

Odabir načina prijevoza racionalizacijom transportnih troškova

Bartovčak, Zvonimir

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

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:119:246817>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-31**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

Zvonimir Bartovčak

**ODABIR NAČINA PRIJEVOZA RACIONALIZACIJOM
PRIJEVOZNIH TROŠKOVA**

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, rujan 2020.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

ODABIR NAČINA PRIJEVOZA RACIONALIZACIJOM PRIJEVOZNIH TROŠKOVA

CHOOSING A MODE OF TRANSPORT BY RATIONALIZING TRANSPORT COSTS

Mentor: doc. dr. sc. Ivona Bajor

Student: Zvonimir Bartovčak
JMBAG: 0135231483

Zagreb, rujan 2020.

Sažetak

Funkcija logističkog sustava je prostorno-vremenska transformacija dobara, a ona se odvija u procesima prijevoza, pregrupiranja, skladištenja, pakiranja, signiranja, dostavljanja i obrade naloga. Špedicija kao gospodarska djelatnost koja se bavi organizacijom prijevoza robe te ostalim poslovima koji su vezani uz to je u suvremeno doba dio logističkog sustava. Uzimajući to u obzir, špediter kao djelatnost prestaje biti individualna djelatnost već se uklapa u logistički sustav te proširuje svoja znanja i krug djelovanja sukladno suvremenim definicijama unutar organizacije prijevoza.

KLJUČNE RIJEČI: logistički sustav; logistički operater; špedicija; špediter; optimizacija

Summary

The function of the logistics system is the spatio-temporal transformation of goods, and it takes place in the processes of transport, regrouping, storage, packaging, signing, delivery and order processing. Freight forwarding as an economic activity that deals with the organization of transport of goods and other related activities is nowadays part of the logistics system. Taking this into account, the freight forwarder as an activity ceases to be an individual activity but is fitting into the logistics system and expands its knowledge and range of activities in accordance with modern definitions within the organization of transport.

KEYWORDS: logistics system; logistics operator; forwarding; forwarder; optimization

Sadržaj

Sažetak	3
Summary	3
1. Uvod	1
2. Logistički sustavi.....	2
2.1. Definiranje vrsta logističkih sustava.....	4
2.1.1. Mikrologistički sustavi.....	4
2.1.2. Makrologistički sustavi	4
2.1.3. Globalni logistički sustavi.....	5
2.2. Elementi upravljanja logističkim sustavima.....	6
3. Uloga prijevoza u logističkim sustavima	8
3.1. Struktura prijevoznog procesa	8
3.2. Logistički operater – špediter u funkciji prijevoznog procesa.....	9
3.3. Opći pojmovi u špediciji.....	9
3.3.1. INCOTERMS	10
3.3.2. FIATA	12
3.4. Glavni poslovi špeditera	13
3.4.1. Tarifno-konjunkturni poslovi	13
3.4.1.1. Istraživanje tržišta	14
3.4.1.2. Akvizicija.....	14
3.4.1.3. Ponude.....	14
3.4.1.4. Ugovori	14
3.4.1.5. Stručni savjeti i informacije	15
3.4.1.6. Intradacija.....	15
3.4.1.7. Refakcije, stimulacije i agentske provizije	15
3.4.2. Operativni poslovi.....	16
3.4.2.1. Dispozicija i pozicioniranje	17
3.4.2.2. Disponiranje.....	18
3.4.2.3. Zaključivanje teretnog prostora	18
3.4.2.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava	18
3.4.2.5. Ugovaranje prekrcaja i skladištenja robe	19
3.4.2.6. Transportno osiguranje robe	19

3.4.2.7.	Predaja robe na prijevoz i ukrcaj	19
3.4.2.8.	Prihvat robe i iskrcaj	20
3.4.2.9.	Angažiranje inspekcijskih službi	20
3.4.2.10.	Zastupanje u carinskom postupku	21
3.4.2.11.	Aviziranje	21
3.5.	Specijalni poslovi špeditera	22
3.5.1.	Kontrola kakvoće i količine robe	22
3.5.2.	Uzimanje uzoraka.....	22
3.5.3.	Praćenje prijevoza	23
3.5.4.	Doleđivanje	23
3.5.5.	Izdavanje garantnih pisama	23
3.5.6.	Zastupanje u slučaju havarije	24
3.5.7.	Naplata robe	24
3.5.8.	Leasing poslovi	24
4.	Analiza oblika prijevoza kod davatelja logističkih usluga.....	25
5.	Racionalizacija prijevoznih troškova	29
5.1.	Prijevozni troškovi	29
5.2.	Optimizacija opskrbnog lanca	30
6.	Zaključak.....	36
Literatura		37
Popis slika		38
Popis tablica		39

1. Uvod

Tema ovog završnog rada opisuje te objašnjava ulogu špeditera, to jest logističkog operatera u organizaciji prijevoza i kod optimizacije opskrbnih lanaca i prijevoznog procesa. U studiji slučaja koji je baziran na primjeru jedne logističke tvrtke pokazuju se različiti načini rješavanje određene problematike komitenata. Kroz primjere se može vidjeti da su troškovi opskrbnog lanca najvažnija komponenta problema kojeg se rješava.

Nadalje, kako bi se razumjela tematika rješavanja problema u drugom poglavlju opisan je pojam logističkog sustava i njegova važnost u današnjem procesu prijevoza. Uloga samog logističkog sustava te njegovi podsustavi nam pokazuju kako je njihova zadaća ostvarenje najvećih ekonomskih efekata te optimizacija poslovnog sustava u cjelini. Definiranje različitih logističkih podsustava pomaže kod fokusiranja na različite dijelove poslovnog sustava kako bi se na što bolji način dobili navedeni efekti.

Pojam špedicije kroz ovaj završni rad vrši ulogu povijesnog objašnjenja obavljanja poslova špedicije te utjecaj na organizaciju prijevoza. Gledanjem kako se posao špedicije obavljao nekada i kako se obavlja danas može se bolje razumjeti uloga špeditera u organizaciji bilo kakvog prijevoza te njegova nužnost u današnjem suvremenom obliku obavljanja prijevoza, to jest logističkog sustava.

Spajanjem pojmova logističkog sustava te špedicije kao dugovječne struke dobivamo praktičan uvid u obavljanje samog prijevoznog procesa. Ta povezanost se opisuje u trećem poglavlju ovog završnog rada te ukazuje kako špedicija danas nije ista kao što je bila do prije nekoliko desetljeća. Detaljnije se opisuje kako špediter preuzima ulogu logističkog operatera u suvremenim poslovnim sustavima te da ima veliku ulogu u logističkom sustavu. To vidimo kroz daljnje navođenje i opisivanje špediterskih poslova koji se danas obavljaju u prijevoznom procesu.

Obuzimajući sva prethodna poglavlja, studija slučaja se može kvalitetno analizirati te proučavanjem rješenja doći do zaključka kakvu ulogu danas špediteri imaju u suvremenim logističkim sustavima.

2. Logistički sustavi

Kako bi se lakše opisale temeljne postavke logističkih sustava, potrebno je objasniti temeljne postavke logističkog koncepta, i definirati misije logistike. Temeljne postavke logističkog koncepta najlakše se uočavaju kroz organizaciju koja se temelji na dva segmenta: konkurentnoj strategiji i logističkim misijama. Da bi se realizirali zadani ciljevi tvrtka mora donositi ispravne odluke u četiri različita područja:

- Logistička infrastruktura
- Logistički središnji sustav
- Logistički informacijski sustav
- Upravljanje kadrovima

Uspjeh logističke strategije ovisi o raznim čimbenicima, uključujući logističku infrastrukturu, kontrolne mehanizme, informacijski sustav, organizaciju i pokazatelj djelovanja.

Logistička infrastruktura je prvi element logistički koncepta. Infrastruktura po svojoj definiciji ne pripada isključivo jednom logističkom partneru. Opskrbni lanac, distribucijska mreža ili dijeljeni resursi obično pripadaju dvojici ili više trgovačkih partnera, i nadalje, svaki partner može sudjelovati u više opskrbnih lanaca i distribucijskih mreža. Postavlja se pitanje: mogu li ti partneri imati istu infrastrukturu da budu uspješni? Općenito, odgovor je da, zato što proizvođač koji daje prednost neizravnoj distribuciji mora dopustiti da njegova infrastruktura bude određena od strane trgovca na malo.

Predviđanje potrošnje važan je element u svakom logističkom kontrolnom sustavu. Što je bolje predviđanje, to je lakše kontrolirati tijek robe. Prema tome, čini se neophodno da partneri u logističkom sustavu koriste kontrolni sustav njihove suradnje, da bi bili uspješni.

Za efektivan i učinkovit prijenos podataka između partnera u logističkom sustavu, vrlo je važan kvalitetan i kompatibilan informacijski sustav. To ne znači da svaki partner mora imati istog pružatelja usluga (SAP, Baan, Oracle, JD Edwards), već da sustav mora biti usklađen sa sustavom drugog partnera.

U logističkom sustavu menadžeri snose potpunu odgovornost za organizaciju toka robe koja putuje od proizvođača da potrošača, te također i za obrnute logističke procese. Međusobna suradnja u logističkim sustavima i opskrbnim lancima mora biti izgrađena oko „brzih pobjeda“, tj. ključno je da se rezultati suradnje vide vrlo brzo. Konkretni rezultati poboljšavaju međusobnu suradnju, a povjerenje potom raste prirodno.

Logistički koncept može biti definiran kao sustavni put ka donošenju logističkih odluka uključujući logističku infrastrukturu, logistički kontrolni sustav, logistički informativni sustav, te upravljanje kadrovima. Proces koji su uključeni u donošenje odluka su strogo hijerarhijski, iako ima puno interakcije i povratnih veza između svake odluke. Planiranje logističko-distribucijskih procesa bilo u funkciji optimizacije logističko distribucijskih sustava potrebno je poznavati sve elemente tih složenih procesa, kao i njihove međusobne povezanosti i ovisnosti. Rezultat organizacije logističkih koncepta u cjelovitosti ovisi o tome koliko se svjesno primjenjuju

logističke odluke na elemente tih složenih procesa. Stoga se pokazatelji djelovanja logističkih sustava mogu koristiti u ocjeni logističkog koncepta poduzeća.¹

Osnovna karakteristika logističkog sustava je povezanost procesa kretanja (prijevoza) i zadržavanja (skladištenja, pakiranja i dr.). Pod logističkim sustavom podrazumijeva se, u najširem smislu, prostorno-vremenska transformacija dobara i potrebnih informacija u procesu reprodukcije. Logistički procesi su poslovi i zadaci o kojima ovisi realizacija logističkih usluga. Temeljna funkcija logističkog sustava je prostorno-vremenska transformacija dobara, a ona se odvija u procesima:

- prijevoza, pregrupiranja i skladištenja gdje su bitni procesi tokova dobara
- pakiranja i signiranja gdje su bitni procesi pomaganja tokovima dobara
- dostavljanja i obrada naloga gdje su bitni procesi tijekom informacija

Isto tako, logistički sustav je skup elemenata tehničke, tehnološke, organizacijske, ekonomske i pravne naravi s ciljem optimizacije tokova materijala, roba, informacija, energije i ljudi na određenom zemljopisnom području radi ostvarenja najvećih ekonomskih efekata. Općenita podloga za razumijevanje poslovne logistike je teorija sustava čija je osnovna zamisao da glavni problem nije u optimiziranju zasebnih područja poslovanja, već u optimiziranju poslovnog sustava kao cjeline.

Definirati logistički sustav znači definirati njegovu strukturu, funkcije, aktivnosti i ciljeve. Logistički sustav možemo sagledati s tehničke i funkcionalne strane. S tehničkog stajališta, elementi sustava su uređaji i alati koji osiguravaju izvršavanje rada – promjena prostornih i vremenskih koordinata, kao na primjer, automobili, brodovi, vlakovi, konvejske trake, skladišna oprema, roboti, proizvodne linije, strojevi i tako dalje. Kada govorimo o materijalnim tokovima postoje terminali, računala, računalne mreže, modemi, sateliti i prijenosne opreme. Kad se govori o informacijskim tokovima, postoje povezanost s materijalnim, informacijskim i financijskim tokovima. Iz funkcionalnog stajališta, govori se o raspodjeli, smještaju, organizaciji, upravljanju i koordinaciji kretanja materijala, proizvoda, informacija i financija. Važne aktivnosti poput rasporeda tvrtke, proizvodne opreme i strojeva, skladišta, distribucijskih centara, prodaje, prognoze i strateškog planiranja prodaje, proizvodnje, kupnje i skladištenja, odabir dobavljača proizvoda i usluga, količina nabave, koji sustav prijevoza koristiti, interoperativnim i izlaznim skladištima i klasterima, koja će biti optimalna proizvodna doza ako se iskoristi kapacitet za 100%, kako pripremiti operativni plan, u kojem slijedu proizvesti proizvod, gdje će biti mjesto prihvaćanja između proizvođača i kupca, koji sustav financiranja koristiti i tako dalje. Sve su ove aktivnosti povezane jedna s drugom, one stvaraju lanac, aktivnosti vezane uz tokove - objekte upravljanja i stvaranja logističkog sustava funkcija.²

¹ Ivanković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010. str. 230-232

² Malindžak D., Kačmary P., Ostasz G., Gazda A., Zatwarnicka-Madura B., Lorek M.: Design of Logistic Systems, 1st edition, 228 Park Ave., New York, U.S.A. str. 27

2.1. Definiranje vrsta logističkih sustava

Postoji više vrsta logističkih sustava koji su potrebni za cjelokupno funkcioniranje logističkog sustava. To su: Mikrologistički sustavi, Makrologistički sustavi te Globalno logistički sustavi. U nastavku su svi navedeni logistički sustavi detaljno objašnjeni.

2.1.1. Mikrologistički sustavi

Takav sustav poduzeća treba osigurati prijevoz, skladištenje i isporuku robe i materijala, kao i za to potrebne komunikacijske veze unutar poduzeća. Mikrologistika poduzeća mora osigurati da svaki dio poduzeća bude na vrijeme i uz minimalne troškove opskrbljen potrebnim predmetima rada i informacija. To je sustav međusobno, svrsishodno povezanih i međutjecajnih podsustava i elemenata koji pomoću temeljenih elemenata proizvodnje omogućuju proizvodnju logističkih proizvoda unutar određenog logističkoga poslovnoga sustava.³

Nasuprot logističkih pogona, kao institucionalnih nositelja raščlanjenih tržišno sposobnih logističkih zadataka, stoje mikrologistički sustavi poduzeća, koji s njima u pojedinim slučajevima dijele zadatke. Ovi funkcionalni sustavi prate, s jedne strane logističke interese svojih makro sustava obzirom na čovjekovu okolinu, a s druge strane ispunjavaju unutarpogonske logističke zadatke. Vodeći računa o maksimama politike poduzeća kao i aktualnim relacijama dobit/troškovi, mikrologistički sustavi kupuju specijalizirane usluge ili pak iste izvode sami.

2.1.2. Makrologistički sustavi

Makrologistički sustavi su sustavi višeg reda, koji obuhvaćaju organizacije koje u okviru svoje osnovne djelatnosti, proizvode logističke usluge i kao takvi se sastoje od dvaju ili više mikrologističkih sustava. Iz tako definiranih makrologističkih sustava mogu se izdvojiti makrologističke organizacije koje proizvode logističke usluge:

- Prijevozne tvrtke
- Špediteri
- Skladišta
- Logističko-distributivni centri
- Luke i terminali

Makrologistički sustav se može promatrati sa različitih aspekata:

- Prometne infrastrukture

³ Buntak K., Grgurević D., Droždek, I.: Međusobni odnos logističkih i transportnih sustava, 2012.

- Prometnih sredstava
- Tehnike i tehnologije prijevoza

Kompleksnost makrologističkih sustava može se vidjeti npr. s aspekta prometne infrastrukture gdje makrologistički sustav uključuje podjelu na: pomorski, unutarnji plovni putevi, željeznički, cestovni, zračni, cjevovodni te telekomunikacijski promet. Sva poduzeća u gospodarskim sustavima, gdje postoji podjela rada, međusobno su povezana raznovrsnim procesima razmjene dobara. Ako se u ovo razmatranje uključi i roba široke potrošnje, tada svaki gospodarski subjekt, barem privremeno, sudjeluje u logističkim procesima, pa ga se utoliko može smatrat elementom makrologističkog sustava.⁴

Makrologistički sustav raspodjele dobara je jedan od najvažnijih pokazatelja razvitka nacionalnog gospodarstva. Logističke aktivnosti počinju izvan poduzeća (suradnja s dobavljačima) i završavaju također izvan poduzeća (kroz odnose s kupcima preko kojih se plasiraju proizvodi). Makrologistički sustav obuhvaća granske logistike, a razvoj kompjutorske tehnologije omogućio je povezivanje i usklađivanje prijevoza robe putem integralnog prijevoza i to unutar zemlje i prema inozemstvu. To znači da makrologistički sustav čini neposredna okolina u kojoj se nalaze mikrologistički i metalogistički sustavi.

Makrologistika je usmjerena na prilagođavanje robnih i inih tokova, strukturi i značajkama krajnjih korisnika roba i usluga unutar narodnog gospodarstva te obuhvaća logističke fenomene funkcionalnih granskih logistika, kao npr. proizvodne logistike, špeditorske logistike, skladišne logistike, osiguravateljne logistike (...). Premda makrologistički sustavi mogu biti i višenacionalni, odnosno međunarodni, makrologistika se bavi i promatranjem utjecaja gospodarske, prometne, prijevozne, urbanističke (...) politike države na efikasnost i efektivnost logističkih tvrtki, odnosno efikasnost funkcioniranja makrologističkih sustava.

2.1.3. Globalni logistički sustavi

To je sustav međusobno, svrsishodno povezanih i međutjecajnih makrologističkih sustava i elemenata koji pomoću elemenata proizvodnje omogućuju proizvodnju različitih logističkih proizvoda na logističkom svjetskom tržištu. Njega čine svi makrologistički sustavi sa svojim podsustavima, odnosno mikrologističkim sustavima. To je najveći realni, složeni, dinamički i stohastički logistički sustav i u današnjoj civilizaciji jedini stvarni megalogistički sustav.⁵

Iz perspektive logistike, globalna ekonomija može biti percipirana kao megasustav prijevoza i logističke veze određene aktivnim upravljanjem opskrbnim lancima i mreže te logističkim opskrbnim lancima i mrežama. Sustav se temelji na postojećoj infrastrukturi koja kombinira proizvodna središta i potrošnju raspršenu u globalnom području. Globalna logistička mreža fizička je struktura dobavljača i primatelja logističke usluge na globalnoj razini, integrirajući gospodarsko

⁴ Ivanković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010. str. 240

⁵ Buntak, K., Grgurević, D., Droždek, I.: Međusobni odnos logističkih i transportnih sustava, 2012.

područje u svim aspektima. Logistička mreža raširena unutar globalnog prostornog sustava, kao megalogiški sustav sa svojim najvažnijim segmentom prometa, kontinuirano se prilagođava novim tržišnim uvjetima, integrirajući globalno fragmentiranu robu i prijevozna tržišta, uključujući teretna i druga tržišta.⁶

2.2. Elementi upravljanja logističkim sustavima

Logistiku kao sustav ovisno o promatranim osobinama može se svrstati u više užih skupina. Ona je strukturirani sustav koji se sastoji od mnoštva elemenata koji predstavljaju zasebne sustave na nižoj razini organizacije i predstavljaju podsustave logistike odnosno određene logističke specijalnosti kao što su: prometna, tehnička, opskrba, medicinska, informatička, veterinarska te graditeljska. Elementi važni za upravljanje logističkim sustavom su:

- Struktura logističkog sustava
- Organizacija logističkog sustava
- Elastičnost logističkog sustava
- Izvor informacija
- Instrumenti za prikupljanje informacija
- Obrada i prosudba značaja informacija
- Sposobnost i brzina odlučivanja

Upravljanje logistikom obavlja se kroz:

- Analize postojećih struktura i procesa kojima se dobivaju informacije o njima i sustavu u cjelini
- Programiranje i razvoj novih struktura i procesa
- Održavanje i usavršavanje postojećih struktura i procesa
- Predviđanje ponašanja sustava i pronalaženje odgovarajućih mjera za sprječavanje devijacija

Unutar logistike mogu se razlikovati tri osnovne komponente unutar cjelokupnog logističkog sustava:

1. Infrastruktura lanca opskrbe – Ova komponenta uključuje fizičke strane kao što su dobavljači, tvornice, distributivni centri i korisnici. Nadalje, također uključuje veze i teritorijalno gravitiranje između njih, kao što su tokovi roba, zone gravitiranja korisnika.
2. Zahtjevi za prijevozom – Ova komponenta uključuje sve informacije o isporukama uključujući i robu koja se isporučuje, kada je roba potrebna, specijalne upute i zahtjevi u prijevozu i slično.
3. Prijevozna mreža – Prijevozna mreža uključuje sve fizičke komponente transportne infrastrukture (cestovna i željeznička mreža, luke, deponije, intermodalne

⁶ Grzelakowski A. S.: Global Container Shipping Market Development and Its Impact on Mega Logistic Systems, TransNav, Volume 13, Number 3, 2019.

lokalitete i slično), prijevozna sredstva (kamioni, prikolice, vozači, kontejneri, zrakoplovi, brodovi, vagoni, palete i slično) kao i opremljenost lokacije i prijevozni kapaciteti (maksimalan teret ili brzina u tranzitu)

Nadalje, predmeti unutar ove tri komponente mogu biti hijerarhijski organizirani u razrede logističkog sustava te predstavljaju predmete planiranja i analiza unutar sveukupnog planiranja logističkih procesa.⁷

⁷ Ivanković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010. str. 243-244

3. Uloga prijevoza u logističkim sustavima

Organizirati prijevoz znači ovladati prostorom i prijevoznim sredstvima u cilju prijevoza tereta s jednog mjesta na drugo. S gledišta organizacije, jedna od glavnih zadaća prijevoznog procesa je da se teret preda u onom stanju u kakvom je primljen, uz što niže prijevozne troškove, u što kraćem roku, da se prijevozna sredstva što racionalnije koriste i što bolje čuvaju te da prijevoz ne bude sam sebi svrhom. Prijevoznu uslugu može se realizirati putem poduzeća javnog prijevoza tereta i poduzeća prijevoza za vlastite potrebe, tj. za prijevoz tereta proizvodnih jedinica. S obzirom na raznolikost u davanju prijevoznih usluga ne postoji univerzalna organizacijska shema za prometno poduzeće. No, osnovni cilj svakog poduzeća je postizanje što manje prijevoznih troškova po jedinici prijevoznog rada. Prema navedenim zahtjevima staraju se i određeni mogući organizacijski oblici.

3.1. Struktura prijevoznog procesa

U svakom prijevoznom procesu izdvajaju se tri osnovne faze rada: pripremna faza, faza izvršenja (prijevoza) te faza okončanja. Ova podjela nije strogo definirana ali je u cjelini možemo prihvatiti.

U fazu pripreme spada:

- Davanje ili pripremanje uputa o mogućnosti prijevoza
- Stupanje u kontakt s poslovnim partnerom radi sklapanja ugovora o prijevozu
- Sklapanje ugovora o prijevozu tereta
- Izbor ljudi, sredstava, mehanizacije i itinerara
- Izdavanje potrebne dokumentacije

U fazu izvršenja spada:

- Javljanje poslovnom partneru o dolasku na ukrcaj – prekrcaj tereta
- Preuzimanje dokumentacije tereta
- Ukrcaj i slaganje tereta
- Učvršćivanje i zaštita tereta na vozilu
- Pokusna vožnja
- Prijevoz
- Prijava o prispjeću tereta primatelju
- Iskrcaj ili prekrcaj tereta prema zahtjevu primatelja
- Preuzimanje tereta potvrđivanjem prijevozne dokumentacije

Te u fazu okončanja spada:

- Predaja prijevozne dokumentacije o obavljenom prijevozu u fakturni računovodstveni odjel prijevoznika
- Analiza i obračun troškova prijevoza
- Pisanje računa za prijevoz
- Naplata za prijevoznu uslugu⁸

3.2. Logistički operater – špediter u funkciji prijevoznog procesa

Pojam međunarodne špedicije odnosi se na skup specifičnih funkcija, poslova, operacija i pravila koja djelotvorno omogućuju otpremu robe iz vlastite u strane države, dopreme robe iz stranih u vlastitu državu i provoz robe između stranih država preko vlastite države. Međunarodna špedicija kao znanost je skup interdisciplinarnih i multidisciplinarnih znanja koja izučavaju i primjenjuju zakonitosti brojnih i složenih vanjskotrgovinskih i prijevoznih aktivnosti koje djelotvorno omogućavaju otpremu robe iz vlastite u strane zemlje (izvozna špedicija), dopremu robe iz stranih u vlastitu zemlju (uvozna špedicija) te prijevoz robe između stranih zemalja (prijevozna ili tranzitna špedicija).⁹

Suvremena uloga špeditera kojom se pridonosi ostvarenju gospodarskih tokova obilježena je prerastanjem njegove klasične, tradicionalne uloge u modernu, logističku. Takva kretanja rezultat su prvenstveno utjecaja procesa globalizacije i širenja tržišta, snažnog razvoja informacijske i komunikacijske tehnologije, inovativnih proizvodnih strategija, *outsourcing*-a logističkih aktivnosti, a što rezultira uključivanjem mnogobrojnih sudionika i pripadajućih aktivnosti u realizaciji robnih tokova. Upravo je razvoj međunarodne razmjene najviše utjecao na oblikovanje i profiliranje djelatnosti međunarodnih špeditera, pozicionirajući ga kao nezaobilaznu kariku u ostvarenju svjetskih robnih tokova. Funkcija špeditera postupno je prerasla iz klasične u modernu tzv. logističku.¹⁰

3.3. Opći pojmovi u špediciji

U znanstvenim i stručnim djelima stranih i domaćih autora pojam špedicija i špediter različito su definirani. Naziv špediter, špedicija, ustaljen je i uobičajen u praksi, 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, iako izraz špediter znatno preteže.

⁸ B. Golac: Organizacija i tehnika prijevoza tereta u cestovnom prometu, Škola za cestovni promet – Zagreb, Zagreb, 2007. str. 95, 96

⁹ J. Bendeković, D. Vuletić, M. Gotovac: Uloga i važnost špeditera u lancu opskrbe, 2013.

¹⁰ H. Pavlić Skender, M. Grčić Fabić: Logistički špediter u fokusu prometnog i gospodarskog sustava, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2013.

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 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.

Izraz špediter dolazi od latinske riječi *expediere* što znači odriješiti ili urediti, dok se u praktičnoj primjeni prevodi sa otposlati, otpremiti. Špediter (njem. *Spediteur*, eng. *Forwarding agent*) jest gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba koja se isključivo bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata pomoću vozara i drugim poslovima koji su s tim u vezi.

Osim pojma špediter, u špediterskoj djelatnosti susrećemo se i s pojmom međušpediter i podšpediter. Međušpediter je pravna ili fizička osoba na koju je (glavni) špediter prenio djelomično izvršenje špediterskog posla. Podšpediter je osoba na koju je (glavni) špediter u cjelini prenio izvršenje špediterskog posla.¹¹

3.3.1. INCOTERMS

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

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

INCOTERMS pariteti:

1) EXW (eng. *Ex works*) – „franko tvornica“, kupac preuzima robu i odgovornost u tvornici prodavatelja, a zbog toga prodavatelj ne snosi nikakve troškove. Ovaj se termin upotrebljava u svakoj prometnoj grani.

¹¹ A. Turina: Međunarodna špedicija, Rijeka: Viša pomorska škola: Zavod za pomorsku navigaciju i pogon broda, 1965-1966. str. 25

2) FCA (eng. *Franco carrier*) – „franko prijevoznik“, prodavatelj predaje izvozno ocarinjenu robu u ruke prijevoznika kojeg odabire kupac na označenom mjestu. Prodavatelj mora isporučiti svu robu u skladnosti s ugovorom o prodaji te dati fakturu, a osim toga mora snositi i sve rizike te troškove pribavljanja izvozne dozvole, te obaviti sve izvozne carinske formalnosti. Upotrebljava se u svim prometnim granama.

3) FAS (eng. *Free alongside ship*) – na hrvatski se prevodi kao „franko uz bok broda“. Prodavatelj je dužan dovesti i postaviti robu pored broda, spremnu za utovar u određenoj luci. Također ima obavezu izvozno ocariniti robu i pripremiti sve dokumente koji su neophodni za transport.

4) FOB (eng. *Free on board*) – dužnost prodavatelja je utovar robe na brod koji je određen od strane kupca. Sve troškove, uključujući osiguranje i rizik snosi prodavatelj. Koristi se samo kod pomorske i unutarnje plovidbe..

5) CFR (eng. *Cost and freight*) – u prijevodu znači trošak i prijevoznina. Troškove transporta do prethodno određene odredišne luke mora platiti prodavatelj. Troškove osiguranja snosi kupac. Na kupca rizik prelazi u trenutku prelaska ograde broda u luci otpreme. Koristi se samo za riječni i pomorski promet.

6) CIF (eng. *Cost, insurance, freight*) – troškovi, osiguranje i vozarina. Jednak je kao i CFR, ali u ovom paritetu prodavatelj snosi troškove osiguranja do odredišne luke.

7) CPT (eng. *Carriage paid to*) – sve troškove transporta do naznačenog terminala u luci odredišta snosi prodavatelj, ali rizik prenosi predavanjem robe prvom prijevozniku. Ovaj se paritet može koristiti za sve vrste transporta uključujući i multimodalni transport.

8) CIP (eng. *Carriage, insurance paid to*) – sve troškove snosi prodavatelj, uključujući i osiguranje uz naznaku mjesta odredišta. Upotrebljava se za sve vrste transporta, uključujući i multimodalni transport.

9) DPU (eng. *Delivered at place unloaded*) – znači da prodavatelj isporučuje robu i prenosi rizik na kupca kada je roba jednom istovarena iz pristiglog prijevoznog sredstva, stavljena na raspolaganje kupcu na imenovano odredišno mjesto ili na dogovoreno mjesto u tom mjestu, ako je dogovorena bilo koja od navedenih točki. Prodavatelj snosi sve rizike koji se odnose na dopremu i istovar robe na određeno mjesto odredišta

10) DAP (eng. *Delivered at place*) – prodavatelj stavlja kupcu robu na raspolaganje na dolaznom prijevoznom sredstvu pripremljeno za iskrcaj na odredištu. Trošak i rizik snosi prodavatelj dok roba nije isporučena.

11) DDP (eng. *Delivered Duty Paid*) – dužnost prodavatelja je da pokrije troškove transporta, kao i financijske zahtjeve prilikom carinjenja te dostave robe krajnjem korisniku. Ovdje imamo maksimalne obveze prodavatelja¹²

¹²http://www.hrvatski-izvoznici.hr/Cms_Data/Contents/hiz/Folders/dokumenti/~contents/BGL2KREHASERPNEM/incoterms-oznake.pdf

3.3.2. FIATA

(franc. *Federation internationale des Associations de Transitaires et Assimiles*) je Međunarodni savez špediterskih udruženja, kojeg su 31.05.1926. u Beču osnovali međunarodni špediteri koja danas obuhvaća 40 000 špediterskih i logističkih poduzeća, te zapošljava oko 10 milijuna špeditersko-logističkih stručnjaka u 150 država sa sjedištem u Zürichu.

Uloga organizacije je da unapređuje špeditersku djelatnost u svijetu, te da sudjeluje u radu drugih međunarodnih konvencija i dokumenata koji mogu utjecati na prijevoz robe i pružanje špediterskih usluga koje je najuočljivije kroz dokumente i obrasce koje je donijela sa svrhom pojednostavljanja rukovanja robom za vrijeme prijevoznog procesa i izvršenja dopreme robe do krajnjeg odredišta.

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.

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.

FBL - (engl. *Intermodal Transport Bill of Lading*) teretnica za intermodalni prijevoz- služi u intermodalnom prijevozu sa ciljem izbjegavanja uspostavljanja više prijevoznih isprava, bez obzira na broj korištenih prijevoznih sredstava različitih prometnih grana.

FWB - (engl. *Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill*) teretni list za multimodalni prijevoz - neutrživi teretni list za multimodalni transport, koji je po sadržaju i namjeni veoma sličan FBL teretnici.

FWR - (engl. *FIATA Warehouse Receipt*) špediterska skladišna potvrda- prenosiva isprava kojom se potvrđuje da je određenog dana, u određenom mjestu, u određenom skladištu roba uskladištena u prividno ispravnom stanju.

SDT - (engl. *Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods*) potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe- obrazac kojim pošiljatelj, ko nalogodavatelj špediteru, izjavljuje da je roba, koju špediter treba otpremiti, dopremiti ili tranzirati, odgovara zahtjevima prijevoza opasnih stvari prema važećim međunarodnim pravnim aktima.

SIC - (engl. *Shippers Intermodal Weight Certification*) potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu- izdaje se kao dokaz o bruto težini tereta u kontejnerima ili poluprikolicama, ako je njihova bruto težina veća od 29 000 funti ili 13 154 kg.

FFI - (engl. *FIATA Forwarding Instructions*) špediterske upute - obrazac s 21 rubrikom u koju špediterov nalogodavac upisuje sve bitne upute i instrukcije koje su špediteru potrebne za kvalitetno obavljanje konkretnog posla.¹³

¹³ <https://www.prometna-zona.com/fiata/>

3.4. Glavni poslovi špeditera

Osnovni je zadatak međunarodnog špeditera da oslobodi svojeg nalogodavca (izvoznika, uvoznika, proizvođača) cjelokupnog napora i brige oko otpreme, dopreme i provoza robe u međunarodnom prometu, kako bi nalogodavac mogao svu svoju pozornost usmjeriti na svoju osnovnu djelatnost.

Skupinu osnovnih poslova čine oni poslovi bez kojih se ne može ni zamisliti funkcioniranje sustava međunarodne špedicije.

Poslovi koje špediter obavlja u sklopu svoje osnovne djelatnosti nazivaju se glavni poslovi špedicije. Ti se poslovi u organizacijskom smislu mogu svrstati u slijedeće dvije funkcionalne cjeline:

1. Tarifno-konjunktorni poslovi – čija je osnovna funkcija prodaja špediterske usluge
2. Operativni poslovi – čija je osnovna funkcija proizvodnja špediterske funkcije

Poslovi od kojih se ove dvije cjeline sastoje u velikoj mjeri su povezani, u cilju povećanja produktivnosti i unaprjeđenja kvalitete i ponude usluga. Veće špediterske tvrtke imaju u svojoj organizacijskoj strukturi za pojedine skupine poslova specijalizirane zasebne odjele ili sektore (npr. Tarifno-konjunktorni odjel, Odjel zbirnog prometa, Sektor uvoz-izvoz, Sektor tranzit...)

3.4.1. Tarifno-konjunktorni poslovi

Tarifno-konjunktorni poslovi obuhvaćaju sve aktivnosti koje špediter, odnosno za to specijalizirani odjel špediterskog poduzeća, poduzima radi:

- Unaprjeđenja tržišne pozicije;
- Pružanje stručne pomoći komitentima i
- Pružanja stručne podrške operativnom sektoru tvrtke

Tarifno-konjunktorni odjel u stručnom smislu pokriva sve elemente špediterskih poslova a sastavljen je od komercijalista, stručnjaka za pojedine vrste prijevoza i stručnjaka za carinska pitanja. Najvažniji tarifno-konjunktorni poslovi vezani su uz slijedeće pojmove: istraživanje tržišta, akvizicija, ugovori i ponude za obavljanje špediterske usluge, stručni savjeti i informacije, instradacija, refakcije, stimulacije i agencijske provizije, reklamacije.

3.4.1.1. Istraživanje tržišta

S motrišta špeditera, istraživanje (obrada) tržišta u biti znači prikupljanje informacija o poslovnim aktivnostima subjekata ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta. Prikupljanje tržišne informacije predstavljaju osnovu za donošenje odluka u tekućem poslovanju, te za planiranje budućih poslovnih aktivnosti. Neki izvori poslovnih informacija su: neposredni kontakti sa subjektima ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta, korespondenti u inozemstvu, osobni kontakti i poznanstva s poslovnim ljudima, međunarodni sajmovi, organizirani skupovi...

3.4.1.2. Akvizicija

Akvizicija (lat. Equirire = pridobiti, privući) predstavlja skup aktivnosti koje špediter poduzima radi privlačenja odnosno pridobivanja novih komitenata i novih poslova. Izbor i način provedbe tih aktivnosti odražava njegovu poslovnu filozofiju i strategiju nastupa na tržištu. Glavne pretpostavke za uspješnu akviziciju su: istraživanje i praćenje tržišta, odgovarajući pristup potencijalnim korisnicima usluga, kvalitetna i cjelovita ponuda usluga špeditera, konkurentne cijene usluga te poslovni ugled špeditera. U sklopu aktivnosti vezanih uz akviziciju špediter daje stručne informacije i ponude u svezi prijevoza i carinjenja roba, bilo da odgovara na primljene upite zainteresiranih uvoznika i izvoznika ili da na taj način sam potiče poslovne kontakte s potencijalnim komitentima s kojima želi uspostaviti poslovnu suradnju.

3.4.1.3. Ponude

Ponuda za obavljanje špediterske usluge može se odnositi na određeni posao, primjerice uvoz ili izvoz određene pošiljke a može biti i općenita, s uvjetima koji su primjenjivi na sve pošiljke određenog komitenta. Prihvatanje ponude od strane komitenta u formalno-pravnom i praktičnom smislu ima isti značaj kao i zaključenje ugovora tj. obvezuje obje strane na primjenu uvjeta navedenih u ponudi (cijene, način obračuna usluge i troškova, uvjeti plaćanja...). Komitentima s kojima je uspostavio dugoročnu poslovnu suradnju špediter u pravilu nudi povoljnije uvjete od onih koji se primjenjuju za pojedinačne poslove. Ti se uvjeti određuju posebnim ugovorom između komitenta i špeditera temeljem kojeg špediter dobiva status kućnog špeditera.

3.4.1.4. Ugovori

Ugovor o obavljanju špediterske usluge uređuje sve pojedinosti poslovnih odnosa špeditera i komitenta a sadrži slijedeće osnovne elemente:

- Ugovorne strane,
- Predmet ugovora,
- Cijena i način obračuna,
- Uvjeti plaćanja,
- Datum stupanja na snagu, rok važnosti i otkazni rok,
- Odredba o primjeni općih uvjeta poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske,
- Pečat i potpis ovlaštenih osoba kod ugovornih strana

3.4.1.5. Stručni savjeti i informacije

Špediter je po prirodi svoga 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 savjetnik pri određivanju optimalnog prijevoznog rješenja, postavljanja vanjskotrgovinskog posla u domeni carinskih propisa, te izradi vanjskotrgovinskih kalkulacija.

3.4.1.6. Intradacija

Intradacija je određivanje prijevoznog puta i prijevoznog sredstva. Budući da pravo i odgovornost određivanje načina prijevoza i izbora prijevoznika ima ona stranka koja plaća prijevozne troškove, intradacija je kod izvršenja kupoprodajnog ugovora između kupca i prodavatelja podijeljena ugovorenim paritetom isporuke robe. Špediter obavlja intradaciju na temelju slijedećih elemenata:

- Paritet isporuke,
- Svojstva robe i ambalaže,
- Rok isporuke odnosno preuzimanja robe,
- Kalkulacija prijevoznih troškova,
- Aktualno stanje ponude prijevoznih kapaciteta,
- Aktualni uvjeti u međunarodnom prometu i mogućnost izvršenja prijevoza na zadanoj relaciji,
- Mogući posebni zahtjevi nalogodavca (komitenta).

3.4.1.7. Refakcije, stimulacije i agentske provizije

Osim naknade koja mu pripada za obavljanje špediterske usluge, značajne prihode špediter ostvaruje temeljem svoje uloge organizatora prijevoza.

Refakcija je povrat dijela ukupno plaćenih prijevoznih troškova (prevoznine) unutar određenog vremenskog razdoblja (npr. tijekom jedne godine). Špediteri koji stalno otpremaju i dopremaju velike količine roba dobivaju od prijevoznika i stimulaciju, to jest dodatnu nagradu ukoliko tijekom određenog vremenskog razdoblja predaju na prijevoz ukupnu količinu robe koja prelazi određeni iznos.

Provizija je naknada koju temeljem zaključenog agencijskog ugovora prijevoznik odobrava špediteru, kao naknadu za zapošljavanje prijevoznih kapaciteta. Ta se naknada obračunava u određenom postotku od ugovorene cijene prijevoza.¹⁴

3.4.2. Operativni poslovi

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

Špediter pritom prema trećim osobama – sudionicima u prijevoznom pothvatu nastupa u ime i za račun komitenta ili u svoje ime, a za račun komitenta. Tako primjerice kod ugovaranja prijevoza i zaključivanja ugovora o prijevozu kao i kod naručivanja prekrcajnih i skladišnih manipulacija, špediter prema prijevozniku odnosno luci ili robnom terminalu najčešće nastupa u svoje ime, a za račun komitenta. U carinskom postupku međutim, špediter zastupa svojega komitenta u svojstvu opunomoćenika (izravno zastupanje), to jest ispunjava i podnosi carinsku deklaraciju i druge podneske u carinskom postupku u ime i za račun komitenta.

Prijevozni i carinski dokumenti koji prate robu u međunarodnom prijevozu su standardizirani, a njihov je izgled i sadržaj propisan i određen međunarodnim konvencijama, kao i nacionalnim propisima. Na temelju dispozicije komitenta, većinu tih dokumenata u cijelosti ili djelomično ispunjava špediter, tijekom izvršenja pojedine faze otpreme odnosno dopreme roba.

Strukturu operativnih poslova čini niz funkcionalnih skupina radnji, 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 obilježjem koje njegovom zadatku daje dispozicija komitenta.

Prema špediterovoj ulozi u prijevoznom pothvatu, operativne poslove čine slijedeće skupine radnji:

- Prijam dispozicije i pozicioniranje,
- Disponiranje,

¹⁴ Ivanković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010. str. 129-134

- Zaključivanje prijevoznih kapaciteta,
- Ugovaranje prijevoza i postavljanje prijevoznih isprava,
- Ugovaranje prekrcaja i skladištenja,
- Osiguranje robe u prijevozu,
- Predaja robe na prijevozu i ukrcaj,
- Prihvat robe i iskrcaj,
- Angažiranje inspeksijskih službi,
- Zastupanje u carinskom postupku,
- Aviziranje.

3.4.2.1. 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. Ukoliko ne odbije dispoziciju, smatra se da je špediter preuzeo obvezu njezina izvršenja. Dispozicija mora sadržavati sve podatke koji su nužni špediteru da bi ju mogao ispravno i pravodobno izvršiti. Osnovni podaci koje komitent mora navesti u dispoziciji su

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

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

3.4.2.2. 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 subjekata u svrhu pravodobnog postupanja. Svrha disponiranja je da relativni sudionici prijevoza dobiju odgovarajuće upute u skladu s instradacijom kako bi se prijevoz odvijao nesmetano, bez nepotrebnih zastoja i utvrđenim rokovima. Pritom treba imati u vidu da ugovoreni paritet isporuke i dispozicija komitenta određuju špediteru u kojem dijelu prijevoznog pothvata on nastupa kao organizator prijevoza i kao takav preuzima odgovornost. Time je također određen obuhvat i sadržaj disponiranja.

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 špediter). 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.

3.4.2.3. Zaključivanje teretnog prostora

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

3.4.2.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava

Značaj špediterove uloge pri zaključivanju ugovora o prijevozu i ispostavljanju prijevoznih isprava proizlazi iz njegove primarne funkcije organizatora prijevoza. Ugovaranje prijevoza, bilo u svoje ime ili u ime komitenta, za špeditera je preduvjet izvršenja svoga osnovnog zadatka: otpreme odnosno dopreme robe. Pri zaključivanju ugovora o prijevozu, špediter prema prijevozniku najčešće nastupa u svoje ime, a za račun komitenta, te u tom smislu može biti naveden kao pošiljatelj, odnosno krcatelj u prijevoznj ispravi. Špediter se također u prijevoznj ispravi može pojaviti kao primatelj, odnosno stranka koju se avizira o prispijeću robe.

3.4.2.5. Ugovaranje prekrcaja i skladištenja robe

Poslovi prekrcaja i skladištenja predstavljaju funkcionalni dio procesa dopreme odnosno otpreme robe. U tehnološkom i organizacijskom smislu, uloga ovih poslova sastoji se u slijedećem:

- 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 centre...). Prekrcaj se može obaviti 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 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, kad za to postoji potreba, špediter ugovara obavljanje ovih usluga za to specijaliziranim poduzećima (luke, robni terminali...).

3.4.2.6. Transportno osiguranje robe

Transportno osiguranje robe (osiguranje robe u prijevozu) nije obvezatno. Špediter osigurava robu samo ako je to komitent u dispoziciji izričito zatražio. U tom smislu komitent treba navesti vrijednost osiguranja, relaciju (prijevozni put ili samo njegov dio), te osigurane rizike. Ukoliko komitent nije naveo koje rizike treba osigurati, špediter je dužan osigurati samo osnovne transportne rizike.

3.4.2.7. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj

Uloga špeditera u predaji robe na prijevoz, odnosno predaji robe prijevozniku, sastoji se u obavljanju funkcija pošiljatelja, odnosno kreatora, bilo da to radi u svoje ime ili u ime pošiljatelja – svojega komitenta. Roba koja se predaje na prijevoz mora biti spremna za prijevoz, to jest mora biti upakirana u transportnu ambalažu i predana prijevozniku kako to nalažu propisi i uzance

odnosno prometne grane. Dokumenti i radnje koje špediter pritom obavlja ovise o prometnoj grani i tehnologiji prijevoza i ukrcaja, svojstvima robe, te omogući posebnim zahtjevima komitenta.

3.4.2.8. Prihvat robe i iskrcaj

Uloga špeditera u smislu prijvata 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 u prijeznoj ispravi se često kao primatelj navodi špediter ili ako prijezna isprava glasi na stvarnog primatelja (korisnika robe), navodi se špediter kojeg treba izvjestiti o prispjeću robe. Slijedom toga, kod iskrcaja i prijvata robe špediter nastupa u svojstvu primatelja ili stranke koju se avizira o prispjeću. U suprotnom špediter mora dobiti posebnu punomoć primatelja temeljem koje može iskupiti prijeznu ispravu, odnosno zahtijevati od prijevoznika da otprema robu.

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

3.4.2.9. Angažiranje inspekijskih službi

Za uvoz i provoz roba određene vrste i namjene potrebno je odobrenje nadležnog ministarstva odnosno propisana je kontrola robe od strane nadležne inspekijske 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 inspekijske službe.

Odmah po prispjeću robe na granični prijelaz, prijeznik, 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 špediter.

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

3.4.2.10. Zastupanje u carinskom postupku

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

- 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 Ministarstva financija. Uvjeti za dobivanje ovog odobrenja propisani su „Zakonom o posebnim uvjetima za obavljanje poslova međunarodnog otpremništva u svezi sa carinjenjem robe“.

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

1. Na tehnološkoj razini omogućuje nesmetano odvijanje prijevoza robe, bez zastoja i ugovorenim rokovima.
2. Na komercijalnoj razini omogućuje smanjenje prijevoznih troškova, zbog izbjegavanje 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.

3.4.2.11. Aviziranje

Pod pojmom aviziranje 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 to primjerice:

- Predaja robe na prijevoz,
- Prelazak granice,
- Prispijeće robe u luku, željezničku postaju ili terminal,
- Prispijeće u krug carinarnice i carinjenje robe,
- Prekrcaj i daljnja otprema,
- Termin iskrcaja.

Špediter avizira komitenta okretanju pošiljke na dijelu prijevoznog puta koji se s obzirom na ugovoreni paritet isporuke nalazi u području njegove odgovornosti. Osim samog izvješćivanja komitenta okretanju pošiljke, aviziranje je bitno zbog pravodobnog poduzimanja svih radnji koje su neophodne za nesmetano odvijanje prijevoza te za prihvata robe.¹⁵

3.5. Specijalni poslovi špeditera

Poslovi koje špediter obavlja u manjem obujmu, da bi upotpunio skupinu usluga koje pruža, nazivaju se specijalni poslovi špeditera. U specijalne poslove špeditera spadaju:

- Kontrola kakvoće i količine robe,
- Uzimanje uzoraka,
- Praćenje prijevoza,
- Doleđivanje
- Izdavanje garantnih pisama,
- Zastupanje u slučaju havarije
- Naplata robe
- Leasing poslovi

3.5.1. Kontrola kakvoće i količine robe

Kontrola kakvoće robe provodi se kod sirove robe i poluproizvoda dok se kod robe industrijske proizvodnje ne provodi 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 osposobljene 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 su brojanjem, vaganjem, mjerenjem i dr.

3.5.2. 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 se uzorak naziva i reprezentativnim uzorkom. Uzorak

¹⁵ Ivanković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010. str. 134-177

smiju uzimati samo specijalizirana poduzeća i tvrtke koje su registrirane za poslove kontrole kvalitete. Uzimanje uzoraka dopušteno je samo na početnim ili završnim točkama prijevoznog puta, odnosno na mjestu otpreme ili u trenutku carinjenja. Iz jedne pošiljke smije se uzeti najviše 3 kg robe odnosno 10 komada. Pri postupku uzimanja uzoraka potrebna je nazočnost ovlaštene osobe za uzimanje uzoraka, predstavnik prijevoza, carinik i druge zainteresirane osobe. Nakon postupka uzimanja uzorka, roba se pakira, pečati se, te se dalje otprema d mjesta gdje će se utvrditi kakvoća robe.¹⁶

3.5.3. Praćenje prijevoza

Praćenje robe se organizira na zahtjev komitenta ako se radi o visoko vrijednoj robi, 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.

3.5.4. 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.¹⁷

3.5.5. Izdavanje garantnih pisama

Izdavanje garantnih pisama pojavljuje se u pomorskom 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 pisana je dopušteno i kada brod s teretom dođe u iskrajnu 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.¹⁸

¹⁶ Matić B.: Međunarodno poslovanje - institucije, pravila, strategije, Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2016., str. 313, 314

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

¹⁸ Matić B.: Međunarodno poslovanje - institucije, pravila, strategije, Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2016., str. 314

3.5.6. 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.

3.5.7. 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.

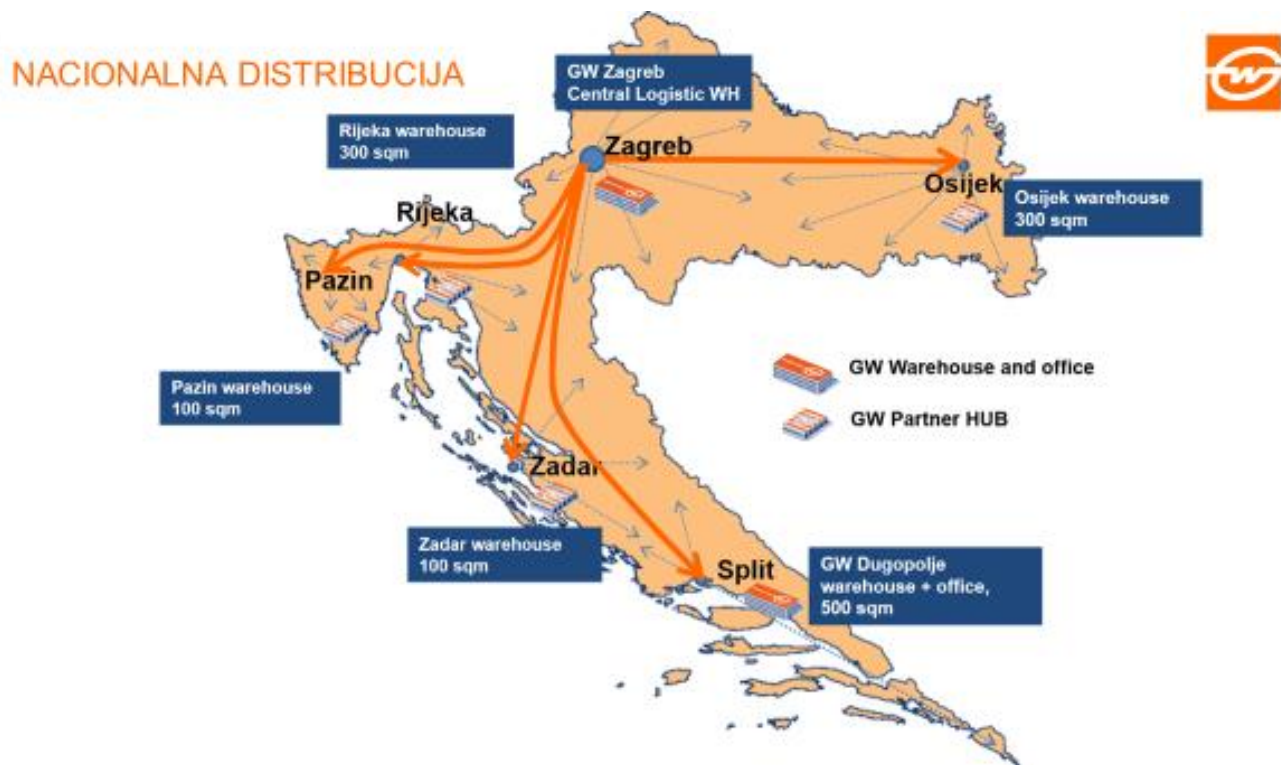
3.5.8. Leasing poslovi

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.¹⁹

¹⁹ Ivanković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010. str 177-199

4. Analiza oblika prijevoza kod davatelja logističkih usluga

Kao davatelja logističkih usluga, u ovom radu za primjer će se uzeti tvrtka Gebrüder Weiss d.o.o. Gebrüder Weiss GmbH je austrijska tvrtka koja se bavi prijevozno-logističkim poslovima te joj je sjedište u Lauterachu u Vorarlbergu u Austriji. Gebrüder Weiss Hrvatska d.o.o. je jedna od filijala kojoj je sjedište u Svetoj Nedelji u Hrvatskoj. Ova tvrtka se kroz svojih 500 godina postojanja stalno razvijala te je postala jedna od vodećih prijevoznčkih i logističkih tvrtki u Europi. Gebrüder Weiss GmbH globalno zapošljava više od 7000 ljudi, imaju više od 700 000 m² logističkog prostora te posluju u središnjoj i jugoistočnoj Europi, Aziji i Sjevernoj Americi. U Hrvatskoj su prisutni od 2000. godine i postepeno se šire te imaju više od 140 zaposlenih, 2 velika skladišta (Zagreb i Dugopolje) i udio paletnih mjesta na skladištima na još 4 lokacije u Hrvatskoj.



Slika 1: Gebrüder Weiss-ova distribucijska mreža u Hrvatskoj

Izvor: Gebrüder Weiss d.o.o.

Gebrüder Weiss d.o.o. poslovanje u vezi s organizacijom prijevoza strukturirano je tako da se organizacija prijevoza prvo dijeli na urede posebno zbirnog i posebno direktnog prijevoza. Nakon utvrđivanja načina prijevoza, je li zbirni ili direktni, organizaciju prijevoza preuzimaju uredi pomorskog, zračnog i cestovnog prijevoza koji onda rade zajedno ako je u pitanju multimodalni način prijevoza. Najvažniji kriterij po kojima određuju hoće li se prijevoz vršiti direktno ili zbirno je tonaža. Naime, ako masa pošiljke prelazi 2 tone uglavnom se koristi direktni prijevoz. Naravno,

za svaki pojedini slučaj se prvo prate zahtjevi klijenta jer je najvažnija točka politike poslovanja ove tvrtke zadovoljavanje te optimizacija zahtjeva klijenata. Proces organizacije prijevoza nadalje uključuje carinski ured koji obavlja poslove carinskih formalnosti te carinskih pojednostavljenja za koje su certificirani od strane Središnjeg ureda Carinske uprave koje je pod ingerencijom Ministarstva financija, ako je u pitanju prijevoz robe u treće zemlje, to jest izvan Europske unije. Također surađuju sa svojim filijalama te drugim sestrinskim firmama kako bi što je više moguće optimizirali zahtjeve klijenta.

U nastavku će se objasniti put jedne pošiljke, koji je i grafički prikazan na Slici 2., na nacionalnoj razini u Gebrüder Weiss d.o.o. sustavu.

Klijent, to jest nalogodavac, naručuje prijevoz pošiljke od tvrtke Gebrüder Weiss d.o.o. putem interneta pomoću internet aplikacije *I-Order*. Gebrüder Weiss d.o.o. prima narudžbu te izdaje naljepnicu s barkodom koju klijent skenira kod predaje pošiljke na prijevoz (1. točka skeniranja). Gebrüder Weiss d.o.o. obavlja prijevoz pošiljke do svojeg centralnog skladišta gdje se ponovno obavlja skeniranje (2. točka skeniranja) kao potvrda da je pošiljka zaprimljena u njihov sustav skladišta. O lokaciji primatelja ovisi hoće li Gebrüder Weiss d.o.o. direktno obaviti prijevoz pošiljke do primatelja ili će prvo otpremiti pošiljku u regionalno skladište pa nakon toga do primatelja. Kada Gebrüder Weiss d.o.o. dopremi pošiljku do primatelja, primatelj obavlja skeniranje (3. točka skeniranja) kao potvrdu da je pošiljka predana primatelju.




Slika 2: Opis puta jedne pošiljke u nacionalnom sustavu Gebrüder Weiss d.o.o. -a

Izvor: Gebrüder Weiss d.o.o.

Sva ova skeniranja se obavljaju kako bi se napredak pošiljke mogla pratiti putem interneta preko određenih aplikacija kao što je to *Track and Trace* sustav koju Gebrüder Weiss d.o.o. nudi kao jednu od najvažnijih dodatnih usluga.

Gebrüder Weiss d.o.o. na ovaj način nudi klijentu garanciju kvalitete usluge prijevoza, što je izrazito važan dio posla kod davatelja logističkih usluga jer se na taj način podiže pouzdanost tvrtke, uvjerljivost uspješnosti te povećanje konkurentnosti na tržištu davatelja logističkih usluga.

The screenshot displays the Gebrüder Weiss Track and Trace application interface. At the top, there is a navigation bar with the company logo and links for 'Help' and 'Log off'. Below the navigation bar, there are links for 'Consignment inquiry', 'Consignment overview', and 'Consignment detail'. The main content area is titled 'Consignment detail' and contains a table with the following data:

Position/consignment no	Order no.	Date	Weight	Colli
		13.03.2008	431.00	2

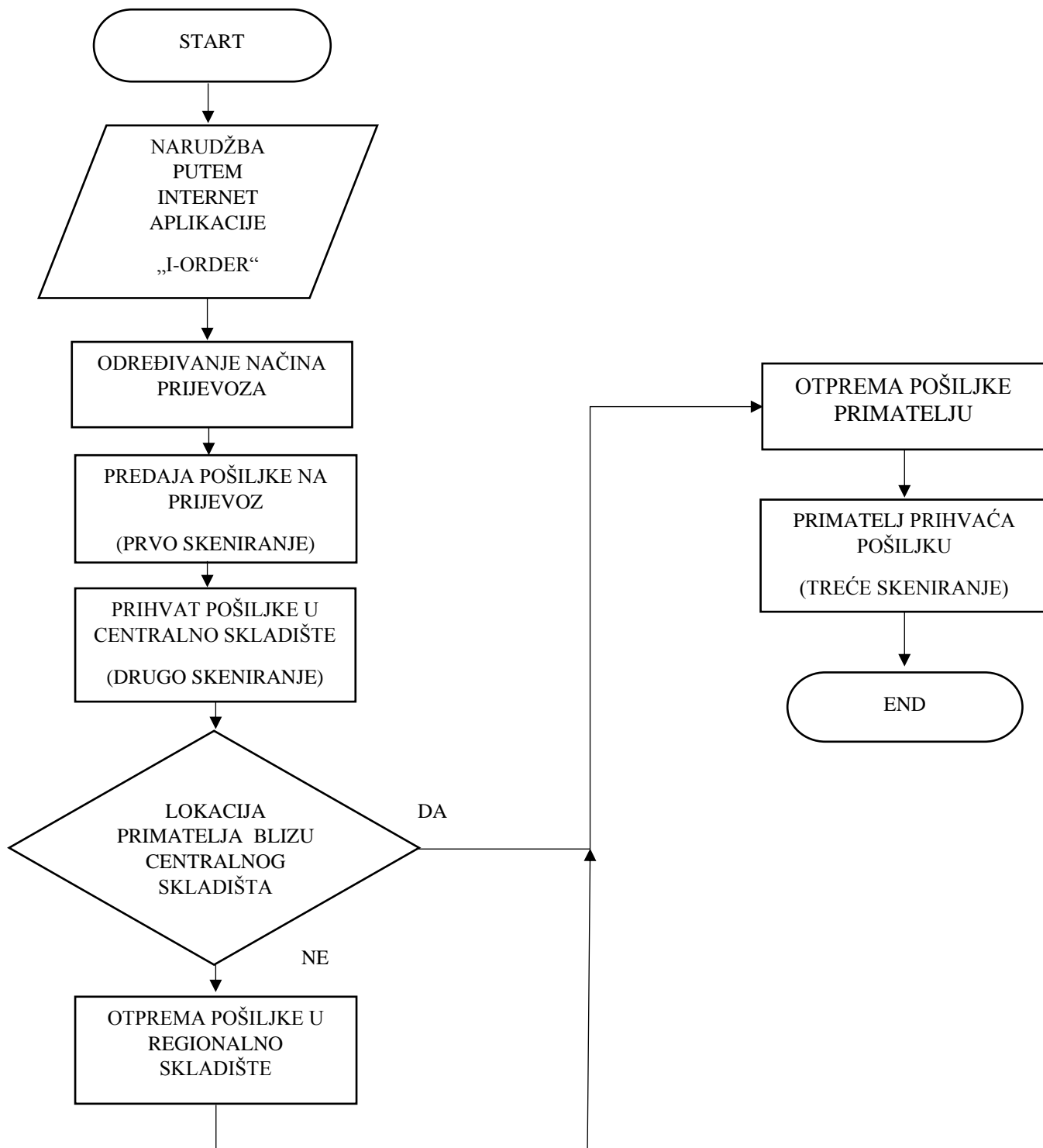
Below the table, there are sections for 'Consignor' (Testconsignor) and 'Consignee' (Testconsignee). The 'Status history' section contains a table with the following data:

Code	Description	Information	Receipt place	Date/Time
	Sendung auf dem Weg zum Empfänger			13.03.2008 08:55
	delivered - clean receipt		Schwaerzler	13.03.2008 08:45
	consignment on main way			12.03.2008 20:23

At the bottom, there are navigation links for 'Packages', 'Proof of Delivery', and 'Invoice', along with 'E-mail' and 'Telephone' links.

Slika 3: *Track and trace* aplikacija

Izvor: Gebrüder Weiss d.o.o.



Slika 4: Dijagram toka puta jedne pošiljke u sustavu Gebrüder Weiss d.o.o.

Izvor: Izradio autor

5. Racionalizacija prijevoznih troškova

U užem smislu, pod troškovima se razumijeva potrošnja resursa zbog izrade novih proizvoda. Tako shvaćeni troškovi imaju karakter prenesene vrijednosti. Prema pojmovnom određenju u najužem smislu troškovi predstavljaju svjesno uništavanje korisnih resursa u procesu proizvodnje s namjerom da se time dobiju još korisniji proizvodi odnosno neki drugi učinci. Iz toga proizlazi da troškovi predstavljaju vrijednosno izražene utroške rada, materijala, trajne i tekuće imovine te tuđih usluga zbog ostvarivanja određenih učinaka. To može biti proizvod, roba ili usluga.²⁰

5.1. Prijevozni troškovi

U širem smislu riječi, prijevozni troškovi predstavljaju dio prometnih troškova koji nastaju prilikom prijevoza ljudi, robe vijesti, informacija i energije s jednog mjesta na drugo. U takvoj se djelatnosti troše prijevozna sredstva i ljudska radna snaga koja sudjeluje u tom procesu. Iz toga proizlazi da je prijevozna djelatnost sastavni dio društvene proizvodnje koja je neizbježna u funkciji dostave proizvoda rada potrošaču, te se prijevozni troškovi iskazuju u cijeni i vrijednosti proizvoda. Prijevozna industrija dodaje vrijednost prijevoznim proizvodima, i to dijelom prenošenjem prijevoznih sredstava, a dijelom dodavanjem vrijednosti prijevoznim radom. Naime, prijevoz robe sastavni je dio procesa proizvodnje koja traje do onog trenutka dok ne stigne do krajnjeg potrošača, odnosno to je produžetak gospodarskog procesa koje se obavlja u sastavu prometnog procesa i za prometni proces.

U užem smislu riječi, prijevozni troškovi se promatraju kao troškovi proizvodnje čija visina djeluje na formiranje vrijednosti robe koja se prevozi. Radna snaga, u prometnom procesu, aktivira materijalne čimbenike procesa proizvodnje, prijevoznih sredstava i predmete rada, te prenosi vrijednost njihova trošenja na uslugu i dodaje novu vrijednost uloženog rada. Ti troškovi se dodaju troškovima proizvodnje roba koje se prevoze. Na taj način, oni se pojavljuju kao dodatni troškovi troškovima proizvodnje i čine sastavni dio ukupnih troškova proizvodnje robe.

Međutim, kako svaki proces rada u prometu nije dodatni proces procesa proizvodnje, tako nisu ni svi prijevozni troškovi dodatni troškovi proizvodnje. Proces prijevoza može se dvojako pojaviti kao dodatni proces rada procesu proizvodnje, a time se i prijevozni troškovi mogu pojaviti u dvojakom obliku kao dodatni troškovi proizvodnje.

Prvi oblik dodatnog procesa rada procesu proizvodnje pojavljuje se u prijevozu robe, za proizvodnu potrošnju, odnosno u transportiranju proizvoda koji se preko prometa i kroz prometni proces prevoze u drugo poduzeće gdje će stupiti u novi proces proizvodnje, to jest u proizvodnu

²⁰ M. Bukljaš Skočibušić, Ž. Radačić, M. Jurčević: Ekonomika prometa, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2011. str. 165

potrošnju ili kao sredstvo za rad ili kao predmet rada. Ovdje se prijevozni troškovi pojavljuju kao dodatni, i to nekoliko puta od primarne proizvodnje do proizvodnje gotovih proizvoda.

Drugi oblik tako zvanog prometnog trošenja prijevoznih usluga nastaje pri prijevozu robe iz proizvodnje u široku potrošnju. Tu se također prijevozni troškovi pojavljuju kao dodatni troškovi proizvodnje, iz razloga što se proces rada smatra dodatnim procesom proizvodnje kojim se dovršava proces proizvodnje uporabne vrijednosti, ali tek njenim dostavljanjem u potrošnju.²¹

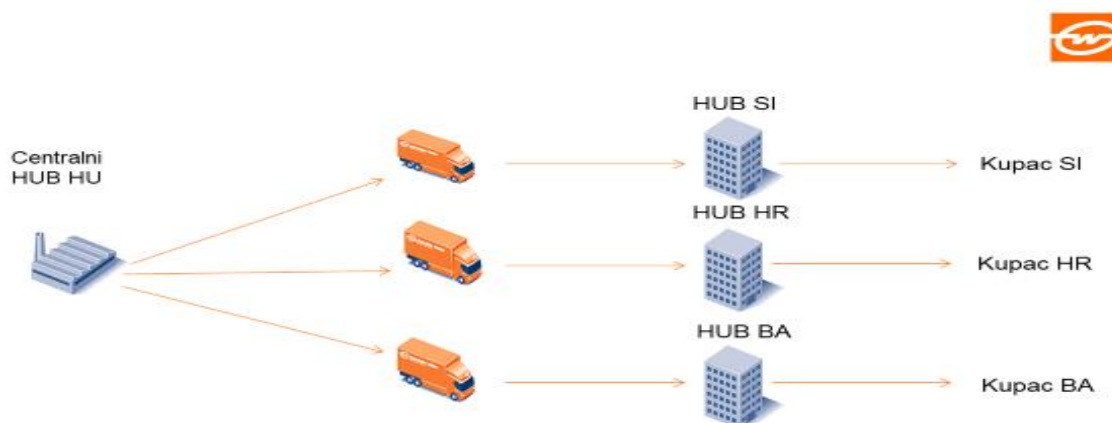
5.2. Optimizacija opskrbnog lanca

Za potrebe izrade studije slučaja ovog završnog rada uzet je primjer tvrtke Gebrüder Weiss d.o.o. gdje će se opisati i objasniti optimizacija opskrbnog lanca dva njihova komitenta. Radi zaštite privatnosti ta dva komitenta, dodijelit će se ime komitent A i komitent B.

Komitent A je distributer široke potrošnje za područje Republike Slovenije, Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine. Njihovo distributivno rješenje prije optimizacije koju je tvrtka Gebrüder Weiss d.o.o. kasnije obavila je bilo da tri puta tjedno angažira direktne kamione za utovar na centralnom skladištu u Budimpešti (Mađarska) za svaku od tri zemlje bez obzira na količinu robe.

- Utovar: dan A do 17:00 u Budimpešti
- Istovar: dan B kod kurira
- Dostava: dan B i C za sve zemlje

Tvrtki je bio zadatak ubrzati i povećati redovitu dinamiku isporuka uz mogućnost zadržavanja ili snižavanja fiksnih troškova.



Slika 5: Prikaz postojećeg modela opskrbnog lanca

Izvor: Gebrüder Weiss d.o.o.

²¹ M. Bukljaš Skočibušić, Ž. Radačić, M. Jurčević: Ekonomika prometa, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2011. str. 179-180

U optimizaciji opskrbnog lanca za komitenta A, tvrtka Gebrüder Weiss d.o.o. je pristupila prijevoznom dijelu opskrbnog lanca. Naime, umjesto tri kamiona koji direktno vrše prijevoz robe do svake zemlje, Gebrüder Weiss d.o.o. je uveo svoje mega kamione, to jest *Jumbo Swap Bodies* koji imaju kapacitet do 38 europaletnih mjesta. Na taj bi način jedan takav mega kamion krenuo iz centralnog skladišta u Budimpešti, dopremio robu do Gebrüder Weiss d.o.o. centralnog skladišta u Republici Hrvatskoj te onda izvršio istovar robe za Republiku Hrvatsku, izvršio pretovar te odaslao dva kamiona, jedan za Republiku Sloveniju, jedan za Bosnu i Hercegovinu.



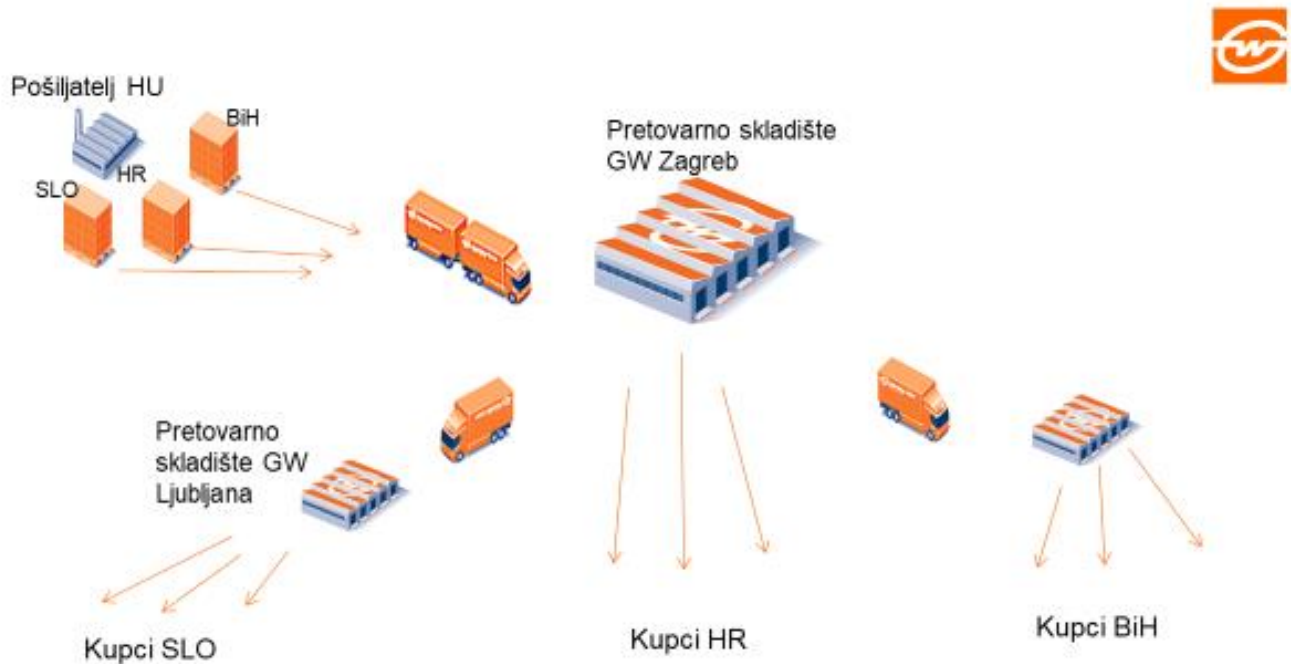
Slika 6: Gebrüder Weiss mega kamioni, *Jumbo Swap Bodies*, 38 europaletnih mjesta

Izvor: Gebrüder Weiss d.o.o.

Operativni proces predloženog rješenja:

- Dan A: utovar do 17:00h u kamion s dvije prijevozne jedinice (jedna jedinica – Bosna i Hercegovina, carinsko obilježje; druga jedinica – roba za Republiku Hrvatsku i Republiku Sloveniju)
- Dan A: do 00:00h kamion pristiže u skladište Gebrüder Weiss d.o.o. u Republici Hrvatskoj
- Dan B: 00:30h – kamion ostavlja prikolicu s robom namijenjenom za Republiku Hrvatsku i Republiku Sloveniju te s drugom jedinicom nastavlja prijevoz za BiH
- Dan B: do 01:30h – iz jedinice za Republiku Hrvatsku i Republiku Sloveniju, za robu za Republiku Hrvatsku se vrši istovar u skladište, a roba za Republiku Sloveniju se automatski pretovaruje na drugo vozilo koje se odmah upućuje za Republiku Sloveniju
- Dan B: do 04:00h – kamion s robom za Republiku Sloveniju stiže u skladište Gebrüder Weiss d.o.o. u Ljubljani
- Dan B: istovremeno u 04:00h – počinje proces dostave robe za Republiku Hrvatsku i Republiku Sloveniju

- Dan B: 09:00h – kamion s robom za Bosnu i Hercegovinu stiže u Sarajevo
- Dan B: do 12:00h – carinjenje robe u Bosni i Hercegovini
- Dan B: do 16:00h roba je dostavljena kupcima u cijeloj Republici Sloveniji, te središnjem dijelu Republike Hrvatske
- Dan C: dostava robe kupcima u ostatku Republike Hrvatske i cijeloj Bosni i Hercegovini



Slika 7: Grafički prikaz predloženog rješenja

Izvor: Gebrüder Weiss d.o.o.

Komitent A je bio zadovoljan s ovim prijedlogom optimizacije njegovog opskrbnog lanca te ga je primijenio. Komitentu A je to bilo zadovoljavajuće rješenje iz više razloga. Komitent A je imao dnevnu isporuku za sve zemlje umjesto prethodnih tri puta tjedno, imao je optimalnu iskoristivost prijevoznih kapaciteta, manje vozača te najvažniji dio, a to je sniženje troškova na godišnjoj razini od čak 20%.

Tablica 1: Optimizacija opskrbnog lanca komitenta A

	UČESTALOST PRIJEVOZA	VRSTA KAMIONA	ODREDIŠTE	KARAKTERISTIKE
Prije	tri puta tjedno	direktni kamion	RH/SLO/BiH	veći broj vozača po vožnji, veći broj početnih i završnih operacija
Poslije	svaki dan	mega kamion	RH → SLO/BiH	godišnji troškovi sniženi za 20%, veći prijevozni kapacitet, dnevna isporuka

Izvor: Izradio autor

U drugom primjeru imamo slučaj gdje je komitent B tvrtka koja ima posebne uvjete prijevoza radi prirode njihovog poslovanja. Naime, jedan od najvažnijih parametara za prijevoz sirovina i poluproizvoda za njihovu proizvodnju je vrijeme, to jest vremenska točnost kod isporuke.

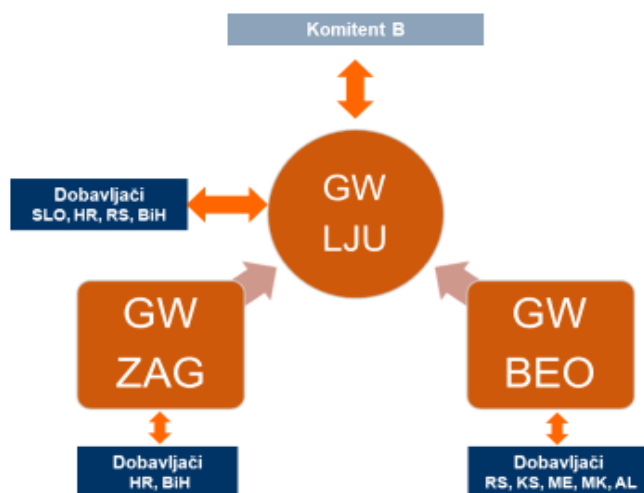
Za potrebe svoje proizvodnje u Europi komitent B angažira razne proizvođače iz jugoistočnog dijela Europe, a to su: Slovenija, Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Srbija, Kosovo, Crna Gora, Albanija te Makedonija.

Struktura opskrbnog lanca je bila takva da je komitent B za cijelu regiju koristio razne logističare koji su dopremali robu u njegove tvornice u Njemačkoj, Belgiji, Češkoj, Slovačkoj i Mađarskoj.

Komitent B je želio optimizirati svoj opskrbni lanac te je odredio uvjete po kojima se treba optimizirati opskrbni lanac. Uvjeti komitenta B su bili: strogo definirani rokovi preuzimanja i dostave robe, obaveza elektroničkog praćenja istovara preko interneta te visoke kazne u slučaju kašnjenja.

Cilj kod optimizacije opskrbnog lanca komitenta B je osigurati jednog logističara za cijelu regiju, ubrzati dinamiku isporuke, osigurati točnost isporuka te smanjiti troškove opskrbnog lanca.

Zbog navedenih uvjeta, specifičnosti proizvoda te obujma prijevoza Gebrüder Weiss d.o.o. se morao ujednačiti sa svojim filijalama u Srbiji i Sloveniji. Pri samom prijevozu, radi definiranih uvjeta koristili su se mega kamioni jer je bilo potrebno osigurati minimalno 100 m³ prijevoznog kapaciteta.



Slika 8: Grafički prikaz predloženog rješenja

Izvor: Gebrüder Weiss d.o.o.



Slika 9: Geografski prikaz predloženog rješenja

Izvor: Gebrüder Weiss d.o.o.

Gebrüder Weiss d.o.o. je predložio rješenje da se po njegovim centralnim skladištima u Hrvatskoj, Sloveniji i Srbiji konsolidiraju sve pošiljke iz jugoistočne Europe na taj način da se od proizvođača iz Srbije, Kosova, Crne Gore, Makedonije i Albanije pošiljke konsolidiraju u centralnom skladištu u Beogradu, pošiljke iz Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine dopremaju se u centralno skladište u Zagrebu te dopremanje pošiljaka od određenih dobavljača u centralno skladište u Ljubljani. Nadalje svojim zbirnim linijama Gebrüder Weiss d.o.o. šalje sve pošiljke dopremljene u centralno skladište u Zagrebu i u centralno skladište u Beogradu u centralno skladište u Ljubljani. Nakon prikupljanja svih pošiljaka od svih dobavljača u centralno skladište u Ljubljani, Gebrüder Weiss d.o.o. organizira direktni ili zbirni prijevoz pošiljaka do proizvodnih točaka komitenta B po potrebi svake pojedine proizvodne točke u zemlje koje su prethodno navedene. Predloženo rješenje tako nudi jednog logističara - Gebrüder Weiss Slovenija, uz informatičku povezanost sustava dopreme i otpreme pošiljaka konsolidacija pošiljaka po filijalama je optimalna i isplativa, omogućen je elektronički sustav praćenja istovara što nudi garanciju kvalitete prijevoza po vremenskom parametru te sniženje troškova na godišnjoj razini od 15%.

Tablica 2: Optimizacija opskrbnog lanca komitenta B

UVJETI	CILJ	RJEŠENJE
definirani rokovi otpreme i opreme	jedan logističar za cijelu regiju	konsolidacija pošiljaka od dobavljača iz JI Europe u centralnom skladištu
elektroničko praćenje istovara	dinamika isporuke	direktni ili zbirni prijevoz po potrebi
kazne za kašnjenje	točnost isporuke	elektroničko praćenje istovara
	manji troškovi	godišnji troškovi sniženi za 15%

Izvor: Izradio autor

6. Zaključak

Špedicija kao ustaljen pojam diljem svijeta postaje stvar prošlosti koja je razne špeditere i špediterske tvrtke, preko digitalne revolucije koja se dogodila početkom ovog stoljeća, transformirala u svojevrstne logističke operatere koji kao proizvođači logističkih usluga koordiniraju, organiziraju i/ili izvršavaju sve aktivnosti u logističkim procesima.

Špediteri koji su obavljali poslove špedicije, danas se preobražavaju u logističke operatere, kao što je već u uvodu spomenuto, ili specijaliziraju za druge poslove osim carinskog zastupanja radi promjena uvjeta koje moderno poslovanje zahtjeva. Suvremeni špediteri prisiljeni su širiti ponudu špediterskih usluga kako bi uspjeli koordinirati, organizirati i obavljati sve aktivnosti unutar logističkih sustava. Danas, u takvim novim uvjetima modernog poslovanja uz sve veću konkurenciju opstaju samo oni špediteri koji su dovoljno fleksibilni prihvatiti i prilagoditi se takvim uvjetima. Također, bez pravilno definirane poslovne politike koja ujedno i predviđa buduće događaje, špediterske tvrtke ne mogu održati stabilnost niti sigurnost poslovanja, pa tako ne bi mogle opstati u logističkom sustavu kao pružatelji logističkih usluga.

Iz prethodno navedenih primjera na tvrtki Gebrüder Weiss d.o.o. možemo vidjeti kako se ta tvrtka preobrazila, unatoč svojoj dugoj povijesti, te prihvatila nova pravila poslovanja s kojim je uspjela doći u vrh davatelja logističkih usluga. To je uspjela tako što je preuzela glavne špediterske ciljeve, kao što su smanjenje troškova organizacije prijevoza robe, optimalno rukovanje prijevoznim resursima, kontrola kvalitete prijevoza u smislu rokova dostave, sigurnosti sadržaja prijevoza i carinskog zastupanja te otvorenost prema raznovrsnim idejnim rješenjima. Te ciljeve je uključila u suvremen način poslovanja koje koristi suvremenu tehnologiju kako bi pružila najbolju moguću logističku uslugu i bila veliki konkurent na tržištu davatelja logističkih usluga.

Na kraju, ovim radom se želi pokazati važnost i nužnost logistike i pružatelja logističkih usluga u suvremeno doba kod prijevoza robe jer svojim radom, pružatelji logističkih usluga svojom organizacijom opskrbnih lanaca omogućuju raznim proizvođačima uspješno poslovanje, a kupcima kvalitetnu i nužnu opskrbu.

Literatura

1. Buntak K., Grgurević D., Droždek I.: Međusobni odnos logističkih i transportnih sustava, 2012.
2. Ivanković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
3. Malindžak D., Kačmary P., Ostasz G., Gazda A., Zatwarnicka-Madura B., Lorek M.: Design of Logistic Systems, 1st edition, 228 Park Ave., New York, U.S.A.
4. Grzelakowski A. S.: Global Container Shipping Market Development and Its Impact on Mega Logistic Systems, TransNav, Volume 13, Number 3, 2019.
5. Golac B.: Organizacija i tehnika prijevoza tereta u cestovnom prometu, Škola za cestovni promet – Zagreb, Zagreb, 2007.
6. Bendeković J., Vuletić D., Gotovac M.: Uloga i važnost špeditera u lancu opskrbe, 2013.
7. Turina A.: Međunarodna špedicija, Rijeka: Viša pomorska škola: Zavod za pomorsku navigaciju i pogon broda, 1965-1966.
8. Pavlič Skender H., Grčić Fabić M.: Logistički špediter u fokusu prometnog i gospodarskog sustava, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2013.
9. Matić B.: Međunarodno poslovanje - institucije, pravila, strategije, Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2016.
10. Bukljaš Skočibušić M., Radačić Ž., Jurčević M.: Ekonomika prometa, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2011.
11. URL: http://www.hrvatski-izvoznici.hr/Cms_Data/Contents/hiz/Folders/dokumenti/~contents/BGL2KREHASERPNEM/incoterms-oznake.pdf (Pristupljeno: srpanj 2020.)
12. URL: <https://www.prometna-zona.com/fiata/> (Pristupljeno: srpanj 2020.)

Popis slika

Slika 1: Gebrüder Weiss-ova distribucijska mreža u Hrvatskoj	25
Slika 2: Opis puta jedne pošiljke u nacionalnom sustavu Gebrüder Weiss d.o.o. -a	26
Slika 3: Track and trace aplikacija	27
Slika 4: Dijagram toka puta jedne pošiljke u sustavu Gebrüder Weiss d.o.o.	28
Slika 5: Prikaz postojećeg modela opskrbnog lanca.....	30
Slika 6: Gebrüder Weiss mega kamioni, <i>Jumbo Swap Bodies</i> , 38 europaletnih mjesta.....	31
Slika 7: Grafički prikaz predloženog rješenja	32
Slika 8: Grafički prikaz predloženog rješenja	34
Slika 9: Geografski prikaz predloženog rješenja	34

Popis tablica

Tablica 1: Optimizacija opskrbnog lanca komitenta A	33
Tablica 2: Optimizacija opskrbnog lanca komitenta B	35