

Prikaz poslova špedicije u organizaciji intermodalnog prijevoza robe

Findri, Ivan

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:119:784271>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-20**



Repository / Repozitorij:

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Ivan Findri

**PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE U ORGANIZACIJI INTERMODALNOG
PRIJEVOZA ROBE**

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2020.

Zagreb, 11. ožujka 2020.

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

ZAVRŠNI ZADATAK br. 5505

Pristupnik: **Ivan Findri (0135247721)**
Studij: **Inteligentni transportni sustavi i logistika**
Smjer: **Logistika**

Zadatak: **Prikaz poslova špedicije u organizaciji intermodalnog prijevoza robe**

Opis zadatka:

Opisati i objasniti glavne poslove špedicije, te prikazati ulogu špeditera u organizaciji dopreme i otpreme robe intermodalnim prijevozom. Opisati i objasniti specifičnosti logističkih funkcija špedicije u odvijanju intermodalnog prijevoza robe u prometu s trećim zemljama. Izloženu materiju ilustrirati prikazom primjera iz prakse.

Mentor:

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

izv. prof. dr. sc. Ratko Stanković

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

ZAVRŠNI RAD

**PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE U ORGANIZACIJI
INTERMODALNOG PRIJEVOZA ROBE**

**OUTLINE OF THE FREIGHT FORWARDING OPERATIONS
IN ORGANIZING INTERMODAL TRANSPORT**

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

Student: Ivan Findri

JMBAG: 0135247721

Zagreb, 2020.

SAŽETAK

Intermodalni prijevoz predstavlja kretanje dobara u jednoj i jedinstvenoj prijevoznj jedinici ili cestovnom vozilu koji uspješno koristi dva ili više načina prijevoza bez pomicanja dobara kod promjene načina prijevoza čime se ublažava pritisak cestovnog teretnog prijevoza i zagušenje mreže. Omogućuje niže cijene prijevoza i sigurnije rukovanje korištenjem različitih modova prijevoza.

U radu su prikazane značajke intermodalnog prijevoza robe te su prikazani poslovi špedicije i uloga špeditera u organizaciji intermodalnog prijevoza, a za kraj je prikazan praktičan primjer intermodalnog prijevoza.

KLJUČNE RIJEČI: intermodalni prijevoz; špediter; poslovi; ugovori; prijevozno sredstvo; teret; roba.

SUMMARY

Intermodal transport represents the movement of goods in one and unique transport unit or road vehicle which successfully uses two or more modes of transport without moving goods when changing the mode of transport whereby relieving the pressure of road freight transport and network congestion. It allows lower transportation costs and safer handling by using different modes of transport.

The paper presents the characteristics of intermodal transport, the operations of freight forwarding and the role of freight forwarder in organization of intermodal transport and, last but not least, practical example of intermodal transport.

KEY WORDS: intermodal transport; freight forwarder; jobs; contracts; mean of transport; cargo; goods.

SADRŽAJ

1. Uvod	1
2. Poslovi špedicije	3
2.1. Tarifno-konjunktorni poslovi	4
2.1.1. Istraživanje tržišta	4
2.1.2. Akvizicija	5
2.1.3. Ponude i ugovori	5
2.1.4. Stručni savjeti i informacije	6
2.1.5. Intradacija	6
2.1.6. Refakcije, stimulacije, agentske provizije	7
2.1.7. Reklamacije	7
2.2. Operativni poslovi	8
2.2.1. Dispozicija i pozicioniranje	9
2.2.2. Disponiranje	10
2.2.3. Zaključivanje teretnog prostora	10
2.2.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava	11
2.2.5. Ugovaranje prekrcaja i skladištenja robe	11
2.2.6. Transportno osiguranje robe	12
2.2.7. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj	13
2.2.8. Prihvatanje robe i iskrcaj	13
2.2.9. Angažiranje inspekcijskih službi	13
2.2.10. Zastupanje u carinskom postupku	14
2.2.11. Aviziranje	14
2.3. Specijalni poslovi špeditera	15
2.3.1. Kontrola kakvoće i količine robe	15
2.3.2. Uzimanje uzoraka	16
2.3.3. Praćenje transporta	16
2.3.4. Doleđivanje robe	16
2.3.5. Zastupanje u slučaju havarije	17
2.3.6. Naplata robe	17
2.3.7. Leasing poslovi	17
3. Značajke intermodalnog prijevoza robe	18
3.1. Zadaće intermodalnog prijevoza	22
3.2. Funkcije intermodalnog prijevoza	23
4. Uloga špeditera u organizaciji intermodalnog prijevoza robe	25

4.1. Fiata dokumenti	25
4.2. INCOTERMS	28
4.3. Carinjenje robe.....	31
5. Praktični primjer dopreme robe iz Kine	35
6. Zaključak	42
Popis tablica	44
Popis slika	45
Popis kratica	46
Popis priloga.....	48

1. Uvod

Međunarodna trgovina svakim danom razvija se sve više i sama potreba za prijevozom tereta je neophodna te je stoga intermodalni prijevoz idealan način da se olakša transport robe od pošiljatelja do primatelja koristeći dva ili više prijevozna sredstva iz različitih prometnih grana. Rastom intermodalnog prijevoza, sve više tereta prebacuje se s ceste na željeznice, plovne putove ili zračnim putem, a mali dio puta, početni i završni, obavlja se cestovnim prometnim vozilom. Time se olakšava rukovanje, povećava sigurnost i omogućuje brži prijevoz robe. Zato je špediter, kao vrsni poznavalac i praktičar tehnologije prometa, potreban za određivanje optimalnog prijevoznog puta i za provedbu prijevoza robe i drugim poslovima za koje je odgovoran kao što su zastupanje u carinskom postupku, osiguranje robe u prijevozu, kontrole elemenata i drugo. Zato je poželjno da posjeduje dobre veze s brodarskim agentima, poduzećima, carinskim ispostavama, osiguravateljskim kućama i ostalim sudionicima prijevoza.

Ovaj rad podijeljen je u 6 cjelina:

1. Uvod
2. Poslovi špedicije
3. Značajke intermodalnog prijevoza robe
4. Uloga špeditera u organizaciji intermodalnog prijevoza robe
5. Praktični primjer dopreme robe iz Kine
6. Zaključak

U drugom poglavlju definirana je špedicija, špediter, navedeni su osnovni špediterski poslovi, tarifno-konjuktorni, operativni i specijalni, koji su pobliže objašnjeni i navedene su i definirane skupine poslova koje ih sačinjavaju.

U trećem poglavlju navedeni su osnovni i značajni razlozi nastanka i razvoja intermodalnog prijevoza, navedene su njegove značajke, a uz to i zadaće, funkcije i prikazana je usporedba pojedinih načina prijevoza po količini prevezene robe i ostvarenim tonskim kilometrima od 2014. do 2018. godine.

U četvrtom poglavlju govori se o špediteru kao operatoru intermodalnog prijevoza te su navedeni i definirani FIATA ugovori potrebni za provedbu prijevoza, te su

definirani i podijeljeni svi INCOTERMS 2010 ugovori koji uređuju pravno-ekonomske odnose između kupca i prodavatelja, a uz sve to je objašnjeno i carinjenje robe koje je važno za sve vrste prijevoza.

U petom poglavlju pokazan je praktičan primjer dopreme, odnosno uvoza robe korištenjem intermodalnog transporta od skladišta u Xiamenu do skladišta u Zagrebu, a uz to je pokazana i potrebna prateća dokumentacija te je opisan sam prijevoz i što se radi s robom na pojedinim dijelovima transporta.

2. Poslovi špedicije

Špedicija je specijalizirana privredna djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme robe i drugim poslovima s tim u vezi. Stoga je špediter gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba koja se bavi organizacijom otpreme, dopreme, provoza robe svojih komitenata pomoću vozara, kao i drugim poslovima s tim u vezi. [1]

Izraz špedicija dolazi od latinske riječi „expedire“ što u doslovnom prijevodu znači „odriješiti“ odnosno „urediti“, dok se u praktičnoj primjeni prevodi s „otpremiti“, ili „otposlati“. Pojam „špedicija“ i „špediter“ različito su definirani u znanstvenim i stručnim djelima stranih i domaćih autora. U praksi se češće koristi naziv špediter, špedicija, dok je naziv otpremništvo ponovno uveden kod nas i još nije toliko uobičajen. U praksi kao i u stručnoj literaturi koriste se oba izraza: špediter i otpremnik. [2]

Izrazi špedicija i špediter rabe se kao udomaćene riječi u praksi hrvatskih špeditera (otpremnika). Ova tvrdnja može se opravdati na činjenici da većina poduzeća, koja se isključivo ili pretežno bavi špediterskom, odnosno otpremničkom djelatnošću, u svojem nazivu ili podnazivu imaju potpun ili skraćen izraz „špedicija“ ili „špediter“. U nazivu tvrtka brojna hrvatska poduzeća imaju i izraz šped, a to su na primjer ova poduzeća: Croatia-šped, Centrašped, Zagrebšped, Hypošped, Eurošped, Transšped, Kvarneršped i drugi. [2]

Međunarodni špediter je gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba registrirana za obavljanje poslova vanjskotrgovinskog prometa, koja isključivo i u obliku stalnog zanimanja sklapa ugovore potrebne pri organiziranju otpreme (izvoza), dopreme (uvoza) i provoza (tranzita) robe svojih nalogodavaca s pomoću vozara i obavlja druge propisane ili uobičajene specijalne (sporedne) poslove i radnje u vezi s otpremom, dopremom i provozom robe: [1]

- u svoje ime i za tuđi račun (kao komisionar)
- u tuđe ime i za tuđi račun (kao agent ili zastupnik)
- u svoje ime i za svoj račun (kao samostalni gospodarstvenik).

Osnovni špediterski poslovi su poslovi koje špediter redovito obavlja i koji su neophodni za funkcioniranje špediterske djelatnosti. U osnovne špediterske poslove

spadaju operativni poslovi, tarifno – konjuktorni poslovi i specijalni špediterski poslovi. [1]

Glavni špediterski poslovi dijele se na:

- tarifno-konjuktorne i
- operativne.

2.1. Tarifno-konjuktorni poslovi

Tarifno-konjuktorni poslovi su oni koji se vežu na prodaju špediterskih usluga.

Tarifno-konjuktorni poslovi špeditera su: [3]

- istraživanje tržišta,
- akvizicija,
- ugovori i ponude,
- stručni savjeti i informacije,
- instradacija,
- refakcije, agentske provizije i
- reklamacije.

Tarifno-konjuktorni poslovi obuhvaćaju sve aktivnosti koje špediter, odnosno za to specijalizirani odjel špediterskog poduzeća, poduzima radi: [4]

- pružanja stručne pomoći komitentima,
- unapređenja tržišne pozicije te
- pružanja stručne podrške operativnom sektoru tvrtke.

2.1.1. Istraživanje tržišta

S gledišta špeditera, istraživanje tržišta zapravo znači prikupljanje informacija o poslovnim aktivnostima subjekata ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta. Subjekti ponude prijevoznih kapaciteta su terminali, robno-transportni centri, prijevoznici, luke itd., a subjekti potražnje prijevoznih kapaciteta su uvoznici i izvoznici. Brojni su potencijalni izvori poslovnih informacija, a neki od njih su: [4]

- osobni kontakti i poznanstva s poslovnim ljudima,
- korespondenti u inozemstvu,

- neposredni kontakti sa subjektima ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta,
- državne institucije i agencije te
- međunarodni sajmovi, prezentacije i organizirani skupovi poslovnih ljudi.

Prikupljene tržišne informacije pretpostavljaju osnovu za donošenje odluka u tekućem poslovanju, kao i za planiranje budućih poslovnih aktivnosti. [4]

2.1.2. Akvizicija

Akvizicija (lat. Equirire = pridobiti, privući) predstavlja skup aktivnosti koje špediter poduzima radi privlačenja i pridobivanja novih komitenata i novih poslova. Izbor i način provedbe tih aktivnosti odražava njegovu poslovnu filozofiju kao i strategiju nastupa na tržištu. Temeljne pretpostavke za uspješnu akviziciju su: [4]

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

2.1.3. Ponude i ugovori

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

Ugovor o obavljanju špeditorske usluge uređuje sve pojedinosti poslovnih odnosa špeditera i komitenta, a sadrži slijedeće osnovne elemente: [4]

- ugovorne strane,
- predmet ugovora,
- cijena i način obračuna,
- uvjeti plaćanja,
- datum stupanja na snagu, rok važnosti i otkazni rok,

- odredba o primjeni Općih uvjeta poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske te
- pečat i potpis ovlaštenih osoba kod ugovornih strana.

2.1.4. Stručni savjeti i informacije

Špediter je po prirodi svog posla vrstan poznavatelj i praktičar tehnologije prometa svih prometnih grana, kao i stručnjak za prometne, carinske te vanjskotrgovinske propise. Izuzev toga, špediter kroz svoje poslovanje ima stalan uvid u stanje ponude i potražnje na tržištu prijevoznih kapaciteta, kao i u aktualne uvjete odvijanja prijevoza roba u međunarodnom prometu. Stoga je špediter nezaobilazan konzultant pri određivanju optimalnog prijevoznog rješenja, postavljanja vanjskotrgovinskog posla u domeni carinskih propisa, te izradi vanjskotrgovinskih poslova, što u pravilu rezultira smanjenjem prijevoznih troškova i rizika koji iz prijevoza proizlaze, te povećanjem sigurnosti izvršenja preuzetih obveza glede isporuke odnosno preuzimanja robe. [4]

2.1.5. Intradacija

Intradaciju možemo definirati kao izbor optimalnog prijevoznog puta, prijevoznog sredstva, najpovoljnijeg načina prijevoza, odnosno tehnologije transporta i određivanje najpovoljnijeg vremena u kojem će roba biti otpremljena, dopremljena ili tranzitirana. Budući da pravo i odgovornost određivanja načina prijevoza ima ona stranka koja plaća prijevozne troškove, intradacija je kod izvršenja kupoprodajnog ugovora podijeljena ugovorenim paritetom isporuke robe. Špediter obavlja intradaciju na temelju sljedećih elemenata: [4]

- paritet isporuke,
- svojstva robe i ambalaže,
- rok isporuke odnosno preuzimanja robe,
- kalkulacija prijevoznih troškova,
- aktualno stanje ponude prijevoznih kapaciteta,
- aktualni uvjeti u međunarodnom prometu i mogućnost izvršenja prijevoza na zadanoj relaciji i
- mogući posebni zahtjevi nalogodavca.

Od više mogućih prijevoznih rješenja, špediter će na temelju ovih elemenata odrediti optimalno, tj. ono najpovoljnije za komitenta. Pritom do punog izražaja dolazi stručnost špeditera kao organizatora i tehnologa prijevoza. [4]

2.1.6. Refakcije, stimulacije, agentske provizije

Osim naknade koja špediteru pripada za obavljanje špeditorske usluge, on značajne prihode ostvaruje i temeljem svoje uloge organizatora prijevoza. Refakcija je povrat dijela ukupno plaćenih troškova prijevoza unutar određenog vremenskog razdoblja. Špediteri koji stalno otpremaju i dopremaju velike količine roba dobivaju i stimulaciju odnosno dodatnu nagradu ukoliko u određenom vremenskom razdoblju predaju na prijevoz ukupnu količinu robe koja prelazi određeni iznos. Provizija je naknada koju prijevoznik odobrava špediteru temeljem zaključenog agencijskog ugovora, kao nagradu za zapošljavanje prijevoznih kapaciteta. Ta naknada se obračunava u određenom postotku od ugovorene cijene prijevoza. [4]

2.1.7. Reklamacije

Nositelj prava iz ugovora o prijevozu ima pravo na povrat više naplaćenih prijevoznih troškova, kao i na naplatu drugih potraživanja koja su nastala temeljem ugovora o prijevozu. Reklamacije željeznici u pravilu podnosi špediter, bez obzira je li sam nositelj prava iz ugovora o prijevozu ili ih podnosi na temelju punomoći, u ime i za račun komitenta. Zahtjev za vraćanje više naplaćenih prijevoznih troškova podnosi se u pisanom obliku, Službi za kontrolu prihoda Željezničke uprave. U prilogu zahtjeva prilažu se sljedeće isprave: [4]

- duplikat teretnog lista, frankaturni način i druge isprave koje služe kao dokaz o plaćenim troškovima koje je platio pošiljatelj,
- teretni list i druge isprave o plaćanju prijevoznih troškova ako ih je platio primatelj,
- naziv tvrtke, adresu i broj računa na koji valja obaviti uplatu.

Reklamacije za naplatu drugih tražbina nastalih temeljem ugovora o prijevozu podnose se Službi robnog prometa, a u prilogu treba dostaviti: [4]

- teretni list ili duplikat teretnog lista i

- sve druge isprave kojima se dokazuje opravdanost reklamacije te dokaze o vrijednosti robe, o mjestu i o vremenu njezine predaje na prijevoz.

2.2. Operativni poslovi

Operativni poslovi su poslovi koje špediter obavlja u izvršenju dispozicije komitenta, tj. pri otpremi i dopremi roba u međunarodnom prometu. U praktičnoj realizaciji poslova špedicije uvijek su zastupljeni glavni elementi njihova tijeka i operativne tehnike, dok je obavljanje pojedinih radnji uvjetovano posebnostima potreba u svakom konkretnom slučaju dopreme, odnosno otpreme roba. [4]

Strukturu operativnih poslova čini niz funkcionalnih skupina radnji, u kronološkom slijedu vezanih uz pojedine faze izvršenja dispozicije komitenta, odnosno pojedine faze prijevoznog pothvata. Svaki postupak, odnosno radnja koju špediter u određenom trenutku poduzima proizlazi iz njegove uloge u prijevoznom pothvatu, dok je sam sadržaj i redoslijed tih radnji određen osnovnim obilježjem koje njegovom zadatku daje dispozicija komitenta. U tom smislu, struktura operativnih poslova može se sistematizirati prema sljedeća dva načela: [4]

1. Prema špediterevoj ulozi u prijevoznom pothvatu, operativne poslove čine sljedeće skupine radnji:
 - prijam dispozicije i pozicioniranje,
 - disponiranje,
 - zaključivanje prijevoznih kapaciteta,
 - ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava,
 - ugovaranje prekrcaja i skladištenja,
 - osiguranje robe u prijevozu,
 - predaja robe na prijevoz i ukrcaj,
 - prihvat robe i iskrcaj,
 - angažiranje inspekcijskih službi,
 - zastupanje u carinskom postupku i
 - aviziranje.
2. Prema osnovnom obilježju špediterova zadatka operativni poslovi svrstavaju se u sljedeće četiri skupine: [4]
 - poslovi uvoza,

- poslovi izvoza,
- poslovi provoza (tranzita) i
- sajamski poslovi.

2.2.1. Dispozicija i pozicioniranje

Jedan uvozni ili izvozni posao počinje, u pravilu, primitkom dispozicije od nalogodavca (uvoznika/izvoznika). Dispozicija predstavlja nalog i ovlaštenje špediteru za otpremu odnosno dopremu robe, zastupanje u carinskom postupku, kao i za obavljanje drugih radnji u svezi s tim. Ukoliko ne odbije dispoziciju, smatra se da je špediter preuzeo obvezu njezina izvršenja. Dispozicija se obično daje na posebnim obrascima koje špediteri sami sastavljaju i stavljaju na raspolaganje komitentima. Takvi formulari imaju polja koje uvoznik popunjava i na taj način daje nalog špediteru da organizira otpremu ili dopremu robe. Popunjavanjem polja u obrascu dispozicije komitent daje potrebne podatke špediteru kako bi špediter na osnovu njih mogao organizirati otpremu ili dopremu robe iz inozemstva na optimalan način. Dispozicija treba sadržati sve podatke koji su špediteru potrebni za njezino ispravno i pravodobno izvršenje. Osnovni podaci koje komitent navodi u dispoziciji su: [4]

- podaci o komitentu,
- podaci o primatelju,
- broj izvoznog, odnosno uvoznog zaključka,
- podaci o robi,
- partitet isporuke prema INCOTERMS-u,
- podaci o instradaciji,
- podaci o osiguranju,
- podaci o vrsti carinskog postupka i plaćanju carinskog duga i
- naputak za daljnju otpremu nakon carinjenja.

Za svaku primljenu dispoziciju špediter određuje jedinstveni broj, odnosno broj pozicije, pod kojim pošiljku uvodi u pozicijsku knjigu, odnosno u bazu podataka ako se evidencija vodi računalno. To je potrebno zbog toga što špediter svakodnevno otprema odnosno doprema velik broj pošiljaka te bi bez odgovarajuće evidencije bilo nemoguće upravljati mnoštvom podataka i postupaka vezanih uz svaku pošiljku. Nakon što je pošiljci dodijeljen broj pozicije, špediter pod tim brojem otvara pozicijsku

mapu, u koju ulaže svaku dokumentaciju u svezi s pošiljkom. Kako ne bi došlo do nekakvih nesporazuma, pogrešaka ili zamjene podataka, sva daljnja korespondencija u svezi s pošiljkom vodi se s pozivom na odnosni broj pozicije. [4]

2.2.2. Disponiranje

Pod pojmom disponiranje podrazumijeva se davanje naloga i uputa neophodnih za praktičnu provedbu prijevoza, subjektima koji su u to neposredno uključeni. Dok se pri instradaciji pošiljke određuju svi elementi bitni za izvršenje prijevoza, disponiranje prije svega znači koordinaciju uključenih subjekata u svrhu pravodobnog postupanja. Svrha disponiranja je da relevantni sudionici prijevoza dobiju odgovarajuće upute u skladu s instradacijom, kako bi se prijevoz odvijao nesmetano, bez nepotrebnih zastoja i u utvrđenim rokovima. Pritom treba imati u vidu da ugovoreni paritet isporuke i dispozicija komitenta određuju špediteru u kojem dijelu prijevoznog pothvata on nastupa kao organizator prijevoza i kao takav preuzima odgovornost. Time je također određen obuhvat i sadržaj disponiranja. [4]

Kod dopreme robe iz inozemstva, bilo da se radi o robi namijenjenoj uvozu ili daljnjoj otpremi u inozemstvo (primjerice lučkom tranzitu), špediter mora dati odgovarajuće upute - transportne instrukcije pošiljatelju (stranom dobavljaču odnosno njegovom špediteru). Točne i pravodobne transportne instrukcije neophodne su prije svega zbog usklađenja termina postavljanja prijevoznog sredstva na ukrcaj sa spremnošću robe za prijevoz, odnosno dopreme robe u luku sa spremnosti broda za ukrcaj, ako se radi o lučkom tranzitu. [4]

2.2.3. Zaključivanje teretnog prostora

U svezi s prethodno obavljenom instradacijom, špediter treba pravodobno na tržištu prijevoznih kapaciteta odabrati najpovoljnijeg prijevoznika i zaključiti (rezervirati) potreban teretni prostor za odgovarajući termin ukrcaja, odnosno otpreme. Radnje koje se pritom obavljaju i prateći dokumenti ovise o prometnoj grani prijevoza robe. [4]

U pomorskom prijevozu, u linijskoj plovidbi, prostor se zaključuje Zaključnicom broskog prostora (eng. Cargo Booking), a u slobodnoj plovidbi, brodski se prostor zaključuje ugovorom između brodarka i špeditera. U unutarnjoj linijskoj plovidbi prostor

se zaključuje u lučkom skladištu, bez prethodne rezervacije, a u slobodnoj plovidbi isto kao u pomorskom prijevozu. U zrakoplovnom prijevozu špediter najavljuje aviopošiljku službi robnog prometa aviokompanije u zračnoj luci otpreme. Vagonske se pošiljke u željezničkom prijevozu rezerviraju putem vagonske narudžbenice, a komadne pošiljke se predaju bez prethodne narudžbe. U cestovnom se prijevozu daje narudžba kamionskog prijevoza nakon što prijevoznik dostavi ponudu špediteru za određenu pošiljku. Ako špediteru odgovara ponuda, špediter šalje narudžbu prijevozniku. [4]

2.2.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava

Ugovaranje prijevoza špediteru predstavlja preduvjet za izvršenje svog osnovnog zadatka, a to je otprema odnosno doprema robe. Prilikom zaključivanja ugovora o prijevozu, špediter prema prijevozniku najčešće nastupa u svoje ime, a za račun komitenta te u tom smislu može biti naveden kao pošiljatelj u prijevoznoj ispravi. Špediter se također u prijevoznoj ispravi može pojaviti kao primatelj, odnosno stranka koju se obavješćuje o prispjeću robe. Praktični razlozi za to su višestruki: [4]

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

Prijevozna isprava u pomorskom prijevozu robe je brodska teretnica (eng. Bill of lading), u unutarnjoj plovidbi to je teretni list. Prijevozna isprava u međunarodnom zrakoplovnom prijevozu je zrakoplovni teretni list (AWB – Air Waybill). U međunarodnom željezničkom prometu prijevozna isprava je teretni list za međunarodni promet (CIM), isto kao i u cestovnom (CMR). [4]

U praksi prijevozne isprave se najčešće ispunjavaju od strane špeditera, dok drugi sudionici u prijevozu robe ovjeravaju isprave kojima potvrđuju da je određena faza prijevoznog procesa obavljena. [4]

2.2.5. Ugovaranje prekrcaja i skladištenja robe

Poslovi prekrcaja i skladištenja predstavljaju funkcionalni dio procesa dopreme odnosno otpreme roba. U tehnološkom i organizacijskom smislu, uloga ovih poslova sastoje se od: [4]

- obavljanje početno-završnih operacija,
- organizacija intermodalnog prijevoza,
- terminsko usklađenje pojedinih faza prijevoza i
- organizacija zbirnog prometa.

U organizaciji otpreme odnosno dopreme roba, kada za to postoji potreba, špediter ugovara obavljanje ovih usluga sa za to specijaliziranim poduzećima. Međutim, mnoga suvremena špediterska poduzeća raspolažu vlastitom infrastrukturom i transportno-manipulacijskim sredstvima, kojima samostalno obavljaju usluge prekrcaja i skladištenja, bilo za svoje operativne potrebe ili time nadopunjuju ponudu svojih usluga. [4]

2.2.6. Transportno osiguranje robe

Transportno osiguranje robe nije obvezatno. Špediter osigurava robu samo ako je komitent u dispoziciji to izričito zatražio. U tom smislu komitent treba navesti vrijednost osiguranja, relaciju i osigurane rizike. Ukoliko komitent nije naveo koje rizike treba osigurati, špediter je dužan osigurati samo osnovne transportne rizike. [4]

Špediter zaključuje ugovor o osiguranju u ime i za račun komitenta. Postupak se sastoji u tomu da špediter podnese osiguravatelju prijavu osiguranja sa svim podacima potrebnim za osiguranje. Temeljem primljene prijave osiguranja, osiguravatelj obračunava premiju osiguranja, izdaje policu osiguranja i dostavlja ju špediteru. Izdavanjem police, osiguravatelj potvrđuje da je ugovor o osiguranju zaključen. [4]

U slučaju nastanka štete, osiguranik mora o tome odmah obavijestiti osiguravatelja, odnosno njegovog zastupnika u mjestu gdje je šteta nastala, te poduzeti mjere zbog sprječavanja daljnjeg oštećenja osiguranog predmeta. Također, osiguranik je dužan sačuvati regresno pravo osiguratelja prema štetniku. Kako je korisnik osiguranja stvarni vlasnik robe, špediter podnosi odštetni zahtjev u njegovo ime i za njegov račun. Pri podnošenju odštetnog zahtjeva, špediter je dužan prezentirati

osiguravatelju sve podatke i dokumentaciju temeljem kojih se mogu utvrditi sve relevantne okolnosti štetnog događaja, kao i veličina štete. [4]

2.2.7. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj

Uloga špeditera u predaji robe na prijevoz, odnosno predaji robe prijevozniku, sastoji se u obavljanju funkcija pošiljatelja, odnosno krcatelja, bilo da to radi u svoje ime ili u ime pošiljatelja (komitenta). Roba koja se predaje na prijevoz mora biti spremna za prijevoz, tj. mora biti upakirana u transportnu ambalažu i predana prijevozniku kako to nalažu propisi odnosne prometne grane. Dokumenti i radnje koje špediter pritom obavlja ovise o prometnoj grani i tehnologiji prijevoza i ukrcaja, svojstvima robe, te o mogućim posebnim zahtjevima komitenta. [4]

2.2.8. Prihvat robe i iskrcaj

Uloga špeditera u prihvaćanju robe sastoji se u obavljanju funkcija primatelja, te organizaciji daljnje otpreme, tj. dostave robe primatelju. U prijevoznj ispravi često se kao primatelj navodi špediter ili ako prijevozna isprava glasi na stvarnog primatelja (korisnika robe), navodi se špediter kojeg treba izvijestiti o prispjeću robe. Prilikom obavljanja iskrcaja i prihvata robe špediter nastupa kao primatelj ili stranka koju se izvještava o prispjeću robe. Sam postupak kod iskrcaja, prihvata robe, te daljnja otprema primatelju, razlikuju se ovisno o prometnoj grani i tehnologiji prijevoza robe. [4]

2.2.9. Angažiranje inspekcijskih službi

Za uvoz i provoz roba određene vrste i namjene potrebno je odobrenje nadležnog ministarstva, odnosno propisana je kontrola robe od strane nadležne inspekcijske službe, koja se zavisno o vrsti robe obavlja odmah na graničnom prijelazu ili u mjestu carinjenja robe. Prijevoz pošiljaka takvih roba usmjerava se preko onih graničnih prijelaza na kojima su ustrojene odgovarajuće inspekcijske službe: [4]

- sanitarna inspekcija i
- fitosanitetska inspekcija.

2.2.10. Zastupanje u carinskom postupku

Za vrijeme carinskog postupka u međunarodnom prometu špediter zastupa svog komitenta, tj. nastupa kao njegov opunomoćenik. Nalog i ovlaštenje za zastupanje u postupku kod carinarnice špediter dobiva dispozicijom komitenta. Zastupanje u smislu Carinskog zakona može biti izravno (opunomoćenik djeluje u ime i za račun druge osobe) ili neizravno (opunomoćenik djeluje u svoje ime, a za račun druge osobe). Za obavljanje poslova u svezi s carinjenjem robe, špediter mora imati odobrenje Ministarstva financija. [4]

Potrebno je naglasiti da osim korisnika carinskog postupka i špediter odgovara za istinitost podataka koji se navode u svrhu obavljanja carinskog postupka, prije svega za ispravno svrstavanje robe prema carinskoj tarifi i obračun cijene. Pravodobnim i stručnim obavljanjem poslova u svezi s carinjenjem robe špediter ispunjava svoje funkcije na tri razine: [4]

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

2.2.11. Aviziranje

Pod pojmom aviziranje smatra se izvješćivanje komitenta o izvršenju pojedinih faza dopreme, otpreme, odnosno provoza robe. Radnje o kojima špediter izvješćuje komitenta su primjerice: [4]

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

- termin iskrcaja...

Osim samog izvješćivanja komitenta o kretanju pošiljke, aviziranje je bitno zbog pravodobnog poduzimanja svih radnji koje su neophodne za nesmetano odvijanje prijevoza, te za prihvata robe. [4]

2.3. Specijalni poslovi špeditera

Poslovi koje špediter obavlja u manjem opsegu kako bi upotpunio usluge koje pruža nazivaju se specijalni poslovi špeditera. U te poslove ubrajaju se: [4]

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

2.3.1. Kontrola kakvoće i količine robe

Kontrola kakvoće robe provodi se kod sirovina i poluproizvoda, dok to za industrijske proizvode (npr. TV uređaji) nije potrebno, jer takvi proizvodi imaju garanciju proizvođača, ateste ovlaštenih instituta ili izvršenu homologaciju. Kontrolu kakvoće provode samo ovlaštene institucije ili tvrtke koje imaju odgovarajući prostor, opremu i stručni kadar, a može i špediter ako zadovoljava navedene uvjete i ima odobrenje nadležnog državnog tijela. Kontrola kakvoće robe provodi se temeljem ugovora o provođenju kontrole između zainteresiranih stranaka i kontrolne organizacije pa se zato takav postupak naziva ugovornom kontrolom kakvoće. Uz ugovornu kontrolu kakvoće postoji i neugovorena kontrola koju propisuje država radi zaštite svojih proizvođača i kupaca. Na temelju izvršene kontrole, kontrolna organizacija izdaje certifikat o kakvoći robe. U slučaju da jedna ili obje stranke nisu zadovoljne certifikatom, mogu ga pobijati i zahtijevati ponovnu kontrolu ili vještačenje kako bi se utvrdila stvarna kakvoća robe. [4]

Kontrola količine robe provodi se različitim postupcima kao što su brojenje, vaganje, mjerenje i dr., a u pravilu se uvijek uzimaju kao relevantni podaci o količini robe oni podaci što ih je u prijevozu ispravu upisao prijevoznik. [4]

2.3.2. Uzimanje uzoraka

Uzimanje uzoraka mogu obavljati samo stručne osobe i ovlaštene za takvu vrstu poslova. Pod uzorkom se podrazumijeva manja količina robe uzeta iz veće količine, odnosno manji komad uzet od većeg komada. [4]

Uzorci se ne smiju uzimati tijekom putovanja, odnosno na usputnim postajama, nego samo na početnim ili završnim točkama putovanja ili na mjestu koje je ugovoreno za uzimanje uzoraka. Iz jedne pošiljke maksimalno se može uzeti količina do 3 kg, odnosno najviše 10 komada. Postupku uzimanja uzoraka moraju biti nazočni: osoba koja je ovlaštena za uzimanje uzoraka, predstavnik prijevoznika, carinik, a mogu biti prisutne i druge zainteresirane osobe. O provedbi postupka uzimanja uzoraka vodi se zapisnik koji potpisuju navedene tri osobe, uzorci se pakiraju, pečate i otpremaju na mjesto gdje će se utvrđivati kakvoća robe. [4]

2.3.3. Praćenje transporta

Na zahtjev komitenta može se organizirati praćenje transporta. To se provodi za visoko-vrijedne terete, specijalne (vangabaritne) terete, opasne terete i pri prijevozu živih životinja ako prijevoz traje dulje od 8 sati. Pri praćenju željezničkih vagona, jedan pratitelj može pratiti najviše tri vagona, a u cestovnom prometu, ovisno o dužini kolone ili broju vozila, može biti jedan do najviše tri pratitelja u posebnim automobilima. [4]

2.3.4. Doleđivanje robe

Doleđuje se lako pokvarljiva roba koja se prevozi interfrigo vagonima željeznicom. Postupak doleđivanja može se provoditi samo u željezničkim postajama koje imaju specijalne uređaje za doleđivanje i carinsku ispostavu. Postupku doleđivanja uz osobu koja ga provodi, obvezno je nazočan carinski radnik, a može biti nazočan i predstavnik špeditera ili druga zainteresirana stranka. [4]

2.3.5. Zastupanje u slučaju havarije

U pomorskom pravu, a također u pravu unutarnje plovidbe, razlikuju se dvije vrste havarije: generalne (zajedničke) i partikularne (zasebne). Zasebna havarija je svako oštećenje ili gubitak koji se dogodio brodu ili teretu nastupom događanja, koji je imao štetan utjecaj na brod ili teret. Štetu snosi onaj čija je stvar nastupom događaja oštećena. Generalna havarija je šteta ili trošak koji je zapovjednik broda razumno i namjerno nanio brodu ili ukrcanom teretu u cilju spašavanja broda i tereta od istodobne i ozbiljne zajedničke opasnosti. Tako učinjene štete i troškove nadoknađuju zajednički svi interesenti koji su sudjelovali u tom pomorskom pothvatu, razmjerno koristi koju su od toga imali. [4]

2.3.6. Naplata robe

Naplata robe naziva se i naplata pouzećem. To je realizacija posla kod otpošiljanja manjih pošiljaka pri čemu špediter ima zadaću otpremiti pošiljku do primatelja i prilikom primopredaje naplatiti vrijednost robe. Špediteri to najčešće realiziraju preko svojih korespondenata u inozemstvu, koji prispjelu pošiljku različitim prijevoznim sredstvima otpremaju na adresu i naplaćuju fakturirani iznos. Glavnom špediteru za realizaciju i ustupanje dijela posla korespondent isplaćuje proviziju. [4]

2.3.7. Leasing poslovi

Pod leasingom prijevoznih sredstava i kontejnera podrazumjeva se sklapanje ugovora o leasingu, tj. uporabi tih sredstava uz plaćanje naknade za leasing, koja se sastoji od troškova leasinga, amortizacije prijevoznog sredstva i dobiti leasing kompanija. Danas se u svijetu nalazi preko 60 posto svih transportnih sredstava i kontejnera u vlasništvu leasing kompanija. [4]

3. Značajke intermodalnog prijevoza robe

Kako bi se lakše pojasnilo što je intermodalni sustav potrebno je isti podijeliti na dva podsustava. Prvi sustav predstavlja fizički sustav koji čine infrastruktura i transportna oprema. Sastoji se od čvorova i linija koji zajedno tvore infrastrukturu. Takva mreža sastavljena od linija i čvorova čini intermodalnu transportnu mrežu. Linije su u međusobnoj ovisnosti o transportnim oblicima kao što su ceste, željeznice i plovni putovi. Čvorovi predstavljaju intermodalni terminali, kao što su luke i aerodromi. [5]

Linije uključuju sljedeće transportne modove (oblike): cestovni transport, željeznički transport, pomorski transport, unutarnje plovne putove te zračni promet. Drugi podsustav je usluga, koji pruža usluge unutar intermodalnoga transportnog sustava. Uslužni sudionici predstavljaju drugu grupu koja uključuje kompanije i organizacije pružatelja usluga, kao što su špediteri, pomorski prijevoznici, i dr. Navedeni sudionici omogućuju prijevoz između čvorova fizičke intermodalne transportne mreže te daju i druge usluge, kao što je distribucija, skladištenje i administracija. [5]

Osnovni razlozi nastanka i razvoja intermodalnog prijevoza: [5]

- bolja iskoristivost onog oblika prijevoza koji po svojim eksploatacijsko-tehničkim značajkama je najpogodniji za konkretan prometni zahtjev,
- potreba za povezivanjem velikog broja prostorno rasprostranjenih pošiljatelja i primatelja robe,
- veliki troškovi prijevoza po jedinici pojedinih vrsta prometa,
- zaštita životne sredine tijekom prijevoza opasnih materijala i od negativnog utjecaja cestovnog prometa,
- povećanje razine pouzdanosti isporuke,
- lakše obilježavanje, identificiranje i praćenje robe.

Značajni razlozi za korištenje intermodalnog transporta su jeftina cijena prijevoza i bolje organizirana logistička struktura. Sam sustav intermodalnog prijevoza također podrazumijeva i uporabu specijaliziranih manipulativnih jedinica, kao što su kontejneri i druga njemu prilagođena sredstva te mrežu terminala koja su svojevrsna transferna točka prometnih modova i infrastrukture. [5]

Intermodalni transportni lanac je svojevrsni nositelj sveukupne fizičke realizacije tokova robe te na taj način povezuje različite načine prijevoza, kako je simbolički prikazano na Slici 1.



Slika 1. Intermodalni prijevoz

Izvor: <http://www.proago.hr/main/wp-content/uploads/Logistic-1.jpg> (srpanj 2020.)

U tom lancu terminal čini osnovnu točku promjene načina prijevoza te su stoga oni prijelazna točka za različite kombinacije načina prijevoza. Intermodalni transportni lanac sastoji se od spajanja, promjene načina prijevoza, povezivanja i razdvajanja. Promjena načina prijevoza je bitan proces u intermodalnom transportnom lancu. [5]

Prednost intermodalnog transporta je ta što omogućuje u jednom putovanju kombinaciju specifičnih prednosti svake transportne grane: fleksibilnost cestovnog prijevoza, veliki kapacitet željeznice i niske troškove prijevoza unutarnjim plovnim putevima i morem, na najbolji mogući način. [6]

Značajke intermodalnog prijevoza su: [6]

- roba, odnosno prijevozni supstrat prevozi se u standardiziranoj prijevoznoj jedinici, kao što su kontejner - izmjenjivi kamionski sanduk, cestovna prikolica, kompletna cestovna teretna vozila, poluprikolica (Slika 2.),

- u njemu sudjeluju najmanje dvije prometne grane,
- pretovar prijevoznih jedinica bez pretovara sadržaja uz pomoć suvremene pretovarne mehanizacije,
- neprekinuti niz prijevoznih operacija,
- pretežni dio prijevoznoga puta odvija se željeznicom, morem ili unutarnjim plovnim putevima,
- što kraći cestovni odvoz - dovoz od terminala do daljnje korisnika.



Slika 2. Osnovne intermodalne teretno manipulacijske jedinice

Izvor: [http://e-student.fpz.hr/Predmeti/I/Integralni i intermodalni sustavi/Novosti/vjezbe \(6\).pdf](http://e-student.fpz.hr/Predmeti/I/Integralni_i_intermodalni_sustavi/Novosti/vjezbe_(6).pdf)
(srpanj 2020)

Kao što je navedeno, jedna od glavnih značajki intermodalnog prijevoza je što veći prijevoz robe željeznicom, pomorskim putem, unutarnjim plovnim putevima i zrakom, a što manje cestovnim načinom transporta kako bi se cesta rasteretila. Bez intermodalnog prijevoza, cestovni transport bio bi još izraženiji, a ostali načini prijevoza ne bi ni bili toliko primjenjivi.

U Tablici 1. prikazani su odnosi prevezene robe između različitih prijevoznih grana: cestovni prijevoz, željeznički prijevoz, pomorski i obalni prijevoz, prijevoz na unutarnjim vodnim putovima i zračni prijevoz. U Tablici 2. prikazani su odnosi prevezenih tonskih kilometara istih prijevoznih grana na temelju podataka iz Državnog zavoda za statistiku u Republici Hrvatskoj.

Tablica 1. Prikaz odnosa prevezene robe od 2014. do 2018. godine različitih prijevoznih grana u Republici Hrvatskoj

Godina	Cestovni prijevoz/ Prevezena roba [tis. t]	Željeznički prijevoz/ Prevezena roba [tis. t]	Pomorski i obalni prijevoz/ Prevezena roba [tis. t]	Prijevoz na unutarnjim vodnim putovima/ Prevezena roba [tis. t]	Zračni prijevoz/ Prevezena roba [tis. t]
2014.	66 146	10 389	20 335	491	3
2015.	66 491	9 939	21 376	566	2
2016.	72 503	9 985	20 951	677	2
2017.	72 329	12 178	19 579	574	2
2018.	73 997	13 444	19 435	591	2

Izvor: [7]

Tablica 2. Prikaz odnosa ostvarenih tonskih kilometara od 2014. do 2018. različitih prijevoznih grana u Republici Hrvatskoj

Godina	Cestovni prijevoz/ Tonski kilometri [mil]	Željeznički prijevoz/ Tonski kilometri [mil]	Pomorski i obalni prijevoz/ Tonski kilometri [mil]	Prijevoz na unutarnjim vodnim putovima/ Tonski kilometri [mil]	Zračni prijevoz/ Tonski kilometri [mil]
2014.	9 381	2 119	107 709	42	2.1
2015.	10 439	2 183	122 223	40	1.9
2016.	11 337	2 160	113 103	45	1.8
2017.	11 833	2 592	108 191	34	1.6
2018.	12 635	2 743	106 655	44	1.6

Izvor: [7]

Na temelju podataka prikazanih u tablici vidljiva je neravnomjerna raspodjela prometa u kojem „glavnu riječ“ ima cestovni prijevoz robe koji je i dalje dominantan u Republici Hrvatskoj u odnosu na ostale ekonomičnije i adekvatnije načine prijevoza ponajviše zbog svoje fleksibilnosti te je vidljiv rast i u prevezenoj robi kao i prevezenim tonskim kilometrima koji bi se primjenom intermodalnog prijevoza trebali konstantno smanjivati i stoga struktura robnih tokova nije zadovoljavajuća.

Promatrajući omjer prevezene robe u tisućama tona i ostvarenih tonskih kilometara (mil) uočljivo je da je najefikasniji i najučinkovitiji pomorski i obalni prijevoz robe koji je u pravilu u porastu u 21. stoljeću u RH. Ogromne razlike u tonskim kilometrima trebale bi dovesti do prijelaza s cestovnog na pomorski prijevoz zbog kvalitetnije protočnosti i smanjenja emisije štetnih plinova cestovnih teretnih vozila. Također, zračni prijevoz, kao najbrži način prijevoza s velikom količinom prijevoznih kapaciteta, trebao bi se puno više koristiti.

Intermodalni prijevozni sustav mora biti siguran, raspoloživ, dostupan, trajan, odgovoran, povoljan i transparentan. [6]

3.1. Zadaće intermodalnog prijevoza

Zadaća intermodalnog transporta očituje se u: [6]

- uklanjanju sistemskih nedostataka željezničkog teretnog prijevoza, kao što su neelastičnost, krutost, nemogućnost otpreme od „vrata do vrata“,
- spajanju komparativne prednosti željezničkog i cestovnog teretnog prijevoza u optimalnu cjelinu korisnika prijevoza - željeznički prijevoz: velike udaljenosti, masovni prijevoz - cestovne prednosti: fleksibilni dostavni kamionski prijevoz od terminala do vrata,
- zaštiti okoliša, uštedi energije, smanjenju eksternih troškova koji su posljedica transportnih djelatnosti.

3.2. Funkcije intermodalnog prijevoza

Funkcije intermodalnog transportnog lanca sastoje se od sljedećih elemenata: [6]

- kompozicije,
- povezivanja,
- izmjene (promjene transportne grane) i
- dekompozicije (razdvajanja).

Kompozicija je postupak prikupljanja i združivanja (konsolidacije) tereta na terminalu koji pruža intermodalno sučelje, između lokalnog/regionalnog distribucijskog sustava i nacionalnog/međunarodnog distribucijskog sustava. U idealnom slučaju, roba različitih dobavljača združuje se u centru, kako bi se mogla dalje otpremiti transportnom granom velikog kapaciteta poput željeznice ili pomorskog prijevoza. Kako cestovni prijevoz nudi veliku fleksibilnost u usluzi od vrata do vrata, on ujedno predstavlja dominantnu granu na kopnu. U postupku kompozicije uključene su i aktivnosti pakiranja i skladištenja koje su usko povezane s funkcijom proizvodnje. [8]

Povezivanje uključuje združene robne tijekomove različitih transportnih grana kao što je željeznica ili kontejnerski brod, a mogu se koristiti i kolone kamiona, odnosno tegljača s poluprikolicom, između barem dva terminala, na području nacionalnog ili internacionalnog distributivnog sustava. Efikasnost veze uglavnom proizlazi iz ekonomije razmjera, kao što su post-panamax kontejnerski brodovi ili plato vagoni na koje se mogu ukrcati po dva kontejnera.

Izmjena je najvažnija intermodalna funkcija, a ostvaruje se na terminalu koji treba osigurati učinkovit kontinuitet unutar transportnog lanca. Ovi terminali su dominantni u okviru nacionalnih i internacionalnih distributivnih robnih centara, s lukom kao najistaknutijim primjerom.

Kad roba stigne na terminal blizu odredišta ona se razdvaja u manje pošiljke za transfer do lokalnih ili regionalnih robno distributivnih centara. Ova je funkcija povezana s funkcijom potrošnje.

4. Uloga špeditera u organizaciji intermodalnog prijevoza robe

Bitna značajka intermodalnosti je zapravo u odgovornosti operatera intermodalnog prijevoza, koji na temelju konvencije, UNCTAD/ICC pravila ili nekih drugih sličnih autonomnih kodifikacija u intermodalnog prijevozu (FIATA standardni uvjeti iz 1992. godine) na sebe preuzima odgovornost za robu, od trenutka njenog preuzimanja od isporučitelja ili opunomoćene treće osobe do trenutka isporuke primatelju ili propisanoj trećoj osobi. [4]

Špediter kao operator intermodalnog prijevoza je osoba koja djeluje u svoje ime i za svoj račun, ali istovremeno djeluje putem druge osobe, koja u njegovo ime ugovara tijekom intermodalnog prijevoza. U tom slučaju, špediter djeluje kao nalogodavac, a ne kao agent ili posrednik. Potpisivanjem ugovora o intermodalnom prijevozu špediter na sebe preuzima sve funkcije (organizatora, koordinatora i poduzetnika cijele palete usluga) unutar procesa intermodalnog prijevoza. Kod takvog načina prijevoza pojavljuje se više sudionika, a sve odgovornosti snosi špediter. Svrha je, prije svega, zaštititi interese korisnika takve vrste prijevoza. Špediter preuzima svu odgovornost za prijevoz robe od trenutka njenog preuzimanja od isporučitelja do isporuke primatelju. U tom slučaju moglo bi se reći da špediter odgovara za robu "door to door". S izdanom FIATA FBL teretnicom za intermodalni prijevoz špediter preuzima odgovornost da će izvršiti ili omogućiti izvršenje intermodalnog prijevoza. Prema uvjetima FIATA FBL teretnice, špediter odgovara za usluge svih sudionika u procesu intermodalnog prijevoza. U slučaju gubitka robe, njezinog oštećenja ili kašnjenja pri isporuci, ako želi biti oslobođen odgovornosti špediter kao operator intermodalnog prijevoza mora dokazati da nije kriv. [4]

4.1. Fiata dokumenti

FIATA (franc. „Federation internationale des Associations de Transitaires et Assimiles“, engl. Internation Federation of Freight Forwarders Associations“) je Međunarodni savez špediterskih udruženja, kojeg su 31.5.1926. u Beču osnovali međunarodni špediteri. 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. [9]

Kroz zadnja 4 desetljeća FIATA-ino djelovanje najuočljivije je kroz dokumente i obrasce koje je donijela sa svrhom pojednostavljivanja rukovanja robom za vrijeme prijevoznog procesa i izvršenja dopreme robe do krajnjeg odredišta. [9]

FIATA dokumenti:

- FIATA FCR – Forwarders Certificate of Receipt (FIATA špediterska potvrda) ,
- FIATA FCT – Forwarders Certificate of Transport (FIATA špediterska transportna potvrda),
- FWR – FIATA Warehouse Receipt (FIATA skladišna potvrda),
- FBL – negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (prenosiva FIATA teretnica za intermodalni prijevoz),
- FIATA SDT – Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods (potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe) i
- FFI – FIATA Forwarding Instructions (FIATA špediterske usluge). [9]

FCR je FIATA-ina špediterska potvrda kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu primio robu u naizgled ispravnom stanju radi daljne otpreme. Ne sadrži ugovor o prijevozu i nije prenosiva. Na licu FCR dokumenta ne mora biti navedena luka ukrcaja, luka iskrcaja i datum ukrcaja. Izdaje se i koristi u slučajevima kašnjenja originalnih prijevoznih isprava ili za potrebe naplate potraživanja od kupca putem dokumentiranog akreditiva. Komplet dokumenta FIATA FCR ima pet listova (original i četiri kopije), a na poleđini svih listova tiskani su nacionalni uvjeti poslovanja međunarodnih špeditera, kao samostalni izvor prava. [4]

FCT je FIATA-ina transportna potvrda kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu, u točno određenom prijevoznom sredstvu u prividno ispravnom stanju primio robu radi daljnje otpreme. Ne sadrži ugovor o prijevozu. Ova potvrda još se naziva pravom transportnom ispravom što znači da može zamijeniti svaku originalnu prijevoznu ispravu u bilo kojoj grani prometa, s tim da u pomorskom prometu zamjenjuje originalnu teretnicu, ali ne može biti prenosiva (odnosno utrživa). Komplet dokumenta FIATA FCT ima pet listova (original i četiri kopije), a na poleđini svih listova tiskani su nacionalni uvjeti poslovanja međunarodnih špeditera, kao samostalni izvor prava. [4]

FWR je FIATA-ina skladišna potvrda je vrijednosni, prenosivi dokument, osim ako na njoj nije izričito navedeno da je neprenosiva (tada na njoj piše "not negotiable" ili "non negociabile"). Ovom potvrdom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu, u određenom skladištu uskladištio robu u prividno ispravnom stanju. Roba se može isporučiti samo na temelju originalnog dokumenta. Ako je potvrda neprenosiva, onda služi kao obična skladišna potvrda. Komplet dokumenta FWR ima dva lista. Na prvom listu sadrži važnije podatke i informacije, na drugoj stranici su odjeljci o dodjeli robe i prijenosa vlasništva. [4]

FBL (Prilog 1.) je FIATA-ina teretnica za intermodalni prijevoz koja služi kako bi se izbjeglo uspostavljanje više prijevoznih isprava bez obzira na broj korištenih prijevoznih sredstava različitih prometnih grana. FBL je utrživa (negocijabilna) teretnica, osim ako nije označena kao neutrživa (nenegocijabilna). Utrživa FBL daje pravo vlasništva nad robom i posjednik takve teretnice indosiranjem stječe pravo prijema robe ili izvršenje prijenosa vlasništva nad robom. Uključuje ugovor o prijevozu. Prilikom upotrebe FBL-a postoje dva načina obračuna prevoznine. Jedan je da izdavatelj isprave izračuna prevozninu u cijelosti, a drugi da svaki prijevoznik obračunava i upisuje u ispravu svoj dio prevoznine. Komplet dokumenata FBL ima šest listova, od toga dva plava i četiri bijela lista. Na poleđini svakog lista nalaze se standardni uvjeti za intermodalni transport (na prva dva lista na engleskom, na ostalima na nacionalnom jeziku). [4]

SDT je FIATA-ina potvrda za prijevoz opasnog tereta kojom špediter potvrđuje da je roba koja spada u kategoriju opasnog tereta sukladno međunarodnim konvencijama i normama za prijevoz opasnog tereta pravilno pakirana te da se može miješati i prevoziti s drugim vrstama robe bez opasnosti za ljude i okolinu. Na poleđini svih SDT listova je naznačena klasifikacija opasne robe po rezredima u skladu s propisima o prijevozu opasnih tvari: [4]

- ADR (cestovni prijevoz),
- RID (željeznički prijevoz),
- IMDG (pomorski prijevoz),

FFI je obrazac s 21 rubrikom u koji špediterov komitent, odnosno nalogodavac, upisuje sve bitne upute i instrukcije koje su špediteru potrebne za kvalitetno obavljanje konkretnog posla. Rubrike su: pošiljatelj robe (adresa), primatelj (adresa),

špediter (adresa), količina i težina robe (bruto i neto), opseg i način pakiranja, označavanje pošiljke, prijevozna sredstva (prometne grane), uvjeti predaje robe, uvjeti plaćanja, transportno osiguranje te osiguranje rizika. [4]

4.2. INCOTERMS

INCOTERMS, eng. International Commercial Terms su međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina, eng. International rules for the interpretation of trade terms koja uređuju pravno-ekonomske odnose između kupaca i prodavatelja u međunarodnoj trgovini glede prijenosa rizika i troškova pri isporuci robe s jedne na drugu ugovornu stranu, čiji je cilj osigurati jedinstveno tumačenje termina koji se pojavljuju pri prodaji robe, a kojima se regulira prijelaz rizika i troškova između kupca i prodavatelja. [10]

INCOTERMS uređuju pitanja vezana za: [10]

- predaju robe (u skladištu – prvom prijevozniku – na odredištu itd.),
- obavljanje carinskih formalnosti,
- osiguranje robe u prijevozu,
- pribavljanje prijevoznog sredstva,
- pribavljanje posebnih isprava koje prate robu (uvjerenje o porijeklu proizvoda, fitosanitarni certifikati, certifikati o obavljenoj kontroli robe),
- pakiranje robe,
- podjelu troškova između prodavatelja i kupca i sl..

INCOTERMS ne određuju trenutak prelaska vlasništva na robu ni raspolaganja robom, lako mogu biti vodič za sklapanja ugovora o npr. prijevozu ili osiguranju (ne primjenjuju se na ove ugovore, već samo na ugovor o kupoprodaji), oni nisu zakon i mogu biti dio ugovora, ali nisu cijeli ugovor. [10]

INCOTERMS 2010 se dijele u 4 skupine: [10]

- “E” skupina – prodavatelj isporučuje robu na mjestu koje on imenuje ili stavlja robu na raspolaganje kupcu u svojim prostorijama
- “F” skupina – prodavatelj isporučuje robu na mjestu koje odredi kupac

- “C” skupina – Prodavatelj je odgovoran za sve troškove ali ne i rizike , oštećenja ili dodatne troškove nastale nakon isporuke povezane s isporukom robe na imenovano mjesto u zemlji destinacije
- “D” skupina – Prodavatelj je odgovoran za sve troškove i rizike povezane s isporukom robe na imenovano mjesto u zemlji destinacije.

Zajedno čine 11 pariteta koji su: [10]

- Pomorski prijevoz i unutarnja plovidba: FAS, FOB, CFR, CIF
- Bilo koji oblik prijevoza: EXV, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP

U prvom skupni nalazi se samo jedna klauzula – EXW.

EXW – “ex works” (iz tvornice, “franko” tvornica) gdje: [10]

- prodavatelj se oslobađa svoje obveze da isporuči robu onog trenutka kada stavi robu na raspolaganje kupcu u svojim prostorijama (tzv. izdvajanje stvari),
- ne postoji obveza ukrcaja i obavljanja izvoznog carinjenja,
- ne postoji obveza osiguranja robe,
- trošak i rizik ukrcaja snosi kupac,
- kupac sam pribavlja prijevozno sredstvo.

Druga (F) skupina - FCA, FAS, FOB

FCA – (franco carrier - franko prijevoznik uz imenovano mjesto) gdje: [10]

- prodavatelj se oslobađa svoje obveze kada robu isporuči na mjestu koje je imenovao kupac,
- prodavatelj obavlja izvozno carinjenje,
- prijevoznika određuje kupac,
- ako se isporuka zbiva u prostorijama prodavatelja on odgovara za rizik oštećenja tijekom utovara (nadogradnja klauzule EXW),
- ako se isporuka zbiva na nekom drugom mjestu prodavatelj ne snosi rizik utovara,
- ne postoji obveza osiguranja robe od strane prodavatelja.

FAS - (free alongside ship – slobodno uz bok broda) uz imenovanje luke ukrcaja gdje: [10]

- primjenjuje se samo u slučaju kada se radi o pomorskom prijevozu,
- prodavatelj se oslobađa svoje obveze kada isporuči robu uz bok broda,
- prodavatelj mora obaviti izvozno carinjenje (novo – 2000) pribaviti sve dozvole i isprave o svom trošku,
- kupac snosi sve rizike i troškove od postavljanja robe uz bok broda,
- prodavatelj nema obvezu osigurati robu.

FOB – free on board (franko brod) uz imenovanu luku ukrcaja/otpreme gdje: [10]

- prodavatelj se oslobađa obveze kada isporuči robu, a to znači kada roba bude ukrcana na brod u luci ukrcaja,
- zamišljena linija brodske oplata (Incoterms 2000),
- svi troškovi i rizik od tog momenta prelaze na kupca,
- ako brodski teret padne prije nego što je prešao brodsku oplatu rizik je na prodavatelju,
- trošak ravnjanja tereta na palubi broda je na kupcu,
- prodavatelj obavlja izvozno carinjenje.

Treća (C) skupina CFR, CIF, CPT, CIP

CFR – cost and freight – troškovi i vozarina uz imenovanje luke odredišta [10]

- npr. CFR Bombay,
- rizik prelazi u trenutku ukrcaja robe u polaznoj luci (npr. Rijeka), kao što je slučaj i kod FOB-a,
- troškove i vozarinu prodavatelj snosi do Bombaya,
- prodavatelj obavlja izvozno carinjenje robe,
- prodavatelj ne osigurava robu.

CIF – cost, insurance, freight – trošak osiguranje i vozarina uz naznaku mjesta/luke odredišta [9]

- rizik na robi prelazi u trenutku ukrcaja (isto kao kod FOB-a),
- prijevoz do luke ukrcaja – također prodavatelj,
- troškovi prijevoza do luke ukrcaja – također prodavatelj (Incotermsa 2000),
- izvozno carinjenje – također prodavatelj,
- vozarina do mjesta opredjeljenja,
- prodavatelj sklapa ugovor i sa osigurateljem s minimalnim pokrićem rizika,

- često se ugovara kod dokumentarnog akreditiva.

CPT - Carriage paid to – vozarina plaćena do

- kao klauzula CFR samo uobičajena za nepomorske grane prijevoza,
- rizik u trenutku ukrcaja u to prijevozno sredstvo (kamion, avion),
- izvozno carinjenje na prodavatelju,
- nema obveze osiguranja od strane prodavatelja.

CIP – carriage, insurance paid to – vozarina i osiguranje plaćeni do uz naznaku mjesta odredišta [10]

- Slična klauzuli CIF,
- Obveze su iste kao i kod CPT, samo je još pridodana obveza osiguranja robe od minimalnih rizika,
- često se ugovara kod dokumentarnog akreditiva.

Četvrta (D) skupina DAT, DAP, DDP

DAT - delivered at terminal (isporučeno na terminal), [10]

- prodavatelj snosi trošak prijevoza do naznačenog terminala u luci odredišta,
- prodavatelj mora iskrcati robu i isporučiti je stavljanjem na raspolaganje kupcu u imenovanom terminalu u dogovoreno vrijeme,
- rizik i trošak na prodavatelju do isporuke robe.

DAP – delivered at place (isporučeno na mjestu) [10]

- prodavatelj stavlja robu na raspolaganje kupcu na dolaznom prijevoznom sredstvu pripremljeno za iskrcaj na odredištu,
- prodavatelj snosi trošak i rizik dok roba nije isporučena.

DDP – delivered duty paid (isporučeno ocarinjeno uz naznaku mjesta odredišta) [10]

- sve troškove i rizike snosi prodavatelj,
- roba je uvezno ocarinjena,
- neistovarena na prijevoznom sredstvu na imenovanom mjestu odredišta.

4.3. Carinjenje robe

U Carinskom zakonu, dane su definicije pojmova koji se rabe u službenoj carinskoj terminologiji, a to su: [3]

- 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 ili izvozne carine. Carinski dug uključuje i PDV,
- carinski nadzor: opće mjere koje poduzima carinska uprava da bi se osigurala provedba carinskih i durgih 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, provjera vjerodostojnosti i istinitosti isprava podnesenih u carinskome postupku i slično,
- carinska deklaracija: radnja ili isprava kojom osoba u propisanu obliku i na propisan način zahtijeva da se roba stavi u neki od carinskih postupaka,
- 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 i
- puštanje robe: radnja kojom carinarnica odobrava raspolaganje robom u skladu s uvjetima odobrenoga postupka.

Carinska tarifa je sustav nazivlja i brojčanog označavanja robe u carinskom postupku, te pravila o raspoređivanju pojedine robe u tom sustavu. Izrađena je u skladu s Međunarodnom konvencijom o usklađenom sustavu nazivlja i brojčanog označavanja robe (harmonizirani sustav - HS). [3]

Radi lakšeg snalaženja pri razvrstavanju roba i određivanju odgovarajućeg tarifnog broja, Carinska tarifa je podijeljena na određeni broj: [3]

- odsjeka (primjerice Odsjek II – Biljni proizvodi) i
- poglavlja (primjerice Poglavlje 7 – Jestivo povrće, neko korijenje i gomolji).
prez

u okviru kojih su dani: [3]

- tarifni brojevi (primjerice 0701 – krumpir, svjež ili rashlađen) i

- tarifne oznake (primjerice 0701 10 00 – sjemenski). Uz tarifnu oznaku dana je jedinica mjere (primjerice kg) i stopa carine (primjerice 5%). prez

Od pristupanja EU primjenjuje se Kombinirana nomenklatura (eng. Combined nomenclature, CN), koja istodobno pokriva zahtjeve Zajedničke carinske tarife EU, vanjskotrgovinske statistike i drugih politika koje se primjenjuju u trgovini s trećim zemljama. [3]

Carinska vrijednost robe (carinska osnovica) određuje se radi primjene carinske tarife i predstavlja osnovicu za obračun carine koja se plaća pri uvozu, odnosno izvozu određene robe. Svota carine utvrđuje se primjenom carinske stope propisane carinskom tarifom na carinsku vrijednost robe. Carinska vrijednost uvezene robe je njezina transakcijska vrijednost, tj. stvarno plaćena cijena robe, uvećana za sve troškove koje snosi kupac, a koji nisu uključeni u stvarno plaćenu cijenu, kao što su: [3]

- provizija i naknade posredovanja, osim kupovne provizije,
- troškovi ambalaže koja se u svrhu carinjenja smatra jedinstvenim dijelom određene robe,
- troškovi pakiranja bilo da se radi o radnoj snazi ili materijalu,
- troškovi prijevoza uvezene robe do luke ili mjesta ulaska u carinsko područje EU
- troškovi ukrcaja, iskrcaja i troškove rukovanja povezane s prijevozom uvezene robe do luke ili mjesta ulaska u carinsko područje EU,
- troškovi osiguranja do ulaska u carinsko područje EU.

Sva roba koja se uvozi u carinsko područje EU, mora se na propisan način prijaviti graničnoj (ulaznoj) carinarnici. Taj se postupak naziva podnošenje robe, a uključuje podnošenje carinske deklaracije, carinsku provjeru robe odnosno provjeru carinskih obilježja, te zaprimanje deklaracije. Carinska deklaracija podnosi se elektronski, preko portala CURH-a. Za potrebe dokumentarne kontrole, prilažu se prijevozni dokumenti i fakture, a ovisno o vrsti i namjeni robe i drugi dokumenti koji prate robu, primjerice veterinarski, sanitarni i fitosanitetski certifikat. Podnošenjem carinarnici, roba se stavlja pod carinski nadzor i njome se ne može slobodno raspolagati sve do okončanja carinskog postupka i naplate uvozne carine. Ukoliko se uvozno carinjenje

ne obavlja kod ulazne carinarnice, roba se stavlja u provozni postupak, tj. pod carinskim nadzorom upućuje se određenoj carinarnici radi uvoznog carinjenja. [3]

Postupak carinjenja robe uključuje sljedeće osnovne radnje:

- provjera dokumentacije potrebne za obavljanje carinskog postupka,
- svrstavanje robe po carinskoj tarifi u svrhu carinjenja,
- određivanje carinske vrijednosti robe i obračun carine,
- podnošenje carinske deklaracije i drugih isprava u carinskom postupku,
- carinska provjera (pregled) robe i
- plaćanje carine odnosno polaganje carinske garancije. [3]

Carinska deklaracija podnosi se elektronski, preko portala CURH-a. U obrazac carinske deklaracije upisuju se podaci potrebni za provedbu određenoga carinskog postupka: [3]

- naziv i šifra carinarnice kojoj se roba prijavljuje za carinjenje,
- podaci o pošiljatelju, primatelju i deklarantu/zastupniku,
- podaci o prijevoznom sredstvu,
- podaci o vanjskotrgovinskom poslu: šifra vanjskotrgovinskog posla, zemlja podrijetla, paritet isporuke prema INCOTERMS-u, ukupna vrijednost robe po fakturi, valuta,
- šifra carinskog postupka,
- podaci o robi svrstanoj u tarifne stavke prema carinskoj tarifi, za svaki stavak posebno: trgovački naziv, šifra tarifnog stavka, količina u mjernoj jedinici, vrijednost, obračun carinskih davanja.

Za potrebe dokumentarne kontrole, u provedbi carinskog postupka prilažu se dokumenti potrebni za carinjenje robe: dispozicija, fakture, prijevozne isprave i drugi dokumenti, ovisno o vrsti carinskog postupka, te vrsti i podrijetlu robe. [3]

5. Praktični primjer dopreme robe iz Kine

Praktičan primjer odnosi se na uvoz robe intermodalnim putem iz Kine u Hrvatsku pri čemu je organizator prijevoza bila tvrtka DSV Hrvatska d.o.o.. U tablici 1. su prikazani najznačajniji parametri koji prate prijevoz grafičkih ploča za tisak.

Tablica 3. Podaci o prijevozu robe

POŠILJATELJ	Naziv skriven zbog Zakona o zaštiti podataka, sjedište Xiamen, Kina
PRIMATELJ	Naziv skriven zbog Zakona o zaštiti podataka, sjedište Zagreb, Hrvatska
ORGANIZATOR PRIJEVOZA	DSV Hrvatska d.o.o.
NAZIV ROBE	Grafičke ploče za tisak
KOLIČINA	24780.66 kg
TARIFNI BROJ	3701.3000
OBUJAM	39, 488 m ³
VRSTA TRANSPORTA	Intermodalni (pomorski i cestovni)
PAKIRANJE	Palete i kontejner
PARITET	FOB Xiamen
MJESTO UKRCAJA	Xiamen, Kina
MJESTO ISKRCAJA	Zagreb, Hrvatska
BROJ PALETA	39 (1200 x 1200)
BROJ KONTEJNERA	1 (40')
MJESTO CARINJENJA	C.I.Jankomir
OSIGURANJE ROBE	Da

Izvor: Izradio autor

U ovom praktičnom primjeru prikazana je organizacija dopreme robe, u ovom slučaju grafičkih ploča za tisak od Xiamena do Zagreba. Doprema grafičkih ploča počinje u pošiljateljevom skladištu u Xiamenu otkud roba putuje cestovnim putem do luke Xiamen pa nakon toga pomorskim putem do luke Rijeka i na kraju cestovnim

prijevozom odlazi do Zagreba. Glavnu ulogu u organizaciji prijevoza ima špediter čiji su poslovi objašnjeni na ovom primjeru.

Primatelj najprije šalje upit za prijevozom robe, u ovom slučaju DSV-u sa svim informacijama o robi. Također primatelj i organizator prijevoza se moraju dogovoriti i oko cijene kojom će prijevoz biti obavljen. Špediter obavlja instradaciju, odnosno odabire optimalni prijevozni put, prijevozna sredstva, najpovoljniji način prijevoza i određuje najpovoljnije vrijeme za dopremu robe. Nakon instradacije, špediter obračunava prijevozne troškove koje u ponudi šalje primatelju kako bi se mogao zaključiti ugovor o prijevozu između špeditera i komitenta.

Nakon toga špediter mora odabrati prijevoznika i zaključiti potreban teretni prostor za termin ukrcaja, odnosno iskrcaja sukladno s komitentovom dispozicijom. Pošto se radi o linijskoj plovidbi, prostor se zaključuje Zaključnicom broskog prostora (eng. Cargo booking note), a tarifa po kojoj brodar prevozi robu mijenja se svaki mjesec jer se tarife u pomorskom prometu ne objavljuju javno i nisu dostupne svima u jednakim uvjetima. Također, špediter sklapa ugovor o leasingu kontejnera, odnosno ugovor o upotrebi kontejnera uz plaćanje naknade za leasing jer ne raspolaže vlastitim kontejnerima. Kontejner koji se koristio u ovom prijevoznom pothvatu je 40' kontejner.

Primatelj i pošiljatelj su se u ovom slučaju dogovorili da će roba biti prevezena po FOB paritetu što znači da se prodavatelj oslobađa svoje obveze kada isporuči robu, tj. kada ista prođe zamišljenu liniju brodske oplate u luci ukrcaja, odnosno u luci Xiamen. Svi troškovi i rizik od tog trenutka prelaze na kupca, kao i trošak ravnjanja tereta na palubi broda, no prodavatelj je taj koji obavlja izvozno carinjenje.

Pošto se radi o robi visoke vrijednosti, primatelj zahtjeva da se roba tijekom prijevoza osigura. Budući da u dispoziji nisu navedeni relacija, rizik i osigurana vrijednost, špediter osigurava samo osnovne transportne rizike. Za pomorski prijevoz DSV izdaje certifikat o pomorskom osiguranju (prilozi 2. i 3.), koji pravno označava potvrdu o sklopljenom ugovoru. Prati ga polica osiguranja koju špediter dobije nakon što osiguravatelj obračuna premiju osiguranja, temeljem primljene prijave osiguranja.

Grafičke ploče pakiraju se u kartonske kutije i omotavaju se folijama sa zračnim jastučićima napravljenim od recikliranog i ekološki prihvatljivog polietilena koji je idealan za pakiranje, zaštitu i osiguravanje stvari u transportu. Iste su se slagale na palete dimenzija 1200 x 1200 mm (Slika 3.) te su se folijama omatale kako u

prijevozu ne bi došlo do ispadanja kutija. Paleta su se slagale u 40' kontejner čije dimenzije iznose 12,19 x 2,44 x 2,44 m nosivosti 25 tona i zapremnine 72 m³ (Slika 4.), koji je dovezen do mjesta ukrcaja na kamionu za prijevoz kontejnera što je najčešće niskopodna poluprikolica (labudica). Kako bi sve paleta stale u kontejner, pakirane su 2 reda u visinu i 2 reda u širinu.



Slika 3. 1200 x 1200 paleta

Izvor: Izradio autor



Slika 4. 40' kontejner

Izvor: <https://www.caru.cz/kontejner-40-stop-univerzalni/> (srpanj, 2020.)

Nakon ukrcaja, roba se odvozi iz skladišta na mjestu ukrcaja do carinarnice gdje se izvezno carini što obavlja pošiljatelj robe pa do i same polazne luke Xiamen. Ondje se ispunjava brodska teretnica, Bill of Lading (Prilog 4.), koji predstavlja dokaz o zaključenom ugovoru o prijevozu, dokaz da je brodar preuzeo robu na prijevoz, te obvezu brodarka da robu iz teretnice u istom stanju u kakvom je preuzeta na prijevoz, na odredište preda primatelju. Kontejner se s kamiona iskrcava uz pomoć posebnih transportno-manipulacijskih sredstava, kontejnerske dizalice, lift on/ lift off sustavom (Slika 5.). Na isti način se iskrcava s broda.



Slika 5. Iskrcaj kontejnera s kamiona Lift on/Lift off sustavom

Izvor: <http://ba.cranefty.com/port-crane/container-loading-and-unloading-crane.html>

(srpanj, 2020.)

Nakon što se kontejner ukrcao na brod, kreće u polaznoj luci Xiamen i plovi sve do dolazne luke Rijeka (Slika 6.) gdje se kontejner iskrcava i ponovno ukrca na kamion. Ondje nije obavljeno ulazno carinjenje jer je zatraženo da se obavi na Jankomiru u Zagrebu. Zato se radi T1 dokument (Prilog 5.) koji omogućuje kretanje od jednog do drugog kraja unutar istog carinskog područja, koji omogućuje odlaganje plaćanja carinskih davanja dok roba ne pristigne do određene carinarnice, a odnosi se na robu čije porijeklo nije iz Europske Unije.



Slika 6. Primjer broda za prijevoz kontejnera

Izvor: <https://www.poslovnih.hr/hrvatska/u-rijecku-luku-uplovio-do-sada-najveci-kontejnerski-brod-kapaciteta-15000-kontejnera-353049> (srpanj, 2020.)

Nakon ukrcanja na kamion u luci Rijeka, roba se cestovnim prijevozom dovozi do carinarnice Jankomir. Primatelj dostavlja dispoziciju (Prilog 6.), a špediter podnosi carinsku deklaraciju (Prilozi 7. i 8.) na temelju podataka i cijena o robi koja je prevezena te u koju se upisuju podaci potrebni za provedbu određenog carinskog postupka kao što su naziv i šifra carinarnice, podaci o pošiljatelju, primatelju i zastupniku, podaci o prijevoznom sredstvu, šifra carinskog postupka te podaci o robi. Nakon toga, roba se uvozno carini na temelju zakona o carinskoj ispostavi te za ovu robu stopa iznosi 0. Pošto je komitent u dispoziciji naveo izravno zastupanje u smislu Carinskog zakona, špediter djeluje u ime i za račun komitenta.

Nakon popunjavanja svih dokumenata i carinjenja robe, primatelj preuzima robu, te kad mu stigne faktura s pratećom dokumentacijom, plaća iznos koji je dužan špediterskoj tvrtki. Faktura koju primatelj dobiva i mora isplatiti sastoji se od:

- DSV osiguranje,
- pomorski transport – uvoz,
- THC (Terminal Handling Charges),
- T1 dokument,

- kamionski transport,
- carinsko posredovanje – uvoz,
- carinska garancija i
- PDV po UCD-u.

Uz to špediter mora isplatiti cijenu koju mu na fakturi brodar dostavlja, a ti elementi su:

- pomorska vozarina,
- THC (Terminal Handling Charges),
- naknada za dostavu i
- naknada za rukovanje.

6. Zaključak

Špediter je važna karika u cijeloj organizaciji prijevoza od samog upita pošiljatelja/primatelja za prijevoz robe pa sve dok roba ne stigne na željeno odredište jer mora voditi računa o prometnim, carinskim i vanjskotrgovinskim propisima te je odgovoran za kvalitetno obavljanje svojih usluga što je velika zadaća u poslovima otpreme, odnosno dopreme robe.

Stoga je špediter dužan postići dobru komunikaciju sa svim sudionicima prijevoza, odnosno dobivati i pružati točne informacije na svakom dijelu transporta, dužan je poznavati i prikupljati prijevozne isprave i dokumente, osigurati robu ako naručitelj prijevoza zatraži, sudjelovati u carinskim postupcima, rezervirati prostor na prijevoznom sredstvu i potrebnu prijevoznu jedinicu i napraviti proračun prijevoza i ostale stvari kojima pruža intermodalne usluge.

Budući da je cestovna mreža jako zagušena, intermodalni prijevoz je idealan način da se cesta oslobodi i da „prodiše“ što je više moguće jer su ostale grane prijevoza u današnjem svijetu dosta razvijene te će se razvijati i dalje, što uvelike olakšava prijevoz raznih dobara s udaljenijih područja na svijetu. S obzirom da intermodalni način prijevoza koristi dva ili više prijevoznih sredstava iz dvije ili više prometnih grana, ponuda za takvim načinom transportom je velika što je i opravdano većim izborom prijevoznih sredstava te je i puno više opcija za odabir ruta kojim će roba biti otpremljena ili dopremljena, izborom prekrcajne mehanizacije na terminalima, a i olakšan je prekrcaj transportnih jedinica.

Iako ovaj način prijevoza ima i nedostatke, ipak je najefikasniji i ekološki prihvatljiviji, u nekim situacijama i nezamisliv, jer se cesta ne koristi koliko bi se inače koristila da intermodalni sustav ne postoji te je emisija raznih plinova u atmosferu manja, čime omogućuje učinkovitije korištenje postojeće infrastrukture sa smanjenim negativnim utjecajima na okoliš.

Literatura

[1] Nastavni materijal, Babić D.: Osnovni pojmovi u špediterskom poslovanju.

Preuzeto sa: https://moodle.srce.hr/2018-2019/pluginfile.php/2240356/mod_resource/content/1/01_Osnovni%20pojmovi%20u%20spediterskom%20poslovanju.pdf [Pristupljeno: srpanj 2020.].

[2] Andrijanić I, Aržek Z, Prebežac D, Zelenika R. Transportno i špeditersko poslovanje. Zagreb: Ekonomski fakultet Zagreb i mikrorad d.o.o.; 2001.

[3] Nastani materijal, Stanković R.: Ustroj Carinske uprave Republike Hrvatske.

Preuzeto sa:

https://moodle.srce.hr/20172018/pluginfile.php/1670301/mod_resource/content/1/R.S.%20Predavanja%202018.pdf [Pristupljeno: srpanj 2020.].

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

[5] Brnjac N. Intermodalni transportni sustavi. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti; 2012.

[6] Vučurević S. Intermodalni transport u Europskoj uniji. Rijeka: Pomorski fakultet u Rijeci; 2013., Preuzeto sa: <https://www.pfri.uniri.hr/knjiznica/NG-dipl.LMPP/181-2013.pdf>, [Pristupljeno: srpanj 2020.].

[7] Državni zavod za statistiku. Preuzeto sa: <https://www.dzs.hr/> [Pristupljeno: srpanj 2020.].

[8] Antonini N. Informacijski sustavi u intermodalnom kontejnerskom prijevozu. Rijeka: Pomorski fakultet u Rijeci; 2008.

[9] Prometna zona. Preuzeto sa: <https://www.prometna-zona.com/fiata/> [Pristupljeno: srpanj 2020.].

[10] Nastavni materijal, Babić D.: Incoterms 2010. Preuzeto sa:

https://moodle.srce.hr/2018-2019/pluginfile.php/2240358/mod_resource/content/1/03_INCOTERMS_2010.pdf

[Pristupljeno: srpanj 2020.].

Popis tablica

Tablica 1. Prikaz odnosa prevezene robe od 2014. do 2018. godine različitih prijevoznih grana u Republici Hrvatskoj.....	21
Tablica 2. Prikaz odnosa ostvarenih tonskih kilometara od 2014. do 2018. različitih prijevoznih grana u Republici Hrvatskoj.....	22
Tablica 3. Podaci o prijevozu robe.....	35

Popis slika

Slika 1. Intermodalni prijevoz	19
Slika 2. Osnovne intermodalne teretno manipulacijske jedinice.....	20
Slika 3. 1200 x 1200 paleta.....	37
Slika 4. 40' kontejner.....	38
Slika 5. Iskrcaj kontejnera s kamiona Lift on/Lift off sustavom	39
Slika 6. Primjer broda za prijevoz kontejnera	40

Popis kratica

1. **AWB (Air Waybill)** – prijevozna isprava u međunarodnom zrakoplovnom prijevozu robe
2. **CIM (Contrat de transport International ferroviaire des Marchandises)** – Jedinствена pravila vezanim uz Ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe
3. **CMR (Contrat de transport international de Marchandises par Route)** – prijevozna isprava u međunarodnom cestovnom prijevozu robe
4. **FIATA (Federation internationale des Associations de Transitaires et Assimiles)** - Međunarodni savez špediterskih udruženja
5. **FCR (Forwarders Certificate of Receipt)** - FIATA špediterska potvrda
6. **FCT (Forwarders Certificate of Transport)** - špediterska transportna potvrda
7. **FWR (Warehouse Receipt)** - skladišna potvrda
8. **FBL (negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)** - prenosiva FIATA teretnica za intermodalni prijevoz
9. **SDT (Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods)** - potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe
10. **FFI (Forwarding Instructions)** - špediterske upute
11. **INCOTERMS (International Commercial Terms)** - međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina
12. **EXW (“ex works”)** - iz tvornice, “franko” tvornica
13. **FCA (franco)** - franko prijevoznik uz imenovano mjesto
14. **FAS (ree alongside ship)** - slobodno uz bok broda uz imenovanje luke ukrcaja
15. **FOB (free on board)** - franko brod uz imenovanu luku ukrcaja/otpreme
16. **CFR (cost and freight)** - troškovi i vozarina uz imenovanje luke odredišta

17. **CIF (cost, insurance, freight)** - trošak osiguranje i vozarina uz naznaku mjesta/luke odredišta
18. **CPT (Carriage paid to)** - vozarina plaćena do
19. **CIP (carriage, insurance paid to)** - vozarina i osiguranje plaćeni do uz naznaku mjesta odredišta
20. **DAT (delivered at terminal)** - isporučeno na terminal
21. **DAP (delivered at place)** - isporučeno na mjestu
22. **DDP (delivered duty paid)** - isporučeno ocarinjeno uz naznaku mjesta odredišta
23. **CURH** – Carinska Uprava Republike Hrvatske

Popis priloga
Prilog 1. FBL dokument

<p>Consignor</p> <hr/> <p>Consigned to order of</p> <hr/> <p>Notify address</p> <hr/> <p style="text-align: right;">Place of receipt</p> <hr/> <p>Ocean vessel Port of loading</p> <hr/> <p>Port of discharge Place of delivery</p> <hr/>	<div style="text-align: right;"> <p>FBL No. condor</p> <p>NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481). ORIGINAL</p> </div>										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">Marks and numbers</th> <th style="width: 20%;">Number and kind of packages</th> <th style="width: 30%;">Description of goods</th> <th style="width: 15%;">Gross weight</th> <th style="width: 15%;">Measurement</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center; padding: 10px;"> <p>according to the declaration of the consignor</p> </td> </tr> </tbody> </table>	Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement	<p>according to the declaration of the consignor</p>					
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement							
<p>according to the declaration of the consignor</p>											
<p>Declaration of Interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.)</p> <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>	<p>Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8).</p> <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>										
<p>The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf. The liability of FBL-issuer according to the conditions printed overleaf is insured up to the maximum sum of € 400.000,- by a contract under control of Zentralverband Spedition & Logistik. Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above. One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.</p>											
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">Freight amount</td> <td style="width: 33%;">Freight payable at</td> <td style="width: 34%;">Place and date of issue</td> </tr> <tr> <td>Cargo Insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy</td> <td>Number of Original FBL's</td> <td>Stamp and signature</td> </tr> <tr> <td colspan="2">For delivery of goods please apply to:</td> <td></td> </tr> </table>	Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue	Cargo Insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature	For delivery of goods please apply to:				
Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue									
Cargo Insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature									
For delivery of goods please apply to:											

6.92
 Copyright reserved. © FIATA/Zürich-Schweiz
 Text authorized by FIATA.

Izvor: <https://www.condor.eu.com/news/fiata-documents-and-forms/> (srpanj, 2020.)

Prilog 2. Certifikat o pomorskom osiguranju – prva stranica



MARINE INSURANCE CERTIFICATE

Certificate Number – DSV Reference	
We, the Undersigned, have accepted insurance on behalf of :	
Voyage from :	Xiamen CN
Voyage to :	Zagreb HR
Estimated date of Departure:	2020-02-26
Marks and numbers:	MRD617124002IF.08567267490b-09 pl/24780.86 kg/39.488 cbm
Means of Conveyance :	OCEAN and/or other vessel (subject to the classification clause) and/or conveyance
Amount Insured :	EUR
Goods Insured :	printing plates
Letter of credit / Other information	

Conditions:

- Institute Cargo Clauses (A) 1/1/2009 (CL.382). Unless otherwise stated.
- Institute Strikes Clauses (Cargo) 01/01/2009 (CL.386). If applicable.
- Institute War Clauses (Cargo) 01/01/2009 (CL.385) If applicable.
- Institute Cargo Clauses (Air)(excluding Sendings by Post) 1/1/2009 (CL.387) Unless otherwise stated.
- Institute Strikes Clauses (Air Cargo) 1/1/2009 (CL.389). If applicable.
- Institute War Clauses (Air Cargo)(excluding Sendings by Post) 1/1/2009 (CL.388). If applicable.
- Institute War Clause (Sendings by Post) 1/3/2009 (CL.390). If applicable.
- Institute Classification Clause 1/1/2001 (CL.354)
- Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause 10/11/2003 (CL.370)
- U.S.A. & Canada Endorsement for the Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause 10/11/03
- Institute Replacement Clause 1/1/1934 (CL.161)
- Institute Cyber Attack Exclusion Clause 10/11/2003 (CL.380)

Local agent:

--

Place :	HR	Date :	2020-03-12
---------	----	--------	------------

Issued for and on behalf of American International Group UK Limited and DSV A/S

American International Group UK Limited is registered in England - company number 10737370. Registered address: The AIG Building, 58 Fenchurch Street, London EC3M 4AB.
American International Group UK Limited is authorised by the Prudential Regulation Authority and regulated by the Financial Conduct Authority and Prudential Regulation Authority (FRN number 791109).

Izvor: DSV Hrvatska d.o.o.

Prilog 3. Certifikat o pomorskom osiguranju – druga stranica

Excluded Cargo: This certificate cannot be used for Computer System Records, Securities and Treasury Notes, Helicopters, Livestock, Bloodstock, Living Creatures, Money (including Bank Notes and Coins), Stamps, Duty Stamps and the like and Semi-precious stones and metals.

Excluded Countries: This certificate cannot be used for shipments to/from Afghanistan, Central African Republic, Eritrea, Iran, North Korea, Liberia, Mali, Somalia, Sudan, South Sudan, Syria, West Bank, Yemen, Cuba, Crimea.

Sanction Exclusion: The Insurer shall not be deemed to provide cover and the insurer shall not be liable to pay any claim or provide any benefit hereunder to the extent that the provision of such cover, payment of such claim or provision of such benefit would expose the Insurer, its parent company or its ultimate controlling entity to any sanction, prohibition or restriction under United Nations resolutions or the trade or economic sanctions, laws or regulations of the European Union or the United States of America.

The Insurance is governed by English Law and jurisdiction.

IMPORTANT INFORMATION

The information given in this document is only an outline of the cover provided. For full terms and conditions of cover, please refer to the policy document, a copy of which is available on request to

PRIVACY NOTICE

American International Group UK Limited's Privacy Policy is available at _____ or by requesting a copy from:

Before providing us with Personal Information about another individual you must (unless we agree otherwise): (a) inform the individual about the content of this notice and our Privacy Policy; and (b) obtain their permission (where possible) to share their Personal Information with us in accordance with the Privacy Policy.

PROCEDURE IN THE EVENT OF LOSS OR DAMAGE FOR WHICH UNDERWRITERS MAY BE LIABLE

In the event of any loss or damage likely to give rise to a claim under this insurance it is essential that DSV (or AIG where applicable) and all relevant Third Parties are notified immediately in writing.

1. **Receipt**
The following course of action should be taken upon receipt of any consignment:
 - a. The consignment should be checked for both quantity and condition.
 - b. If this is not possible then the delivery note should be claused: 'SIGNED FOR QUANTITY- CONTENTS UNCHECKED'.
 - c. Container seals should be examined to ensure they are intact and that the seal numbers match those shown on the transport document. Any discrepancy must be recorded on the delivery note.
2. **Damage**
 - a. Any damage found at time of delivery must be recorded on the delivery note.
 - b. Where a full check of the consignment is not possible at the time of delivery it is essential that this is completed without delay.
 - c. Written notification must be given to the carriers within the time limits set out in their contract of carriage.
3. **Documents**
The following documents usually form an essential part of the claim and should be provided to the Company:
 - a. Suppliers' invoices to support values and indicate terms of sale.
 - b. Packing lists (where applicable).
 - c. Delivery receipts, landing accounts etc. - as evidence of condition and to establish where any loss occurred.
 - d. Original Transit Document - Bill of Lading, Airwaybill or CMR Note and/or similar documents as evidence of the contract of carriage.
 - e. Correspondence with carriers, suppliers or other third parties - holding them liable for any loss, in order that subsequent recoveries can be sought from the responsible party/parties.
 - f. A calculation or estimate of the amount being claimed.
 - g. Original Certificate of Insurance.
 - h. Any other documentation not detailed above relevant to the shipment, transaction or loss.

NOTE:

The Consignee or their Agents are recommended to make themselves familiar with the Regulations of the Port Authorities at the port of discharge. All correspondence with Carriers regarding their liability should be forwarded when submitting any claim to Underwriters.

This insurance is subsidiary to any other insurance issued for the same risk.

American International Group UK Limited is registered in England - company number 10727270. Registered address: The AIG Building, 58 Fenchurch Street, London EC3M 4NH. American International Group UK Limited is authorised by the Prudential Regulation Authority and regulated by the Financial Conduct Authority and Prudential Regulation Authority (FRN number 791103).

Izvor: DSV Hrvatska d.o.o.

Prilog 4. Bill of Lading

Shipper		COPY		B/L No. XAN7027059	
Consignee		Consol Ref.		Reference No.	
Consigned to order of		NON-NEGOTIABLE		COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING	
Notify party/address		Based upon BIMCO COMBICONBILL			
Pre-carriage by	Place of receipt	Original Bill Required at Destination			
	XIAMEN, CHINA				
Ocean vessel	Port of loading	Number of original Bills of Lading			
HSC TARANTO / FOODSW	XIAMEN, CHINA	1 (three)			
Port of discharge	Place of delivery	Freight payable at	Gross weight, kg. Measurement, m ³		
RIJEKA, CROATIA	RIJEKA, CROATIA	RIJEKA, CROATIA	24780.66 KG	39.488 M3	
Marks and Nos.	Quantity and description of goods				
N/M	1 x 40HC CONTAINER STC 39 Pallet(s) PRINTING PLATES				
	40HC SUB 40GP USE				
Container	Seal/s	Type	Weight	Volume	Packages Mode
W2007124092	F008567267	40HC	24780.66 KG	39.488 M3	39 PLT Cv/Cv ⁹
INCOTERM: FOB					
SHIPPED ON BOARD 26-Feb-20		<i>*Shipper Load and Count</i>			
Particulars above declared by Shipper					
Freight and charges FREIGHT COLLECT		RECEIVED the goods in apparent good order and condition and, as far as ascertained by reasonable means of checking, as specified above unless otherwise stated.			
For delivery of goods please apply to:		The Carrier, in accordance with and to the extent of the provisions contained in this Bill of Lading, and with liberty to sub-contract, undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the combined transport and the delivery of the goods, including all services related thereto, from the place and time of taking the goods in charge to the place and time of delivery and accepts responsibility for such transport and such services.			
Shipper's declared value of		One of the Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods on delivery order.			
subject to payment of above extra charge.		IN WITNESS whereof TWO (2) original Bills of Lading have been signed, if not otherwise stated above, one of which being accomplished the other(s) to be void.			
Note: The Merchant's attention is called to the fact that according to Clauses 10 to 12 and Clause 24 of this Bill of Lading, the liability of the Carrier is, in most cases, limited in respect of loss of or damage to the goods and delay.		Place and date of issue XIAMEN		26-Feb-20	
		Signed for DSV OCEAN TRANSPORT A/S A/S CARRIER DSV Air & Sea Co., Ltd Xiamen Branch			
		by _____ As agents to carrier			
1 - 2010 (July 2009)		p.18			

Izvor: DSV Hrvatska d.o.o.

Prilog 5. T1 dokument

		1 DEKLARACIJA 204R060178T0162058 MRN: 204R060178T0162058	
PRATEĆA PROVOZNA ISPRAVA	2 Podizatelj / Izvoznik Bz.		3 Obrazac 1 1
	4 Primatelj Bz. HR73661155753		5 Stavka 6 Ukupno paketa
			15 Oprema / Izvozna zemlja CN
	16 Identitet i nacionalnost prijevoznog sredstva pri polasku R80022C/KPW4582 HR		17 Određena zemlja HR
		18 (Druga nezgode tijekom prijevoza Detalji i poduzeta mjera)	
		19 POTVRDA NADLEŽNIH TJELOVA	
31 Pakiranje i opisi robe	32 Stavka 1 Bz.		33 Sifra robe 34 Bruto masa (kg) 35 Neto masa (kg)
			40 Skraćena deklaracija / Prethodna isprava ZZZ 801780020H47004211
34 Dodatne informacije / Predošene isprave / Potvrde i odobrenja	36 Komercijalni račun 200010002		
35 Prevozni	Mjesto i zemlja:		Mjesto i zemlja:
	Ident. i nac. novog prijevoznog sredstva Rtr (1) Identitet novog kontejnera		Ident. i nac. novog prijevoznog sredstva Rtr (1) Identitet novog kontejnera
	(1) Uplatiti 1 ako DA ili 0 ako NE		(1) Uplatiti 1 ako DA ili 0 ako NE
F OVJERA NADLEŽNIH TJELOVA	Nove plombe: Broj: _____ Identitet: _____ Potpis: _____ Pečat: _____ <input type="checkbox"/> Podaci već evidentirani u sustavu		Nove plombe: Broj: _____ Identitet: _____ Potpis: _____ Pečat: _____ <input type="checkbox"/> Podaci već evidentirani u sustavu
	50 Glavni obveznik Bz. HR67365826215 DSV Hrvatska d.o.o.		C OTPREMNA CARINARICA SLUŽBA ZA ROP LUKA RIEKA
51 Razina carinarnice izvorna (i zemlja)			
52 Jamstvo ne vrijedi za	13HR011602000166	Sifra 1	53 Određena carinarnica (i zemlja) HR00028 HR
D KONTROLA OTPREMNE CARINARнице		I KONTROLA ODREĐENE CARINARнице	
Rezultat: A3 Smatra se zadovoljavajućim Stavljene plombe: Broj: _____ Identitet: _____ Rok predaje(datum): _____		Datum dolaska: Pregled plombe: Napomena: Povratni primjenak poslan dana _____ nakon registracije pod brojem: _____ Potpis: _____ Pečat: _____	

Carinska Uprava Republike Hrvatske

Izvor: DSV Hrvatska d.o.o.

Prilog 6. Dispozicija

UVOZNIK: _____
OB/ naziv / mjesto

_____ odgovorne osobe, OIB, telefon, fax, e-mail

Dispozicija za izravno zastupanje u uvozu br. 059/20

1. Broj ugovora ili narudžbe i datum : _____

2. Prodavatelj : _____
lokalni naziv / adresa

3. Primatelj : _____
lokalni naziv / adresa, telefon, fax, odgovorna osoba

4. Vrijednost robe iz računa / ugovora : _____

5. Paritet prema INCOTERMS-u : _____ **FOB XIAMEN**

6. Trgovački naziv robe na stranom i hrvatskom jeziku (vrsta i količina) i tarifni broj iz Carinske tarife :
GRAFIČKE PLOČE ZA TISAK = CAPXR/ Tarifni broj 3701.3000

7. Količina robe : u jedinici mjere : 28935,72 M2 bruto težina : 24780,66kg
broj koleta i vrsta : 38PALETA obujam/dimenzija : 39,488m3

8. Mjesto carinjenja : C.I.JANKOMIR

9. Vrsta transporta : POMORSKI, CESTOVNI
cestovni, željeznički, zračni, pomorski, kombinirani, stani, petla

10. Roba osigurana (ne / da) : _____ Relacija : _____ Rizik : _____
osigurana vrijednost _____ Osiguravatelj i broj police: _____

11. Datum i mjesto preuzimanja robe : _____

12. Pravilo za utvrđivanje carinske vrijednosti _____
Da li su kupci / prodavatelji povezani i da li postoje ograničenja za kupca glede raspoloživanja roblom

13. Zemlja podrijetla KINA Zemlja uvoza KINA Zemlja plaćanja VELIKA BRITANIJA

14. Carinske olakšice (oslobodjenja, preferencijali,...) _____

15. Vrsta carinskog postupka / namjena uvoza : REDOVAN UVOZ - DALJINJA PRODAJA

16. Broj i datum nadzorne knjige : _____

17. Carinska garancija (izdavatelj i broj) : DSV HRVATSKA d.o.o.

18. Za pomorsku otpremu : Ukrcavatelj _____ Luka ukrc.: _____ Odrediš luka: _____

19. Dodatne upute : IZRAVNO ZASTUPANJE
ROBA SE ISTOVARUJE NA NECARINSKOM SKLADIŠTU DSV, JANKOMIR 25, 10000 ZAGREB

20. Carinske i ostale pristojbe plaća : _____
OB/ naziv / adresa

U smislu članka 18. stavak 1. Carinskog zakonika Unije, ova dispozicija je ujedno punomoć za IZRAVNO ZASTUPANJE kojom otpremnik:
DSV HRVATSKA d.o.o.,
podaci o ovlaštenom carinskom otpremniku, OIB, naziv i adresa

sjeluje u ime i za račun druge osobe. Opuномоћnik je ovlašten za poduzimanje svih radnji u postupku koji vodi Carinska uprava, u pogledu na carinske deklaracije, uvoznik je odgovoran za plaćenje carinskog duga koji proizlazi iz carinske deklaracije. U

PRILOZI: račun prodavatelja broj : _____ Potpis i žig odgovorne osobe
prijevozni dokumenti : _____
EUR : _____
ostalo : _____

Izvor: DSV Hrvatska d.o.o.

Prilog 7. Carinska deklaracija - prva stranica

EUROPSKA ZAJEDNICA				A DEKLARACIJA		A CARINARNA ODREĐBITA HR030171 RGP JANKOH. I S.ZONA 07.04.2020 11:04:17	
B Prilježnik za primatelja/uvoznika	2 Podjateljstvo B: —			1 IN A		3 Referentni broj	
	9 Poslatelj HR25187588059			3 Obitelj 3 Tip inšaziv 001 002		5 Broj sveta 39 —	
	14 Deklarant/Zastupnik [2] DSV Hrvatska d.o.o. HR97365626215			4 Oznaka odgovornika za Financijsko pokrivanje		6 Prva odl. 2. 61 Zanimlj. broj 62 Podaci o vrijednosti 13 ZPP	
	18 Identitet i nacionalnost prijavljivaog sredstva u dotaku			19 KTR 1		15 Zanimlj. opreznosti Kina	
	21 Identitet i nacionalnost aktivnog prijavljivaog sredstva koje prelazi granicu			22 Vrsta i valuta iznos u tablici EUR		16 Str. zem. otp. stav. 17 Str. zem. odred. CN HR	
	23 Vrsta pr. na gr. 24 Vrsta pr. u unu. 27 Mjesto otkrivanja			20 Uvjeti isporuke FOB Kamen		18 Zanimlj. podrijetla 17 Zanimlj. adrijetla Hrvatska	
B HR060178	29 Carinska ulaska u kontejneru			30 Mjesto robe		28 Financijski i bankovni podaci	
	31 Pakovanje i opis robe			32 Vrsta robe		33 Vrsta robe	
	34 Posebne primjedbe priloženi dokumenti i izvješća			35 Instrument osiguranja		36 Statistička vrijednost	
	37 Oračun davanja			38 Odgovorno plaćanje		39 Oznaka otkrivanja	
				B POJEDINOSTI O OBRACUNU LKN: 9736562621520098398488 Datum putovanja robe: 07.04.2020. Dodatno jamstvo: Datum plaćanja davanja:		C CARINARNA ODREĐBITA	
30 Glavni obveznik B: —				Potpis		31 Odnosna carinarnica (i zemlja)	
31 Priloženi carinarni pravci (i zemlje)				Zastupan po: Mjesto i datum:		32 Mjesto i datum Zagreb, 07.04.2020. Potpis, ime i prezime deklarant/zastupnika:	
32 Opuštenje ne vrijedi za				33 Odnosna carinarnica (i zemlja)		34 Mjesto i datum	
J KONTROLA ODREĐBAMA CARINARNE Svrha i rok završetka postupka: Razlog nepuštanja, rok za ispunjenje uvjeta:				35 Mjesto i datum Zagreb, 07.04.2020. Potpis, ime i prezime deklarant/zastupnika:		36 Mjesto i datum	
Status: Deklaracija završena Datum zadnje izmjene: 07.04.2020.							

Ispis elektroničke deklaracije u skladu s čl. 223. Uredbe Komisije 2014/93.

Izvor: DSV Hrvatska d.o.o.

Prilog 8. Carinska deklaracija - druga stranica

EUROPSKA ZAJEDNICA		REPUBLIKA HRVATSKA		A CARINARICA COMUNITARIA	
I Podjela/Prezanta		II Carinska oznaka		III Carinska oznaka	
		002 002		B	
II Podjela/Prezanta		III Carinska oznaka		IV Carinska oznaka	
		1		37019000 00	
III Podjela/Prezanta i opis robe	Carinski i krajnji namjenski (n.) - broj i vrsta	IV Br. zem. jedn.	VI Bruto masa (kg)	VII Preter.	
	(10 00 000 0000) GRAFIČKE PLOČE ZA TISAR: ČAPOR	1000	1000	1000	
	IV Podjela/Prezanta	VI Neto masa (kg)	VII Kodica		
	00 (opisana/produbljena dokument)				
VIII Podjela/Prezanta		IX Carinska oznaka		X Carinska oznaka	
		1		1000	
III Podjela/Prezanta i opis robe	Carinski i krajnji namjenski (n.) - broj i vrsta	IV Br. zem. jedn.	VI Bruto masa (kg)	VII Preter.	
		1000	1000	1000	
	IV Podjela/Prezanta	VI Neto masa (kg)	VII Kodica		
	00 (opisana/produbljena dokument)				
VIII Podjela/Prezanta		IX Carinska oznaka		X Carinska oznaka	
		1		1000	
III Podjela/Prezanta i opis robe	Carinski i krajnji namjenski (n.) - broj i vrsta	IV Br. zem. jedn.	VI Bruto masa (kg)	VII Preter.	
		1000	1000	1000	
	IV Podjela/Prezanta	VI Neto masa (kg)	VII Kodica		
	00 (opisana/produbljena dokument)				
VIII Podjela/Prezanta		IX Carinska oznaka		X Carinska oznaka	
		1		1000	

Izvor: DSV Hrvatska d.o.o.



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj _____ završni rad
isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na
objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.
Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz
necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.
Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj
visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.
Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu _____ završnog rada
pod naslovom **Prikaz poslova špedicije u organizaciji intermodalnog prijevoza robe**

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

U Zagrebu, 27.8.2020 _____

Student/ica:

Ivan Findri
(potpis)