Uloga špeditera u fizičkoj distribuciji robe

Filipović, Anto

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://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:548367

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

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



Repository / Repozitorij:

Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository







SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Anto Filipović

ULOGA ŠPEDITERA U FIZIČKOJ DISTRIBUCIJI ROBE

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2015.

Sveučilište u Zagrebu

Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

ULOGA ŠPEDITERA U FIZIČKOJ DISTRIBUCIJI ROBE

THE ROLE OF FREIGHT FORWARDER IN PHYSICAL DISTRIBUTION OF GOODS

Mentor: doc. dr. sc. Ratko Stanković

Student: Anto Filipović, 0135209130

Zagreb, 2015.

SAŽETAK

Fizička distribucija treba omogućiti nesmetano odvijanje robnih tokova uz minimalne logističke troškove. Obuhvaća logističke procese vezane uz kretanje roba od proizvođača do isporuke krajnjim korisnicima. Važnu ulogu u tome ima špediter, koji svojim stručnim znanjem i iskustvom organizira otpremu i dopremu roba u skladu sa zahtjevima svih sudionika u transportnom lancu. Globalizacija i ekonomske promjene utječu na sve segmente gospodarstva, pa tako i na špeditere. Špediteri su primorani proširiti spektar svojih usluga kako bi ostali konkuretni na tržištu. Cilj rada je prikazati osnovna obilježja međunarodne špedicije odnosno sveobuhvatno obraditi pojam špeditera i njegovu ulogu u fizičkoj distribuciji robe, te ukazati da će se špediteri sve intenzivnije uključivati u obavljanje šireg spektra logističkih aktivnosti.

KLJUČNE RIJEČI: fizička distribucija; međunarodna špedicija; špediter; logističke aktivnosti

Physical distribution should enable smooth running of cargo flows with minimal logistic costs. It includes logistic processes regarding the movement of goods from manufacturer to delivery to end users. In that sense, freight forwarder has an important role, with their expertise and experience to organize shipping and delivery of goods in accordance with the requirements of all participants in the transportation chain. Globalization and economic changes affect all segments of the economy, including the freight forwarders. Freight forwarders are forced to expand the range of their services in order to remain competitive on the market. The aim of paper is to present the basic features of international freight forwarding and freight forwarder's role in physical distribution of goods to point out that freight forwarders will be more intensively involved in preforming a broader range of logistics activities in future.

KEYWORDS: physical distribution; international freight forwarding; freight forwarder; logistic activities

SADRŽAJ

1. UVOD 1
2. ULOGA DISTRIBUCIJE U OPSKRBNOM LANCU 2
2.1. Struktura opskrbnog lanca 2
2.2. Distribucija unutar opskrbnog lanca 4
3. RAZVOJ DJELATNOSTI ŠPEDICIJE 8
3.1. Povijest i nastanak špedicije 8
3.2. Razvoj međunarodne špedicije 9
3.3. Razvoj špedicije na području Republike Hrvatske 13
4. POSLOVI ŠPEDICIJE 15
4.1. GLAVNI POSLOVI ŠPEDICIJE 16
4.1.1. Tarifno-konjukturni poslovi 16
4.1.1.1. Istraživanje tržišta 17
4.1.1.2. Akvizicija 17
4.1.1.3. Ponude i ugovori 18
4.1.1.4. Stručni savjeti i informacije 19
4.1.1.5. Instradacija 19
4.1.1.6. Refakcije, stimulacije i agentske provizije 20
4.1.1.7. Reklamacije 20
4.1.2. Operativni poslovi 21
4.1.2.1. Dispozicija i pozicioniranje 22
4.1.2.2. Disponiranje 23
4.1.2.3. Zaključivanje teretnog prostora 23
4.1.2.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava 24
4.1.2.5. Ugovaranje prekrcaja i skladištenja robe 25
4.1.2.6. Transportno osiguranje robe 25
4.1.2.7. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj 26
4.1.2.8. Prihvat robe i iskrcaj 26
4.1.2.9. Angažiranje inspekcijskih službi 26
4.1.2.10. Zastupanje u carinskom postupku 27
4.1.2.11. Aviziranje 27
4.2. SPECIJALNI POSLOVI ŠPEDICIJE 29
4.2.1. Kontrola kakvoće i količine robe 29

4.2.2. Uzimanje uzoraka 30
4.2.3. Praćenje transporta 30
4.2.4. Doleđivanje robe 30
4.2.5. Izdavanje garantnih pisama 31
4.2.6. Zastupanje u slučaju havarije 31
4.2.7. Naplata robe 32
4.2.8. Leasing poslovi 32
5. LOGISTIČKE FUNKCIJE ŠPEDITERA 33
6. ZAKLJUČAK 37
LITERATURA 39
POPIS SLIKA 40

1. UVOD

U svakom izvoznom i uvoznom poslu, ključna osoba koja koordinira transport robe od krajnjeg proizvođača do krajnjeg korisnika je špediter. On omogućava da se premoste kilometarske barijere, pravilnim izborom prijevoznog sredstva, osiguranja te općenito brigom za robu dok ona ne dođe do svog krajnjeg cilja kojeg je nalogodavatelj odredio. Ta zadaća nije niti jednostavna niti bez rizika. Zato je potrebno da špediter savršeno poznaje zakonske propise svoje zemlje i zemlje u koju se roba otprema, da poznaje klauzule, te da posjeduje dobre veze sa prijevozničkim poduzećima, osiguravateljskim kućama, brodarskim agentima, bankama, carinskim ispostavama i ostalim sudionicima izvoznog odnosno uvoznog posla.

Globalizacijom trgovine, implementacijom informacijskih tehnologija, pojavom outsourcing-a dolazi do značajnijeg razvoja djelatnosti logistike, do razvoja logističkih operatera, a to je doprinjelo razvoju logističkih usluga. Danas je logistika značajna djelatnost koja je prisutna u gotovo svakoj industriji, jer svugdje su potrebne usluge transporta, skladištenja, distribucije, organizacije opskrbnog lanca i logističke usluge koje pružaju špediteri. Prema tome, i klasični špediteri se moraju prilagoditi procesu globalizacije kako bi ostali konkurentni na tržištu.

Ovaj će rad prikazati sami početak i nastanak špedicije, te koji su osnovni zadaci i poslovi špeditera, kao i potrebne promjene u poslovanju klasičnog špeditera kako bi zadržao svoje mjesto na tržištu. U drugome poglavlju definirana je distribucija i njezina uloga u opskrbnom lancu. U trećem poglavlju prikazano kako je nastala i kako se špedicija razvijala kroz povijest. U četvrtom poglavlju definiran je pojam špeditera te njegova svrha, kao i poslovi koji opisuju špeditersku djelatnost. U posljednjem poglavlju je obrađena je tema razvijanja špediterskog poslovanja u funkciji logističkog operatera, odnosno pružanja cjelovite špediterske usluge od preuzimanja robe kod dobavljača do isporuke robe krajnjem primatelju.

2. ULOGA DISTRIBUCIJE U OPSKRBNOM LANCU

2.1. Struktura opskrbnog lanca

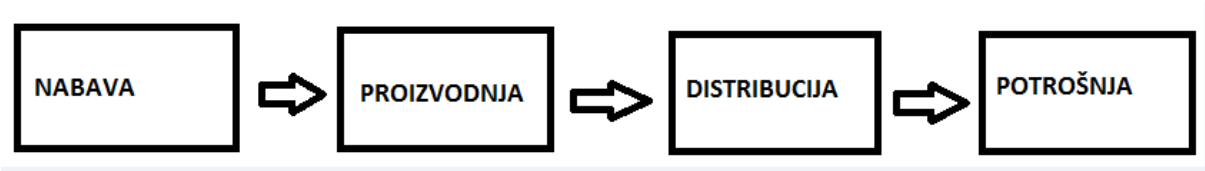
Opskrbni lanac treba razumjeti razumjeti kao sustav koji omogućuje zadovoljenje potreba potrošača (kupaca), ostvarujući pritom komercijalnu dobit. Sustav opskrbnog lanca obuhvaća međudjelovanje uključenih subjekata, kao što su: kupci, dobavljači sirovina i repromaterijala, proizvođači finalnih proizvoda, distributeri (veletrgovci), maloprodajni trgovci, logistički operateri, prijevoznici. To se međudjelovanje očituje u odvijanju tokova roba, informacija i financijskih sredstava između i unutar pojedinih faza opskrbnog lanca.[1]

Uže značenje pojma roba implicira prvenstveno određenje robnih tokova plasmanom gotovih (komercijalnih) proizvoda na tržištu, u svrhu prodaje, odnosno potrošnje. Međutim sustav opskrbnog lanca uključuje i tokove sirovina, poluproizvoda, otpadnog materijala i materijala za reciklažu, povratnog materijala itd. koji se s aspekta uporabne vrijednosti i namjene skupno mogu definirati kao tokovi materijala. Promjene robnih tokova moguće je promatrati s obzirom na različite atribute kao što su prostor, vrijeme, kvantiteta, kvaliteta, zavisnost, vlasništvo i vrijednost.

Svaki opskrbni lanac dodaje uporabnu vrijednost proizvodu odnosno usluzi kroz četiri funkcionalne faze. Svaka od faza uključuje različite subjekte, nositelje funkcija pojedine faze, na čijim se interakcijama zasniva opskrbni lanac:

1. Faza nabave uključuje dobavljače sirovina, komponenata i repromaterijala;
2. Faza proizvodnje uključuje proizvođače gotovih proizvoda;
3. Faza distribucije uključuje veleprodajne i maloprodajne trgovce, logističke operatere, prijevoznike i druge subjekte koji zajednički tvore distribucijsku mrežu;
4. Faza potrošnje uključuje kupce, odnosno korisnike usluga.[2]

[1] http://e-student.fpz.hr/Predmeti/P/Planiranje_logistickih_procesa/Novosti/Nastavni_materijali_1.pdf, kolovoz 2015.
[2] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 289,290



Slika 1: Faze opskrbnog lanca

Izvor: Izradio i prilagodio autor

Početna faza unutar opskrbnog lanca je faza nabave u kojoj sudjeluje više subjekata. Proizvođači u pravilu imaju više različitih dobavljača sirovina i repromaterijala. Odjel za nabavu pojedinog poduzeća zaprima popis sirovina i usluga potrebnih za obavljanje procesa proizvodnje u cilju zadovoljenja narudžbe kupaca. Zadatak odjela za nabavu je slanje narudžba odabranim dobavljačima kako bi na vrijeme dostavili potrebne sirovine na dogovoreno mjesto proizvodnje.[3]

Na temelju plana o proizvodnji, nabavljene sirovine prebačene su u područje proizvodnje. Gotovi proizvodi naručeni od strane kupaca, proizvedeni su od sirovina kupljenih od dobavljača. Nakon proizvodnje i testiranja, gotovi proizvodi pohranjeni su u skladištu do trenutka daljnje isporuke. Proizvodnja se planira u skladu s raspoloživim kapacitetima, prema prispjelim narudžbama distributera za pojedina tržišta. Tvornica šalje distributeru informaciju o raspoloživim modelima, cijenama i rokovima isporuke.[4]

U fazi distribucije, distributer koristi logističke uslugle 3PL operatera, koji organizira prijevoz robe i na svom terminalu obavlja prihvat, carinjenje, skladištenje, sortiranje, prepakiranje, etiketiranje, dostavu i druge usluge dodane vrijednosti za potrebe distribucije robe.[5]

Posljednja faza je faza potrošnje u koju su uključeni korisnici usluge, tj. kupci. Kupac koristi taj proizvod dok god ono za njega ima uporabnu vrijednost. Tok robe između trgovine i kupca je dvosmjeran, jer kupcu mora biti omogućen povrat robe zbog zamjene ili reklamacije. Također je dvosmjeran i tok robe između distribucijskog centra i trgovine, zbog vraćanja neispravne robe i robe koja po isteku sezone nije prodana. Kupcu je proizvod dostupan na prodajnom mjestu.

[3] http://logistics.about.com/od/supplychainintroduction/a/into_scm.htm, kolovoz 2015.
[4] http://logistics.about.com/od/tacticalsupplychain/a/Negotiations.htm, kolovoz 2015.
[5] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 292

2.2. Distribucija unutar opskrbnog lanca

Danas proizvodi i usluge ne dolaze do krajnjih kupaca na samo jedan način, odnosno samo jednim putem. Sveukupnost distribucijskih kanala za neki proizvod naziva se distribucijska mreža. Izabiranjem puteva i načina gradnje distribucijske mreže tvrtje zapravo diznajniraju svoje distribucijske mreže donoseći strateške odluke koje su od ključnog značaja za njihovo poslovanje.[6]

Posebnosti distribucije kao gospodarskog međusustava ogledaju se, prije svega, u njezinoj ulozi u gospodarskom sustavu i u njezinoj ulozi u sustavu marketinga. U širem smislu raspodjele distribucija se promatra u sklopu jedinstvenoga društvenog reprodukcijskog procesa proizbodnje, raspodjele, razmjene i potrošnje. Distribucijom, općenito, možemo označiti strujanje gospodarskih dobara između proizvođačkih i potrošačkih jedinica.[7]

S opće gospodarskog motrišta pod distribucijom se razumijevaju sve aktivnosti, koje služe raspodjeli proizvedenih dobara potrošačima, a s aspekta pojedinačnog gospodarskog subjekta distribucija se odnosi na sve poduzetničke odluke i radnje koje su povezane s kretanjem proizvoda do konačnog kupca. Distribucija obuhvaća skup svih aktivnosti koje su povezane s prometanjem gospodarskih dobara između proizvođača i potrošača. Ona sadrži tako usklađeno pripremanje proizvedenih dobara prema vrsti i količini, prostoru i vremenu, da se mogu održati ili propisani dobavni rokovi ili djelotvorno što uspješnije zadovoljiti očekivanu potražnju.[8]

Distribucija nije sinonim za trgovinu. Trgovina obavlja samo dio distributivnih funkcija, dok drugi dio obavljaju proizvodna, prometna i neka neproizvodna poduzeća. Učinkovito kretanje gotovih proizvoda od kraja proizvodne linije do potrošača, uključujući međuskladišno poslovanje, izbor lokacije skladišta i razne usluge kupcima, naziva se sustav integralne distribucije, koji je najuže povezan s poslovnom logistikom. Pod sinonimom distribucija označavala se i planska raspodjela

[6] http://www.efos.unios.hr/repec/osi/bulimm/PDF/BusinessLogisticsinModernManagement12/blimm1203.pdf, kolovoz 2015.
[7] Segetlija, Z.: *Distribucija*, Ekonomski fakultet u Osijeku, Osijek, 2006., str. 9
[8] Segetlija, Z.: *Distribucija*, Ekonomski fakultet u Osijeku, Osijek, 2006., str. 11

dobara. Planska raspodjela dobara povezana je sa sustavom državnog upravljanja ekonomijom, pri čemu je sektor trgovine imao ulogu raspodjele dobara. [9]

U kontekstu prometnog sustava, distribucija je sastavni dio prijevoznog lanca, budući da funkcioniranje sustava distribucije uvijek uključuje određeni oblik prijevoza. Osnovna svrha distribucije kao djelatnosti je omogućiti dostupnost proizvoda ili usluga kupcima, u odgovarajućoj količini i asortimanu, u odgovarajućem vremenu i na odgovarajućem mjestu.

Temeljni zadaci distribucije, kao faze opskrbnog lanca koja prehodi potrošnji, općenito se sastoje u sljedećem:

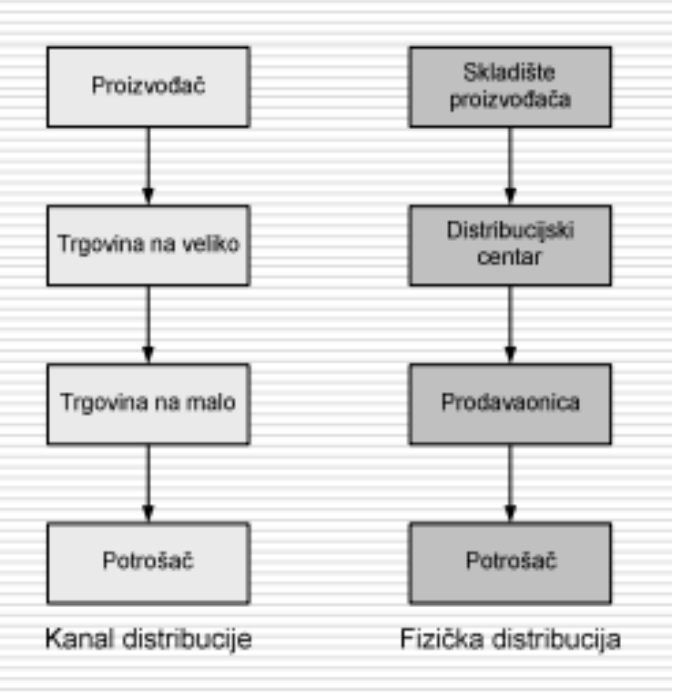
- skraćenje puta i vremena potrebnog da roba (ili usluga) stigne od mjesta proizvodnjo do mjesta potrošnje
- povećanje konkurentnosti robe
- vremensko i prostorno usklađenje proizvodnje i potrošnje
- programiranje proizvodnje prema zahtjevima i potrebama potrošača
- plasman novih proizvoda (ili usluga na tržištu)
- stvaranje i mijenjanje navika potrošača[10]

Distribucija je važna jer nije dovoljno samo postojanje potražnje robe, nego je bitno da roba određenim kanalima dođe do potrošača. Naime, marketing, kao metoda, predstavlja optimalnu kombinaciju tržišta, proizvoda, distribucije i komunikacija u okviru principa rentabilnosti. Osim toga, kod distribucije treba razlikovati, pored distribucijskih kanala, još i fizičku distribuciju s aktivnostima transportiranja, skladištenja, čuvanja i rukovanja. Dakle, distribucijski kanali označavaju put robe od proizvođača do potrošača, a fizička distribucija je način dostavljanja robe, skladištenja i čuvanja. Naime, na svome putu od proizvodnje do potrošnje roba se kreće određenim distribucijskim kanalima

Razlika između distribucijskih kanala, kojeg čine sudionici u prometu robe, i fizičke distribucije, koju čine fizički tokovi robe, može se prikazati funkcijskim karakteristikama tokova i točaka zadržavanja, koje kod kanala imaju karakteristike

[9] http://e-student.fpz.hr/Predmeti/D/Distribucijska_logistika_I/Materijali/Nastavni_materijali_2.pdf, kolovoz 2015.
[10] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 252

institucija, poduzeća, potrošača i sl., dok se kod fizičke distribucije tičke karakteriziraju na njihovim funkcijskim obilježjima(slika 1).[11]



Slika 2: Prikaz kanala distribucije i fizičke distribucije

Izvor: http://e-student.fpz.hr/Predmeti/P/Planiranje_logistickih_procesa/Materijali/plpI.pdf, kolovoz 2015.

U operativnom smislu, distribucija je sustav sastavljen od niza različitih, ali međusobno povezanih elemenata kao što su: narudžba, isporuka, skladištenje, upravljanje zalihama, manipulacije, prijevoz, informacijski sustav..., koji ima svoju strukturu, unutar koje se odvijaju različite djelatnosti, procesi i radnje koje omogućuju dostupnost roba ili usluga kupcima, bilo da se radi o daljnjoj preradi ili krajnjoj potrošnji.[12]

Funkcije distribucije odnose se na premošćivanje prostornih, vremenskih, kvantitativnih različitosti između proizvodnje i potrošnje, da bi se obavio promet

[11] Segetlija, Z.: *Distribucija*, Ekonomski fakultet u Osijeku, Osijek, 2006., str. 11-12
[12] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 253

dobara.[13]Sustav distribucije bit će različito strukturiran za različite proizvode, jer izbor distribucijksog kanala ne ovisi samo o vrsti proizvoda, već i o mnogim drugim osobinama. Na visinu troškova distribucije ne utječe samo dužina, nego i ostale karakteristike kanala distribucije. Zato dužina kanala distribucije i nije uvijek razmjerna troškovima. Radi se i neophodnim funkcijama pojedinih subjekata u kanalu distribucije te se, npr. produženjem kanala radi uključivanja i trgovine na veliko, troškovi distribucije mogu i smanjiti. Budući da prodavaonica treba relativno male količine pojedinog artikla i da su proizvođači uglavnom specijalizirani za uzak asortiman (ali proizvode velike količine), neophodne su i funkcije trgovine na veliko u pregrupiranju količina i asortimana. Dakle, osnovna uloga kanala distribucije u ekonomskom sustavu je transformacija raznovrsne ponude proizvođača u asortiman prema željama potrošača.[14]

Pitanje odabira distribucijskog sustava izuzetno je kompleksno pitanje pri kojem je nužnu uzeti veliki broj čimbenika koji imaju direktan i indirektan utjecaj na ttroškove u upravljanju opskrbnom lancu, ali i, što je još važnije, na razinu usluge koju opskrbni lanac pruža za krajnjeg korisnika. Na oblik distribucijskog sustava prvenstveno utječu proizvodi koji se distribuiraju. Osim toga, važno je u obzir uzeti spremnost dobavljača i kupaca na provođenje određenog oblika distribucijskog sustava te mogućnost informacijsko komunikacijske podrške. S druge strane, za opskrbni lanac od izuzetne je važnosti da odabrani model distribucijskog sustava poveća razinu dostupnosti porizvoda na mjestima konačne prodaje, kao osnovni preduvjet za povećanje prometa istih. Pri tome ne postoji konačan i isključiv izbor.[15]

[13] Segetlija, Z.: *Distribucija*, Ekonomski fakultet u Osijeku, Osijek, 2006., str. 14
[14] Segetlija, Z.: *Distribucija*, Ekonomski fakultet u Osijeku, Osijek, 2006., str. 18
[15] http://www.efos.unios.hr/repec/osi/bulimm/PDF/BusinessLogisticsinModernManagement12/blimm1203.pdf, kolovoz 2015.

3. RAZVOJ DJELATNOSTI ŠPEDICIJE

Sam pojam špediter dolazi od latinske riječi “expedire” što znači otpremiti, otpraviti, otposlati. Kao definicija, pojam špediter se odnosi na fizičku ili pravnu osobu koja u poslovanju s trećima nastupa kao posrednik, komesionar u svoje ime ili na tuđi račun. Špediter se još može definirati i kao gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba koja se isključivo i u obliku stalnog zanimanja bavi organizacijom otpreme, dopreme i provoza robe svojih nalogodavatelja pomoću prijevoznika, te drugim poslovima koji su u vezi s otpremom, dopremom i provozom robe.[16] Špedicija je specijalizirana privredna djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe i drugim poslovima u svezi s tim.

3.1. Povijest i nastanak špedicije

Počeci špedicije susreću se u 13. stoljeću. U to je vrijeme Venecija bila apsolutna gospodarica glavnih prometnih putova na moru, pa je stoga igrala najvažniju ulogu u trgovini sa susjednim državama. U trgovini s alpskim i prekoalpskim državama trgovci su redovito povjeravali otpremu i dopremu robe posebnim posrednicima koji su se brinuli za siguran prijevoz. Ti su posrednici predavali robu na odredištima primateljima (kupcima) uz potpis napisane isprave koja se smatra prvom prijevoznom ispravom.

U 16. stoljeću posrednici (vozari) su počeli oraganizirati otpremu i dopremu robe za svoj račun, odnosno naplaćivali su vozarinu i izdavali prijevozne isprave. Koncem 18. stoljeća trgovina s udaljenim područjima poprimila je široke razmjere, pa su se trgovci sve više obraćali posebnim posrednicima, špediterima, koji su odabirali prijevozne putove, unajmljivali prijevozna sredstva i davali stručne savjete za prijevoz robe.[17]

U 19. stoljeću, kada se pojavila željeznica, i kada su se modernizirala druga prijevozna sredstva, a međunarodna trgovina počela razvijati na širokoj osnovi, položaj se špeditera snažno afirmirao i učvrstio. Kapitalističke države počinju, u okviru trgovačkih zakona i zakonika, donositi potrebna pravila o špediciji kao

[16] http://www.prometna-zona.com/spedicija-3, kolovoz 2015.
[17] Zelenika, R.: *Temelji logističke špedicije*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005., str. 1

posebnom obliku trgovačke djelatnosti i time davati špediterskoj djelatnosti potrebnu pravnu podlogu.

Ubrzani razvoj proizvodnih snaga, proizvodnih i društvenih odnosa, posebno u 20. stoljeću, implicirao je nagli razvoj međunarodne robne razmjene, suvremenih tehnologija transporta, tokova kapitala, znanja, radne snage, a što je imalo za posljedicu multipliciranje složenosti pravnoekonomskih odnosa između sudionika u nacionalnim i regionalnim privrednim sustavima, ali i njihovim podsustavima: vanjskotrgovinskim, prometnim, špediterskim, carinskim, bankarskim itd. Takvi su se odnosi počeli ubrzano određivati brojnim nacionalnim, bilateralnim i multilateralnim prisilnim i autonomnim pravnim izvorima. Poznavanje i korištenje pravnih pravila koja primjereno reguliraju odnose (obveze, prava i odgovornosti) između sudionika u određenoj djelatnosi, predstavljaju „tajnu uspjeha“ poslovnih partnera.[18]

3.2. Razvoj međunarodne špedicije

Postanak međunarodne špedicije, kao djelatnosti koja se bavi organiziranjem otpreme, dopreme i provoza robe u vanjskotrgovinskom prometu, bio je uvjetovan razvojem međunarodnog robnog prometa. Veliko povećanje opsega međunarodne robne razmjene nametnulo je potrebu međunarodne podjele rada, što je nadalje zahtijevalo podjelu rada među pojedinim djelatnostima, odnosno njihovu specijalizaciju. Jer, jedino se na taj način moglo osigurati racionalno funkcioniranje međunarodnog privrednog sustava, nacionalnih privrednih sustava i njihovih privrednih djelatnosti. Tako su određen stupanj razvoja proizvodnih i društvenih odnosa i odgovarajuća podjela rada doveli do odvajanja trgovine od proizvodnje, a razvoj trgovine do njena odvajanja od prometa, a razvoj trgovine i prometa, sa svim svojim tehničko-tehnološkim, ekonomsko-pravnim i organizacijskim elementima, doveo je do pojave posebnog specijaliziranog posrednika – špeditera, koji je kao organizator otpreme, dopreme i provoza robe našao svoje radno mjesto između vanjskotrgovinskih subjekata (izvoznika, proizvođača, prodavatelja, uvoznika, kupaca) i međunarodnih prijevoznika (brodara, željezničkog, cestovnog, riječno-kanalsko-jezerskog i zrakoplovnog prijevoznika).[19]

[18] Zelenika, R.: *Temelji logističke špedicije*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005., str. 1
[19] http://documents.tips/documents/univerzitet-u-sarajev1.html, kolovoz 2015.

Bez sustava međunarodne špedicije (međunarodnog otpremništva), ne bi mogli optimalno funkcionirati sustavi međunarodne razmjene i međunarodnoga prometa, jer je međunarodna špedicija vrlo važna gospodarska djelatnost u sustavu reprodukcije, koja se inkorporirala i ekonomski učvrstila u sustavu razmjene dobara, kroz koju povezuje proizvodnju i potrošnju, odnosno ponudu i potražnju. To znači da je njezino mjesto determirano ciljevima proizvodnje, međunarodne razmjene, međunarodnog prometa, ali sa zajedničkim ciljem da sigurnom, brzom, racionalnom i učinkovitom organizacijom otpreme, dopreme i provoza robe zadovolji potrebe proizvodnje, a preko sustava razmjene i potrebe potrošnje.

Iz takvog značenja međunarodne špedicije proizlazi i trvdnja da je međunarodna špedicija dio vanjske trgovine i viši oblik međunarodnog prometa, odnosno da je međunarodni špediter arhitekt transporta, odvjetnik naglodavatelja, car prometa, operator cjelokupnog transportnog pothvata, menadžer modernih prijevoznih tehnologija, div u sjeni (kada organizira prijevoze izuzetno teških i izvangabaritnih pošiljaka), logistički operator. Jedan od najvažnijih uvjeta punog funkcioniranja gospodarskog sustava je optimizacija vanjskotrgovinskih, prometnih, špediterskih, logističkih i inih sustava, osnovu kojih čine usklađeni odnosi aktivnih sudionika tih sustava.

Zahvaljujući takvoj podjeli rada između proizvodnje, trgovine, prometa i špedicije, i proizvođači i trgovci (izvoznici i uvoznici) i međunarodni prijevoznici (svih vidova transporta) omogućili su da se pomoću međunarodnog špeditera organizira otprema, doprema i provoz robe:

- Stručno - uz primjenu suvremenih oblika racionalizacije manipuliranja i transporta robe i najpovoljnijih prijevoznih, carinskih, deviznih, vanjskotrgovinskih i drugih instrumenata.
- Ekonomično - uz relativno najniže manipulativne, transportne i druge troškove, koji redovito nastaju na relaciji proizvođač – potrošač.
- Sigurno, brzo i uredno - da će se otprema i doprema robe izvršiti na vrijeme, da će roba biti dopremljena na odredište u ispravnom stanju, dobrom vanjskom izgledu i u nesmanjenoj količini, da će se roba isporučiti primatelju

nesmetano i da će prodavatelju biti osiguran regres prema prijevozniku i osiguratelju u slučaju štete ili manjka.[20]

Nacionalna i međunarodna špedicija imaju sve karakteristike složenih i dinamičkih ekonomskih sustava. Međunarodna špedicija je skup međusobno povezanih i međuutjecajnih špediterskih aktivnosti (funkcija i poslova), špediterskih organizacijskih jedinica u zemlji i inozemstvu, špediterskih kadrova i tehničkih pomagala u njihovom radu i drugih elemenata u stalnom kretanju, mijenjanju u razvoju, koji omogućuju da se od pošiljatelja iz zemlje «A» do primatelja u zemlji «B», ili posredstvom špeditera u zemlji «C» robu transportira brzo, sigurno, ekonomično i racionalno i da se pri tome maksimalno zadovolje potrebe svih sudionika u vanjskotrgovinskim sustavima zemalja «A», «B» i «C», a i šire.

Špediterski sustavi većine zemalja su međusobno slični po svojem ustroju, strukturi i djelatnostima, ali se međusobno razlikuju po razvijenosti: po veličini, mreži organizacijskih jedinica, specijalizaciji, stručnim i iskusnim kadrovima, organizaciji, tehnici rada i slično. Špediterska poduzeća se okupljaju oko špediterskih stručnih organizacija (udruženja) koja se formiraju na nacionalnoj, regionalnoj te međunarodnoj razini. Najvažnija špediterska stručna organizacija je Međunarodni savez špediterskih udruženja ili FIATA (uvela dokumente poput: GCR, FCT, FBL, FWR, te obrazaca: SDT i FFT). Republika Hrvatska je primljena u članstvo FIATA-e 1993. godine.[21]

U znanstvenoj i stručnoj literaturi o špediciji postoji više stajališta prema kojim se špedicija može podijeliti na vrste. Glavna stajališta za određivanje uže specijalnosti špedicije jesu:

- teritorijalni okrug djelovanja - nacionalna i međunarodna špedicija
- osnovno obilježje poslovanja - lučka, kontinentalna i granična špedicija
- obujam poslovanja - velika, srednja i mala špediterska poduzeća
- najčešće korišteno prijevozno sredstvo - pomorska, željeznička, riječna, kamionska i zrakoplovna špedicija
- vrsta prijevoza - brza, spora, ekspresna, vagonska, zbirna, masovna i čarterska špedicija

[20] http://documents.tips/documents/univerzitet-u-sarajev1.html, kolovoz 2015.
[21] http://hrcak.srce.hr/file/6584, kolovoz 2015.

- prometni smjer - špedicija za Sjevernu Europu, Bliski istok, Sjevernu Ameriku itd.
- predmeti otpreme - špedicija drva, rudača, namještaja, tereta i sl.

Najvažniji kriterij razlikovanja špedicije je teritorijalni djelokrug djelovanja špedicije. Prema tom kriteriju razlikuje se nacionalna i međunarodna špedicija:

- Nacionalna špedicija obavlja poslove organiziranja otpreme i dopreme robe isključivo unutar granica jedne države, i ona se pri tome služi isključivo domaćim prijevoznim sredstvima. Nacionalna špedicija organizira otpremu i dopremu robe: u istom mjestu (loko špedicija), i iz jednog u drugo mjesto (međumjesna špedicija).
- Međunarodna špedicija se bavi organiziranjem otpreme robe iz vlastite u strane zemlje, dopreme robe iz stranih u vlastitu zemlju i provoza robe između stranih zemalja preko vlastite zemlje. Međunarodna špedicija se može baviti i poslovima nacionalne špedicije, dok nacionalni špediteri ne mogu obavljati poslove međunarodne špedicije. Međunarodna špedicija se dijeli na tri glavne vrste:
    - lučku ili pomorsku špediciju - špedicija koja se pretežno bavi organiziranjem otpreme i dopreme robe pomorskim prijevoznim sredstvima
    - kontinentalnu špediciju - špedicija koja se pretežno bavi organiziranjem otpreme i dopreme robe kopnenim prijevoznim sredstvima
    - graničnu špediciju - špedicija koja se pretežno bavi carinskim poslovma oko otpreme izvozne robe, dopreme uvozne robe i tranzita robe te drugim poslovima koji su u vezi s prijelazom robe preko carinske crte - poslove granične špedicije obavljaju granični špediteri[22]

[22] http://toplocalplaces.com/croatia/zagreb/transport-freight/signumsped-doo/479877592152721, kolovoz 2015.

3.3. Razvoj špedicije na području Republike Hrvatske

Razvoj špedicije na područjima današnje Republike Hrvatske odvijao se usporedno s razvojem špedicije u svijetu. U 16. stoljeću, na području današnje Hrvatske, tadašnji su „prijevoznici“ organizirali otpremu krajnjim korisnicima i naplaćivali svoje usluge. Za vrijeme Austro-Ugarske obavljanje poslova špedicije bilo je regulirano austrijskim zakkonima, koji su bili slični njemačkim.[23]

Tada su se poslovima međunarodne špedicije na području bivše Jugoslavije bavile filijale zapadnoeuropskih špediterskih poduzeća. Inozemna špediterska poduzeća bila su relativno vrlo dobro opremljena. Raspolagala su skladištima, često i vlastitim prijevoznim sredstvima, zbirkama prijevoznih tarifa za sve vrste prijevoza i za sva geografska područja, stručnim kadrovima itd. Ta su poduzeća imala značajnu ulogu u funkcioniranju vanjskotrgovinskog i prometnog sustava bivše Jugoslavije u razdoblju do Drugog svjetskog rata, bez obzira na činjenicu što im je osnovni cilj bio stjecanje što veće dobiti. Najvrijednije što je do tadašnje špedicije naslijeđeno bili su iskusni špediterski kadrovi, koji su nakon rata bili nositelji razvoja špediterske djelatnosti.[24]

Nakon Drugog svjetskog rata odvijanje poslova međunarodne špedicije u Hrvatskoj bilo je podređeno načinu poslovanja sukladno planskoj privredi koja je dominirala u bivšoj Jugoslaviji. Tada je na području bivše Jugoslavije postojalo samo jedno poduzeće (Detrans, kasnije Minšped te nakon njih Transjug) koje je imalo filijale i ispostave u svim važnijim gradovima i mjestima na području bivše države.[25] Premda je Transjug uživao monopolistički položaj, svoje je poslovanje držao na načelima već afirmirane špediterske djelatnosti u svijetu, posebice u Europi, i nije ga usmjerio na stjecanje dobiti, već na prilagođavanje potrebama gospodarskog razvoja i uključivanje jugoslavenskog gospodarstva u međunarodnu podjelu rada. Tako je Transjug, pružajući specijalizirane usluge u vanjskotrgovinskom i prometnom sustavu i uspostavljajući pritom ratom prekinute poslovne veze s inozemnim špediterskim i

[23] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 14
[24] Zelenika, R.: *Temelji logističke špedicije*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005., str. 20-21
[25] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 14

prometnim poduzećima, pridonio afirmaciji i špediterske i vanjskotrgovinske i prometne djelatnosti u bivšoj Jugoslaviji.[26]

Iz dijela tog poduzeća kasnije se razvila danas najveća hrvatska špediterska kuća Transadria d.d. sa sjedištem u Rijeci. Nakon osamostaljenja Republike Hrvatske, te pretvorbe i privatizacije u gospodarstvu, sredinom devedesetih godina u Hrvatskoj je bilo registrirano oko 600 tvrtki koje su se bavile međunarodnom špedicijom. Većina tih tvrtki radila je samo jedan segment špediterskog poslovanja, zastupanje u carinskom postupku kod uvoza i izvoza robe. Definiranje posebnih uvjeta za obavljanje poslova u svezi s carinjenjem robe, te kontrola zaduženja temeljem carinske garancije, eliminirala je tvrtke koje nisu mogle udovoljiti postavljenim uvjetima, te ih je danas registrirano manje od 400, od kojih se najviše 50-ak može nazvati međunarodnim špediterima u punom smislu ovog pojma.[27]Prema podacima Hrvatske gospodarske komore u 2014. godini registrirano je oko 450 poduzeća koji se bave špedicijom, no zbog pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji obujam posla vezan za carinsko zastupanje se uvelike smanjio, što je manjim dijelom kompenizrano uvođenjem Intrastata, te su stoga špediterske tvrtke bile prisiljene ukinuti pojedine poslovne jedinice, odnosno smanjiti broj zaposlenih na poslovima carinskog zastupanja, a neke su i prestale s radom.

[26] Zelenika, R.: *Temelji logističke špedicije*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005., str. 23
[27] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 14

4. POSLOVI ŠPEDICIJE

Osnovni je zadatak međunarodnog špeditera da oslobodi svojega nalogodavca (izvoznika, uvoznika, proizvođača) cjelokupnog napora i brige oko otpreme, dopreme i provoza robe u međunarodnom prometu. U izvršavanju toga zadatka međunarodni se špediter susreće s raznovrsnim kompleksnim i brojnim poslovima bez kojih ne bi mogli optimalno funkcionirati suvremeni vanjskotrgovinski i prometni sustavi.

Radi jedinstvenog nastupanja i izjednačenja uvjeta rada otpremnici se udružuju u svoje asocijacije, kako na domaćem, tako i na međunarodnom planu. Poslovanje špeditera u većini zemalja nije uređeno posebnim propisima. U odnosu na pravnu narav otpremničkih poslova, otpremnik može djelovati kao komisionar u vlastito ime, a za tuđi račun (u europskom zakonodavstvu), kao zastupnik (agent) u ime i za račun nalogodavca (u anglosaksonskom zakonodavstvu) te kao samostalan gospodarstvenik koji obavlja špediterske poslove u vlastito ime i za vlastiti račun.

Angažiranje špedicije u vanjskotrgovinskoj razmjeni daje niz prednosti:

- tarifne, zbog pojeftinjenja transportnih i drugih troškova otpreme
- tehničke, zbog uvježbanosti radne snage pri manipuliranju teretom
- distribucijske, zbog korištenja skladišta špeditera, prijevoznih sredstava za tzv. loko špediciju, itd.

Poslove koje špediter obavlja u sklopu svoje djelatnosti dijele se u dvije skupine:

- glavni (osnovni) poslovi
- specijalni (posebni) poslovi[28]

Premještanjem robe podrazumijeva se cijeli sustav djelatnosti koje omogućavaju nesmetano kretanje robe. Bitno je u prvom redu poznavanje robe i njezinih bitnih obilježja, zatim pronalaženje najpovoljnijeg puta, zatim uskladištenje robe, kao i osiguranje carinskih formalnosti (ako se radi o kretanju robe preko granice), pa utovar, istovar, kvantitativna i kvalitativna kontrola robe, financiranje kao i neke druge djelatnosti.

[28] https://bib.irb.hr/datoteka/656994.ULOGA_I_VANOST_PEDITERA_U_LANCU_OPSKRBE.pdf, kolovoz 2015.

Špedicija je jedan složen dinamički sustav međusobno povezanih raznih faktora. Špediter bi morao dobro poznavati Zakone zemalja kroz koje roba prolazi kao i tehnike međunarodne trgovine, međunarodne transportne propise, trgovačke propise, bankarske, osiguravajuće i carinske propise kao i sve nastale promjene i izmjene na tom planu kako bi omogućio svom komitentu što ekonomičniju otpremu odnosno dopremu robe od svog komitenta do određenog mjesta preuzimanja i obratno. Osim toga, bitna je i njegova vještina snalaženja u prostoru za vrijeme razmjene robe.[29]

4.1. GLAVNI POSLOVI ŠPEDICIJE

Glavni poslovi špedicije su oni poslovi koje špediter obavlja u sklopu svoje osnovne djelatnosti, odnosno poslovi bez kojih se ne može ni zamisliti funkcioniranje sustava međunarodne špedicije. Ti se poslovi u organizacijskom smislu mogu svrstati u sljedeće dvije funkcionalne cjeline:

- tarifno-konjukturni poslovi
- operativni poslovi

Osnovna funkcija tarifno-konjukturnih poslova je prodaja špediterske usluge, dok je glavna funkcija operativnih poslova proizvodnja špediterske usluge. Poslovi od kojih se ove dvije cjeline sastoje u velikoj mjeri su povezani, u cilju povećanja produktivnosti i unapređenja kvalitete i ponude usluga.[30]

4.1.1. Tarifno-konjukturni poslovi

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

- unaprjeđenja tržišne pozicije
- pružanja stručne pomoći komitentima
- pružanja stručne podrške operativnom sektoru tvrtke

[29] www.100megsfree.com/memo/mek/Spedicija-dipl.doc, kolovoz 2015.
[30] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 129

Tarifno-konjukturni odjel u stručnom smislu pokriva sve elemente špediterskih poslova, a sastavljen je od komercijalista, stručnjaka za pojedine vrste prijevoza i stručnjaka za carinska pitanja. Najvažniji tarifno-konjukturni poslovi vezani uz sljedeće pojmove:

- istraživanje tržišta
- akvizicija
- ugovori i ponude za obavljanje špediterske usluge
- stručni savjeti i informacije
- instradacija
- refakcije, stimualcije i agencijske provizije
- reklamacije[31]

4.1.1.1. Istraživanje tržišta

S motrišta špeditera, istraživanje tržišta u biti znači prikupljanje informacija o poslovnim aktivnostima subjekata ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta. Subjekti ponude prijevoznih kapaciteta su prijevoznici, robno-trasnportni centri, terminali, luke..., a subjekti potražnje prijevoznih kapaciteta su uvounici i izvoznici. Potencijalni izvori poslovnih informacija su brojni, a neki od njih su:

- neposredni kontakti sa subjektima ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta
- korespodenti u inozemstvu
- osobni kontakti i poznanstva s poslovnim ljudima
- državne institucije i agencije
- međunarodni sajmovi, prezentacije, orgaanizirani skupovi poslovnih ljudi

Prikupljene tržišne informacije predstavljaju osnovu za donošenje odluka u tekućem poslovanju, te za planiranje budućih poslovnih aktivnosti.

4.1.1.2. Akvizicija

Akvizicija (lat. equirire = pridobiti, privući) predstavlja skup aktivnosti koje špediter poduzima radi privlačenja odnosno pridobivanja novih komitenata i novih

[31] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 129

poslova. Izbor i način provedbe tih aktivnosti odražava njegovu poslovnu filozofiju i strategiju nastupa na tržištu. Glavne pretpostavke za uspješnu akviziciju su:

- istraživanje i praćenje tržišta
- odgovarajući pristup potencijalnim korisnicima usluga
- kvalitetna i cjelovita ponuda usluga špeditera
- konkuretne cijene usluga
- poslovni ugled špeditera.

Uz proširenje poslovnih aktivnosti novim poslovima, špediter jednaku pažnju mora posvetiti postojećim komitentima, kako bi zadržao dobre poslovne odnose i po mogućnosti proširio uspostavljenu suradnju.[32]

4.1.1.3. Ponude i ugovori

Ponuda za obavljanje špediterske usluge može se odnositi na određeni posao, primjerice uvoz ili izvoz određene pošiljke, a može biti i općenita, s uvjetima koji su primjenjivi na sve pošiljke određenog komitenta. Prihvaćanje ponude od strane komitenta u formalno-pravnom i praktičnom smislu ima isti značaj kao i zaključenje ugovora, tj. obvezuje obje strane na primjenu uvjeta navedenih u ponudi.

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

- ugovorne strane
- predmet ugovora
- cijena i način obračuna
- uvjeti plaćanja
- datum stupanja na snagu, rok važnosti i otkazni rok
- odredba o primjeni Općih uvjeta poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske
- pečat i potpis ovlaštenih osoba kod ugovornih strana

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

4.1.1.4. Stručni savjeti i informacije

Špediter je po prirodi svog posla vrstan poznavalac i praktičar tehnologije prometa svih prometnih grana, kao i stručnjak za prometne, carinske i vanjskotrgovinske propise. Osim toga, kroz svoje poslovanje špediter ima stalan uvid u tanje ponude i potražnje na tržištu prijevoznih kapaciteta, te u aktualne uvjete odvijanja prijevoza roba u međunarodnom prometu. Špediter je stoga nezaobilazan konzultant pri određivanju optimalnog prijevoznog rješenja, postavljanja vanjskotrgovniskog posla u domeni carinskih propisa, te izradi vanjskotrgovisnkih poslova, u pravilu rezultira smanjenjem prijevoznih troškova i rizika koji iz prijevoza proizlaze, te povećanjem sigurnosti izvršenja preuzetih obveza glede isporuke odnosno preuzimanja robe.[33]

4.1.1.5. Instradacija

Instradacija podrazumijeva izbor optimalnog prijevoznog puta, prijevoznog sredstva, optimalne tehnologije transporta i izbor najpovoljnijeg vremena u kojem treba robu otpremiti, dopremiti ili tranzitirati od otpremnog do dopremnog mjesta.[34]

Budući da pravo i odgovornost određivanja načina prijevoza i izbora prijevoznika ima ona stranka koja plaća prijevozne troškove, instradacija je kod izvršenja kupoprodajnog ugovora između kupca i prodavatelja podijeljena paritetom isporuke robe. Ovo je najteži, najsloženiji i najodgovorniji posao međunarodnog špeditera. Špediter obavlja instradaciju na temelju sljedećih elemenata:

- paritet isporuke
- svostva robe i ambalaže
- rok isporuke odnosno preuzimanja robe
- kalkulacija prijevoznih troškova
- aktualno stanje ponude prijevoznih kapaciteta
- aktualni uvjeti u međunarodnom prometu i mogućnost izršenja prijevoza na zadanoj relaciji
- mogući posebni zahtjevi komitenta

[33] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 132

[34] http://www.apeiron-uni.eu/lycboardclient/Detail.aspx?DocumentID=6294

Od više mogućih prijevoznih rješenja, špediter će na temelju ovih elemenata odrediti optimalno, tj. ono koje je najpovoljnije za komitenta. Pritom do punog izražaja dolazi stručnost špeditera kao organizatora i tehnologa prijevoza.

4.1.1.6. Refakcije, stimulacije i agentske provizije

Osim naknade koja mu pripada za obavljanje špediterske usluge, značajne prihode špediter ostvaruje temeljem svoje uloge organizatora prijevoza. Refakcija je povrat dijela ukupno plaćenih prijevoznih troškova(prevoznine) unutar određenog vremenskog razdoblja. Špediteri koji stalno otpremaju i dopremaju velike količine roba dobivaju i stimulaciju, tj. dodatnu nagradu ukoliko tijekom određenog vremenskog razdoblja predaju na prijevoz ukupnu količinu robe koja prelazi određeni iznos. Provizija je naknada koju temeljem zaključenog agencijskog ugovora prijevoznik odobrava špediteru, kao nagradu za zapošljavanje prijevoznih kapaciteta. Ta se naknada obračunava u određenom postotku od ugovorene cijene prijevoza.[35]

4.1.1.7. Reklamacije

Nositelj prava iz ugovora o prijevozu ima pravo na povrat više naplaćenih prijevoznih troškova, kao i na naplatu drugih potraživanja nastalih temeljem ugovora o prijevozu. Reklamacije u pravilu podnosi špediter, bilo da je sam nositelj prava iz ugovora o prijevozu ili na temelju punomoći, u ime i za račun komitenta.[36]

[35] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 133
[36] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 134

4.1.2. Operativni poslovi

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

Strukturu operativnih poslova čini niz funkcionalnih skupina radnji, u kronološkom slijedu vezanih uz pojedine faze izvršenja dispozicije komitenta, odnosno pojedine faze prijevoznog pothvata. Svaki postupak, odnosno radnja koju špediter u određenom trenutku poduzima proizlazi iz njegove uloge u prijevoznom pothvatu, dok je sam sadržaj i redoslijed tih radnji određen osnovnim obilježjem koje njegovom zadatku daje dispozicija komitenta. U tom smislu, struktura operativnih poslova može se sistematizirati prema sljedeća dva načela:

1. Prema špediterevoj ulozi u prijevoznom pothvatu, operativne poslove čine sljedeće skupine radnji:
    - prijam dispozicije i pozicioniranje
    - disponiranje
    - zaključivanje prijevoznih kapaciteta
    - ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava
    - ugovaranje prekrcaja i skladištenja
    - osiguranje robe u prijevozu
    - predaja robe na prijevoz i ukrcaj
    - prihvat robe i iskrcaj
    - angažiranje inspekcijskih službi
    - zastupanje u carinskom postupku
    - aviziranje.
2. Prema osnovnom obilježju špediterova zadatka operativni poslovi svrstavaju se u sljedeće četiri skupine:
    - poslovi uvoza
    - poslovi izvoza
    - poslovi provoza(tranzita)

- sajamski poslovi

4.1.2.1. Dispozicija i pozicioniranje

Jedan uvozni ili izvozni posao počinje, u pravilu, prijmitkom dispozicije od nalogodavca (uvoznika/izvoznika). Dispozicija predstavlja nalog nalog i ovlaštenje špediteru za otpremu odnosno dopremu robe, zastupanje u carinskom postupku, kao i za obavljanje drugih radnji u svezi s tim. Ukoliko ne odbije dispoziciju, smatra se da je špediter preuzeo obvezu njezina izvršenja. Dispozicija se obično daje na posebnim obrascima koje špediteri sami sastavljaju i stavljaju na raspolaganje komitentima. Takvi formulari imaju polja koje uvoznik popunjava i na taj način daje nalog špediteru da organizira otpremu ili dopremu robe. Popunjavanjem polja u obrascu dispozicije komitent daje potrebne podatke špediteru kako bi špediter na osnovu njih mogao organizrati otpremu ili dopremu robe iz inozemstva na optimalan način.[37] Dispozicija treba sadržati sve podatke koji su špediteru potrebni za njezino ispravno i pravodobno izvršenje. Osnovni podaci koje komitent navodi u dispoziciji su:

- podaci o komitentu
- podaci o primatelju
- broj izvoznog, odnosno uvoznog zaključka
- podaci o robi
- pratitet 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[38]

Za svaku primljenu dispoziciju špediter određuje jedinstveni broj, odnosno broj pozicije, pod kojim pošiljku uvodi u pozicijsku knjigu, odnosno u bazu podataka ako se evidencija vodi računalno.

[37] https://www.scribd.com/doc/45889756/Spedicija-FTN-NS, kolovoz 2015.
[38] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 136

4.1.2.2. Disponiranje

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

Kod dopreme robe iz inozemstva, bilo da se radi o robi namijenjenoj uvozu ili daljnjoj otpremi u inozemstvo (primjerice lučkom tranzitu), špediter mora dati odgovarajuće upute - transportne instrukcije pošiljatelju (stranom dobavljaču odnosno njegovom špediteru). Točne i pravodobne transportne instrukcije neophodne su prije svega zbog usklađenja termina postavljanja prijevoznog sredstva na u krcaj sa spremnošću robe za prijevoz, odnosno dopremerobe u luku sa spremnosti broda za ukrcaj, ako se radi o lučkom tranzitu.[39]

4.1.2.3. Zaključivanje teretnog prostora

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

U pomorskom prijevozu, u linijskoj plovidbi, prostor se zaključuje Zaključnicom brodskog prostora (eng. Cargo Booking), a u slobodnoj plovidbi, brodski se prostor zaključuje ugovorom između brodara i špeditera. U unutarnjoj linijskoj plovidbi prostor se zaključuje u lučkom skladištu, bez prethodne rezervacije, a u slobodnoj plovidbi

[39] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 139

isto kao u pomorskom prijevozu. U zrakoplovnom prijevozu špediter najavljuje aviopošiljku službi robnog prometa aviokompanije u zračnoj luci otpreme. Vagonske se pošiljke u željezničkom prijevozu rezerviraju putem vagonske narudžbenice, a komadne pošiljke se predaju bez prethodne narudžbe. U cestovnom se prijevozu daje narudžba kamionskog prijevoza nakon što prijevoznik dostavi ponudu špediteru za određenu pošiljku. Ako špediteru odgovara ponuda, špediter šalje narudžbu prijevozniku.[40]

4.1.2.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava

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

- tehničko-tehnološki – špediter stječe prava i obveze pošiljatelja odnosno primatelja robe
- komercijalni – temeljem ugovora zaključenih s prijevoznicima o refakcijama i povlasticama na prevoznini, špediter može za svoje komitente osigurati niže cijene prijevoza

Prijevozna isprava u pomorskom prijevozu robe je brodska teretnica (eng. Bill of lading), u unutarnjoj plovidbi to je teretni list. Prijevozna isprava u međunarodnom zrakoplovnom prijevozu je zrakoplovni teretni list (AWB – Air Waybill). U međunarodnom željezničkom prometu prijevozna isprava je teretni list za međunarodni promet (CIM), isto kao i u cestovnom (CMR).

U praksi prijevozne isprave se najčešće ispunjavaju od strane špeditera, dok drugi sudionici u prijevozu robe ovjeravaju isprave kojima potvrđuju da je određena faza prijevoznog procesa obavljena.[41]

[40] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 141 - 146
[41] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 146 - 155

4.1.2.5. Ugovaranje prekrcaja i skladištenja robe

Poslovi prekrcaja i skladištenja predstavljaju funkcionalni dio procesa dopreme odnosno otpreme roba. Obuhvaća pripremu robe za prijevoz, ukrcaj robe u prijevozno sredstvo u mjestu otpreme, te iskrcaj robe iz prijevoznog sredstva na odredištu, organizaciju prekrcaja robe prilikom promjene vida prometa. U slučaju prekomorskog tranzita špediter pruža uslugu usputnog skladištenja robe ukoliko nije moguć izravan prekrcaj robe. Organizacija zbirnog prijevoza uključuje skladištenje i prekrcaj robe zbog okrupnjavanja jedinica prijevoznog supstrata, odnosno zbog rastavljanja zbirnih pošiljaka u fazi distribucije. U organizaciji otpreme odnosno dopreme robe, kada za to postoji potreba, špediter ugovara obavljanje ovih usluga sa za to specijaliziranim poduzećima.[42]

4.1.2.6. Transportno osiguranje robe

Robu u transportu špediter osigurava samo na izričit nalog i protiv rizika koje je naveo komitent. U dispoziciji je potrebno navesti protiv kojih rizika treba robu osigurati. Ako je dan opći nalog za osiguranje, onda on vrijedi do opoziva te je špediter dužan osigurati sve pošiljke nalogodavca tj. izdati generalnu policu osiguranja. U drugim slučajevima osiguravaju se samo one pošiljke koje su izričito navedene u dispoziciji. Ako u nalogu za osiguranje nisu navedeni rizici protiv kojih robu treba osigurati, špediter je dužan osigurati pošiljku samo protiv uobičajenih transportnih rizika.

Špediteri s osiguratelјem imaju posebne, vrlo pogodne ugovore za osiguranje robe utransportu. U ponudi za osiguranje robe čije prazne obrasce osiguravatelj daje na raspolaganje špediteru unose se podaci o osiguraniku, podaci o pošiljci, podaci o instradaciji, podaci o vrijednosti robe i rizici i ostali uvjeti osiguranja. Roba se osigurava upisom u posebnu ˝knjigu pokrića" koju vode špediteri, pa je ovaj način osiguranja preko špeditera praktičan i jeftin.[43]

[42] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 155, 156

[43] https://www.scribd.com/doc/145736521/Operativni-poslovi-me%C4%91unarodne-%C5%A1pedicije, kolovoz 2015.

4.1.2.7. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj

Uloga špeditera u predaji robe na prijevoz, odnosno predaji robe prijevozniku, sastoji se u obavljanju funkcija pošiljatelja, odnosno krcatelja, bilo da to radi u svoje ime ili u ime pošiljatelja (komitenta). Roba koja se predaje na prijevoz mora biti spremna za prijevoz, tj. mora biti upakirana u transportnu ambalažu i predana prijevozniku kako to nalažu propisi i uzance odnosne prometne grane. Dokumenti i radnje koje špediter pritom obavlja ovise o prometnoj grani i tehnologiji prijevoza i ukrcaja, svojstvima robe, te o mogućim posebnim zahtjevima komitenta.[44]

4.1.2.8. Prihvat robe i iskrcaj

Uloga špeditera u prihvaćanju robe sastoji se u obavljanju funkcija primatelja, te organizaciji daljnje otpreme, tj. dostave robe primatelju. U prijevoznoj ispravi često se kao primatelj navodi špediter ili ako prijevozna isprava glasi na stvarnog primatelja (korisnikarobe), navodi se špediter kojeg treba izvijestiti o prispjeću robe. Prilikom obavljanja iskrcaja i prihvata robe špediter nastupa kao primatelj ili stranka koju se izvještava o prispjeću robe. Sam postupak kod iskrcaja, prihvata robe, te daljnja otprema primatelju, razlikuju se ovisno o prometnoj grani i tehnologiji prijevoza robe.[45]

4.1.2.9. Angažiranje inspekcijskih službi

Prilikom uvoza i provoza robe određene vrste i namjene potrebno je odobrenje nadležnog ministarstva, odnosno propisana je kontrola robe od strane nadležne inspekcijske službe, koja se zavisno o vrsti robe obavlja odmah na graničnom prijelazu ili u mjestu carinjenja robe. Prijevoz pošiljaka takvih roba usmjerava se preko onih graničnih prijelaza nakojima su ustrojene odgovarajuće inspekcijske službe: sanitarna, veterinarska, fitosaniterska inspekcija..

Odmah po prispjeću robe na granični prijelaz, prijevoznik, odnosno njegov agent moraju nadležnom graničnom inspektoru podnijeti zahtjev za kontrolu pošiljke

[44] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 158
[45] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 163 - 164

na propisanom obrascu. Na temelju primljenog zahtjeva, granični inspektor obavlja kontrolu robe i pratećih dokumenata, te ukoliko utvrdi da su ispunjeni svi propisani uvjeti, izdaje rješenje o odobrenju prijevoza robe u zemlju.[46]

4.1.2.10. Zastupanje u carinskom postupku

Za vrijeme carinskog postupka u međunarodnom prometu špediter zastupa svog komitenta, tj. nastupa kao njegov opunomoćenik. Nalog i ovlaštenje za zastupanje u postupkukod carinarnice špediter dobiva dispozicijom komitenta. Zastupanje u smislu Carinskog zakona može biti izravno (opunomoćenik djeluje u ime i za račun druge osobe) ili neizravno (opunomoćenik djeluje u svoje ime, a za račun druge osobe). Za obavljanje poslova u svezi s carinjenjem robe, špediter mora imati odobrenje Ministarstva financija.

Potrebno je naglasiti da osim korisnika carinskog postupka i špediter odgovara za istinitost podataka koji se navode u svrhu obavljanja carinskog postupka, prije svega za ispravno svrstavanje robe prema carinskoj tarifi i obračun cijene. Pravodobnim i stručnim obavljanjem poslova u svezi s carinjenjem robe špediter ispunjava svoje funkcije na tri razina:

- tehnološka razina - koja omogućuje nesmetano odvijanje prijevoza robe, bez zastoja i u ugovorenim rokovima
- komercijalna razina - koja omogućuje smanjenje prijevoznih troškova, zbogizbjegavanja nepotrebnih prekrcajnih manipulacija i skladištenja robe
- financijska razina - kojom osigurava uredno izvršenje carinskih obveza prema državnom proračunu, a svojim komitentima pruža usluge kratkoročnog financiranja, što mnogi uvoznici koriste u svrhu održavanja likvidnosti[47]

4.1.2.11. Aviziranje

Pod pojmom aviziranje smatra se izvješćivanje komitenta o izvršenju pojedinih faza dopreme, otpreme, odnosno provoza robe.

[46] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 169 - 170
[47] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 172 - 173

Radnje o kojima špediter izvješćuje komitenta su primjerice:

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

Osim samog izvješćivanja komitenta o kretanju pošiljke, aviziranje je bitno zbog pravodobnog poduzimanja svih radnji koje su neophodne za nesmetano odvijanje prijevoza, te za prihvat robe.[48]

[48] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 177

4.2. SPECIJALNI POSLOVI ŠPEDICIJE

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

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

4.2.1. Kontrola kakvoće i količine robe

Posao kupoprodaje robe zasniva se na odredbama ugovora o kupoprodaji koji, između ostalog, redovno sadrži i odredbe o kvaliteti i količini robe, kao i tko će i na koji način to utvrditi. Taj posao rade prvenstveno specijalizirane organizacije, odnosno poduzeća za kontrolu kvalitete i količine robe, no tim se poslovima mogu baviti i poduzeća međunarodne špedicije, naravno, pod uvjetom da su za tu djelatnost i registrirana. Pod kontrolom kvalitete robe podrazumijeva se ugovorna kontrola kvalitete robe, tj. obavlja se na osnovu ugovora zainteresirane stranke (komitenta) s jedne strane, i špediterske ili kontrolne organizacije s druge strane, sve sa ciljem da se utvrdi da li kvaliteta i druga svojstva robe odgovaraju uvjetima kupoprodajnog ugovora. Posebni ugovor u tom smislu može biti zamjenjen dispozicijom komitenta u kojoj će on dati nalog špediteru da izvrši i kontrolu kvalitete i o rezultatu izda propisanu ispravu (certifikat).[49]

Uz ugovornu kontrolu kakvoće postoji i neugovorena kontrola, koju propisuje država radi zaštite svojih proizvođača i kupaca. Kontrola količine robe provodi se različitim postupcima, kao što su brojanje, vaganje, mjerenje i dr., a u pravilu se

[49] https://www.scribd.com/doc/45889756/Spedicija-FTN-NS, kolovoz 2015.

uvijek uzimaju kao relevantni podaci o količini robe oni podaci što ih je u prijevoznu ispravu upisao prijevoznik.[50]

4.2.2. Uzimanje uzoraka

Pod uzorkovanjem se podrazumjeva manja količina robe uzeta iz veće (npr. kod ruda, žitarica, tekućina, pamuka, kaučuka itd.), odnosno mali dio velikog komada robe. Da bi zaključci o čitavoj masi bili na temelju uzorka bili što točniji, uzorak mora biti reprezentativan, što znači da mora biti identičan osnovnom skupu iz kojeg se uzima uzorak. Uzorkovanje robe, odnosno vađenje konkretnog uzorka, u najvećem broju predstavlj astručan, složen i odgovoran posao, i stoga osoba koja vadi prosječan uzorak mora biti kvalificirana za taj posao. Iz jedne pošiljke maksimalno se može uzeti količina do 3kg odnosno najviše 10 komada.[51]

4.2.3. Praćenje transporta

Na zahtjev komitenta može se organizirati praćenje transporta. To se provodi za visoko-vrijedne terete, specijalne (vangabaritne) terete, opasne terete i pri prijevozu živih životinja ako prijevoz traje dulje od osam sati. Pri praćenju željezničkih vagona, jedan pratitelj može pratiti najviše tri vagona. a u cestovnom prometu, ovisno o dužini kolone ili broju vozila, može biti jedan do više pratitelja u posebnim automobilima.

4.2.4. Doleđivanje robe

Doleđuje se lako-pokvarljiva roba koja se prevozi interfrigo vagonima željeznicom. Postupak doleđivanja može se provoditi samo u željezničkim postajama koje imaju specijalne uređaje za doleđivanje i carinsku ispostavu. Postupku doleđivanja uz osobu koja ga provodi, obvezno je nazočan carinski radnik, a može biti nazočan i predstavnik špeditera ili druga zainteresirana strana.[52]

[50] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 197
[51] Zelenika, R.: *Međunarodna špedicija*, Ekonomski fakultet Rijeka, Rijeka, 1996., str. 235
[52] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 198

4.2.5. Izdavanje garantnih pisama

Špediter izdaje garantna pisma u dva slučaja. U pomorskom prijevozu ako postoje primjedbe na teret, a ne postoji bitan utjecaj na kakvoću i količinu robe, špediter može izdati garantno pismo temeljem kojeg će se ishoditi čista teretnica. Ne smije izdati garantno pismo ako su vidljiva oštećenja ili gubitak dijela pošiljke, jer bi to moglo dovesti u zabludu sve sudionike u jednom špediterskom pothvatu. Garatno pismo izdaje se i u slučajevima kada roba stigne na odredište prije dokumentacije, tj. originalnih prijevoznih isprava, da bi se mogla obaviti primopredaja između prijevoznika i primatelja kako nebi nastali novi troškovi i gubici za komitenta.

4.2.6. Zastupanje u slučaju havarije

U vodnom prometu razlikuju se dvije vrste havarije:

- partikularna
- generalna

Partikularna je svako oštedenje ili gubitak koji se dogodio brodu ili teretu nastupom događaja, koji je imao štetan utjecaj na brod ili teret. Štetu snosi onaj čija je stvar nastupom događanja oštećena.

Generalna je šteta ili trošak koji je zapovjednik broda razumno i namjerno nanio brodu ili ukrcanom teretu u cilju spašavanja broda i tereta od istodobne i ozbiljne zajedničke opasnosti. Pri utvrđivanju štete nastale generalnom havarijom zainteresirane stranke pri nadležnom sudu ili drugoj organizaciji za utvrđivanje štete formiraju havarijsku komisiju na čijem je čelu havarijski kapetan, a ostali članovi se zovu adjusteri. Zadaća havarijske komisije je utvrđivanje veličine nastale štete za sve sudionike, kako bi se utvrdio udio pojedine stranke u ukupnoj šteti.

Uloga špeditera je zastupanje komitenta pred havarijskom komisijom i prikupljanje potrebne dokumentacije temeljem koje se utvrđuje sudjelovanje u zajedničkoj šteti.[53]

[53] https://www.scribd.com/doc/104073498/%C5%A1pedicija-2, kolovoz 2015.

4.2.7. Naplata robe

Naplata robe naziva se još i naplata pouzećem. To je ralizacija posla kod otpošiljanja malih pošiljaka pri čemu špediter ima zadaću otprmeiti pošiljku do primatelja i prilikom primopredaje naplatiti vrijednost robe. Špediteri to najčešće realiziraju preko svojih korespodenata u inozemstvu, koji prispjelu pošiljku različitim prijevoznim sredstvima otpremaju na adresu i naplaćuju fakturirani iznos. Glavnom špediteru za realizaciju i ustupanje dijela posla korespodent isplaćuje proviziju.[54]

4.2.8. Leasing poslovi

Pod leasingom prijevoznih sredstava i kontejnera podrazumijeva se sklapanje ugovora o leasingu, tj. o uporabi tih sredstava uz plaćanje naknade za leasing, koja se satoji od troškova leasinga, amortizacije prijevoznog sredstva i dobiti leasing kompanija. Danas se u svijetu preko 60 posto svih transportnih sredstava i kontejnera nalazi u vlasništvu leasing kompanija. Špediter u ovom slučaju obavlja prijevoz robe u svoje ime i za svoj račun, tj. nastupa u ulozi prijevoznika.[55]

[54] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 199

[55] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 200

5. LOGISTIČKE FUNKCIJE ŠPEDITERA

Početak upotrebe pojma logistika vezuje se za vojne nauke i vojnu primjenu. Sam termin "logistika" je u pisanim dokumentima prvi putpomenuo Lav VI Mudri (vladao od 886.-911.) i to u vojnom smislu, obuhvaćajući njime sve djelatnosti oko priprema ratnih pohoda. Prije više od 150 godina, francuski general Baron Antoine Jomini je definirao logistiku kao aktivnosti čiji je zadatak da vojne jedinice i opremu dopremi na mjesto konflikta. Pored prethodnog tumačenja, ima tvrdnji da izraz logistika potiče od grčke riječi "logistikos" što znači biti vješt uračunanju, vođenju rata, u snabdijevanju vojske i vojnih formacija na terenu, ili kako neki tumače ovu grčku riječ, mislilac, odnosno čovjek koji ispravno procjenjuje i brzo odlučuje. Porijeklo samog naziva "logistika" može se dovesti u vezu i sa rječju logika jer se logistika bavi logičkom integracijom određenih aktivnosti, koje vode postizanju određenog cilja. Logistika je upravljanje svim aktivnostima koje doprinose cirkulaciji proizvoda i koordinaciji logističke ponude i logističke potražnje.[56]

Ukoliko žele opstati u nacionalnome prometnom i gospodarskom sustavu, klasični špediteri u tranzicijskim i nerazvijenim državama, pa tako i u Hrvatskoj, ubrzano moraju poduzeti sve relevantne aktivnosti za efikasnu i efektivnu transformaciju klasične špedicije u suvremenu logističku špeditersku djelatnost. Općenito, zemlje u tranziciji zbog nedovoljnih skladišnih, ostalih infrastrukturnih kapaciteta i uskih grla u prijevoznim tokovima ne mogu odgovoriti na masovni dotok uvezene robe. Uz manjkavu infrastrukturu, kvaliteta lučkog, prometnog, poštanskog, špediterskog i carinskog osoblja u tranzicijskim zemljama je na nezadovoljavajućoj razini. U većini nerazvijenih zemalja ne primjenjuju se suvremene tehnologije prijevoza, stoga je međunarodnom špediteru teško kvalitetno obavljati poslove.

Da bi špediteri opstali na tržištu, odnosno ostvarili mogućnost za proširenje aktivnosti, moraju se moći prilagoditi suvremenim tržišnim uvjetima obzirom na međunarodne globalizacijske procese. Slijedom navedenih čimbenika i trendova koji impliciraju razvoj i afirmaciju logističkih usluga, proizlazi da je jedina perspektiva i opstanak domaćih klasičnih špeditera uvjetovan njihovom transformacijom u logističkoga operatora koji pretpostavlja širenje područja djelovanja klasičnih

[56] https://www.scribd.com/doc/52715933/Logistika-seminarski-%C5%A0pediteri-u-funkciji-logisti%C4%8Dkog-operatora, kolovoz 2015.

špediterskih poduzeća pri dobavi i distribuciji, umrežavanje poduzeća, tehnološki razvoj, primjenu informacijskih tehnologija kako bi udovoljili sadašnjim i budućim promjenama na proizvodnom i prometnom svjetskom tržištu. Dakle, špediteri se upućuju na preobrazbu u logističke operatere ili specijalizaciju za druge poslove osim carinskog zastupanja, iz djelokruga otpremništva i logistike, na iznalaženje poslova vezanih uz robne tokove, na iznalaženje sredstava za restrukturiranje poslovanja, prekvalifikacije zaposlenih, preusmjeravanje zaposlenih u druge djelatnosti i slično.[57]

Zaključujemo da su logistički špediteri gospodarstvenici, pravne ili fizičke osobe koje se isključivo i u obliku stalnog zanimanja bave organiziranjem i/ili izvršavanjem logističkih procesa u vezi s manipuliranjem, prijevozom, prijenosom, premještanjem, distribucijom sirovina, poluproizvoda, gotovih proizvoda itd. od točaka isporuke, preko točaka razdiobe do točala primitka.[58]

Prije nego što se determiniraju temeljne pretpostavke za transformaciju klasičnoga špediterskog operatora u špediterskoga logističkog operatora, potrebno je, o prvomu izložiti nekoliko konstatacija:

- Najveći broj malih, odnosno "niša" klasičnih špeditera bavi se samo carinskim posredništvom, a samo ponekada i organizacijom otpreme, dopreme i provoza (tranzita) predmeta prometovanja u klasičnim transportima.
- Srednji špediteri se bave organizacijom otpreme, dopreme i provoza robe klasičnim transportom, a samo ponekada se javljaju kao operatori kombiniranog i multimodalnog transporta.
- Veliki, odnosno mega špediteri se bave organiziranjem otpreme, dopreme i provoza predmeta prometovanja u svim vrstama transporta: klasičnom, kombiniranom i multimodalnom transportu. Oni često imaju i vlastite prijevozne kapacitete (tj. cestovna prijevozna sredstva, i vagone, odnosno vučena željeznička vozila...), sredstva mehanizacije (tj. dizalice, viličare...), vlastita skladišta i specijalizirne terminale. Neki od mega špeditera, u sastavu koncerna, imaju i prometne, pomorske, turističke agencije, agencije za transportna osiguranja, specijalizirane službe za lizing... Takvi špediteri se

[57] https://bib.irb.hr/datoteka/656994.ULOGA_I_VANOST_PEDITERA_U_LANCU_OPSKRBE.pdf, kolovoz 2015.
[58] Zelenika, R.: *Temelji logističke špedicije*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005., str. 309 - 312

redovito javljaju u svoja tri statusa: statusu komisionara, statusu agenta i statusu samostalnoga gospodarstvenika.

- Najviša funkcija u kojoj se danas javljaju klasični međunarodni špediteri, prije svega mega špediteri, ali to čine ponekad i neki srednji špediteri, je operator multimodalnoga transporta (MTO - Multimodal Transport Operator), jer on izdavanjem FIATA teretnice za multimodalni transport objedinjuje funkcije klasičnoga organizatora transportnih procesa i prijevoznika (vozara). U takvom slučaju špediter, kao operator multimodalnoga transporta, odgovara za izbor i rad svih osoba koje je angažirao u multimodalnim transportnim lancima.
- Klasični špediteri nisu uopće ili su neznatno uključeni u neke specijalističke logistike, primjerice: proizvodnu logistiku, trgovinsku logistiku, distribucijsku logistiku...[59]

Kao što je već istaknuto, opstanak špediterskih poduzeća u konkurentnom okruženju pretpostavlja znatno proširenje ponude špeditersko-logističkih usluga uključujući i nudeći usluge: skladištenja robe, distribucije robe, financijske poslove u vezi s dostavom robe, izvršavanje unutarnjih logističkih funkcija u poduzeću i brojne druge usluge.

Budući da se njihovo poslovanje odvija u okolnostima djelovanja čimbenika i logističkih trendova koji sve više impliciraju vrijednost logističkih usluga, a klasičnu špediciju čine nečim što postaje stvar prošlosti, suvremeni špediteri prisiljeni su širiti ponudu špediterskih usluga nastojeći koordinirati, organizirati i obavljati sve aktivnosti unutar logističkih sustava. Moguće je navesti nekoliko skupina relevantnih aktivnosti koje bi trebali pravodobno poduzeti klasični špediteri. Primjerice, trebali bi znatno proširiti i produbiti špediterske aktivnosti na području proizvodne logistike, trgovinske logistike, transportne, odnosno prometne logistike, skladišne logistike, osiguravateljne logistike, menadžment logistike, marketing logistike, kontroling logistike. Također, potrebno je znatno proširiti i produbiti znanja svojih zaposlenika, odnosno špediterskih i logističkih eksperata, specijalista za suvremenu špeditersku logistiku, špeditersko-logističkih menadžera na sve tri razine: višoj, srednjoj i nižoj razini. To ne znači samo formalno obrazovanje i usavršavanje, nego, prije svega,

[59] Zelenika, R.: *Temelji logističke špedicije*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005., str. 326

njihovo permanentno osposobljavanje putem specijalističkih poslovnih škola i tečajeva, ali i njihovo primjereno organiziranje i motiviranje.

Dakle, odrednice koje bi trebale biti sastavni dio poslovanja logističkih špediterskih operatora su sljedeće:

- permanentno povećavanje razine kvalitete intelektualnoga kapitala
- aktivno uključivanje u aktivnosti svih vrsta logistika
- obavljanje dijela logističkih usluga izvan svojih tvrtki
- stalno prilagođavanje poslovne politike zahtjevima i potrebama korisnika logističkih usluga
- stalno prilagođavanje organizacije tvrtke potrebama i zahtjevima korisnika usluga
- suvremeno organiziranje informacijskih sustava[60]

Klasičnim se špediterima kao jedini način opstanka na tržištu logističkih i prometnih usluga nameće proces rasta, razvoja i profiliranja u logističkog špediterskog operatora, kao koordinatora, integratora i supervizora učinkovitoga ostvarivanja logističkih aktivnosti koje povezuje potencijalne resurse, dobavljače, proizvodne centre i potrošače.

Uloga špeditera u Europskoj uniji, a time i u Republici Hrvatskoj, definirana je sukladno razvojnim scenarijima koji su zavisni od globalizacijskih procesa i trendova, tako da u skladu s tržišnim uvjetima i konkurentnom sposobnošću izravno utječu na osiguranje racionalnih i učinkovitih transportnih tokova. U tom će kontekstu špediteri budućnosti morati osigurati da svaka vrsta robe u svakoj količini i kakvoći dođe na traženo mjesto, u traženo vrijeme, udovoljavajući sve zahtjevnijim potrebama i preferencijama korisnika usluge. Stoga je jedina perspektiva klasične špedicije poslovanje na logističkim principima, uz odgovarajuću razinu kvalitete širokog spektra logističkih usluga koje se korisniku usluge nude u bilo koje vrijeme na bilo kojem mjestu.[61]

[60] Bendeković, J; Vuletić, D; Gotovac, M: Uloga i važnost špeditera u opskrbnom lancu, https://bib.irb.hr/datoteka/656994.ULOGA_I_VANOST_PEDITERA_U_LANCU_OPSKRBE.pdf, kolovoz 2015.
[61] Bendeković, J; Vuletić, D; Gotovac, M: Uloga i važnost špeditera u opskrbnom lancu, https://bib.irb.hr/datoteka/656994.ULOGA_I_VANOST_PEDITERA_U_LANCU_OPSKRBE.pdf, kolovoz 2015.

6. ZAKLJUČAK

Opskrbni lanac mora biti učinkovit, što ukratko znači da mora biti brz, djelotvoran i pravovremen. Uz to, stalno se povećavaju zahtjevi za smanjenjem logističkih troškova koji ponekad dovode u pitanje neke od prethodno navedenih prioriteta. Distribucija je najvažnija faza opskrbnog lanca s aspekta kupaca, jer ona predstavlja vezu prema kupcima, preko koje oni doživljavaju i ocjenjuju funkcioniranje opskrbnog lanca u cjelini. Sposobni stručnjaci unutar opskrbnog lanca su odgovorni za razvijanje procesa opskrbnog lanca i oni su ti koji ih koriste. Špediteri trebaju djelovati kao koordinatori transportnih procesa fizičke distribucije robe, koji će organizirati i kontrolirati isporuke prema krajnjim korisnicima. Špediterska poduzeća moraju imati jasno postavljenu viziju poduzeća, za svaku od razina planiranja (kratkoročno, srednjeročno i dugoročno), uz odgovarajuću strategiju što će mu omogućiti financijsku stabilnost. Učinkovit i djelotvoran sustav opskrbnog lanca uvelike ovisi o sposobnim stručnjacima unutar opskrbnog lanca na upravljačkoj i operativnoj razini. Potrebna je raznovrsnost i komplementarnost logističkih usluga jer je danas nemoguće zamisliti realizaciju gospodarskih aktivnosti bez korištenja logističkih usluga.

Špediteri su stručnjaci koji opskrbni lanac čine efikasnijim i učinkovitijim što uvelike pridonosi njihovoj potražnji i povećanju zahtjeva za njihovim angažmanom. Oni su ti koji svojim znanjem i stečenim iskustvom omogućuju brz i nesmetan protok roba od proizvodnje sve do točke krajnje uporabe proizvoda. Napredak tehnologije i primjena novih informatičkih rješenja špediterima je omogućilo i napredniju komunikaciju sa svim sudionicima u cijelom opskrbnom lancu, kao i sa svojim korespodentima i suradnicima. U vremenu sve veće globalizacije, potrebno se prilagoditi sve većim i težim zahtjevima svih sudionika u opskrbnom lancu jer krajnji korisnik želi da proizvod bude dostupan u što kraćem vremenskom periodu i po najnižoj mogućoj cijeni. Upravo iz tog razloga, špedicija kao djelatnost i znanost mora osigurati i pružiti brzu transformaciju robe i informacija kako bi se udovoljilo zahtjevima kupca koji zapravo financira cijeli opskrbni lanac te svesti troškove otpreme i dopreme robae na minimalnu razinu kako bi se tržištu omogućila najmanja moguća cijena proizvoda.

Špediteri će u budućnosti morati pružati širok spektar usluga izvan svoje osnovne djelatnosti kako bi opstali na tržištu, tj. morat će obavljati brojne logističke aktivnosti u vezi s fizičkom distribucijom sirovina, poluproizvoda, repromaterijala i gotovih proizvoda od mjesta otpreme do mjesta isporuke krajnjem korisniku, koristeći svoju logističku infrastrukturu, suvremenu transportnu tehnologiju i ljudske resurse.

LITERATURA

Knjige:

1. Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: ***Špedicija i logistički procesi***, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010
2. Segetlija, Z.: ***Distribucija***, Ekonomski fakultet u Osijeku, Osijek, 2006.
3. Zelenika, R.: ***Temelji logističke špedicije***, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005.
4. Zelenika, R.: ***Međunarodna špedicija***, Ekonomski fakultet Rijeka, Rijeka, 1996.

Ostali izvori:

1. **Planiranje robnih tokova u strukturi opskrnog lanca**, http://e-student.fpz.hr/Predmeti/P/Planiranje_logistickih_procesa/Novosti/Nastavni_materijali_1.pdf, kolovoz 2015.
2. **Introduction to Supply Chain Management**, http://logistics.about.com/od/supplychainintroduction/a/into_scm.htm, kolovoz 2015.
3. **Negotiation In The Purchasing Process**, http://logistics.about.com/od/tacticalsupplychain/a/Negotiations.htm, kolovoz 2015.
4. **Upravljanje opskrbnim lancem od strane maloprodaje kroz centralnu distribuciju**, http://www.efos.unios.hr/repec/osi/bulimm/PDF/BusinessLogisticsinModernManagement12/blimm1203.pdf, kolovoz 2015.
5. **Distribucija**, http://e-student.fpz.hr/Predmeti/D/Distribucijska_logistika_I/Materijali/Nastavni_materijali_2.pdf, kolovoz 2015.
6. **Planiranje logističkih procesa**, http://e-student.fpz.hr/Predmeti/P/Planiranje_logistickih_procesa/Materijali/plpI.pdf, kolovoz 2015.
7. **Špediter i njegovi poslovi**, http://www.prometna-zona.com/spedicija-3, kolovoz 2015.
8. **Logistički sustavi**, http://documents.tips/documents/univerzitet-u-sarajev1.html, kolovoz 2015.
9. **Temelji logističke špedicije**, http://hrcak.srce.hr/file/6584, kolovoz 2015. https://www.scribd.com/doc/52715933/Logistika-seminarski-%C5%A0pediteri-u-funkciji-logisti%C4%8Dkog-operatora, kolovoz 2015.
10. **Špedicija**, http://toplocalplaces.com/croatia/zagreb/transport-freight/signumsped-doo/479877592152721, kolovoz 2015.
11. **Uloga i važnost špeditera u opskrbnom lancu**, https://bib.irb.hr/datoteka/656994.ULOGA_I_VANOST_PEDITERA_U_LANCU_OPSKRBE.pdf, kolovoz 2015
12. **Međunarodna špedicija**, www.100megsfree.com/memo/mek/Spedicija-dipl.doc, kolovoz 2015
13. **Špedicija**, https://www.scribd.com/doc/45889756/Spedicija-FTN-NS, kolovoz 2015.
14. **Operativni poslovi međunarodne špedicije**, https://www.scribd.com/doc/145736521/Operativni-poslovi-me%C4%91unarodne-%C5%A1pedicije, kolovoz 2015.
15. **Špedicija**, https://www.scribd.com/doc/104073498/%C5%A1pedicija-2, kolovoz 2015.
16. **Špediteri u funkciji logističkog operatora**, https://www.scribd.com/doc/52715933/Logistika-seminarski-%C5%A0pediteri-u-funkciji-logisti%C4%8Dkog-operatora, kolovoz 2015.
17. **Menadžment poslovne logistike i špedicija**, http://www.apeiron-uni.eu/lycboardclient/Detail.aspx?DocumentID=6294, kolovoz 2015.

POPIS SLIKA

Slika 1: Faze opskrbnog lanca 3
Slika 2: Prikaz kanala distribucije i fizičke distribucije 6