijene usluga, poslovni ugled špeditera.²¹

- **Ugovori i ponude za obavljanje špeditorske usluge**

Ponude za obavljanje špeditorske usluge mogu se odnositi na određeni posao, primjerice uvoz ili izvoz, a može biti i općenita s uvjetima koji su primjenjivi na sve

¹⁹ Ibidem str. 130

²⁰ Mađarić J.: Međunarodna špedicija, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1986., str. 37

²¹ Ivaković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 130

pošiljke određenog komitenta. Prihvatanjem ponude od strane komitenta ima značaj sklapanja ugovora tj. obvezuje špeditera da će prevesti robu iz jednog mjesta u drugo, a komitenta da će za to platiti. Ako komitent i špediter imaju dugoročnu suradnju tada špediter daje povoljnije uvijete za takvog komitenta što za njega znači jeftiniji prijevoz. Ugovor o špediciji (otpremništvu) je dvostrano obvezni ugovor privrednog (gospodarskog) prava, na temelju kojega se špediter obvezuje da će komitentu izvršiti jedan ili više špediterskih poslova, a komitent se obvezuje da će špediteru platiti određenu naknadu za usluge, proviziju i naknadu troškova. Ugovorom između špeditera i komitenta uređuju se uvjeti poslovanja. Njima se određuju sve radnje koje će se obavljati tijekom transporta kao i uvjeti plaćanja itd.²²

- **Stručni savjeti i informacije**

Špediter je po prirodi svog posla vrstan poznavalac i praktičar tehnologije prometa svih prometnih grana, kao i stručnjak za prometne, carinske i vanjskotrgovinske propise. Osim toga, kroz svoje poslovanje špediter ima stalan uvid u stanje ponude i potražnje na tržištu prijevoznih kapaciteta, te u aktualne uvjete odvijanja prijevoza roba u međunarodnom prometu. Špediter je stoga nezaobilazan konzultant pri određivanju optimalnog prijevoznog rješenja, postavljanja vanjskotrgovinskog posla u domeni carinskih propisa, te izradi vanjskotrgovinskih poslova, u pravilu rezultira smanjenjem prijevoznih troškova i rizika koji iz prijevoza proizlaze, te povećanjem sigurnosti izvršenja preuzetih obveza glede isporuke odnosno preuzimanja robe.²³

- **Instradacija**

Instradacija je najsloženiji, najteži i najodgovorniji posao međunarodnog otpremništva za koji je potrebna velika stručnost, iskustvo i temeljita analiza svih čimbenika, uz praćenje i primjenjivanje prometno-pravnih propisa. Istodobno je taj posao izuzetno značajan za nacionalne prijevoznike, izvoznike i uvoznike, ali i druge sudionike međunarodnog prometnog i vanjskotrgovinskog sustava (Bendeković, Aržek; 2008: 92).

²² Ibidem str. 131,132

²³ Ibidem str.132

Instradacija je određivanje najboljeg, tj. optimalnog prijevoznog puta i prijevoznog sredstva, optimalne tehnologije transporta i izbor najpovoljnijeg vremena u kojem robu treba otpremiti, dopremiti ili provesti od otpremnog mjesta do odredišta, a odgovornost i pravo određivanja načina prijevoza ima ona strana koja plaća prijevozne troškove. Špediter obavlja instradaciju na temelju određenih elemenata, kao što su svojstva robe i ambalaže, paritet isporuke, rok isporuke odnosno preuzimanja robe, aktualnog stanja ponude prijevoznih kapaciteta, kalkulacije prijevoznih troškova, aktualnih uvjeta u međunarodnom prometu te mogućnost izvršenja prijevoza na zadanoj relaciji te ovisi i o mogućim posebnim zahtjevima nalogodavaca (komitenata), ako ima nekih posebnih zahtjeva. Na temelju navedenih elemenata špediter treba od više mogućih prijevoznih rješenja odrediti optimalno rješenje, tj. ono koje je najpovoljnije za komitenta.²⁴

- **Refakcija, stimulacija i agencijske provizije**

Osim naknade koja špediteru pripada za obavljanje špediterske usluge, špediter značajne prihode ostvaruje i temeljem svoje uloge organizatora prijevoza. Refakcija je povrat dijela ukupno plaćenih troškova prijevoza (prevoznine) unutar određenog vremenskog razdoblja koji se priznaje nakon prevezene veće količine robe. Povrat se ostvaruje da bi se povećao promet na određenoj relaciji i time privukao veći broj korisnika na određenu rutu. Špediteri koji stalno otpremaju i dopremaju velike količine roba 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 temeljem zaključenog agencijskog ugovora prijevoznik odobrava špediteru, kao nagradu za zapošljavanje prijevoznih kapaciteta. Ta se naknada obračunava u određenom postotku od ugovorene cijene prijevoza.²⁵

- **Reklamacije**

Nositelj prava iz ugovora o prijevozu ima pravo na reklamiranje ošteta od vozara ili osiguratelja na izgubljeni ili oštećenu robu, kao i povrat više naplaćenih prijevoznih

²⁴https://bib.irb.hr/datoteka/860611.soldo_renata_efzg_2016_diplo_sveuc.pdf, kolovoz 2019.

²⁵Ivaković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 133,134

troškova te penala zbog prekoračenja rokova isporuke. Reklamacije u pravilu podnosi špediter ako je on nositelj prava iz ugovora o prijevozu ili na temelju punomoći, u ime i za račun komitenta. U obzir za reklamaciju dolaze i potražnja više zaračunatih usluga međušpeditera i drugih uslužnih organizacija (skladištara, lučkih poduzrća...)²⁶

2.3.1. Operativni poslovi

Operativni poslovi spadaju u najveću grupu djelatnosti špedicije. To su poslovi koje špediter obavlja u izvršenju dispozicije komitenta, tj. pri otpremi i dopremi roba u međunarodnom prometu. U praktičnoj realizaciji poslova špedicije uvijek su zastupljeni glavni elementi njihova tijeka i operativne tehnike, dok je obavljanje pojedinih radnji uvjetovano posebnostima potreba u svakom konkretnom slučaju dopreme, odnosno otpreme roba.²⁷

Kod ugovaranja prijevoza i zaključivanja ugovora o prijevozu, kao i kod naručivanja prekrcajnih i skladišnih manipulacija, špediter prema prijevozniku odnosno prema luci u kojoj se prekrcaj obavlja nastupa u svoje ime no u svrhu komitenta kao komisionar. Međutim, u radu s carinskim službama, špediter zastupa svojeg komitenta u ulozi opunomoćenika odnosno ispunjava i podnosi carinsku deklaraciju i druge podneske u carinskom postupku u ime i za račun komitenta kao agent tj. zastupnik.²⁸

Strukturu operativnih poslova čini niz funkcionalnih skupina radnji koje se obavljaju u kronološkom slijedu vezanih uz pojedine faze izvršenja dispozicije komitenta, odnosno pojedine faze prijevoznog pothvata. Svaki postupak, odnosno radnja koju špediter u određenom trenutku poduzima proizlazi iz njegove uloge u prijevoznom pothvatu, dok je sam sadržaj i redosljed tih radnji određen osnovnim

²⁶Mađarić J.: Međunarodna špedicija, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1986., str. 37

²⁷Ivaković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 134

²⁸ibidem

obilježjem koje njegovom zadatku daje dispozicija komitenta. U tom smislu, struktura operativnih poslova može se sistematizirati prema sljedeća dva načela.²⁹

- 1) Prema špediterovoj ulozi u prijevoznom pothvatu, operativne poslove čine sljedeće skupine radnji:
 - disponiranje,
 - zaključivanje teretnog prostora,
 - 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 te
 - akviziranje.

- 2) Prema osnovnom obilježju špediterova zadatka, operativni poslovi svrstavaju se u sljedeće četiri skupine:
 - poslovi uvoza,
 - poslovi izvoza,
 - poslovi provoza (tranzita) te
 - sajamski poslovi.

- **Dispozicija i pozicioniranje**

Dispozicija je nalog i ovlaštenje špediteru za otpremu odnosno dopremu robe, zastupanje u carinskom postupku, kao i za obavljanje drugih radnji s tim u svezi. Primjer dispozicije prikazan je u Prilogu 1. Ukoliko ne odbije dispoziciju, smatra se da je špediter preuzeo obvezu njezina izvršenja. Dispozicija treba sadržavati sve podatke koji su špediteru potrebni za njezino ispravno i pravodobno izvršenje. Osnovni podaci koje komitent navodi u dispoziciji su:³⁰

²⁹ Ibidem str. 134,135

³⁰ Ibidem str. 136, 138

- podaci o komitentu (izvozniku odnosno uvozniku) i korisniku robe: naziv i adresa tvrtke, broj telefona i telefaksa, e-mail adresa, ime odgovorne osobe...,
- podaci o primatelju robe (stranom kupcu) ako se radi o otpremi/izvozu, odnosno podaci o pošiljatelju robe (stranom dobavljaču) ako se radi o dopremi/uvozu: naziv i adresa tvrtke, broj telefona i telefaksa, ime odgovorne osobe...,
- broj izvoznog, odnosno uvoznog zaključka,
- podaci o robi: trgovački naziv na hrvatskom i na stranom jeziku, vrijednost, količina, broj koleta i načina 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 nakon carinjenja (kod uvoza/otpreme) i
- popis dokumenata dostavljenih u privitku: carinske fakture, atesti, certifikati o kakvoći, uvozne dozvole, uvjerenje o podrijetlu robe...

Ovisno o mogućim posebnim zahtjevima komitenta, te o posebnim svojstvima robe (opasne tvari ili lako pokvarljiva roba), osim osnovnih podataka, dispozicija treba sadržati i neke dodatne podatke, dokumente i upute.³¹

Špediter obrasce dispozicije tiska za svoje potrebe prema vlastitom grafičkom rješenju, te određeni broj bianco obrazaca unaprijed dostavlja svojim komitentima. Iako je ovaj način najbolji jer osigurava da svi potrebni podaci i upute budu navedeni u tipiziranoj formi, komitent se ne mora služiti špediterovim obrascima nego dispoziciju može dati i u drukčijoj formi, uz poštivanje obvezatnog fonda podataka³².

Nakon što je zaključena kupoprodajna roba, komitent ispunjava dispoziciju i dostavlja ju špediteru. Dispozicija se daje u pisanom obliku, ovjerena originalnim žigom izvoznika odnosno uvoznika i potpisom ovlaštene osobe. U određenim

³¹ Ibidem

³² Ibidem

okolnostima, zbog hitnosti, dispozicija se može dostaviti telefaksom odnosno dati usmeno (telefonom), ali uz obvezu da se prije pristupanja carinjenju robe dostavi originalni ovjereni obrazac dispozicije. U privitku dispozicije, komitent dostavlja dokumente potrebne za njezino izvršenje. Ukoliko u trenutku davanja dispozicije komitent ne raspolaže svim potrebnim dokumentima, stavlja napomenu da će dokumente dostaviti naknadno.³³

Prijam dispozicije i priloženih dokumenata špediter potvrđuje komitentu također u pismenoj formi, navodeći broj svoje pozicije pod kojom će voditi predmetnu pošiljku. Špediter je dužan provjeriti primljenu dispoziciju i dokumente koji su uz nju priloženi. Ukoliko utvrdi da je dispozicija nepotpuna, nejasna ili proturječna, mora o tomu pravodobno izvijestiti komitenta i zatražiti potrebna pojašnjenja odnosno ispravke. Također, ako nedostaju određeni dokumenti špediter treba izvijestiti komitenta o krajnjem roku njihove dostave. Sve posljedice koje mogu nastati zbog pogrešne, nepotpune ili nepravodobno dane dispozicije snosi komitent.³⁴

Za svaku primljenu dispoziciju špediter određuje jedinstveni broj – broj pozicije, pod kojim odnosnu pošiljku uvodi u pozicijsku knjigu, odnosno u bazu podataka ako se evidencija vodi računalno. Taj postupak naziva se pozicioniranje. To je potrebno zbog toga što špediter svakodnevno otprema odnosno doprema veliki broj pošiljaka, te bi bez odgovarajuće evidencije bilo nemoguće upravljati mnoštvom podataka i postupaka vezanih uz svaku pošiljku.³⁵

Nakon što je pošiljci dodijeljen broj pozicije, špediter pod tim brojem otvara pozicijsku mapu, u koju ulaže svu dokumentaciju u svezi s pošiljkom (dispozicija komitenta, korespondencija, prijevozni, komercijalni, carinski, financijski i ostali dokumenti). Kako ne bi došlo do bilo kakvih nesporazuma, pogrešaka ili zamjene podataka, sva daljnja korespondencija u svezi s pošiljkom vodi se s pozivom na odnosni broj pozicije.³⁶

³³ Ibidem

³⁴ Ibidem

³⁵ Ibidem

³⁶ Ibidem

- **Disponiranje**

Pod pojmom disponiranje podrazumijeva se davanje naloga i uputa neophodnih za praktičnu provedbu prijevoza, subjektima koji su u to neposredno uključeni. Dok se pri instradaciji pošiljke određuju svi elementi bitni za izvršenje prijevoza, disponiranje prije svega znači koordinaciju uključenih subjekta u svrhu pravodobnog postupanja. Svrha disponiranja je da relevantni sudionici prijevoza dobiju odgovarajuće upute u skladu s instradacijom, kako bi se prijevoz odvajao nesmetano, bez nepotrebnih zastoja i u utvrđenim rokovima. Pritom treba imati u vidu da ugovoreni paritet isporuke i dispozicija komitenta određuju špediteru u kojem dijelu prijevoznog pohvata on nastupa kao organizator prijevoza kao takav preuzima odgovornost. Time je također određen obuhvat i sadržaj disponiranja.³⁷

Kod dopreme robe iz inozemstva, bilo da se radi o robi namijenjenoj uvozu ili daljnjoj otpremi u inozemstvo (primjerice lučkom tranzitu), špediter mora dati odgovarajuće upute – transportne instrukcije pošiljatelju (stranom dobavljaču odnosno njegovom špediteru). Točne i pravodobne transportne instrukcije neophodne su prije svega zbog usklađenja termina postavljanja prijevoznog sredstva na ukrcaj sa spremnošću robe za prijevoz, odnosno dopreme robe u luku sa spremnosti broda za ukrcaj, ako se radi o lučkom tranzitu.³⁸

U praksi je za davanje transportnih instrukcija pošiljatelju uvriježen izraz opoziv robe ili doziv robe. Transportne instrukcije predstavljaju nalog za otpremu robe, kojim se određuje rok i način na koji se otprema ima obaviti (opis robe i načina pakiranja, vrsta prijevoznog sredstva, upute za ispunjavanje prijevozne isprave, termin ukrcaja...). U transportnim instrukcijama špediter također navodi i koji su mu podaci potrebni za daljnju provedbu prijevoza i prihvata robe na odredištu, odnosno na mjestu usputnog prekrcaja. Pošiljatelj je dužan postupiti u skladu s primljenim transportnim instrukcijama, te nakon obavljene otpreme robe o tomu izvijestiti špeditera i dostaviti mu tražene podatke. Nakon što pošalje transportne instrukcije pošiljatelju, špediter kopiju dostavlja komitentu, kako bi ga izvijestio da je roba opozvana.³⁹

³⁷ Ibidem str. 139,141

³⁸ Ibidem

³⁹ Ibidem

Ukoliko je isporuka robe ugovorena prema nekom od C ili D termina INCOTERMS-a, te stoga špediter koji doprema robu nije organizator prijevoza, transportne instrukcije ne sadrže elemente instradacije, već se samo određuje koju robu treba otpremiti i u kojem roku (primjerice promptno, u određenom tjednu, do određenog datuma, do konca određenog mjeseca...).⁴⁰

- **Zaključivanje teretnog prostora**

U svezi s prethodno obavljenom instradacijom, špediter treba pravodobno na tržištu prijevoznih kapaciteta odabrati najpovoljnijeg prijevoznika i zaključiti (rezervirati) potreban teretni prostor za odgovarajući termin ukrcaja, odnosno otpreme. Radnje koje se pritom obavljaju i prateći dokumenti ovise o prometnoj grani prijevoza robe.⁴¹

- **Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava**

Ugovaranje prijevoza špediteru predstavlja preduvjet za izvršenje svog osnovnog zadatka, a to je otprema odnosno doprema robe. Prilikom zaključivanja ugovora o prijevozu, špediter prema prijevozniku najčešće nastupa u svoje ime, a za račun komitenta te u tom smislu može biti naveden kao pošiljatelj u prijevoznj ispravi. Špediter se također u prijevoznj ispravi može pojaviti kao primatelj, odnosno stranka koju se obavješćuje o prispijeću robe. Praktični razlozi za to su višestruki:

- Tehničko-tehnološki: špediter stječe prava i obveze pošiljatelja odnosno primatelja robe, te na temelju toga može izravno, u svoje ime, obavljati sve potrebne radnje i izdavati odgovarajuće naloge kod predaje robe na prijevoz odnosno preuzimanja robe od prijevoznika, zatim kod prekrcaja, skladištenja i daljnje otpreme robe stvarnom primatelju (korisniku robe).
- Komercijalni: temeljem ugovora zaključenih s prijevoznicima o refakcijama i povlasticama na prevoznini, špediter može za svoje komitente osigurati niže cijene prijevoza.⁴²

⁴⁰ Ibidem

⁴¹ Ibidem str. 141

⁴² Ibidem str. 146

U praksi prijevozne isprave u pravilu ispunjava špediter, bilo u svoje ime ili u ime komitenta, a drugi sudionici u prijevozu robe (prijevoznik, primatelj, carina...) ovjerom za to predviđenih rubrika potvrđuju da je određena faza prijevoznog procesa obavljena (preuzimanje robe na prijevoz, predaja robe primatelju, prijavljivanje robe carinarnici...). Forma obrasca i osnovni fond podataka koje treba sadržavati prijevozna isprava određeni su odgovarajućim konvencijama i tarifama kojima je regulirano odvijanje međunarodnog prijevoza robe u pojedinim prometnim granama. U skladu s tim, prijevoznici tiskaju obrasce prijevoznih isprava koje izravno ili preko agenata distribuiraju korisnicima prijevoza odnosno špediterima. Propisno ispunjena i ovjerena prijevozna isprava predstavlja potvrdu zaključenog ugovora o prijevozu, dokaz da je prijevoznik preuzeo robu na prijevoz, te obvezu prijevoznika da na ugovorenom odredištu preda robu primatelju.⁴³

- **Ugovaranje prekrcaja i skladištenja**

Poslovi prekrcaja i skladištenja predstavljaju funkcionalni dio procesa dopreme odnosno otpreme roba. U tehnološkom i organizacijskom smislu, uloga ovih poslova sastoje se u sljedećem:⁴⁴

- Obavljanje početno-završnih operacija obuhvaća pakiranje robe u transportnu ambalažu odnosno pripremu robe za prijevoz, ukrcaj robe u prijevozno sredstvo u mjestu otpreme, te iskrcaj robe iz prijevoznog sredstva na odredištu.
- Organizacija intermodalnog prijevoza zbog prelaska robe odnosno transportno – manipulacijskih jedinica (kontejnera, paleta) s prijevoza u jednoj na prijevoz u drugoj prometnoj grani uvjetuje usputni prekrcaj robe u mjestima koja su za to tehničko – tehnološki i organizacijski osposobljena (luke, robni terminali, logistički centri...). Prekrcaj se može obaviti direktnom manipulacijom iz jednog prijevoznog sredstva u drugo ili preko skladišta.
- Terminsko usklađenje pojedinih faza prijevoza u određenim slučajevima zahtijeva usputno skladištenje robe, primjerice kod prekomorskog tranzita

⁴³ Ibidem

⁴⁴ Ibidem str. 155

nije uvijek moguće obaviti izravan prekrcaj robe iz sredstva kopnenog prijevoza u brod, već se roba prvo smješta u lučko skladište gdje čeka spremnost broda za ukrcaj.

- Organizacija zbirnog prometa uključuje skladištenje i prekrcaj robe zbog okrupnjavanja jedinica prijevoznog supstrata (formiranja zbirnih pošiljaka), odnosno zbog rastavljanja zbirnih pošiljaka u fazi distribucije.

U organizaciji otpreme odnosno dopreme roba, kada za to postoji potreba, špediter ugovara obavljanje ovih usluga sa za to specijaliziranim poduzećima (luke, robni terminali). Međutim, mnoga suvremena špediterska poduzeća (Schenker, Langermax, Zagrebšped, Transadria) raspolažu vlastitom infrastrukturom i transportno-manipulacijskim sredstvima, kojima samostalno obavljaju usluge prekrcaja i skladištenja, bilo za svoje operativne potrebe ili time nadopunjuju ponudu svojih usluga.⁴⁵

- **Osiguranje robe u prijevozu**

Transportno osiguranje robe nije obvezano. Špediter osigurava robu samo ako je to komitent u dispoziciji izričito zatražio. U tom smislu komitent treba navesti vrijednost osiguranja, relaciju, te osigurane rizike. Ako komitent nije naveo koje rizike treba osigurati, špediter je dužan osigurati samo osnovne transportne rizike. Špediter zaključuje ugovor o osiguranju u ime i za račun komitenta. Postupak se sastoji u tomu da špediter podnese osiguravatelju prijavu osiguranja sa svim podacima potrebnim za osiguranje: naziv i sjedište osiguranika, opis robe i ambalaže, masa i broj koleta, nadnevak otpreme, prijevozni put, vrsta i oznaka prijevoznog sredstva, iznos osiguranja, osigurani rizici...

Temeljem primljene prijave osiguranja, osiguravatelj obračunava premiju osiguranja, izdaje policu osiguranja i dostavlja ju špediteru. Izdavanjem police, osiguravatelj potvrđuje da je ugovor o osiguranju zaključen.⁴⁶

⁴⁵ Ibidem

⁴⁶ Ibidem str. 157

- **Predaja robe na prijevoz i ukrcaj**

Uloga špeditera u predaji robe na prijevoz, odnosno predaji robe prijevozniku, sastoji se u obavljanju funkcija pošiljatelja, odnosno krcatelja, bilo da to radi u svoje ime ili u ime pošiljatelja (komitenta). Roba koja se predaje na prijevoz mora biti spremna za prijevoz, tj. mora biti upakirana u transportnu ambalažu i predana prijevozniku kako to nalažu propisi i uzance odnosne prometne grane. Dokumenti i radnje koje špediter pritom obavlja ovise o prometnoj grani i tehnologiji prijevoza i ukrcaja, svojstvima robe, te o mogućim posebnim zahtjevima komitenta.⁴⁷

- **Prihvat robe i iskrcaj**

Uloga špeditera u smislu prijehata robe sastoji se u obavljanju funkcija primatelja (izdavanje naloga i obavljanje radnji u svezi iskrcaja i preuzimanja robe od prijevoznika), te u organizaciji daljnje otpreme, odnosno dostave robe primatelju. Iz tehničko-tehnoloških razloga (radi pojednostavljenja daljnjeg postupka s robom) i komercijalnih razloga (realizacija refakcija i povlastica na prevoznini) u prijevoznj ispravi se često kao primatelj navodi špediter ili ako prijevozna isprava glasi na stvarnog primatelja (korisnika robe), navodi se špediter kojega treba izvijestiti o prispjeću robe. Slijedom toga, kod iskrcaja i prijehata robe špediter nastupa u svojstvu primatelja ili stranke koju se akvizira o prispjeću. U suprotnom, špediter mora dobiti posebnu punomoć primatelja temeljem koje se može iskupiti prijevoznj ispravu, odnosno zahtijevati od prijevoznika da mu preda robu.⁴⁸

Iskup prijevozne isprave znači preuzimanje prijevozne isprave temeljem koje primatelj ima pravo preuzeti robu od prijevoznika, uz prethodno podmirivanje svih obveza prema prijevozniku (plaćanje nepodmirenih prijevoznih troškova i mogućih drugih troškova koji terete robu u prijevozu). Iskupom prijevozne isprave primatelj je podmirio svoje obveze prema prijevozniku, te su u tom smislu ispunjeni uvjeti za preuzimanje robe. No unatoč tomu, primatelj može slobodno raspolagati robom tek nakon obavljenog postupka uvoznog carinjenja.⁴⁹

⁴⁷ Ibidem str. 158

⁴⁸ Ibidem str. 163,164

⁴⁹ Ibidem

Špediter također treba poduzeti sve potrebne radnje kako bi roba nakon carinjenja bila otpremljena do ugovorenog mjesta na odredištu (skladište, industrijski kolosijek, odnosno poslovni prostor primatelja – korisnika robe) i stavljena primatelju na raspolaganje.⁵⁰

Daljnja otprema, odnosno dostava primatelju može se obaviti istim prijevoznim sredstvom kojim je roba dopremljena iz inozemstva (vagonske i kamionske pošiljke) ili drugim prijevoznim sredstvom: vlastitim vozilima primatelja robe ili vozilima špeditera (pošiljke dopremljene pomorskim ili zračnim prijevozom, te ostale komadne i zbirne pošiljke).⁵¹

Primatelj robe dužan je obaviti iskrcaj iz prijevoznog sredstva kojim mu je roba dostavljena. Ako ne raspolaže odgovarajućim tehničkim sredstvima i radnom snagom, organizaciju i provedbu iskrcaja također može povjeriti špediteru. Ako već nisu dane u dispoziciji, špediter će nakon obavljanja carinskog postupka zatražiti od komitenta točne upute o daljnjoj otpremi (dostavi) i iskrcaju robe.

Sam postupak kod iskrcaja, prihvata robe, te daljnja otprema (dostava) primatelju, razlikuju se ovisno o prometnoj grani i tehnologiji prijevoza robe.⁵²

- **Angažiranje inspekcijskih službi**

Za uvoz i provoz roba određene vrste i namjene potrebno je odobrenje nadležnog ministarstva, odnosno propisana je kontrola robe od nadležne inspekcijske službe, koja se zavisno o vrsti robe obavlja odmah na graničnom prijelazu ili u mjestu carinjenja robe. Prijevoz pošiljaka takvih roba usmjerava se preko onih graničnih prijelaza na kojima su ustrojene odgovarajuće inspekcijske službe.⁵³

- Sanitarna inspekcija (pri Ministarstvu zdravstva) 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.

⁵⁰ Ibidem

⁵¹ Ibidem

⁵² Ibidem

⁵³ Ibidem str. 169, 170

- Veterinarska inspekcija (pri Ministarstvu poljoprivrede) kontrolira pošiljke životinja, životinjskih proizvoda i drugih pošiljaka koje sadrže sastojke životinjskog podrijetla, životinjske hrane i drugih predmeta kojima se može prenositi zarazna bolest ili ugroziti zdravlje ljudi i životinja.
- Fitosanitetska inspekcija (pri Ministarstvu poljoprivrede) kontrolira pošiljke bilja i biljnih proizvoda, te drva i proizvoda šumarstva i drvne industrije.

Odmah po prispjeću robe na granični prijelaz, prijevoznik, odnosno njegov agent moraju nadležnom graničnom inspektoru podnijeti Zahtjev za kontrolu pošiljke na propisanom obrascu. U pomorskom prometu i unutarnjoj plovidbi taj zahtjev podnosi agent broдача, u željezničkom prometu granični željeznički kolodvor, a u cestovnom i zračnom prometu prometni špediter.

Na temelju primljenog zahtjeva, granični inspektor obavlja kontrolu robe i pratećih dokumenata, te ako utvrdi da su ispunjeni svi propisani uvjeti, izdaje Rješenje o odobrenju prijevoza robe u zemlju.⁵⁴

Ako je osim kontrole od strane graničnog inspektora potrebno i rješenje nadležnog ministarstva, uvoznik je dužan prethodno pribaviti isto. Ministarstvo kod izdavanja rješenja jedan primjerak dostavlja svojem graničnom inspektoru koji redom otpisuje svaku uvezenu pošiljku, sve dok se ne iscrpi ukupna odobrena količina, odnosno do isteka odobrenog roka za uvoz , odnosno provoz.⁵⁵

Sva trgovačka roba, tj. proizvodi namijenjeni prodaji na domaćem tržištu moraju udovoljavati normama i standardima propisanim od strane Ministarstva gospodarstva, a na trgovačkoj ambalaži mora biti otisnuta ili nalijepljena deklaracija (opis proizvoda) na hrvatskom jeziku. Udovoljavanje tim uvjetima kontrolira Tržišna inspekcija.⁵⁶

Prije pristupanja uvoznom carinjenju takve robe, špediter podnosi zahtjev tržišnom inspektoru za izdavanje Uvjerjenja o kakvoći proizvoda. Na temelju

⁵⁴ Ibidem

⁵⁵ Ibidem

⁵⁶ Ibidem

primljenog zahtjeva obavljenog pregleda robe, tržišni inspektor izdaje uvjerenje o kakvoći proizvoda, koje špediter mora priložiti uz carinsku deklaraciju za uvoz. Za uvoz određenih vrsta proizvoda uvoznik mora prethodno pribaviti uvjerenje o kakvoći (atest ili certifikat) od ovlaštene kontrolne tvrtke. Dobiveni atest ili certifikat mora biti priložen uz zahtjev tržišnom inspektoru.⁵⁷

- **Zastupanje u carinskom postupku**

U carinskom postupku s robom u međunarodnom prometu, špediter zastupa svog komitenta (primatelja/uvoznika odnosno pošiljatelja/izvoznika robe), tj. nastupa kao njegov opunomoćenik. Nalog i ovlaštenje za zastupanje u postupku kod carinarnice špediter dobiva dispozicijom komitenta. Zastupanje u smislu Carinskog zakona može biti:⁵⁸

- izravno, ako opunomoćenik djeluje u ime i za račun druge osobe, te
- neizravno, ako opunomoćenik djeluje u svoje ime, a za račun druge osobe.

Za obavljanje poslova u svezi s carinjenjem robe, špediter mora imati odobrenje (dozvolu – licencu) Ministarstva financija. Uvjeti za dobivanje ovog odobrenja propisani su Zakonom o posebnim uvjetima za obavljanje poslova međunarodnog otpremništva u svezi s carinjenjem robe, a uglavnom se sastoje u sljedećem:⁵⁹

- špediter mora raspolagati poslovnim prostorom u mjestu sjedišta Carinarnice, odnosno njezine ustrojbene jedinice kod koje obavlja djelatnost;
- radnici koji rade na poslovima carinjenja robe moraju imati svjedodžbu o položenom stručnom ispitu
- u protekle dvije godine špediter nije više od dva puta kažnjen za gospodarski prijestup, odnosno četiri puta za carinski prekršaj.

Treba naglasiti da osim korisnika carinskog postupka (uvoznika/izvoznika) i špediter odgovara za istinitost podataka koji se navode u svrhu obavljanja carinskog postupka, prije svega za ispravno svrstavanje robe prema carinskoj tarifi i obračun

⁵⁷ Ibidem

⁵⁸ Ibidem str. 172, 173

⁵⁹ Ibidem

carine. Pravodobnim stručnim obavljanjem poslova u svezi s carinjenjem robe špediter ispunjava svoje funkcije na tri razine:⁶⁰

- 1) na tehnološkoj razini omogućuje nesmetano odvijanje prijevoza robe, bez zastoja i u ugovorenim rokovima,
- 2) na komercijalnoj razini omogućuje smanjenje prijevoznih troškova, zbog izbjegavanja nepotrebnih prekrcajnih manipulacija i skladištenja robe,
- 3) na financijskoj razini osigurava uredno izvršenje carinskih obveza prema državnom proračunu, a svojim komitentima pruža usluge kratkoročnog financiranja, što mnogi uvoznici koriste u svrhu održavanja likvidnosti.

Kod razmatranja uloge špeditera u carinskom postupku treba razlikovati prijavljivanje robe graničnoj carinarnici pri ulasku u nacionalno carinsko područje (prelasku carinske crte) i uvozno odnosno izvozno carinjenje robe kod odredišne carinarnice.⁶¹

- **Aviziranje**

Pod pojmom akviziranje podrazumijeva se izvješćivanje komitenta o izvršenju pojedinih faza dopreme, otpreme, odnosno provoza robe. Uobičajeno je da špediter izvješćuje komitenta o izvršenju pojedinih radnji, značajnih za određene karakteristične točke na prijevoznom putu, kao što su primjerice:⁶²

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

Špediter akvizira komitenta o kretanju pošiljke na dijelu prijevoznog puta koji se s obzirom na ugovoreni paritet isporuke nalazi u području njegove odgovornosti. Osim samog izvješćivanja komitenta o kretanju pošiljke, akviziranje je bitno zbog

⁶⁰ Ibidem

⁶¹ Ibidem str. 172, 173

⁶² Ibidem str. 177

pravodobnog preuzimanja svih radnji koje se neophodne za nesmetano odvijanje prijevoza, te za prihvat robe.⁶³

2.4. Specijalni poslovi špeditera

Osim osnovnih poslova koje pružaju špediteri, postoje i specijalni poslovi. Specijalne poslove pružaju u manjem obujmu, ali su važni kako bi upotpunili skupine usluga koje pružaju. Specijalni poslovi špeditera su:

- uzimanje uzoraka,
- kontrola kakvoće i količine robe,
- praćenje transporta,
- doleđivanje,
- izdavanje garantnih pisama,
- zastupanje u slučaju havarije,
- naplata robe te
- leasing poslovi.

- **Uzimanje uzoraka**

Uzorak predstavlja manju količinu robe uzetu iz veće količine, tj. uzimanje manjeg komada od većeg komada. Ovisno o vrsti robe, uzimanje uzoraka je ponekad najbolji način dogovaranja kvalitete robe. Smisao je u tome da manja količina robe koja se lako pohranjuje i čuva ima sva prosječna svojstva robe iz pošiljke. Takav uzorak se naziva i reprezentativnim uzorkom. Uzorak smiju uzimati samo specijalizirana poduzeća i tvrtke koje su registrirane za poslove kontrole kvalitete. Uzimanje uzoraka dopušteno je samo na početni ili završnim točkama prijevoznog puta, odnosno na mjestu otpreme ili u trenutku njenog carinjenja. Iz jedne pošiljke smije se uzeti najviše 3 kg robe odnosno 10 komada. Pri postupku uzimanja uzorka potrebna je nazočnost ovlaštene osobe za uzimanje uzoraka, predstavnik prijevoza, carinik i druge

⁶³ Ibidem

zainteresirane osobe. Nakon postupka uzimanja uzorka, robe se pakira, pečati i dalje otprema do mjesta gdje će se utvrditi kakvoća robe.⁶⁴

- **Kontrola kakvoće i količine robe**

Kontrola kakvoće robe provodi se kod sirove robe i poluproizvoda dok kod robe industrijske proizvodnje jer takvi proizvodi posjeduju tvorničku garanciju proizvođača kojom se potvrđuje kakvoća proizvoda. Kontrolu kakvoće smiju obavljati samo ovlaštene institucije ili tvrtke koje imaju odgovarajuće prostorije kao i odgovarajuću opremu te stručno osposobljenje ljude. Kontrola može biti ugovorena ili neugovorena. Neugovorenu kontrolu kakvoće propisuje država radi zaštite korisnika i proizvođača, a ugovorena se temelji na ugovoru između zainteresirane osobe i ovlaštene tvrtke. Kontrola količine robe može se provoditi na više načina. Najčešći načini kontrole količine robe su brojenjem, vaganjem, mjerenjem i dr.⁶⁵

- **Praćenje transporta**

Praćenje robe se organizira na zahtjev komitenta ako se radi o visoko vrijednoj robu, specijalnim teretima, opasnim teretima te prijevozu živih životinja. Broj pratitelja prijevoza ovisi o prometnoj grani u kojoj se odvija prijevoz. Tako za željeznički promet može biti jedan pratitelj na maksimalno 3 vagona dok u cestovnom može biti jedan ili više pratitelja ovisno o koloni ili broju vozila.⁶⁶

- **Doleđivanje**

Postupak doleđivanja robe primjenjuje se na lako pokvarljivoj robi (voće, povrće, meso) posebice u toplije doba godine na većim udaljenostima. Postupak doleđivanja može se provoditi samo u željezničkim postajama koje posjeduju za to specijalizirane uređaje te se takva roba prevozi u interfrigo vagonima.⁶⁷

⁶⁴ Matić B.: Međunarodno poslovanje- institucije, pravila, strategije, Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2016., str. 313, 314

⁶⁵ Ivaković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 197

⁶⁶ Ibidem str. 198

⁶⁷ Ibidem

- **Izdavanje garantnih pisama**

Izdavanje garantnih pisama pojavljuje se u pomorskome prijevozu robe, i to u slučajevima kada nije moguće pribaviti tzv. čistu teretnicu ili ona zbog određenih okolnosti nije na vrijeme pristigla te onda nije moguće raspolagati pošiljkom. Izdavanje garantnih pisama je dopušteno i kada brod s teretom dođe u iskrcajnu luku prije nego što se teretnica preda primatelju robe. U tom slučaju špediter će jamčiti svojim pismom brodaru da će snositi sve posljedice koje bi brodar imao radi predaje robe bez teretnice.⁶⁸

- **Zastupanje u slučaju havarije**

Havarija predstavlja svako oštećenje ili gubitak robe i/ili broda koje je nastalo zbog nekog događaja na moru ili u unutarnjim vodama. Havarije mogu biti generalne (zajedničke) i partikularne (zasebne). Glavna razlika između njih je u tome što generalna pogađa sve sudionike plovidbenog pothvata, dok partikularna pogađa onoga koga je snašla. Glavna zadaća špeditera u slučaju havarije je zastupanje komitenta pred havarijskom komisijom i prikupljanje dokumentacije potrebne za utvrđivanje sudjelovanja u zajedničkoj šteti.⁶⁹

- **Naplata robe**

Kada se radi o malim pošiljkama, špediteri imaju mogućnost naplatiti robu putem pouzeća, pri tome špediter ima zadaću otpremiti pošiljku do primatelja i prilikom primopredaje naplatiti vrijednost robe. Navedeno se najčešće obavlja putem korespondenata koji za obavljeni rad špediteru daju proviziju.⁷⁰

- **Leasing poslovi**

⁶⁸ Matić B.: Međunarodno poslovanje- institucije, pravila, strategije, Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2016., str. 314

⁶⁹ Ivaković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 199

⁷⁰ Ibidem

Posao leasinga je pravni posao koje se obavlja temeljem sklapanja ugovora o leasingu odnosno uporabi prijevoznih sredstava i kontejnera uz plaćanje naknade za leasing. Naknada se sastoji od troškova amortizacije prijevoznog sredstva, leasinga i dobiti leasing kompanija. Danas se u svijetu za transportna sredstva i kontejnere sve više koristi leasing.⁷¹

⁷¹ Ibidem

3. PREDNOSTI I NEDOSTACI ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA ROBE

Željeznica sa svojim karakteristikama i komparativnim prednostima predstavlja vrlo značajnog prijevoznika u međunarodnom i unutrašnjem prijevozu. Prva i osnovna karakteristika je veliki prijevozni kapacitet koji nudi željeznica za masovne robe i nisko vrijedne robe koje ne zahtijevaju relativno velike brzine dostave. Željeznica čini značajne napore u pravcu modernizacije kapaciteta radi povećanja brzine, odnosno kvaliteta prijevoza. Željeznički promet smatra se jednim od najsigurnijih načina prijevoza, rasterećuje ceste i smanjuje zagušenja, te troši najmanje energije po jedinici rada.⁷²

3.1. Prednosti željezničkog prijevoza robe

Prednosti željeznice su brojne. Ovaj oblik prometa koji koristi i električnu energiju i dizelske lokomotive te ima mogućnost prijevoza velikih količina tereta, čak 50 do 60 puta veće no u cestovnom, uz razmjerno male troškove, neovisnosti o vremenskim prilikama i dobu dana, te ima razmjerno veliku sigurnost, brzinu vožnje. Najznačajnije prednosti korištenja željezničkog prijevoza su:

- Najpouzdaniji oblik prijevoza iz razloga što na njega najmanje utječu klimatski i vremenski uvjeti,
- Može ostvariti veliku količinu prevezenog tereta,
- Ostvaruje relativno visoke brzine,
- Troškovi prijevoza su niski, naročito na dužim relacijama,
- Pogodan je za razvoj i primjenu suvremenih tehnologija transporta,
- Vjerojatnost nesreća i kvarova na željeznici su minimalne u usporedbi s ostalim vidovima prijevoza, što ga čini najsigurnijim vidom prijevoza,
- Ustroj prijevoza preko industrijskih kolosijeka (ako postoje) omogućava prijevozni proces "od vrata do vrata" a kao i u cestovnom prometu" itd.⁷³

Prednosti željezničkog prometa se očituju i u znatno manjoj emisiji štetnih plinova u usporedbi s drugim prometnim granama. Emisiju štetnih plinova od strane

⁷²<https://zir.nsk.hr/islandora/object/velegs%3A395>, kolovoz 2019.

⁷³ Nastavni materijal: Škrinjar P. J.: Suvremeni prometni sustavi

željeznice uzrokuju prijevozna sredstva i njezina infrastruktura. Na elektrificiranim prugama i prugama s mješovitom vučom čestica u željezničkom prometu, ispuštanje štetnih čestica zapravo i ne predstavlja problem. Željeznica emitira manje od 1,5% svih emisija CO₂ u transportnom sektoru EU. Može se reći da je od svih vrsta prometa željeznički promet ekološki najprihvatljiviji i održiv na dulji rok.⁷⁴

Osim ove velike prednosti u očuvanju okoliša, željeznica troši i najmanje energije. Utrošak pogonske energije po jedinici rada u željezničkom teretnom prijevozu tereta je 8,7 puta manji nego u tim djelatnostima u sklopu cestovnoga prometa.

Željeznica prosječno zauzima i do tri puta manje zemljišnog prostora u odnosu na cestovni promet uz približno istovjetni transportni učinak. „Normativ za potrebnim prostorom dvokolosiječne pruge je 3,2 ha/km, a standardne autoceste s četiri prometne trake 9,1 ha/km s tim da je kapacitet željezničke pruge dvostruko veći. Za dvokolosiječnu prugu potreban je koridor širine 13,7 metara, a za autocestu 2x3 prometne trake iznosi 37,5 metara. Također, je potreba za površinom tla po prevezenoj osobi u osobnom vozilu 9,54 puta veća nego u željezničkom prometu“.⁷⁵

3.2. Nedostaci željezničkog prijevoza robe

Kao što svaki vid prijevoza ima svoje prednosti i mane, tako ih ima i željeznički prijevoz. Neke se prednosti i nedostaci čine kontradiktornima, a to je zato što neke prednosti ovise o brojnim faktorima koji ih mogu pretvoriti u nedostatak.⁷⁶

- Velika financijska sredstva se moraju izdvojiti za izgradnju infrastrukture i održavanja istih,
- Manjak fleksibilnosti, odnosno ograničenost prijevoznih ruta i vremena polaska jer su fiksne,
- Nemogućnost direktne usluge "od vrata do vrata" (zbog nepostojanja većeg broja industrijskih kapaciteta),
- Neprikladan za prijevoz malih količina tereta,
- Veliki troškovi na kraćim relacijama,

⁷⁴<https://zir.nsk.hr/islandora/object/fpz%3A206> , kolovoz 2019.

⁷⁵ Ibidem

⁷⁶ Ibidem

- Češće su potrebe za pretovaranom robe nego u cestovnom prijevozu,
- Sporiji prijevoz nego zračni i cestovni zbog čestog stajanja na postajama odnosno vremenski dug obrtaj vagona,
- Prijevozne mogućnosti ovise o propusnoj moći i stanju željezničke pruge, odnosno o sposobnosti pruge da u jedinici vremena (24h) propusti određen broj vlakova, kola, tona.

3.3. Analiza količineprevezene robe u Hrvatskoj i EU

U Hrvatskoj su se u posljednjih desetak godina dogodile mnogobrojne promjene u željezničkom sustavu poput promjena organizacijskog oblika, vlasničkog oblika, tržišne orijentacije, novih zakonskih rješenja i slično. Na nerazvijenost željezničkog prometa utječu mala ulaganja u modernizaciju pruga i vozila, mala fleksibilnost te nedovoljna prostorna disperzija. Ako se želi adekvatno razviti željezničku mrežu potrebna su mnoga ulaganja.

Zbog posebne morfologije hrvatskog teritorija, visokog stupnja dovršenosti mreže autocesta, ovaj prometni sustav teško može konkurirati cestovnom prometu.

U Tablici 1. prikazani su podaci o količini prevezenog tereta željeznicom i cestom u periodu od 2014. do 2018. godine. Roba koja je prevezena željeznicom u 2014. godini iznosila je 10 389 tis. t., u razdoblju od 2015. do 2016. godine dolazi do pada količine prevezene robe željeznicom te ona stagnira. Svoj vrhunac doživljava u 2017. godini te nastavlja rasti u 2018. godini. U usporedbi s robom koja je prevezena cestom, može se primijetiti konstantan rast prevezene robe.

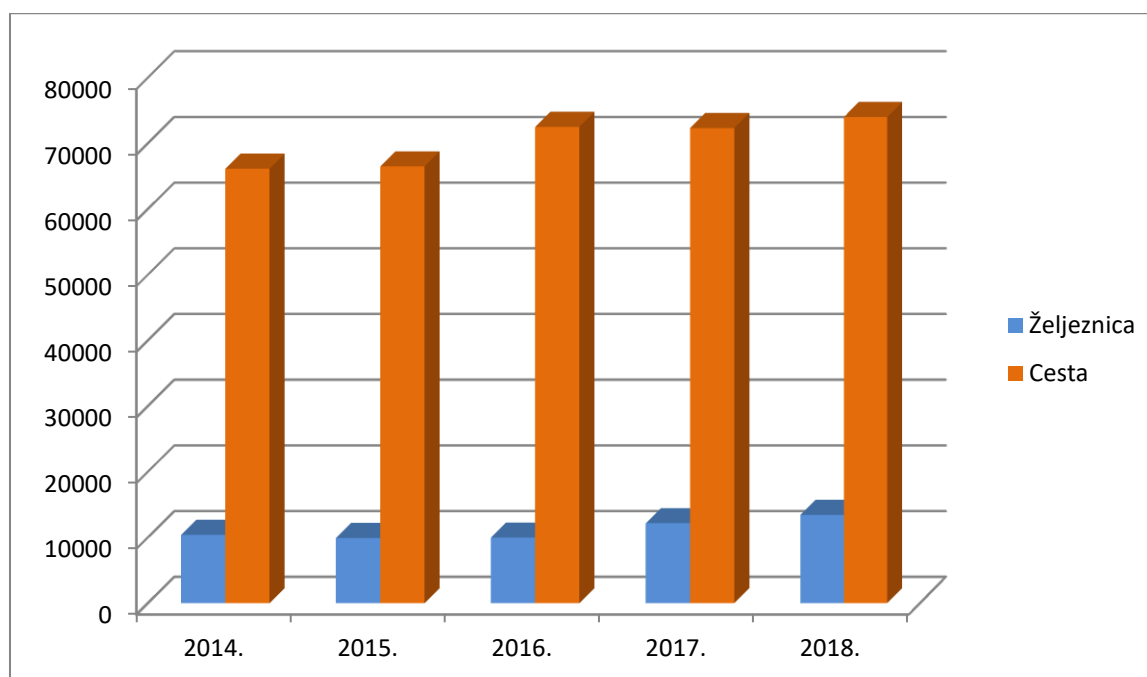
Razlog tome može biti visoko razvijena mreža autocesta koja je dosegla europske standarde kad je riječ o međunarodnim cestovnim vezama. Mreža hrvatskih autocesta na međunarodnim koridorima TEN-T mreže udovoljava najvišim standardima, a najveći dio je tek nedavno izgrađen dok je razvijenost željezničkih pruga na jako lošem nivou. O tome govori podatak da je od 2976 km željezničkih pruga , 2468 km jednokolosiječne pruge, 254 km dvokolosiječne pruge, 3 km električne pruge 3000 V DC i 977 km električne pruge 25kV, 50Hz.

Tablica 1. Prijevoz robe cestomi željeznicom u RH

	Mjerna jedinica	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
Cestovni prijevoz	tis. t	66146	66491	72503	72329	73997
Željeznički prijevoz	tis. t	10389	9939	9985	12178	13444

Izvor: <https://www.dzs.hr/>, (kolovoz 2019.)

Iz Grafikona 1. može se zaključiti da cestovni prijevoz robe uvelike prednjači u odnosu na željeznički prijevoz robe. Željeznički prijevoz u 2018. godini bilježi rast od 10.3%, a cestovni prijevoz 2.03%. Iako cestovni prijevoz nema veći rast u 2018. godini u odnosu na željeznički prijevoz, količina prevezene robe je u puno većim omjerima.

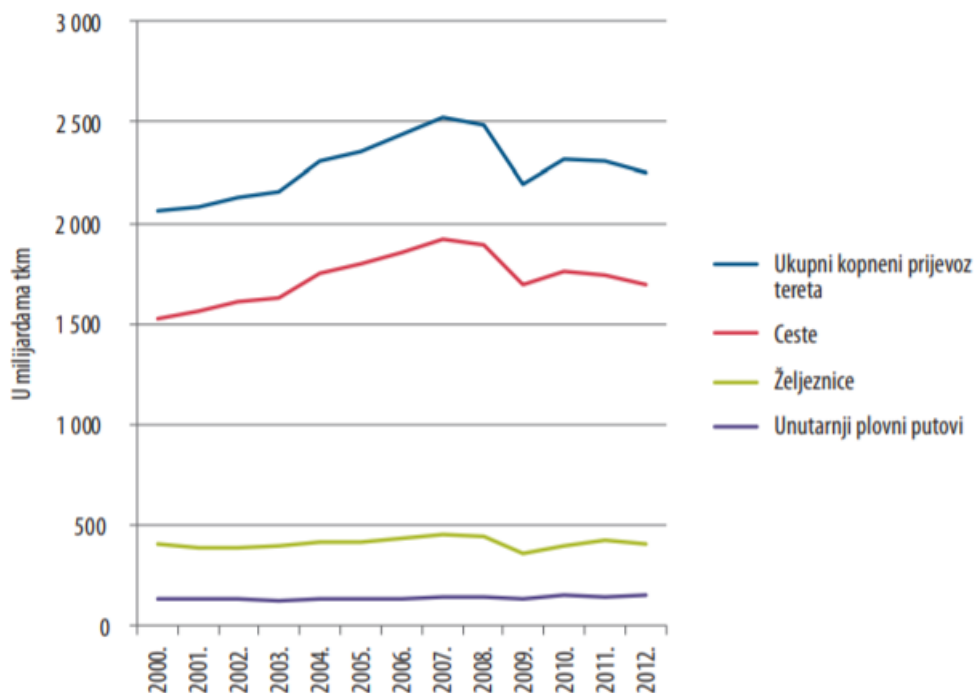


Grafikon 1. Odnos između prijevoza robe cestom i željeznicom u RH

Izvor: <https://www.dzs.hr/>, (kolovoz 2019.)

Unatoč naporima koje je Komisija uložila od objave Bijele knjige 2001. godine, uspješnost prijevoza robe željeznicom u EU-u i dalje je na nezadovoljavajućoj razini. Količina tereta koji se svake godine preveze željeznicom nije se znatno

mijenjala u razdoblju 2000.–2012. (otprilike 400 milijardi tonskih kilometara). Međutim, u istom razdoblju došlo je do povećanja količine tereta koji je prevezen cestom (s 1522 milijarde tonskih kilometara na 1693 milijarde) što je prikazano na Slici 1. Cestovni prijevoz i dalje je najučestaliji način prijevoza tereta u EU-u.⁷⁷



Slika 1. Kopneni prijevoz tereta u EU-u u milijardama tonskih kilometara

Izvor: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_HR.pdf, (kolovoz 2019.)

Posljedica toga bio je blagi pad tržišnog udjela željezničkog prijevoza u ukupnom kopnenom prijevozu tereta. Udio željezničkog prijevoza tereta smanjio se s 19,7 % 2000. godine na 17,8 % 2013., dok je udio robe koja je prevezena cestama u istom razdoblju blago porastao sa 73,7 % na 75,4 %. Takvim se trendom ugrožava dosezanje ciljne vrijednosti koju je Komisija 2011. utvrdila u svojoj Bijeloj knjizi, prema kojoj se čak 30 % tereta prevezenog cestama na udaljenostima većim od 300 km do 2030. godine treba prevoziti drugim načinima prijevoza kao što su prijevoz željeznicom ili vodama.⁷⁸

⁷⁷https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_HR.pdf, kolovoz 2019.

⁷⁸ Ibidem

U Tablici 2. prikazani su podaci o količini prevezene robe željeznicom i cestom po km (tonski kilometri).

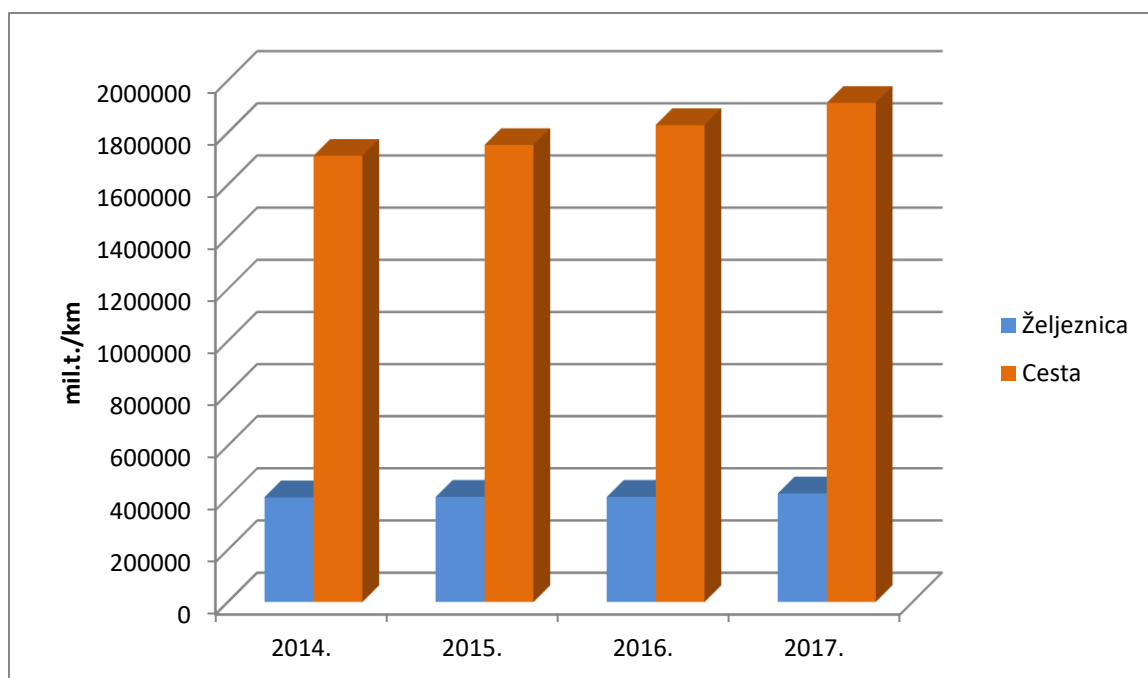
Općeniti silazni trend u EU-u može se objasniti različitim problemima koji se pojavljuju u mnogim državama članicama u vezi sa željezničkim prijevozom tereta, koji su uzrokovani fragmentacijom europskog željezničkog tržišta u nekoliko nacionalnih segmenata. Ti problemi uključuju nedostatak konkurentnosti na tržištu, postupke upravljanja željezničkim prometom koji nisu prilagođeni potrebama željezničkog prijevoza te druga administrativna i tehnička ograničenja. To stanje dodatno pogoršava zastarjela infrastruktura koja je godinama zanemarivana jer se prednost davala cestovnom prijevozu, dok su projekti željezničke infrastrukture bili usmjereni na izgradnju pruga za velike brzine.⁷⁹

Tablica 2. Prijevoz robe cestom i željeznicom u EU-28

	Mjerna jedinica	2014.	2015.	2016.	2017.
Cestovni prijevoz	mil. t./km	1 710 981	1 752 417	1 828 492	1 913 537
Željeznički prijevoz	mil. t./km	401 593	403 084	403 299	416 257

Izvor: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics i <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/9217.pdf>, (kolovoz 2019.)

⁷⁹Ibidem



Grafikon 2. Odnos između prijevoza robe cestom i željeznicom u EU-28

Izvor: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics i <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/9217.pdf>, (kolovoz 2019.)

Nakon pada prevezene robeu 2012. (-3.8%), željeznički prijevoz je zabilježio rast od +1.3 % u 2013. godini te je ostao relativno stabilan u periodu od 2014. do 2016. (+0.4%). Konačno, u 2017. godini zabilježen je vidljiv porast željezničkog teretnog prometa (+3,2%), dostižući vrhunac poslije ekonomske krize od 416 milijuna tona po kilometara što je vidljivo na Grafikonu 2.⁸⁰

U pogledu tonskih kilometara (tkm), europski cestovni teretni promet porastao je za 4,5% od 2016. do 2017. godine. U 2017. godini europski cestovni teretni promet bio je najveći zabilježeni u posljednjih 5 godina, povećao se za 11,8% od 2013. do 2017. godine.⁸¹

⁸⁰<https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/7275.pdf>, kolovoz 2019.

⁸¹ Ibidem

4. ULOGA ŠPEDITERA U ORGANIZACIJI ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA ROBE

Špediteri su primarno posrednici između ponude i potražnje usluga željezničkog prijevoza robe, no mogu se pojaviti i u ulozi prijevoznika. Uloga špeditera kao organizatora prijevoza tu je vrlo značajna. Iako ne postoje formalne zapreke da poslove u svezi spredajom robe na prijevoz, otpremom i preuzimanjem robe od prijevoznika obavi sam korisnik prijevoza, ti se poslovi iz tehničko-tehnoloških i komercijalnih razloga u pravilu povjeravaju špediteru.⁸²

Tehničko-tehnološki razlozi sastoje se u tome što će špediter, kao stručnjak za organizaciju prijevoza, poznavatelj propisa i uvjeta u prijevozu, sve radnje u svezi naručivanja i izbora vagon, ukrcaja i predaja robe na prijevoz, obaviti profesionalno i u najboljem interesu komitenta. Osim toga špediter će na zahtjev komitenta napraviti kalkulaciju prijevoznih troškova i odrediti najpovoljniji prijevozni put, što je komitentu potrebno radi njegovih kalkulacija kod ugovaranja posla.⁸³

Željeznice odobravaju refakcije i određene komercijalne povlastice na prevozninu špediterima koji usmjeravaju značajne količine robe na prijevoz preko njihovih pruga, kako bi na taj način privukle što više prijevoznih supstrata ujedno stimulirale špeditera na daljnju akviziciju. Iznos povlastica i refakcija reguliraju se posebnim ugovorima između željeznice i špeditera, za određeno vremensko razdoblje (najčešće godinu dana), određene relacije i vrste roba. Temeljem takvih ugovora špediteri mogu svojim komitentima ponuditi prijevoz na pojedinim relacijama po povoljnijim cijenama od redovitih tarifa, što je u komercijalnom smislu vrlo značajan motiv da se organizacija prijevoza povjeri špediteru..⁸⁴

Najvažniji poslovi koje špediter obavlja u vezi organizacije i prijevoza robe željeznicom su:

- Određivanje najpovoljnijeg prijevoznog puta,
- Kalkulacija prijevoznih troškova,

⁸²Ivanković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 82,83

⁸³Ibidem

⁸⁴Ibidem

- Zaključivanje teretnog prostora,
- Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava,
- Predaja robe na prijevoz i ukrcaj,
- Ponovna predaja robe na prijevoz (reekspedencija),
- Preuzimanje robe od prijevoznika i iskrcaj,
- Zastupanje u carinskom postupku
- Plaćanje prijevoznih troškova i
- Reklamacija.⁸⁵

4.1. Određivanje najpovoljnijeg prijevoznog puta

Pošiljatelj može odrediti prijevozni put samo za brzovoz, za slučajeve koji su predviđeni tarifom, kao i za prijevoz stoke. Po pravilu, željeznica je slobodna u izboru puta kojim će prevesti robu, ali prevozninu može zaračunati samo za put koji je najpovoljniji za korisnika prijevoza.⁸⁶

4.2. Kalkulacija prijevoznih troškova

Prijevozni troškovi obračunavaju se na osnovi tarifa koje se primjenjuju na dan sklapanja ugovora o prijevozu.

Prema načinu računanja prevoznine, tarife se dijele na:⁸⁷

- Tonske: prevoznina se za određenu relaciju izračunava primjenom odgovarajućeg tonskog stavka, zavisno o računskoj masi pošiljke. Najmanja računska masa za računanje prevoznine za uporabljeni vagon iznosi 5t po osovini, što znači 10t za 2-osovinske vagone, odnosno 20t za 4-osovinske vagone.
- Vagonske: prevoznina se za određenu relaciju (tarifnu udaljenost) izračunava prema vrsti uporabljenog vagona, neovisno o masi pošiljke.

⁸⁵ Ibidem

⁸⁶ https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:7BgIFp9R3rQJ:https://pfk.edu.ba/v2/bs/studij/ii-ciklus-master-studij/smjer-javna-uprava-3-2/download/3039_451eb081550b7e8a1d997af416f02abd+&cd=1&hl=hr&ct=clnk&gl=hr

⁸⁷ [http://e-student.fpz.hr/Predmeti/S/Spedicija_\(3\)/Materijali/Tarife.pdf](http://e-student.fpz.hr/Predmeti/S/Spedicija_(3)/Materijali/Tarife.pdf)

S obzirom na područje primjene, željezničke tarife mogu biti lokalne (unutarnje) ili međunarodne.

4.3. Zaključivanje teretnog prostora

Vagonske pošiljke se otpremaju uz prethodnu narudžbu vagona. Prema vrsti i količini robe koja se ima otpremiti, špediter će izabrati i naručiti odgovarajuće vagone, vodeći pritom računa o tehnologiji ukrcaja/iskrcaja i stvarnim mogućnostima željeznice glede raspoloživih vagona. Za pošiljke koje se sastoje od pojedinačnih koleta duljih od sedam metara potrebno je navesti i duljinu, a ako se naručuju i ukrcajna pomagala ili zahtijeva dezinfekcija vagona, to se također treba navesti u narudžbenici. Primljenu narudžbu vagona željeznica mora pismeno potvrditi i pritom može od naručitelja zatražiti jamčevinu, no najviše do iznosa vagonske dangubnine za 24 sata.⁸⁸

Željeznica daje na ukrcaj traženi vagon ako njime raspolaže i ako zakonske, carinske ili druge odredbe ne uvjetuju uporabu druge vrste vagona. Otpremni kolodvor mora izvijestiti pošiljatelja o vremenu kada će vagon biti postavljen na ukrcajno mjesto ili mjesto primopredaje najkasnije u roku od dva sata kod pojedinačnih vagonskih pošiljaka, odnosno u roku od šest sati kod pošiljaka sastavljenih od više vagona. Pošiljatelj koji stalno krca veće količine roba može s otpremnim kolodvorom zaključiti poseban ugovor o načinu naručivanja vagona i međusobnom obavješćivanju. Komadne pošiljke pošiljatelj predaje željezničkom skladištu bez prethodne narudžbe, odnosno rezervacije. U skladu sa svojom organizacijom prijevoza željeznica pokreće vagon s komadnim pošiljkama, kada prikupi dovoljno pošiljaka.⁸⁹

4.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava

⁸⁸Ivaković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 144

⁸⁹Ibidem str. 144, 146

Prijevozna isprava u međunarodnom željezničkom prijevozu robe je teretni list zameđunarodni promet, koji je propisan Konvencijom o međunarodnim prijevozima željeznicama (COTIF, fr. Convention relative aux transports internationaux ferroviaires), u dodatku B: Jedinstvena pravila o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe na željeznicama (CIM, fr. Contrat de transport International ferroviaire des Marchandises) prikazan u Prilogu 2.. Ispunjeni teretni list pošiljatelj treba predati skladištaru kod preuzimanja vagona u otpremnom kolodvoru. Nakon provjere ispravnosti obavljenog ukrcaja robe, skladištar zatvara i plombira vagon, te potvrđuje prijam pošiljke na teretnom listu koji vraća pošiljatelju i upućuje ga na blagajnu otpreme radi zaključenja ugovora o prijevozu. Zaključivanjem ugovora o prijevozu robe prijevoznik se obvezuje na to da će robu prevesti do određnog kolodvora i ondje je predati primatelju, a pošiljatelj na to da će prijevozniku platiti ugovorenu prevozninu. Ugovor o prijevozu biva zaključen onda kada prijevoznik preuzme pošiljku na prijevoz i preuzimanje robe blagajnik potvrdi stavljanjem kolodvorskog žiga s nadnevkom u teretni list u polje 58 "Ugovorni prijevoznik". Duplikat teretnog listavraća pošiljatelju, kao dokaz o zaključenom ugovoru o prijevozu.⁹⁰

4.5. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj

Prijevoznik na prijevoz preuzima samo robu koju može prevesti bez odgađanja. Za robu koju prijevoznik ne može prevesti bez odgađanja, na pošiljateljev zahtjev prijevoznik će iznajmiti zemljište ili skladište ako raspolaže njima. Najamninu za takvo smještanje robe određuje prijevoznik. Za robu smještenu na iznajmljeno zemljište ili u skladište prijevoznik ne odgovara.⁹¹

Prije ukrcaja robe pošiljatelj mora provjeriti je li dopremljen odgovarajući vagon prema vagonskoj narudžbenici. Ako dopremljeni vagon nije u skladu sa zahtjevom iz narudžbenice, tada pošiljatelj može odbiti njegov primitak.⁹²

Ukrcaj komadnih pošiljaka u vagon obavlja prijevoznik (željeznica), dok je vagonske pošiljke i pošiljke koje sadrže pojedinačna koleta čija masa prelazi 1000 kg

⁹⁰ Ibidem str. 152

⁹¹ <http://hzcargo.hr/default.aspx?id=50>, kolovoz 2019.

⁹² Ibidem

ili čija duljinaprelazi sedam metara, dužan ukrcati pošiljatelj. Ako otpremni kolodvor raspolaže odgovarajućim transportno-manipulacijskim sredstvima prijevoznik može uz naplatu obaviti ukrcaj koji po službenoj dužnosti nije obvezan.⁹³

Nakon završetka ukrcaja prijevoznik u pošiljateljjevoj nazočnosti na sve vagonске otvore mora staviti plombe. Pošiljatelj može staviti i svoje plombe ili zatvarače koje prijevozniku ne smijuzadavati poteškoce. Ako pošiljatelj stavlja svoje plombe koje je prijevoznik odobrio kao jedino sredstvo za plombiranje, tada se ne stavljađu željeznicke plombe.

4.6. Ponovna predaja robe na prijevoz (reekspedencija)

Kada se prijevoz robe koji je trebao biti okončan na određenom uredu, treba završiti negdje drugdje (bilo u carinskom području Unije ili inozemstvu) pri čemu nije bilo istovara robe na prvotno deklariranom odredišnom uredu, provodi se reekspedicija (reeksport), na sljedeći način:

- primatelj ispostavlja novi teretni list (po dolaznom teretnom listu) - u polje 99. prvotnog teretnog lista CIM željeznički prijevoznik unosi oznaku „R“ i broj novog teretnog lista, a u polje 99. odnosno 35 novog teretnog lista unosi oznaku „R“ i broj prvotnog teretnog lista CIM.⁹⁴

U slučaju kada se pošiljka reekspedira u odredišni kolodvor u stranom području postupa se na sljedeći način:⁹⁵

- ako roba još nije podnesena odredišnom carinskom uredu (nisu predani listovi 2. i 3. dodatna kopija lista 3.), tada se odredišnom uredu podnosi prvotni teretni list CIM (dolazni) listovi 2.,3. i DK 3. i novi (odlazni) teretni list CIM listovi 1.,2., 3. i 5. Ured provjerava jesu li ispunjeni uvjeti za daljnju primjenu postupka provoza temeljem papirnatih dokumenata idopušta primjenu ovjeravajući teretne listove u polju 99. i to dolazni teretni list na listovima 2. i 3. ,odlazni teretni list na listu 5.

⁹³ Ibidem str. 162

⁹⁴ https://carina.gov.hr/UserDocImages//dokumenti/Procedure/Naputci//Uputa_7_16_zeljeznica.pdf

⁹⁵ Ibidem

Kada je roba već podnesena carinskom uredu (list 2. i 3. CIM-a predani odredišnom carinskom uredu), a sljedeći postupak još nije započeo tj. nije podnesena deklaracija za sljedeći postupak, željeznički prijevoznik pitanje reekspedicije rješava s primateljem robe i carinskim uredom tako da primatelj podnosi list 1. prvotnog teretnog lista CIM (dolazni) i novi (odlazni) teretni list CIM koji se sastoji od listova 1.,2.,3. i 5. Carinski ured provjerava jesu li ispunjeni uvjetu za daljnju primjenu postupka provoza temeljem papirnatih dokumenata i dopušta primjenu ovjeravajući teretne listove u polju 99. i to dolazni teretni list na listovima 1. i 3., a odlazni teretni list na listu 5.⁹⁶

Kada je roba već podnesena carinskom uredu (predan list 2. i 3. CIM-a odredišnoj carinskom uredu), a sljedeći postupak još nije započeo tj. nije podnesena deklaracija za sljedeći postupak, željeznički prijevoznik pitanje reekspedicije rješava s primateljem robe i carinskim uredom kojem je roba podnesena.⁹⁷

Ako se reekspedicija vrši unutar carinskog područja Republika Hrvatska i uz korištenje HŽ teretnog lista, nije moguća primjena postupak provoza temeljem papirnatih dokumenata te se ta roba obvezno stavlja u redoviti postupak provoza uz uporabu elektroničke deklaracije (NCTS).⁹⁸

4.7. Preuzimanje robe od prijevoznika i iskrcaj

O dolasku pošiljke primatelja obavještava operativna služba u odredišnom kolodvoru (kolodvoru prispjeća). Pismenom izjavom na propisanom željezničkom obrascu primatelj može odrediti da se izvješća o prispjeću predaju njegovom opunomoćeniku (špediteru), koji će ih osobno preuzimati kod blagajne prispjeća. Nakon što je obaviješten o prispjeću pošiljke, primatelj treba na blagajni prispjeća iskupiti prijevoznu ispravu - željeznički teretni list za međunarodni promet (CIM teretni list), te preuzeti robu. Taj se postupak sastoji u tomu da primatelj preda potpisanu i datiranu obavijest o prispjeću (K-130) blagajni prispjeća (pravne osobe moraju staviti i žig). Nakon što naplati zaračunate prijevozne troškove, blagajnik na original

⁹⁶ Ibidem

⁹⁷ Ibidem

⁹⁸ Ibidem

teretnoga lista (List 1) i na izvješće o prispjeću stavlja žig plaćeno ili žig za obračun te ih predaje primatelju radi preuzimanja robe.⁹⁹

4.8. Zastupanje u carinskom postupaku

U međunarodnom prijevozu robe pošiljatelj je, uz teretni list, dužan priložiti isprave potrebne za carinski pregled koji se mora obaviti prilikom izvoza i uvoza na osnovi carinskih i drugih propisa. Te se isprave moraju odnositi samo na robu iz teretnog lista. Ako se isprave ne mogu priložiti teretnom listu, pošiljatelj ih je dužan na vrijeme dostaviti kolodvoru, carinarnici ili drugom organu u mjestu gdje će se roba cariniti. U teretnom listu mora se točno navesti kome su odnosne isprave dostavljene.¹⁰⁰

U tijeku prijevoza, željeznica obavlja za račun pošiljatelja formalnosti koje zahtijevaju carinski i drugi organi. Ako je pošiljatelj za carinske formalnosti nazočio kolodvoru u kome se odnosne formalnosti ne mogu obaviti, željeznica će postupiti po vlastitom nahođenju vodeći računa o interesima korisnika prijevoza te će ga odmah izvjestiti o poduzetim mjerama.¹⁰¹

Carinski postupak kod teretnog vlaka koji dolazi iz inozemstva započinje njegovim stavljanjem pod carinski nadzor na posebnim carinskim kolosijecima pogranično željezničkog kolodvora koji usmeno i pismeno prijavljuje vlak pograničnoj carinarnici.¹⁰²

4.9. Plaćanje prijevoznih troškova

Nakon provjere ispravnosti obavljenog ukrcanja robe i zatvaranja vagona, skladištar upućuje pošiljatelja na blagajnu otpreme. U skladu s bilješkama o

⁹⁹ Ivaković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, FPZ Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 168

¹⁰⁰ Andrijanić I., Aržek Z., Prebežac D., Zelenika R.: Transportno i špeditersko poslovanje, Ekonomski fakultet Zareb i mikrorad d.o.o., Zagreb, 2001., str. 110, 111

¹⁰¹ Ibidem

¹⁰² Ibidem

fakturiranju, blagajnik obračunava i naplaćuje prijevozne troškove, te ovjerava teretni list kolodvorskim žigom s nadnevkom.

Obaveza plaćanja prijevoznih troškova može biti različito određena. Pošiljatelj plaća prijevozne troškove po tarifi koja se primjenjuje na dan zaključenja ugovora kada je tako ugovoreno i upisano u teretni list. Inače, ta obaveza je na primatelju ako iskupi teretni list u kome nije naznačeno da pošiljatelj plaća prijevozne troškove. Tarifa može odrediti da neke troškove prijevoza obavezno plaća pošiljatelj. Kada se radi o lako kvarljivim stvarima ili stvarima male vrijednosti (vrijednost stvari ne može pokriti troškove prijevoza) otpremna stanica uvijek može zahtijevati da pošiljatelj unaprijed plati troškove prijevoza. Isto vrijedi i za ekspresne pošiljke. Tada se u teretni list i njegov duplikat unosi iznos unaprijed plaćenih troškova od strane pošiljatelja.¹⁰³

Primatelj uvijek mora platiti naknade za posebne usluge kao što su vagonska dangubnina, provjeravanje mase pošiljke, obavješćivanje o prispjeću, prijevoz unutar istoga odredišnog kolodvora ili neke druge usluge prouzrokovane nekom činjenicom što se pripisuje primatelju ili nekim njegovim zahtjevima.

4.10. Reklamacija

Reklamacije željeznici u pravilu podnosi špediter, bilo da je sam nositelj prava iz ugovora o prijevozu (špediter je pošiljatelj, primatelj ili organizator prijevoza i pratilac prijevoznih troškova u teretnom listu) ili na temelju punomoći, u ime i za račun komitenta (korisnika prijevoza). Zahtjev za vraćanje više naplaćenih prijevoznih troškova podnosi se u pisanom obliku, Službi za kontrolu prihoda Željezničke uprave. U prilogu zahtjeva prilažu se sljedeće isprave:¹⁰⁴

- duplikat teretnog lista, frankaturni račun (ako je bio ispostavljen) i druge isprave koje služe kao dokaz o plaćenim troškovima koje je platio pošiljatelj;

¹⁰³https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:7BgIFp9R3rQJ:https://pfk.edu.ba/v2/bs/s tudij/ii-ciklus-master-studij/smjer-javna-uprava-3-2/download/3039_451eb081550b7e8a1d997af416f02abd+&cd=1&hl=hr&ct=clnk&gl=hr, kolovoz 2019.

¹⁰⁴Ivaković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti Z, Zagreb, 2010., str. 134

- teretni list i druge isprave koje služe kao dokaz o plaćanju prijevoznih troškova ako ih je platio primatelj;
- naziv tvrtke, adresu i broj računa na koji valja obaviti uplatu.

Reklamacije za naplatu drugih tražina nastalih temeljem ugovora o prijevozu podnose se Službi robnog prometa (kod Hrvatskih željeznica to je HŽ CARGO), a u prilogu treba dostaviti: ¹⁰⁵

- teretni list ili duplikat teretnog lista;
- sve druge isprave kojima se dokazuje opravdanost reklamacije te dokaze o vrijednosti robe, o mjestu i o vremenu njezine predaje na prijevoz (zapisnik o očevidu, nalaz sudskog vještaka, fakture...).

¹⁰⁵ Ibidem

5. PRIKAZ PRAKTIČNOG PRIMJERA ORGANIZACIJE ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA ROBE

Praktičan primjer odnosi se na izvoz robe željeznicom iz Hrvatske u Rusiju pri čemu je organizator prijevoza bila tvrtka Zagrebšped d.o.o. U nastavku su u Tablici 3. prikazani najznačajniji parametri ovoga špediterskog posla.

Tablica 3. Parametri prijevoznog puta

Pošiljatelj	Naziv skriven zbog Zakona o zaštiti podataka, sjedište Zagreb
Primatelj	Naziv skriven zbog Zakona o zaštiti podataka, sjedište Usinsk, Rusija
Špediter (organizator prijevoza)	Zagrebšped d.o.o.
Naziv robe	CRODAX IC-109 i CRODAX IC-109
Vrsta robe	Inhibitor korozije
Količina	43.363,00 kg
Pakiranje	Palete
Paritet	DAP
Mjesto ukrcaja / Otpremni kolodvor	Zagreb – Žitnjak / Zagreb - Žitnjak
Mjesto iskrcaja / Odredišni kolodvor	Usinsk (Rusija) / Usinsk (Rusija)/
Seriya vagona	Habbins – z / ruski vagon velikog obujma (156 m ³),
Broj vagona	Jedan
Mjesto carinjenja	Zagreb Ranžirni kolodvor
Osiguranje robe	Da

Izvor: Izradio autor

Tvrtka iz Zagreba(u daljnjem tekstu Pošiljatelj) šalje upit za organizaciju prijevoza robe do Unsinka u Rusiji Zarebšped-u (Prilog 3). Radi se o inhibitorima korozije (Inhibitor korozije su tvari koje dodane u malim količinama u agresivni medij mogu u velikoj mjeri smanjiti brzinu korozije metala) koji su pakirani u plastične i metalne bačve.Oni spadaju u opasne tvari pod klasu 3. opasne tekućine. Kada se toware

pošiljke opasnih tvari, treba se pridržavati propisa koji vrijede u otpremnom kolodvoru, tj. u otpremnoj željezničkoj upravi. Prije početka utovara pošiljatelj (ili pošiljateljev predstavnik) željeznici mora predati pravilno i u cijelosti popunjen teretni list (Prilog 4). Naznaka opasne tvari u teretnom listu mora odgovarati jednom od naziva u Pravilniku RID, tj. u Tablici 3.2 A, popisu opasnih tvari po UN-brojevima. Ambalaža, pod kojom se podrazumijevaju velike posude za rasuti teret i prazne vagonске cisterne, ako nije očišćena, mora biti zatvorena kao da je puna, odnosno mora biti olistana istim listicama za opasnost kao da je puna. Kada se prevoze opasne tvari, uz teretni list poželjno je priložiti i u njega upisati uputu o posebnim sigurnosno-tehničkim mjerama koje se moraju poduzeti pri prijevozu. U 154 plastične bačve pakiran je inhibitor korozije oznake CRODAX IC-125 i njegova neto količina je iznosila 26.144,00 kg dok je u 80 metalnih bačvi pakiran inhibitor korozije oznake CRODAX IC-109 čija je neto masa iznosila 13.470,00 kg. Pošiljatelj je promjenom pakiranja robe u drugu vrstu bačvi smanjio bruto masu sa 44.595,00 kg na 43.363,00 kg o čemu je obavijestio Zarebšped. Detaljne specifikacije pakiranja su opisane u paking listi (Prilog 5). Nakon što je tvrtka Zagrebšped zaprimila upit, odgovara ponudom (Prilog 6 i Prilog 7). Potvrdom ponude (Prilog 8) Pošiljatelj zaključuje ugovor s Zagrebšpedom. U ponudi je navedena cijena prijevoza koja je iznosila 281,00 Eura/tona, a trajanje prijevoza je planirano od 20 do 23 dana. Ta cijena uključuje:

- Željezničku prevozninu na relaciji Zagreb Žitnjak – Usinsk,
- Željezničke carinske troškove na MAV (Mađarskoj granici),
- Reekspediciju u stanici Zahony,
- Pretovar i učvršćivanje robe u vagonima u stanici Chop,
- Ostale troškove u stanici Chop,
- Najam „P“ ukrajinskih vagona,
- Prevoznina za prazne vagone na relaciji Usinsk – ukrajinska granica,
- Informatičku pratnju na relaciji Chop – Usinsk.

U ponudi je također navedeno da je Pošiljatelj odgovoran za osiguranje robe na cijelom prijevoznom putu.

Pravno-ekonomski odnosi između kupaca i prodavatelja glede prijenosa rizika i troškova pri isporuci robe s jedne na drugu ugovornu stranu određeni su Incoterms-om. U navedenom slučaju korišten je paritet DAP (engl. Delivered at Place) iz kategorije D. Ovaj paritet označava da će roba biti isporučena na mjesto (imenovano mjesto odredišta). U navedenom primjeru mjesto na koje se isporučuje roba je Usinsk. Prodavatelj stavlja robu na raspolaganje kupcu na dolaznom prijevoznom sredstvu pripremljeno za iskrcaj, snosi trošak i rizik dok roba nije isporučena, uključujući izvozne carinske formalnosti i tranzit kroz treću zemlju. Kupac mora preuzeti robu te snosi rizik i trošak nakon što je roba isporučena uključujući iskrcaj, uvozne formalnosti, carinu, porez i ostale troškove nakon uvoza.

Zagrebšped naručuje jedan Habbins–z vagon u kolodvoru Zagreb Žitnjak za datum 20.09.2012. koji je kasnije pomaknut na 24.09.2012 (Prilog 9). Vagon serije Habbins-z spada u specijalne zatvorene vagonne prikazan na Slici 2. To je četveroosovinski vagon s pokretnim aluminijskim vratima (po dvojica sa svake strane) za olakšanu manipulaciju teretom. Vagon služi za prijevoz komadne i paletizirane robe koju treba zaštititi od atmosferskih utjecaja. Konstruiran je tako da može prevoziti 63 EURO palete (800x1200 cm²) ili 42 industrijske palete (1000x1200 cm²). Kante su bile postavljene na palete u 2 reda po visini kao što je prikazano na Slici 3. te učvršćene folijom kako bi se smanjila mogućnost njihovog pomicanja. Između palate su također postavljene dodatne palete kako bi se dodatno osiguralo da prilikom prijevoza ne dođe do prevrtanja bačvi kao što je prikazano na Slici 4.



Slika 2. Vagon serije Habbins-z

Izvor: http://www.hzcargo.hr/serije_vagona.php (kolovoz, 2019.)



Slika 3. Način postavljanja robe u dva reda u teretni prostor vagona

Izvor: Zagrebšped d.o.o.



Slika 4. Način postavljanja paleta između bačvi u teretnom prostoru vagona

Izvor: Zagrebšped d.o.o.

Robu je Pošiljatelj dostavio do kolodvora Zagreb Žitnjak dana 24.09.2012. te je željeznica obavila ukrcaj robe u vagon. Teretni list CIM ispostavio je Zagrebšped. Po nalogu Zgrebšpeda za izvozno carinjenje bio je zadužen podšpediter ZO-IN, Zagreb Ranžirni kolodvor.

Nakon što je roba izvezno carinjena u Zagreb Ranžirnom kolodvoru, nastavlja put prema granici s Mađarskom (Koprivnica gr./Gyekenyes gr) pa do granice Mađarske i Ukrajine (Zahony gr./Chop gr).

Na Mađarskoj granici (Zahony gr.) s Ukrajinom obavlja se reekspedicija iz razloga što ovdje dolazi do prekida formalno pravne regulative željezničkog prometa, tj. ne primjenjuje se konvencija COTIF i odnosna prijevozna isprava (teretni list CIM), te je potrebno robu ponovo predati na prijevoz s prijevoznom ispravom koja se primjenjuje u Ukrajini i Rusiji, a to je teretni list SMGS (Prilog 10). Osim toga, širina kolosijeka ruskih željeznica veća je od širine kolosijeka većina europskih zemalja (1524 mm - Rusija, 1435mm - širina normalnog kolosijeka). Zagrebšped je za reekspediciju i carinske formalnosti u tranzitu angažirao međušpeditera tvrtke Rail Cargo Hungaria. Oni su također izdali novi teretni list (Prilog 10) koji je važeći za korištenje u Ukrajini i Rusiji. Na Ukrajinskoj granici, GP Chop, izdaje se carinska deklaracija za tranzit (Prilog 11).

Roba se ukrcava u ruski vagon utovarne duljine 17,5 m i utovarne visine 2,9 m. Roba se u prvom planu trebala utovariti u ukrajinski vagon „P“ duljine 20,4 m i obujma 135 m³, međutim on nije bio raspoloživ. Zbog toga se morala obaviti promjena načina na koji su bačve utovarene u vagon. S obzirom na dimenzije vagona, u vagon je stalo 56 paleta od ukupno 59. Iz tog razloga višak od 8 bačvi skinut je s paleta te su dvije bačve postavljene u treći red i pravilno osigurane kako nebi došlo do njihovog prevrtanja prilikom prijevoza (Prilog 11).

Nakon prekrcaja robe, ruski vagon nastavlja put prema Usinsku. U Rusiji se uvezno carini roba. Nakon što je vagon s robom stigao u odredišni kolodvor u Usinsku, prijevozni proces je završen.

U svojem računu prema komitentu, Zagrebšped je obračunao naknadu za svoju uslugu i sve troškove za račun robe, uz prilog odgovarajućih dokumenata (prijevodne isprave, carinska deklaracija).

6. ZAKLJUČAK

Međunarodni špediter kao privrednik, pravna ili fizička osoba registrirana za obavljanje poslova vanjskotrgovinskog prometa ima za osnovni zadatak osloboditi svoga nalogodavca cjelokupnog napora i brige oko otpreme, dopreme i provoza robe u međunarodnom prometu. Raznovrsnost i razgranatost poslova u špediterskoj djelatnosti može se primjetiti u opsegu poslova koje međunarodni špediter obavlja zbog sve većeg broja zahtjeva i želja korisnika špediterskih usluga, oštre međunarodne konkurencije, složenih odnosa na domaćem i inozemnom tržištu.

Uloga špeditera kao organizatora prijevoza robe željeznicom je vrlo značajna. Postoje tehničko-tehnološki i komercijalni razlozi zbog kojim se organizacija prijevoza robe željeznicom povjerava špediteru. Špediter je stručnjak za tehnologiju i organizaciju prijevoza, poznaje propise i uvjete u prijevozu te će kao takav profesionalno i u s najboljim interesom komitenta na umu obaviti zadani posao. Uz to željeznice odobravaju određene komercijalne posvlastice na prevozninu špediteru koji ima ugovor o obavljanju prijevoza robe korištenjem njihovih pruga. Najvažniji poslovi koje špediter obavlja za komitenta su: određivanje najpovoljnijeg prijevoznog puta, kalkulacija prijevoznih troškova, zaključivanje teretnog prostora, ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava, predaja robe na prijevoz i ukrcaj, ponovna predaja robe na prijevoz (reekspedencija), preuzimanje robe od prijevoznika i iskrcaj, zastupanje u carinskom postupku, plaćanje prijevoznih troškova i reklamacija.

LITERATURA

- [1] Ivaković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
- [2] Andrijanić I., Aržek Z., Prebežac D., Zelenika R.: Transportno i špeditersko poslovanje, Ekonomski fakultet Zareb i mikrorad d.o.o., Zagreb, 2001.
- [3] Matić B.: Međunarodno poslovanje- institucije, pravila, strategije, Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2016.
- [4] Prometna zona. Preuzeto sa: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>, [Pristupljeno: kolovoz 2019.].
- [5] Mađarić J.: Međunarodna špedicija, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1896.
- [6] Stojčevska A.: Integralni transport i njegova uloga u globalnom sustavu prijevoza roba i tereta, seminarski rad, Veleučilište Nikola Tesla u Gospiću, 2017., Preuzeto sa: <https://zir.nsk.hr/islandora/object/velegs%3A395>, [Pristupljeno: kolovoz 2019.].
- [7] Nastavni materijal, Škrinjar P. J.: Suvremeni prometni sustavi. Preuzeto sa: [file:///C:/Users/lvana/Downloads/stojcevska_aleksandra_velegs_2017_zavrs_struc%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/lvana/Downloads/stojcevska_aleksandra_velegs_2017_zavrs_struc%20(1).pdf) [Pristupljeno: kolovoz 2019.].
- [8] Strižak M.: Planiranje i upravljanje prijevozom izvanrednih pošiljaka u međunarodnom željezničkom prometu, diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, 2015., Preuzeto sa: <https://zir.nsk.hr/islandora/object/fpz%3A206>, [Pristupljeno: kolovoz 2019.].
- [9] Državni zavod za statistiku. Preuzeto sa: <https://www.dzs.hr/>, [Pristupljeno: kolovoz 2019.].
- [10] Eurostat: Railway freight transport statistics. Preuzeto sa: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics, [Pristupljeno: kolovoz 2019.].
- [11] Road freight transport statistics. Preuzeto sa: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/9217.pdf>, [Pristupljeno: kolovoz 2019.].
- [12] Ugovor o prevozu stvari željeznicom. Preuzeto sa: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:7BgIFp9R3rQJ:https://pfk.>

edu.ba/v2/bs/studij/ii-ciklus-master-studij/smjer-javna-uprava-3-2/download/3039_451eb081550b7e8a1d997af416f02abd+&cd=1&hl=hr&ct=clnk&gl=hr , [Pristupljeno: kolovoz 2019.].

[13] Nastavni materijal, Babić D.: Tarife. Preuzeto sa: [http://e-student.fpz.hr/Predmeti/S/Spedicija_\(3\)/Materijali/Tarife.pdf](http://e-student.fpz.hr/Predmeti/S/Spedicija_(3)/Materijali/Tarife.pdf) , [Pristupljeno: kolovoz 2019.].

[14] HŽ Cargo, Tarife. Preuzeto sa: <http://hzcargo.hr/default.aspx?id=50> , [Pristupljeno: kolovoz 2019.].

[15] Uputa 7/16. Preuzeto sa: https://carina.gov.hr/UserDocsImages//dokumenti/Procedure/Naputci//Uputa_7_16_z_eljeznica.pdf , [Pristupljeno: kolovoz 2019.].

[16] Željeznički prijevoz tereta u EU-u i dalje nije na pravome putu. Preuzeto sa: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_HR.pdf, [Pristupljeno: kolovoz 2019.].

[17] Railway freight transport statistics. Preuzeto sa: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/7275.pdf>, [Pristupljeno: kolovoz 2019.].

POPIS SLIKA

Slika 1. Kopneni prijevoz tereta u EU-u u milijardama tonskih kilometara	34
Slika 2. Vagon serije Habbins-z.....	48
Slika 3. Način postavljanja robe u dva reda u teretni prostor vagona	49
Slika 4. Način postavljanja paleta između bačvi u teretnom prostoru vagona	49

POPIS TABLICA

Tablica 1. Prijevoz robe cestom i željeznicom u RH	33
Tablica 2. Prijevoz robe cestom i željeznicom u EU-28	35
Tablica 3. Parametri prijevoznog puta	46

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Odnos između prijevoza robe cestom i željeznicom u RH	33
Grafikon 2. Odnos između prijevoza robe cestom i željeznicom u EU-28	36

PRILOZI

Prilog 1. Primjer dispozicije

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. Primateelj: _____
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: _____

Izvor:

https://www.dpd.com/hr/home/otprema/medunarodna_otprema/dispozicija_izvoz_uvoz/dispozicija_za_izvoz

Prilog 3. Upit za prijevoz robe

Upit za prijevoz za Usinsk

Page 1 of 1

Upit za prijevoz za Usinsk

Poslano: 27. kolovoz 2012. 10:59

Prima: Denis Zuanović

Postovani g. Zuanovic,

Obracam Vam se s molbom da nam date ponudu za željeznički prijevoz iz Zagreba do Usinska za slijedeće količine robe:

Neto:

CRODAX IC-125 - 26.144,00 kg (154 bacve, 39 paleta)

CRODAX IC-109 - 13.470,00 kg (80 bacvi, 20 paleta)

Ukupan bruto: 44.595,00 kg (234 bacve, 59 paleta)

Zaplanirani datum otpreme je 13. Rujna.

Unaprijed se zahvaljujem i očekujem Vas odgovor.

S poštovanjem/Best regards,

Izvor: Zagrebšped d.o.o.

Prilog 4. Ispunjeni CIM teretni list

Teretni list CIM Prachtbrief CIM		Vagonski list CUV Wagnbrief CUV	
10000 ZAGREB CROATIA Zagreb, Žitnjak bb		0038512404409	
RAIL CARGO HUNGARIA ZRT. 1133 BUDAPEST, VACI UT-92		0081398	
z.V. Rail Cargo Spedition Wien R: RIV MWS: N		5 5 1 4 1 7 5	
16) Frachtzahler für HZ Strecke: AGIT, Zagreb Frachtzahler für MAV Strecke: Rail Cargo HUNGARIA Zrt. Trans Code: 0081398 Izvozno carini: ZO-IN. Zagreb RK		RU 52012010 Stranka sam tovarila i jamči za težinu i kol.	
Tehničke liste Specifikacija pakiranja Invoice No 50 Form A / Polica osiguranja Sanitarne liste / Havarie instructions		72302-3	
Mesto odabira Abfertigungsort		Mesto: Ort ZAGREB ŽITNJAK	
277 ZAHONY UNGARN (MAV)		3178 287 0090-4	
Komercijal. uslov. Kommerzielle Bedingungen . via Koprivnica gr./Gyekenyes gr.		52 27600	
. Rail Cargo Hungaria Zrt Trans Tarif no. 0505.64 HZ ZF 4101.55		20) Plaćanje troškova Zahlung der Kosten <input checked="" type="checkbox"/> franko prevoznika Franko Fracht BNG KOPRIVNICA GR-	
Reexpedition in Zahony + TRANSIT		Incoterms	
1 x WAGEN beladen mit Chemikalien /Inhibitor korozije/ Bačve/ Faessern kom/ Stck. : 234 Palete / Paletten: kom/ Stck. :59 CRODAX IC- 125 NHM 3811.90 39 Pal/154 Fass./kg 28.193 CRODAX IC -109 NHM 3811.90 20 Pal/80 Fass./kg 15.170 UN 336/1992 : 3 (6.1) : FTI: PG II		3811.90 43.363	
00089736-759		26. 09. 2012 SCARJENO O LAGIB BRITANI LAGIB	
78 72302 ZF 4101.55 102		36 1300 ZF 463 1100 78-31	
55 14177 0505.64		36 22.26 66. 29.26 81 29.66	
PLONGE: 85136 85137 85138 85139 72302-3 25. 09. 2012 ZAGREB ŽITNJAK		4-55 MAV	
78 72302		78 72302	
4178 14319		4178 14319	

Izvor: Zagrebšped d.o.o.

Prilog 5. Paking lista

Станция и дорога назначения:

Ст. Усинск,
Код станции: 288308

Получатель:

Усинское региональное управление
ООО «Торговый дом «ЛУКОЙЛ»
Усинск, Российская Федерация

Код получателя: 18772631

Вагон №: **3178 287 0090-4**
Контракт №: ТД-1063/11 от 22.12.2011.,

Дата: 24.09.2012 г.

**ПОМЕСТНАЯ ВЕСОВАЯ СПЕЦИФИКАЦИЯ НА
ИНГИБИТОР КОРРОЗИИ ИЦ – 125, ИЦ – 109**

Наименование товара	Вид упаковки	Число мест	Вес 1 места кг		Общий вес кг	
			нетто	брутто	нетто	брутто
Ингибитор коррозии Кродакс ИЦ 125	пласт. бочки	153	170	179	26.010	27.387
	пласт. бочки	1	134	143	134	143
Ингибитор коррозии Кродакс ИЦ 109	метал. бочки	79	170	187	13.430	14.773
	метал. бочки	1	40	57	40	57
Итого:		234			39.614	42.360
Поддоны: 59 шт. x 17 кг =						1003
Итого:						43.363

Izvor: Zagrebšped d.o.o.

Prilog 6. Stranica 1/2 konačne ponude



Broj:930-12277

Zagreb, Žitnjak bb

U Zagrebu, 13. rujan 2012

Strana: 2

Ponuda za prijevoz Crodax-a

Poštovani gosp.

Nastavno na Vaš današnji e-mail, dostavljam finalnu ponudu za prijevoz Crodax-a.

Vrsta robe: CRODAX NHM br: 3811.90

Količina:

Neto:
CRODAX IC-125 - 26.144,00 kg (154 bačve, 39paleta)
CRODAX IC-109 - 13.470,00 kg (80 bačvi, 20 paleta)

Bruto ukupan:
44.595,00 kg (234 bačve, 59 paleta)

Planirani datum otpreme : srijeda, 19. rujan 2012.

Relacija: ZAGREB ŽITNJAK – USINSK

Habbins vagon – pretovar u 1 „P“ vagon tip 580, zapremnine 135 m3

Cijena prijevoza: EUR 281,00 / tona

Cijena uključuje:

- željezničku vozarinu na relaciji Zagreb Žitnjak – USINSK
- željezničke carinske troškove na MAV
- reekspediciju u stanici Zahony
- pretovar i učvršćenje robe u vagonima u stanici Chop
- ostale troškove u stanici Chop
- najam "P" ukrajinskih vagona
- vozarina za prazne "P" vagone na relaciji Usinsk – ukrajinska granica
- informatičku pratnju na relaciji Chop – Usinsk

1/2

Zagrebšped d. o. o. TIN No.: Commercial Court Zagreb, Reg. No.: Equity capital: General Manager: VAT No.:
Address: HR Phone: Fax: e-mail:
Branches:
Border crossings:

Izvor: Zagrebšped d.o.o



Shodno propisima o prijevozu roba željeznicom dužni ste pošiljku propisno utovariti u vagon prilikom otpreme iz Zagreba. U slučaju da u vagonu dođe do rušenja bačvi, troškovi dopunskog učvršćenja i vezanja bačvi obračunat će se naknadno.

Vagon naručujemo u kolodvoru Zagreb Žitnjak najmanje 3 radna dana prije predviđenog utovara. Zagrebšped ne preuzima odgovornost ukoliko HŽ ne raspolaže sa odgovarajućom serijom i vlasništvom vagona (Habbins , pregradni, vlasništvo HŽ-a ili MAV-a).

Pošiljku obavezno morate osigurati na cijelom prijezovnom putu putem svoje osiguravateljske kuće.

U slučaju da dođe do oštećenja bačava (curenje CRODAXA u vagonu), prema rješenju načelnika stanice Chop vagon će se vratiti u Zahony ili će se oštećene bačve izvaditi iz vagona i poslati na uništavanje u Harkov (ukoliko dođe do takvog slučaja dogovarat ćemo se s Vama o daljnjim mjerama).

Trajanje prijevoza: Zagreb – Usinsk.....20-23 dana

Cijene vrijede do: 30.09.2012.

Dodatni troškovi: ispunjavanje i dostava transportne dokumentacije (CIM teretni list) na kolodvor otpreme... EUR 5,-/CIM

UVJETI PLAĆANJA:

U roku od 30 dana od dana otpreme vagona iz kolodvora Zagreb Žitnjak. Obračun i fakturiranje troškova vršit će se u kunama primjenom srednjeg tečaja HNB-a na dan fakturiranja.

Valutni rok od 30 dana mora biti i ispoštovan zbog obveza ponuditelja prema stranom operateru!

Za osiguranje plaćanja potražujemo solemniziranu bjanko zadužnicu na iznos od _____ kuna.

Valjanost cijena: do 30.09.2012.

S poštovanjem,

ZAGREBŠPED d.o.o.

Marketing

Denis Zuanović

Tel. +385 1 5570 407

Fax.+385 1 5570 504

E-mail: denis.zuanovic@zagrebšped.hr

Poslujemo prema "Općim uvjetima poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske", Zagreb 2005

Zagrebšped d. o. o.	Commercial Court Zagreb, Reg. No.:	Equity capital:	Swift Code:	VAT No.:
TIN No.:	Address: HR	Phone:	Fax:	General Manager:
Branches:		e-mail:		
Border crossings:				

Izvor: Zagrebšped d.o.o.

Prilog 8. Pihvat ponude

Poslano: 17. rujan 2012. 11:00

Prima: Denis Zuanović

Predmet: Re: Usinsk

Postovani g. Zaunovic

Ponuda koju ste predložili 13.09. je trenutno najbolja koju smo uspjeli dobiti tako da smo odlucili s Vama otpremati robu za Usinsk. Nazalost sve cijene za prijevoz su skocile jako gore tako da nijedna ponuda nije bas sarvsena ali situacija je takva da se bolje cijene niti nemogu dobiti. Molimo Vas da se vagon sa pregradam postavi na zitnjaku za utovar 20.09. u cetvrtak.

Molim Vas da mi potvrdite.

S postovanjem/Best regards,

Izvor: Zagrebšped d.o.o.

Prilog 9. Narudžba vagona Habbins-z



Zagrebsped d.o.o. međunarodna špedicija, unutarnja i vanjska trgovina

**HŽ
KOLODVOR ZAGREB ŽITNJAK**

N/r. gosp.

Fax: 4535 354

U Zagrebu, 17.09.2012.

Predmet: Narudžba vagona

Poštovani!

Ovime neopozivo naručujemo

1 x Habbins-z vagon (pregradni), 4-os.

za dan: **20.09.2012.** god. (ujutro)

za prijevoz: CRODAX IC 125, 26.144 kg (154 bačve, 39 paleta)
CRODAX IC -109 13.470 kg (80 bačvi, 20 paleta)

U K U P N O : 44.595 kg (234 bačvi, 59 paleta)

NHM: 3811.90

Relacija: Zagreb Žitnjak – Gyekenyés- Zahony

Uputni kolodvor: Usinsk (Rusija)

Izvoznik: Zagreb

NALOGODAVAC JE PROMIJENIO TERMIN UTOVARA. NOVI TERMIN UTOVARA JE PONEJELJAK

24.09.2012. MOLIMO DA VAGON POSTAVITE U NAVEDENOM TERMINU. PRIMITE ISPRIKU ZBOG

PROMJENE TERMINA UTOVARA.

Zagreb, 18.09.2012.

Zagrebsped d.o.o.

Denis Zuanović

tel. 01/5570 407

fax 01/5570 505

e-mail: denis.zuanovic@zagrebsped.hr

Žiro račun broj: 2330003-1100002434 kod
Societe Generale – Splitske banke
Matični broj 0180556; OIB 02573674713
Trgovački sud u Zagrebu, MBS: 060039416
Uprava: Direktor Drago Bano
Temeljni kapital: 13.000.000,00 kn uplaćen u
cijelosti

Adresa: 10009 Zagreb, Vodovodna 20a,
Telefon: +385 (1) 5570 555
Telefax: +385 (1) 5570 505
E-mail: info@zagrebsped.hr
URL: <http://www.zagrebsped.hr>

Podružnice: Bjelovar, Ivancj, Kladovac,
Koprivnica, Krapina, Osijek, Požega, Rijeka,
Slavonski Brod, Srebreni, Varaždin,
Virovitica, Zadar, Zagreb, Velika Gorica,
Zagrebačko Vozovno, Zupanja

Granični prijelazi: Batajsko, Bregana,
Dubrava, Erlovčevci, Goričan, Hlebo,
Petrujevo Brdo, Plinčić, Plješevac, Slano
Gradsko, Zrnička Luka Zagreb, Zupanja
Most, Slavonski Brod/Most

Izvor: Zagrebsped d.o.o.

Prilog 10. Ruski teretni list SZMGZS

15. 03

108102/0040661

накладной
15.03.12

postacime Отправя Венгрия

Раки Хунгария ЗРТ 1133 удамент Ващи 92
10000 ZAGREB, КОМЦРГО д.о.о. тајак б

Списокое региональное управление
Турговья "ЛУКОИЛ"
Почтовый адрес: 169710,
ул. Гривина, 13 87423000000,
vasuta nem kofolozo belyeuzesek

Экспортное наименование "Закарпатинтерпорт"
80797 Подпись: 777061 "привиз. представ. ВАВ РХД Подкол
900799140.000 Турговья дом ЛУКОИЛ 119121 МОСКВА ул. Буруденко24
Atmeneti határolások - Пограничные

СССР ЕД
NN 86 93
Захонь эксп. - Чод эксп. - Зерново эксп.

25 Feladási szám - Отправная №
(Eltérő kód bárcá
Контрольный знак)
0514175-4
09320-3

3 Feladási állomás
Станция отправления
Брянск
пунктоты - Общье

TARIF: 0505.64
Влашту за УЗ осуществляют "Украинтранс"
код 348 828 4211. Влашту РХД производят
через ЦФТБ код 1000231733.

26 Материалы - Отметки товаров
653 703101208 1012

30 Saját tömeg - Масса тары / 31 Az áru tömege - Масса груза
28 52513942 86.7

скорости
уч 288
631 Сел. де. Д.

Наименование
"Закарпатинтерпорт"
Вагон приватный, собственности ВАВ "ПК" отправлен на основании
договора ДА/ИИИ-116/11 от 02.03.2011г. между ВАВ "ПК" и ВАВ "ВСК"
ИМПБИТЕР КАРРОЗИ КРОДАКС ИИ-109; ГИГ 3811.90, ЕТСИГ 753339
метал. бочки: 80; Поддоны: 20, брутто вес: 15.170,00 кг
ВН 1972, класс 3, код 336, знак безопасности 3+6.1,
3/0-0-1-0
ИМПБИТЕР КАРРОЗИ КРОДАКС ИИ-125; ГИГ 3811.90, ЕТСИГ 753339
: 34, Поддоны: 39, брутто вес: 28.173,00
3, код 336, знак безопасности 3+6.1,
11, а/к 319, арикрытие 3/0-0-1-0
: 234
ИИГО Поддоны: 39

Брянская таможня
Воспользоваться
Санитарно-карантинный
контроль
ПРОЗ РАЗРЕШИ
ОТКАЗОВАТЬ

15 tömeg, пропись
Сопак гон ивчим 365
Контент / Pakozatok: контейнер / Tartalom: средство
Вид
Трпса - Категория
16 A feladó aláírása - Подпись отправителя
Mail Cargo Hungaria Zrt

22 Beáratás - Погрузка
XXXXX
XXXXXX

уезд "Украинтранс" дог. № 828
348 828 211. Влашту РХД производят СКЛТ-РЕН
через ЦФТБ код 1000231733.

Брянская таможня
Украина
УКРАИНА
ДЕНЖИАРСКИ
13
Трпсент дозволено

е of origin
guranja, san tarne
structions

47) az áru tömege - Масса груза
48) az áru tömege - Масса груза
49) az áru tömege - Масса груза

№ 800302
ПРИКЛАДНО 093203
ВАГОН № 52513942

Izvor: Zagrebšped d.o.o.

Prilog 11. Promjena vagona

FW: Vagon za Usinsk

Page 1 of 1

FW: Vagon za Usinsk

Poslano: 28. rujan 2012. 7:04

Prima: Denis Zuanović

Denis, treba mi i promjer bačve!

From:

Sent: Thursday, September 27, 2012 7:36 PM

To: Zuanović ZAGREBŠPED (denis.zuanovic@zagrebsped.hr)

Subject: Vagon za Usinsk

Denis,

U Chopu trenutno nema vagona 580 utovarne duljine 20,4 m, pa je za pretovar Crodaxa predviđen Ruski vagon velikog obujma (156 m³), **utovarne duljine 17,5 m** i utovarne visine 2,9 m.

S obzirom da su palete 1,2 x 1,2 m u 2 reda u takav vagon stane ukupno 56 paleta (2 x 14 x 2) i još ostane mjesta za 8 bačvi bez palete (ostale bi neutovarene 2 bačve).

Kako je utovarna visina vagona **2,9 m** ,**pitanje mog agenta je da li se može višak od 2 bačve staviti u treći red.**

Za sada mislim da ne bi trebalo s tim zamarati možda da ih pitaš da li imaju fotografiju utovarenog vagona i **točne dimenzije palete (duljina x širina x visina)**, **koje nam trebaju radi osiguranja tereta u ruskom vagonu.**

Ne brini, u Chopu će utovariti i ovaj vagon, samo će najvjerojatnije za 2 bačve morati napraviti neku konstrukciju u trećem redu.

Pozdrav

Izvor: Zagrebšped d.o.o.

Prilog 12. Carinska deklaracija izdana u Chopu

Відправник/Експортер				1 ДЕКЛА ЦІЯ		ВІДПРАВЛЕННЯ ЕКСПОРТУ ПРИЗНАЧЕННЯ	
RU/0000000 ТРГОВИЙ ДІМ				80		7 Державний	
				3 Форми		4 Відв. спец.	
594275 Від 0022104970				1		4 Вн.	
				9 відповідальна		13 ЄСП	
10				12 Відомості		17 Країна призначення	
11				14		15	
16				18		19	
20				21		22	
23				24		25	
26				27		28	
29				30		31	
32				33		34	
35				36		37	
38				39		40	
41				42		43	
44				45		46	
47				48		49	
50				51		52	
53				54		55	
56				57		58	
59				60		61	
62				63		64	
65				66		67	
68				69		70	
71				72		73	
74				75		76	
77				78		79	
80				81		82	
83				84		85	
86				87		88	
89				90		91	
92				93		94	
95				96		97	
98				99		100	

Мітний орган: 80 10100 Сумськ

М. Чоп, вул. Берегівська, 2504970

Тел: +380312711864, 2508811028

Е-пошта: ecp@interport.com.ua

Izvor: Zagrebšped d.o.o.



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj _____ završni rad

isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu _____ završnog rada

pod naslovom **Prikaz poslova špedicije u organizaciji željezničkog prijevoza robe**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

Student/ica:

U Zagrebu, 4.9.2019

Luana Kljedinjak
(potpis)