

Uloga špeditera na tržištu prijevoznih kapaciteta

Feiss, Bruno

Undergraduate thesis / Završni rad

2015

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://um.nsk.hr/um:nbn:hr:119:504408>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-08-27**



Repository / Repozitorij:

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Bruno Feiss

ULOGA ŠPEDITERA NA TRŽIŠTU PRIJEVOZNIH
KAPACITETA

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2015.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 28. svibnja 2015.

Zavod: **Zavod za inteligentne transportne sustave**

Predmet: **Špedicija**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 1914

Pristupnik: **Bruno Feiss (0135221373)**

Studij: **Inteligentni transportni sustavi i logistika**

Smjer: **Logistika**

Zadatak: **Uloga špeditera na tržištu prijevoznih kapaciteta**

Opis zadatka:

Objasniti glavne poslove špedicije i ulogu špeditera u organizaciji otpreme i dopreme robe. Opisati elemente tržišta prijevoznih kapaciteta, te izložiti prikaz značajki i funkcija tog tržišta u sustavu međunarodnog prijevoza. Objasniti ulogu špeditera na tržištu prijevoznih kapaciteta.

Zadatak uručen pristupniku: 18. ožujka 2015.

Mentor:

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

doc. dr. sc. Ratko Stanković

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

ULOGA ŠPEDITERA NA TRŽIŠTU PRIJEVOZNIH
KAPACITETA

FREIGHT FORWARDER'S ROLE AT THE TRANSPORTATION
MARKET

Mentor: doc. dr. sc. Ratko Stanković

Student: Bruno Feiss, 0135221373

Zagreb, rujan 2015.

Sažetak/summary ključne riječi/keywords

Uloga špeditera na tržištu prijevoznih kapaciteta

Razvoj međunarodne trgovine kroz povijest te rast potražnje za odgovarajućim prijevoznim kapacitetima, utjecali su na razvoj prijevoznike djelatnosti koja svojom ponudom treba zadovoljiti tu potražnju. Tako se s vremenom stvorila potreba za djelatnost koja bi omogućila da korisnici prijevoza na vrijeme osiguraju odgovarajuće prijevozne kapacitete za prijevoz vlastite robe. Ta djelatnost naziva se špedicija a tvrtka ili fizička osoba koja je zadužena za određivanje optimalnog prijevoznog rješenja te organizaciju i provedbu prijevoza robe naziva se špediter. Špediterova uloga na tržištu prijevoznih kapaciteta razlikuje se u ovisnosti u kojoj prometnoj grani (cesta, voda, zrak...) špediter sudjeluje kao organizator prijevoza. Njegova uloga na tržištu prijevoznih kapaciteta, detaljnije će se obraditi kroz ovaj rad.

KLJUČNE RIJEČI: međunarodna trgovina; potražnja; špediter; tržište prijevoznih kapaciteta

Freight Forwarder's Role at the Transportation Market

Changes which occurred in international trade development as well the increase in demand for adequate transport capacities influenced the development of transport industry which was supposed to be in accordance with this demand. As a consequence, there was a need for the industry which would enable the transport users to get adequate transport capacities for transporting their own goods on time. This industry is called freight-forwarding, and a company or a person in charge of defining the best transport solution as well as organising the transport of the goods is called a freight-forwarder. Freight-forwarders' job in transport industry, which depends on the type of transport being used (road, sea, air...), is to be dealt with in this thesis.

KEYWORDS: international trade; demand; freight forwarder; transportation market

SADRŽAJ

1. Uvod	1
2. Razvoj djelatnosti špedicije.....	2
2.1. Razvoj špedicije u svijetu	3
2.2. Razvoj špedicije u Republici Hrvatskoj.....	5
3. Poslovi špedicije.....	6
3.1. Glavni poslovi špedicije.....	6
3.2. Specijalni poslovi špeditera	10
4. Tržište prijevoznih kapaciteta	12
4.1. Glavne značajke tržišta prijevoznih kapaciteta.....	12
4.2. Subjekti tržišta prijevoznih kapaciteta	14
5. Uloga špeditera na tržištu prijevoznih kapaciteta	16
5.1. Tržište pomorskog prijevoza.....	18
5.2. Tržište unutarnje plovidbe	21
5.3. Tržište zrakoplovnog prijevoza.....	22
5.4. Tržište željezničkog prijevoza	25
5.5. Tržište cestovnog prijevoza	28
6. Zaključak	30
POPIS LITERATURE	31
POPIS ILUSTRACIJA.....	32
PRILOZI.....	33

1. UVOD

Razvoj trgovine kroz povijest te rast potražnje za odgovarajućim prijevoznim kapacitetima, utjecali su na razvoj prijevozničke djelatnosti koja svojom ponudom treba zadovoljiti tu potražnju. Tako se s vremenom stvorila potreba za posebnom, specijaliziranom djelatnosti, koja bi efikasno povezala povećanu ponudu i potražnju, odnosno omogućila da korisnici prijevoza na vrijeme osiguraju odgovarajuće prijevozne kapacitete za prijevoz vlastite robe. Djelatnost čija je to osnovna zadaća naziva se špedicija.

Tvrtka ili fizička osoba koja je zadužena za određivanje optimalnog prijevoznog rješenja te organizaciju i provedbu prijevoza robe naziva se špediter. Njegova uloga na tržištu prijevoznih kapaciteta, detaljnije će se obraditi kroz ovaj rad. Špediter može obavljati i druge poslove u vezi organizacije prijevoza robe, a to uključuje i zastupanje u carinskom postupku, osiguranje robe u prijevozu, pribavljanje potrebnih dokumenata i dozvola za međunarodni promet i trgovinu te kontrolu istih.

Špediter, kao osoba odgovorna za prijevoz, mora koordinirati poslove između svih sudionika u prijevozu, odnosno djelovanja između pošiljatelja, primatelja, prijevoznika, osiguratelja robe, luka, robnih terminala, carina, inspeksijske službe i drugo, kao i kontrolirati pošiljku na čitavom njezinom prijevoznom putu.

Korisnici prijevoza mogu i sami organizirati prijevoz i otpremu vlastite robe, osiguranje robe i ostale potrebne radnje, ali se u pravilu takvi poslovi povjeravaju stručnoj osobi, odnosno špediteru. Kako bi špediter pratio suvremeni način poslovanja, postojeću razinu ponude i potražnje usluga prijevoza te ukupnu količinom prijevoznih kapaciteta u prometu, on mora dobro poznavati tehnologiju prometa, prometne, carinske i vanjskotrgovinske propise. Također, mora imati vlastita logička rješenja, odnosno vlastito znanje koje bi mu pomoglo u rješavanju konkretnih problema u organiziranju usluge prijevoza robe.

U ovom radu detaljnije će se definirati i pobliže objasniti osnovni pojmovi kao što su špedicija, špediter, tržište prijevoznih kapaciteta, kao i uloga špeditera na istom te potrebne dozvole za obavljanje prijevoza, poslovi špedicije i ostali bitniji pojmovi vezani za samu temu rada.

2. RAZVOJ DJELATNOSTI ŠPEDICIJE

Pojam špedicija dolazi od latinske riječi „expedire“ što znači odriješiti/urediti, ali se u praktičnoj primjeni prevodi s otpremiti/otpraviti. **Špedicija** je definirana kao specijalizirana privredna djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe i drugim poslovima s tim u svezi, dok je **špediter** fizička ili pravna osoba koja obavlja poslove organizacije prijevoza robe, carinskog zastupanja prilikom uvoza odnosno izvoza robe, kao i ostale poslove s tim u svezi.

Danas, kako se tržište prijevoza robe znatno povećalo u odnosu na prošla stoljeća, špediteri kao i špediterske organizacije imaju sve više posla. Zbog toga organizacija ima veliku ulogu u samom poslu. Kako ni najveće špediterske kompanije ne mogu biti svugdje prisutne, odnosno samostalno izvršiti svaku dispoziciju komitenta¹, u slučajevima kada špediter nije u mogućnosti sam obaviti posao, on angažira svoje korespodente, odnosno međušpeditere i podšpeditere.

Međušpediter je pravna ili fizička osoba na koju je glavni špediter prenio realizaciju, odnosno provedbu jednog dijela špediterskog posla, zbog špediterove nemogućnosti da obavi sve povjerene radne zadatke. Prema tome špediter koristi usluge drugog špeditera, u ovom slučaju međušpeditera, koji se najčešće nalazi u inozemstvu.

Podšpediter je pravna ili fizička osoba na koju je glavni špediter prenio realizaciju jednog špediterskog posla u cijelosti. Špediter ponekad zbog opterećenja drugim poslovima ili nedostatka radne jedinice za otpremu/dopremu robe ili kada iz drugih opravdanih razloga nije u mogućnosti obaviti određeni posao, angažira podšpeditera za izvršavanje komitentovog naloga.

¹ Komitent je osoba koja sklapa ugovor s prodavateljem, ili mu izdaje naloge da za nju obavi neki posao, dispozicija je nalog i ovlaštenje špediteru za otpremu/dopremu robe, zastupanje u carinskom postupku te obavljanje drugih radnji s tim u svezi

2.1. Razvoj špedicije u svijetu

Špedicija se prvi puta spominje u 13. stoljeću za vrijeme Mletačke Republike koja je tada bila najrazvijenija pomorska zemlja. U to vrijeme jedna osoba je objedinjavala više djelatnosti. Trgovac se osim trgovinom, bavio i prijevozom robe, vodio brigu o njezinom skladištenju i financijama u poslovanju. Tijekom vremena, porast razmjene dobara između država zapadne Europe s državama na Bliskom, Srednjem i Dalekom istoku, uvjetovao je podjelu rada.

Zbog toga je na primjer, trgovac s Dalekog istoka obavljao prijevoz robe brodom do europskog kontinenta te je potom otpremu robe do krajnjeg korisnika prepustio posrednicima. Posrednici su na mjestima odredišta predavali robu primateljima, odnosno kupcima uz potpis pisane isprave tj. dokumenta koji je bio neka vrsta potvrde o primitku robe.

U 16. stoljeću posrednici, odnosno prijevoznici počeli su organizirati otpremu i dopremu tuđe robe čije su usluge naplaćivali, što znači da su za obavljeni prijevoz naplaćivali prevozninu i o tome izdavali račun. Krajem 18. stoljeća prijevoz robe kao i trgovina između udaljenih područja sve se više razvijala zbog čega su trgovci sve češće tražili usluge posrednika, odnosno špeditera. Njihova zadaća je bila odabir prijevoznih puteva i prijevoz robe.

U 19. stoljeću špedicija je doživjela veliki zamah uspostavom željezničkog prometnog sustava. Parni stroj uvelike je pomogao razvoju industrijske revolucije koja je rezultirala novom podjelom rada. To je podrazumijevalo da se proizvođač bavi samo proizvodnjom, trgovac samo trgovinom, prijevoznik prijevozom, a špediter se javljao kao osoba koja obavlja poslove organizacije otpreme i dopreme robe.

Početkom 20. stoljeća, točnije 1926. godine, osnovan je Međunarodni savez špediterskih udruženja - FIATA (fr. Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles) koja ima ulogu regulirati špeditersku djelatnost na međunarodnoj razini te unapređenje špediterske djelatnosti u svijetu kao i sudjelovanje u radu drugih međunarodnih udruga kao što su UIC², IRU³, IATA, IMO⁴, Međunarodne trgovačke komore i ostale.

² Međunarodna željeznička unija (fr. Union Internationale des Chemins de fer)

³ Međunarodna cestovna unija (eng. International Road Transport Union)

⁴ Međunarodna pomorska organizacija (eng. International Maritime Organization)

Djelovanje FIATA-e najviše se ogleda kroz njene dokumente koji su doneseni na skupštinama. Ti dokumenti omogućavaju jednostavnije i lakše rukovanje robom na prijevoznom putu kao i lakše izvršenje dopreme robe do njezinog krajnjeg odredišta. FIATA-inih dokumenata ima šest a to su:

1. FCR (Forwarders Certificate of Receipt) - špediterska potvrda
2. FCT (Forwarders Certificate of Transport) - špediterska transportna potvrda
3. FBL (Intermodal Transport Bill of Lading) - špediterska teretnica za intermodalni⁵ prijevoz
4. FWR (FIATA Warehouse Receipt) - skladišna potvrda
5. SDT (Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods) - potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe
6. FFI (Forwarding Instructions) - špediterske upute

Primjer cestovnog prijevoznog sredstva na početku 20. stoljeća prikazan je slikom 1.



Slika 1. Prijevozno sredstvo iz 1929.godine⁶

⁵ Intermodalni prijevoz je prijevoz tereta kombiniranjem najmanje dviju vrsta prijevoza u lancu, gdje se veći dio prometa odvija željeznicom, unutarnjim plovnim putevima ili brodovima, a početne i završne operacije cestovnim prijevoznim sredstvima i to na što kraćim relacijama.

⁶ <http://www.spedition-oppel.de/>

2.2. Razvoj špedicije u Republici Hrvatskoj

Razvoj špedicije na području današnje Republike Hrvatske odvijao se usporedo s razvojem špedicije u svijetu. U 16. stoljeću na prostorima današnje Hrvatske prijevoznici su organizirali otpremu robe tako da su je otpremali krajnjim korisnicima naplaćujući im svoje usluge. U Austro-Ugarskoj špedicija je bila propisana austrijskim zakonima, dok je nakon Drugog svjetskog rata međunarodna špedicija u Hrvatskoj bila podređena planskoj privredi koja je u to vrijeme bila u bivšoj Jugoslaviji. Temelj planske privrede su unaprijed utvrđene količine i vrste robe te njihova cijena od strane države, bez obzira na realne potrebe za određenom količinom ili vrstom proizvoda, odnosno neovisno o potražnji.

U to vrijeme, u Jugoslaviji je postojalo jedno poduzeće s filijalama i ispostavama u svim važnijim gradovima i mjestima Jugoslavije. Ono je diktiralo poslovanje u špediciji. Kasnije se iz jednog dijela tog poduzeća razvila najveća hrvatska špediterska kuća „Transadria d.d.“. Sredinom devedesetih godina prošlog stoljeća u Hrvatskoj je bilo registrirano oko 600 tvrtki koje su se bavile međunarodnom špedicijom, većinom zastupanjem u carinskom postupku kod uvoza i izvoza robe.

Posebno određeni uvjeti za carinjenje robe i kontrola zaduženja temeljem carinske garancije dovela je do toga da mnoge od tih tvrtki nisu mogle udovoljiti uvjetima poslovanja tako da ih je u 2010. godini bilo registrirano manje od četiri stotine, a od njih se najviše oko 50-ak⁷ moglo nazvati međunarodnim špediterima u pravom smislu tog pojma. Ulaskom Hrvatske u Europsku uniju 1. srpnja 2013. godine te ukidanjem carinskih procedura i nadzora prilikom robne razmjene domaće robe s ostalim članicama Europske unije, ta se brojka do danas bitno promijenila, te špediterskih tvrtki koje se primarno bave carinskim zastupanjem ima znatno manje.

⁷ Procjena autora knjige Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

3. POSLOVI ŠPEDICIJE

Osnovni zadatak špeditera je da oslobodi svojeg nalogodavatelja (izvoznika, uvoznika, proizvođača) cjelokupnog napora i brige oko otpreme, dopreme i provoza robe u međunarodnom prometu, kako bi nalogodavac mogao svu svoju pozornost koncentrirati na svoju osnovnu djelatnost. Prema tome poslove koje obavlja špediter možemo podijeliti u dvije osnovne skupine. To su **glavni** poslovi špeditera i **specijalni** poslovi špeditera.

3.1. Glavni poslovi špedicije

Poslovi koje špediter obavlja u sklopu svoje osnovne djelatnosti nazivaju se glavni poslovi špedicije. To su poslovi koje špediter redovito obavlja pri organiziranju otpreme, dopreme i provoza robe bez kojih se ne može zamisliti funkcioniranje sustava međunarodne špedicije. Glavni poslovi dijele se u dvije skupine: tarifno-konjuktorni poslovi, čija je osnovna funkcija prodaja špediterske usluge i operativni poslovi, čija je osnovna funkcija proizvodnja špediterske usluge. Navedeni poslovi su sastavni dio cjeline i povezani su u cilju veće produktivnosti i unapređenja kvalitete i ponude usluga.

1. Tarifno konjuktorni poslovi obuhvaćaju sve aktivnosti koje špediter, odnosno njegov specijalizirani odjel poduzima kako bi unaprijedio pozicije na tržištu, pružio stručnu pomoć komitentima i stručnu podršku operativnom sektoru tvrtke. Specijalni odjel špediterskog poduzeća sastavljen je od više stručnjaka specijaliziranih za pojedine vrste prijevoza, komercijalista i stručnjaka za carinske poslove.

Najvažniji tarifno konjuktorni poslovi vezani su za pojmove:

1. istraživanje tržišta
2. akvizicija
3. ugovori i ponude za obavljanje špediterske usluge
4. stručni savjeti i informacije
5. instradacija

6. refakcije, stimulacije i agencijske provizije

7. reklamacije

Istraživanje tržišta kao jedan od poslova špedicije znači prikupljanje informacija o aktivnostima između ponude i potražnje, a koji se odnose na prijevozne kapacitete. Kako bi špediter efikasno poslovao i odrađivao poslove prijevoza najpovoljnije za sebe i komitenta (za njega bolja zarada, za komitenta brz, jeftin i kvalitetan prijevoz robe) potrebne su mu brojne informacije, koje prikuplja iz raznih izvora poslovnih informacija. Tu se ubrajaju neposredni kontakti sa subjektima ponude i potražnje, korespondenti u inozemstvu, osobni kontakti i poznanstva s poslovnim ljudima, međunarodni sajmovi, prezentacije, kontakti s državnim institucijama i agencijama (npr. Gospodarska komora, Ministarstvo gospodarstva i drugo). Dakle, kvalitetno prikupljanje informacija o stanju na tržištu ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta od velikog je značaja za uspješnost poslovanja špeditera, budući je informiranost osnova za donošenje odluka u trenutnom i budućem poslovanju.

Akvizicija je skup aktivnosti kojima špediter privlači i pridobiva nove komitente i realizira nove poslove. Način na koji provodi te aktivnosti utječe i stvara poslovnu strategiju špeditera na tržištu. Da bi akvizicija bila uspješna potrebno je istraživati i pratiti tržište, imati pristup komitentima, biti konkurentan po cijeni usluga te širiti poslovni ugled. Kako bi špediter dobro poslovao i pritom proširivao poslovne aktivnosti, mora posvetiti pozornost, kako postojećim komitentima, da bi ih zadržao, tako i mogućim novim korisnicima svojih usluga.

Ponude špediterskih usluga mogu se odnositi na određeni posao, konkretno na uvoz ili izvoz određene pošiljke, a može biti i općenita, usmjerena prema svim pošiljkama određenog komitenta. Prihvaćanje ponude od strane komitenta pravno ima značaj kao i zaključenje ugovora tj. obvezuje obje strane u tom poslu prema uvjetima navedenim u ponudi. Prema komitentima s kojima ima dugoročnu poslovnu suradnju, špediter ima poseban poslovni odnos, tj. s njima posluje po povoljnijim uvjetima u odnosu na uvjete koje nudi prilikom zaključivanja pojedinačnih poslova. Time na određeni način nagrađuje komitente s kojima dugo poslovno surađuje te ih time nastoji i za buduće vrijeme zadržati u poslovnom odnosu.

Ugovorom o špediterskoj usluzi uređuju se odnosi između špeditera i komitenta. U ugovoru se navode ugovorne strane, predmet ugovora tj. popis špediterskih poslova na koje se

ugovor odnosi te cijena i način obračuna usluge špeditera i troškovi trećih osoba. Također, u ugovoru se utvrđuju i uvjeti plaćanja, datum stupanja ugovora na snagu, rok važnosti ugovora i otkazni rok te odredba o primjeni Općih uvjeta poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske. Svaki ugovor ovjerava se pečatom i potpisom osoba ovlaštenih za potpisivanje ugovora kod ugovornih strana.

Zbog prirode posla koju špediter obavlja, da bi uspješno poslovao mora imati veliko znanje u svim granama prometa te biti stručnjak za carinske i vanjskotrgovinske propise. Također, špediter kroz svoje poslovanje ima kontinuiran uvid u stanje ponude i potražnje na tržištu prijevoznih kapaciteta te u uvjete odvijanja prijevoza roba u međunarodnom prometu. Radi toga špediter ima značajnu ulogu prilikom određivanja optimalnog prijevoznog rješenja, izradi vanjskotrgovinskih kalkulacija. Uključivanje špeditera u pripremu i ugovaranje vanjskotrgovinskih poslova u pravilu rezultira smanjenjem prijevoznih troškova i rizika koji proizlaze iz prijevoza te povećanjem sigurnosti izvršenja obveza vezanih za isporuku odnosno preuzimanje robe.

Dakle, što je špediter stručniji i informiraniji, što više prati tržište prijevoza roba i pravne propise koji reguliraju njegovu domenu rada to je sposobniji organizirati bolju, bržu i kvalitetniju uslugu prijevoza. To je zasigurno u interesu kako samog špeditera, jer utječe na njegovu zaradu, širi mu prostor rada i povećava broj komitenata, a s druge strane je i u interesu komitenta, koji traži upravo takvu uslugu, što posebno ima značaj kod prijevoza specijalnih vrsta robe (lomljive robe, lako pokvarljive robe, robe opasne za okolinu) ili kod intermodalnog transporta.

Instradacija je određivanje prijevoznog puta i prijevoznog sredstva, koju određuje ona strana koja plaća prijevozne troškove. Instradacija je određena paritetom isporuke⁸ robe prilikom sklapanja kupoprodajnog ugovora između kupca i prodavatelja. Za uspješnu instradaciju, ona koja je najpovoljnija za komitenta, špediter mora uzeti u obzir sljedeće elemente: paritet isporuke, svojstva robe i ambalaže, rok isporuke odnosno preuzimanja robe, kalkulaciju prijevoznih troškova, aktualno stanje ponude prijevoznih kapaciteta, aktualne uvjete u međunarodnom prometu i mogućnost izvršenja prijevoza na zadanoj relaciji te moguće posebne zahtjeve komitenta.

⁸ Paritet isporuke je točka na prijevoznom putu u kojoj troškovi odnosno rizik prelaze s prodavatelja na kupca.

Osim naknade koja špediteru pripada po osnovi obavljanja špeditorske usluge, značajne prihode špediter ostvaruje i temeljem svoje uloge organizatora prijevoza. Tako ima pravo na **refakciju**, tj. povrat dijela ukupno plaćenih prijevoznih troškova unutar određenog vremenskog razdoblja, na **stimulaciju** tj. dodatnu nagradu ukoliko tijekom određenog vremenskog razdoblja predaje na prijevoz ukupnu količinu robe koja prelazi određeni iznos te na **proviziju**, odnosno naknadu koju temeljem zaključenog agencijskog ugovora prijevoznik odobrava špediteru kao nagradu za zapošljavanje prijevoznih kapaciteta. Ta se naknada obračunava u određenom postotku od ugovorene cijene prijevoza.

Pravo na povrat više naplaćenih prijevoznih troškova kao i naplatu drugih potraživanja nastalih temeljem ugovora o prijevozu (gubici i oštećenje robe, prekoračenje dostavnog roka i drugo) ima nositelj prava iz ugovora o prijevozu.

2. Operativni poslovi su poslovi koje špediter obavlja za komitenta pri otpremi i dopremi roba u međunarodnom prometu. Pritom špediter prema trećim osobama, sudionicima u prijevoznom poslu, nastupa u ime i za račun komitenta ili u svoje ime, a za račun komitenta. U carinskom postupanju, špediter zastupa komitenta u svojstvu opunomoćenika tj. ispunjava i podnosi carinsku deklaraciju i druge podneske u carinskom postupku u ime i za račun komitenta. To znači da je komitent korisnik carinskog postupka i carinski obveznik, što znači da komitent plaća sva carinska potraživanja za robu koja se prevozi.

Operativni poslovi sastoje se od niza radnji koje se provode određenim slijedom, a vezani su za pojedine faze izvršenja dispozicije komitenta, tj. pojedine faze prijevoznog pothvata. Struktura operativnih poslova može se podijeliti prema dva načela:

1. prema špediterovoj ulozi u prijevoznom pothvatu

2. prema osnovnom obilježju špediterova zadatka

Prema špediterovoj ulozi u prijevoznom pothvatu operativne poslove čini prijam dispozicije i pozicioniranje, disponiranje, zaključivanje prijevoznih kapaciteta, ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava, ugovaranje prekrcaja i skladištenja, osiguranje robe u prijevozu, predaja robe na prijevoz i ukrcaj, prihvat robe i iskrcaj, angažiranje inspekcijских službi, zastupanje u carinskom postupku i aviziranje⁹.

⁹ Aviziranje podrazumijeva izvješćivanje komitenta o izvršenju pojedinih faza dopreme, otpreme i provoza robe.

Prema osnovnom obilježju špediterovog zadatka operativni poslovi se dijele na poslove uvoza, poslove izvoza, poslove provoza (tranzita) i sajamske poslove.

3.2. Specijalni poslovi špeditera

Poslovi koje špediter obavlja u manjem opsegu kako bi upotpunio usluge koje pruža nazivaju se specijalni poslovi špeditera. U te poslove ubrajaju se:

1. kontrola kakvoće i količine robe
2. uzimanje uzoraka
3. praćenje transporta
4. doleđivanje
5. izdavanje garantnih pisama
6. zastupanje u slučaju havarije
7. naplata robe
8. leasing poslovi

Kontrola kakvoće robe provodi se kod sirovina i poluproizvoda, dok to za industrijske proizvode (npr. TV uređaji) nije potrebno, jer takvi proizvodi imaju garanciju proizvođača, ateste ovlaštenih instituta ili izvršenu homologaciju. Kontrolu kakvoće provode samo ovlaštene institucije ili tvrtke koje imaju odgovarajući prostor, opremu i stručni kadar, a može i špediter ako zadovoljava navedene uvjete i ima odobrenje nadležnog državnog tijela. Po izvršenoj kontroli kakvoće izdaje se certifikat o kakvoći robe.

Kontrola količine robe provodi se brojanjem, vaganjem, mjerenjem i drugim postupcima, a kao mjerodavni podaci se uzimaju oni koji su upisani u prijevoznu ispravu.

Uzorak je manja količina robe uzeta od veće količine robe, koji može uzimati samo stručna i ovlaštena osoba. Uzorci se mogu uzimati samo na početnim i završnim točkama putovanja ili na mjestu ugovorenom za uzimanje uzoraka.

Praćenje transporta može zatražiti komitent u slučaju kada se vrši prijevoz opasnih ili specijalnih tereta te pri prijevozu živih životinja ukoliko njihov prijevoz traje dulje od osam sati. Prilikom prijevoza lako pokvarljive robe u interfrigo kontejnerima, takva se roba doleđuje. **Doleđivanje** se provodi samo u željezničkim postajama koje imaju specijalne uređaje za doleđivanje i carinsku ispostavu.

Garantna pisma izdaje špediter kada u pomorskom prijevozu postoje primjedbe na teret, a ne postoji bitan utjecaj na količinu i kakvoću robe. Garantno pismo izdaje se i u slučaju kada roba stigne na odredište prije originalnih prijevoznih isprava kako bi se mogla obaviti primopredaja između prijevoznika i primatelja robe, a da pritom ne nastanu novi troškovi i gubici za komitenta.

Svako oštećenje ili gubitak broda ili tereta do kojeg dođe uslijed nekog događaja na moru ili u unutarnjim vodama naziva se **havarija**. Generalna ili zajednička havarija pogađa sve sudionike plovidbenog pothvata, dok partikularna ili zasebna havarija pogađa onoga koga je snašla. Uloga špeditera u slučaju havarije je zastupanje komitenta pred havarijskom komisijom i prikupljanje dokumentacije potrebne za utvrđivanje sudjelovanja u zajedničkoj šteti.

Naplata robe ili naplata pouzecom je realizacija posla kod otpremanja malih pošiljaka. Zadatak špeditera je otpremiti pošiljku primatelju te prilikom primopredaje naplatiti vrijednost robe. Ovakva realizacija posla obavlja se preko korespondenata (podšpeditera i špeditera) u inozemstvu.

Leasing poslovi obavljaju se temeljem sklapanja ugovora o leasingu tj. uporabi prijevoznih sredstava i kontejnera uz plaćanje naknade za leasing (najamnine). Najamnina se sastoji od troškova leasinga, amortizacije prijevoznog sredstva i dobiti koju ostvaruje leasing kompanija iz tako odrađenog posla.

Iz opisanih specijalnih poslova špeditera, vidljivo je da se provode u posebnim slučajevima prijevoza, kod specifične robe ili načina prijevoza, kada postoji opasnost u prijevozu ili rizici s obzirom na vrstu robe koja se prevozi te je tada prijevozu robe potrebno posvetiti dodatnu pozornost. U takvim slučajevima se provode opisane dodatne radnje i poslovi od strane špeditera, sve u cilju što bolje i kvalitetnije usluge koju je potrebno u takvim prijevozima pružiti komitent, kako bi se takvi specifični prijevozi organizirali i proveli bez štete po komitenta i robu koja se prevozi.

4. TRŽIŠTE PRIJEVOZNIH KAPACITETA

Tržište prijevoznih kapaciteta može se definirati kao mjesto na kojem se povezuju ponuda i potražnja za određenim uslugama prijevoza robe s ciljem zaključivanja poslova. Na tržište prijevoznih kapaciteta, na njegovo širenje i razvoj prijevozničke djelatnosti, koja je u stalnom porastu utjecao je razvoj međunarodne trgovine. Danas je tržište prijevoznih kapaciteta vrlo veliko te se napretkom tehnologija i sustava ono može sve bolje povezati.

Isto tako, postoji i velik broj kompanija koje pružaju usluge prijevoza robe te na taj način obavljaju i izvršavaju sve korake potrebne za brz i siguran prijevoz robe. U tom procesu vrlo važnu ulogu ima špediter posebno na području javnog prijevoza robe. S obzirom na vrlo široko tržište prijevoznih usluga na kojem se vrši prijevoz velike količine robe i u različitim transportnim sredstvima, veliki je izbor načina prijevoza, prijevoznog sredstva i prijevoznog puta koji špediter optimalno određuje na temelju zahtjeva korisnika prijevoznih usluga.

Prijevoznim kapacitetom smatra se sposobnost prijevoznog sredstva za prijevoz tereta, određenim prijevoznim putem u određenom vremenu. Takva sposobnost izražava se kao korisna nosivost u težinskim (jedinicama mase) i prostornim jedinicama.

Cijena prijevoza (prevoznina) se formira na temelju ponude i potražnje, a predstavlja stvarne troškove usluge prijevoza i konjunktura¹⁰. Poslovi špedicije vezani su za područje javnog prijevoza robe, a ne za prijevoz robe za vlastite potrebe.

4.1. Glavne značajke tržišta prijevoznih kapaciteta

Tržište prijevoznih kapaciteta razlikuje se od drugih tržišta usluga prema predmetu poslovanja. Da bi se izvršio određeni prijevoz potrebno je ne samo prijevozno sredstvo koje ima određenu namjenu i nosivost nego u organizaciji prijevoza mora biti utvrđen i način i mjesto na kojem će prijevozno sredstvo ukrcati robu u određeno vrijeme, a isto tako je potrebno unaprijed imati ugovoreno mjesto i vrijeme isporuke robe. Također, prilikom realizacije prijevoza potrebno je imati optimalno utvrđen prijevozni put koji će za komitenta

¹⁰ Konjunktura označuje stanje na tržištu s obzirom na odnos između ponude i potražnje.

stvarati najmanje troškove, tako da roba u što kraćem roku stigne na odredište. Značajke tržišta prijevoznih kapaciteta su:

1. prostorna određenost
2. međunarodni karakter
3. liberalnost
4. kolebanje potražnje
5. tromost ponude

Prostorna određenost predstavlja prometne pravce, odnosno relacije koje se koriste prilikom prijevoza robe na kraćim ili duljim relacijama, pri čemu je vrlo bitno da se odredi optimalan pravac prilikom prijevoza.

Zbog sve većeg širenja tržišta prijevoz se odvija kroz više različitih država, koje ostvaruju robnu razmjenu te je takvo tržište dio svjetskog tržišta i ima **međunarodni karakter** zbog različitih državnih pripadnosti njegovih subjekata.

Dakle, bitna značajka organiziranja prijevoza je prometni pravac, odnosno prijevozni put, koji ukoliko je optimalno određen, utječe na brzinu prijevoza, a time i na njegovu kvalitetu. Pritom nije zanemariv i segment troškova koje snosi komitent ukoliko se prometni pravac ne odredi optimalno.

Liberalnost je karakteristika slobodnog tržišta na kojem se slobodno formiraju cijene, postoji globalna konkurencija između prijevoznika te mogućnosti korisnika prijevoza da između velikog broja ponuda izaberu najpovoljniju. Potrebno je naglasiti da sloboda u djelatnosti prijevoza ipak ima određena ograničenja, budući da države štite domaće prijevoznike na način da stranim prijevoznicima uvode dozvole za prijevoz po načelu pariteta.

Kolebanje potražnje rezultat je utjecaja različitih faktora na potražnju tako da ona varira ovisno o određenim parametrima (godišnje doba, trendovi nacionalnog gospodarstva, prirodne nepogode, politički i sigurnosni utjecaji te drugi čimbenici koji utječu na međunarodnu robnu razmjenu). Sve te parametre potrebno je pažljivo pratiti kako bi se otklonio ili barem umanjio njihov utjecaj na proces prijevoza.

Iako u pravilu ponuda odgovara na zahtjeve potražnje, postoje situacije u kojima ponuda ne može pratiti dinamiku promjena potražnje. Razlozi su u tome što se ne može uvijek predvidjeti, pa stoga niti isplanira, sve što je potrebno kako bi se zadovoljila povećana potražnja, kao na primjer povećanje voznog parka, dodatni stručni kadar i sl. Naime, ulaganje u vozni park ili zapošljavanje novih, stručnih ljudi iziskuje dodatna financijska sredstva, koja ukoliko nisu unaprijed planirana za takve namjene predstavljaju problem u realizaciji dodatnih, povećanih poslova.

Također, postojeća infrastruktura, može u određenom trenutku biti neodgovarajuća u odnosu na prometnu potražnju te tako predstavljati problem radi kojeg ponuda ne prati potrebe potražnje. Naime, u slučaju naglog povećanja potražnje u uvjetima u kojima infrastruktura ne odgovara potražnji, npr. po broju prometnica, luka i/ili terminala i sl. ponuda ne može pratiti povećanu prometnu potražnju, posebno s obzirom na vrijeme i financijska sredstva potrebna za povećanje postojeće infrastrukture.

4.2. Subjekti tržišta prijevoznih kapaciteta

Na tržištu prijevoznih kapaciteta ima više različitih funkcija i poslova koji se obavljaju. Njihovi zajednički interesi ogledaju se u tome da svaki pojedinac ostvari što veću zaradu te da na što bolji način realiziraju svoju uslugu. No njihovi interesi ne poklapaju se kada je riječ o cijenama po kojima se nudi prijevozna usluga te zbog toga dolazi do konkurencije na tržištu te samim time do poboljšavanja istog.

Svakom subjektu na tržištu prijevoznih kapaciteta u interesu je da on ili onaj koga zastupa bude što konkurentniji. Na taj način poboljšava se kvaliteta usluga te samog poslovanja. Prema tome, subjekte na tržištu prijevoznih kapaciteta možemo podijeliti u četiri glavne skupine:

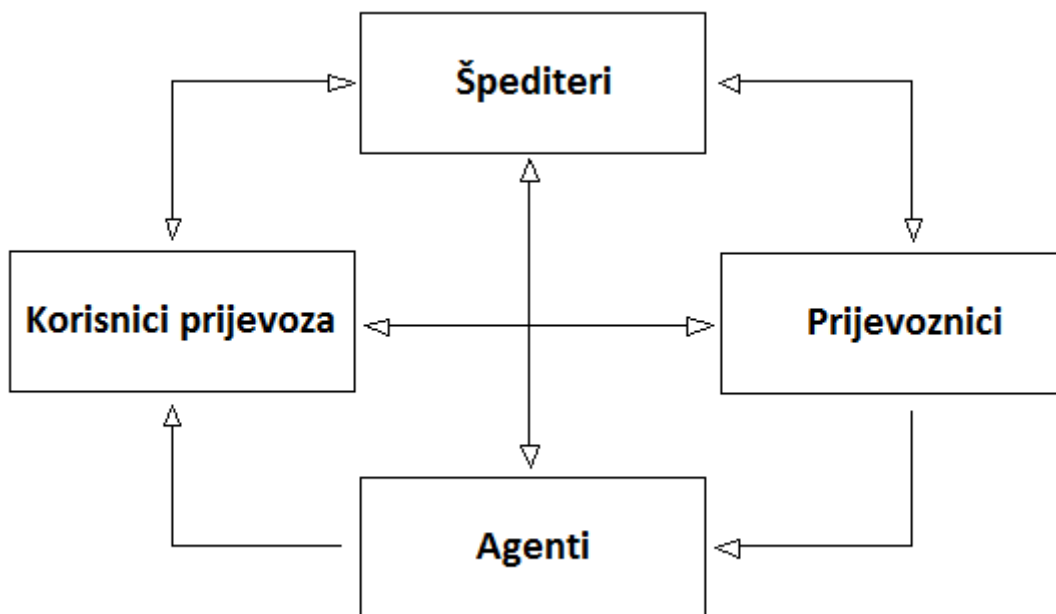
1. Prijevoznici kao subjekti ponude, koji na tržištu nude svoje prijevozne kapacitete, odnosno prijevozna sredstva kojima prevoze određenu robu od mjesta ukrcaja robe do odredišta. Interes prijevoznika je da ima što veću zaradu, a da pri tome ipak bude konkurentan u odnosu na druge prijevoznike.

2. **Agenti** posreduju na strani ponude, a njihova uloga je akvizicija, odnosno prikupljanje tereta za prijevoznike koje zastupaju.

3. **Korisnici prijevoza** su subjekti potražnje i njihova uloga na tržištu prijevoznih kapaciteta je kupnja proizvodnih usluga. Oni se moraju pobrinuti za pribavljanje odgovarajućih prijevoznih kapaciteta za prijevoz vlastite robe u određenim vremenskim radobljima te im je cilj obaviti prijevoz uz što manju cijenu prijevoza, a što bolju i pouzdaniju uslugu.

4. **Špediteri** posreduju na strani potražnje te u ime svojih komitenata, odnosno korisnika prijevoza zaključuju i ugovaraju prijevozne kapacitete. To mogu činiti izravno s prijevoznicima ili preko agenata.

Interakcija subjekata tržišta prijevoznih kapaciteta prikazana je slikom 2.



Slika 2. Interakcije subjekata tržišta prijevoznih kapaciteta¹¹

¹¹ Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

5. ULOGA ŠPEDITERA NA TRŽIŠTU PRIJEVOZNIH KAPACITETA

Tržište prijevoznih kapaciteta može biti podijeljeno na nekoliko skupina s obzirom na vrstu prijevoza o kojoj se radi. Ono može biti podijeljeno na tržište:

1. pomorskog prijevoza
2. unutarnje plovidbe
3. zrakoplovnog prijevoza
4. željezničkog prijevoza
5. cestovnog prijevoza

U svakome od navedenih vrsta prijevoza, špediter ima uglavnom istu, ali veoma važnu ulogu, a to podrazumijeva da je zadužen za određivanje optimalnog prijevoznog rješenja te organizaciju i provedbu prijevoza robe. Ono što je u najvećoj mjeri različito jesu potrebni dokumenti odnosno potrebna dokumentacija za otpremu, dopremu i provoz robe. Dokumentacija i određene dozvole potrebne za obavljanje prijevoza, dobivaju se od različitih nadležnih institucija, ali generalno uloga špeditera (otprema i doprema robe) u pojedinoj grani prometa se bitnije ne mijenja.

Špediter ima nekoliko glavnih radnji koje obavlja ili može obavljati u pojedinoj grani prometa, a to su zaključivanje teretnog prostora, ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava, ugovaranje prekrcaja i skladištenja robe, transportno osiguranje robe (nije nužno), predaja robe na prijevoz i ukrcaj, prihvat robe i iskrcaj, zastupanje u carinskom postupku i drugo. Redoslijed izvršavanja pojedine radnje ovisi o tome da li se roba uvozi, izvozi ili provози.

Zaključivanje teretnog prostora vrši se nakon obavljene instradacije, odnosno određivanja prijevoznog puta i prijevoznog sredstva. Špediter treba na tržištu prijevoznih kapaciteta odabrati najoptimalnijeg prijevoznika i zaključiti, odnosno rezervirati potreban teretni prostor za odgovarajući termin ukrcaja, odnosno otpreme.

Špediter ugovara prijevoz i ispostavlja prijevozne isprave zbog toga što je on organizator prijevoza. **Ugovaranje prijevoza** je preduvjet za mogućnost otpreme, odnosno

dopreme robe koje on može ugovoriti u svoje ime ili u ime komitenta. **Prijevozne isprave** u pravilu ispunjava špediter, a ostali sudionici u prometu (primatelj, prijevoznik, carina) ih ovjeravaju u predviđenim rubrikama te potvrđuju da je određena faza prijevoznog procesa obavljena (npr. preuzimanje robe na prijevoz, predaja robe primatelju itd.). Prijevozne isprave popunjavaju se različito u zavisnosti od pojedine grane prometa.

Poslovi prekrcaja i skladištenja robe jedan su dio faze u cjelokupnom prijevoznom procesu otpreme ili dopreme robe. Ovdje ubrajamo **obavljanje početno završnih operacija** u koje spada pakiranje robe u ambalažu odnosno pripremu robe za prijevoz i ukrcaj na transportno sredstvo, **organizaciju intermodalnog prijevoza** koje korštenje najmanje dvije prometne grane prilikom prijevoza robe, **terminsko usklađenje pojedinih faza prijevoza** koje podrazumijeva da se roba u prijevozu nekada mora usputno uskladištiti jer nije uvijek moguće obaviti izravan prekrcaj robe na drugo prijevozno sredstvo te organizaciju zbirnog¹² prometa koje uključuje skladištenje i prekrcaj robe zbog ukupnjavanja različitih vrsta tereta.

Transportno osiguranje robe odnosno osiguranje robe u prijevozu nije obavezno. Osiguranje robe se vrši na zahtjev komitenta koji je u dispoziciji to izričito naglasio a obavlja ga špediter. Ukoliko komitent nije naveo zbog kojih rizika se roba treba osigurati, špediter je dužan osigurati robu od osnovnih transportnih rizika. Špediter osigurava robu na način da osiguravatelju podnese prijavu osiguranja sa svim potrebnim podacima potrebnim za osiguranje (npr. opis robe i ambalaže, osnovni podaci o osiguraniku, masa robe, iznos osiguranja itd.).

Kod **predaje robe na prijevoz i ukrcaj**, uloga špeditera je da on mora obaviti funkcije pošiljatelja. Roba mora biti spremna za prijevoz, odnosno mora biti pravilno upakirana u transportnu ambalažu te predana prijevozniku na način koji propisuje svaka pojedina grana prometa.

Uloga špeditera kod **prihvata robe** je obavljanje funkcija primatelja (izdavanje naloga i obavljanje svih radnji vezanih za iskrcaj i preuzimanje robe od prijevoznika). Također, špediter u ovom slučaju treba poduzeti sve potrebne radnje kako bi se roba, nakon što je ocarinjena, otpremila do ugovorenog mjesta odredišta.

Iskrcaj robe iz transportnog sredstva, dužan je obaviti primatelj robe. Ukoliko on ne raspolaže potrebnim prijevoznim sredstvima ili radnom snagom, organizaciju i provedbu

¹² Zbirni promet označava način prijevoza gdje je više manjih pošiljaka udruženo u jednu veću pošiljku.

iskrcaja robe s transportnog sredstva može obaviti špediter. Postupak organizacije i provedba iskrcaja te prihvata robe može se razlikovati ovisno o grani prometa u kojoj se ovaj postupak odvija.

Špediter je u konstantnoj vezi s komitentima, međušpediterima i podšpediterima te agentima koji su jednim dijelom zaduženi za odrađivanje određenog posla u pojedinoj grani prometa. Špediterova uloga u svakoj grani prometa određena je paritetom isporuke. Prema tome do trenutka njegovog djelovanja, on može na vrijeme prikupiti potrebnu dokumentaciju (ukoliko je on za to odgovoran) te obaviti sve potrebne radnje i postupke kako bi se prijevoz što brže i sigurnije obavio.

5.1. Tržište pomorskog prijevoza

Kod pomorskog prijevoza, prijevoz robe odvija se u kontejnerima koji se prevoze na različitim vrstama teretnih brodova. Koliko je ovo tržište važno pokazuje činjenica da se godišnje 90% robe preveze morem. Najčešće se, u slobodnoj plovidbi, prevoze tekući i rasuti tereti, a u linijskoj plovidbi najčešće se prevozi generalni teret koji je količinski nešto manje zastupljen. Prema tome, uloga špeditera na ovom tržištu je veoma važna. Još od 80-ih godina prošlog stoljeća povećavaju se prijevozni kapaciteti kontejnerskih brodova pa tako danas imamo brodove koji mogu primiti i do 18 000 TEU-a¹³. Povećana potražnja za ovom vrstom prijevoza leži u tome što velike tvrtke premještaju proizvodnju u zemlje s jeftinom radnom snagom, uglavnom na Daleki istok.

Razvojem tržišta, tijekom vremena se nametnula potreba za ponudom i potražnjom na određenim mjestima na kojima bi naručitelji prijevoza i brodari mogli pronaći odgovarajuće prijevozne kapacitete za prijevoz svoje robe. Najveća i najstarija burza prijevoznih kapaciteta, Baltička burza (The Baltic Exchange), razvila se početkom 18. stoljeća iz londonske kavane Virginia and Baltic koja je bila glavno okupljalište trgovaca i brodara. Burza danas ima oko 1500 članova koji predstavljaju više od 670 tvrtki iz 45 zemalja¹⁴. Tako organizirana burza pokriva gotovo cijeli sustav pomorskog prijevoza.

¹³ TEU (engl. kratica za twenty-foot equivalent unit) - standardna kontejnerska jedinica za označavanje jednog dvadeset stopnog kontejnera

¹⁴ <http://www.balticexchange.com/>

Na tržištu pomorskog prijevoza subjekti su brodari kao nositelji ponude i naručitelji prijevoza kao nositelji potražnje. Značajnu ulogu na tržištu pomorskog prijevoza i njegovom odvijanju imaju specijalizirani posrednici – pomorski agenti. Njihova je osnovna zadaća da na tržištu pomorskog prijevoza i prijevoza na unutarnjim plovnim putevima efikasno riješe svako pitanje za brod ili teret koji se prevozi.

Gotovo je nezamislivo u današnjem pomorskom prijevozu i prijevozu na unutarnjim plovnim putevima zaobići pomorskog agenta, odnosno usluge koje on pruža. Iako korištenje agencijskih usluga nije obavezno, način na koji je organiziran rad pomorskih agencija i s obzirom na poslove koje obavljaju, neophodno je u većini slučajeva njihovo angažiranje. Naime, agenti pomažu nalogodavcu, vode brigu o popunjavanju prijevoznog sredstva posadom, obavljaju nadzor ukrcaja i iskrcaja tereta na brod, posreduju pri zaključivanju ugovora o prijevozu putnika, iskorištavanju kontejnera, prijevoznih sredstava i drugo. Iako su poslovi pomorskog agenta različiti od špediterskih poslova, sve veći broj agenata između ostalog u okviru poslovanja obavlja i špediterske poslove.

Kako je razvoj trgovine kroz povijest te rast potražnje za odgovarajućim prijevoznim kapacitetima stvorio potrebu za špedicijom kao specijaliziranom privrednom djelatnosti koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe i drugim poslovima s tim u svezi, bez koje je u suvremenom svijetu nezamisliv prijevoz robe, tako je i suvremeno pomorsko poslovanje i unutarnja plovidba nezamisliva bez agenata tj. pomorskih agencija.

Zaključivanje teretnog prostora u pomorskom prijevozu zaključuje se, odnosno rezervira Zaključnicom broskog prostora (eng. Cargo Booking Note). Zaključnica sadrži podatke o krcatelju, brodaru i njegovom agentu, naziv broda, prijevozni put, ukrcajnu i iskrcajnu luku, termin ukrcaja, podatke o robi, odnosno potrebnom teretnom prostoru i određene druge bitnije podatke vezane za sam prijevoz robe. Špediter dobiva potvrdu zaključenja elektroničkom poštom.

Kod ugovaranja prijevoza u pomorskom prijevozu sudjeluje brodar koji ima obvezu prevesti robus jednog mjesta na drugo, naručitelj prijevoza koji od brodara naručuje prijevoz robe na određenoj relaciji i plaća troškove prijevoza, odnosno prevozninu. Pritom naručitelj može, ali i ne mora, biti krcatelj odnosno primatelj robe nego te funkcije u njegovo ime i za njegov račun može obaviti špediter, što najčešće i čini. Također još sudjeluju i krcatelj i primatelj robe. Krcatelj robe u praksi je najčešće špediter, a primatelj stranka ovlaštena za preuzimanje robe od brodara na ugovorenom mjestu isporuke.

Za svaku pojedinu granu prometa potrebne su određene prijevozne isprave za otpremu, dopremu i provoz robe. U pomorskom prometu za prijevoz robe potrebne su sljedeće prijevozne isprave:

1. Brodarski ugovor (Charter party) - zaključuje se za prijevoz robe u slobodnoj plovidbi, a odnosi se na cijeli brod, razmjerni dio (polu broda, četvrtina broda...) ili na određeni brodski teretni prostor, odnosno skladište.

2. Prijevoznički ugovor (Contract of Carriage) - zaključuje se u linijskoj plovidbi za prijevoz određene robe na određenoj relaciji pri čemu nije bitno kojim će se brodom prijevoz obaviti. Pri tome brodar, koji obavlja prijevoz na određenoj liniji, prikuplja pošiljke generalnog tereta te za svaku pošiljku zaključuje poseban ugovor o prijevozu.

3. Teretnica - prijevozna isprava u pomorskom prijevozu robe (prilog 1.) naziva se brodska teretnica (Bill of Lading). Ona je dokaz o zaključenom ugovoru o prijevozu te je dokaz da je brodar preuzeo robu na prijevoz, kao i obvezu brodara da robu iz teretnice u istom stanju u kakvom je preuzeta na prijevoz, na odredištu preda primatelju.

Kod ugovaranja poslova prekrcaja u pomorskom prijevozu, špediter ugovara obavljanje usluga prekrcaja i skladištenja robe sa za to specijaliziranim poduzećima kao što su luke, robni terminali i slično. Kada roba stigne u luku otpreme, potrebno je obaviti nekoliko lučkih manipulacija koje krcatelj naručuje lučkom dispozicijom.

Ovisno o vrsti i količini robe te organizaciji prijevoza i prekrcaja, roba se nakon prispjeća u luku otpreme može iskrcati iz kopnenog prijevoznog sredstva u carinsko skladište ili se može prekrcati direktno na brod. Nakon što brod pristigne u luku iskrcaja, lučkom dispozicijom špediter daje nalog lučkoj operativi za obavljanje potrebnih iskrcajnih manipulacija robe s broda u kopnena transportna sredstva koja robu distribuiraju do krajnjeg korisnika.

5.2. Tržište unutarnje plovidbe

Pod pojmom unutarnje plovidbe podrazumijeva se plovidba različitim vrstama brodova po rijekama, odnosno riječnim putevima, te kanalima. Unutarnja plovidba kao najjeftiniji oblik prijevoza, ne ostvaruje niti približno toliki volumen prijevoza kao pomorska plovidba jer je ograničena kvalitetom i rasprostranjenošću mreže plovnih puteva. Također, unutarnjim plovnim putevima plove brodovi znatno manjih prijevoznih kapaciteta.

Unutarnja plovidba u Europi odvija se na dva glavna plovna područja, a to su rijeke Rajna i Dunav. Svaki plovni put spada u određenu grupu klasifikacije koju je 1990. godine izradila grupa za normizaciju plovnih puteva (PIANC). Klasifikaciju su prihvatile ECE¹⁵, CEMT¹⁶ i Europska Unija. Europski plovni putevi razvrstavaju se u šest razreda odnosno klasa. (tablica 1.)

Tablica 1. Klasifikacija plovnih puteva¹⁷

Razred	Nosivost plovila
I	250 - 400 t
II	400 - 650 t
III	650 - 1000 t
IV	1000 - 1500 t
V	1500 - 3000 t
VI	preko 3000 t

Plovni putevi dijele se prema uvjetima koje ispunjavaju za pojedini razred, a ti uvjeti su dubina i širina plovnog puta, polumjer krivina, gabariti prijevodnica, gabariti mostova, gabariti nadzemnih (visećih) kabela i drugo. Tržište unutarnje plovidbe kao i subjekti u unutarnjoj plovidbi funkcioniraju i sudjeluju vrlo slično kao i u pomorskom prijevozu robe. Prema tome, uloga špeditera u prijevozu robe po unutarnjim plovnim putevima neznatno je drugačija u odnosu na prijevoz robe u pomorskom prometu. Međutim, razlike se očituju u

¹⁵ Ekonomska komisija Ujedinjenih naroda za Europu

¹⁶ Konferencija europskih ministara prometa

¹⁷ Rogić, K.: Model transportnih tehnologija na unutarnjim plovnim putevima, doktorska disertacija, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2004.

vrsti ugovora potrebnih za prijevoz robe, odnosno u prijevoznim ispravama. U unutarnjoj plovidbi se uz brodarske ugovore, koji se koriste i u pomorskom prijevozu robe, koriste dvije prijevozne isprave. To su teretnica (njem. Ladeschein) i teretni list (njem. Frachtbrief).

Kod zaključivanja teretnog prostora, špediter nema nikakvu ulogu, odnosno ne dobiva potvrdu zaključenja (rezervacije) jer brodar preuzima komadne pošiljke u lučkom skladištu bez prethodne narudžbe, odnosno rezervacije, a pošiljke se ukrcavaju prema raspoloživim kapacitetima. Ostale potrebne radnje koje špediter mora obaviti (ugovaranje prijevoza, ugovaranje prekrcaja i skladištenja robe, transportno osiguranje robe, predaja robe na prijevoz i ukrcaj te prihvat robe i iskrcaj) jednake su kao i u pomorskom prijevozu robe.

5.3. Tržište zrakoplovnog prijevoza

Na tržištu zrakoplovnog prijevoza, roba se prevozi različitim vrstama zrakoplova, međutim robni promet (eng. Cargo) je oduvijek bio manjeg opsega u odnosu na prijevoz putnika. Ipak, robni promet bilježi stalan rast zbog sve većeg broja zrakoplova koji imaju veće mogućnosti, odnosno povećavaju se eksploatacijske značajke zrakoplova kao što su povećanje nosivosti, promjena poslovne politike zrakoplovnih kompanija te najviše zbog pojave prijevoznika specijaliziranih za hitan prijevoz pošiljaka, odnosno robe „od vrata do vrata“ (eng. Courier Express Service).

Takve usluge pružaju prijevoznici DHL, FedEx, UPS i drugi, vlastitim teretnim zrakoplovima. Primjer teretnog zrakoplova za prijevoz robe prikazan je na slici 4. Uglavnom se roba prevozi teretnim zrakoplovima koji su namijenjeni isključivo za prijevoz tereta, a mogu i kombiniranim tipovima zrakoplova koji uz putnike prevoze i određenu količinu robe.



Slika 3. Teretni zrakoplov¹⁸

Međunarodno udruženje zrakoplovnog prijevoza IATA (eng. International Air Transport Association) osnovano je 1919. godine u Montrealu. To je nevladina organizacija, a članovi organizacije su zrakoplovne kompanije tj. zračni prijevoznici. Glavna zadaća organizacije je donošenje tarifa, odnosno cijena prijevoza koje su obvezne za sve zračne prijevoznike.

U zrakoplovnom prijevozu glavni subjekti su prijevoznici (aviokompanije) kao nositelji ponude na tržištu i korisnici prijevoza kao nositelji potražnje. Osim navedenih subjekata, u zrakoplovnom prijevozu su prisutni i specijalizirani posrednici, odnosno robni agenti bez kojih nije moguće funkcioniranje suvremenog tržišta zrakoplovnog prijevoza. Zadaća robnih agenata, kao predstavnika prijevoznika u zrakoplovnim lukama je akvizicija tereta, posredovanje kod zaključivanja ugovora o prijevozu i ispostavljanje prijevozne isprave - zrakoplovnog teretnog lista AWB (eng. Air Way Bill) (prilog 2.).

Za obavljene usluge agent naplaćuje naknadu tj. agentsku proviziju koja se određuje u određenom postotku od cijene prijevoza. Iako prijevoznici imaju vlastite službe robnog prometa, surađuju i sa špediterima koji u nekim zrakoplovnim lukama za njih obavljaju poslove robnog agenta. Aviokompanije koriste usluge špeditera iz razloga što su špediteri

¹⁸ Image on the Internet [cited 2015 jul 8]. Available from <http://www.gizmag.com/go/7247/pictures>

stručno osposobljeni i prisutni na tržištu transporta. Svaki špediter koji obavlja poslove otpremanja zrakoplovnih pošiljaka, mora biti registriran kao IATA agent što podrazumijeva da ima odgovarajuću stručnu osposobljenost i udovoljava propisanim tehničkim uvjetima.

Osim navedenih poslova, špediter stalno kontrolira velike količine robe, budući da organizira prijevoz te ostvaruje kontakte s uvoznicima i izvoznicima, kao komitentima. Na taj način prikuplja veliki broj informacija koje su mu potrebne za kvalitetan rad na tržištu zrakoplovnog prijevoza, a ujedno ima i neposredan pregled tržišta.

Kako se prijevoz zrakoplovima smatra najskupljim i najsigurnijim načinom prijevoza, uglavnom se zrakoplovi koriste u slučajevima prijevoza vrijednih i žurnih pošiljaka, a također i kod roba koje zbog nekih svojih specifičnosti zahtijevaju posebne uvjete prijevoza (gotov novac, oružje, vojna oprema, lako pokvarljiva roba i slično). Posebna uloga špeditera je u prijevozu hitnih pošiljaka koje se dostavljaju „od vrata do vrata“, takozvanih kurirskih pošiljaka kod kojih je zajamčena dostava u roku od 48 sati. Da bi se dostava izvršila u tako kratkom roku, kurirske tvrtke često koriste usluge špeditera, budući same ne mogu pokriti prostornost tržišta.

Tako na lokalnoj razini, špediteri obavljaju prihvata i otpremu pošiljaka, carinske formalnosti te prikupljanje i dostavu pošiljaka. S obzirom da je zrakoplovni prijevoz među najskupljim, ali i najbržim načinom prijevoza, s aspekta špedicije najbolje je organiziran, što ima pozitivne učinke za korisnike prijevoza.

U zrakoplovnom prijevozu robe postoje dvije vrste javne zračne plovidbe, slobodna koja se odvija po potrebi za pojedinim prijevozom te se organizira zakupljanjem zrakoplova i linijska plovidba koja se odvija prema unaprijed utvrđenom i objavljenom redu letenja propisanom od strane IATA-e. Špediteri su prema poslovima koje obavljaju, više orijentirani prema linijskoj plovidbi, iako ugovaranje prijevoza mogu obavljati i u slobodnoj plovidbi posebno kada se radi o otpremi specijalnih pošiljaka.

Kod zaključivanja teretnog prostora, špediter najavljuje aviopošiljku (eng. Air Shipment) službi robnog prometa zrakoplovnog prijevoznika, odnosno aviokompanije u zračnoj luci otpreme i traži potvrdu rezervacije teretnog prostora za određeni let. Rezervacija teretnog prostora obavlja se telefonom ili telefaksom. U slučaju prijevoza veće količine robe ili prijevoza specijalne vrste tereta, najčešće se ugovara zakup čitavog kapaciteta zrakoplova.

Ugovaranje prijevoza se vrši na način da špediter ili mora imati zaključen ugovor sa zrakoplovnim prijevoznikom o obavljanju poslova robnog agenta koji ga ovlašćuje za izdavanje teretnih listova i zaključivanje ugovora o prijevozu u ima navedenog prijevoznika ili u suprotnom, špediter ove poslove mora obaviti preko posrednika.

Pošiljku namijenjenu za prijevoz pošiljatelj predaje tehničkoj službi robnog prometa zračne luke u određenom skladištu te dobiva potvrdu o uskladištenju koju predaje špediteru radi obavljanja daljnjeg postupka u vezi otpreme robe koji podrazumijeva: vaganje, kontrolu pošiljke, ispostavljanje teretnog lista, lijepljenje identifikacijskih naljepnica i slično.

Špediter zatim, nakon obavljanja carinskih formalnosti, predaje ispunjen teretni list ovjeren carinskim žigom, agentu prijevoznika te mu on vraća primjerak teretnog lista za pošiljatelja. Nakon toga špediter daje nalog službi robnog prometa za iskladištenje robe i ukrcaj u zrakoplov.

Kod prihvata i iskrcaja robe iz zrakoplova špediter poštom ili telefaksom dobiva obavijest o prispjeću robe od strane službe robnog prometa zračne luke. Nakon toga se roba iskrcava iz zrakoplova i stavlja u carinsko skladište do završetka carinskog postupka. Poslije obavljanja carinskih formalnosti, špediter daje nalog za iskladištenje robe i ukrcaj na transportno sredstvo na kojem se roba otprema do primatelja.

Potrebna prijevozna isprava u međunarodnom zrakoplovnom prijevozu robe, koja je propisana od strane IATA-e, je zrakoplovni teretni list, odnosno AWB. Ispunjeni teretni list, ovjeren carinskim žigom, špediter treba predati agentu prijevoznika do određenog roka prije polijetanja zrakoplova.

5.4. Tržište željezničkog prijevoza

Na tržištu željezničkog prometa, roba se prevozi željezničkim prijevoznim sredstvima, odnosno teretnim vlakovima. Željeznica je simbol industrijske revolucije koja je sve do kraja šezdesetih godina prošlog stoljeća bila osnova prometnog povezivanja na kopnu i dominantni oblik kopnenog prijevoza robe. Poslije spore parne željeznice nastale su dizelske, pa nakon toga moderne električne željeznice. Željeznički promet oduvijek je bio od velike važnosti u

prijevozu robe na velikim udaljenostima premda u zadnje vrijeme opada zbog intenzivnog razvoja cestovnog prometa.

U željezničkom prijevozu glavni subjekti su prijevoznici, korisnici prijevoza i špediteri. Prijevoznici su nositelji ponude na tržištu koji pružaju usluge prijevoza robe željezničkim prijevoznim sredstvima. Korisnici prijevoza su uvoznici, izvoznici i drugi subjekti koji trebaju usluge željezničkog prijevoza za svoje poslovanje tj. oni su nositelji potražnje.

Uloga špeditera u željezničkom prometu je posredovanje između ponude i potražnje usluga željezničkog prijevoza robe. Međutim, špediteri se mogu pojaviti i kao prijevoznici. Uloga špeditera kao organizatora prijevoza u željezničkom prometu je vrlo značajna. Naime, špediter kao stručnjak za tehnologiju i organizaciju prijevoza te kao poznavatelj propisa i uvjeta u prijevozu, obaviti će profesionalno prijevoz robe, odnosno njezin ukrcaj iskrcaj i predaju robe.

Isto tako špediter može, na zahtjev komitenta napraviti kalkulaciju prijevoznih troškova i odrediti najpovoljniji prijevozni put. Kalkulacija prijevoznih troškova vrlo je bitna za komitenta prilikom ugovaranja posla. Željeznice odobravaju razne povlastice na prevozninu, špediterima koji usmjeravaju veće količine robe preko njihovih pruga. Na taj način povećava se interes špeditera za daljnju akviziciju tj. privlačenje novih komitenata i sklapanje novih poslova za prijevoz određenim prugama.

Špediteri potpisuju posebne ugovore sa željeznicom o povlasticama i refakciji. Isto tako špediteri mogu svojim komitentima ponuditi prijevoz na pojedinim relacijama po povoljnijim cijenama od redovnih što je dodatni motiv da se organizacija prijevoza povjeri špediteru. Najvažniji poslovi koje špediter obavlja u vezi organizacije i prijevoza robe željeznicom su određivanje najpovoljnijeg prijevoznog puta, kalkulacija prijevoznih troškova, izbor i narudžba vagona, ispostavljanje prijevoznih isprava, predaja robe na prijevoz i ukrcaj, zaključivanje ugovora o prijevozu, aviziranje, preuzimanje robe od prijevoznika i iskrcaj, plaćanje prijevoznih troškova i drugo.

Kod zaključivanja teretnog prostora, vagonске pošiljke se otpremaju uz prethodnu narudžbu vagona. Uloga špeditera je da prema vrsti i količini robe za otpremu izabere i naruči odgovarajuće vagone. Pri tome mora voditi računa o tehnologiji ukrcaja odnosno iskrcaja i stvarnim mogućnostima željeznice glede raspoloživih vagona. Ako su u pitanju komadne

pošiljke, špediter nema odgovornosti, jer ih u ovom slučaju pošiljatelj predaje željezničkom skladištu bez prethodne najave odnosno rezervacije teretnog prostora.

Prijevozna isprava po kojoj se odvija prijevoz u međunarodnom željezničkom prijevozu robe naziva se teretni list za međunarodni promet koji je propisan Konvencijom o međunarodnom prijevozu robe željeznicom - COTIF (fr. Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires) donesenom 1980. godine u Bernu. Na prijevoz robe odnosi se dodatak B: Jedinstvena pravila o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe na željeznicama – CIM (fr. Contrat de transport International ferroviaire des Marchandises) koji sadrži četiri priloga: RID¹⁹, RIP²⁰, RICo²¹ i RIEx²².

Prilikom predaje robe na prijevoz i ukrcaja, imamo dvije vrste ukrcaja. Pošiljke koje krca prijevoznik, gdje špediter nema nikakvu ulogu i pošiljke koje krca pošiljatelj. U ovom slučaju, ukoliko pošiljatelj ne raspolaže odgovarajućim tehničkim sredstvima i radnom snagom, organizaciju i provedbu ukrcaja može povjeriti špediteru.

O prispjeću pošiljke na mjesto iskrcaja, primatelja avizira operativna služba u određinom kolodvoru. Špediter može preuzeti robu ukoliko primatelj pismenom izjavom na propisanom željezničkom obrascu odredi da se izvješće o prispjeću preda špediteru. Nakon toga špediter može uredno preuzeti robu na blagajni prispjeća.

U slučaju usputnog carinjenja koje se obavlja na nekom od usputnih kolodvora, nakon carinjenja špediter ponovno predaje istu robu željeznici na daljnju otpremu. Roba pritom ostaje u istim vagonima te se samo ispostavlja nova prijevozna isprava, odnosno teretni list koji prati robu do odredišta.

¹⁹ Pravilnik o međunarodnom željezničkom prijevozu opasnih tvari

²⁰ Pravilnik o međunarodnom željezničkom prijevozu vagona korisnika prijevoza

²¹ Pravilnik o međunarodnom željezničkom prijevozu kontejnera

²² Pravilnik o međunarodnom željezničkom prijevozu ekspresne robe, koji je ukinut ukidanjem ekspresnog prijevoza u međunarodnom prometu

5.5. Tržište cestovnog prijevoza

U odnosu na ostale grane kopnenog prometa, tržište cestovnog prijevoza robe najviše je deregulirano²³. U međunarodnom cestovnom prijevozu robe nema organiziranog linijskog prijevoza, već se sam prijevoz i uvjeti prijevoza (relacija, cijena, rokovi) posebno ugovaraju za svaki prijevoz. Svaki prijevoznik može odrediti svoje vlastite cijene usluga, za relacije na kojima obavlja prijevoz. Također može obaviti i pojedinačni prijevoz ili obavljati prijevoz kao kontinuirani posao.

Cestovni prijevoz se najbrže razvija gledajući razvoj ostalih prometnih grana. Razlog tome su povoljnije cijene prijevoza, veća brzina prijevoza te pouzdanost u prijevozu. Međutim, cestovni prijevoz se i dalje u manjoj mjeri koristi za veće količine robe (rude, ugljen, žitarice, naftni derivati). Na tržištu cestovnog prometa roba se prevozi svim vrstama teretnih cestovnih prijevoznih sredstava. Tako se u cestovna teretna vozila ubrajaju laka dostavna vozila, kamioni, prikoličari tegljači, dok se za specifičnu vrstu roba, koje zahtijevaju posebne načine prijevoza i posebnu konstrukciju vozila, koriste cisterne, hladnjače i samoiskrcivači.

Subjekti koji se pojavljuju u cestovnom prijevozu robe su proizvođači prijevozne usluge (prijevoznici), korisnici prijevozne usluge (uvoznici i izvoznici) te posrednici u koje ubrajamo prijevozne agente i špeditere.

Uloga špeditera u cestovnom prijevozu robe u prvom redu je na strani potražnje, što znači da za komitente - korisnike prijevoza ugovara prijevozne kapacitete neposredno sa prijevoznicima ili preko prijevoznih agenata. Špediter prvenstveno treba štititi interes komitenta što znači da prijevoz treba organizirati tako da bude najpovoljniji po cijeni za komitenta, brz, kvalitetan te siguran, za robu koja se prevozi, od svih oblika oštećenja prilikom prijevoza. Međutim, špediteri se bave i agencijskim poslovima tako da imaju pravo i na agencijsku proviziju, u kojem slučaju se u tom dijelu njihovog poslovanja može govoriti o sukobu interesa.

Kod zaključivanja tereta u cestovnom prijevozu uloga špeditera je slanje upita prijevozniku u vezi prijevoza robe u kojem navodi termin i mjesto ukrcanja i iskrcanja, opis robe

²³ Deregulacija označava ukidanje vanjskih i unutrašnjih barijera razvoju biznisa i poduzetništva, kojima država kontrolira privredne tokove.

(vrsta, količina, posebna svojstva, način pakiranja i slično), a po potrebi i neke druge podatke potrebne za izvršavanje prijevoza. Prijevoznik zatim daje svoju ponudu s cijenom i plaćanja te ukoliko mu ponuda odgovara, špediter daje prijevozniku narudžbu kamionskog prijevoza.

Prijevozna isprava koja se koristi u međunarodnom cestovnom prometu robe je međunarodni teretni list - CMR (fr. Contrat de transport international de Marchandises par Route). Teretni list (prilog 3.) u pravilu ispunjava špediter kada mu se prijevoznik nakon ukrcaja robe javi zbog izvoznog carinjenja.

Ukoliko pošiljatelj ne raspolaže odgovarajućim tehničkim sredstvima i radnom snagom, organizaciju i provedbu ukrcaja može obaviti špediter. Nakon što je roba ukrcana na cestovno prijevozno sredstvo, prijevoznik potvrđuje preuzimanje robe na prijevoz tako da ovjeri teretni list ili ako se teretni list ispunjava naknadno, ovjeri dostavnicu pošiljatelja. U većini slučajeva, špediter ispunjava teretni list kada mu se kamion s ukrcanom robom javi na izvozno carinjenje, u krugu carinarnice.

Ukoliko se špediteri bave prijevozom zbirne robe, u pravilu raspolažu vlastitom prekrcajnom mehanizacijom i skladištem gdje prikupljaju komadne pošiljke od različitih pošiljatelja na temelju kojih formiraju zbirne kamionske pošiljke za pojedine prijevozne pravce. Pošiljatelj je u tom slučaju sam špediter koji obavlja ukrcaj robe na prijevozno sredstvo, a preuzimanje robe pošiljateljima potvrđuje izdavanjem vlastite prijevozne isprave.

Kod prihvata robe u cestovnom prijevozu, ne primjenjuju se posebne obavijesti o prispjeću robe već se prijevoznik (vozač cestovnog prijevoznog sredstva) odmah nakon prispjeća u krug odredišne carinarnice, javlja špediteru koji obavlja carinske formalnosti i predaje mu carinske dokumente, prijevoznu ispravu, odnosno CMR te ostale potrebne dokumente koji prate robu.

Ukoliko se roba carini u kamionu, špediterova zadaća je da kamion uputi korisniku na iskrcaj koji obavlja primatelj robe, a ukoliko se carini u carinskom skladištu (zbirne pošiljke), špediter na kojega glasi prijevozna isprava daje nalog za iskrcaj robe u skladište. Nakon obavljenih carinskih formalnosti, špediter daje nalog za iskladištenje i ukrcaj u prijevozno sredstvo kojim se roba dalje otprema primatelju.

6. ZAKLJUČAK

Uloga špeditera na tržištu prijevoznih kapaciteta od velike je važnosti za cijelokupni prijevozni proces. Bez špeditera, organizacija cjelokupnog prijevoza ne bi bila moguća, odnosno puno teže bi se odvijala jer su oni uvelike zaslužni za organizaciju i provedbu prijevoza robe od pošiljatelja do primatelja, odnosno organizacija prijevoza je općenito njihova osnovna djelatnost. Oni ustvari obavljaju čitav koji od njih komitent traži, pribavljaju dokumente koji su potrebni za prijevoz te izvršavaju operacije koje komitent ne bi mogao ili znao sam obaviti.

K tome je potrebno istaknuti činjenicu da se svakim danom tržište sve više proširuje otvaranjem novih distribucijskih centara i industrijskih pogona te plasiranjem novih tvrtki na tržište kojima su potrebne usluge špeditera kao i proširivanje i unaprjeđivanje postojećih tvrtki. Tržište se može poboljšati razvojem tehnologije (npr. korištenje novih računalnih programa koji olakšavaju samo poslovanje kao i rad s novim uređajima ili opremom) te je poslovanje bez špeditera kao organizatora prijevoza nezamislivo.

Obavljanjem poslova špedicije, koji su vrlo zahtjevni i odgovorni, pošiljatelj robe oslobađa se velikog broja radnji koje je potrebno poduzeti prilikom prijevoza robe. Uloga špeditera posebno je značajna prilikom prijevoza specijalne vrste robe koja zahtijeva posebne uvjete transporta, prijevozne kapacitete, kao i poduzimanje određenih sigurnosnih mjera (npr. kod prijevoza opasnog tereta).

U očekivanju daljnjeg razvoja međunarodnog prijevoza robe u smislu povećanja količine prevezene robe kao i unaprjeđivanje tehnologije i prijevoznih procesa, špediteri će biti prisiljeni širiti ponudu špediterskih usluga u nastojanju da i dalje prate sve brži razvoj tržišta. Zbog toga će morati osigurati da svaka vrsta robe, kćiji prijevoz organiziraju, stigne na mjesto odredišta u točno određeno vrijeme udovoljavajući sve većim zahtjevima i potrebama korisnika usluga.

S aspekta tržišta prijevoznih kapaciteta, glavna uloga špeditera je povezivanje ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta, pri čemu špediter ugovara prijevoz robe ili posreduje u ugovaranju prijevoza na način kako je opisano u ovom radu po pojedinim prometnim granama.

POPIS LITERATURE


1. Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
2. Zelenika, R., Pupavac, D., Rudić, D., Špediter u funkciji logističkog operatora, Pomorski zbornik , Vol. 38, No. 1., 2000.
3. <http://www.balticexchange.com/>
4. <http://www.spedition-oppel.de/>
5. Image on the Internet [cited 2015 jul 8]. Available from <http://www.coronetpublications.net/tag/bill-of-lading-form>
6. Image on the Internet [cited 2015 jul 8]. Available from <http://www.gizmag.com/go/7247/pictures>
7. Image on the Internet [cited 2015 jul 8]. Available from <http://awbeditor.com/>
8. Image on the Internet [cited 2015 jul 8]. Available from <http://4truck.pl/index.php?p187,druki-cmr-16-kompletow-miedzynarodowy-list-przewozowy-a4-4-1>
9. Rogić, K.: Model transportnih tehnologija na unutarnjim plovnim putevima, doktorska disertacija, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2004.

POPIS ILUSTRACIJA

1. Slika 1. Prijevozno sredstvo iz 1929.godine
2. Slika 2. Interakcije subjekata tržišta prijevoznih kapaciteta
3. Slika 3. Teretni zrakoplov
4. Tablica 1. Klasifikacija plovnih puteva

PRILOZI

Prilog 1. Brodska teretnica²⁴

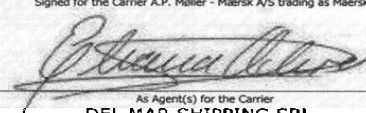
 MAERSK LINE		BILL OF LADING FOR OCEAN TRANSPORT OR MULTIMODAL TRANSPORT	SCAC MAEU B/L No. 855230418
Shipper A.I.P.E.P. ASOCIACION INTEGRAL DE PRODUCTORES ECOLOGICOS DE PUMIRI AV. JUAN PABLO II NO 2926 EL ALTO TEL / FAX 2-846310		Booking No. 855230418	Export references SVC Contract 182020
Consignee (negotiable only if consigned "to order", "to order of" a named Person or "to order of bearer") COOPERATIVE COFFEES, INC. 302 W. LAMAR ST. SUITE E AMERICUS, GA 31709 USA TEL. +1-229-924-3035 FAX +1-229-924-6250 ATTN: BILL HARRIS		Notify Party (see clause 23) COOPERATIVE COFFEES 302 W LAMAR STREET SUITE E AMERICUS, GA 31709 USA TEL (229) 924-3035 ATTN. BILL HARRIS	
Vessel (see clause 1 + 19) MAERSK RIO GRANDE	Voyage No. 0764	Place of Receipt. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L (see clause 1)	
Port of Loading Arica	Port of Discharge Newark	Place of Delivery. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L (see clause 1)	

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER			Weight	Measurement
Kind of Packages; Description of goods; Marks and Numbers; Container No./Seal No. 1 Container Said to Contain 275 BAGS OF 70 KG. NET BOLIVIA WASHED ARABICA COFFEE PRIMERA ORGANIC, CROP 2007 ICO 113-2 INVOICE COMERCIAL No. 0055 POSICION ARANCELARIA: 09011190 000 FDA 11923540592 NA MSKU3962723 ML-SA2906590 20 DRY 8'6 275 BAGS 19470.00 KGS SHIPPER'S LOAD, STOW, WEIGHT AND COUNT			19470.00 KGS	

particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by Carrier (see clause 14)					
Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect
Basic Ocean Freight	1500.00	Per Container	USD		1500.00
Bunker Adjustment Factor	0.00	Per Container	USD		0.00
Chassis Usage	0.00	Per Container	USD		0.00
Documentation Fee - Destination	0.00	Per Bill of Lading	USD		0.00
Handling Charge - Destination	0.00	Per Container	USD		0.00
Emergency Bunker Surcharge	0.00	Per Container	USD		0.00
Documentation Fee - Origin	0.00	Per Bill of Lading	USD		0.00

Carrier's Receipt (see clause 1 and 14). Total number of containers or packages received by Carrier. 1 container(s)	Place of Issue of B/L La Paz	<small>SHIPPED, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled "Carrier's Receipt" for carriage from the Port of Loading (or the Place of Receipt, if mentioned above) to the Port of Discharge (or the Place of Delivery, if mentioned above), such carriage being always subject to the terms, rights, defences, provisions, conditions, exceptions, limitations, and liberties hereof (INCLUDING ALL THOSE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF NUMBERED 1-26 AND THOSE TERMS AND CONDITIONS CONTAINED IN THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) and the Merchant's attention is drawn in particular to the Carrier's liabilities in respect of on deck stowage (see clause 18) and the carrying vessel (see clause 15). Where the bill of lading is non-negotiable the Carrier may give delivery of the Goods to the named consignee upon reasonable proof of identity and without requiring surrender of an original bill of lading. Where the bill of lading is negotiable, the Merchant is obliged to surrender one original, duly endorsed, in exchange for the Goods. The Carrier accepts a duty of reasonable care to check that any such document which the Merchant surrenders as a bill of lading is genuine and original. If the Carrier complies with this duty, it will be entitled to deliver the Goods against what it reasonably believes to be a genuine and original bill of lading, such delivery discharging the Carrier's delivery obligations. In accepting this bill of lading, any local customs or privileges to the contrary notwithstanding, the Merchant agrees to be bound by all Terms and Conditions stated herein whether written, printed, stamped or incorporated on the face or reverse side hereof, as fully as if they were all signed by the Merchant. IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated on this side have been signed and wherever one original Bill of Lading has been surrendered any others shall be void.</small>
Number & Sequence of Original B(s)/L 2/THREE	Date of Issue of B/L 2007-10-04	
Declared Value (see clause 7.3)	Shipped on Board Date 2007-09-25	

Signed for the Carrier A.P. Møller - Maersk A/S trading as Maersk Line


AS Agent(s) for the Carrier
DEL MAR SHIPPING SRL

This transport document has one or more numbered attachments

²⁴ Image on the Internet [cited 2015 jul 8]. Available from <http://www.coronetpublications.net/tag/bill-of-lading-form>

Prilog 2. Zrakoplovni teretni list²⁵

001 NYC 12345678		001-12345678	
Shipper's Name and Address CABLE AND STEEL COMPANY 1234, INDUSTRIAL STREET NEW YORK, USA PHONE: 555 55 55		Shipper's Account Number Not Negotiable Air Waybill	AMERICAN AIRLINES CARGO P.O. BOX 619616 D/FW AIRPORT, TEXAS U.S.A. Issued by
Consignor's Name and Address CABLE BIG STORE 4321, ROGERS STREET LONDON, ENGLAND PHONE: 555 12 34		Consignor's Account Number It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition except as noted for damage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT OR THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.	
Issuing Carrier's Agent Name and City BOND STUFF FORWARDERS QUEEN STREET 7 LONDON, ENGLAND PHONE: 555 55 12		Accounting Information NOTIFY: SOMEBODY, PH: 555 55 34	
Agent's IATA Code 11-1 0000		Account No.	
Airport of Departure (IATA) of First Carrier and Requested Routing NEW YORK CITY		Reference Number	Optional Shipping Information
To By First Carrier Routing and Destination LHR AA		Currency USD	Declared Value for Carriage Declared Value for Customs
Airport of Destination HEATHROW		Requested Flight Date AA1234/12	Amount of Insurance INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".
Handling Information These commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations. Ultimate Destination: <input type="checkbox"/> SC1 Diversion contrary to U.S. law prohibited: <input type="checkbox"/>			
No. of Pieces 2	Gross Weight 324	Rate Class K	Chargeable Weight Total 1234.00
2	324.00	Rate Charge Total 1234.00	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume) SOME ITEMS
Prepaid 1234.00		Other Charges	
Weight Charge Collect		Valuation Charge	
Tax		Total Other Charges Due Agent	
Total Other Charges Due Agent		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.	
Total Other Charges Due Carrier		Signature of Shipper or its Agent	
Total Prepaid 1234.00		Total Collect	
Currency Conversion Rates		CC Charges in local Currency	
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination Total Collect Charges	
Executed on (date)		at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent	
ORIGINAL 1 (FOR ISSUING CARRIER)		001-12345678	

²⁵ Image on the Internet [cited 2015 jul 8]. Available from <http://awbeditor.com/>



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000
Zagreb
Vukelićeva
4

METAPODACI

Naslov rada: Uloga špeditera na tržištu prijevoznih kapaciteta
Autor: Bruno Feiss
Mentor: doc. dr. sc. Ratko Stanković

Naslov na drugom jeziku (engleski):

Freight Forwarder's Role at the Transportation Market

Povjerenstvo za obranu:

- doc. dr. sc. Darko Babić , predsjednik
- doc. dr. sc. Ratko Stanković , mentor
- dr. sc. Ivona Bajor , član
- prof. dr. sc. Mario Šafran , zamjena

Ustanova koja je dodjelila akademski stupanj: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu

Zavod: Zavod za transportnu logistiku

Vrsta studija: sveučilišni

Naziv studijskog programa: Inteligentni transportni sustavi i logistika

Stupanj: preddiplomski

Akademski naziv: univ. bacc. ing. traff.

Datum obrane završnog rada: 15.9.2015.



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 **Uloga špeditera na tržištu prijevoznih kapaciteta**

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

Student/ica:

U Zagrebu, _____ 4.9.2015.

Bruno Feiss
(potpis)