

Špeditersko poslovanje u Republici Hrvatskoj - osvrt na period nakon ulaska RH u EU

Tandarić, Nika

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:572128>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-06**



Repository / Repozitorij:

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Nika Tandarić

**ŠPEDITERSKO POSLOVANJE U REPUBLICI HRVATSKOJ
OSVRT NA PERIOD NAKON ULASKA RH U EU**

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2020.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

**ŠPEDITERSKO POSLOVANJE U REPUBLICI HRVATSKOJ -
OSVRT NA PERIOD NAKON ULASKA RH U EU
FORWARDING BUSINESS IN THE REPUBLIC OF CROATIA -
REVIEW OF THE PERIOD AFTER JOINING THE EU**

Mentor: prof. dr. sc. Darko Babić

Student: Nika Tandarić
JMBAG: 0135248344

Zagreb, rujan 2020.

SAŽETAK

Špedicija kao jedna od važnih gospodarskih djelatnosti neke zemlje ima značajan utjecaj na sustav njene razmjene i prometa u cjelini. Zadaci špeditera su raznovrsni i kompleksni te zbog velike konkurencije oni moraju biti dobro upoznati sa novim tehnologijama prometa, carinskim sustavima, vanjskotrgovinskom politikom, raznim logističkim rješenjima ukoliko se žele probiti na tržište i zadržati vodeću poziciju. Nakon pristupanja Republike Hrvatske Europskoj Uniji 01.07.2013. događaju se brojne promjene koje pogađaju špeditersku djelatnost. Špediteri su izgubili određeni dio poslova, poput carinskog posredovanja zbog čega su se brojna poduzeća zatvorila i prestala s radom. S druge strane neki su svoju djelatnost počeli nadopunjavati određenim uslugama pomoću kojih su poprimili funkcije logističkih operatera. U ovom radu osvrnut ćemo se na poslovanje špedicije nakon pristupanja Hrvatske Europskoj Uniji. Glavni cilj je da se nakon pregleda literature iz promatranog područja i prikupljanja podataka definiraju najveće promjene u špediterskom poslovanju nakon ulaska Hrvatske u Europsku Uniju.

KLJUČNE RIJEČI:

Špedicija, Europska Unija, promjene, špediteri,

ABSTRACT:

Forwarding, as one of the key economic activities of a certain country, has a big influence on its trade system. Forwarding agencies' tasks are very various and complex and, due to huge competition, they have to be familiar with new traffic technologies, customs regulations, foreign trade politics and various logistic solutions in order to conquer the market and obtain a leading role.

After entering EU on 01.07.2013., Croatia has gone through a lot of changes in this field, both, positive and negative ones. Customs brokers have lost a big part of their business that resulted in closing their companies. On the other hand, some of them have decided to complement their business with additional services in order to upgrade their position on logistics market.

This essay will try to elaborate forwarding business in Croatia after becoming an EU member. The main goal of this essay is that, after consulting and analyzing the proper literature, we manage to define the biggest changes and current status of forwarding business in Croatia.

KEY WORDS: Freightage, European Union, changes, freight forwarders

Sadržaj

1. UVOD	1
2. OPĆENITO O ŠPEDITERSKOM POSLOVANJU	3
2.1. Osnovni pojmovi špedicije.....	4
2.2 Vrste špedicije.....	5
2.2.1 Nacionalna špedicija.....	5
2.2.2. Međunarodna špedicija.....	6
2.3. Definicija pojmova uvoz, izvoz i provoz.....	10
3. GLAVNI POSLOVI ŠPEDIJE	11
3.1. Tarifno – konjunktorni poslovi.....	12
3.2. Operativni poslovi.....	13
4. CARINA	14
4.1. Osnovni pojmovi.....	14
4.2. Carinska tarifa.....	15
4.3. Carinska vrijednost robe.....	15
4.4. Carinska provjera.....	16
4.5 Carinski nadzor.....	16
4.6. JCD - Jedinstvena carinska deklaracija.....	17
4.7. Carinsko zastupanje.....	19
4.7.1. Udio carinskih prihoda u ukupnim prihodima države.....	19
4.7.2. Prikaz odrađenih uvoznih i izvoznih deklaracija.....	22
5. ZAKONSKA REGULATIVA U ŠPEDIJI NA PODRUČJU RH NAKON PRISTUPANJA EU	24
5.1. FIATA.....	24
5.2. Carinski zakon Republike Hrvatske.....	25
5.2.1. EORI broj u Republici Hrvatskoj.....	27
5.2.2. Intrastat.....	28
5.3. Pravni sustav i zakoni u Republici Hrvatskoj.....	30
6. PROMJENE U ŠPEDIJI NAKON PRISTUPANJA RH U EU	31
6.1. Najvažnije promjene.....	32
6.2. TIR karnet.....	34
6.3. ATA karnet.....	38
7. ANALIZA TRŽIŠTA ŠPEDITERSKOG POSLOVANJA – PERIOD NAKON ULASKA RH U EU	41
8. ZAKLJUČAK	48

LITERATURA	51
POPIS SLIKA.....	52
POPIS TABLICA	53
POPIS GRAFIKONA	53
PRILOZI	54

1. UVOD

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku Uniju 01.07.2013.godine država je suočena s brojnim promjenama koje su zahvatile sve gospodarske grane ,a najviše traga ostavile su u onim prometnim djelatnostima koje se odnose na otpremnički posao. Kako je transport jedna od glavnih funkcija svake zemlje,a ujedno i poveznica između proizvođača i potrošača, gotovo je nemoguće zamisliti sustav koji će funkcionirati bez kretanja robe i dobara. Brisanje granica između Hrvatske i zemalja članica Europske Unije rezultat je nestajanja klasičnog carinskog posla u dvije faze. U prvoj fazi špediterski posao svodi se na prihvata i carinjenje robe iz prekomorskih zemalja i nama istočnih susjeda od kojih je nekolicina i nakon nas pristupila EU. U sljedećoj fazi velik broj postojećih tvrtki s djelatnošću međunarodnog otpremništva i zastupništva primoran je proširiti svoju ponudu dodatnim logističkim uslugama ukoliko se želi izdici iznad konkurencije. Velika nekolicina nije uspjela te je morala staviti 'ključ u vrata'. Od ostalih promjena bitna je prilagodba na carinski sustav Europske unije. Kao zamjena za jedinstvene carinske deklaracije (JCD),uvodi se sustav prikupljanja podataka o robnoj razmjeni direktno od poslovnih subjekata nazvan Intrastat. Zbog ovakve situacije potrebno je sagledati i razmotriti kakvo je špeditersko poslovanje nakon pristupanja Europskoj uniji i kako se odrazilo na određene poslovne subjekte.

Završni rad pisan je na temu „Špeditersko poslovanje unutar Republike Hrvatske – osvrt na period nakon ulaska u Europsku uniju“. Svrha završnog rada jest definirati špediciju kao djelatnost bez koje danas ne može funkcionirati niti jedan sustav koji se bavi razmjenom dobara. Najveći naglasak stavlja se upravo na subjekte koji se bave špedicijom,glavnim poslovima koje obavljaju i njihovim izvorima prihoda. Cilj završnog rada jest na temelju prikupljenih podataka prikazati koje su najveće promjene i koliki je danas udio carinskih zastupanja u tvrtkama koje su opstale na tržištu nakon ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju. Rad je podijeljen u devet cjelina:

1. Uvod
2. Općenito o špediterskom poslovanju
3. Glavni poslovi špedicije
4. Incoterms
5. Carina
6. Zakonska regulativa u špediciji na području RH nakon pristupanja u EU
7. Promjene u špediciji nakon pristupanja RH u EU
8. Analiza tržišta špediterskog poslovanja – period nakon ulaska RH u EU
9. Zaključak

U drugom poglavlju definirani su glavni pojmovi koji se vežu uz samu špediciju i poslovanje špeditera.

Treće poglavlje obuhvaća i prikazuje glavne poslove špedicije koje obavlja u sklopu svoje osnovne djelatnosti. Podijeljeni su na tarifno – konjunkturane i operativne poslove.

Četvrto poglavlje opisuje značenje Incoterms termina i njihovu važnost za suradnju između kupca i prodavatelja.

U petom poglavlju opisuje se carina kao važna sastavnica špedicije i najvažniji pojmovi s njom u svezi. Naglasak je stavljen na carinske pojmove i pravila kojih se treba držati kako bi svi papiri koji se rade radi otpreme/dopreme robe bili ispravni.

Šesto poglavlje dotiče se zakonske regulative u špediciji, odnosno zakonskih pravila i uputa te najznačajnijih promjena koje su stupile na snagu ulaskom RH u EU. Kao i svaka djelatnost, tako i špedicija ima svoje zakone koje treba poštivati.

Sedmo i osmo poglavlje orijentirani su na promjene i analizu špediterskog poslovanja nakon pristupanja u uniju. Prvi dio odnosi se na neke bitne činjenice, a u osmom poglavlju temeljem analize anonimne ankete prikupljeni su podaci o broju aktivnih špediterskih tvrtki.

Za pisanje ovog rada korištena je domaća i strana literatura (stručne knjige, znanstveni članci, web stranice poduzeća i državnih institucija...) kao i provjereni podaci od strane Državnog zavoda za statistiku i Hrvatske gospodarske komore. Stručna literatura je iz knjižnice Fakulteta prometnih znanosti, Knjižnice Grada Zagreba te znanstvenih portala.

2. OPĆENITO O ŠPEDITERSKOM POSLOVANJU

Pojam špedicija dolazi od latinske riječi „expedire“ što znači odriješiti ili urediti, ali se u praktičnoj primjeni prevodi s otpremiti ili otpraviti.

U povijesti se špedicija prvi puta spominje već u 13. stoljeću za vrijeme Mletačke Republike, koja je tada slovila kao najrazvijenija zemlja zbog svojih pomorskih puteva. U to vrijeme trgovac je bio zadužen za obavljanje više različitih djelatnosti koje su uključivale trgovinu, prijevoz robe, brigu o skladištenju i financijama u poslovanju. Zbog porasta razmjene dobara između država zapadne Europe s državama na Bliskom, Srednjem i Dalekom istoku, uvedena je podjela rada i poslova te su trgovci bili uključeni u prijevoz robe, a do krajnjeg korisnika robu su prepustili posrednicima. Tada se prvi puta uvodi i priznanica – pismena potvrda o primitku robe koja se smatra prvom prijevoznom ispravom koja je morala biti potpisana od strane kupca kao dokaz da je preuzeo tu robu.

Tijekom 16. stoljeća prijevoznici su se snalazili na različite načine i tako su počeli organizirati otpremu i dopremu robe za druge trgovce, ali su za obavljanu uslugu naplaćivali vozarinu te su izdavali i račun kao dokaz za uspješno obavljen posao.

Krajem 18. stoljeća trgovina se sve više razvijala iz čega se razvila sve veća potražnja za prijevozom i sa udaljenijih područja. Kako je trgovina doživjela procvat, tako je rasla i potreba za posrednicima, odnosno špediterima koji su tada već definirali neke specifičnosti u poslu koje su se zadržale sve do danas. Špediteri su uglavnom odabirali prijevozne puteve, prevozili robu i unajmljivali prijevozna sredstva.

Pojavom željeznice u 18. i 19. stoljeću te modernizacijom drugih prijevoznih sredstava položaj špeditera snažno se afirmirao i učvrstio. Pronalaskom parnog stroja otvorile su se nove mogućnosti za razvoj trgovine što je rezultiralo i povećanjem radne snage – špeditera. Robna razmjena, a samim time i potreba za prijevozom na različite krajeve svijeta iz dana u dan bile su sve veće.

Špediciju i špeditersko poslovanje svrstavamo u gospodarsku djelatnost koja se u najširem smislu bavi organizacijom otpreme i dopreme robe, provozom robe te ostalim poslovima koji su s tim u svezi, a vrlo je važna sastavnica svakog gospodarskog i ekonomskog sustava zemlje. Kao takva, predstavlja sustav koji omogućuje nesmetanu, sigurnu, učinkovitu dopremu i otpremu različitih dobara koja su potrebna u proizvodnji ili distribuciji krajnjim potrošačima.

Špedicija je složeni dinamički sustav međusobno povezanih raznih faktora. Otprema robe u unutarnjoj i međunarodnoj razmjeni vrlo je složen i odgovoran posao. Najvažniji je odabir najpovoljnijeg i najbržeg puta za što je vrlo važno poznavati veliki broj podataka o kojima će ovisiti izbor ekonomičnog puta transporta robe.

2.1. Osnovni pojmovi špedicije

Međunarodna špedicija promatrana je iz aspekta znanosti i gospodarske djelatnosti. Kao znanost predstavlja skup interdisciplinarnih i multidisciplinarnih znanja koja izučavaju i primjenjuju zakonitosti brojnih i složenih vanjskotrgovinskih i prometnih (transportnih) aktivnosti koje djelotvorno omogućuju otpremu robe iz vlastite u stranu zemlju (izvozna špedicija), dopremu robe iz stranih u vlastitu zemlju (uvozna špedicija) te prijevoz robe između stranih zemalja (prijevozna ili tranzitna špedicija).¹

U transportu robe od mjesta proizvodnje do mjesta potrošnje, tj. na putu od prodavatelja do kupca, sudjeluje čitav niz osoba koje obavljaju određene usluge čije je poslovanje potrebno dobro poznavati. Da bi dospjela do odredišta, robu je često potrebno prevesti kombinirano što podrazumijeva korištenje željezničkog, riječnog, pomorskog ili zračnog prometa te u tijeku prijevoza izvršiti razne manipulacije robom. Obavljanje ovih zadataka, kao i praćenje robe za vrijeme njezinog prijevoza, spada u glavne poslove za koje su zaduženi špediteri.

Špediter je gospodarski subjekt, tj. pravna ili fizička osoba koja obavlja poslove organizacije prijevoza robe, carinskog zastupanja prilikom uvoza odnosno izvoza robe kao i ostale poslove koji su vezani uz samo premještanje robe i dobara. Kao nositelj prijevoznog pothvata, špediter mora koordinirati interakcije svih sudionika (pošiljatelj, primatelj, prijevoznici, osiguratelj, luka, robni terminali, carina, inspeksijske službe...) i kontrolirati pošiljku na čitavom prijevoznom putu. Kada špediter nije u mogućnosti izvršiti sam sve svoje poslove, u tu svrhu angažira svoje korespodente tj, međušpeditere i podšpeditere.²

Špediter se u većini slučajeva ne bavi samo organizacijom otpreme, već sudjeluje u realizaciji posla kao izvršitelj samog prijevoza robe, odnosno kao vozar. Tada njegov posao zahtjeva i proces skladištenja, prekrcajnu manipulaciju robom, razvrstavanje robe, pakiranje, signiranje i drugo. Osim poslova vezanih za prijevoz robe, špediter obavlja i druge pravne, tehničke i financijske poslove. Zbog složenosti svog posla ponekad glavni špediter nije u mogućnosti obaviti sve poslove, nego u tom slučaju u realizaciju posla uključuje svoje korespodente, odnosno međušpeditera i podšpeditera.

Međušpediter je fizička ili pravna osoba na koju je glavni špediter prenio djelomično izvršenje špediterskog posla. Uglavnom djeluju iz inozemstva jer sam špediter ne može obaviti sav posao koji mu je povjerio komitent pa se zbog toga služi uslugama drugog špeditera što mu u konačnici olakšava posao. Međušpediteru je od strane glavnog špeditera često

¹ Zelenika R. : Temelji logističke špedicije, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005.

² Ivanković Č., Stanković R., Šafran M. : Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

povjereno reguliranje različitih pravnih pitanja koja se pojavljuju u vezi s organiziranjem otpreme i dopreme robe u međunarodnom robnom prometu.³

Podšpediter je fizička ili pravna osoba na koju je glavni špediter prenio realizaciju jednog špediterskog posla u cijelosti. Špediter ponekad iz opravdanih razloga, kao što je opterećenje drugim poslovima ili nedostatak vlastite radne jedinice u mjestu iz kojega je potrebno dopremiti ili otpremiti robu, prenosi na podšpeditera izvršenje komitentovog naloga, s time da ga podšpediter mijenja u čitavom poslu.⁴

2.2 Vrste špedicije

Špediterski poslovi su vrlo kompleksni i raznovrsni te se zbog toga morala uvesti određena podjela rada i specijalizacija u okviru lakšeg snalaženja i funkcioniranja cijelog sustava. U manjim poduzećima vrlo je teško baviti se svim oblicima i vrstama špediterske djelatnosti. Rezultat takvog poslovanja ne bi bio učinkovit i ekonomičan, stoga je potrebno uvesti određenu specijalizaciju.

Glavna stajališta za određivanje uže specijalnosti špedicije su :⁵

- teritorijalni djelokrug poslovanja (nacionalna i međunarodna špedicija)
- osnovno obilježje poslovanja (lučka, kontinentalna i granična špedicija)
- najčešće korišteno prijevozno sredstvo (pomorska, željeznička, riječna, kamionska, zrakoplovna špedicija)
- vrsta prijevoza (brzovozna, sporovozna, ekspresna, vagoniska, denčana, zbirna, masovni čarterska špedicija)
- prometni smjer (špedicija za Sjevernu Europu, Bliski istok, Sjevernu Ameriku, Daleki istok...)
- predmeti otpreme (špedicija drva, željeznih rudača, namještaja, masovnog tereta...)

2.2.1 Nacionalna špedicija

Nacionalna špedicija bavi se organizacijom otpreme i dopreme robe unutar granica jedne države. Predstavlja skup specifičnih poslova, funkcija, operacija i pravila koje djelotvorno, odnosno na brz, siguran i učinkovit način omogućuju cirkuliranje robe isključivo domaćim prijevoznim kompanijama.⁶ Organizacija prijevoza vrši se u istom mjestu pa se još

³ Zelenika R. : Temelji logističke špedicije, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005.

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

⁵ Zelenika R. : Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1996.

⁶ Zelenika R. : Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1996.

naziva i 'loko špedicija'. Međutim, prijevoz se može odvijati i iz jednog u drugo mjesto iste države. Tada se govori o međumjesnoj i nacionalnoj špediciji u širem smislu. Međumjesni špediter mora dobro poznavati cijeli prometni sustav kako bi mogao organizirati prijevoz iz jednog u drugo mjesto. Nacionalni špediter nije ovlašten za organizaciju otpreme i dopreme robe u međunarodnom prometu, dok međunarodni špediter može obavljati sav posao u nacionalnom prometu.

2.2.2. Međunarodna špedicija

Međunarodna špedicija odnosi se na organizaciju prijevoza robe između najmanje dvije različite zemlje, odnosno bavi se organiziranjem robe iz vlastite u strane zemlje (izvozna špedicija), dopremom robe iz stranih zemalja u vlastitu zemlju (uvozna špedicija) te proвозom robe između stranih zemalja preko vlastite zemlje (tranzitna ili proвозna špedicija). Međunarodni špediteri se rijetko opredjeljuju za samo jednu vrstu špedicije već se redovito bave svim oblicima.

Iako je međunarodna špedicija mlađa od nacionalne, ima veliko privredno i društveno značenje i važnost za svaku nacionalnu privredu. U većini zemalja oko 95% cjelokupnog izvoza, uvoza i tranzita obavlja se putem specijaliziranih špediterskih poduzeća. Može se reći kako je međunarodna špedicija u cijelosti daleko opsežnija i kompliciranija od nacionalne špedicije te obavljanje tog posla zahtjeva veći stupanj obrazovanja kao i veće radno iskustvo te poznavanje stranih jezika.

Zbog kompleksnosti i raznovrsnosti poslova, velike konkurentnosti na tržištu, ali i sve većih zahtjeva korisnika kojima se nastoji udovoljiti, dolazi do potrebe specifikacije špedicije na veće cjeline. Svaka špediterska kuća koja se želi istaknuti i izdvojiti od ostalih konkurencija u želji da svojim nalogodavcima pruži kvalitetnije usluge uvodi brojne novitete i time ih nastoji zadržati. Tako dolazi do podjele međunarodne špedicije na tri glavne vrste i to na :⁷

- lučku (pomorsku),
- kontinentalnu i
- graničnu špediciju.

⁷ Zelenika R. : Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1996.

2.2.2.1. Lučka (pomorska) špedicija

Lučka špedicija grana je međunarodne špedicije, a bavi se isključivo ili pretežito organiziranjem otpremem i dopreme robe pomorskim prijevoznim sredstvima. Prema tvrdnji koja kaže kako se tri četvrtine svjetske trgovine odvija preko mora, s pravom se može reći kako težište rada međunarodne špedicije leži upravo u morskim lukama.⁸ To je i razlog da su se najveće špediterske tvrtke razvile upravo u lukama, a i znanstveno je dokazano da sami začeci međunarodne špedicije potječu iz lučkog prometa.⁹ U svom poslovanju uključuje organizaciju manipulacije teretom u pomorskim lukama s ciljem koordinacije rada svih sudionika u otpremi i dopremi robe. Lučka špedicija predstavlja jednu od najsPECIFICNIJih i najsloženijih prijevoznih grana prometa.

S obzirom na svoje osnovno obilježje, lučka špedicija nosi naziv i pomorska, a takvo značenje proizlazi zbog dva glavna razloga :¹⁰

- more je najjeftiniji prometni put (u pomorskom prometu cijena prijevoza po toni tereta niža je i do 50 % u odnosu na cestovni i željeznički promet);
- more, kao i prometni put, ima izvjestan monopolni položaj jer jedino ono omogućava veći i obimniji robni promet između pojedinih kontinenata, otoka i kopna.

Obavljanje poslova vrše lučki (pomorski) špediteri koji su se specijalizirali za to područje rada. Oni izvršavaju brojne poslove, odnosno bave se organiziranjem brojnih manipulacijama u morskim lukama. Zbog kompleksnosti samog posla moraju dobro poznavati tehničke i ekonomsko – pravne zakone, propise i obaveze svih sudionika koji su povezani s poslovima u pomorskim lukama. Cilj njihovog rada je da koordiniranjem svih sudionika u otpremi i dopremi robe ubrzaju sam proces prijevoza i time smanje ukupne prijevozne troškove. Dakle, oni bitno utječu na sigurno, stručno, brzo i ekonomično izvršavanje poslova svih sudionika u prometu robe pomorskim putem. S druge strane, lučki špediteri se bore da luka u kojoj rade postane privlačnija za promet od drugih konkurentskih luka.

⁸ Zelenika R. : Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1996.

⁹ Zelenika R. : Značenje špedicije u sistemu luka, 24. godišnji skup Jurema, Zagreb, 1979.

¹⁰ Zelenika R. : Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1996.

2.2.2.2. Kontinentalna špedicija

Kontinentalna špedicija se, s druge strane, bavi organizacijom otpreme i dopreme robe kopnenim prijevoznim putevima. Isto tako, može se podijeliti na :¹¹

- željezničku,
- riječno – kanalsku – jezersku,
- cestovnu i
- zračnu (zrakoplovnu) špediciju.

Za razliku od lučke špedicije, poslove kontinentalne špedicije obavljaju kontinentalni špediteri koji se unaprijed specijaliziraju za organiziranje otpreme i dopreme robe na jedan od navedenih prijevoznih puteva. Međutim, vrlo je teško u praksi vršiti podjelu kontinentalnih špeditera na podvrste, tako da oni u pravilu organiziraju otpremu i dopremu robe svim vrstama kontinentalnih prijevoznih putevima. Također moraju poznavati propise i određena pravila te pratiti određene promjene koja se događaju u kontinentalnom prijevozu. Njihov zadatak je da u kombiniranom transportu koriste suvremene oblike racionalnog manipuliranja i transporta robe kao što je paletizacija, kontejnerizacija, prekrcajna manipulacija i slično. I njima je u cilju smanjiti prijevozne troškove i izdvojiti se iz postojeće konkurencije, a pritom zadovoljiti korisnika.

Većina špedicijskih poduzeća gotovo se redovito bavi poslovima kontinentalne i lučke špedicije. One uglavnom u svom sastavu imaju specijalizirane filijale, odnosno sektore ili nižu organizacijske oblike u što se ubrajaju poslovnice, ispostave i radna mjesta koja se bave poslovima jedne vrste špedicije. Što se tiče pravnih poslova, oni su regulirani na isti način i za kontinentalnu i za lučku špediciju.

2.2.2.3. Granična špedicija

Granična špedicija je specijalizirana djelatnost koja se bavi carinskim poslovima oko otpreme izvozne, dopreme uvozne i provoza (tranzita) robe te drugim poslovima koji su u vezi s prijelazom robe preko carinske crte (državne granice).¹²

Poslove vezane uz graničnu špediciju obavljaju granični špediteri. Njihov zadatak je pružanje onih usluga koje su u vezi s obavljanjem carinskih formalnosti oko izvoza, uvoza i provoza roba kao i raznih manipulacija koje su vezane uz prijevoz carinske robe (pretovar, privremeno skladištenje robe, organiziranje i omogućavanje pregleda robe sanitarnim, veterinarskim i fitosanitarnim organima i sl.). Osim ovih poslova, ako je potrebno, granična

¹¹ Zelenika R. : Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1996.

¹² Zelenika R. : Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1996.

špedicija preuzima brigu o hranjenju životinja, doleđivanju lakopokvarljive robe te preuzima kontrolu kvalitete i kvantitete robe.

Granična špedicija ima zadatak da organizira zbirni promet pošiljaka, kojim se ubrzava otprema i doprema robe, a ujedno se smanjuje visina prijevoznih troškova.

Granični špediteri obavljaju svoje specifične poslove u okviru špeditorske djelatnosti vrlo često po nalogu i za račun drugih (lučkih, kontinentalnih i graničnih špeditera) koji na odgovarajućem graničnom prijelazu nemaju vlastite organizirane jedinice.¹³

U literaturi i praksi granična špedicija često se naziva i pogranična, što se smatra pogrešnim iz nekoliko razloga. Granični špediteri svoje poslove obavljaju na granici, najčešće u sjedištu granične carinarnice, pa je za njihovu djelatnost karakteristična granica, a ne pogranični pojas. Isto tako oni obavljaju poslove koji su u vezi s općim prometom robe preko granice, a ne malograničnim, dvovlasničkim i drugim robnim prometom koji je karakterističan za pogranični pojas. Nadalje, granični špediter posluje po propisima koji vrijede za opći, a ne za pogranični carinski ili drugi režim. Zbog toga, špeditere koji organiziraju prijelaz robe preko granice treba nazivati „graničnim“, a ne „pograničnim“ špediterima.

¹³ Zelenika R. : Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1996.

2.3. Definicija pojmova uvoz, izvoz i provoz

U osnovne poslove svakog špeditera spadaju uvoz (doprema), izvoz (otprema) i provoz (tranzit) robe.

Uvoz je naziv za dopremu robe, proizvoda ili poslovnih subjekata koji dolaze izvan države. Sam proces uvoza zahtjeva ishodaenje carinskih dozvola, zastupanja u carinskom postupku kao i podnošenja dokumenata nadležnoj carinskoj ispostavi. Pod uvozom se smatra samo ona roba koja je prošla carinu i za koju su plaćeni svi carinski doprinosi. Zbog toga je vrlo važno da špediter dobro poznaje carinske propise kako bi se prilikom uvoza izbjegle dodatne komplikacije i razni dodatni troškovi.

Suprotnost uvozu je izvoz. Izvoz robe predstavlja otpremu robe iz vlastite u stranu zemlju. Kao i kod uvoza, špediter treba dobro organizirati i provesti prijevoz robe sukladno svim propisanim pravilima.

Pod pojmom provoz, podrazumijevaju se svi oni poslovi koje špediter obavlja u organizaciji uvoza i izvoza robe. Za razliku od uvoza i izvoza, kod provoza robe, špediter organizira dopremu provozne robe iz jedne zemlje koju nakon preuzimanja otprema dalje u drugu zemlju.

Uvoz i izvoz vrlo su važni indikatori za stanje gospodarstva svake države. Glavni cilj je da se što više proizvoda i usluga izvozi, a što manje uvozi u državu. Visoki uvoz ukazuje na nedostatak konkurentnosti gospodarstva. Stoga, ako vrijednost uvoza prijeđe vrijednost izvezenih dobara i usluga, nastaje trgovinski deficit, a suficit u suprotnom slučaju.

3. GLAVNI POSLOVI ŠPEDICIJE

Poslovi koje špediter obavlja u sklopu svoje osnovne djelatnosti nazivaju se glavni poslovi špedicije, a mogu se podijeliti u dvije kategorije:¹⁴

- tarifno – konjunktorni poslovi čija je primarna funkcija prodaja špeditorske usluge i
- operativni poslovi koji su orijentirani na proizvodnju špeditorske usluge.

Poslovi koji spadaju u ove dvije cjeline međusobno su povezani u svrhu povećanja produktivnosti i unaprijeđenja kvalitete i ponude usluga. Kod većih špeditorskih tvrtki postoji podjela na specijalizirane zasebne odjele ili sektore (tarifno – konjunktorni odjel, odjel zbirnog prometa, sektor uvoz – izvoz...).

Pošto je međunarodna špedicija vrlo složena djelatnost, ona obuhvaća velik broj različitih poslova, stoga su potrebne ovakve podjele i sistematizacije.

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

3.1. Tarifno – konjunktorni poslovi

Tarifno – konjunktorni poslovi se u svojoj osnovnoj funkciji bave prodajom špediterske usluge što se odnosi u velikoj većini na izradu cijene prijevoznih i drugih troškova za sve vrste transporta, kalkulacijom troškova kao i kombiniranjem najpovoljnijih vrsta transporta. S druge strane, davanje ponuda za izvođenje špediterskih poslova kao i kontrola prijevoznih isprava sastavni su dijelovi tarifno – konjunktornih poslova.

Tarifno – konjunktorni poslovi obuhvaćaju sve aktivnosti koje špediter poduzima u svrhu unaprjeđenja tržišne pozicije i ukoliko se želi izdići iznad konkurencije. Važno je spomenuti i pružanje stručne pomoći komitentima i operativnom sektoru tvrtke. Tarifno – konjunktorni odjel pokriva sve elemente špediterskih poslova, a sastavljen je od komercijalista, stručnjaka za pojedine vrste prijevoza kao i stručnjaka za carinska pitanja.

Najvažniji tarifno – konjunktorni poslovi su :¹⁵

- istraživanje tržišta ;
- akvizicija ;
- ugovori i ponude za obavljanje špediterske usluge ;
- stručni savjeti i informacije ;
- instradacija ;
- refakcije, stimulacije i agencijske provizije ;
- reklamacije.

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

3.2. Operativni poslovi

Operativni poslovi su oni poslovi koje špediter obavlja prilikom otpreme i dopreme robe u međunarodnom prometu. U praksi se to može podijeliti na glavne elemente i operativne tehnike, dok se obavljanje pojedinih radnje razlikuje po posebnostima svake dopreme, odnosno otpreme.

Uloga špeditera kod operativnih poslova odnosi se na ispravno ispunjavanje svih dokumenata i papirologije koja prati robu bilo da nastupa u ime i za račun komitenta ili u svoje ime, a za račun komitenta. Prijevozni i carinski dokumenti koji prate robu u međunarodnom prijevozu su standardizirani i unaprijed propisani te određeni međunarodnim konvencijama i nacionalnim propisima kojih se treba pridržavati.

Strukturu operativnih poslova čini niz funkcionalnih radnji u kojima se pojavljuje svaka faza prijevoznog pothvata. Svaka radnja koju špediter poduzima proizlazi iz njegove uloge u prijevoznom pothvatu. Sukladno tome, struktura operativnih poslova može se sistematizirati prema sljedeća dva načela :¹⁶

- Prema špediterovoj 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 ;
 - anagžiranje inspeksijskih službi ;
 - zastupanje u carinskom postupku ;
 - aviziranje.

- Prema osnovnom obilježju špediterova zadatka
 - poslovi uvoza ;
 - poslovi izvoza ;
 - poslovi provoza ;
 - sajamski poslovi.

¹⁶ Ivanković Č., Stanković R., Šafran M. : Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

4. CARINA

Carina se kao pojam može promatrati s dva gledišta. U financijskom smislu, carina obuhvaća vrstu poreza ili novčana davanja (pristojbe) koje se naplaćuju u prekograničnom prometu roba u korist državnog proračuna. S druge strane, u administrativnom smislu, carina je naziv za državnu službu, odnosno organ državne uprave koji preko svojih ustrojstvenih provodi sve carinske propise. Iako je služila povećanju državnih prihoda, njezina primarna uloga je zaštita domaće proizvodnje od strane konkurencije i domaćeg tržišta od raznih krijumčarenja, imitacija i sl. Ulaskom zemalja u Europsku uniju, carina je polako izgubila na važnosti i više nije glavni izvor prihoda.

4.1. Osnovni pojmovi

Kako bi se lakše snalazilo u carinskoj terminologiji, potrebno je poznavati osnovne pojmove, odnosno „carinski jezik“ koji pojednostavljuje komunikaciju diljem svijeta. Prema Članku 4. Carinskog zakona, neki od najvažnijih su:¹⁷

- Carinski status - određenje robe u smislu carinskih propisa kao domaće ili strane robe.
- Carinski dug - obveza određene osobe da za određenu robu plati propisima utvrđenu svotu uvozne carine (uvozni carinski dug) ili izvozne carine (izvozni carinski dug)
- Carinski nadzor – opće mjere koje poduzima Carinska uprava da bi se osigurala provedba carinskih i drugih propisa koji se primjenjuju na robu koja je predmet carinskog nadzora.
- Carinska provjera – radnje kao što su pregled i pretraga robe, pregled i pretraga prijevoznih sredstava, pregled i pretraga osoba u putničkome prometu te prtljage i drugih stvari koje putnici sa sobom nose, provjera postojanja, vjerodostojnosti i istinitosti isprava podnesenih u carinskome postupku, pregled poslovnih knjiga i drugih isprava o poslovanju, naknadna provedba ispitnih i istražnih postupaka i slično koje je ovlaštena poduzimati Carinska uprava.
- Carinska deklaracija – radnja ili isprava kojom osoba u propisanu obliku i na propisan način zahtijeva da se roba stavi u neki od carinskih postupaka.
- Carinska uprava – upravna organizacija u sastavu Ministarstva financija pri čijim se ustrojstvenim jedinicama - Središnjemu uredu i carinarnicama mogu obavljati sve ili neke radnje predviđene carinskim propisima.
- Puštanje robe – radnja kojom carinarnica odobrava raspolaganje robom u skladu s uvjetima odobrenoga postupka.

¹⁷ https://carina.gov.hr/UserDocImages//dokumenti/Procedure/Propisi//Carinski_Zakon_NN_78_99_233.pdf

- Podnošenje robe - prijavljivanje carinarnici na propisan način da se roba nalazi u njezinoj određenoj ustrojstvenoj jedinici ili drugome mjestu koje je carinarnica odredila ili odobrila.

4.2. Carinska tarifa

Carinska tarifa je sustav nazivlja i brojčanog označavanja robe u carinskom postupku, te pravila o raspoređivanju robe pojedine robe u tom sustavu.¹⁸ Radi lakšeg snalaženja carinska tarifa podijeljena je na određeni broj odsjeka te poglavlja u kojima su dani tarifni brojevi i tarifne oznake. Uz tarifnu oznaku dana je jedinica mjere i stopa carine i preferencijalna stopa carine s obzirom na podrijetlo. Carinska tarifa napravljena je u skladu sa Međunarodnom konvencijom o usklađenom sustavu nazivlja i brojčanog označavanja robe.

4.3. Carinska vrijednost robe

Carinska vrijednost izvezene robe je vrijednost robe dopremljene na državnu granicu, tj. vrijednost robe na paritetu franko državna granica. Temelji se na WTO (World trade organization) sporazumu o carinskoj vrijednosti čija pravila vrijede za Europsku uniju, a ujedno i za Republiku Hrvatsku. Predstavljaju bazu za izračun statističke vrijednosti pri uvozu, a i za izračun porezne osnovice, pa je njeno pravilno utvrđivanje izuzetno značajno. Carinska vrijednost predstavlja vrijednost robe utvrđenu carinskim propisima u vrijeme kada je roba prodana za izvoz u zemlju uvoza, uključujući – osim već propisanih troškova - i troškove dopreme robe do mjesta ulaska u carinsko područje. Carinska vrijednost uvezene robe je stvarno plaćena cijena robe uvećana za sve troškove koje snosi kupac, a koji nisu uključeni u stvarno plaćenu cijenu. Među najvažnije ubrajamo:

- provizije i naknade posredovanja, osim kupovne provizije
- troškovi ambalaže koja se u postupku carinjenja smatra jedinstvenim dijelom dotične robe
- troškovi pakiranja, bilo da se radi o radnoj snazi ili materijalu
- troškovi prijevoza i osiguranja uvezene robe do luke ili mjesta ulaska u carinsko područje
- troškovi utovara, istovara i rukovanja tijekom prijevoza uvezene robe do luke ili mjesta ulaska u područje RH/EU
- pomoćna sredstva – u carinsku će se vrijednost uvezene robe uključiti prikladno raspoređena vrijednost sljedećih roba i usluga koje je kupac isporučio izravno ili

¹⁸ Ivanković Č., Stanković R., Šafran M. : Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

neizravno bez naplate ili po sniženoj cijeni, a radi korištenja u proizvodnji i prodaji uvezene robe radi izvoza i to do stupnja do kojeg ta vrijednost nije bila uključena u plaćenu ili plativu cijenu: - materijala, sastavnih dijelova i sličnih stvari ugrađenih u uvezenu robu - alata, matrica, kalupa, odljeva i sličnih roba korištenih u proizvodnji uvezene robe - materijala utrošenih u proizvodnji uvezene robe - usluga projektiranja, razvoja, umjetničkog rada, planova i skica napravljenih izvan RH, potrebnih za proizvodnju uvezene robe

- tantijeme i licence – u stvarno plaćenu ili plativu cijenu dodaju se i tantijemski i licenčni troškovi u vezi s robom koja se vrednuje, a koje kupac mora posredno ili neposredno platiti kao uvjet prodaje robe ukoliko nisu uključeni u cijenu
- dio ostvaren od prodaje, ustupanja i uporabe – stvarno plaćenju ili plativu cijeni dodaje se i dio iznosa ostvaren daljnjom prodajom, ustupanjem ili uporabom uvezene robe koji se izravno ili neizravno plaća prodavaču.

4.4. Carinska provjera

Radnje kao što su pregled i pretraga robe, pregled i pretraga prijevoznih sredstava, pregled i pretraga osoba u putničkom prometu te prtljage i drugih stvari koje putnici sa sobom nose, provjera postojanja, vjerodostojnosti i istinitosti isprava podnesenih u carinskome postupku, pregled poslovnih knjiga i drugih isprava o poslovanju, naknadna provedba ispitnih i istražnih postupaka i slično koje je ovlaštena poduzimati Carinska uprava. Kada je potrebno uzeti uzorak robe radi analize ili detaljnog pregleda, carinski ured dužan je sastaviti zapisnik o uzimanju uzoraka te jednu presliku dostaviti deklarantu.² Uz Carinsku službu provjeru ili analizu robe može utvrditi i druga službena ustanova.

4.5 Carinski nadzor

Carinski nadzor obuhvaća opće mjere koje poduzima Carinska uprava kako bi se osigurala provedba carinskih i drugih propisa koji se primjenjuju na robu koja je predmet carinskog nadzora. Predmet carinskog nadzora je roba za koju je carinskim propisima Europske unije propisan carinski nadzor i roba koja je predmet zabrana i ograničenja pri unošenju u područje primjene ovoga zakona ili iznošenju iz njega.¹⁹

Pod carinskim nadzorom nalaze se također prometna i prijevozna sredstva i uređaji te kontejneri, spremnici i ambalaža za koje postoji opravdana sumnja da se u njima prevozi roba za koju je carinskim propisima Europske unije propisan carinski nadzor. Ako se pri provedbi mjera carinskog nadzora utvrdi da je roba bila nezakonito unesena ili da je bila predmetom

¹⁹ Zakon o provedbi carinskih propisa Europske unije

bilo kojeg oblika nezakonitog postupanja u smislu carinskih propisa, carinski ured može poduzeti sve mjere radi osiguranja naplate duga uključujući i privremeno oduzimanje robe.

Službeno mjesto za provedbu carinskog nadzora određuje Carinska uprava, bilo da se radi o prostorima, objektima ili poslovnim prostorima (prostori u zračnoj, pomorskoj ili riječnoj luci, željeznički kolodvor, slobodna zona ili slobodno skladište itd.). Navedeni prostori moraju zadovoljavati određene uvjete koje propisuje ministar financija.

4.6. JCD - Jedinstvena carinska deklaracija

Jedinstvena carinska deklaracija je pisana isprava koja se koristi kao jedinstveni obrazac carinske deklaracije za sve vrste carinskih postupaka. JCD čini komplet od osam primjeraka ili dva kompleta od pet primjeraka.

- Prvi primjerak namijenjen je za carinarnicu otpreme/izvoza,
- drugi primjerak za obradu podataka o izvozu,
- treći za pošiljatelja/izvoznika,
- četvrti za odredišnu carinarnicu,
- petim primjerkom se otpremnoj/izvoznoj carinarnici potvrđuje prijam/istup robe,
- šesti je primjerak za carinarnicu uvoznog carinjenja, s
- sedmi primjerak za obradu podataka pri uvozu robe,
- osmi primjerak za uvoznika/primatelja.

Isprave koje se prilažu JCD za puštanje robe u slobodan promet:

- Račun i ostale trgovačke isprave na osnovu kojih je prijavljena carinska vrijednost robe;
- Deklaracija o carinskoj vrijednosti robe (ako je potrebno);
- Isprave za utvrđivanje povlaštenog podrijetla robe ili uporabu drugih mjera kojima se odstupa od postojećih propisa za deklariranu robu;
- Sve druge isprave potrebne za puštanje robe u slobodan promet.

Carinskim zakonom, koji je u primjeni od 01. siječnja 2000. godine, predviđeno je da se za robu koja se stavlja u neki od carinskih postupaka, jedinstvena carinska deklaracija podnosi električnom razmjenom podataka.

U okviru informacijskog sustava Carinske uprave, razvijena je internet aplikacija za podnošenje JCD-a, čime je omogućeno direktno sudjelovanje sudionika u carinskom postupku. Internet aplikacijom omogućeno je da deklaracije budu djelomično pripremljene unaprijed i dostavljene carinarnici neovisno o uredovnom vremenu.

Deklaracije podnesene interentom imaju status upisanih deklaracija u informacijski sustav Carinske uprave, a carinarnica će za takvu deklaraciju započeti postupak zaprimanja tek kada bude podnesena i pismena deklaracija sa svim potrebnim dokumentima.

Internet aplikacija namijenjena je samo ovlaštenim osobama i sudionicima u carinskom postupku. Njezino je korištenje moguće tek nakon službene prijave i registracije u Carinskoj upravi.

EUROPSKA ZAJEDNICA		VRSTA DEKLARACIJE (1) MRN	
ISPRAVA/OSIGURANJE KOJA/KOJE PRATI PROVOZ	Pošiljatelj/Izvoznik (2) Br.	Ostali SCI (S32)	
	Primatelj (8) Br.	Clasaci (3) Sek. del. (S00)	
	Datum i vrijeme dolaska u prvo mjesto dolaska na carinsko područje (S12)	001	
	Oznaka načina plaćanja prijevoznih naknada (S29)	Stavka (5) Uspjeh paketa (6) Bruto masa (kg) (S6)	
	Identitet i nacionalnost prijevoznog sredstva pri polasku (18)	Referentni broj (7)	
	Identitet i nacionalnost aktivnog prijevoznog sredstva koje prelazi granicu (21)	Povratni primjerak mora se poslati carinarnici:	
	Vrsta prijevoza na granici (25) Lokacija robe (30)	C. Oznaka zemlje otpreme/vozova (15) Oznaka odredišne zemlje (17)	
	Mjesto utovara (S17) Mjesto istovara (S18)	Ostale nezgode tijekom prijevoza Ovjera nadležnih tijela (G) Podrobnosti i poduzete mjere (S6)	
	Referentni broj prijevoza (S10)	Oznake zemlje (zemalja) preko kojih se odvija provoz (S13)	
	Primatelj (osiguranje) (S06) Br.	Podiljatelj (osiguranje) (S04) Br.	
Prijevoznik (S07) Br.	Broj plombe (S28)		
Pretovari (S5)	Mjesto i zemlja: Identitet i nacionalnost novog prijevoznog sredstva: Kontejner (1) Identitet novog kontejnera: (1) Uplatiti 1 ako DA i 0 ako NE.	Mjesto i zemlja: Identitet i nacionalnost novog prijevoznog sredstva: Kontejner (1) Identitet novog kontejnera: (1) Uplatiti 1 ako DA i 0 ako NE.	
OVJERA NADLEŽNIH TIJELA (F)	Novo plombe: Broj: Identitet: Potpis: Pečat:	Novo plombe: Broj: Identitet: Potpis: Pečat:	
Planiranje ispostave	Glavni obveznik/Nošatelj TIR-a (50) Br.	POLAŽNA CARINARNICA (C)	
Osiguranje ne vrijedi za (S2)	Oznaka	Određena carinarnica (i zemlja) (S3)	
KONTROLA POLAŽNE CARINARNICE (D)	KONTROLA ODREDIŠNE CARINARNICE (J)		
Rezultat Stavljene plombe: Broj: oznaka Rok (datum)	Datum dolaska: Pregled plombi: Napomene:	Povratni primjerak poslan dana nakon registracije pod dana Potpis Pečat	

Slika 1. JCD deklaracija

Izvor: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R0414&from=ET>

4.7. Carinsko zastupanje

Pod carinskim zastupanjem smatra se provođenje radnji i formalnosti propisanih carinskim zakonodavstvom koje na osnovi i u opsegu punomoći (izravno ili neizravno) carinski zastupnik poduzima za račun zastupane osobe u poslovanju s Ministarstvom financija, Carinskom upravom kao i tijelom nadležnim za provedbu carinskog zakonodavstva u Republici Hrvatskoj.

Dakle, uz ostale poslove koji se vežu uz samu carinu, radnje koje spadaju u carinsko zastupanje (izvoz, uvoz i provoz) i dalje su najviše zastupljene. Pristupanjem Republici Hrvatske Europskoj uniji preuzeto je u potpunosti carinsko zakonodavstvo Unije te nadopunjeno nacionalnim zakonodavstvom kao i nacionalnim naptucima i uputama o provedbi carinskog zakonodavstva. Međutim, članstvo u EU sa sobom je donjelo i određene probleme.

Od 1. srpnja na 74 granična prijelaza između Hrvatske i susjednih zemalja članica Europske unije ukinuo se carinski nadzor, jer ulaskom u EU Hrvatska postaje i dio Carinske unije, temeljene na slobodnom kretanju putnika i roba na cijelom teritoriju unije, bez carinskih formalnosti i naplate carinskih davanja među članicama. U robnom i putničkom prometu između Hrvatske i ostalih članica EU u carinskom sustavu u potpunosti se uspostavlja sloboda kretanja te će se robe unutar EU kretati samo uz fakturu ili drugi sličan dokument, što znači da se smanjuje potreba za uvoznim, provoznim i izvoznim radnjama.

Na graničnim prijelazima sa Slovenijom i Mađarskom ukinute su carinske kontrole, što je rezultiralo da više od 600 radnika ostaje bez posla na tim pozicijama. Neki od njih su prekvalificirani i premješteni na druge pozicije, dok su oni drugi raspodijeljeni po graničnim prijelazima sa Bosnom i Hercegovinom, Srbijom i Crnom Gorom. S druge strane imamo male špediterske tvrtke koje se nisu mogle izdici iznad konkurencije velikih špeditera te su svoje ljude morali poslati na burzu rada. U konačnici, velik broj zaposlenih završava na burzi ili je premješteno u druge djelatnosti. Dakle, carinsko zastupanje koje je bilo glavni posao za sve špeditere, polako gubi na važnosti i brojni su prisiljeni pronaći zadnju slamku spasa.

4.7.1. Udio carinskih prihoda u ukupnim prihodima države.

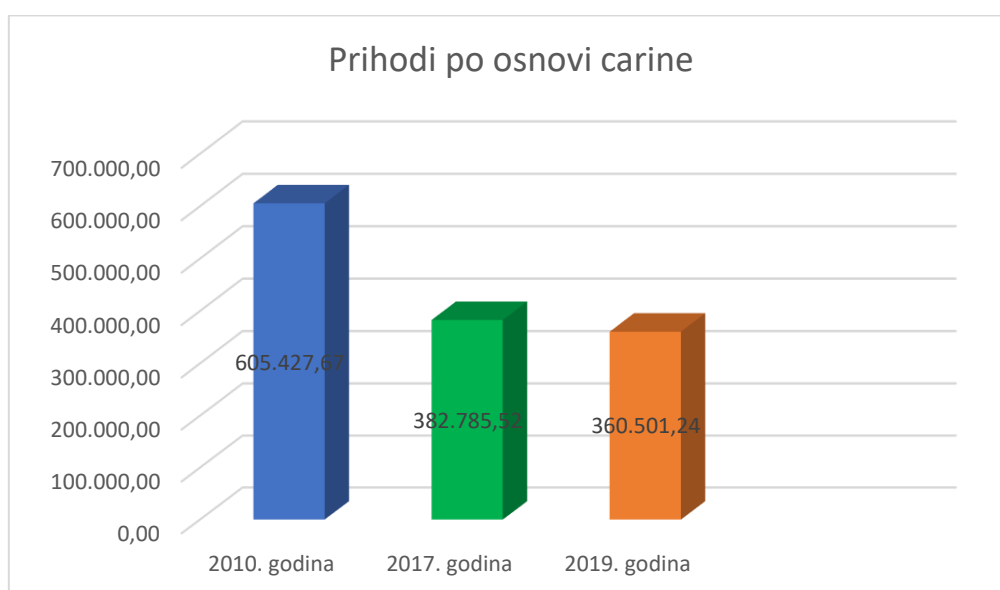
Kako bi se zornije prikazala važnost carinskog zastupanja i značaj za samu državu i njezine prihode, u nastavku će biti prikazani podaci o radu carinske uprave prije i poslije pristupanja u EU. Kontinuirano praćenje carinske uprave za svaku godinu, najbolje pokazuje kolike su promjene zahvatile cijeli carinski sustav otkako je Hrvatska članica EU. U obzir su uzeti podaci iz 2010, 2017. i 2019. godine te su grafički pokazani neki od važnih parametara koji najbolje prikazuju situaciju prije i poslije.

Tablica 1. Prikaz broja zaposlenih

2010. godina	3.211 zaposlenika
2017. godina	2.874 zaposlenika
2019. godina	2.719 zaposlenika

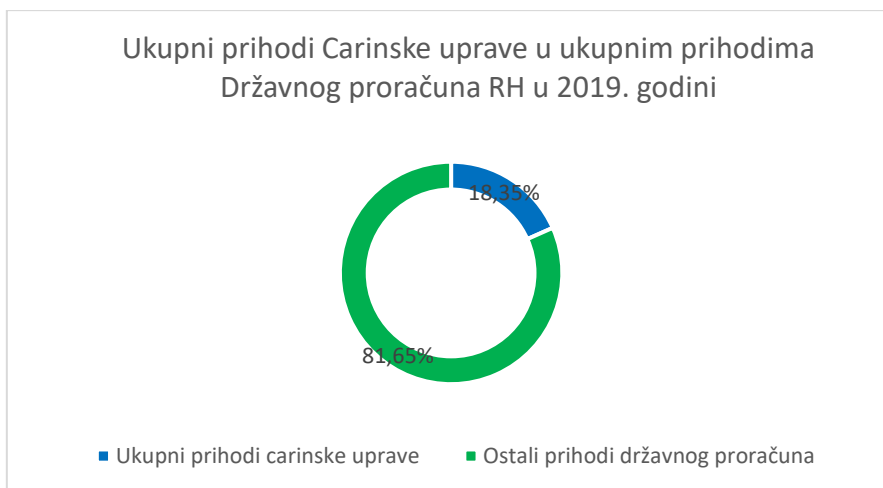
Izradio: Autor prema prikupljenim podacima

Prema podacima za 2010. godinu broj zaposlenih službenika u Carinskoj upravi iznosio je 3.221, za 2017. godinu 2.874, dok prema najnovijim podacima za 2019. godinu smanjio se na 2.719 zaposlenika. Prema tome, zaključuje se kako se svake godine broj službenika u Carinskoj upravi sve više reducira. Uzevši u obzir 2010. godinu i 2019. godinu, može se vidjeti pad oko 500 zaposlenih što je rezultat smanjenja obujma posla stoga je ovakav ishod bio i za očekivati.

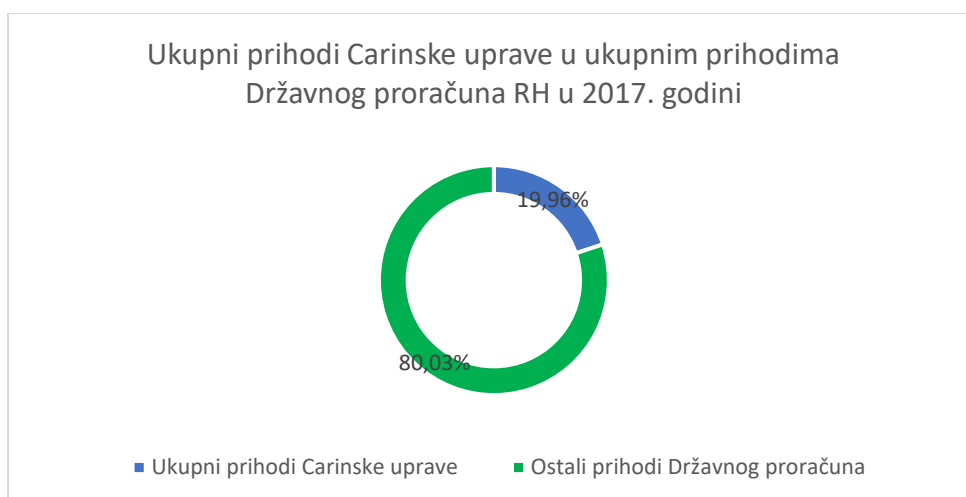


Grafikon 1. Prihodi po osnovi carine

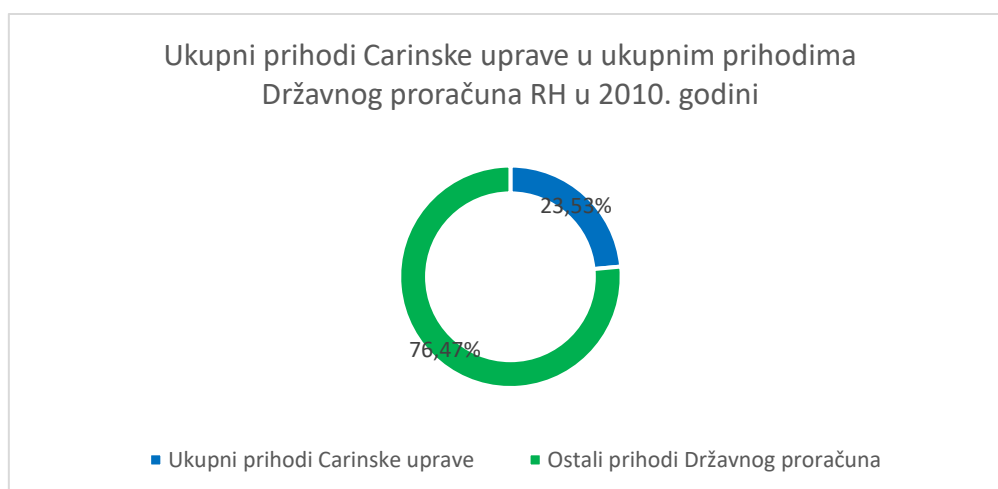
Drugi najvažniji pokazatelj su financijski prihodi odnosno ostvareni prihodi po osnovi carine i uvoznih pristojbi za svaku godinu. Iz grafikona se može vidjeti kako su u 2010. godini ostvareni prihodi po osnovi carine bili veći (605.427,667 kn) u odnosu na 2017. (382.785,515 kn) i 2019. kada su ukupni prihodi pali na 360.501,243 kn.



Grafikon 2. Ukupni prihodi Carinske uprave u ukupnim prihodima Državnog proračuna RH i 2019. godini



Grafikon 3. Ukupni prihodi Carinske uprave u ukupnim prihodima Državnog proračuna RH i 2017. godini

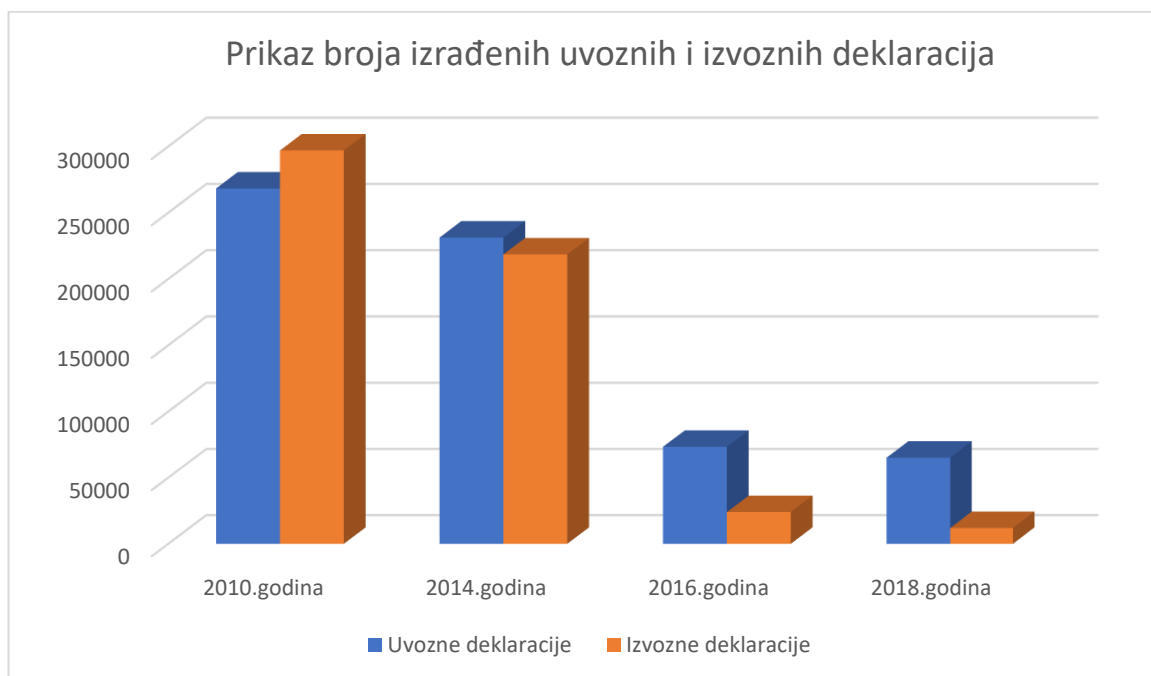


Grafikon 4. Ukupni prihodi Carinske uprave u ukupnim prihodima Državnog proračuna u RH u 2010. godini

Iz svih prikupljenih podataka vidljivo je da su ukupni prihodi Carinske uprave u ukupnim prihodima Državnog proračuna RH u 2019. godini bili 18,35%, dok je ostatak od 81,65% činio ostale prihode Državnog proračuna. Za 2017. godinu je situacija malo bolja. Dakle, ukupni prihodi Carinske uprave iznosili su 19,96%, a ostali prihodi 80,03%. Prema podacima iz 2010. godine, gdje su prihodi Carinske uprave imali najviši postotak (23,53%), a ostali prihodi 76,47%, može se zaključiti kako je Hrvatska ulaskom u EU izgubila na carinskim prihodima. Prikupljeni podaci jasno pokazuju kako je ukidanje carinskog nadzora između Hrvatske i zemalja članica znatno utjecalo na financijske prihode države.

4.7.2. Prikaz odrađenih uvoznih i izvoznih deklaracija

O uvozu i izvozu ovisile su mnoge manje špeditorske tvrtke ili poduzeća kojima je izrada deklaracija odnosno carinjenja robe bio glavni izvor prihoda. Kako je bilo i za očekivati, dogodio se pad zahtjeva za carinjenjem robe iz razloga što isto više nije potrebno među članicama EU. Za prikaz podataka o broju odrađenih uvoznih i izvoznih deklaracija uzeti su podaci za 2010., 2014., 2016. te za 2018. godinu. Može se reći kako podaci iz danih godina najbolje prikazuju koliko je manje zahtjeva za uvoznim i izlaznim deklaracijama upravo zbog toga što su većine zemalja uključujući i Hrvatsku pristupnice EU.



Grafikon 5. Prikaz broja izrađenih uvoznih i izvoznih deklaracija

Iz grafa je vidljivo kako je 2010. godine broj uvoznih, odnosno izvoznih deklaracija dosegao brojku od skoro 300.000. Također, uspoređujući uvoz i izvoz, uočljivo je kako je izvoznih deklaracije bilo nešto više od uvoznih. Sljedeći period, 2014. godina, Hrvatska je članica EU i može se vidjeti lagani pad zahtjeva za uvoznim i izvoznim carinjenjem. Sljedeće dvije godine koje su uzete u obzir pokazuju kako je uvoz nadmašio izvoz. Što se tiče broja podnošenjem zahtjeva za carinjenje robe, vidljivo je kako se u odnosu na 2010. godinu broj i više nego prepolovio, čak na ispod 50.000. Upravo je ova brojka bila presudna za 'male' špeditere koji prvenstveno zarađivali od uvoza i izvoza. Ukoliko svoju uslugu nisu bili spremni proširiti i prilagoditi nastaloj situaciji, bili su prisiljeni proglasiti zatvoriti.

5. ZAKONSKA REGULATIVA U ŠPEDICIJI NA PODRUČJU RH NAKON PRISTUPANJA EU

Pravni položaj špedicije kao djelatnosti u Hrvatskoj potječe iz 19. stoljeća. Špediterska djelatnost u Hrvatskoj bila je zakonski uobličena još u doba Austro – Ugarske Monarhije, odnosno Austrije. Pravni sustav Republike Hrvatske počeo se oblikovati po uzoru na pravne sustave razvijenih kapitalističkih država zapadne Europe, odnosno položaj špeditera u hrvatskom pravnom sustavu identičan je položaju špeditera gotovo svih visokorazvijenih država, ali i većine država u tranziciji.

Špediterska djelatnost, manje više kao i sve ostale djelatnosti, regulirana je zakonskim propisima, običajima i sudskom praksom. Na međunarodnoj razini, špeditersku djelatnost u najvećem opsegu regulira savez špediterskih udruženja – FIATA (franc. Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles). Kao i svaka država tako i Republika Hrvatska ima svoj carinski zakon, kao i carinski sustav koji djeluje prema pravilima iz zakona.

5.1. FIATA

FIATA (franc. Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles; eng. International Federation of Freight Forwarders Associations) je osnovana 1926. godine u Beču. Njezina uloga je unaprjeđenje špediterske djelatnosti u svijetu i sudjelovanje u radu drugih međunarodnih udruga kao što su UIC, IRU, IATA, IMO, Međunarodne trgovačke komore, kao i u drugim agencijama i institucijama koje su zadužene za donošenje različitih međunarodnih i drugih konvencija koji utječu na prijevoz robe.

FIATA-om upravlja njeno predstavništvo. Sjedište joj je u Švicarskoj, a regionalni sekretarijat za Aziju nalazi se u Bombayu. Njezino djelovanje očituje se putem skupštine kroz različita stalna i povremena povjerenstva. Cilj rada FIATA-e najviše se ogleda kroz dokumente koji su doneseni na skupštinama, a omogućuju jednostavnije rukovanje robom za vrijeme prijevoznog procesa i izvršenja dopreme do krajnjeg odredišta.

To je nevladina organizacija koja danas obuhvaća približno 40.000 špediterskih i logističkih poduzeća, te zapošljava oko 10 milijuna špeditersko-logističkih stručnjaka u 150 država. Republika Hrvatska je primljena u članstvo FIATA-e 1993. godine.

Dokumenti Međunarodnog saveza špediterskih udruženja su:

- FCR (engl. "Forwarders Certificate of Receipt") – špediterska potvrda;
- FCT (engl. "Forwarders Certificate of Transport") – špediterska transportna potvrda;
- FBL (engl. "Intermodal Transport Bill of Lading") – teretnica za intermodalni prijevoz;

- FWB (engl. "Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill) – teretni list za multimodalni prijevoz;
- FWR (engl. "FIATA Warehouse Receipt") – špediterska skladišna potvrda;
- SDT (engl. "Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods") – potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe;
- SIC (engl. "Shippers Intermodal Weight Certification) – potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu;
- FFI (engl. "FIATA Forwarding Instructions") – špediterske upute.

5.2. Carinski zakon Republike Hrvatske

Carinskim zakonom uređuju se prava i obveze osoba te carinske službe u vezi s kretanjem robe i putnika između Hrvatske i inozemstva. Carina se plaća na robu koja se uvozi u Hrvatsku prema Carinskoj tarifi, Carinskom Zakonu i Zakonu o carinskoj tarifi.

Carinski zakon Republike Hrvatske prvi put je donesen 30. lipnja 1999. godine te se od tada pa do danas višestruko izmjenjivao i nadopunjavao. Carinski zakon se primjenjuje na teritoriju Republike Hrvatske sukladno Ustavu Republike Hrvatske. Ukoliko međunarodnim ugovorom, propisom Europske unije nije drugačije određeno, zakon se primjenjuje jednako na cijelom teritoriju Republike Hrvatske. Nakon pristupanja Republike Hrvatske u Europsku uniju 01. srpnja 2013.godine, područje Republike Hrvatske postaje dijelom jedinstvenog carinskog područja Unije. Ukidaju se carinske kontrole s zemljama članicama EU, no granične kontrole i dalje ostaju, odnosno policijski službenici vrše granični nadzor prema propisima iz nadležnosti Ministarstva unutarnji poslova. Nacionalni propisi koji su dio carinskog sustava Europske unije i doneseni su temeljem osnovnih carinskih propisa Europske unije i to, prvenstveno Zakon o provedbi carinskih propisa Europske unije. Zakon o provedbi carinskih propisa Europske Unije određuje temeljne odredbe, unos i iznos robe iz carinskog područja europske unije te postupanje s robom prije stavljanja u carinski dopušteno postupanje ili uporabu, određivanje visine uvoznih ili izvoznih davanja te drugih mjera propisanih za robnu razmjenu, carinski dopušteno postupanje ili uporaba robe, carinski dug i oslobođenja od plaćanja carine, odredbe o carinskim mjerama u vezi s robom za koju postoji sumnja da povrjeđuje određena prava intelektualnog vlasništva, ustupanje, prikupljanje, prodaja i besplatna dodjela robe, prekršajne odredbe, postupovne odredbe, prijelazne i završne odredbe. U smislu ovoga Zakona carinskim propisima Europske unije smatraju se:²⁰

- Uredba Vijeća (EEZ) br. 2913/92 od 12. listopada 1992. o Carinskom zakoniku Zajednice;
- Uredba Komisije (EEZ) br. 2454/93 od 2. srpnja 1993. o utvrđivanju odredaba za provedbu Uredbe Vijeća (EEZ) broj 2913/92 o Carinskom zakoniku Zajednice;

²⁰ https://carina.gov.hr/UserDocImages//dokumenti/Procedure/Propisi//Carinski_Zakon_NN_78_99_233.pdf

- Uredba Vijeća (EZ) br. 1186/09 od 16. studenoga 2009. o uspostavi sustava oslobođenja od carina u Europskoj uniji 19;
- Uredba Vijeća (EEZ) br. 2658/87 od 23. srpnja 1987. o tarifnoj i statističkoj nomenklaturi i o Zajedničkoj carinskoj tarifi;
- Uredba Vijeća (EEZ) br. 1383/2003 od 22. srpnja 2003. o carinskom postupanju u vezi s robom za koju postoji sumnja da krši određena prava intelektualnog vlasništva i o mjerama koje se poduzimaju protiv robe za koju je utvrđeno da krši spomenuta prava;
- Uredba Komisije (EZ) br. 1891/2004 od 21. listopada 2004. kojom se utvrđuju odredbe za provedbu Uredbe Vijeća (EZ-a) broj 1383/2003 o carinskim postupcima u vezi s robom za koju postoji sumnja da krši određena prava intelektualnog vlasništva i o mjerama koje se poduzimaju protiv robe za koju je utvrđeno da krši spomenuta prava.

Carinski zakon sastoji se od područja primjene i temeljnih pojmova određenja, carinske tarife i razvrstavanja robe u istu, ulaska robe u carinsko područje Republike Hrvatske do određivanja carinski dopuštenog postupanja ili uporabe. Obuhvaća i robu koja napušta carinsko područje, određuje povlaštene postupke, određuje visinu carinskog duga i obračuna carine, propisuje kaznene odredbe, utvrđuje postupak kod prodaje robe te sadrži prijelazne i završne odredbe. Carinskim zakonom dopuštene su carinske provjere koje uključuju pregled robe, vjerodostojnost isprava, pregled podataka u deklaraciji, pregled prijevoznih sredstava, pregled prtljage i svih ostalih stvari koje putnici unose u carinsko područje Republike Hrvatske. Nakon što je Republika Hrvatska postala članicom Europske Unije, smanjile su se dužnosti carinika na graničnim prijelazima, no sam opseg posla carinskih službenika se povećao i postao kompleksniji u odnosu na prije.

Republika Hrvatska kao i svaka država formirala je određenu carinsku politiku. Osamostaljenjem države početkom devedesetih, postojući naslijeđeni sustav preuzet iz bivše države bilo je potrebno reformirati. Nakon osamostaljenja i uspostave suverenog carinskog sustava, organizacije i nadležnosti carinske službe, 1991. godine, Hrvatska je započela s pripremnim radnjama za prijam u punopravno članstvo multilaterlanog međunarodnog Općeg sporazuma o carinama i trgovini – GATT (General Agreement on Tariff and Trade) i postala promatračem u GATT-u. 1993. godine, Hrvatska je postala punopravnom članicom Međunarodne carinske organizacije, vijeća za carinsku suradnju – WCO (World Customs Organization), a 2000. godine punopravna članica Svjetske trgovinske organizacije – WTO (World Trade Organisation).

Donošenjem novog Carinskog zakona, stvorene su pretpostavke za usklađivanje carinskog sustava Republike Hrvatske sa standardima koji su u ovom području prihvaćeni i primijenjeni u zemljama Europske unije.

Hrvatski carinski sustav razvija se u pravcu olakšavanja i ubrzavanja transporta i trgovine s ciljem zaštite domaćeg gospodarstva. S druge strane, cilj mu je rasteretiti carinsku službu, budući da pojedine postupke mogu obavljati sami korisnici.

Za građane koji imaju boravište u drugim zemljama članicama Europske Unije prestaje važiti mogućnost povrata plaćenog PDV-a (poreza na dodanu vrijednost) u trgovinama u Republici Hrvatskoj. Isto tako za građane Republike Hrvatske prestaje važiti mogućnost povrata plaćenog PDV-a u trgovinama u drugim državama članicama Europske unije. Svaka roba koja ulazi i izlazi iz carinskog područja Europske unije prethodno mora biti najavljena carinskoj službi elektronskim putem, pomoću skraćene deklaracije. Sa zemljama nečlanicama Europske Unije i dalje vrijede postupci kao što su uvoz, izvoz, carinsko skladištenje, privremeni uvoz, slobodne zone i slobodna skladišta. Roba trećih zemalja može se ocariniti u bilo kojoj zemlji Europske unije, pritom 75% naplaćene carine čini izravan prihod europskoj uniji dok 25% ide u nacionalni proračun.

5.2.1. EORI broj u Republici Hrvatskoj

Carinska uprava danom pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji započela je s primjenom sustava elektroničke registracije i identifikacije gospodarskih subjekata tzv. EORI (engl. Economic Operators Registration and Identification System) sustava.

Prije nego što je Republika Hrvatska pristupila Europskoj uniji svaki poslovni subjekt, koji je imao namjeru obavljati djelatnosti iz nadležnosti carinskog zakonodavstva Europske unije, morao nadležnom mjesnom carinskom uredu podnijeti Zahtjev za dodjelu EORI broja (Economic Operators Registration and Identification Number).

U EORI sustav registriraju se osobe koje obavljaju aktivnosti na koje se primjenjuju carinski propisi, i to:

- gospodarski subjekt sa sjedištem ili prebivalištem na području Republike Hrvatske,
- gospodarski subjekt koji nema sjedište ili prebivalište na carinskom području Europske unije i nema EORI broj,
- osoba koja nema dodijeljen EORI broj kada obavlja radnje za koje je potrebno navesti EORI broj i to:
 - koja nije gospodarski subjekt, a ima sjedište ili prebivalište na području Republike Hrvatske,
 - koja nema sjedište ili prebivalište na carinskom području Europske unije, a nije obuhvaćena ranije EORI brojevi koje su hrvatski gospodarski subjekti koristili u državama članicama Europske unije danom pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji ne mogu se koristiti.

Gospodarski subjekti dužni su imati hrvatski EORI broj kojeg će im dodijeliti nadležni carinski ured temeljem podnesenog zahtjeva. Osobe iz trećih zemalja, bilo da su prave ili fizičke, a nositelji su TIR karneta podnose Zahtjev za dodjelu EORI broja sukladno propisanim prilogima.

EORI broj je potreban u slučaju poslovanja s trećim zemljama (zemlje koje nisu države članice EU) i njegova struktura za hrvatske pravne i fizičke osobe glasi: HR+OIB. EORI broj ne treba miješati s poreznim brojem koji ima jednaku strukturu, ali se koristi za poslovanje sa državama članicama EU i za njegovu dodjelu je 24 nadležna Porezna uprava. Valjanost svakog EORI broja može se provjeriti na internetskoj stranici Europske komisije.

5.2.2. Intrastat

Nakon ulaska u Europsku uniju, Republika Hrvatska podliježe podnošenju Intrastata, točnije svi poslovni subjekti koji su obveznici PDV-a te njihova ostvarena godišnja vrijednost robne razmjene prelazi godišnji utvrđen prag uključivanja, koji se donosi svake godine.

Za 2000. godinu vrijedi da je vrijednost praga uključivanja za primitke 2.200.000,00kuna, a za otpremu 1.200.000,00 kuna. Intrastat podaci daju informacije o trgovinskim tokovima između zemalja članica EU-a te zajedno s podacima Extrastata (robna razmjena s trećim zemljama, odnosno zemljama nečlanicama EU-a) čine važan izvor podataka za sastavljanje platne bilance i za nacionalne račune. Za intrastat se izvještava: ²¹

- Kupnja ili prodaja robe
- Roba na/nakon oplemenjivanja
- Financijski leasing
- Povrat i zamjena neispravne robe
- Besplatne pošiljke (npr. Donacije)
- Roba primljena/isporučena u/iz skladišta
- Roba primljena ili otpremljena za skladištenje, ako će vrijeme skladištenja biti dulje od 2 godine, a roba se poslije vraća vlasniku
- Roba primljena ili otpremljena na privremeno korištenje, ako je očekivano vrijeme korištenja dulje od 2 godine (npr. Roba besplatno posuđena na vremensko razdoblje dulje od 2 godine ili roba za operativni leasing dulji od 2 godine)

Intrastat obrazac je statistički izvještaj te se putem njega prati robna razmjena zemalja članica Europske unije, dok jedinstvena carinska deklaracija je isprava koja služi za obavljanje carinskih formalnosti koje su vezane uz robnu razmjenu sa trećim zemljama.

Razlike između jedinstvene carinske deklaracije i Intrastata su:

- Intrastat se podnosi jednom mjesečno, zbirno, dok se JCD-om prijavljuje svaka transakcija;
- Intrastat podnose samo oni poslovni subjekti koji su prelaze prag uključivanja, dok JCD podnose svi subjekti koji obavljaju robnu razmjenu sa inozemstvom;

²¹ <https://www.dzs.hr/Hrv/intrastat/intrastat.htm>

- Intrastat obrazac predstavlja svojevrsno smanjenje opterećenja za izvještajne jedinice, u odnosu na JCD koja sadrži veći obujam podataka koji se popunjavaju.

Važno je spomenuti kako je izvještajno razdoblje kalendarski mjesec u kojem je roba fizički ušla ili napustila statistički teritorij Republike Hrvatske, te da se Intrastat obrasci podnose samo elektronskim putem. Rok za podnošenje obrasca je 15-og dana u mjesecu koji slijedi nakon razdoblja izvještavanja. Ukoliko Intrastat obrazac nije dostavljen u zadanom roku, protiv pravne i odgovorne osobe pokrenut će se prekršajni postupak. Intrastat obrazac sastoji se od dva dijela: zaglavlja obrasca i izvještajnih stavaka. Zaglavlje sadrži podatke o toku robe (primitku ili otpremi), izvještajnoj jedinici (redni broj stavke, zemlju isporuke i podrijetla, uvjete isporuke itd.), razdoblju izvještavanja, deklarantu, vrsti obrasca.

5.3. Pravni sustav i zakoni u Republici Hrvatskoj

Pravni sustav Republike Hrvatske postupno se oblikuje po uzoru na pravne sustave razvijenih kapitalističkih zemalja zapadne Europe. U sklopu takvog pravnog sustava špediterovo se pravo temelji na tri osnovna pravna izvora o špediciji u RH: ²²

- Zakon o obveznim odnosima – Glava XXII. toga zakona posvećena je “otpremanju”. Ta glava ima pet odjeljaka, i to: pojam, obveze otpremnika, obveze nalogodavca, posebni slučajevi otpremanja, i založno pravo otpremnika. Devetnaest članaka toga zakona predstavljaju solidnu osnovu za reguliranje prava i obveza i odgovornosti između špeditera i nalogodavca te determiniranje pravnog statusa špeditera u hrvatskom pravnom sustavu. ²³
- Zakon o vanjskotrgovinskom poslovanju – Osim zajedničkih odredaba toga zakona koje su relevantne za sva poduzeća koja se bave uslugama u vanjskotrgovinskom prometu, za hrvatske špeditere naročito su značajne odredbe članka 32. i 41. U tome drugom članku navedeni su najvažniji poslovi međunarodne špedicije, kao i pravni statusi špeditera u hrvatskom pravnom sustavu. ²⁴
- Opći uvjeti poslovanja međunarodnih špeditera Hrvatske – Ti opći uvjeti imaju 42 članka i 17 podnaslova, opći uvjeti poslovanja hrvatskih špeditera sadrže vrlo precizne odredbe o špediterskim poslovima, o status špeditera u hrvatskom pravnom sustavu, o obvezama, pravima i odgovornostima špeditera iz ugovora o špediciji. ²⁵

²² Zelenika R. : Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1996.

²³ „Narodne novine“ , 1991.

²⁴ „ Narodne novine“, 1991. 53., 1993., 26 i 109.

²⁵ Zelenika R. : Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1996.

6. PROMJENE U ŠPEDICIJI NAKON PRISTUPANJA RH U EU

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju 01.07.2013., državu su zadesile brojne promjene u gospodarstvu, trgovini pa tako i prometu. Špedicija, kao jedna od najvažnijih prometnih grana, među prvima je bila primorana prihvatiti nova pravila i uzdići se na razinu svih europskih zemalja koje su dio EU-a.

Europska unija nudi puno mogućnosti, ali isto tako može biti i prijetnja za one koji se nisu sposobni samostalno održati na tržištu. Jedno je sigurno - ulaskom u EU nisu riješeni svi problemi preko noći. U vrijeme ulaska u EU Hrvatska je bila u puno nepovoljnijoj situaciji nego ijedna članica do sada, naprosto zato što je tada vladala najveća ekonomska kriza od Velike depresije s kraja 1920-ih. I bogatije zemlje od Hrvatske našle su se u situaciji koja se pokazala financijski neodrživom.

Kod stanovnika se javila velika doza nesigurnosti upravo zbog negativnih aspekata koji su više dolazili do izražaja u odnosu na one pozitivne. Dok su neki bili prestrašeni, drugi su čvrsto vjerovali u bolje sutra i bili skloni pozitivnom razmišljanju.

Ulaskom u Europsku uniju mnoge kompanije očekivale su bolje poslovne uvjete, rast poslovanja, jednom riječju prosperitet. Iako je Unija u tom periodu bila u teškim trenucima, a državama članicama je harala najveća kriza od prve polovice prošloga stoljeća, mnogi hrvatski poduzetnici nadali su se što bržem ulasku jer im je to u tadašnjim trenucima bila posljednja slamka spasa. No, nisu svi priželjkivali skori ulazak u Europsku uniju. Naime, kada je Hrvatska postala punopravna članica elitnoga kluba Staroga kontinenta, većina međunarodnih otpremnika u Hrvatskoj, poznatih kao špeditera, ostala je bez posla. Brisanjem granica, Hrvatska ulazi u novu teritorijalnu cjelinu i carinski režim, stoga potreba za većinom usluga koje pružaju špediteri više nije bila potrebna.²⁶

Republika Hrvatska ulaskom u Europsku uniju morala je zatvoriti carinske ispostave koje su se nalazile na graničnim prijelazima između Republike Hrvatske i Republike Slovenije, odnosno Republike Hrvatske i Republike Mađarske. Kao što je prije već spomenuto, time je prestala potreba za poslovima carinskog otpremnika (carinskog zastupnika) na odnosnim graničnim prijelazima.

Međutim, to nije značilo i nestanak ove djelatnosti jer se ona i sada obavlja i dalje će se obavljati i na drugim mjestima, ali vezano za robu koja se izvozi u zemlje ili se uvozi iz zemalja izvan Europske unije. Mnoge su tvrtke ostale bez poslova carinskog zastupanja koje su se obavljale na određenim graničnim prijelazima, što je dovelo do zatvaranja velikog broja špediterskih firmi.

Ovakva situacija za špeditere predstavljala je velik pothvat. Mnogi su svoju osnovnu uslugu bili primorani proširiti dodatnim poslovima kojima bi se izdigli iznad konkurencije. Oko

²⁶ <https://www.poslovni.hr/domace/ulazak-u-europsku-uniju-pomest-ce-speditere-190274>

70% špeditera je propalo, dobar dio su preuzele velike tvrtke koje su se uspjele svojim uslugama pružiti korisnicima ono što su tražili. Ostali su na početku „tapkali u mraku“, ali su se na kraju pripojili drugim tvrtkama koje nisu strahovale za svoje poslovanje i egzistenciju.

Naime, jedna od slamki spasa špeditera je promjena djelatnosti u kojoj se fokus stavlja na transport i logistiku. To su napravile i velike strane kompanije koje su posljednjih nekoliko godina počele poslovati u Hrvatskoj. Za usluge transporta, logistike i slično ne naplaćuju izravno uslugu špedicije, nego su tu cijenu “ukomponirali” u ukupnu cijenu.

Otpremnici za koje je izvjesno da bi zbog ulaska Hrvatske u Europsku uniju mogli ostati bez svih ili dijela poslova koje su do sada obavljali upućuju se 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 izvan Europske unije, na iznalaženje sredstava za restrukturiranje poslovanja, prekvalifikacije zaposlenih, preusmjeravanje zaposlenih u druge djelatnosti i slično.

6.1. Najvažnije promjene

Sama Europska unija sa sobom nosi i brojne promjene i prilagodbe na koju je Hrvatska bila spremna postavši dijelom jedinstvenog tržišta obvezavši se da će uvesti modifikacije u vlastiti sustav i time stati uz bok mnogim zemljama u svijetu. Općenito, cilj je bio da se pojednostavi kompletna procedura koja je vezano za bilo kakvu razmjenu dobara između zemalja članica.

Neke od najvažnijih novosti koje je donijela Europska unija su bile:

- obveza razmjene svih informacija između gospodarskih subjekata i carinskih tijela uporabom tehnike elektroničke obrade,
- nove odredbe o carinskim zastupnicima (špediteri),
- mogućnost razdvajanja mjesta gdje je deklaracija podnesena od mjesta gdje je roba fizički podnesena (centralizirano carinjenje),
- mogućnost ovlastiti osobu za podnošenje carinske deklaracije u obliku unosa u evidencije deklarata i mogućnost ovlastiti gospodarskog subjekta za obavljanje određenih carinskih formalnosti koje obavljaju carinska tijela (samoprocjena),
- prestanak postojanja nekih sada postojećih carinskih postupaka (prerade pod carinskim nadzorom, postupka unutarnje proizvodnja u sustavu povrata, slobodnih zona tipa II, itd.) i uvođenje novih carinskih postupaka (Hrvatska gospodarska komora, 2015).

Prednosti ulaska u Europsku uniju za kretanje robe su uklanjanje svih prepreka slobodnoj trgovini, uklanjanje carina, uklanjanje količinskih ograničenja, uklanjanje mjera s

jednakim učinkom kao što su uvozne dozvole, neopravdana ograničenja uporabe imena, uvjet registriranog predstavništva, dodatna dokumentacija i sl. Zatim uklanjanje tehničkih zapreka tj. tehničkih normi i specifikacija koje utvrđuju karakteristike proizvoda (sastav, izgled i sl.) i koje se moraju zadovoljiti pri stavljanju proizvoda na tržište. Ukidaju se i pristojbe koje su diskriminatorne u usporedbi s proizvodima uvezenim iz drugih država članica EU-a. Zabrana se odnosi na poreze ili mjere s fiskalnim učinkom koje su nametnute proizvodu uvezenom iz druge države članice. Provode se i veće kontrole proizvoda, npr. sustav RAPEX (Rapid Alert System for Non-Food Dangerous Products - sustav koji omogućuje brzu razmjenu informacija između država članica i Europske komisije o proizvodima opasnim za zdravlje i sigurnost potrošača.

Promjene se očituju i u informacijskom sustavu. Sa prisutnošću velike razvijenosti informatičke tehnologije, dogodile su se radikalne promjene u raznim industrijskim sektorima. Konkurencija među poduzećima je ogromna te poduzeća nastupaju globalno. E-trgovina je natjerala i mala i srednja te velika poduzeća da investiraju u IT te da se fokusiraju na globalni nabavni lanac opskrbe ukoliko žele opstati na tržištu. Faktori poput upravljanja logistikom, skladišni menadžment, kontrola troškova, regulacija te kontrola robe na granicama, posluživanje kupaca, kvaliteta proizvoda i ostalo, su natjerali menadžere poduzeća da usvajaju možda dosad nekonvencionalne procese.

Danom pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, Ministarstvo financija i Carinska uprava su započeli sa primjenom elektroničkog načina podnošenja uvoznih carinskih deklaracija u okviru nacionalnog sustava za obradu uvoznih carinskih deklaracija (HRAIS). Međutim, navedeni sustav obuhvaća postupanja vezana uz proces uvoznog carinjenja robe, koji obuhvaća način i uvjete e-podnošenja uvozne carinske deklaracije, provedba prilikom uvoza (Ministarstvo financija, Nacionalni sustav za obradu uvoznih carinskih deklaracija).

Sustav REX, odnosno sustav registriranih izvoznika/ponovnih pošiljatelja (za podrijetlo), pomaže pri potvrđivanju podrijetla te upoznavanju uvoznika sa nepreferencijalnim podrijetlom, deklariranjem istog, pravilima stjecanja podrijetla, osporavanjem deklariranog podrijetla i dokazivanjem ispravnosti istog, a sve sa stajališta primjena mjera trgovinske politike (antidampinška i kompenzacijska carina). Međunarodnim špediterima su na raspolaganju razni informatički sustavi, a neki od poznatijih su EDIFACT, GSM, GPS, WAREHOUSE MANAGEMENT SYSTEM SOFTWARE.

Proširenje poslovanja dodatnim uslugama, omogućilo je poduzećima da naprave skok u dosadašnjem radu i uvedu novitete koji su sada korisnicima dostupni na jednom mjestu. Sve veći outsourcing doveo je do pojave novih subjekata, usluga više razine, tzv. glavnih logističkih operatora i pružatelja usluga 4PL (engl. Fourth Part Logistics) ili LLP (engl. Lead Logistics Provider,), kojima je temeljna uloga posredovati između klijenta i nekoga drugog logističkog operatora. Poslovanje 4PL-a razlikuje se od 3PL-a u sljedećem:

- 4PL je često odvojen entitet uspostavljen kao joint venture ili long-term contract između primarnog klijenta i jednoga ili više partnera;

- 4PL djeluje kao jedini interface (jedinствeno sučelje) između klijenta i višestrukih logističkih pružatelja usluga;

- oni upravljaju svim aspektima (idealno shvaćeno) klijentova lanca opskrbe;

- postoji mogućnost da veliki 3PL pružatelji usluga uspostave 4PL organizaciju unutar vlastite postojeće strukture

Špeditersko-logistički operator također se pojavljuje i u ulozi menadžera logističkih aktivnosti u logističkom lancu. Takvo pretvaranje špeditera u menadžera logističkog lanca postavlja pred ostale špeditere nove izazove koje je moguće ostvariti jedino uz visoku razinu znanja o tehnologijama i informacijskim sustavima te zakonitostima različitih poslovnih segmenata.

Kao što je već prije spomenuto, carinski sustav i zakon, također su se morali prilagoditi sustavu Europske unije. Ulaskom Hrvatske u Europsku uniju 01.7.2013. godine Jedinствena carinska deklaracija (JCD) prestala je biti izvor podataka za statistiku robne razmjene sa zemljama članicama EU. Kao zamjena za jedinstvene carinske deklaracije, u Europskoj uniji razvijen je sustav prikupljanja podataka o robnoj razmjeni direktno od poslovnih subjekata nazvan INTRASTAT koji je u prošlom poglavlju objašnjen.

6.2. TIR karnet

Karnet TIR (franc. Transport International par la Rout) je carinski dokument kojim se pojednostavljaju carinske formalnosti u međunarodnom prijevozu robe. Nadzor i postupak nad cestovnim prijevoznim sredstvima, kontejnerima i robom u režimu karneta TIR određen je Carinskom konvencijom o međunarodnom prijevozu robe na temelju karneta TIR.

Udruženje koje prijevozniku ispostavlja karnet TIR treba voditi računa o sigurnosti osoba koje koriste usluge TIR-a. U Republici Hrvatskoj izdavatelj karneta TIR je (osiguravajuće) društvo Transportkomerc. Ono je u travnju 1993. primljeno u članstvo Međunarodnog saveza cestovnog prometa (The International Road Transport Union – IRU). Ukoliko dođe do bilo kakvih nepravilnosti u vezi s karnetom, društvo preuzima obvezu plaćati dug i kamate bez obzira u kojoj je zemlji ispostavljen karnet, te se te obveze ne odnose samo na robu upisanu u karnet TIR, već i na robu koja nije spomenuta u karnetu, plombiranom vozilu ili spremniku.

Prednosti prijevoza robe u režimu TIR karneta sastoje se u tome da roba ne podliježe režimu plaćanju carine ili jamstva na ime carine na usputnim carinarnicama. Također, roba ne podliježe carinskom pregledu na usputnim carinarnicama, osim ako to carina ne zahtjeva.

Vozila i kontejneri kojima se prevozi roba u međunarodnom prijevozu s oznakom TIR moraju zadovoljiti odgovarajuće instrukcije.

Za vozilo mora vrijediti sljedeće:

- roba ne smije biti izvađena ili unesena u zatvoreni dio vozila bez ostavljanja vidnih tragova pokušaja ili bez povrede carinskih obilježja;
- carinska obilježja se moraju lako i uspješno postaviti;
- ne smije sadržavati skriveni prostor u kojem bi se roba mogla sakriti
- svi prostori u koje je stavljena roba moraju biti pristupačni za carinski pregled

Kontejner mora biti:

- potpuno ili djelomično zatvoren, kako bi mogao stvoriti adekvatan spremnik za robu;
- trajne i dovoljno čvrste građe za višekratnu uporabu;
- posebno opremljen kako bi olakšao prijevoz robe jednim ili različitim prijevoznim sredstvima bez posebnog prekrcaja robe;
- namijenjen lakom manipuliranju;
- napravljen tako da se lako puni i prazni;
- unutarnja zapremnina mora biti veća od jednog kubičnog metra

Obrazac TIR karneta tiska se na francuskom jeziku, dok se na koricama uz francuski nalazi i engleski prijevod.

Svaki TIR karnet obrazac sastoji se od više listova:

- narančasti – popunjava ga izdavatelj karneta
- bijeli – za otvaranje postupka TIR
- zeleni – za zaključivanje, te ga popunjava carinska služba
- Listovi se sastoje od talona i kupona.

Talon je dio lista što ostaje u kompletu, dok se kupon odvaja iz kompleta odnosno talona. Broj listova u karnetu ovisi o broju otpremnih i odredišnih carinarnica. Svaka carinarnica mora dobiti po jedan par, kao i za zemlju u provozu.

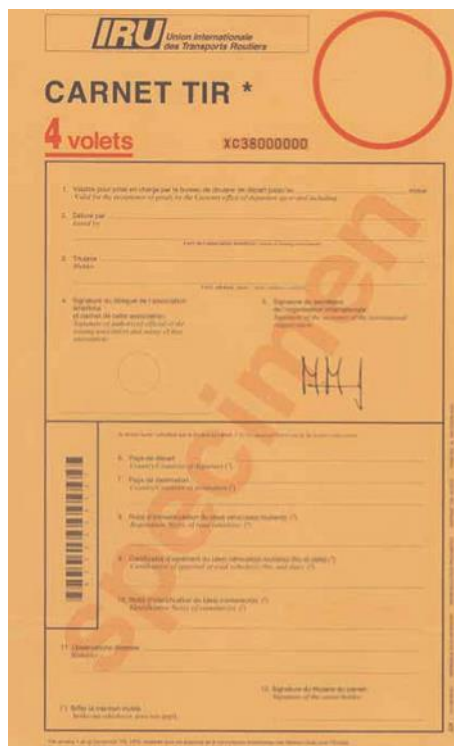
Stoga postoje dvije vrste karneta:

- Karnet sa 6 listića gdje se provoz odvija između dvije zemlje i
- Karnet sa 14 listića za provoz preko jedne ili više provoznih zemalja.

Svaki karnet ima svoj registarski broj, otisnut na koricama i svim ostalim listovima prema registru izdanih karneta koji vodi izdavatelj. Svaki iskorišteni karnet i onaj kojemu je istekao

rok važnosti, prijevoznik je dužan vratiti izdavatelju, koji ga vraća IRU-u. TIR karnet vrijedi najviše godinu dana od dana izdavanja, pri čemu rok korištenja određuje izdavatelj.

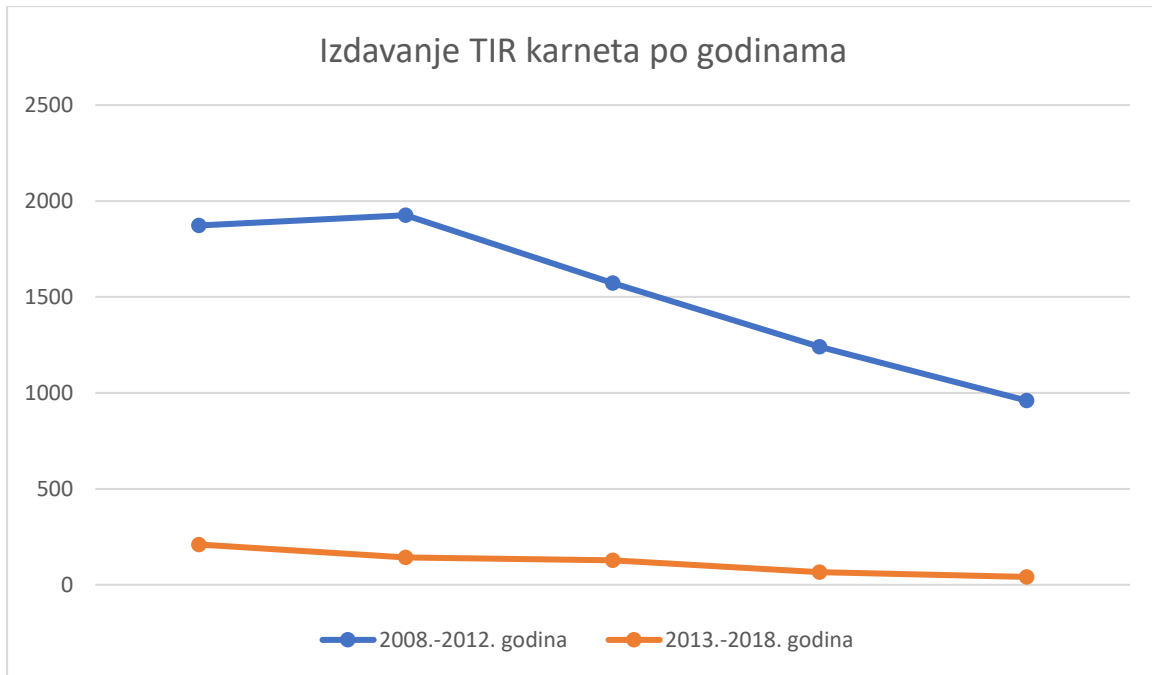
Ukoliko se radi o skupu vozila ili više kontejnera od jednom izdaje se samo jedan TIR karnet. Karnet TIR mora sadržavati najmanje dva lista za zemlju polaska, tri za odredišnu, i po dva lista za svaku tranzitnu zemlju. Prijevoz pod jednim TIR-karnetom može obuhvaćati više polaznih i odredišnih carinarnica, s time da se polazne carinarnice moraju nalaziti u istoj zemlji, carinarnice odredišta mogu biti u najviše dvije zemlje, a broj ukupnih polaznih i odredišnih carinarnica ne smije biti veći od četiri. Za svaku dodatnu polaznu, tj. odredišnu carinarnicu treba još po dva, odnosno tri lista.



Slika 2. TIR karnet

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/tir-karnet>

Što se tiče TIR karneta, u praksi se sada ne izdaje toliko često kao prije. S obzirom da je puno više zemalja s kojima Hrvatska surađuje u prijenosu dobara i usluga dio EU, TIR karnet je s vremenom izgubio na važnosti. Prema prikupljenim podacima iz Transkomerca i Hrvatske gospodarske komore, u razdoblju od 2008. do 2012. godine iz grafa se može vidjeti kako je brojka izdavanja karneta bila duplo veća u odnosu na razdoblje od 2013. do 2018. godine. Iz Transkomerca pak kažu kako prijevoznici ponekad zahtijevaju navedeni dokument samo kada se radi o izvozu u Tursku, ali to je danas vrlo rijetko.



Grafikon 6. *Izdavanje TIR karneta po godinama*

6.3. ATA karnet

Karnet ATA (eng. Temporary Admission) je međunarodni carinski dokument koji temeljem međunarodne Carinske konvencije o ATA KARNETU zamjenjuje carinske dokumente za privremeni izvoz, privremeni uvoz te tranzit robe između države članice i države nečlanice ili država nečlanica.²⁷ Udruženje jamaca i izdavatelja ATA karneta je nacionalna gospodarska komora u zemlji potpisnici konvencije, a u Republici Hrvatskoj to je Hrvatska gospodarska komora koja djeluje od 01.11.1996.

ATA karnet može se rabiti kao jamstvo za carinske i druge obveze u slijedećim slučajevima:

- Privremeni uvoz stručne opreme
- Privremeni uvoz robe sa svrhom izlaganja na sajmovima, izložbama i drugim sličnim priredbama
- Privremeni uvoz trgovačkih uzoraka i reklamnog materijala
- Privremeni uvoz ambalaže
- Privremeni uvoz dijelova za popravak privremeno uvezenih cestovnih komercijalnih vozila sa stranom registracijom
- Provoz robe

Na osnovu ATA karneta ne smije se uvoziti lakopokvarljiva roba te prehrambeni proizvodi. Roba pomoću ATA karneta prelazi granicu brzo i jednostavno (bez angažiranja špeditera), ali pri tome se moraju poštivati određena pravila:

- da će roba biti ponovno izvezena/uvezena u istom obliku, odnosno u stanju u kojem je bila privremeno uvezena/izvezena;
- da će roba ostati u vlasništvu osobe sa sjedištem izvan države privremenog uvoza;
- da će robu upotrebljavati isključivo osoba koja posjećuje područje privremenog uvoza (nije namijenjena za iznajmljivanje).

ATA karnet vrijedi najviše godinu dana, ukoliko nadležna carinarnica ne odredi drugačije može se odobriti i kraći rok. Iskorišteni i neiskorišteni karnet se vraća izdavatelja.

Korice ATA karneta su zelene boje, formata A4. Postoje prednje i zadnje korice. U unutrašnjosti korica nalaze se listovi različitih boja, ovisno o predviđenom putovanju. Svi ti listovi zajedno čine komplet koji se naziva ATA karnet. ATA karnet, prema uputama carine, mora biti ispisan pisaćim strojem ili osobnim računalom od strane korisnika karneta.

Zelena prednja i zadnja korica karneta vrijede godinu dana, tijekom koje se karnet može koristiti onoliko puta koliko je potrebno. Uvjet je da se putuje s istom robom, čiji se popis upisuje na poledinu korica.

²⁷ <https://www.hgk.hr/ata-karnet-upute-za-popunjavanje>

Prva stranica sadrži serijski broj, nadnevak i ovjeru izdavatelja karneta, ovjeru carinarnice koja je odobrila privremeni izvoz, rok valjnosti karneta i popis zemalja u kojima se može rabiti. Na poleđini prvog lista korica je glavni popis robe obuhvaćene karnetom, pri čemu je za svaku stavku naveden pripadajući redni broj, trgovački naziv, broj komada, masa, vrijednost i zemlja podrijetla. Na prvoj strani zadnjeg lista korica otisnuta su pravila za uporabu karneta.

Taloni su perforacijom podijeljeni na dva dijela. Gornji dio trajno ostaje u koricama, a donji dio se odvaja i zadržava ga nadležna carinarnica.

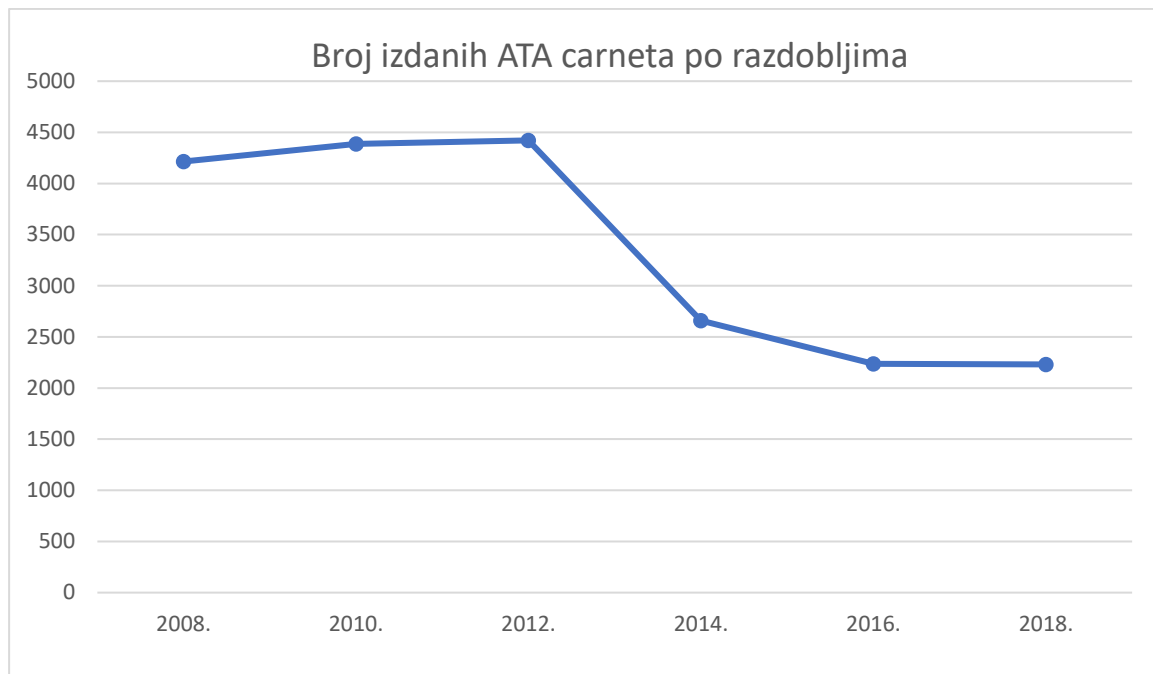
ATA karnet sadrži tri vrste talona:

- Dva žuta talona za provođenje carinskog postupka i mjera carinskog nadzora u zemlji privremenog izvoza:
 - izvozni talon koji ovjerava carinarnica koja odobrava privremeni izvoz i određuje krajnji rok za povrat robe bez naplate carine, a preko koje roba izlazi iz zemlje (izlazna carinarnica);
 - talon ponovnog uvoza: ovjerava carinarnica preko koje se privremeno izvezena roba vraća u zemlju (ulazna carinarnica).
- Plave talone za provođenje mjera carinskog nadzora u zemlji provoza:
 - za provoz kroz svaku zemlju namijenjen je po jedan par plavih talona. Ove talone ovjeravaju pogranične carinarnice na ulazu i na izlazu iz zemlje provoza, s tim da ulazna carinarnica određuje rok za prijavljivanje robe izlaznoj i upisuje ga na oba talona
- Bijeli taloni za provođenje carinskog postupka i mjera carinskog nadzora u zemlji privremenog uvoza. Za svaku zemlju privremenog uvoza namijenjen je po jedan par bijelih talona:
 - uvozni talon: ovjerava carinarnica koja odobrava privremeni uvoz i određuje rok privremenog uvoza, a preko koje roba ulazi u zemlju (ulazna carinarnica);
 - talon ponovnog izvoza: ovjerava carinarnica preko koje se privremeno uvezena roba vraća u inozemstvo (izlazna carinarnica).

Dodatni list glavnog popisa (zeleni, žuti, bijeli i plavi) – ispisuje se u slučaju da poleđina talona nije dovoljna za cjelokupan popis opreme.

Za izdavanje ATA karneta ipak ima malo više interesa. Međutim, po podacima dobivenim iz komore može se vidjeti kako je i ovdje drastično pala potražnja. Naime, ovaj dokument je i dalje potreban mnogim izvoznima ukoliko u strane države (ne članice) žele uvoziti alat ili pribor koji im služi za realizaciju nekih projekata i bez kojih ne bi mogli završiti isti, ali kako tih država sada ima sve manje, sukladno tome je i potražnja za izdavanjem manja. Najčešće se izdaju građevinskim firmama, geodetskim, inženjerskim i svima onima kojima je na objektu gradnje besprijekorno potreban određeni pribor. Uglavnom se na dokument stavlja određena vrsta robe koja nije potrošni materijal i koja će se vratiti u istom obliku u kakvom je i napustila zemlju. O tome se itekako mora voditi računa, poručuju iz komore. Iz grafa se može

vidjeti kako se potreba za navedenim obrascem upola smanjila, što je naravno olakšalo i izvoznicima i zaposlenicima komore.



Grafikon 7. Broj izdanih ATA carneta po razdobljima



Slika 3. ATA karnet

Izvor: <http://www.rukotvorine.rs/tag/carinski-postupak/>

7. ANALIZA TRŽIŠTA ŠPEDITERSKOG POSLOVANJA – PERIOD NAKON ULASKA RH U EU

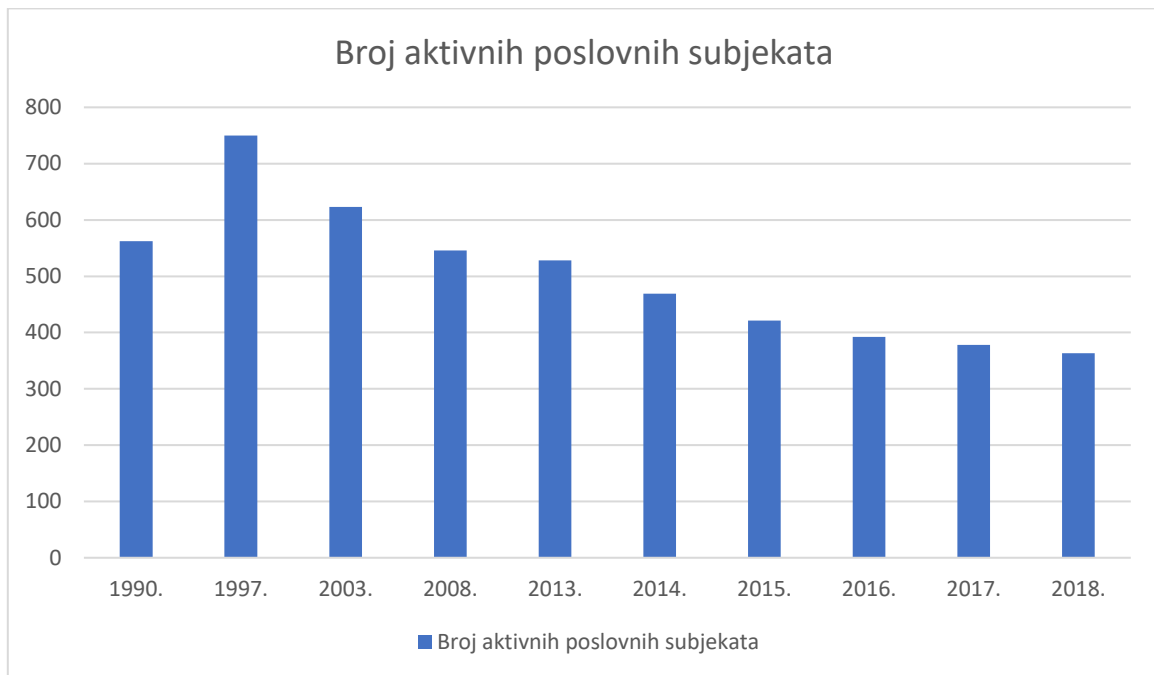
Za potrebe ovog rada napravljeno je istraživanje kako bi se približila slika o poslovanju špediterskih firmi (malih i velikih) unutar RH nakon pristupanja u EU. Uz pomoć Hrvatske gospodarske komore i Državnog zavoda za statistiku, prikupljeni su podaci o svim aktivnim špediterskim firmama u RH. Iako se prema Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti 2007, špediteri razvrstavaju u razred 52.29 – „Ostale prateće djelatnosti“, a ta šifra pored špeditera uključuje i ostale djelatnosti, nije bilo moguće izdvojiti samo „čiste“ špediterske tvrtke. Analiza je rađena prema podacima za 2018. godinu, jer isti za 2019. godinu još nisu obrađeni i prikupljeni. Na temelju anonimne ankete koja im je poslana, definiran je broj aktivnih poduzeća, izdvojene su sve značajnije promjene s kojima su poslodavci bili suočeni kao i noviteti koji su uvedeni u cilju poboljšanja kvalitete usluge.

Tablica 2. Broj aktivnih poslovnih subjekata za razdoblje 1990.-2018.

Godina	Ukupan broj poslovnih subjekata
1990.	562
1997.	750
2003.	623
2008.	546
2013.	528
2014.	469
2015.	421
2016.	392
2017.	378
2018.	363

Izvor: izradio autor prema prikupljenim podacima iz DZS

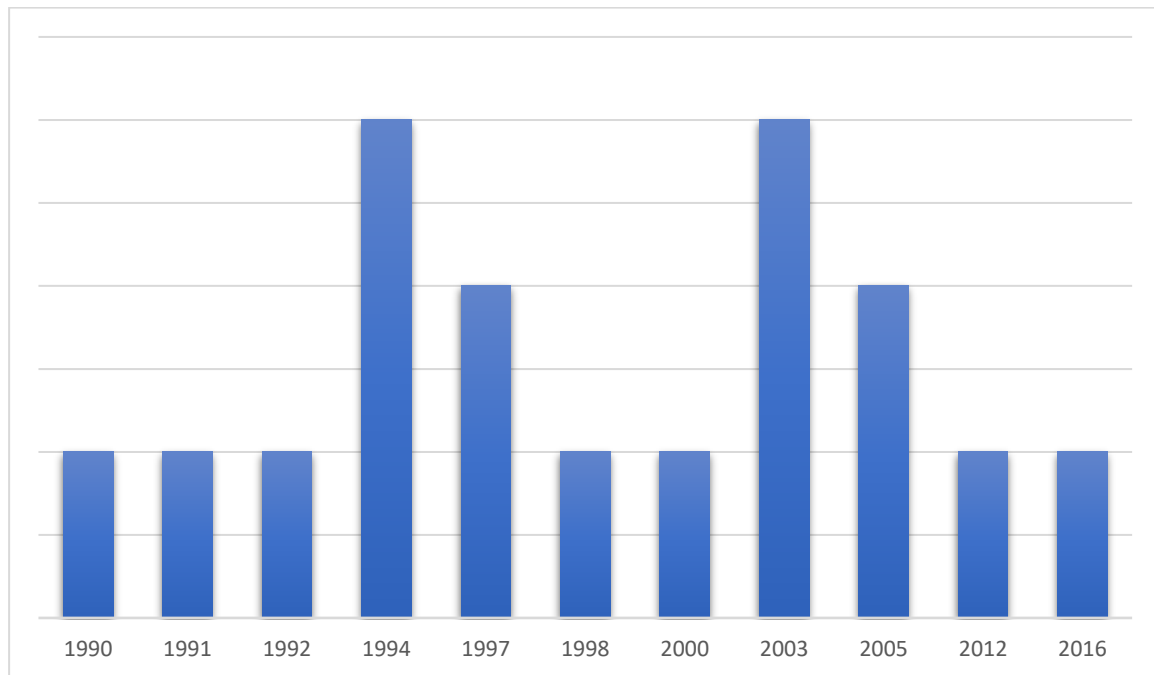
Prema podacima iz tablice može se vidjeti kako su 1990. godine bila aktivna 562 špediterska poduzeća. Nakon ratnog razdoblja slijedi kriza, međutim u 1997. godini iz grafa je vidljiv rast na 750 poduzeća. Kako se ulaskom u uniju dosta toga promijenilo, tako se i broj iz godine u godinu sve više smanjivao. U 2018. godini bilo je aktivno svega 363 firmi koje se u svom radu između ostalog bave i špedicijom. Od tog broja, prema sudskom registru, do danas se ugasilo još 40-ak tvrtki, iako ti podaci još nisu službeno obrađeni i dostupni za javnost.



Grafikon 8. Broj aktivnih poslovnih subjekata

Prvo pitanje odnosi se na godinu osnutka tvrtke. Ovim pitanjem željelo se pokazati koliki je broj špediterskih tvrtki osnovan prije ulaska Republike Hrvatske u Europsku Uniju, a koliko broj pripada razdoblju nakon pristupanja uniji.

Prema prikupljenim podacima najmlađa tvrtka koja je sudjelovala u istraživanju osnovana je 1990. godine. Nakon 1992., slijedi rast špediterskih tvrtki koji se održao sve do 2000. godine. Najmlađa tvrtka koja je sudjelovala u istraživanju, osnovana je 2016. godine.



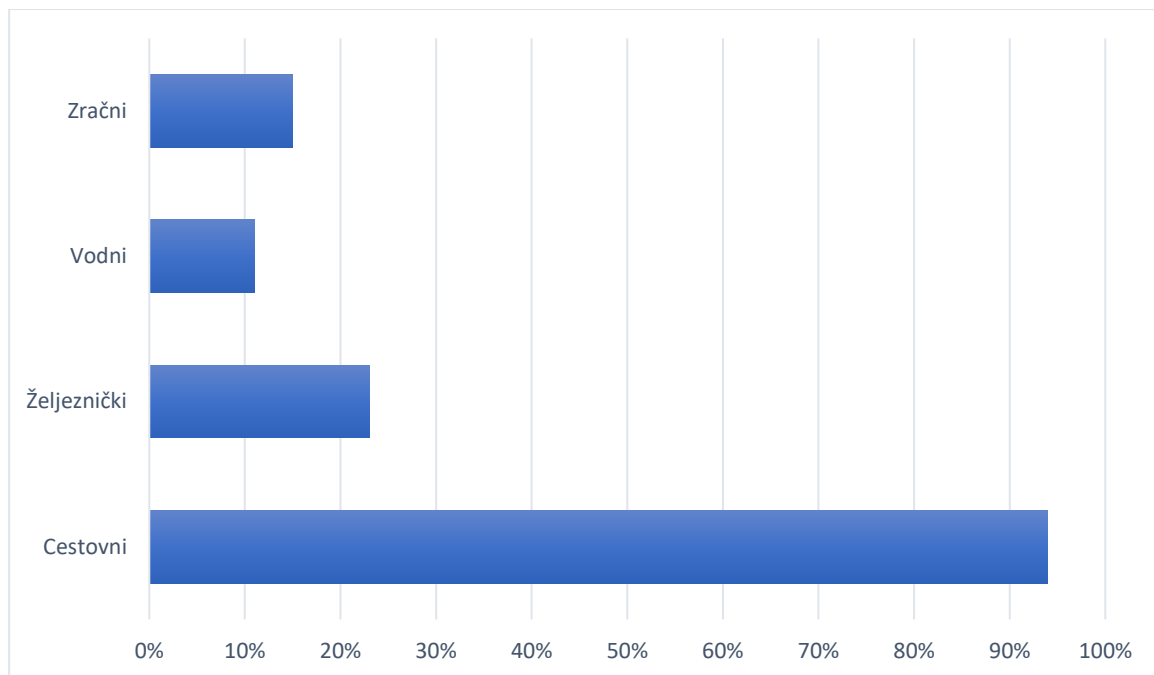
Grafikon 9. Godine osnutka tvrtki

Vidljiva je ekspanzija u dva vala od kojih je jedan bio između 1994. i 1997. godine, a drugi između 2003. i 2005. godine. Kao što je i bilo za očekivati, nakon 2012. godine, nije se dogodio porast broja špediterskih poduzeća.

Drugo pitanje orijentirano je na broj zaposlenih osoba u pojedinom poduzeću. Prosječan broj zaposlenih osoba je 59, što govori kako se velik dio malih poduzeća ulaskom u uniju zatvorio ili pripojio većima koja su svoju uslugu dodatno proširila kako bi se izdvojila od konkurencije i privukla korisnike usluga.

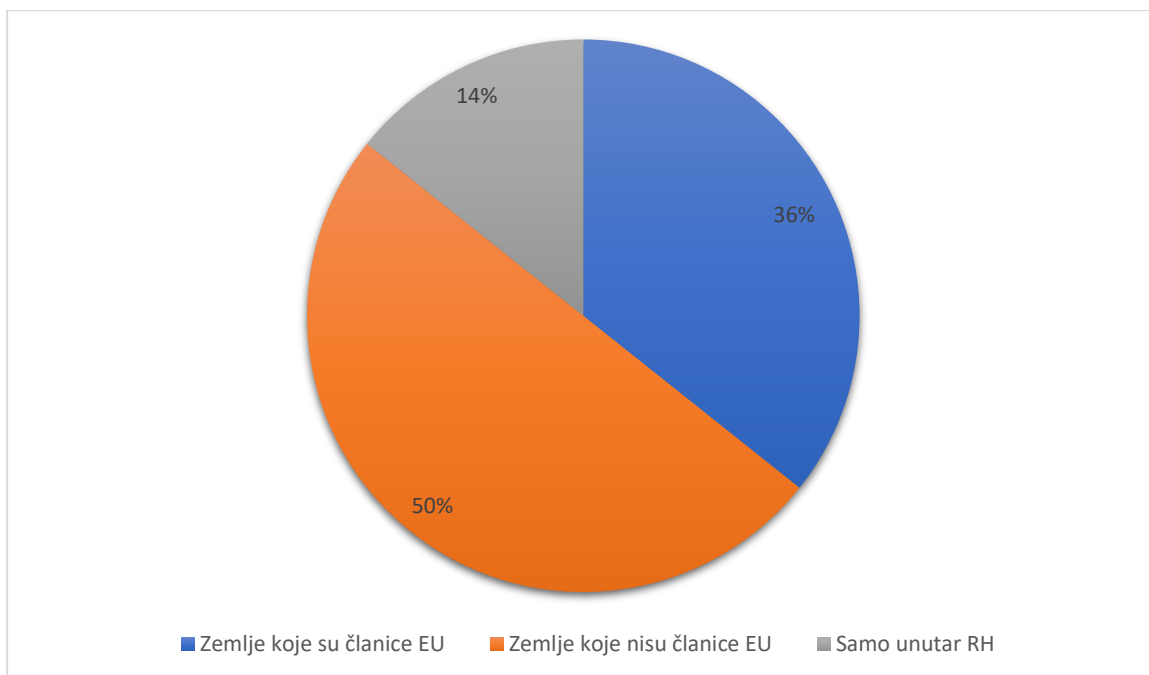
Treće pitanje odnosi se na godišnji promet. Skoro 84% tvrtki ostvaruje godišnji promet veći od 1000 000 kuna. Ostali ostvaruju između 500 000 i 1000 000 kuna godišnje, što je povezano sa brojem zaposlenih u tvrtki. Naime, što je broj zaposlenika veći, veći je i godišnji promet jer je poslovanje prošireno dodatnim uslugama i tako je privlačnije za tržište.

U četvrtom pitanju ispitanici su morali izdvojiti koju vrstu prometa najviše koriste u svom poslovanju. Preko 90% ispitanika odgovorilo je da je cesta i dalje dominantna te da najčešće rade sa cestovnim prometom. Slijede ga željeznički, zračni i na kraju vodni. Iako je Hrvatska tranzitna zemlja kroz koju prolaze važni koridori, bilo je za očekivati da će cesta biti glavni izvor prometa. Međutim, prema Bijeloj knjizi Europske unije, treba se težiti da većina prometa u budućnosti bude orijentirana na željeznicu i vodu kako bi se rasteretile ceste, a i ubrzao način otpreme i dopreme robe.



Grafikon 10. Vrsta prometa

Petim pitanjem ispitanici su odgovorili na koje se zemlje u poslovanju najviše orijentiraju. Tako njih 50% posluje sa zemljama koje nisu članice Europske unije, 36% surađuje sa zemljama članicama, a 14% svoje usluge pruža samo unutar Hrvatske. Ovakvi podaci su bili za očekivati, s obzirom da zemljama koje nisu članice unije još uvijek trebaju usluge carinjenja prilikom uvoza/izvoza robe.



Grafikon 11. Vrsta poslovanja

Šestim pitanjem vidljiva je vrsta posla koju najčešće obavljaju ispitaničke tvrtke. Što se tiče uvoznog i izvoznog carinjenja, oni su jednako zastupljeni sa 29%. Slijedi ih organizacija prijevoza sa 28% i zatim logističke usluge sa svega 14% zastupljenosti. Ovakva podjela tipična je za tvrtke koje su tek počele sa uvođenjem logističkih ponuda. Većina ih se još uvijek oslanja na poslovanje za zemljama koje trebaju najviše usluga carinjenja. Međutim, njih će biti sve manje i tada će logističke usluge biti glavni izvor zarade. Zbog toga je važno da ih se dobro prezentira i stavlja u ponude.

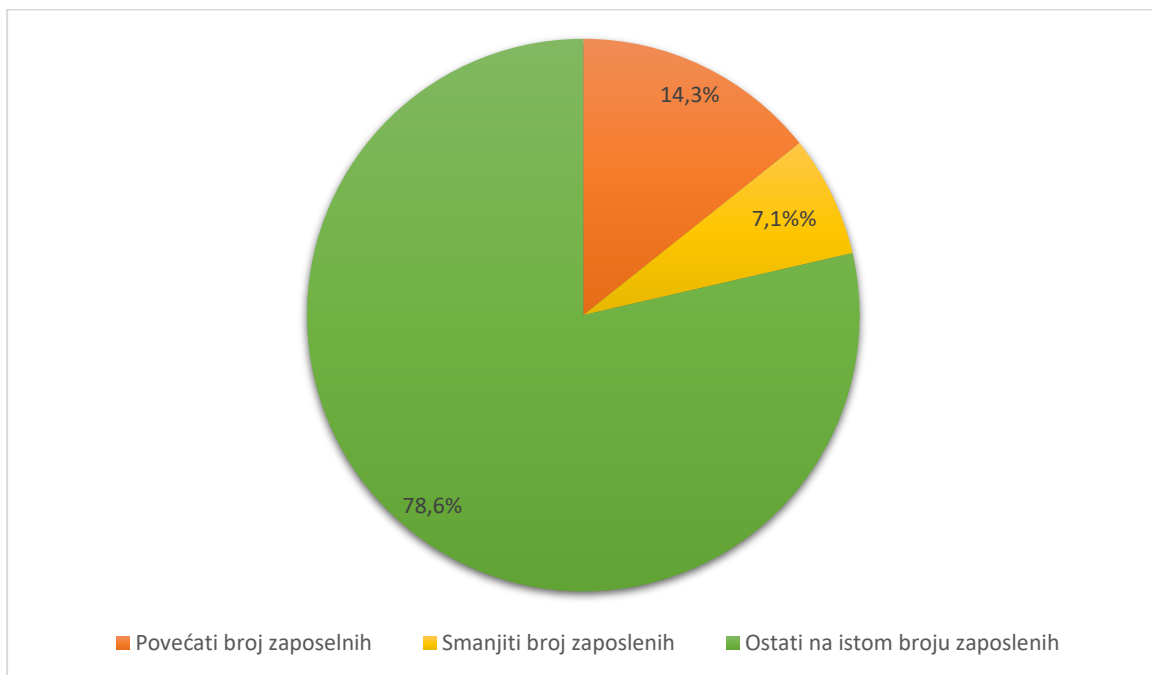
Sedmim pitanjem željelo se provjeriti da li su se poslovi vezani uz carinjenje nakon pristupanja u uniju smanjili ili povećali. Čak 85,7% ispitanika odgovorilo je kako su se nažalost zbog ukidanja brojnih carinarnica i graničnih prijelaza poslovi carinjenja smanjili. Njih 14,3% kaže kako su povećali broj usluga carinjenja. Ovakav rezultat nije iznenađujuć s obzirom na cjelokupnu situaciju.

Osmo pitanje nadovezuje se na sedmo i odnosi se na prihode koji su stečeni od usluga carinjenja. U ovom trenutku, 57,1% firmi izjasnilo se kako su im prihodi koje su stekli prilikom carinjenja robe manji od 20%, dok njih 42,9% kaže kako tom uslugom zarađuju više od 50% ukupnih prihoda.

U devetom pitanju 60% ispitanika kaže kako su svoju ponudu i usluge nakon ulaska RH u EU morali proširiti dodatnim uslugama. S druge strane njih 40% se izjasnilo kako nije bilo potrebno proširiti ponudu. Kao dodatne usluge u desetom pitanju, navode se logističke usluge kao što su usluge skladištenja, organizacija transporta, pakiranje robe... Danas je važno da

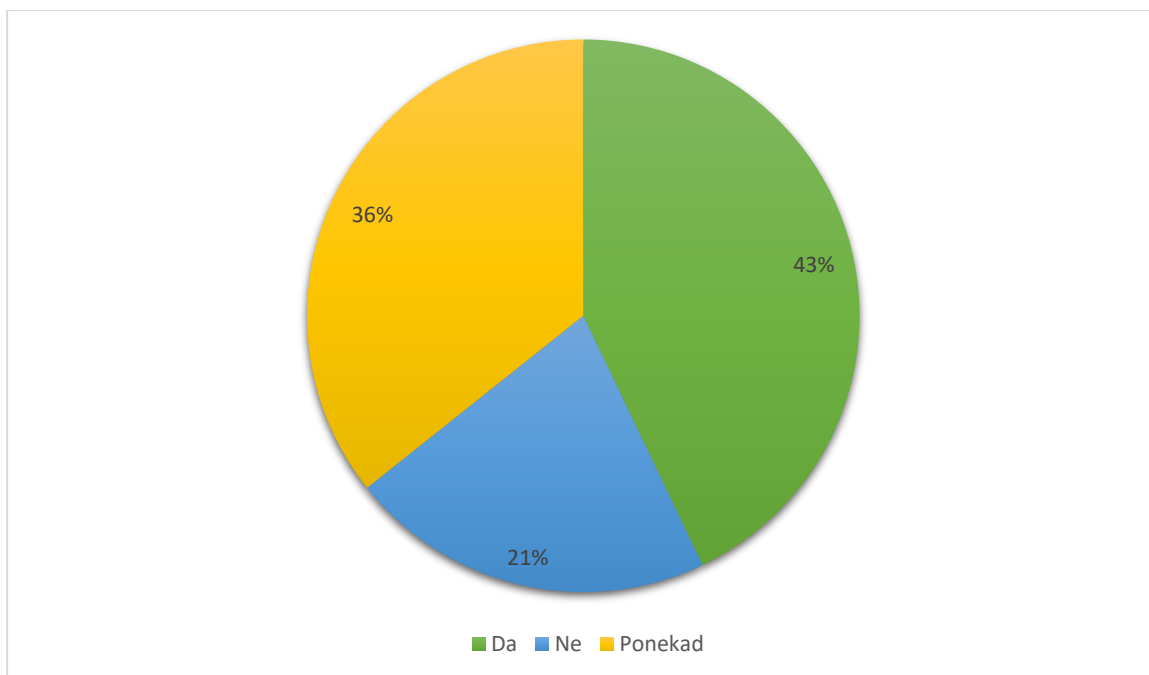
jedna tvrtka svojim korisnicima može pružiti usluge na jednom mjestu iz razloga da ne moraju gubiti vrijeme tražeći ono što žele na više mjesta.

Što se tiče broja zaposlenih, u iduće tri godine, 78,6% tvrtki ne planira povećati broj zaposlenika. Njih 14,3% planira ostati na istom broju zaposlenih, dok 7,1% kaže kako planira povećati broj zaposlenih osoba. S obzirom na trenutnu situaciju u državi i svijetu, ovakvi odgovori bili su i za očekivati. Međutim, dosta tvrtki ne želi povećavati broj zaposlenih jer to podrazumijeva veća davanja i veća ulaganja, a manjim brojem zaposlenih veću odgovornost i kompleksnost posla snosi manji broj radnika.



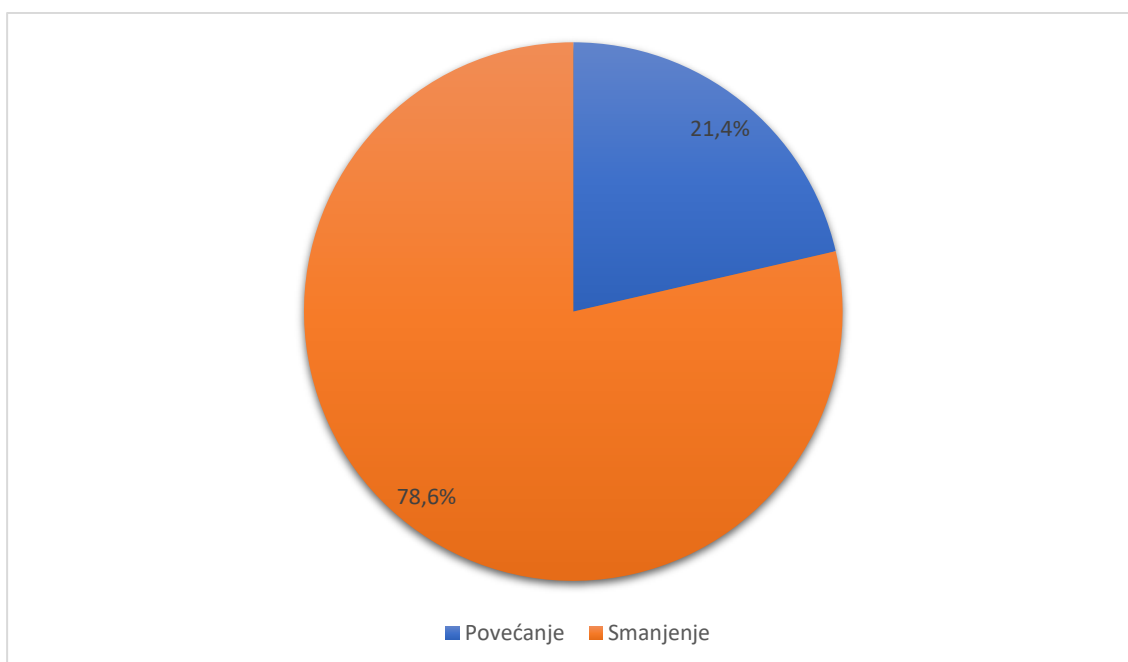
Grafikon 12. Planirani broj zaposlenih

Sljedeći grafikon pokazuje koliki broj ispitanih tvrtki pruža svojim zaposlenicima edukacije u vidu usavršavanja. Od ukupnog broja ispitanih, njih 43% kaže kako redovito ulaže u svoje zaposlenike, pruža im edukacije na kojima imaju priliku naučiti nešto novo, proširiti svoje vidike i tako poboljšati svoj rad kako bi pomogli razvoju mjesta na kojem rade. Njih 36% ponekad ulaže u svoje zaposlenike, dok 21% ispitanih nikad ne pruža takve opcije. S obzirom da smo danas u takvom svijetu koji se konstantno razvija i gdje je tehnologija svakim danom sve naprednija, važno je ulagati u svoj kadar ukoliko se želi opstati na tržištu i privući kupce.



Grafikon 13. Pružanje edukacija

Zadnjim pitanjem, kojim se zaključila anketa željelo se vidjeti kako je u konačnici ulazak u Europsku uniju utjecao na ukupan profit, odnosno promet pojedine tvrtke. Čak 78,6% ispitanih tvrtki izjasnilo se o smanjenju ukupnog prometa, dok njih 21,4% kaže kako se promet povećao. Usporedimo li broj tvrtki koje su se zatvorile nakon ulaska u EU, rezultat je bio očekivani što se tiče ukupnog profita .



Grafikon 14. Ukupan profit

8. ZAKLJUČAK

Punopravnim članstvom u Europskoj uniji Hrvatska je postala dijelom zajedničkog tržišta koje proizvodi petinu svjetskog BDP-a. EU je najveći svjetski izvoznik i uvoznik roba i usluga stoga je pristupanje u uniju bio logičan slijed događaja koji je trebao imati dugoročne koristi za građane Hrvatske kao potrošače, ali i kao radnike i poduzetnike. Međutim, članstvo u EU značilo je uspostavu drugačije carinske unije, odnosno usvajanje trgovinskog režima nove članice prema trećim zemljama jednakog onom koji vrijedi za postojeće članice EU-a. Punopravnim članstvom uklonile su se i preostale necarinske barijere u vanjskoj trgovini, poput tehničkih pravila ili poticanja kupnje domaćih (nacionalnih) proizvoda. Nadalje, nove članice postale su sudionicama zajedničke trgovinske politike što znači da su preuzele prava i obveze unilateralnih, bilateralnih i multilateralnih preferencijalnih trgovinskih aranžmana EU. Članstvom u uniji Hrvatska je morala prihvatiti promjene i pravila po kojem funkcioniraju sve države članice.

Špedicija još od davnina datira kao jedna od djelatnosti bez koje cijeli gospodarski sustav ne bi bio u mogućnosti funkcionirati. Oprema i doprema robe od velike su važnosti za cijelu zemlju, njen rast i razvoj i vrlo je bitno da se taj proces nesmetano i kvalitetno može odvijati. Počevši od trgovaca koji su svojevremeno bili zaduženi za otpremu robe s jednog kraja svijeta na drugi, špedicija je do danas razvila sustav pravila i normi koja vrijede za sve u jednakoj mjeri i po kojima se okreće cijeli sustav robne razmjene.

S obzirom da se u počecima sve prenosilo usmenim putem te je velika većina dokumentacije bila svedena na minimum, danas se špediciju odlikuje kao kompleksnu djelatnost koju prati mnogo papirologije i znanja. Važno je poznavati osnovne pojmove kao i one kompliciranije kako bi se posao mogao obavljati bez poteškoća.

Ulazak Republike Hrvatske u Europsku uniju bio je problem za većinu špediterskih firmi koje su bile primorane suočiti se s velikim gubitcima radi zatvaranja velikog broja graničnih prijelaza. Poslodavci su bili prisiljeni otpustiti ljude i zatvoriti tvrtke jer se svojim standardnim uslugama nisu uspjeli probiti na tržište i tako pomesti konkurenciju. Jedini način da se situacija stabilizira značilo je proširiti svoju ponudu novim uslugama koje bi privukle kupce i zadovoljile njihove potrebe. Trebalo je tržištu ponuditi novitete pomoću kojih će sve biti dostupno na jednom mjestu i s kojima će zadovoljstvo biti obostrano. U tom trenutku počinje borba između firmi koje su odlučile sačuvati svoju egzistenciju i spasiti se od zatvaranja. Klasični poslovi špeditera postaju manje važni i uvode se noviteti kojima špediteri poprimaju obilježja logističkih operatera.

Afirmacija špediterske djelatnosti u kreiranju i optimaliziranju vrijednosti proizvoda i usluga, posebice onih koji su predmet međunarodnih tokova, rezultat je ulaska RH u EU kao i snažnog razvoja intelektualnog kapitala, tehnike i tehnologije, posebno u području informacijsko komunikacijskih tehnologija te procesa globalizacije tržišnih aktivnosti koji sa

sobom nosi procese deregulacije, liberalizacije i standardizacije međunarodne razmjene, odnosno integraciju tržišta te ukidanje prepreka u gospodarskim aktivnostima sudionika na međunarodnoj razini. Eksternalizacija logističkih funkcija; nabavne aktivnosti, distribucije, prijevoza, upravljanja zalihama, skladištem, a prvenstveno funkcije transporta, snažno je utjecala na razvojni smjer špediterskih poduzeća prema specijalizaciji za pojedine logističke funkcije koje su se nekada obavljale unutar poduzeća. Suvremena uloga špeditera u kreiranju i razvoju gospodarskih tokova obilježena je prerastanjem njegove tradicionalne uloge u logističku ulogu. Ta promjena označava njegovo veće značenje i veću ulogu u ukupnom lancu vrijednosti, njegovu intenzivniju integraciju u sustavu lanca opskrbe, odnosno u logističkom lancu. Klasična uloga špeditera koja se odnosi, prvenstveno, na organizaciju i/ili obavljanje transportnog procesa, proširuje se i postaje sve složenija kako raste stupanj preuzimanja odgovornosti za izvršavanje pojedinih logističkih aktivnosti u ukupnom lancu opskrbe, kao što su aktivnosti skladištenja i distribucije, aktivnosti upravljanja zalihama, etiketiranje, pakiranje, održavanje, sklapanje, servisne aktivnosti i dr. Preobrazba špeditera u logističke špeditere, odnosno logističke operatore logičan je slijed događaja koje sa sobom donjela Europska unija. Špediteri se moraju aktivno uključiti u sve logističke procese i surađivati sa svim karikama logističkih lanca. Špediter se javlja u ulozi kreatora, organizatora i koordinatora logističkih aktivnosti koje nadvladavaju granice pojedinog poduzeća te uključuju sve subjekte koji sudjeluju i pridonose stvaranju vrijednosti proizvoda, što bi značilo aktivnosti prvog dobavljača do onog krajnjeg, prodavatelja. Stoga se špediteri javljaju kao 3PL ili 4PL – suvremeni pružatelji logističkih usluga. Osim šire palete usluga koje pružaju, špediteri rade na temelju suvremenih informacijskih i komunikacijskih tehnologija. A osim toga, pružaju usluge osmišljavanja cjelokupnoga logističkoga lanca za svoje klijente i njime upravljaju. U tomu presudnu ulogu ima razvoj i primjena adekvatne informacijske i komunikacijske tehnologije koja omogućuje integraciju i transparentnost logističkih odnosa subjekata. Logistički špediteri postaju subjekti koji svojim znanjima i vještinama mogu značajno utjecati na postizanje i održavanje efikasnih i uspješnih logističkih lanaca i šire.

Ovim karakteristikama i promjenama, špediteri su ulaskom u uniju dobili nova obilježja kojima su poboljšali svoje poslovanje i podigli ga na višu razinu. Ova promjena prerastanja klasičnog špeditera u logističkog operatera označava njegovo veće značenje i veću ulogu u ukupnom lancu vrijednosti.

Cilj ovog rada bio je prikazati osnovne pojmove s kojima se služe špediteri te kroz anketu doći do podataka o trenutnom stanju špediterskog tržišta u RH. Dobivenim odgovorima prikazali smo podatke o godini osnutka firme, broju zaposlenih, vrsti poslovanja kao i vrsti prometa kojom se pojedine tvrtke koriste.

Na temelju provedene ankete, može se zaključiti kako se nakon 2013. godine broj špediterskih firmi smanjio zbog ukidanja većeg broja carinarnica čime su male špediterske tvrtke koje su se bavile samo poslovima vezanim uz carinjenje robe izgubile posao. Iako još uvijek na tržištu postoje manje tvrtke koje se bave samo poslovima carinjenja, ali tek s nekoliko zaposlenih.

Velike kompanije morale su proširiti i nadopuniti svoje usluge na tržištu jer su se potrebe za špediterskim i otpremničkim poslovima smanjile. Isto tako, svoje poslovanje proširile su na internacionalnu razinu zbog veće zarade i samog obujma posla. Zbog toga, te tvrtke zahtjevaju veći broj zaposlenih i educiranih ljudi kako bi mogli komunicirati sa ostatkom svijeta i tako im prezentirati svoje usluge.

Veći broj ispitanih tvrtki i dalje posluje sa zemljama koje nisu članice EU, stoga one ne trebaju povećavati broj zaposlenika. Ipak, većina ih pruža mogućnost edukacije i uavršavanja s ciljem napretka. Što se tiče samog profita, velika većina bilježi smanjenje što je bilo i za očekivati.

Zaključno, još uvijek se nismo u potpunosti orijentirali na međunarodno tržište jer se velika većina tvrtki bazira na poslove carinjenja koji su iz dana u dan sve manji. Kako je i prikazano u gornjim poglavljima, prema prikupljenim podacima iz Državnog zavoda za statistiku i Ministarstva financija, najveću redukcija vidljiva je u broju obavljenih uvoznih i izvoznih deklaracija. Vidljivo je kako u razdoblju dok Hrvatska nije bila članica EU broj uvoznih carinskih deklaracija bio veći za skoro 5%. Drastičan pad očituje se u izvozu, odnosno 25% manje deklaracija ima Hrvatska sada, nego što je imala u 2010. godini. To je pokazatelj kako je Hrvatska najviše orijentirana na izvoz nama najbližih zemalja poput Slovenije, Austrije, Njemačke, Italije, Francuske, a one su i same dio Europske unije pa na tim graničnim prijelazima više nisu potrebne kontrole. Ministarstvo financija kaže kako je to realan pokazatelj te kako nema razloga za brigu.

Mala poduzeća nisu mogla i neka nisu bila spremna uhvatiti se u koštac s novonastalim promjenama te je njihovo zatvaranje bilo za očekivati. Ulaskom ostalih zemalja u EU, a koje nisu članice, velike firme biti će prisiljene orijentirati se na poslovanje s međunarodnim tržištem ukoliko žele održati egzistenciju i vodeći položaj.

LITERATURA

1. Zelenika R. : Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1996.
2. Ivanković Č., Stanković R., Šafran M. : Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
3. Bendeković J., Aržek Z. : Transport i osiguranje, Mikrorad, Zagreb, 2008.
4. Buljan, M., Carinsko poslovanje od 1.7.2013., Zagreb, 2013.
5. HGK, Zakonski okvir za obavljanje djelatnosti. Dostupno na: <http://www.hgk.hr/sektorskaudruzenja-2/o-udruzenju-25/zakonski-okvir-za-obavljanje-djelatnosti> (15.03.2020.)
6. Ministarstvo financija dostupno na: <https://carina.gov.hr/intrastat/2479>, (18.03.2020.)
7. Narodne novine (2007) Nacionalna klasifikacija djelatnosti 2007. – NKD 2007, br.58. Dostupno na: http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2007_06_58_1870.html, (19.03.2020.)
8. Prometna zona; dostupno na: <http://www.prometna-zona.com/fiata> (19.03.2020.)
9. <https://www.poslovni.hr/domace/ulazak-u-europsku-uniju-pomest-ce-speditere-190274> (24.03.2020.)
10. <https://www.dzs.hr/Hrv/intrastat/intrastat.htm> (24.03.2020.)
11. https://carina.gov.hr/UserDocImages//dokumenti/Procedure/Propisi//Carinski_Zakon_NN_78_99_233.pdf (24.03.2020.)
12. <https://www.hgk.hr/ata-karnet-upute-za-popunjavanje> (25.03.2020.)
13. <https://www.tportal.hr/biznis/clanak/zbog-brisanja-granica-spediteri-stavljaju-kljuc-u-bravu-20130319> (05.04.2020.)
14. <https://carina.gov.hr/pristup-informacijama/propisi-i-sporazumi/carinsko-zakonodavstvo/najcesca-pitanja-i-odgovori-3529/cesta-pitanja-u-robnom-prometu/2222> (07.04.2020.)
15. <https://www.vecernji.hr/vijesti/prve-zrtve-eu-dvije-tisuće-speditera-dobit-ce-otkaz-520334> (08.04.2020.)
16. https://www.revizija.hr/izvjesca/2011-rr-2009/01_korisnici_drzavnog_proracuna/06_carinska_uprava.pdf (15.08.2020.)
17. https://carina.gov.hr/UserDocImages//arhiva/Dokumenti/Globalni//NDoc_3447.pdf (16.08.2020.)

POPIS SLIKA

Slika 1. JCD deklaracija	18
Slika 2. TIR karnet.....	36
Slika 3. ATA karnet	40

POPIS TABLICA

Tablica 1. Prikaz broja zaposlenih	20
Tablica 2. Broj aktivnih poslovnih subjekata za razdoblje 1990.-2018.....	41

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Prihodi po osnovi carine	20
Grafikon 2. Ukupni prihodi Carinske uprave u ukupnim prihodima Državnog proračuna RH i 2019. godini.....	21
Grafikon 3. Ukupni prihodi Carinske uprave u ukupnim prihodima Državnog proračuna RH i 2017. godini.....	21
Grafikon 4. Ukupni prihodi Carinske uprave u ukupnim prihodima Državnog proračuna u RH u 2010. godini.....	21
Grafikon 5. Prikaz broja izrađenih uvoznih i izvoznih deklaracija.....	22
Grafikon 6. Izdavanje TIR karneta po godinama.....	37
Grafikon 7. Broj izdanih ATA carneta po razdobljima.....	40
Grafikon 8. Broj aktivnih poslovnih subjekata	42
Grafikon 9. Godine osnutka tvrtki	43
Grafikon 10. Vrsta prometa	44
Grafikon 11. Vrsta poslovanja.....	45
Grafikon 12. Planirani broj zaposlenih.....	46
Grafikon 13. Pružanje edukacija	47
Grafikon 14. Ukupan profit.....	47

PRILOZI

Prilog 1: Anketa

Molba za anketu

Poštovani,

studentica sam treće godine Fakulteta prometnih znanosti i bila bih Vam zahvalna kada biste odvojili minutu Vašeg vremena i ispunili ovu anketu u svrhu izrade mog završnog rada na temu 'Špeditersko poslovanje unutar RH'.

Unaprijed hvala :)

1. Koje je godine osnovana Vaša tvrtka? (upišite)

2. Unesite broj zaposlenika u Vašoj tvrtki.

3. Koliki je godišnji promet Vaše tvrtke?

- do 100 000 kn
- 100 000 - 500 000 kn
- 500 000 - 1000 000 kn
- 1000 000 kn

4. Koju vrstu prometa najviše koristite?

- cestovni promet
- željeznički promet
- zrakoplovni promet
- vodni promet

5. Vaše poslovanje najviše je orijentirano na:

- zemlje koje su članice EU
- zemlje koje nisu članice EU
- samo unutar RH

6. Koju vrstu posla najčešće obavljate?

- uvozno carinjenje
- izvozno carinjenje
- organizaciju prijevoza (svih vrsta tereta)
- logističke usluge

7. Da li je vaša tvrtka nakon pristupanja RH u EU povećala ili smanjila poslove vezane uz carinjenje robe?

- povećala
- smanjila

8. Koliki su prihodi tvrtke stečeni od usluga carinjenja? (izraženi u postotku)

- manje od 20%
- 20% - 50%
- više od 50%

9. Da li ste nakon pristupanja RH u EU svoje poslovanje morali proširiti novim logističkim uslugama?

- Da
- Ne

10. Navedite logističke usluge kojima ste proširili svoje poslovanje.

11. Planirate li u iduće tri godine:

- povećati broj zaposlenih
- smanjiti broj zaposlenih
- ostati na istom broju zaposlenih

12. Pružate li svojim zaposlenicima edukacije u vidu usavršavanja?

- Da
- Ne
- Ponekad

13. Da li Vaša tvrtka nakon pristupanja RH u EU bilježi povećanje ili smanjenje ukupnog prometa?

- povećanje
- smanjenje