

Prikaz poslova špedicije pri organizaciji kontejnerskog prijevoza robe

Petek, Patrik

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

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:119:765333>

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

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



Repository / Repozitorij:

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Patrik Petek

PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE PRI ORGANIZACIJI KONTEJNERSKOG
PRIJEVOZA ROBE

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2021.

Zagreb, 4. svibnja 2021.

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

ZAVRŠNI ZADATAK br. 6410

Pristupnik: **Patrik Petek (0135251474)**
Studij: **Inteligentni transportni sustavi i logistika**
Smjer: **Logistika**

Zadatak: **Prikaz poslova špedicije pri organizaciji kontejnerskog prijevoza robe**

Opis zadatka:

Opisati poslove špedicije općenito, a posebno specifičnosti organizacije kontejnerskog prijevoza. Prikazati ulogu špeditera pri organizaciji kontejnerskog prijevoza na praktičnom primjeru izvoza robe u Bangladeš

Mentor:



izv. prof. dr. sc. Ratko Stanković

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE PRI ORGANIZACIJI KONTEJNERSKOG
PRIJEVOZA ROBE

OUTLINE OF THE FREIGHT FORWARDING OPERATIONS AT
ORGANIZING CONTAINER TRANSPORT

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

Student: Patrik Petek

JMBAG: 0135251474

Zagreb, kolovoz 2021.

SAŽETAK

Organizacija kontejnerskog prijevoza je proces u kojem najvažniju ulogu ima špediter koji svojim znanjem i vještinama organizira prijevoz na najoptimalniji mogući način. U radu su prikazane najvažnije značajke kontejnera, prednosti, nedostaci, ciljevi, kao i poslovi špedicije u organizaciji prijevoza robe kontejnerima. U okviru studije slučaja, prikazan je primjer organizacije kontejnerskog prijevoza iz prakse.

KLJUČNE RIJEČI: kontejnerski prijevoz, organizacija, špediter

SUMMARY

Container transport organization is the process in which freight forwarders organize transport with their skills and knowledge through the most optimal way. The paper presents the most important features of containers, advantages, disadvantages, goals as well as forwarding activities in the organization of transport of goods by container. As part of case study, an example of the organization of container transport from practice is presented

KEY WORDS: container transport, organization, the freight forwarder

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. POSLOVI ŠPEDICIJE.....	2
2.1. Organizacija poslovanja špedicije	3
2.2. Osnovni poslovi špedicije	4
2.2.1. Tarifno–konjunktorni poslovi.....	4
2.2.2. Operativni poslovi	6
2.3. Specijalni poslovi špeditera	11
3. SPECIFIČNE ZNAČAJKE KONTEJNERSKOG PRIJEVOZA	14
3.2. Razvoj kontejnerskog prijevoza	14
3.3. Podjela i vrste kontejnera.....	15
3.4. Kontejnerski terminali	19
3.5. Kontejnerski brodovi	19
3.6. Prednosti i nedostaci kontejnerizacije	21
3.7. Prekrcajna mehanizacija na kontejnerskim terminalima	21
4. ULOGA ŠPEDITERA U KONTEJNERSKOM PRIJEVOZU ROBE.....	23
4.1. Izvoz robe	23
4.2. Uvoz robe	24
5. PRAKTIČNI PRIMJER ORGANIZACIJE KONTEJNERSKOG PRIJEVOZA ROBE.....	25
6. ZAKLJUČAK	28
LITERATURA	29
POPIS SLIKA	30
POPIS KRATICA	31
POPIS DIJAGRAMA.....	32
PRILOZI.....	33

1. UVOD

Kontejnarski promet, kao dio pomorskog prijevoza, gotovo svake godine bilježi periodični rast te i danas ima veliku ulogu u prijevozu i prekrcaju robe. Njegova važnost za pomorski promet stalno raste te tržište pomorskog prometa obilježava trend stalnog porasta kontejnerskog prometa. Trend stalnog porasta uzrokuje povećanje kapaciteta kontejnerskih brodova odnosno niže cijene prijevoza i globalizaciju svjetskog gospodarstva odnosno premještanje proizvodnje u zemlje s jeftinom radnom snagom.

Veliku ulogu u obavljanju uvoznih i izvoznih poslova ima špediter. On obavlja poslove vezane za organizaciju transporta, carinsko zastupanje pri uvozu odnosno izvozu robe, kao i ostale poslove vezane za to.

Cilj završnog rada je prikazati poslove špeditera općenito i poslove špeditera koje obavlja prilikom organizacije prijevoza robe kontejnerskim prijevozom. Rad je podijeljen u šest cjelina:

1. Uvod
2. Poslovi špedicije
3. Specifične značajke kontejnerskog prijevoza
4. Uloga špeditera u kontejnerskom prijevozu robe
5. Praktični primjer organizacije kontejnerskog prijevoza robe
6. Zaključak

U drugom poglavlju su opisani poslovi špeditera, odnosno glavni i specijalni. U trećem poglavlju prikazan je kontejnerski prijevoz i njegove specifične značajke. Četvrto poglavlje opisuje ulogu špeditera u kontejnerskom prijevozu robe odnosno poslove otpreme i dopreme. Konačno u petom poglavlju je prikazan praktični primjer organizacije kontejnerskog prijevoza robe iz prakse.

2. POSLOVI ŠPEDICIJE

Riječ špedicija dolazi od latinske riječi expedire što u prijevodu znači „odriješiti“ ili „urediti“ dok se u tehničkoj praksi prevodi s „otpremiti“ ili „otposlati“.¹ Porast potražnje za uslugama prijevoza robe zbog razvoja međunarodne trgovine je utjecao na razvoj prijevoznike djelatnosti koja svojom ponudom treba zadovoljiti tu potražnju. Tijekom vremena nametnuta je potreba za posebnom, specijaliziranom djelatnosti koja će prijevoznu ponudu i potražnju povezati.² Povezivanjem ponude i potražnje se omogućava korisnicima prijevoza osiguravanje odgovarajućih prijevoznih kapaciteta za prijevoz svoje robe te optimalno odvijanje prijevoznog procesa. Djelatnost čiji je ovo osnovni smisao i svrha naziva se špedicija.

U znanstvenoj i stručnoj literaturi razlikuju se pojmovi „špedicija“ i „špediter“. Špedicija predstavlja specijaliziranu djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme robe i sličnim poslovima s tim u vezi. S druge strane špediter je gospodarstvenik, pravna i fizička osoba koja se isključivo bavi organizacijom otpreme i dopreme robe kao i poslovima vezanim za zastupanje u carinskom postupku, osiguranju robe, kontroli dokumenata i slično. Špediter tijekom odvijanja prijevoznog procesa mora koordinirati sve sudionike tj. pošiljatelja, primatelja, prijevoznika, osiguratelja i carinu. Špediter mora imati stalnu kontrolu nad pošiljkom na čitavom prijevoznom putu. U slučaju da špediter ne stigne ili nije u mogućnosti obaviti sve potrebne poslove moguće je angažirati međušpeditera ili podšpeditera.

Međušpediter je pravna ili fizička osoba na koju je špediter prenio djelomično izvršenje špediterskog posla. Podšpediter je osoba na koju je špediter u cjelini prenio izvršenje špediterskog posla.³

Razlikujemo međunarodnu i nacionalnu špediciju. Nacionalna špedicija je specijalizirana gospodarska djelatnost koja obavlja poslove organizacije otpreme i dopreme robe isključivo unutar granica jedne države pri čemu se koristi isključivo domaćim prijevoznim sredstvima.

Pod poslove međunarodne špedicije podrazumijevaju se gospodarske usluge vanjskotrgovinskog prometa, odnosno poslovi kao što su: otprema robe iz vlastite u strane

¹ Ivanković Ć, Stanković R, Šafran M. Špedicija i logistički procesi, Zagreb, 2010., str 13.

² Babić D, Stanković R, Bajor I, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb, 2020, str. 1.

³ Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996.

zemlje (izvozna špedicija), doprema robe iz stranih u vlastitu zemlju (uvozna špedicija) i provoza robe između stranih preko vlastite zemlje.⁴

2.1. Organizacija poslovanja špedicije

U organizaciji poslovanja špediterskih tvrtki razlikuju se više vrsta, odnosno prema osnovnom obilježju poslovanja špedicije dijele se na čiste i mješovite:⁵

- Čiste špediterske tvrtke obavljaju samo špediterske poslove
- Mješovite špediterske tvrtke, osim špediterske djelatnosti, bave se trgovinom, prijevozom i sličnim poslovima.

Prema teritorijalnom obilježju međunarodne špedicije dijele se na kopnene, lučke i granične špediterske tvrtke.

Kopnene špediterske tvrtke organiziraju prijevoz robe i obavljaju ostale poslove u vezi s prijevozom robe u kopnenom prometu (željeznički prijevoz, cestovni prijevoz i unutarnja plovidba).

Lučke špediterske tvrtke nalaze se na dodirnim točkama dviju ili više prometnih grana te iz toga proizlazi njihova posebnost poslovanja koja je vezana uz prijelaz robe s jedne prometne grane na drugu. Lučke špediterske tvrtke se bave organizacijom prekrcaja, skladištenja, i ostalim poslovima vezanim za prihvata i otpremu robe.

Granične špediterske tvrtke smještene su na graničnim prijelazima otvorenim za međunarodni promet robe. Glavni posao je vezan za obavljanje carinskih i drugih formalnosti kada roba ulazi u carinski prostor.

Prema predmetu poslovanja špediterske tvrtke mogu biti:

- Specijalizirane za rad s određenom vrstom robe (žitarice, drva, vojne opreme i dr.)
- Specijalizirane za organizaciju prijevoza robe u određenoj prometnoj grani (pomorska špedicija, željeznička špedicija, cestovna špedicija itd.)

⁴ Zelenika R: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996, str. 51.

⁵ Babić D, Stanković R, Bajor I, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb, 2020, str. 8.

2.2. Osnovni poslovi špedicije

Osnovni poslovi špeditera su oni poslovi bez kojih sustav špedicije ne bi mogao funkcionirati. Oni se dijele na:

- Tarifno – konjunkturane poslove koji su u funkciji stručne podrške i prodaje špeditorske usluge
- Operativne poslove koji su u funkciji obavljanja špeditorske usluge

Poslovi od kojih se sastoje ove dvije cjeline su u velikoj mjeri povezani s ciljem povećanja produktivnosti i unaprjeđenja kvalitete i ponude usluga. U određenim špeditorskim tvrtkama za pojedine poslove postoji organizirana struktura odnosno zasebni odjeli i/ili sektori npr. odjel prodaje, sektor tranzita i slično.

2.2.1. Tarifno–konjunktorni poslovi

Tarifno-konjunktorni poslovi obuhvaćaju sve aktivnosti koje špediter poduzima radi unaprjeđenja svoje tržišne pozicije, pružanja stručno-konzultativne pomoći svojim komitentima i pružanja stručne podrške operativnom sektoru tvrtke.

Tarifno-konjunktorni odjel pokriva sve segmente špeditorskih poslova te je sastavljen od komercijalista, stručnjaka za pojedinu vrstu prijevoza i stručnjake za carinu i porez.

Najvažniji tarifno-konjunktorni poslovi vezani su za istrživanje tržišta i akviziciju, ugovori i ponude za obavljanje špeditorskih poslova, stručni savjeti i informacije, instradacija, refrakcije, stimulacije, provizije i reklamacije.⁶

Istraživanje tržišta predstavlja jedan od poslova špeditera koji su potrebni za prikupljanje informacija o ponudi i potražnji prijevoznih kapaciteta. Takve informacije su mu potrebne kako bi mogao biti konkurentniji i povoljniji na tržištu prijevoznih usluga. Potencijalni izvori poslovnih informacija za špeditera mogu biti neposredni kontakti sa subjektima ponude i potražnje, korespondenti u inozemstvu, osobni kontakti i poznanstva s poslovnim ljudima, državne institucije kao primjerice Gospodarska komora, međunarodni sajmovi, prezentacije, itd.

⁶ Ivanković Ć, Stanković R, Šafran M. Špedicija i logistički procesi, Zagreb, 2010., str. 129

Pod pojmom akvizicije smatramo skup aktivnosti koje špediter kao nositelj transportnog procesa mora pokušati privući nove poslove odnosno pridobiti nove komitente. Kako bi akvizicija bila uspješna potrebno je istražiti tržište, odgovarajuće pristupiti novim potencijalnim korisnicima, kvalitetna i cjelovita ponuda usluga, konkurentna cijena usluga i poslovni ugled špeditera. Konačno uz proširenje usluga i poslovnih aktivnosti, špediter jednaku pozornost mora posvetiti postojećim komitentima kako bi zadržao dobre poslovne odnose i potencijalnu buduću suradnju.⁷

Ponuda za obavljanje špediterskih usluga se odnos na određeni posao kao što je uvoz ili izvoz određene pošiljke. Prihvatanjem ponude od strane komitenta ima značaj sklapanja ugovora odnosno obvezuje špeditera da će prevesti robu iz jednog mjesta u drugo, a komitent da će za to platiti. Komitentima s kojima je uspostavio dugoročnu suradnju špediter nudi povoljnije uvjete od primjerice onih uvjeta koji se koriste za pojedinačne poslove.

Špediter kao nositelj cjelokupnog transportnog pothvata trebao bi sudjelovati i u izradi vanjsko trgovinskih kalkulacija za prodaju i kupovinu robe. Uključivanje špeditera u pripremu i ugovaranje vanjskotrgovinskih poslova dovodi do smanjenja prijevoznih troškova i rizika koji proizlaze iz prijevoza te do povećanja sigurnosti izvršenih obveza vezano za isporuku ili preuzimanje robe.

Instradacija je određivanje prijevoznog puta i prijevoznog sredstva. Strana koja plaća trošarinu ima pravo odrediti način prijevoza i izabrati prijevoznika. Za uspješnu instradaciju, ona koja je najpovoljnija za komitenta, špediter radi na temelju: pariteta isporuke, svojstva robe i ambalaže, roka isporuke tj. preuzimanja robe, kalkulacija prijevoznih troškova, aktualnog stanja ponude prijevoznih kapaciteta, aktualnih uvjeta u međunarodnom prometu i mogućih posebnih zahtjeva komitenta. Od više prijevoznih rješenja špediter će odrediti optimalno temeljem navedenih elemenata, tj. ono koje je najpovoljnije za komitenta. Ukoliko je komitent sam odredio instradaciju pošiljke, zadatak špeditera je da provjeri je li takvo rješenje optimalno.⁸

Osim naknade za obavljanje špediterske usluge, značajne prihode špediter ostvaruje temeljem svoje uloge organizatora prijevoza. Imaju pravo na refrakciju odnosno povrat dijela ukupno plaćenih prijevoznih troškova unutar određenog vremenskog razdoblja. Špediteri koji stalno otpremaju i dopremaju velike količine robe imaju pravo na stimulacije odnosno novčane

⁷ Babić D, Stanković R, Bajor I, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb, 2020, str. 128

⁸ Zelenika, R.: Temelji logističke špedicije, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2005

nagrade. Prijevoznik temeljem agencijskog ugovora odobrava špediteru proviziju kao nagradu za zapošljavanje prijevoznih sredstava. Nositelj prava 7 iz ugovora ima pravo na reklamaciju odnosno na povrat više neplaćenih prijevoznih troškova, kao i na naplatu drugih potraživanja.⁹

2.2.2. Operativni poslovi

Operativni poslovi spadaju u glavne poslove špeditera u izvršavanju dispozicije komitenta odnosno poslove otpreme i dopreme robe u međunarodnom prometu. Struktura operativnih poslova sastavljena je od niza kronoloških događaja koji se izvršavaju u pojedinoj fazi prijevoznog pothvata. Struktura operativnih poslova može se podijeliti u dvije grupe:

1. Prema špediterovoj ulozi u prijevoznom pothvatu, operativni poslovi su:
 - primitak naloga (dispozicije) i pozicioniranje
 - disponiranje
 - zaključivanje prijevoznih kapaciteta
 - ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava
 - ugovaranje prekrcaja i skladištenja
 - osiguranje robe u prijevozu
 - predaja robe na prijevoz i ukrcaj
 - prihvat robe i iskrcaj
 - angažiranje inspekcijskih služba
 - zastupanje u carinskom postupku
 - aviziranje komitenta

2. Prema smjeru kretanja robe, odnosno vrsti vanjskotrgovinskog posla, operativni poslovi se svrstavaju na:¹⁰
 - poslovi dopreme, odnosno uvoza
 - poslovi otpreme, odnosno izvoza
 - poslovi provoza (tranzita)
 - sajamski poslovi

Sve poslove u vezi s dopremom odnosno otpremom robe špediter obavlja na temelju naloga odnosno dispozicije. Dispozicija predstavlja dokument kojim

⁹ Ivaković Č., Stanković R. i Šafran M. Špedicija i logistički poslovi. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti. 2010. str. 132

¹⁰ Babić D, Stanković R, Bajor I, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb, 2020, str. 133

nalogodavac daje nalog i ovlaštenje špediteru za otpremu odnosno dopremu robe, zastupanje u carinskom postupku, kao i za obavljanje drugih radnji u svezi s tim. Nalogodavac ovjerava dispoziciju te samim time odgovara za ispravnost podataka prema carinskom zakonu. U slučaju da roba nije u skladu s upisanim podacima krivnju snosi nalogodavac.

Osnovni podaci koji se traže od komitenta, odnosno koje komitent mora navesti u svom nalogu su:

- podaci o komitentu i mjestu isporuke robe
- podaci o primatelju
- broj izvoznog, odnosno uvoznog zaključka
- podaci o robi
- 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

Postoje dvije vrste dispozicije, dispozicija za uvoz i dispozicija za izvoz. Dispozicija se izdaje na posebnim obrascima u kojim se upisuju podaci koji su špediteru potrebni za obavljanje poslova (Prilog 1)..

Kada špediter zaprimi dispoziciju daje pošiljki jedinstven broj pozicije. Nakon dodjeljivanja pozicije špediter pod tim brojem otvara pozicijsku mapu ili uvodi u bazu podataka ako je u elektronskom obliku. U pozicijsku mapu se stavlja sva dokumentacija vezana za tu pošiljku.

Pod pojmom disponiranja podrazumijeva se davanje naloga i uputa koji su nužni za praktičnu provedbu prijevoza te se s njome nastoji omogućiti koordinacija svih sudionika u prometnom procesu. Određivanje transportnog puta može se izvršiti u dva smjera i to ako je komitent izričito naveo način i prijevozni put ili je ostavio špediteru da u skladu s kupoprodajnim ugovorom izvrši istu. U skladu sa zahtjevima i postojećim tarifama odabire se optimalni prijevoz te se nakon toga radi „opoziv robe“. Opoziv predstavlja upute kako, kada i na koji način otpremiti prodanu robu. Opoziv se piše u više kopija, koji se obavezno dostavljaju dobavljaču, špediteru u zemlji dobavljača i komitentu. Svrha disponiranja je da relevantni sudionici prijevoza dobiju odgovarajuće instrukcije u skladu s instradacijom kako bi se prijevoz

odvijao neometano, bez nepotrebnih zastoja i u utvrđenim rokovima. Bitno je naglasiti da ugovoreni paritet isporuke i dispozicija komitenta određuju špediteru u kojem dijelu prijevoznog procesa dolazi on kao organizator prijevoza.

Špediter kao organizator prijevoza mora odabrati najpovoljnijeg prijevoznika i rezervirati potreban teretni prostor za odgovarajući termin ukrcaja odnosno otpreme. Radnje koje se pritom obavljaju i prateći dokumenti ovise o prometnoj grani prijevoza robe. U pomorskom prijevozu prostor se rezervira zaključnicom brodskog prostora, kod linijske plovidbe, a kod slobodne plovidbe brodarski se prostor zaključuje brodarskim ugovorom koji se može odnositi na cijeli brod, razmjerni dio broda (polovina broda, trećina broda i sl.) ili određeni brodski prostor (skladište). Kod unutarnje plovidbe prijevoz robe se zaključiva kao i kod pomorskog prometa. U željezničkom prijevozu špediter će ovisno o količini i vrsti robe naručiti odgovarajuće vagone, dok u zrakoplovnom prijevozu špediter najavljuje aviopošiljku za koju dobiva potvrdu o rezervaciji. U cestovnom prijevozu špediter daje prijevozniku narudžbu kamionskog prijevoza nakon što prijevoznik uputi ponudu špediteru.¹¹

Špediter ima važnu ulogu pri zaključivanju ugovora o prijevozu kojim se špediter obvezuje prevesti robu s jednog mjesta na drugo. Značaj špediterove uloge pri zaključivanju ugovora o prijevozu i ispostavljanju prijevoznih isprava proizlaze iz njegove glavne funkcije organizatora prijevoza. Špediter ugovara prijevoz u svoje ime te prema prijevozniku nastupa u svoje ime, a za račun komitenta. Špediter se u prijevoznim ispravama pojavljuje kao pošiljatelj ili primatelj. U pomorskom prijevozu prijevozna isprava može biti teretnica, dok se teretni list i teretnice koriste u unutarnjoj plovidbi. U međunarodnom cestovnom prijevozu koristi se teretni list *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road* (CMR). U željezničkom prijevozu teretni list koji se koristi je *Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par chemin de fer* (CIM). U međunarodnom zrakoplovnom prijevozu robe koristi se zrakoplovni teretni list *Air Waybill* (AWB).

Poslovi prekrcaja i skladištenja predstavljaju funkcionalni dio procesa dopreme odnosno otpreme robe. Za kvalitetnu organizaciju intermodalnog a tako i kontejnerskog

¹¹ Babić D, Stanković R, Bajor I, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb, 2020, str. 138

prijevoza prekrcaj i skladištenje robe radi se zbog prijelaza transportno-manipulacijskih jedinica s jedne prometne grane na drugu.

Transportno osiguranje robe nije obavezno. Špediter osigurava robu samo ako je komitent u dispoziciji tako zatražio. U dispoziciji komitent treba navesti iznos osiguranja, relaciji (prijevozni put ili samo njegov dio) te osigurane rizike. Roba se osigurava protiv uobičajenih i zatraženih rizika. Ako komitent nije naveo koje rizike treba osigurati, špediter je dužan osigurati samo osnovne transportne rizike. Osiguranje je postalo nužnost i potreba jer je roba u prijevozu stalno izložena rizicima. Na slici 1. je prikazana podjela rizika koji se mogu podijeliti na osnovne, dopunske, specijalne, ratne i političke



Slika 1: Podjela rizika

Izvor: <https://www.slideshare.net/HarisLigata/kargo-osiguranje> [18.8.2021]

Jedna od osnovnih obaveza špeditera je obavljanje radnji vezanih za preuzimanje robe i daljnje otpreme. Prilikom preuzimanja robe od strane pošiljatelja špediter ima obavezu upozoriti pošiljatelja na nedostatke vezane za pakiranje, oštećenje ambalaže ili manjak sadržaja pošiljke. Roba koju špediter prihvaća radi daljnjeg transporta mora biti pripremljena od strane pošiljatelja. Pripremljenu robu špediter ukrcava u odgovarajuće prijevozno sredstvo.

Uloga špeditera u prihvaćanju robe vezana je uz radnje iskrcaja i preuzimanja robe od prijevoznika te organizacija daljnje otpreme. Otprema robe zahtjeva od špeditera da nakon

izvršenog preuzimanja robe organizira otpremu robe prethodno odabranim prijevoznim sredstvom. Kod iskrcaja i prihvata robe špediter nastupa u svojstvu primatelja ili stranke koju se izvještava o prispijeću robe. Postupci vezani za prihvata, iskrcaj robe te daljnju otpremu razlikuju se ovisno o prometnoj grani u kojoj se odvija prijevoz.

Pri uvozu i prijevozu robe, s obzirom na namjenu i vrstu robe, potrebno je odobrenje od strane nadležnog ministarstva. Obzirom da se pregled robe vrši na graničnim prijelazima, takva robe se usmjerava prema onim graničnim prijelazima na kojima su ustrojene odgovarajuće inspeksijske službe kao što su:

- sanitarna inspekcija – nadzire promet prehrambenih proizvoda i svih proizvoda koji dolaze u doticaj s ljudskom kožom
- fito-sanitetska inspekcija – nadzire promet roba biljnog podrijetla (žitarice, drvo, itd.)¹²
- veterinarska inspekcija – organizirana u sklopu ministarstva poljoprivrede nadzire promet životinja
- kozmetika – nadzire promet kozmetičkih proizvoda

U carinskom postupku sa stranom robom špediter zastupa svojeg komitenta (uvoznika/izvoznika robe) tj. nastupa kao njegov opunomoćenik. Nalog i ovlaštenje za zastupanje u postupku kod carinarnice špediter dobiva dispozicijom komitenta. Zastupanje u smislu Carinskog zakonika Unije može biti:

- izravno (ako opunomoćenik djeluje u ime i za račun druge osobe)
- neizravno (ako opunomoćenik djeluje u svoje ime, a za račun druge osobe)¹³

Ukoliko u carinskom postupku nije podnesena vjerodostojna isprava o ovlaštenju za izravno zastupanje radi se o neizravnom zastupanju te je carinski dužnik osoba za čiji je račun carinska deklaracija podnesena. Špediter u pripremi i provođenju carine robe ima zadatak prikupiti potrebne podatke, srediti dokumentaciju, podnijeti molbu, platiti carinu i slično.

¹² Ministarstvo poljoprivrede i šumarstva: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/html/cro24952.htm> [18.8.2021]

¹³ Babić D, Stanković R, Bajor I, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb, 2020, str. 161

Pod pojmom aviziranje smatra se izvješćivanje kojim špediter, kao organizator i izvršitelj otpreme, dopreme i provoza robe, mora obavještavati svojeg nalogodavca o događajima koji se zbivaju sa robom tijekom procesa transporta.

Špediter obavještava nalogodavca vezano za:¹⁴

- predaju robe za prijevoz
- prelazak granice
- prispijeće robe u luku, željezničku postaju ili terminal
- prispijeće u krug carinarnice i carinjenje robe
- prekrcaj i daljnja otprema
- termin iskrcaja

2.3. Specijalni poslovi špeditera

Osim osnovnih poslova koje pružaju špediteri, postoje i specijalni poslovi. Specijalni poslovi se pružaju u manjem obujmu, ali su važnivažni kako bi upotpunili skupine usluga koje pružaju. U specijalne poslove špeditera ubrajaju se:

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

Kontrola kakvoće robe provodi se kod sirove robe i poluproizvoda dok kod robe industrijske proizvodnje (primjerice: elektronike, mobitela i sl.) ona nije potrebna jer takvi proizvodi imaju garanciju proizvođača, ateste ovlaštenih instituta ili izvršenu homologaciju. 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 kontrola se temelji na ugovoru između zainteresirane

¹⁴ Ivaković Č., Stanković R. i Šafran M. Špedicija i logistički poslovi. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti. 2010. str. 177.

osobe i ovlaštene tvrtke. Kontrola količine robe provodi se različitim postupcima kao što su brojenje, vaganje, mjerenje i sl.

Uzimanje uzoraka mogu obavljati samo stručne osobe koje su ovlaštene za takvu vrstu poslova. Uzorak predstavlja manju količinu robe uzetu iz veće količine, tj. uzimanje manjeg komada od većeg komada. Uzorak se uzima samo na početnim ili završnim točkama prijevoznog puta, odnosno na mjestu koje je ugovoreno za uzimanje uzoraka. Tijekom postupka u zimanja uzoraka moraju biti nazočni: osoba koja je ovlaštena za uzimanje uzoraka, predstavnik prijevoznika, carinik, ali i sve zainteresirane osobe.

Praćenje transpota organizira se na zahtjev komitenta ako se radi o visoko vrijednoj robi odnosno visokovrijednom teretu, specijalnom (vangabaritnom) teretu, opasnom teretu i pri prijevozu živih životinja ako prijevoz traje dulje od osam sati. Broj pratitelja prijevoza ovisi o prometnoj grani u kojoj se odvija prijevoz. Primjerice u željezničkom prometu može biti jedan pratitelj na maksimalno 3 vagona dok u cestovnom može biti jedan ili više pratitelja ovisno o koloni ili broju vozila.

Doleđivanje robe se provodi kod lakopokvarljive robe (oće, povrće, meso) koja se prevozi interfrigo vagonima posebno u toplije doba godine i na većim udaljenostima. Postupak doleđivanja može se provoditi samo u željezničkim postajama koje posjeduju za to specijalizirane uređaje.

Garantno pismo se izdaje na zahtjev komitenta u dvama slučajevima, u pomorskom prijevozu ako postoje primjedbe na teret koji nemaju bitnog utjecaja na kakvoću i količinu robe. Analogno garantno pismo se ne izdaje ako su vidljiva oštećenja ili gubitak dijela pošiljke. Drugi slučaj izdavanja garantnog pisma je kada roba stigne na odredište prije dokumentacije tj. prije originalnih prijevoznih isprava. U tom slučaju je potrebno izdati garantno pismo kako bi se mogla obaviti primopredaja pošiljke.

Havarija predstavlja svako oštećenje ili gubitak robe i/ili broda koje je nastalo zbog nekog događaja na moru ili unutarnjim vodama. Havarije mogu biti partikularne (zasebne) i

generalne (zajedničke).¹⁵ Glavna razlika između njih je što partikularna pogađa onoga koga je snašla, a generalna pogađa sve sudionike plovidbenog pothvata. Glavna zadaća špeditera u slučaju havarije je da utvrde veličinu nastale štete za sve sudionike, kako bi se utvrdio udio pojedine stranke u ukupnoj šteti. Također uloga špeditera je zastupanje komitenta pred havarijskom komisijom. Slika 2. prikazuje jednu takvu havariju.



Slika 2: Prikaz havarije broda

Izvor: <https://www.radiodalmacija.hr/havarija-u-luci-ploce-tanker-udario-u-dok/> [20.8.2021]

Naplata robe naziva se i naplata pouzećem. U slučaju malih pošiljaka, špediter ima mogućnost naplatiti robu putem pozeća, pri tome špediter ima zadaću otpremiti pošiljku do primatelja i prilikom primopredaje naplatiti vrijednost robe.

Leasing posao je pravni posao koji se obavlja temeljem sklapanja ugovora o *leasingu* odnosno uporabi prijevoznih sredstava i kontejnera uz plaćanje naknade za *leasing*. Špediter obavlja uslugu prijevoza robe u svoje ime i za svoj račun, tj. nastupa u ulozi prijevoznika.

¹⁵ Babić D, Stanković R, Bajor I, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb, 2020, str. 187

3. SPECIFIČNE ZNAČAJKE KONTEJNERSKOG PRIJEVOZA

U današnje vrijeme postoji mnogo definicija koje objašnjavaju pojam kontejnera i njegovu namjenu. U literaturi se mogu naći nazivi za kontejner poput „prenosivi sanduk“, „pokretni sanduk“, „transportne posude“ i slični termini. Međunarodna organizacija za standardizaciju (ISO) definira kontejner na način da su kontejneri posebne naprave, prenosivi sanduci, transportni sanduci, pokretna transportna oprema ili druga slična konstrukcija koja mora ispuniti sljedeće uvjete kao što su:

- Potpuno ili djelomično zatvoreni, ali da čine odijeljeni prostor namijenjen za smještaj robe, s najmanje jednim vratima
- Konstruirani tako da se brzo, sigurno i jednostavno pune i prazne
- Konstruirani tako da se ubrza prijevoz robe jednim ili više prijevoznih sredstava bez indirektnog prekrcaja odnosno pretovara
- Opremljeni uređajima pogodnim za brzo, sigurno i jednostavno rukovanje, posebice za pretovar (prekrcaj) s jednog na drugo prijevozno sredstvo
- Izrađeni od postojanog materijala i dovoljno čvrsti
- Otporni na vremenske prilike i prikladni za višekratnu uporabu
- Izrađeni s obujmom od najmanje jednog kubičnog metra¹⁶

Uz paketizaciju i paletizaciju, kontejnerizacija je prva suvremena transportna tehnologija koja se primjenjuje u svim zemljama svijata. Kontejnerizacija se smatra najvišim oblikom integralnog transporta. Integralni transport je oblik transporta u kojem se roba ne ukrcava direktno na prijevozno sredstvo, već se slaže na palete ili kontejnere koji zajedno s robom postaju teret.

3.2. Razvoj kontejnerskog prijevoza

Kontejnerizacija i kontejnerski promet doživjeli su u posljednjih nekoliko desetljeća veliki razvoj. Nakon uvođenja standardnih dimenzija kontejnera omogućen je učinkovitiji prijevoz različitih vrsta tereta, te je kontejnerski prijevoz postao nezamjenjiv oblik prijevoza robe u međunarodnom pomorskom i kopnenom prometu. Kontejnerski prijevoz ne može

¹⁶ . Zelenika R. : Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, 2001

postojati bez određenog sustava kontejnera. Osim kontejnera za prijevoz potrebna su prekrcajna sredstva te ostala potrebna oprema za podešavanje i privez kontejnera u toku prijevoza. Veliki utjecaj na optimalno stanje i funkcioniranje sustava kontejnera ima kapacitet kontejnerskih brodova, kontejnerski terminali. U novije vrijeme u svijetu su se formirale posebne velike kompanije koje se bave davanjem kontejnera u zakup na određeno putovanje, nakon čega se prazni kontejner na određitu prepušta vlasniku kontejnera. Kontejnerski prijevoz je jedan od vrlo značajnih oblika suvremenih tehnologija prometa, a nekoliko zadnjih desetljeća kontejnerizacije ima iznimno značenje u prijevozu robe od proizvođača do potrošača. Kontejnerski prijevoz je složeni sustav koji osigurava brz i racionalan prijevoz robe širom svijeta.¹⁷

3.3. Podjela i vrste kontejnera

Razvoj i napredak kontejnerskog prijevoza dovodi do povećane proizvodnje samih kontejnera. Procjenjuje se da postoji preko 20.000 vrsta kontejnera koji se razlikuju po određenim svojstvima. Najjednostavniji način razvrstavanja je prema namjeni i obzirom na veličinu. Prema namjeni mogu biti:

1. Univerzalni: osnovna karakteristika je da se odnose na prijevoz ambalažirane robe namijenjene za široku potrošnju. Ova vrsta kontejnera omogućuje uredno i sigurno punjenje i pražnjenje kontejnera, kao i mogućnost pretovara s jednog prijevoznog sredstva na drugo. Univerzalni kontejneri su najrasprostranjeniji u prometno razvijenim zemljama.¹⁸

Na slici 3. je prikazan jedan takav univerzalni kontejner.

¹⁷ Rudić B., Gržin E.: Razvoj kontejnerizacije u svijetu i analiza kontejnerskog prometa u luci Rijeka

¹⁸ Ivaković Č. , Stanković R., Šafran M. : Špedicija i logistički procesi, Zagreb 2010



Slika 3: Univerzalni kontejner

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/kontejneri-i-kontejnerizacija/> [22.8.2021]

Univerzalni kontejneri obuhvaćaju više podskupina:

- kontejneri za opću uporabu – kontejneri koji su namijenjeni za smještaj, čuvanje i prijevoz različitih tereta. Ovu vrstu kontejnera karakteriziraju nepokretni elementi kao što su krov i pod, te jedna vrata koja se nalaze na bočnim stranama
- kontejneri posebne namjene – glavna značajka ovih kontejnera odnosi se na konstrukcijska rješenja koja omogućuju brže i jednostavnije manipuliranje. Osnovna podjela kontejnera posebne namjene je: otvoreni kontejner, zatvoreni kontejner s provjetravanjem, kontejneri-platforme s otvorenim bočnim stranama i s cjelokupnom nadogradnjom.¹⁹

2. Specijalni kontejneri

Specijalni kontejneri su kontejneri koji su namijenjeni za prijevoz robe i tereta koji zahtijevaju određene uvjete prijevoza. Vrste specijalnih kontejnera su:

- Kontejneri s izotermičkim obilježjem – kontejneri unutar kojih se zadržava potrebna temperatura (toplina ili hladnoća) bez obzira na temperaturu izvan kontejnera. Uređaji za hlađenje i grijanje kontejnera konstruirani su tako da se jednostavno mogu ugraditi i skinuti. Primjer takvog kontejnera je frigo kontejner koji pomoću

¹⁹ Prometna zona: <https://www.prometna-zona.com/kontejneri-i-kontejnerizacija/> [22.8.2021]

računala regulira temperaturu ovisno o vrsti robe koja se prevozi.²⁰ Prikaz frigo kontejnera je na slici 4.



Slika 4: Frigo kontejner

Izvor: <https://titancontainers.com/hr/kontejneri-s-temperaturnim-rezimom>

[22.8.2021]

- kontejneri-cisterne- kontejneri namijenjeni za prijevoz robe u tekućem i plinovitom stanju. Sastoje se od dva dijela, cisterne i okvira. Cisterna služi za punjenje, prijevoz i pražnjenje robe u tekućem i plinovitom stanju, dok okvir nosi opterećenje i štiti cisternu tokom transporta. Na slici 5. je prikazan kontejner-cisterna.

²⁰ Zelenika R. : Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, 2001.



Slika 5: Kontejner-cisterna

Izvor: <https://www.basworld.com/hr/vehicles/used/kontejner-cisterna---kemijska-klaeser-1992-30ft-70129385> [22.8.2021]

S obzirom na veličinu kontejneri se dijele na:

1. Mali

Vrsta kontejnera koji ima zapremninu od 1 do 3 m³ i nosivost do 3000 kg. Najviše se koriste u željezničkom nacionalnom i međunarodnom prometu. Mogu biti otvoreni, zatvoreni, univerzalni i specijalni.

S obzirom na zapremninu mali kontejneri mogu se podijeliti na:

- Kategoriju A kod koje je zapremnina do 1 m³
- Kategoriju B kod koje je zapremnina od 1 do 2 m³
- Kategoriju C kod koje je zapremnina preko 2 m³

Najveća mana malih kontejnera je ta što se ne koriste u prekomorskom prijevozu već se mali kontejneri povezuju više uz željeznički prijevoz.

2. Srednji

Vrsta kontejnera sa zapremninom od 3 m³ do 10 m³, nosivosti do 10 000 kg i maksimalne duljine do 6 m. Najzastupljeniji oblik srednjih kontejnera su PA kontejneri (parteur anemage). Glavna karakteristika ovih kontejnera je opremljenost manipulacijskim uređajima. Prijevoz ovakvih kontejnera zahtijeva specijalne željezničke vagone s opremljenim uređajima koji su potrebni za pričvršćivanje takvih kontejnera. Najviše se koriste u željezničkom prijevozu, dok se u cestovnom međunarodnom prijevozu koriste slabije.

3. Veliki

Vrsta kontejnera kojima je zapremnina veća od 10 m³, a nosivost do 10 000kg. Vanjska duljina velikih kontejnera veća je od 6 metara. Najčešće se koriste u pomorskom prometu, pa se vrlo često nazivaju i trans kontejnerima. Prema ISO standardizaciji razlikujemo tri vrste velikih kontejnera a to su: od 20, 30 i 40 stopa duljine i od 8 stopa širine i visine.

S obzirom na vrstu robe kojoj su namijenjeni kontejneri mogu biti:

- za suhi teret
- za rasuti teret
- za tekućine
- izotermički kontejner
- za plinove²¹

3.4. Kontejnerski terminali

Za prekrcajne terminale može se reći da su to mjesta na kojima dolazi do susreta između dvije ili više prometnih grana radi dovoza i otpreme robe. Prekrcajni terminali doprinose cijelom procesu prijevoza s obzirom na to da predstavljaju bitnu sponu na transportnom putu između proizvođača i potrošača. Doprinosu procesu prijevoza jer služe za doradu, preradu, repakiravanje, razvrstavanje, carinjenje, uzorkovanje i slično. Na temelju toga, pojam kontejnerski terminali označava sva ona mjesta na kojima se kontejneri pretovaruju između različitih transportnih sredstava kako bi bili spremni za dalji transport.

3.5. Kontejnerski brodovi

Iako se kontejnerizacija primjenjuje u svim prometnim granama, najveći udio ima u pomorskom prometu. Osnovna sredstva za rad u sustavu kontejnerizacije u pomorskom prometu su kontejnerski brodovi. Pojam kontejnerski brod označava vrstu broda kod kojeg

²¹ Zelenika R. : Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, 2001.

postoji najmanje jedan posebno odijeljeni prostor pripremljen i opremljen za prijevoz velikih ISO kontejnera. Kontejnerski brodovi mogu se svrstati u 4 osnovne skupine:²²

1. Potpuno kontejnerski brodovi - ova skupina kontejnerskih brodova s obzirom na tehničko tehnološke i eksploatacijske karakteristike obuhvaća 5 generacija takvih brodova, i to:
 - Kontejnerski brodovi prve generacije imali su kapacitet do 700 TEU i brzinu od 18 do 20 nm/sat
 - Druga generacija potpuno kontejnerskih brodova imala je kapacitet do 1500 TEU i brzinu do 22 čvora
 - Treća generacija imala je kapacitet do 3000 TEU i brzinu do 30 čvorova
 - Četvrta generacija potpuno kontejnerskih brodova imala je do 4000 TEU i brzinu do 28 čvorova
 - Peta generacija potpuno kontejnerskih brodova ima kapacitet 4500 TEU i brzinu do 28 čvorova

2. RO – RO brodovi – za ovu skupinu brodova je karakterističan horizontalni ukrcaj i iskrcaj najčešće utovarenih kopnenih transportnih sredstava. Primjerice: utovareni kamion i prikolice, utovareni autobus s putnicima i slično. Ova tehnologija obavlja se tako što se teret ukrcava na brod vlastitim kotačima preko ukrcajne rampe, prevozi se do odredišta i iskrcava vlastitim kotačima.

3. LO – LO brodovi – kod ovih brodova je karakterističan vertikalni ukrcaj i iskrcaj kontejnera s robom pomoću lučke mehanizacije. LO-LO brodovi se mogu podijeliti na: potpuno kontejnerske brodove, djelomično kontejnerske brodove, preuređene kontejnerske brodove, SEA-TRAIN brodove, klasične trgovačke brodove

4. FO – FO brodovi – karakterističan je horizontalni ili vertikalni način prekrcaja kontejnera na brodove. Prekrcaj kontejnera obavlja se tako da se kontejneri najprije ukrcaju na barže ili teglenice a nakon toga zajedno na brodove.

²² Božičević D. , Kovačević D: Suvremene transportne tehnologije, Zagreb 2002

3.6. Prednosti i nedostaci kontejnerizacije

Uporaba kontejnera raste iz dana u dan te se kontejnerizacija može smatrati kao jedna od najrasprostranjenijih modernih tehnologija transporta. U pojedinim zemljama kontejner nije još dovoljno razvijen i predstavlja određenu novost, ali procjenjuje se da se od ukupne razmjere SAD-a i razvijenih europskih zemalja oko 80 % prevozi kontejnerom. Najvažnije prednosti kontejnerskog prijevoza su:

- Smanjenje troškova pakiranja robe
- Prijevoz robe kontejnerima isključuje prekrcaj robe
- Prijevoz robe u kontejnerima osigurava solidno čuvanje robe
- Prijevoz robe iz kontejnera omogućava brže manipuliranje
- Smanjenje troškova skladištenja
- Smanjenje vremena potrebnog za premještanje robe od proizvođača do potrošača

Kontejnerizacija ima veću ekonomičnost od klasičnih načina manipulacije, ali bez obzira na sve prednosti, kontejnerizacija i kontejnerski prijevoz ima određenih nedostataka. Najvažniji nedostaci su:

- Visoke investicije za redstava i infrastrukturne objekte
- Otežana dispozicija kod usklađivanja veza u redovima vožnje
- Zahtijeva se određen intezitet robnih tokova
- Potreban je jedinstveni nivo tehnologije
- Potrebna gotovo savršena koordinacija rada svih sudionika
- Problem distribucije praznih kontejnera i osiguravanja povratnih ukrcanih vožnji i slično²³

3.7. Prekrcajna mehanizacija na kontejnerskim terminalima

Iako su prijevozna sredstva najzaslužnija za isporuku samih kontejnera jako veliku ulogu u cijelom procesu kontejnerizacije imaju i mnoga druga sredstva za rad. To se posebice odnosi na sredstva koja su potrebna za ukrcaj, prekrcaj i iskrcaj kontejnera s jednog na drugo

²³ Zelenika R. : Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, 2001.

prijevozno sredstvo. Ta sredstva najviše doprinose na kontejnerskim terminalima, to jest na mjestima gdje se manipulira kontejnerima.

Sredstva za rad mogu se svrstati u dvije skupine:

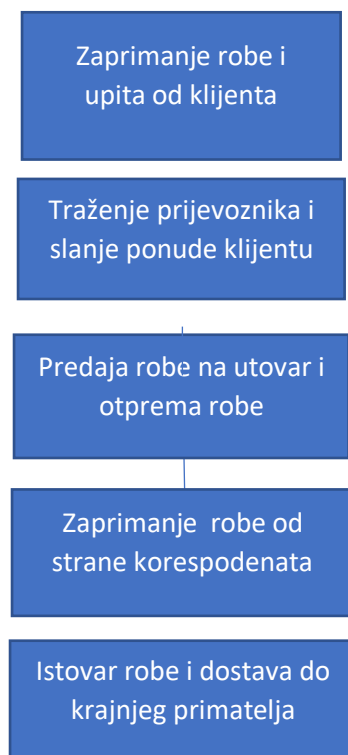
- Pokretna prekrcajna sredstva – karakterizira iz neograničeno područje kretanja, tu spadaju viličari, autodizalice odnosno hvatači ili prijenosnici
- Portalne (mosne) dizalice i prijenosnici - Unutar ove skupine najčešće se ubrajaju dizalice, koje se kreću po kotačima ili tračnicama, i prijenosnici. Za prijenosnik se može reći da je to specijalno vozilo kojemu je osnovna namjena slaganje kontejnera

4. ULOGA ŠPEDITERA U KONTEJNERSKOM PRIJEVOZU ROBE

Špediter je nositelj prijevoznog procesa te provodi sve radnje vezane za uvoz ili izvoz robe. Također, poslovi špeditera se razlikuju ovisno o tome radi li se o uvozu ili izvozu robe. Poslove špeditera od početne točke do završne možemo podijeliti na nekoliko točaka kao što je prikazano na dijagramu 1.

4.1. Izvoz robe

Prilikom izvoza robe, špediter ima zadaću organizirati prihvata i otpremu robe prema primatelju. Špediter zaprima upit od klijenta i temeljem upita može započeti organizaciju prijevoza odnosno pronaći prijevoznika i poslati ponudu komitent. Ukoliko komitent prihvati ponudu, špediter robu predaje na utovar i prijevoz do korespodenta u zemlju prihvata. Korespodent robu zaprima i ukoliko je roba u istom stanju u kojem je otpremljena, prelazi se na istovar i dostavu do krajnjeg primatelja. Potrebno je naglasiti da špediter tijekom cijelog procesa prijevoza, kao organizator prijevoza ima mogućnost praćenja kretanja robe i ako je potrebno obavještavati primatelja.

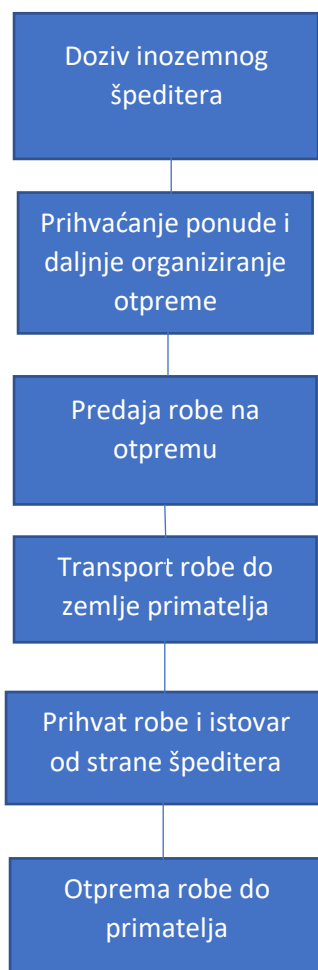


Dijagram 1. Prikaz procesa organizacije kontejnerskog prijevoza robe prilikom izvoza

Izvor: Izradio autor

4.2. Uvoz robe

Prilikom uvoza robe, proces prijevoza započinje dozivom inozemnog špeditera kako bi on predao robu na dalju otpremu prema određenom špediteru u određenoj zemlji. Ukoliko su svi subjekti prijevoza zadovoljni ponudom i uvjetima započinje proces prijevoza. Inozemni špediter prihvaća robu od dobavljača te ju šalje na utovar i otpremu prema korespondentu. Špediter u zemlji primatelja zaprima kontejnere te ih pregledava i istovaruje. Istovarenu robu dostavlja do mjesta primatelja. Na dijagramu 2. je prikazan proces organizacije kontejnerskog prijevoza prilikom uvoza.



Dijagram 2. Prikaz procesa organizacije kontejnerskog prijevoza prilikom uvoza

Izvor: Izradio autor

5. PRAKTIČNI PRIMJER ORGANIZACIJE KONTEJNERSKOG PRIJEVOZA ROBE

U ovom poglavlju je prikazana organizacija otpreme robe kontejnerima na primjeru iz prakse.

Zadaća špeditera u postupku otpreme robe u inozemstvo je organizacija prijevoza robe i zastupanje u carinskom postupku. Špediter može i pružati usluge vezane za osiguranje robe, angažiranje inspekcijskih službi ako roba koja se prijevozi podliježe nadzoru i slično. Kao primjer iz prakse uzet je proces organizacije prijevoza deset 40 stopnog kontejnera iz Zagreba preko luke Rijeka do Chittagonga (Bangladeš). Jadroagent/Cosco Shipping su logistički operateri. U primjeru je zadan upit za prijevoz 200 jumbo-vreća. Prikaz jumbo vreća je na slici 6.



Slika 6:Prikaz jumbo vreća

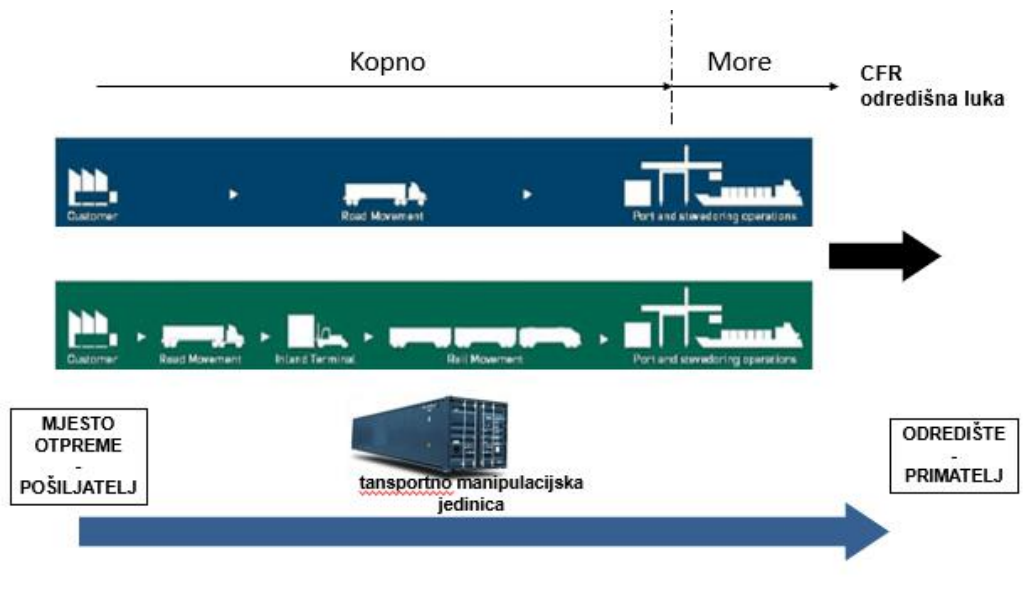
Izvor: <https://intelmar.hr/industrijsko-pakiranje/jumbo-vrece/> [29.8.2021]

Elementi prijevoznog procesa:

1. Kopneni dio
 - Manipulacije u luci Rijeka (AGCT-Jadranska vrata d.d)
 - Dostava praznih kontejnera na ukrcaj: KT Brajdica-KT Vrapče-Sesvete
 - Prijevoz punih kontejnera do luke: Sesvete-KT Vrapče- KT Brajdica
2. Izvozno carinjenje: CI Zapadni kolodvor
3. Pomorski dio:
 - Rijeka-Chittagong

- Agent/brodar:Jadroagent/Cosco Shipping
 - 10 X 40' DB
4. Paritet: CFR Chittagong

Shematski prikaz prijevoznog puta je prikazan na slici 7.



Slika 7: Prijevozni put

Izvor: URL: https://moodle.srce.hr/2020-2021/pluginfile.php/5006963/mod_resource/content/1/03_INCOTERMS_2020.pdf

[22.8.2021]

Nakon upita, špediter izrađuje ponudu za navedenu uslugu. U izrađenoj ponudi moraju biti podaci o dimenziji i težini pošiljke, pomorska vozarina CFR Chittagong, (troškove i vozarinu snosi Jadroagent d.d i obavlja izvozno carinjenje robe) vrsti robe te udaljenosti između mjesta utovara i istovara.

U primjeru se špediterska tvrtka (Jadroagent d.d) odlučila za intermodalni prijevoz jer će za korisnika tako biti najpovoljnije (Prilog 2). Ako je ponuda prihvaćena kreće se u realizaciju prijevoza. Transportnog osiguranja nema.

Kada tvrtka prihvati ponudu potvrđuje da se slaže s uvjetima i cijenom pruženih usluga te se sklapa ugovor o otpremi robe i dodjeljuje se broj bookinga (Cosco Shipping Lines Co.) Proces otpreme započinje dispozicijom (Jadranska vrata/AGCT) koju komitent daje špediteru (Prilog 3).

Nakon zaprimanja dispozicije, špediter organizira prijevoz praznih kontejnera na punjenje u ovom slučaju željezničkim prijevozom i kamionskom dostavom. Napunjeni kontejneri se odvoze od pošiljatelja do KT Vrapče, kontejneri se prekrcaju na vagone i željeznički prijevoze do Brajdice gdje uspješno stižu (Prilog 4.), te se izvezno carinjenje robe u kontejneru obavlja kod CI Zapadni kolodvor(Prilog 5.). U skladu sa zahtjevima korisnika špediter odabire optimalni prijevozni put te nakon toga radi „opoziv robe“. Opoziv predstavlja upute kako, kada i na koji način otpremiti robu. Zatim špediter odabire najpovoljnijeg prijevoznika i rezervira potreban teretni prostor za odgovarajući termin ukrcaja.

Nakon dogovora s brodarom oko smještaja i rezervacije prostora za kontejner, kontejner se ukrcava u brod i izdaje se brodska teretnica(Prilog 6.). Brodska teretnica sadrži podatke o pošiljatelju, primatelju, broju i veličini kontejnera te robe koja se prevozi.

Nakon ukrcaja kontejnera na brod, špediter ima zadaću pratiti pošiljku cijelim putem i izvještavati o događajima koji se zbivaju s robom tijekom procesa prijevoza svog nalogodavca.

Kada brod stigne u dopremnu luku, lučki špediter provjerava ispravnost robe. Ako je roba zaprimljena u istom stanju u kojem je otpremljena, prelazi se na istovar robe. Zadatak logističkog operatera Jadroagent d.d je izdavanje lučke dispozicije kojom daje nalog lučkoj operativi za obavljanje svih potrebnih manipulacija kako bi se roba mogla iskrcati s broda (Prilog 7.). Nakon rješavanja carinskih formalnosti, radi se prekrcaj robe na kamione koji su namijenjeni za prijevoz robe od luke do krajnjeg primatelja.

6. ZAKLJUČAK

Prijevoz tereta je od velike važnosti za sve grane industrije kako bi se osigurao kontinuirani tok robe. Važnu ulogu u prijevozu većih količina robe ima kontejnerski prijevoz robe koji je jedan od najrasprostranjenijih načina prijevoza..

Špediter je važno tijelo u cijeloj organizaciji prijevoza od početka do kraja prijevoznog procesa, od samog upita pošiljatelja ili primatelja pa sve dok roba ne stigne na željeno odredište. Špediter mora voditi o prometnim, carinskim i vanjskotrgovinskim propisima te je odgovoran za kvalitetno obavljanje svojih usluga u poslovima otpreme i dopreme robe. Zbog toga špediter mora imati dobru komunikaciju sa svim sudionicima prijevoznog procesa, odnosno dobivati pravovremene i točke informacije na svakom dijelu transporta. Špediter je dužan poznavati prijevozne isprave i dokumente, osigurati robu ako je tako zatraženom, sudjelovati u carinskom postupku, rezervirati prostor na prijevoznom sredstvu i slično. Na primjeru iz prakse prikazanom u ovom radu prikazana je uloga špeditera kao nosioca transportnog procesa prilikom organizacije procesa prijevoza. Glavna zadaća špeditera je organizirati najbolje uvjete dopreme i otpreme robe.

Kontejnerski prijevoz bilježi stalni rast kroz godine i možemo zaključiti da je kontejnerski prijevoz budućnost razmjene robe. Razlog tomu je što je kontejnerski prijevoz suvremena tehnologija prometa te omogućava brzi, sigurni i racionalni prijevoz dostave robe.

LITERATURA

1. Ivanković Ć, Stanković R, Šafran M. Špedicija i logistički procesi, Zagreb, 2010., str 13.
2. Babić D, Stanković R, Bajor I, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb, 2020,
3. Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996.
4. Zelenika, R.: Temelji logističke špedicije, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2005
5. URL: <https://paperzz.com/doc/5166370/dispozicija-izvozna-hp---hpekspres-a>
6. URL: <https://www.slideshare.net/HarisLigata/kargo-osiguranje> [18.8.2021]
7. URL: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/html/cro24952.htm> [18.8.2021]
8. URL;<https://www.radiodalmacija.hr/havarija-u-luci-ploce-tanker-udario-u-dok/> [20.8.2021]
9. Rudić B., Gržin E.: Razvoj kontejnerizacije u svijetu i analiza kontejnerskog prometa u luci Rijeka
10. URL:<https://www.prometna-zona.com/kontejneri-i-kontejnerizacija/> [22.8.2021]
11. URL: <https://titancontainers.com/hr/kontejneri-s-temperaturnim-rezimom> [22.8.2021]
12. URL:<https://www.basworld.com/hr/vehicles/used/kontejner-cisterna---kemijska-klaeser-1992-30ft-70129385> [22.8.2021]
13. Božičević D. , Kovačević D: Suvremene transportne tehnologije, Zagreb 2002
14. URL: <https://intelmar.hr/industrijsko-pakiranje/jumbo-vrece/> [29.8.2021]
15. URL:https://moodle.srce.hr/20202021/pluginfile.php/5006963/mod_resource/content/1/03_INCOTERMS_2020.pdf [22.8.2021]

POPIS SLIKA

Slika 1: Podjela rizika	9
Slika 2: Prikaz havarije broda.....	13
Slika 3: Univerzalni kontejner	16
Slika 4: Frigo kontejner.....	17
Slika 5: Kontejner-cisterna	18
Slika 6:Prikaz jumbo vreća.....	25
Slika 7:Prijevozni put	26

POPIS KRATICA

CIM- Regles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des Marchandises

CMR- Convention relative au contract de transport international des Marchandises par Routa

ISO- International Standardization Organization

TEU- twenty foot equivalent unit

INCOTERMS- International Commercial Terms

RO-RO- Roll on- Roll off

LO-LO- Lift on- Lift of

FO-FO- Float on- Float off

CFR- cost and freight

AGCT- Adriatic Gate Container Terminal

KT- Kontejnerski terminal

POPIS DIJAGRAMA

1. Prikaz procesa organizacije kontejnerskog prijevoza robe prilikom izvoza
2. Prikaz procesa organizacije kontejnerskog prijevoza prilikom uvoza

PRILOZI

Prilog 1. Dispozicija za izvoz

01. IZVOZNIK:	_____	
	NAZIV, MJESTO, MATIČNI BROJ, OIB	
	_____	_____
	odgovorna osoba	telefon/ faks
02. PREDMET: Dispozicija za izvoz broj:	_____	
03. Pošiljatelj:	_____	
	točan naziv i adresa, telefon, faks, odg. osoba	
04. Kupac:	_____	
	točan naziv i adresa	
05. Primatelj:	_____	
	točan naziv i adresa, telefon, faks, odg. osoba	
06. Vrijednost robe iz računa/ ugovora:	_____	
07. Paritet prema INCOTERMS-u	_____	
08. Trgovački naziv robe na stranom i hrvatskom jeziku (vrsta i kakvoća) i tarifni broj iz Carinske tarife:	_____	
09. Količina robe:	jedinica mjere: _____	bruto težina: _____
	broj koleta: _____	obujam / dimenzije: _____
10. Roba osigurana: <input type="checkbox"/> NE <input type="checkbox"/> DA	osigurana vrijednost: _____	broj police: _____
11. Mjesto carinjenja i preuzimanja robe:	CI POŠTA ZAGREB _____	datum: _____
12. Upute za carinjenje robe u inozemstvu (mjesto i otpremnik):	_____	
13. Zemlja naplate:	_____	Zemlja namjene: _____
14. Upute za popunjavanje EUR-a:	_____	
15. Vrsta carinskog postupka:	_____	
16. Upute za popunjavanje transportnih isprava:	_____	
17. Broj i datum iz nadzorne knjige:	_____	
18. Dodatne upute:	_____	
19. Prijevoz i ostale troškove plaća plaća:	_____	
	matični broj, OIB, naziv i adresa, žiro-račun	
Sukladno članku 5.Stavak 2.AL.2. Carinskog zakona, ova dispozicija je ujedno punomoć za neizravno zastupanje kojom otpremnik OIB: 87311810356; HP-OTPREMNI ŠTVO, Branimirova 4, Zagreb u svoje ime i za moj račun može obavljati radnje vezane uz carinjenje gore navedene robe uključujući i preuzimanje rješenja koje carinarnica donosi u upravnom postupku		
Prilozi:		
račun prodavatelja broj:	_____	
prijevozni dokumenti:	_____	
EUR	_____	
ostalo:	_____	
	Potpis i žig odgovorne osobe	

Prilog 2. Ponuda pomorskog agenta

	JADROAGENT d.d. - Rijeka Međunarodna pomorska i prometna agencija d.d. VAT No: HR95976200516 / OIB: 95976200516 Trg Ivana Koblera 2, P.O.B. 120 - 51000 Rijeka, CROATIA Tel: 385 51 78 05 00, Fax: 385 51 21 29 59	
	Poslovna jedinica: RIJEKA, 5.12.2016.	
<h3>Pošiljatelj</h3>		OIB:
Ponuda:		
Poštovani, Na žalost izgleda da trenutno moramo raditi od mjeseca do mjeseca, pa vam tako niže javljam cijenu za SIJEČANJ 2017.		
Predmet: 40' db/hc. cntr - Inland + pomorska vozarina: Sesevski Kraljevac - Chittagong via Rijeka Valjanost: od prvog broda u SIJEČNJU 2017. do 31.01.2017.		
Br.	Opis usluge	Cijena Val. Kol. Jedin. mjere Vrijednost
1.	Pomorska vozarina: Rijeka - Chittagong	1.150,00 USD 1 40' 1.150,00
Napomena: Vojarina je ponuđena na bazi "All in" te uključuje osnovni stav, aktualne dodatke sa THC-om u Rijeci i THD-om u Chittagongu Plus: Izdavanje B/L: eur 60/set (ODF) + usd 10/set (DDF) Uključeno i 12 dana free DND na destinaciji (Chittagong) Valjanost: od 01.01.'17. do 31.01.2017. (primjenjuje se na kontejnere koji se krcaju na brod u 2017.) Napomena: samo jedan brodar je dao predmetnu vojarinu		
2.	Kombinirani prijevoz: Rijeka/Sesvetki Kraljevec/Rijeka (FOR-FOT) (bfto: kontejner + robe max 30 tona)	510,00 EUR 1 40' 510,00
Uključeno: transportni troškovi (željeznica, terminal Zagreb, kamionska dostava), izvozno tranzitno posredovanje u luci Rijeka i lučka špedicija (Rijeka) Nije uključeno: lučki troškovi (sastavni dio pomorske vozarine), izvozno carinjenje sa graničnim inspekcijama koje se obavlja u vašoj organizaciji na kontejnerskom terminalu u Zagrebu, transportno osiguranje Valjanost: do 31.01.2017. S poštovanjem,		

Prilog 3. Dispozicija T - V

DISPOZICIJA - Zaprmljena		JADRANSKA VRATA d.d.	
naručilac JADROAGENT d.d. Trg Ivana Koblera 2 51 000 Rijeka	brodar COSCO CONTAINER LINES 378 Daming Road (E) 20 080 Shanghai	agent DRAGON MARITIME d.o.o. za pomor Tprimirova 6 51 000 RIJEKA	referent Barbara Vukasovic broj broj potvrđivanja brodaru
broj 4474821	tip 42G1	tež. kont. 3.800,00	porijeklo HR
odredište BD	ul. dispozicija Br. pakiranja	booking br. 405222100	status IMO
Napomena			
OVAJ DOKUMENT IZRAĐEN JE ELEKTRONSKOM OBRADOM POPLATA I UBRITVI RIZIČNA I P/FATA	vrsta VAGON	varijacija T-V	dispozicija 17010886
PIE F	C. dokumenti K-417	C. dokumenti K-417	izdana 9.2.2017
str.	1	1	1

Prilog 5. Izvozno carinjenje

EUROPSKA ZAJEDNICA		VRSTA DEKLARACIJE (1)		17HR030562E0003593		
PRATEĆA IZVOZNA ISPRAVA	Podilatelj/Izvoznik (2) Br. HR06095452345 Pošiljatelj / Izvoznik	EX A --- Odbit (PO) (52)	001 001 5 Odbit (2)	001 001 5 Odbit (3)	001 001 5 Odbit (4)	
	Primatej (8) Br. --- Primatej / Uvoznik	43/19.12.2016 Referentni broj (7)	1D Vrsta paketa (8)	20170213 Datum izdavanja	HR030562 Carinski broj	
	Deklarant/Zastupnik (14) Br. HR0310561726 PON-SPED PROMET d.o.o. M.Kovačevića 12 10000 Zagreb HR	Zastupnik osobe koja podnosi skraćenu deklaraciju (14b) Br. ---				
	Identifikat prijevaznog sredstva pri polasku (18) SPICIFIKACIJA	Vrsta prijevoza na granici (25)		Mjesta robe (30)		Bruto masa (kg) (35) 249.940,000
Statistički carinski uređ (29) HR060178	Broj pakiranja (51b) ---					
Opis i broj(e) -brojev(i) kontejnera - Broj i vrsta						
Pakiranje i opis robe(31)						
1	10 PK(Pakiranje) KONTEJNERI	P				
23999096 00 0000 0000						
Y900(Deklarirana roba nije predmetom Washingtonske konvencije (CITES)) BB Y923(Proizvod nije predmet odredbi Uredbe (EK) 1013/2006 (SL L 190)) BB N380(Komercijalni račun) 4-001-73078/30.01.2017.		CCLU4738000 CCLU5293897 TRLU6544204 CCLU4872467 FSCU5005072 CBHU6008567 CCLU4359011 CBHU6466960 CCLU7674850 TGHU6578122				
SV003(Troškovi prijevoza/osiguranja koji se uključuju/ isključuju kod SV kod izvoza) -81022.64		1000 ---		249.940,000		
				453.994,82 249.940,000		

Prilog 7. Dispozicija V – T

DISPOZICIJA - Zaprimljena					JADRANSKA VRATA d.d.					
vučitelj ADROAGENT d.d. Tg Ivana Kobilica 2 11 000 Rijeka		brodar COSCO CONTAINER LINES 378 Daming Road (E) 20 080 Shanghai		agent DRAGON MARITIME d.o.o. za pomor Trpinjeva 6 51 000 RIJEKA		referent Barbara Vukasovic broj broj putovanja brodar		pozicija datum broj strana		
Rb	Kontejner Plomba	Tip	Tez. kont. Opis robe	Porijeklo	Određite Tez. robe	U. dispozicija Br. pakiranja	MRN ili Carinski broj	Booking Br Status	IMO	
1	CCLU5293897 4474410	42G1	3.800,00	HR	80 25.360,000	20	17HR030562E9903593	4005222100 EX		
Napomena										
DVAJ DOKUMENT IZRADEN JE ELEKTRONSKOM OBRADOM PODATAKA I VRH I/II RFP I/II/III I RFP/ATA				Sredstvo VAGON	Manipulacija V-T	Dispozicija 17010889	FIE F	C. dokument K-447 C. dokument K-417	brađena 13.2.2017	str. 1



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 pri organizaciji kontejnerskog prijevoza robe**

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

U Zagrebu, _____ 9/2/2021 _____

Student/ica:

(potpis)