

Prikaz poslova špedicije pri uvozu industrijske soli

Mišura, 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://um.nsk.hr/um:nbn:hr:119:238120>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-08-25**



Repository / Repozitorij:

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Ivan Mišura

PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE PRI UVOZU
INDUSTRIJSKE SOLI

Završni rad

Zagreb, 2020.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Završni rad:

**PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE PRI UVOZU INDUSTRIJSKE
SOLI**

**OUTLINE OF THE FREIGHT FORWARDING OPERATIONS
AT IMPORTATION OF INDUSTRIAL SALT**

Mentor:

izv. prof. dr. sc. Ratko Stanković

Student:

Ivan Mišura

JMBAG: 0246048943

Zagreb, 2020.

Zagreb, 11. ožujka 2020.

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

ZAVRŠNI ZADATAK br. 5511

Pristupnik: **Ivan Mišura (0246048943)**
Studij: **Inteligentni transportni sustavi i logistika**
Smjer: **Logistika**

Zadatak: **Prikaz poslova špedicije pri uvozu industrijske soli**

Opis zadatka:

Opisati i objasniti glavne poslove špedicije, te prikazati ulogu špeditera u organizaciji dopreme robe pomorskim prijevozom. Opisati i objasniti specifičnosti poslova špedicije u međunarodnoj robnoj razmjeni s trećim zemljama. Izloženu materiju ilustrirati prikazom primjera uvoza industrijske soli iz Egipta.

Mentor:

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

izv. prof. dr. sc. Ratko Stanković

SAŽETAK

Međunarodna razmjena dobara ključan je faktor funkcioniranja gospodarstva jedne zemlje. Uvozom dobara u zemlju nadoknađuje se manjak ili potpuni nedostatak određene robe. Ipak, trgovačka poduzeća ne uvoze samo ono što nedostaje na domaćem tržištu, već sve ono na čemu mogu ostvariti zaradu. Pri uvozu špediteri igraju ulogu posrednika između stranih dobavljača i domaćih konzumenata. U današnje vrijeme gdje se 90% svjetskog robnog prometa odvija pomorskim putem, špediter mora biti upoznat sa svim radnjama koje će mu omogućiti da nesmetano izvrši transport dobara iz zemlje izvoza u zemlju uvoza, uz svu prateću dokumentaciju. Praktični primjer uvoza industrijske soli iz Egipta prikazan je u ovom radu.

Ključne riječi: uvoz, pomorsko tržište, carina, Europska unija, špediter

SUMMARY

International exchange of goods is a key factor in functioning of a country's economy. The import of goods into the country compensates for the lack or complete lack of certain coats. However, a trading company introduces not only what is lacking in the domestic market, but everything that can make a profit. When importing, freight forwarders play a role of intermediaries between foreign suppliers and domestic consumers. Nowadays, where 90% of the world's freight traffic takes place by sea, the freight forwarder must be familiar with all actions that will allow him to carry out the transport period from the country of export to the country of import, with all the accompanying documentation. A practical example of the import of industrial salts from Egypt is presented in this paper.

Key Words: import, maritime market, customs, European Union, freight forwarder

SADRŽAJ:

1. Uvod.....	1
2. Poslovi špedicije	2
2.1. Tarifno-konjunktorni poslovi.....	2
2.2. Operativni poslovi.....	4
2.3. Poslovi uvoza.....	5
2.3.1. Dispozicija	6
2.3.2. Pozicioniranje	6
2.3.3. Disponiranje.....	7
2.3.4. Osiguranje.....	7
2.3.5. Doprema robe.....	7
2.3.6. Aviziranje i prihvrat robe	8
2.3.7. Carinjenje.....	8
2.3.8. Otprema komitentu	9
2.3.9. Zbirni promet	9
2.3.10. Obračun i fakturiranje.....	10
3. Posebnosti robne razmjene između zemalja EU i trećih zemalja	11
3.1. Trgovinska politika EU prema trećim zemljama	11
3.2. Carina i carinski sustav	13
3.3. PDV pri uvozu dobara	15
4. Uloga špeditera u organizaciji pomorskog prijevoza.....	18
4.1. Uloga pomorskog agenta u međunarodnom poslovanju.....	18
4.1.1. Poslovi pomorskog agenta	19
4.1.2. Obaveze pomorskog agenta	20
4.1.3. Vrste pomorskih agenata.....	21
4.2. Agencijsko poslovanje.....	21
4.2.1. Zastupanje brodara - konfederacije	21
4.2.2. Tehnika agencijskih poslova.....	23
4.3. Tijek špediterskog posla u pomorskom prijevozu	25

5. Prikaz poslova špedicije na praktičnom primjeru uvoza industrijske soli iz Egipta.....	28
6. Zaključak.....	34
POPIS LITERATURE:.....	35
POPIS SLIKA.....	36

1. Uvod

U radu su prikazani i opisani poslovi špedicije i uloga špeditera pri uvozu dobara iz zemalja trećeg svijeta. U konkretnom slučaju radi se o industrijskoj soli, namijenjenoj za posipavanje cesta u zimskom periodu.

U uvjetima suvremene proizvodnje i tržišne ekonomije, tržište roba i usluga postaju mjesta susreta različitih interesa između subjekata i nositelja robnih razmjena. Stalni i ubrzani razvoj znanosti bitno mijenja, razvija i usavršava pravnoekonomske odnose između aktivnih sudionika prometnog sustava, kao i svih ostalih povezanih sustava.

Međunarodna špedicija omogućava optimalno funkcioniranje sustava međunarodne razmjene dobara. Ona je vrlo važna gospodarska djelatnost koja povezuje proizvodnju i potrošnju, odnosno ponudu i potražnju. Njezin cilj je da sigurnom, brzom, racionalnom i učinkovitom organizacijom otpreme, dopreme i provoza robe zadovolji potrebe proizvodnje, a preko sustava razmjene i potrebe potrošnje. Veliko povećanje opsega međunarodne robne razmjene nametnulo je potrebu međunarodne podjele rada među pojedinim djelatnostima, odnosno njihovu specijalizaciju. Tako je došlo do odvajanja trgovine od proizvodnje, a dodatni razvoj trgovine do odvajanja transporta od trgovine. Špediter, kao organizator otpreme, dopreme i provoza robe našao se između vanjskotrgovinskih subjekata i međunarodnih prijevoznika.

U posljednjih pedesetak godina dogodile su se brojne revolucionarne promjene u proizvodnim i prometnim sustavima. Pojava suvremenih tehnologija transporta, te novih logističkih znanja i vještina dovela je do optimalizacije procesa proizvodnje prometnih i logističkih usluga. U današnje vrijeme teško je zamisliti optimalizaciju proizvodnih procesa bez suvremenih transportnih tehnologija kao što su: paletizacija, kontejnerizacija, Ro-Ro, Lo-Lo, Fo-Fo, LASH, Huckepack ili bimodalna tehnologija transporta; što podjednako vrijedi za sve prometne grane.

Ulaskom u Europsku uniju Republika Hrvatska prihvatila je zakonske propise i norme koje zahtijeva Europska unija, a koji se odnose i na rješavanje trgovinskih odnosa između njenih članica i ostalih subjekata u razmjeni dobara.

2. Poslovi špedicije

Poslovi špedicije mogu se podijeliti u osnovne i specijalne poslove špedicije. Osnovni je zadatak međunarodnog špeditera da oslobodi svojeg nalogodavatelja (izvoznika, uvoznika, proizvođača) cjelokupnog napora i brige oko otpreme, dopreme i provoza robe u međunarodnom prometu, kako bi nalogodavatelj mogao svu svoju pozornost koncentrirati na svoju osnovnu djelatnost. U provedbi tog zadatka međunarodni se špediter susreće s raznovrsnim, kompleksnim i brojnim poslovima bez kojih ne bi mogli optimalno funkcionirati suvremeni vanjskotrgovinski i prometni sustavi.¹

Poslovi koje špediter obavlja u sklopu svoje osnovne djelatnosti nazivaju se osnovni ili glavni poslovi špedicije. Ti poslovi mogu se svrstati u dvije funkcionalne cjeline:

- tarifno-konjukurni poslovi
- operativni poslovi

Osnovna funkcija tarifno-konjukturnih poslova je prodaja špediterske usluge, dok je osnovna funkcija operativnih poslova proizvodnja špediterske usluge. Poslovi od kojih se ove dvije cjeline sastoje u velikoj su mjeri povezani, u cilju povećanja produktivnosti i unaprijeđenja kvalitete i ponude usluga. Veće špediterske tvrtke imaju u svojoj organizacijskoj strukturi za pojedine skupine poslova specijalizirane zasebne odjele ili sektore.²

2.1. Tarifno-konjukturni poslovi

Tarifno-konjukturni poslovi obuhvaćaju sve aktivnosti koje špediter, odnosno za to specijalizirani odjel špediterskog poduzeća poduzima radi unaprijeđenja tržišne pozicije, pružanja stručne pomoći komitentima i pružanja stručne podrške operativnom sektoru tvrtke. Tarifno-konjukurni odjel u stručnom smislu pokriva sve elemente špediterskih poslova, a sastavljen je od

¹Zelenika R.: *Temelji logističke špedicije*, Rijeka, Ekonomski fakultet, 2005.

²Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Zagreb, Fakultet prometnih znanosti, 2010.

komercijalista, stručnjaka za pojedine vrste prijevoza i stručnjaka za carinska pitanja. Najvažniji poslovi su:

- **istraživanje tržišta** - prikupljanje informacija o poslovnim aktivnostima subjekata ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta. Neki od izvora poslovnih informacija su: korespondenti u inozemstvu, osobni kontakti, državne institucije i agencije, međunarodni sajmovi i organizirani skupovi poslovnih ljudi.
- **akvizicija** - skup aktivnosti koje špediter poduzima radi privlačenja, odnosno pridobivanja novih komitenata i novih poslova. Izbor i način provede odražava njegovu poslovnu filozofiju i strategiju nastupa na tržištu. Glavne pretpostavke za uspješnu akviziciju su istraživanje i praćenje tržišta, odgovarajući pristup potencijalnim korisnicima usluga, kvalitetna i cjelovita ponuda usluga špeditera, konkurentne cijene usluga, poslovni ugled špeditera.
- **ponude i ugovori** - može se odnositi na neki određen posao, a mogu biti i općenite. Komitenti s kojima je špediter uspostavio dugoročnu poslovnu suradnju u pravilu imaju povoljnije uvjete. Ugovor o obavljanje špediterske usluge uređuje sve pojedinosti poslovnih odnosa špeditera i komitenta, a sadrži: ugovorene strane, predmet ugovora, cijene i način obračuna, uvjete plaćanja, datum stupanja na snagu, rok važnosti i otkazni rok, odredbu o primjeni Općih uvjeta poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske, te pečat i potpis ovlaštenih osoba kod ugovornih strana.
- **stručni savjeti i informacije** - špediter može biti konzultant pri određivanju optimalnog prijevoznog rješenja, postavljanja vanjskotrgovinskog posla u domeni carinskih propisa, te izradi vanjskotrgovinskih kalkulacija.
- **instradacija** - određivanje prijevoznog puta i prijevoznog sredstva. Budući da odgovornost i prvo određivanja načina prijevoza i izbora prijevoznika ima ona stranka koja plaća prijevozne troškove, instradacija je kod izvršenja kupoprodajnog ugovora između kupca i prodavatelja podijeljena ugovorenim paritetom isporuke. Špediter obavlja instradaciju na temelju: pariteta isporuke, svojstva robe i ambalaže, roka isporuke, kalkulacije prijevoznih troškova, aktualnog stanja ponude prijevoznih kapaciteta, aktualnih uvjeta u međunarodnom prometu, te mogućim posebnim zahtjevima nalogodavca.

- **refrakcije, stimulacije, agentske provizije** - osim naknade za obavljanje špediterske usluge, značajne prihode špediter ostvaruje temeljem svoje uloge organizatora prijevoza.
- **reklamacije** - nositelj prava iz ugovora o prijevozu ima pravo na povrat više naplaćenih prijevoznih troškova, kao i na naplatu drugih potraživanja nastalih temeljem ugovora o prijevozu, kao što su gubitci i oštećenja robe, te prekoračenje dostavnog roka.³

2.2. Operativni poslovi

Operativni poslovi su poslovi koje špediter obavlja u izvršenju dispozicije komitenta, tj. pri otpremi i dopremi roba u međunarodnom prometu. Špediter pritom prema trećim osobama - sudionicima u prijevoznom pothvatu nastupa u ime i za račun komitenta ili u svoje ime, a za račun komitenta. Prijevozni i carinski dokumenti koji prate robu u međunarodnom prijevozu su standardizirani, a njihov je izgled i sadržaj propisan i određen međunarodnim konvencijama, kao i nacionalnim propisima. Na temelju dispozicije komitenta, većinu tih dokumenata u cijelosti ili djelomice ispunjava špediter, tijekom izvršenja pojedine faze otpreme odnosno dopreme roba.

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

1. Prema špediterskoj ulozi u prijevoznom pothvatu:
 - prijam dispozicije i pozicioniranje
 - disponiranje
 - zaključivanje prijevoznih kapaciteta
 - ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava
 - ugovaranje prekrcaja i skladištenja
 - osiguranje robe u prijevozu

³ Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Zagreb, Fakultet prometnih znanosti, 2010.

- predaja robe na prijevoz i ukrcaj
- prihvata robe i iskrcaj
- angažiranje inspekcijskih službi
- zastupanje u carinskom postupku
- aviziranje

2. Prema osnovnom obiježju špediterova zadatka:

- poslovi uvoza
- poslovi izvoza
- poslovi provoza (tranzita)
- sajamski poslovi⁴

U ovom radu koncentrirat ćemo se na temu, koja se bavi poslovima uvoza.

2.3. Poslovi uvoza

Zadatak uvoznog odjela sastoji se, osim kontakata s postojećim i potencijalnim komitentima u organiziranju dopreme, prihvata i dostave uvoznih pošiljaka komitentima ili - po njihovu nalogu, krajnjim korisnicima. U izvršenju tog zadatka uvozni odjel treba često i osigurati robu u transportu, zavisno od dispozicije komitenta, zatim obaviti sve poslove oko carinjenja, a po potrebi i sve druge poslove vezane uz to, kao npr. izrada dokumentacije o oštećenju, uskladištenje, vaganje, doleđivanje itd.

Sama organizacija uvoza nije jednaka u svim međunarodnim špedicijama. Tehnika poslova uvoza se odvija po poslovnicama i referadama, što sve zavisi od veličine poduzeća i obima posla. Poslovnice mogu biti organizirane prema zemljama ili regijama, ili prema komitentima, odnosno predmetima uvoza. Postoje i posebne poslovnice za zbirni promet, za avio-promet itd.

Poslovi uvoza međunarodne špedicije mogu se svrstati u sljedeće:

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

2.3.1. Dispozicija

Predstavlja nalog špediteru da izvrši jedan određeni posao, u ovom slučaju dopremu robe iz inozemstva. Obično se daje na posebnim formularima koje špediteri sami ispunjavaju i stavljaju na raspolaganje uvoznicima. Takvi formulari imaju već upisane rubrike koje uvoznik popunjava i tako daje nalog špediteru da organizira otpremu robe. Popunjavanjem rubrika u formularu dispozicije uvoznik daje potrebne podatke špediteru kako bi ovaj na temelju toga mogao organizirati nesmetanu dopremu robe iz inozemstva. Kad špediter prihvati dostavljenu dispoziciju smatra se da je zaključen ugovor o špediterskom poslu. Dispozicija može uslijediti i kao odgovor na datu špeditersku ponudu za konkretan posao. U tom slučaju dispozicija predstavlja prihvata ponude špeditera i perfekturiranje posla na temelju uvjeta iz ponude. Podaci iz dispozicije mogu se svrstati u: podatke o robi, podatke o uvjetima i načinu dopreme, podatke o osiguranju, te ostale podatke. Špediter je dužan primljenu dispoziciju pažljivo proučiti odmah po primitku, te u slučaju da je ista nejasna ili nepotpuna, da odmah zatraži od nalogodavca potrebna rješenja. Ako traženje objašnjenja ne bi bilo moguće, špediter će postupiti po svom najboljem nahođenju, vodeći računa o interesima nalogodavca i o tome će ga, čim je tomoguće, obavijestiti.

2.3.2. Pozicioniranje

Svaku primljenu dispoziciju uvoznik registrira u pozicijsku knjigu, a broj pozicijske knjige je i broj pozicije, odnosno broj pod kojim se vodi cjelokupni špediterski posao. Neki špediteri ne unose primljenu dispoziciju odmah u pozicijsku knjigu, već istu samo evidentiraju, te takva dispozicija dobiva samo evidencijski broj. To se ponekad radi kada se može dogoditi da nalogodavac stornira posao prije nego je i došlo do njegova izvršenja. Nakon evidentiranja u pozicijsku knjigu, otvara se pozicijska mapa u koju se unose svi potrebni podaci iz dispozicije. Iz mape se treba vidjeti cjelokupan tok posla, a u nju se odlažu dispozicija, te svi prijevozni i financijski dokumenti koji se odnose na taj posao.

2.3.3. Disponiranje

Nakon što je dispozicija evidentirana, dostavlja se pozicijska mapa zajedno sa svom dokumentacijom tarifnom odjelu radi instradacije. Tarifni odjel proučava dispoziciju i dokumente u pozicijskoj mapi, te prema danom slučaju instradira robu. Postoje dva slučaja: da komitent sam odredi način dopreme i prijevozni put, ili da je to ostavio na volju špediteru u skladu s kupoprodajnim ugovorom. Ako komitent nije posebno propisao ništa u vezi instradacije i ostavio na volju špediteru da on organizira dopremu na optimalan način, tarifni odjel će odabrati najpogodnije prijevozno sredstvo, rok dopreme, vrstu robe i način pakiranja, te propisati mjesto carinjenja. Nakon što tarifni odjel da upute za instradiranje, pozicijsku mapu zajedno s uputama vraća nazad na uvozni odjel. Na temelju dobivene instradacije uvozni odjel vrši doziv robe, tj. daje instrukcije inozemnom dobavljaču kako, kada i na koji način da otpremi prodanu robu.

2.3.4. Osiguranje

Nalogodavac može u dispoziciji zahtijevati da špediter osigura robu za vrijeme prevoženja i u takvom slučaju uvozni odjel treba osigurati pošiljku protiv uobičajnih i zatraženih rizika. Pojedine špedicije imaju s osiguravajućim kućama sklopljene specijalne sporazume, na temelju kojih se osiguravaju njihovi transporti. Prema zaključenom sporazumu, špediter odmah po primitku dispozicije koja sadrži i nalog za osiguranje unosi podatke o toj pošiljci u posebnu evidenciju tzv. "knjiga pokrića" koju mu je stavio na raspolaganje osiguravatelj. Plaćanje premije i obračun između špedicije i osiguravajućeg zavoda obavlja se sumarno za sve obračunate premije u jednom obračunskom razdoblju, zavisno od ugovora

2.3.5. Doprema robe

Vrši se u skladu s kupoprodajnim ugovorom, odnosno na temelju datih instrukcija u dispoziciji nalogodavca. Na temelju dobivene dispozicije špediter daje instrukcije za otpremu robe. Pravo biranja prijevoznog sredstva i načina prevoženja ima u načelu ona strana iz ugovora o kupoprodaji, koja plaća prijevozne troškove. Inače, uvozna roba može biti dopremljena raznim prometnim sredstvima. Svaki vozar dužan je prema odredbama Carinskog zakona odmah nakon

prelaska carinske linije prijaviti svu uvoznu robu na propisanim formularima. Na temelju tih isprava carinarnica određuje gdje će se roba smjestiti, odnosno cariniti. Za vrijeme prijevoza špediter može organizirati praćenje robe na temelju zahtjeva komitenta, ili pak povremeno obavještavanje o kretanju preko granica.

2.3.6. Aviziranje i prihvata robe

Kupoprodajnim ugovorom dobavljač je redovno obavezan obavijestiti kupca, odnosno njegovog špeditera, o svakoj otpremi robe. Kad špeditr primi obavijest, uvozni odjel osigurava pošiljku. Posebnim formularom špediter obavještava komitenta o otpremi iz inozemstva, a po potrebi i krajnjeg korisnika, uz napomenu kada se može očekivati dolazak robe na granicu, odnosno dospjeti na odredište. O dolasku pošiljke na odredište ili mjesto tranzitnog carinjenja vozar obavještava primaoca ili špeditera koji prema bilješci u prijevoznj ispravi vodi brigu o carinjenju. U pomorskom prometu roba se može istovariti direktno iz broda u carinsko skladište, a može se privremeno istovariti i na obalu ili na drugi brod, u željeznička ili cestovna prijevozna sredstva radi otpreme u unutrašnjost. Kontrolu nad iskrcajem obavljaju carinski organi na temelju manifesta, u koji mora biti upisan kompletan brodski teret.

2.3.7. Carinjenje

Mjesto carinjenja je ono koje je propisao pošiljatelj u prijevoznj ispravi. Carinarnice, odnosno carinske ispostave, postoje na svim graničnim prijelazima, te u pomorskim lukama. Uvozno carinjenje obavlja se na temelju uvozne carinske deklaracije popunjene na propisanom formularu. Deklaraciju podnosi organizacije koja uvozi robu i na koju glasi prijevozna isprava ili na koju je preneseno pravo iz prijevozne isprave. Upisivanju podataka u carinsku deklaraciju treba posvetiti veliku pozornost jer svaka greška može povući za sobom ili vraćanje deklaracije od strane carinske uprave, ili pogrešan proračun carinskih davanja. Budući da se carinjenje sastoji od ponošenja deklaracije, pregleda dokumentacije, pregleda robe, proračuna i naplate carinskih pristojbi, carinarnica nakon primitka deklaracije istu registrira u kontrolniku uvoznih carinskih deklaracija, a tek nakon toga carinski organi pristupaju pregledu robe. Pregled robe vrši se radi provjeravanja jesu li podaci u deklaraciji točni i odgovaraju li stvarnom stanju u pogledu

kakvoće, količine i vrijednosti robe. Carinski obveznik može podići robu ispod carinskog nadzora poslije izvršenog pregleda i prije uplate carine pod uvjetom da carinarnici podnese bankovnu garanciju.

2.3.8. Otprema komitentu

Još za vrijeme postupka carinjenja uvozni odjel treba izvršiti sve potrebne predradnje u smislu dispozicije uvoznika kako bi na najbrži način odmah po carinjenju mogao otpremiti robu. Roba se podiže kod vozara ili u carinskom skladištu na temelju duplikata ovjerene carinske deklaracije i prijevozne isprave. Još za vrijeme carinjenja uvozni odjel treba izvršiti sve potrebne predradnje u vezi dispozicije uvoznika kako bi na najbrži način mogao otpremiti robu. U špediterske poslove spada i distribucija robe po nalogu komitenta. Ako je roba ocarinjena u carinskom skladištu, špediter može izvršiti distribuciju prema dispoziciji nalogodavca, i to tek nakon primitka potvrđene deklaracije. Nakon otpreme robe sredstvima javnog prometa uvozni odjel mora najbrže moguće obavijestiti primatelj i komitenta o izvršenoj otpremi.

2.3.9. Zbirni promet

Organiziranje zbirnog prometa jedna je od vrlo unosnih i korisnih djelatnosti špediterskih poduzeća, bilo da se radi o unutrašnjem ili o međunarodnom prometu. Neke su špedicije posebno specijalizirane za zbirni promet, tako da im zbirni promet predstavlja jedinu odnosno najvažniju djelatnost njihova poslovanja. Pod zbirnim prometom podrazumijeva se skupljanje pojedinačnih komadnih pošiljki od jednog ili više pošiljatelja iz jednog grada ili zemlje, u nekom prikladnom mjestu, odakle se takva roba nakon grupiranja s jednom prijevoznom ispravom upućuje na špeditera u drugom mjestu ili zemlji radi raspodjele primateljima u tom mjestu ili radi daljnje otpreme. Koristi od dobro organiziranog zbirnog prijevoza imaju svi učesnici u prijevozu, tj. vlasnik robe (pošiljatelj ili primatelj), špediter i vozar. Roba se u zbirnom prometu prevozi znatno brže nego da se otprema pojedinačno komadno, a osim toga špediter ima računa da svojem komitentu zaračuna i nešto jeftiniji prijevoz nego što bi on za tu pošiljku platio da ju otprema komadno.

2.3.10. Obračun i fakturiranje

Posljednja faza špediterovog posla u izvršavanju dispozicije nalogodavca. Što brže fakturiranje u interesu je špeditera zbog toga jer će tako doći prije do prihoda koji proistječu iz usluga koje je obavio za račun komitenta. Ako je on pri tome još i plaćao neke troškove (osiguranje, vozarinu, carinske takse itd.) za račun nalogodavca, tada je pogotovo u njegovom interesu da, što je prije moguće, fakturira izvršene poslove. Obračunu troškova prije ispostavljanja fakture treba posvetiti najveću moguću pažnju jer od toga ovisi prosperitet špeditera i njegov ugled u privrednim krugovima. Fakturirati treba tako da se obuhvate svi troškovi i špediterska zarada po tarifi, odnosno sporazumu, no uvijek na taj način da je faktura ispravna, odnosno da ne dođe do reklamacije, jer uslijed toga dolazi do zastoja u pritanju sredstava i drugih nepoželjnih situacija⁵

⁵ Mađarić, J.: *Međunarodna špedicija*, Zagreb, Fakultet prometnih znanosti, 1991.

3. Posebnosti robne razmjene između zemalja EU i trećih zemalja

U tijeku pristupnih pregovora s Europske unije (u daljnjem tekstu EU), Republika Hrvatska je postepeno prihvaćala pravnu stečevinu EU i na taj način i liberalizirala svoj gospodarski sustav i prilagođavala ga sustavu EU. U tom procesu sustav ekonomskih odnosa Republike Hrvatske s inozemstvom doživljavao velike promjene kako bi se u potpunosti mogla primjenjivati zajednička trgovinska i carinska politika EU, te unajvećoj mjeri i njezina devizna politika. Na dan ulaska u EU, 1. srpnja 2013., prestali su vrijediti dotadašnji hrvatski zakoni i propisi međunarodne razmjene kao i svi bilateralni i multilateralni ugovori o slobodnoj trgovini koje je Republika Hrvatska sklopila s trećim zemljama.

Ulaskom u EU, Hrvatska je prihvatila i Zajedničku vanjsku trgovinsku politiku EU (*Common Commercial Policy*), koja definira trgovinski sustav i pravila međusobne trgovine članica EU, a čija se osnovna pravila nastoje primjenjivati i u trgovinskim odnosima sa zemljama nečlanicama. Dugoročni cilj EU je da se načela i pravila zajedničke trgovinske politike koja se primjenjuje u međusobnoj trgovini članica u potpunosti prošire i na trgovinu s nečlanicama. To se nastoji postići multilateralnim pregovorima unutar WTO-a (*World Trade Organisation*), ali i bilateralnim sporazumijevanjem sa zainteresiranim trećim zemljama i regionalnim integracijama.⁶

3.1. Trgovinska politika EU prema trećim zemljama

Tri osnovna cilja udruživanja europskih država u jednu zajedničku Uniju su bili: stvoriti carinsku uniju i usvojiti zajedničku trgovinsku politiku, tržišta članica integrirati u jedinstveno tržište Unije, te razvijati zajedničku poljoprivrednu politiku.

Carinska unija između zemalja članica najvažniji je oslonac zajedničke trgovinske politike. Jedinstveno tržište, dakle tržište bez ikakvih trgovinskih zapreka, bio je drugi najvažniji cilj osnivača Europske zajednice, a stvaranjem carinske unije učinjen je iskorak u tom smjeru. Najveće zapreke bili su različiti tehnički, zdravstveni i sigurnosni standardi, različiti postupci kontrole kvalitete robe, te razlike u trošarinama i poreznim stopama.

⁶ Matić, B.: *Međunarodno poslovanje - institucije, pravila, strategije*, Zagreb, Ekonomski fakultet u Zagrebu, 2016.

Trgovinska politika EU prema trećim zemljama zasnovana je na načelima zajedničke trgovinske politike koja je jedna od temeljnih politika EU. Osnovni postulati trgovinske politike EU prema trećim zemljama zasnovani su na tradicionalnoj podršci slobodnoj trgovini i pravednom međunarodnom trgovinskom sustavu te protivljenju svim oblicima protekcionizma. Na neki način, možemo promatrati kao izraz težnji EU da se trgovinska pravila, institucije i instrumenti koji su u primjeni na jedinstvenom tržištu, koliko je to objektivno moguće, prošire i primjene i na trgovinske partnere iz trećih zemalja

Tri su glavna područja djelovanja: aktivno sudjelovanje u multilateralnim pregovorima u okviru WTO-a, razvijanje specifičnih bilateralnih trgovinskih odnosa s pojedinim zemljama i regijama te na odobravanje jednostranih povlastica zemljama u razvoju, i na kraju aktivan pristup u otkrivanju i uklanjanje nelegalnih zapreka na izvoznim tržištima. Osnovni instrumenti kojima se provodi trgovinska politika prema inozemstvu jest:

- zajednička carinska tarifa
- instrumenti trgovinske zaštite
- praćenje i nadzor trgovinskih politika trećih zemalja radi poduzimanja odgovarajućih mjera
- sustav pružanja informacija o uvjetima pristupa trećim tržištima

U zajedničku carinsku tarifu ugrađene su sve bilateralno usuglašene uvozne povlastice odobrene pojedinim zemljama ili integracijama kao i sva carinska i necarinska ograničenja koja se primjenjuju u uvozu i izvozu. Sustav informiranja o trećim tržištima je instrument zajedničke trgovinske politike kojime se gospodarstvenicima iz zemalja članica, putem besplatne internet usluge, nude informacije o uvjetima plasmana robe na mnoštvo različitih tržišta iz trećih zemalja. Dostupne su informacije o: carinskim stopama za robu podrijetlom iz EU, trgovinskim zaštitnim mehanizmima, uvoznim postupcima i procedurama, regulativi vezanoj za problematiku podrijetla robe, sanitarnim i veterinarskim mjerama itd.⁷

⁷ Matić, B.: *Međunarodno poslovanje - institucije, pravila, strategije*, Zagreb, Ekonomski fakultet u Zagrebu, 2016.

3.2. Carina i carinski sustav

Carina je oblik posebnog poreza koji se obračunava i naplaćuje kad roba, na koju se plaća carina, prelazi carinsku granicu. Carinu plaćaju svi koji uvoze robu koja se carini. To znači da je carina državni prihod, a ujedno je i sredstvo zaštite domaćeg gospodarstva od inozemne konkurencije. Carina je davanje koje država naplaćuje pri prijelazu robe preko carinske crte, kako za potrebe državnog proračuna, tako i za potrebe ostvarivanja određenih utjecaja na vanjskotrgovinsku razmjenu, kao što su: zaštita domaće proizvodnje, poticanje njenog razvitka i uravnoteženje platne bilance.

Uvozne carine su carine koje se obračunaju i plaćaju na uvezenu robu za koju je propisano da podliježe plaćanju carinskih pristojbi. Imaju fiskalni karakter i mogu znatno puniti državni proračun, ali su i važan intervencionistički instrument svake države u zaštiti vlastite proizvodnje. Izvozne carine su carine koje se obračunavaju i plaćaju na izveznu robu za koju je propisano da podliježe plaćanju carinskih pristojbi. Svrha joj je ekonomskim, a ne administrativnim putem otežati izvoz robe koje nema dobvoljno na domaćem tržištu, odnosno kojom treba ponajprije zadovoljiti domaće potrebe. Ove se carine vrlo rijetko koriste jer većina zemalja teži povećanju izvoza vlastitog gospodarstva, a izvozne bi carine u tom slučaju djelovale destimulativno na izvoznike. Tranzitne carine su carine koje se obračunavaju i plaćaju na robu u tranzitu preko neke zemlje. Ostale su samo kao pojam i danas se više ne koriste.

Visina carinskog opterećanja određena je carinskom stopom pod kojom podrazumijevamo postotak ili apsolutnu vrijednost koja se obračunava na carinsku vrijednost robe. Iz toga proizlazi da je carinska vrijednost vrijednost robe na koju se obračunava carinska stopa iz Carinske tarife. Carinska vrijednost robe određena je kao osnovica za obračun carine. Carinske vrijednost uvezene robe je njezina transakcijska vrijednost, a to je stvarno plaćena ili plativa cijena za robu koja se prodaje radi izvoza u EU.

Carinska tarifa popis je svih carinskih stopa koje se naplaćuju na proizvode ili skupine proizvoda pri prelasku carinske crte. Ovaj popis sadrži proizvode razvrstane po nomenklaturi, uz odgovarajuće carinske stope. Proizvodi su razvrstani po abecednom redu, visini carinskih stopa, namjeni, stupnju obrade ili na podrijetlo s obzirom na materijal izrade. Carinska tarifa može sadržavati jedinstvene carinske stope, koje se primjenjuju bez obzira na zemlju podrijetla robe, odnosno nekoliko carinskih stopa za iste proizvode, ovisno o zemlji iz koje se proizvod uvozi.

Na robu koja se uvozi ili unosi u carinsko područje EU plaća se carina prema stopi koja je određena Carinskom tarifom. Iznimku čini roba podrijetlom iz zemalja s kojima je potpisan ugovor o slobodno trgovini za koju se naplaćuje carina u skladu s tim ugovorom.

Carinski kontigent određena je količina robe uvezena po nižoj carinskoj stopi od one određene carinskom tarifom. Primjenjuje se kao snižena carinska stopa ili čak potpuno ukidanje carinskih opterećenja za uvoz određene robe, obično radi ublažavanja loših posljedica na međunarodnom ili domaćem tržištu. Izražava se količinom ili vrijednošću na temelju propisa koji se posebno donosi.

Da bi se roba stavila u bilo koji carinski postupak potrebno je podnijeti carinsku deklaraciju. Deklaracija se podnosi pismeno, elektronskom razmjenom ili usmeno. Pisana deklaracija se podnosi na obrascu Jedinственe carinske deklaracije (JCD), koji je isti za sve carinske postupke. Pri tome se može podnijeti u redovitom ili pojednostavljenom postupku. Puštanjem robe u slobodan promet roba stječe status domaće robe i nad njom prestaje carinski nadzor. U carinski postupak za puštanje u slobodan promet može se staviti samo roba koja udovoljava odredbama Carinskog zakona te odredbama drugih zakona koji propisuju razne mjere zaštite.

Osnivanje slobodnih zona i slobodnih skladišta, upravljanje i obavljanje gospodarskih djelatnosti u njima regulirano je Zakonom o slobodnim zonama. Carinski zakon određuje carinsko pravni status robe i na način postupanja robom u slobodnim zonama i slobodnim skladištima. Carinski zakon određuje da slobodne zone i slobodna skladišta djeluju pod istim načelima. Pod carinskim nadzorom se nalazi njihovo područje, ulazi i izlazi, roba, prijevozna sredstva i ljudi koji u njih ulaze ili iz njih izlaze. Kod puštanja robe u slobodni promet, carinska se vrijednost utvrđuje na osnovi stvarno plaćene cijene ili cijene koju bi trebalo platiti. U carinsku vrijednost robe se ne uračunavaju troškovi skladištenja i održavanja robe u zoni, pod uvjetom da su iskazani odvojeno.

Postupak privremenog uvoza je novom Carinskom zakonu sužen samo na uvoz roba koje se u inozemstvo vraćaju u nepromjenjenom stanju. Zakon, također, razlikuje privremeni uvoz uz potpuno oslobađanje od plaćanja carine. Privremeni uvoz može se odobriti na zahtjev osobe koja upotrebljava robu ili organizira njezinu uporabu. Krajnji rok unutar kojeg se privremeno uvezena roba mora ponovo izvesti je maksimalno 24 mjeseca, dok za svaki konkretni slučaj taj rok određuje carinarnica.

Carinski dug je obveza plaćanja određene svote uvozne carine i svih drugih davanja koja se naplaćuju pri uvozu robe (porez na dodanu vrijednost (PDV), trošarine, takse itd.). Carinski zakon propisuje da se roba prepušta deklarantu pošto se utvrde sve činjenice bitne za carinjenje i pošto se osigura namirenje carinskog duga. Osiguranje namirenja carinskog duga se daje u visini izračunane svote carinskog duga (svote carine koju treba platiti zajedno sa svim dadžbinama koje se pri tom plaćaju - PDV, trošarine, druga davanja), odnosno svote duga koji bi mogao nastati. Čim dobije sve potrebne podatke carinarnica obračunava i knjiži obračunski carinski dug i o tome, na primjeren način, obavještava dužnika. Ukoliko je svota iskazana na deklaraciji smatra se da je time i puštanjem robe priopćen i carinski dug te neće biti nikakve posebne dodatne obavijesti. U roku od 15 dana od dana priopćavanja dužnik treba podmiriti nastali carinski dug.⁸

3.3. PDV pri uvozu dobara

Prilikom uvoza dobara iz trećih zemalja, dobra moraju biti stavljena u jedan od carinskih postupaka kako bi se na sva dobra iz trećih zemalja puštaju u slobodan promet na području EU obavio i obračun uvoznih davanja. Uvoznim davanjima smatraju se sva davanja koja su propisana za određenu robu, a uključuju uvozne carine, poseban porez (trošarine), te PDV. Poreznu osnovicu za obračun PDV-a pri uvozu čini carinska vrijednost dobara utvrđena prema carinskim propisima. Primarna osnova za carinsku vrijednost je transakcijska vrijednost dobara, odnosno uključuje sva plaćanja koja su izvršena ili će biti izvršena kao uvjet za prodaju uvezene robe. U carinsku vrijednost uključuju se i svi dodatni troškovi koji nastaju do mjesta na kojem su dobra unesena na carinsko područje EU.

Dodatno, porezna osnovica za obračun PDV-a pri uvozu dobara uvećava se za carinu, posebne poreze, trošarine, pristojbe i slična davanja koja se plaćaju izvan države članice uvoznice, te davanja koja se plaćaju pri uvozu dobara, osim PDV-a. Ako nisu uključeni u poreznu osnovicu, u nju dodatno ulaze i svi ostali troškovi (provizije, osiguranje, prijevoz, manipulacije itd.) nastali do prvog mjesta odredišta u RH kao i oni nastali do drugog mjesta odredišta unutar EU, ako je to mjesto poznato u vrijeme nastanka oporezivog događaja. Bez

⁸ Andrijanić, I.: *Poslovanje u vanjskoj trgovini*, Zagreb, Mikrorad, 2005.

obzira je li PDV pri uvozu plaćen, porezni obveznici imaju pravo priznati pretporez po obavljenom uvozu u onom mjesecu u kojem u svojem posjedu imaju propisanu carinsku deklaraciju o obavljenom uvozu. Dodatni troškovi uključuju se u poreznu osnovicu ako su neposredno obračunati i ako se njihova vrijednost u trenutku podnošenja carinske deklaracije može dokazati na temelju raspoloživih isprava. Za navedeno uvoznik prilaže izjavu sa specifikacijom predmetnih dodatnih toškova. Prvim mjestom odredišta do kojeg se dodatni troškovi uključuju u poreznu osnovicu za obračun PDV-a smatra se mjesto navedeno na tovarnom listu ili bilo kojoj drugoj prijevoznoj ispravi na temelju koje se dobra uvoze. Ako takvo mjesto nije navedeno, tada se prvim mjestom odredišta smatra mjesto prvog pretovara dobara u RH.

PDV pri uvozu plaća se u roku za plaćanje uvoznih davanja u skladu s carinskim propisima. Porezni obveznici još uvijek ne mogu PDV pri uvozu plaćati tzv. obračunskim putem (bez odljeva novčanih sredstava), nego su i nadalje dužni "fizički" platiti dužni iznos PDV-a po obračunu carinarnice. Pravo na odbitak pretporeza pri uvozu ostvaruje se u onom obračunskom razdoblju u kojem porezni obveznik u svom posjedu ima carinsku deklaraciju u kojoj je naveden kao primatelj ili uvoznik dobara, te u kojoj je iskazan iznos PDV-a koji treba platiti ili je omogućeno njegovo izračunavanje. Stoga, ako porezni obveznik u mjesecu srpnju u svom posjedu ima carinsku deklaraciju o obavljenom uvozu, pretporez pri uvozu priznaje u PDV prijavi za mjesec srpanj, bez obzira što će možda sukladno rokovima za plaćanje PDV-a pri uvozu taj PDV "fizički" platiti tek u mjesecu kolovozu.

Plaćanja PDV-a pri uvozu su oslobođene sve dodatne usluge povezane s uvozom dobara ako su već uključene u poreznu osnovicu pri uvozu. Na primjer, ako su troškovi prijevoza uključeni u carinsku vrijednost dobara pri uvozu, tada se na predmetnu uslugu prijevoza može primjeniti odredba o oslobođenju od plaćanja PDV-a.⁹

Primjer utvrđivanja porezne osnovice:

Tuzemni obveznik "X" d.o.o. Zagreb uvozi iz BiH dobra "Y" za koja mu je izdan račun u svoti 2.000,00 EUR po paritetu FCA Sarajevo. S obzirom da se radi o paritetu isporuke franko-prijevoznik (imenovano mjesto isporuke), na osnovi kojeg trošak i rizik u vezi s robom prelazi na

⁹ <https://www.teb.hr/novosti/2016/pdv-pri-uvozu/>, 28.7.2020.

kupca, kad prodavatelj stavi dobra na raspolaganje prijevozniku, fakturiranoj vrijednosti treba dodati troškove prijevoza, osiguranja i ostale do mjesta ulaska u carinsko područje EU-a, jer oni nisu uračunati u cijenu dobara. Zato što je tuzemni obveznik primio račun za prijevoz (prije podnošenja carinske deklaracije) za cijelu dionicu puta od Sarajeva do Zagreba u svoti 10.000,00 kn, bez PDV-a, radi utvrđivanja carinske vrijednosti (i porezne osnovice), tu svotu treba raspodijeliti prema prijeđenim kilometrima na dio izvan, te na dio unutar carinskog područja EU, kako bi se utvrdilo troškove prijevoza do prvog odredišta u Hrvatskoj - Zagreba.

Kako bi se u ovom primjeru izračunalo carinsku vrijednost dobara, nabavnoj vrijednosti 15.082,46 kn (2.000,00 EUR preračunato prema carinskom tečaju eura), treba dodati samo dio troška prijevoza do mjesta ulaska u carinsko područje EU-a u visini 5.300,00 kn (ukupna je udaljenost od Sarajeva do Zagreba 402 km, a od Sarajeva do granice (Slavonski Brod) 215 km, što znači da se 53% vrijednosti ukupnog troška prijevoza odnosi na dio puta izvan EU). Stoga je carinska vrijednost 20.382,46 kn. Osnovicu za obračun PDV-a dobiva se tako da se navedenoj carinskoj vrijednosti doda dio troška prijevoza od ulaska u carinsko područje EU-a (Slavonski Brod) do prvog odredišta u Hrvatskoj, odnosno 4.700,00 kn, svotu carine i posebnog poreza ili trošarine (ako je za ta dobra propisana obveza plaćanja posebnog poreza ili trošarine), troškove osiguranja u tuzemstvu itd.

Stoga se u osnovicu PDV-a izračunava na sljedeći način:

- ✓ carinska vrijednost: 20.382,46 kn
- ✓ carina: 1.000,00 kn
- ✓ obračunan trošak prijevoza od granice do Zagreba (dodatni trošak što ulazi u osnovicu PDV-a pri uvozu): 4.700,00 kn
- ✓ trošak osiguranja: 5.000,00 kn

= **osnovica za PDV: 31.082,46 kn**

- svota PDV-a pri uvozu dobara (osnovica * 25%) = **7.770,61 kn**

4. Uloga špeditera u organizaciji pomorskog prijevoza

Predmet trgovanja na tržištu pomorskog prijevoza su brodski prijevozni kapaciteti. Značaj tog tržišta jasno pokazuje činjenica da se preko 90% svjetske trgovine ili 4,5 milijardi tona tereta godišnje preveze morem. Tu dominiraju masovni tereti (rasuti i tekući) kao što su ugljen, željezna ruda, sirova nafta i naftni derivati, žitarice, riža, čelik, drvo. Oni se najvećim dijelom prevoze u slobodnoj plovidbi. Generalni teret, premda količinski manje zastupljen, po vrijednosti višestruko nadmašuje masovne terete.

Tržište pomorskog prijevoza od 80-ih godina prošlog stoljeća obilježava trend stalnog porasta kontejnerskog prometa. Razvojem tržišta tijekom vremena se nametnula potreba koncentriranja ponude i potražnje na određenim mjestima na kojima bi i naručitelji prijevoza i brodari uvijek mogli pronaći odgovarajuće prijevozne kapacitete za prijevoz svojih roba, odnosno odgovarajući teret za zapošljavanje svojih kapaciteta.¹⁰ Baltička burza predstavlja neovisan i pouzdan izvor podataka za trgovinu i namirenje ugovora iz područja otpreme i dopreme na pomorskom tržištu. Ova burza pokriva većinu svjetskog brodarskog interesa, te broji više od 550 članica. Tvrtka je osnovana sredinom 18. stoljeća u londonskoj *Virginia and Baltic* kavani, s ciljem objedinjavanja interesa međunarodnih trgovaca i brodara zbog lakšeg dogovaranja prijevoza robe i tereta.¹¹

4.1. Uloga pomorskog agenta u međunarodnom poslovanju

Glavni subjekti pomorskog prijevoza su brodari, kao čimbenici ponude i naručitelji prijevoza, kao čimbenici potražnje. Osim subjekata, prisutni su i specijalizirani posrednici - pomorski agenti, bez kojih je nezamislivo funkcioniranje suvremenog tržišta. Pomorski agent je osoba registrirana za obavljanje agencijskih poslova u pomorskom prometu i prometu na unutarnjim plovnim putevima, koja u poslovanju nastupa u ime i za račun nalogodavca ili obavlja agencijske poslove u svoje ima i za svoj račun. Pomorski agent dobrim poznavanjem lokalnih prilika može lakše od udaljenog brodarka ili inozemnog zapovjednika broda efikasno riješiti svako pitanje vezano uz brod ili teret koji se prevozi. Danas više nema pomorskog posla

¹⁰ Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Zagreb, Fakultet prometnih znanosti, 2010.

¹¹ <https://www.marineinsight.com/know-more/the-role-of-the-baltic-exchange-in-the-maritime-world/>, 3.8.2020.

koji mimoilazi pomorskog agenta. Korištenje agencijskih usluga nije obavezno, ali je neizbježno zbog svih navedenih razloga. Pojam pomorskog agenta nije jednostavno definirati, što znači da se može dati sažeta definicija, koja je u pravilu nepotuna, ili vrlo opširna. Kada se pomorski agent promatra kao subjekt pomorskog prava, postoje razlike jer se određuju posebni pojmovi za agenta koji se bavi samo pomorsko-agencijskim poslovima u odnosu na sve veći broj agenata koji su proširili lepezu svojeg poslovanja na špediterske poslove, burzovno poslovanje i poslove logističkih operatera.

4.1.1. Poslovi pomorskog agenta

Pomorski agent prioritetno u poslovanju prihvaća i otprema brodove, te zastupa principala pred državnim i ostalim javnim službama, fizičkim i pravnim osobama prilikom nabave zaliha, goriva i traženja drugih usluga. U poslove pomorskog agenta ubraja se i posredovanje kod sklapanja ugovora o iskorištavanju morskih brodova i plovila na unutrašnjim plovnim putevima, kupoprodaje, gradnje i remonta brodova i drugih plovila, prikupljanje posade za brodarku, osiguranje u plovidbenim pothvatu kao i drugih poslova po nalogu komitenta. Pomorski agent je pravna ili fizička osoba koja na osnovi opće ili posebne punomoći poslove zastupanja, posredovanja i pomaganja u ime i za račun nalogodavca, a nalogodavac zauzvrat obvezuje agentu isplatiti nagradu i nadoknaditi troškove, uz napomenu da agent svoju djelatnost može obavljati besplatno, a poslove pomaganja može obavljati i u svoje ime.

U osnovne poslove pomorskog agenta ubrajaju se oni poslovi bez kojih se ne može zamisliti obavljanje djelatnosti pomorskih agenata. Ti se poslovi mogu sistematizirati u tri temeljne podskupine:

- zastupanje - prihvatanje i otprema broda, zastupanje brodarku u odnosima s državnim i ostalim javnim službama kao i drugim pravnim i fizičkim osobama
- posredovanje - zaključivanje ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova, kabotaži, posredovanju u drugim ugovorima kao i pri kupoprodaji, gradnji i popravku brodova, posredovanje pri osiguravanju tereta, osiguranju brodova, pravnih odnosa, poslove pribavljanja posade za brodove
- pomaganje - pomaganje zapovjedniku broda, članovima posade i putnicima

U specijalne poslove pomorskog agenta spadaju upravljanje brodovima za račun broдача, kvalitativno i kvantitativno utvrđivanje stanja tereta, turističko-agencijski poslova, mjenjački poslovi prijevoz motornim brodovima, posredovanje prilikom dobivanja putnih isprava, viza i dozvola za kretanje u pograničnom pojasu, stražarenje na brodu i slično.

Danas su suvremeno pomorsko poslovanje kao i unutarnja plovidba nezamislivi bez pomorskih odnosno plovidbenih agenata. U prijašnjim vremenima brodovlasici su ujedno bili i zapovjednici svojih brodova. Razvojem trgovine i plovidbe nastupila je potreba za specijaliziranim osobama koje će na kopnu pomagati zapovjedniku u pronalaženju brodskog tereta, prijatu i otpremi broда. Te osobe živjela su i radile na kopnu, uglavnom u luci i s vremenom postale nezamjenjivi subjekti u pomorskom poslovanju jer su mnogo bolje poznavali lokalne prilike u luci, vlasnike tereta, organe državnih vlasti, važeću pravnu legislativu i druge norme i običaje. Tako su nastali pomorski odnosno plovidbeni agenti.¹²

4.1.2. Obaveze pomorskog agenta

Pomorski agent je dužan postupati pozornošću urednog i savjesnog gospodarstvenika, postupati u granicama ovlaštenja, obavljati poslove za izvršavanja naloga, izvješćivati nalogodavca o izvršenju naloga, predati obračun nalogodavcu, isticati osobinu pomorskog agenta i čuvati poslovnu tajnu. Pomorski agent je dužan pravovremeno zatražiti polog novčanih sredstava od inozemnog nalogodavca za pokriće troškova usluga koje ovaj traži u hrvatskim lukama. U slučaju da inozemni nalogodavac nije doznačio zatražena sredstva prije dolaska broда pomorski agent je dužan pisanim putem obavijestiti pružatelje usluga kako bi mogli sami odlučiti o pružanju usluga. Pomorski agent je dužan na zahtjev osobe koja pruža usluge ili prodaje robu njegovu nalogodavcu dati jamstva za cijenu robe ili usluge do iznosa za to osiguranih sredstava. Primljeni nalog novčanih sredstava na posebnim računima za devizne prijenose ne smatraju se sredstvima pomorskog agenta i ne mogu biti predmetom ovrhe. Pomorski agent je dužan na zahtjev lučke kapetanije obznaniiti ime, naziv tvrtke i adresu sjedišta broдача ili drugih nalogodavaca čiji brodovi tiču hrvatske luke.¹³

¹² Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Zagreb, Fakultet prometnih znanosti, 2010.

¹³ <http://www.propisi.hr/print.php?id=2729>, 7.8.2020.

4.1.3. Vrste pomorskih agenata

Pomorski agenti prema njihovom osnovnom djelatnostima dijele se na četiri vrste: lučke agente, agente posrednike, agente tereta i agente osiguratelja.

Osim osnovnih vrsta, prema subjektu u čije ime i za čiji račun rade, pomorski agenti dijele se na: agente prijevoznika, agente osoba zainteresiranih za teret i agente osoba zainteresiranih za pomorsko osiguranje.

Prema načinu imenovanja agenti se dijele na: agente koje imenuje brodar, agente koje imenuje zapovjednik broda, agente koje imenuje brodarov sugovornik i agente koje imenuje osiguratelj ili reosiguratelj.

S obzirom na širinu ovlaštenja pomorski agenti se dijele na: opće, posebne, povremene i stalne i agente s ograničenim i neograničenim ovlaštenjima.

Sve te podjele ne znače da se pomorski agent bavi isključivo jednom vrstom agenture, jer u pravilu agenti obavljaju većinu ako ne i sve te poslove.

4.2. Agencijsko poslovanje

Agencijski poslovi imaju veliko značenje u vanjskotrgovinskom sustavu, a naročito u pomorskom prijevozu. Pod agencijskim poslovanjem podrazumijevaju se poslovi zastupanja i posredovanja u prijevozu robe i putnika te obavljanje propisanih ili uobičajenih sporednih poslova u svezi s tim prijevozom.

4.2.1. Zastupanje brodara - konferencije

U cilju vlastite zaštite te borbe protiv nelojalne konkurencije, brodari se udružuju u takozvane konferencije. To su udruženja linijskih brodara koji vrše redoviti servis na određenom području. Područje Mediterana podijeljeno je na glavne zemlje uvoznike/izvoznike i to na: Italiju, Španjolsku, te na treće zemlje (Portugal, Grčka...). Sva ta područja-relacije pokrivena su dogovorenim prijevoznim tarifama za određene robe koje su osnovne i bitne za to područje.

Dozvoljene količine tereta koje pojedini brodari mogu prevesti su također ograničene. Konkretno, od 100% tereta na relaciji Italija/Argentina, 40% tereta može prevesti argentinski nacionalni brodar, 40% talijanski nacionalni brodar, a ostalih 20% dijele treće zastave tj. Brazil, Francuska, Portugal, Grčka itd. Ista situacija je i s teretima iz Francuske za Argentinu. U tom slučaju po 40% dijele Francuzi i Argentinci, a 20% ostali.

Praćenje količina vrši se kroz prevezenu tonu. Naime, svaki pomorski agent brodaru člana Konferencije dužan je po isplovljenju broda proslijediti brodski manifest u određenu centralu iz kojeg je vidljiva količina i prevoznina ukrcanih roba, a u cilju praćenja količine prevezene robe u obliku brodske prevoznine. Na temelju tih dokumenata, konferencije izdaju cirkularna pisma koja redovito dostavljaju svim članovima. Iz istih se točno vidi koliko je tko prevezeo robe, da li je u plusu ili minusu, tj. da i može ukrcati još robe da bi došao do svoje odobrene količine ili se treba odreći ukrcaja u korist drugog člana za neko vrijeme da bi došao do svoje odobrene količine. Brodari u tom poslu moraju vrlo dobro pratiti i poznavati tržište i znati kada i koliko konferencijskog tereta mogu ukrcati da bi bili u okviru dozvoljenih količina. Radi se o vrlo visokim prevozninama koje pogoduju brodarima. S druge krcatelji su ih u mogućnosti platiti jer im to garantira i stalni i kvalitetni brodski servis sa točno određenim datumima polazaka i dolazaka brodova iz pojedine luke a samim time su u mogućnosti izuzetno dobro planirati proizvodnju, prodaju i dostavu robe krajnjem kupcu. Time se postižu povoljnije prodajne cijene.

Sa zadnjim danom godine brojevi se svode kraju i utvrđuje se koliko je koji brodar ukrcao, da li se nalazi u okviru njemu dozvoljene količine. Često se dogodi da neki brodar ukrci previše zbog loše politike i bude "over". U tom slučaju neki drugi brodar ukrci manje i bude "under" jer se količina preveznog tereta točno zna. U tom slučaju brodar koji je "over" treba vratiti novac brodaru koji je "under". Da bi se izbjegle manipulacije postoje dozvoljena prekoračenja ili manje ili više ukrcano, a za sve što je iznad tog ograničenja plaća se određena ugovorna kazna. Sve to dovodi do toga da brodari nastoje biti u okviru svojih količina i jedino iznenadni poremećaj na tržištu može dovesti do povećanih odstupanja.

4.2.2. Tehnika agencijskih poslova

U pomorskom transportu tereta javlja se veliki broj raznih isprava i dokumenata koji će u daljnjem izlaganju biti ukratko objašnjeni. Ipak u okviru svega toga neće biti moguće objasniti i predstaviti sve isprave koje se susreću kod transporta tereta, već će biti objašnjene samo one najvažnije. U nastavku pokušat će se objasniti kojim redoslijedom agent obavlja svoje poslove. Počet će se od ugovora o prijevozu pa sve do samo otpreme broda te će svaka točka biti ukratko objašnjena. Poslovi koje agencija obavlja za vrijeme transporta nekog tereta mogu biti jako široki, počevši već od samog ishodaženja dozvola i raznih suglasnosti kapetanije, policije, carine, pa sve do mogućih problema na brodu kao što je bolest člana posade za kojeg treba omogućiti posjet liječniku. Zato će se u daljnjem tekstu pažnja posvetiti samo osnovnim stavkama za obavljanje organizacije transporta.

Ugovori o prijevozu morem zaključuju se između broдача i vlasnika tereta ili njegova predstavnika. Mogu se zaključiti za cijeli brod, u kojem slučaju se radi o punom čarteru, ili samo za dio broda ili određeni prostor broda, a u tom slučaju se radi o djelomičnom čarteru. Većina ugovora sklapa se za pojedine vrste tereta i standardne forme, a uglavnom ih je razradio BIMCO (*Baltic and International Maritime Conference*). Takvi se ugovori obilježavaju karticama, pa se tako za npr. žitarice koje dolaze iz SAD-a i Kanade koristi izraz "Baltimore C", a za rudaču iz Skandinavije za Njemačku - "Skanderz". Kako bi se pojednostavio postupak, danas se za raznovrsne terete koristi standardni ugovor pod nazivom "Uniform General Charter" poznatiji pod kraticom "Gencon".

"Booking note" je potvrda o predbilježbi brodskeg prostora koji izdaje agent. Predbilježba može biti samo informativnog karaktera i tada nije obavezna, no ako broдар i naručitelj prihvate rezervaciju kao konačnu, onda ista obvezuje obadvije strane.

Prilikom dolaska broda u luku obavljaju se dolazne formalnosti ili takozvani prihvati broda. To je praktički prijelaz granice i ulazak broda u državu. Tom činu prisustvuju organi vlasti i to: policija, carina, lučka kapetanija, sanitarna inspekcija. Tu je obavezno prisutan i broдski agent koji organizira dolazak navedenih osoba na brod, priprema potrebne dokumente i olakšava komunikaciju vlasti sa zapovjednikom broda. Po uspješnom završetku kontrole, brod dobiva "slobodan promet" i može početi sa svom komunikacijom s kopnom.

Teretnica je isprava kojom brodar potvrđuje da je robu primio na prijevoz u prividno dobrom stanju i obvezuje se da će je prevesti do odredišta i isporučiti vlasniku te ispravu u stanju u kakvom ju je primio. Ona prema tome ima i značajke vrijednosne isprave koji se indosiranjem može prenositi i njome se može trgovati. Teretnica nadomješta fizičku predaju robe koja je u njoj navedena, tj. prijenos teretnice ujedno znači i prijenos vlasništva i drugih prava na robu. Stoga na svakom primjerku teretnice mora biti navedeno koliko je originala i kopija izdano. Prenosivi su samo originali. Brodska teretnica se razlikuje od prijevoznih isprava u drugim prometnim granama i po tome što originali teretnice ne putuju zajedno s robom već se dostavljaju primatelju poštom ili preko banke, ako je ugovoreno plaćanje dokumentarnim akreditivom. Robu u prijevozu prati kopija teretnice. Teretnica predstavlja dokaz o zaključenom ugovoru o prijevozu, dokaz da je brodar preuzeo robu na prijevoz, te obavezu broдача da robu iz teretnice u istom stanju kakva je i preuzeta na prijevoz, na odredištu preda primatelju. S obzirom na prijenos prava iz teretnice razlikujemo: teretnicu na ime, teretnicu po naredbi i teretnicu na donositelja. Isto tako, teretnica može biti izdana nakon obavljenog ukrcanja robe - Teretnica ukrcano, ili prije ukrcanja - Teretnica Primljeno na ukrcanj. Teretnica koja ne sadrži primjedbe broдача glede stanja robe ili ambalaže naziva se Čista teretnica.

Protest je prigovor koji se daje u slučaju gubitka, manjka ili oštećenja robe i u pravilu mora biti uloženi odmah prilikom preuzimanja robe, tj. dok je roba još uvijek na obali i dok se njeno stanje može nepobitno provjeriti.

Prilikom ukrcanja tereta na brod povremeno dolazi do manjih ili većih oštećenja tereta. Da bi se zaštitio od reklamacija prilikom predaje robe u iskrcajnoj luci, brodar stavlja primjedbe o vrsti i obujmu oštećenja tereta u časničku potvrdu, a iste se upisuju u teretnicu prilikom izdavanja. Da bi se dobila takozvana "čista teretnica" tj. teretnica bez primjedbi, prilikom ugovaranja prijevoza robe moguće je ugovoriti da krcatelj u zamjenu za upisivanje opaski u teretnicu izda Garantno pismo u kojem su navedena oštećenja robe. Tim postupkom krcatelj garantira broдарu nadoknadu svih šteta za koje može biti terećen od strane primatelja obzirom na oštećenje robe. Takva garantna pisma izdaju se za ona oštećenja za koja krcatelj smatra da nisu bitna za kasnije korištenje robe, a brodar inzistira na njemu jer nije i ne može biti upoznat s krajnjom sudbinom prevezene robe.

Da bi mogao početi ukrcanj na brod ili iskrcanj s broда, zapovijednik broда dužan je izravno ili putem agenta dati pismenu obavijest krcatelju ili primatelju robe da daje brod spreman

za prihvata, odnosno predaju tereta. Vremenska tablica je pregled rada broda i utrošenog vremena za ukrcaj ili iskrcaj. U tablicu se unose podaci o dolasku broda u luku, vremenu spremnosti broda za ukrcaj ili iskrcaj, početku i završetku operacija, normama ukrcanja ili iskrcaja te o svim razlozima prekida rada.

Časnička potvrda je isprava kojom brodski časnik potvrđuje da je roba u posjedu brodarka i da on za nju odgovara. Svako uočeno oštećenje robe, časnik upisuje u za to predviđeno mjesto. Izdaje se nakon ukrcanja robe u brod i na temelju iste agent izdaje teretnicu s upisanim primjedbama iz časničke potvrde ukoliko nije drugačije ugovoreno.

Na temelju ukrcane količine tereta brodar je izdao račun za prevozninu. Tek po plaćanju iste u potpunosti, pomorski agent smije "osloboditi teretnicu" tj. predati je krcatelju. Slična situacija je i prilikom prihvata broda, kada se otprema broda odvija u zajedničkoj suradnji lučke kapetanije, carine, policije koja dolazi na brod u organizaciji pomorskog agenta. Tom prilikom na osnovi Manifesta tereta, odlazećeg Manifesta, carine izdaje potvrdu lučkoj kapetaniji koja tada izdaje dozvolu za isplavljanje. Policija obavlja kontrolu posade i njihovih dokumenata i brod isplavljuje. Na odlasku agent informira lučku upravu te lučke pilote koji asistiraju zapovjedniku prilikom isplavljanja broda iz luke.¹⁴

Manifest je isprava u koji se upisuju podaci o teretu koji se nalazi u brodu i u kojem se nalazi praktično sve ono što može zanimati carinske organe i primatelje tereta u lukama. Na temelju njega se vrši carinski pregled, te ukrcaj i iskrcaj robe.

4.3. Tijek špediterskog posla u pomorskom prijevozu

Sa prethodno obavljenom instradacijom, špediter treba pravodobno na tržištu prijevoznih kapaciteta odabrati najpovoljnijeg prijevoznika i zaključiti potreban teretni prostor za odgovarajući termin ukrcanja, odnosno otpreme. Zastupajući prije svega interese svojega komitenta, pri odabiru prijevoznika špediter uzima u obzir sljedeće elemente: ponuđena cijena prijevoza, kapacitet i kvaliteta flote odnosno voznog parka, pouzdanost i poslovni ugled, te svoje moguće iskustvo u prethodnoj suradnji s pojedinim prijevoznikom. U linijskoj plovidbi prostor se zaključuje Zaključnicom broskog prostora (*Cargo Booking Note*). Zaključnica sadrži

¹⁴ Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Zagreb, Fakultet prometnih znanosti, 2010.

sljedeće osnovne podatke: podaci o krcatelju, podaci o brodaru i njegovom agentu, naziv broda, prijevozni put, ukrcajna i iskrcajna luka, termin ukrcaja, podaci o robi, odnosno potrebnom teretnom prostoru. Danas se više ne primjenjuje papirnati obrazac, već se "booking" obavlja elektronski preko internetske stranice broдача. U slobodnoj plovidbi, brodski prostor se zaključuje brodarskim ugovorom koji se može odnositi na cijeli brod, razmjerni dio ili određeni brodski prostor. Ugovor s brodarom zaključuje naručitelj prijevoza.

Naručitelj je stranka koja od broдача naručuje prijevoz robe na određenoj relaciji i plaća odnosno prijevozne troškove (vozarinu). Naručitelj može, ali i ne mora biti krcatelj, odnosno primatelj robe, već te funkcije u njegovo ime i za njegov račun najčešće obavlja treća osoba. Brodar je prijevoznik, tj. fizička ili pravna osoba koja u svoje ime i za svoj račun obavlja prijevoz robe svojim ili tuđim brodom. Krcatelj može biti sam naručitelj ili treća osoba koju naručitelj odredi da u njegovo ime i za njegov račun preda robu na prijevoz brodaru, na ugovorenom mjestu ukrcaja. U praksi je krcatelj najčešće špediter. Primatelj je stranka ovlaštena za preuzimanje robe od broдача, na ugovorenom odredištu. Primatelj može biti sam naručitelj ili neka treća osoba.

Od prispjeća robe u luku do ukrcaja u brod potrebno je obaviti više lučkih manipulacija, koje krcatelj naručuje lučkom dispozicijom. Roba se po prispjeću u luku može zadržati u lučkom skladištu ili obaviti izravan prekrcaj iz cestovnog prijevoznog sredstva u brod. Izravan prekrcaj mora se obaviti pod carinskim nadzorom. Nakon prispjeća broда u luku, agent broдача izvješćuje primatelja o spremnosti broда upućivanjem Pisma spremnosti (*Notice of Readiness*). Pismo spremnosti koristi se samo u slobodnoj plovidbi. Krcatelj je obavezan predati robu ispod čekrka i pritom snosi sve troškove i rizike manipulacije do tog trenutka, dok je brodar obavezan preuzeti robu ispod čekrka i pritom snositi sve troškove i rizike manipulacije od tog trenutka.

Nakon prispjeća robe u luku iskrcaja, agent broдача izvješćuje primatelja o spremnosti broда za iskrcaj robe upućivanjem Pisma spremnosti. Primatelj ima bezuvjetno pravo preuzimanja robe od broдача na temelju ispave Bez zapreke, koja zamjenjuje original teretnice, nakon što primatelj podmiri sve obaveze prema brodaru. Lučkom dispozicijom, špediter daje nalog lučkoj operativi za obavljanje potrebnih manipulacija u svezi s iskrcajem robe iz broда i

ukrcajem u sredstva kopnenog prijevoza kojima se roba dalje otprema, odnosno dostavlja primatelju.¹⁵

¹⁵ Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Zagreb, Fakultet prometnih znanosti, 2010.

5. Prikaz poslova špedicije na praktičnom primjeru uvoza industrijske soli iz Egipta

U ovom poglavlju na praktičnom primjeru prikazat će se sve glavne i prateće radnje i dokumentacija koja je potrebna da bi se ostvario uvoz robe iz trećih zemalja u EU, konkretnije uvoz industrijske soli iz Egipta sa krajnjim ishodištem u Hrvatskoj. Uvoz se obavlja preko Slovenije, točnije luke Koper, jedne od najbolje povezanih pomorskih luka sa središtem Europe zbog svog specifičnog geografskog položaja i dobre prometne povezanosti sa velikim gradovima - Zagrebom, Ljubljanom, Bečom, Budimpeštom, Milanom itd.

Tvrtka Pelot Group sa svoje tri članice, Pelot Globe, Pelot Slovenia i Egypt Pelot, bavi se proizvodnjom i distribucijom morske i kamene soli. Tijekom proteklih godina Pelot Globe i Pelot Slovenia su postale jedan od glavnih dobavljača soli u Hrvatskoj, Sloveniji te susjednim zemljama. Posjeduje skladišni prostor zatvorenog tipa kako bi svojim klijentima uvijek bili u mogućnosti isporučiti sol u najkraćem mogućem roku. Tijekom zimske sezone ima mogućnost isporučiti 2500-3000 tona soli dnevno.¹⁶

Kada uvoznik dobije narudžbu od kupca, odnosno kada inicira proizvodnju i uvoz, uvoznik naručuje robu iz Egipta, zavisno o količini i kakvoći koju zahtjeva kupac. Proizvođač - Egypt Globe, javlja uvozniku datum kada je roba spremna za isporuku. Kada je dogovoren datum isporuke robe od proizvođača, uvoznik - Tvrtka Pelot Globe kontaktira svog pomorskog agenta da unajmi brod potreban za tu isporuku preko mora u EU. Brod za ovu vrstu isporuke mora biti bez rebara, odnosno "box shaped", prikazan u Prilogu 1., odgovarajuće nosivosti (uglavnom 6000 DWCC - *deadweight cargo capacity*) i spreman za ukrcaj u određenom periodu (*laycan*). Zatim nastupa agent koji traži brodare i operatere - obično one koji redovito voze redovito na relaciji Adriatic - East Med, jer su najpovoljniji. Jedan od takvih brodova je i brod za prijevoz rasutog tereta - Lady Farida, prikazan na Slici 1., kojeg ova tvrtka često koristi.

¹⁶ <http://pelotglobe.hr/o-nama/>, 12.8.2020.

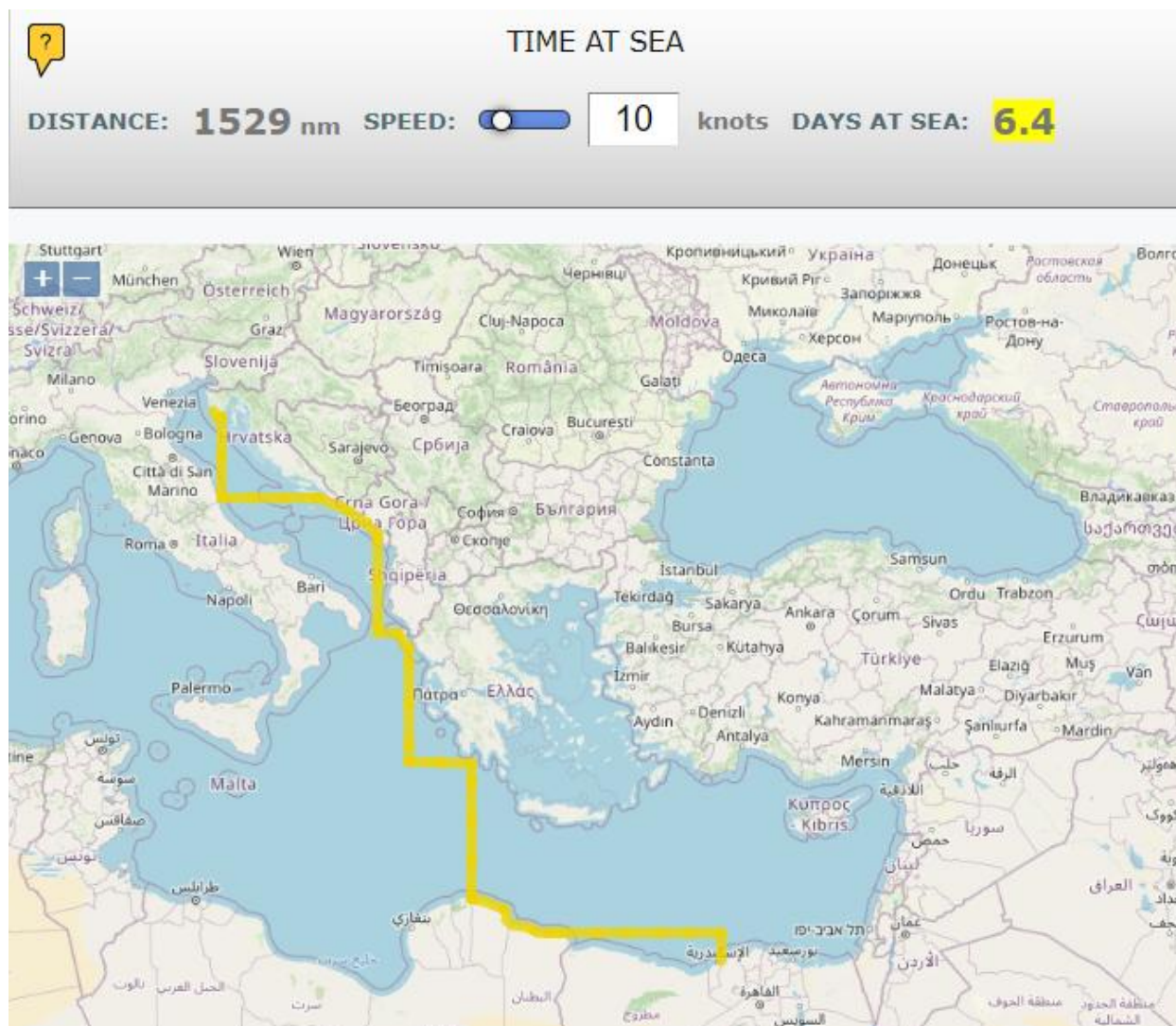


Slika 1. Brod za rasuti teret - Lady Farida

izvor: <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=2649337>, 3.9.2020.

Kada agent na tržištu prijevoznih kapaciteta nađe brod za prijevoz tereta, dogovaraju se najbolji uvjeti kako bi na najbolji način zaštitili principala - unajmitelja (Pelot Group) i najbolja, odnosno najpovoljnija cijena - vozarina. Tada se brod "bookira" i sklopi se ugovor o pomorskom prijevozu. Brodar je dužan obavještavati unajmitelja o poziciji broda tijekom prijevonnog procesa. kada će početi ukrcaj na brod, na koji način se krca i trenutak kada je teret ukrcan na brod. Brodar zatim šalje dokumentaciju unajmitelju prijevoza, račun za vozarinu i javlja ETA (*Estimated time of Arrival*) Koper, da bi unajmitelj mogao planirati iskrcaj i cestovna prijevozna sredstva za direktnu manipulaciju, ako je to moguće. Zapovjednik broda tada šalje Pismo spremnosti, prikazano u Prilogu 2., kako bi javio krcatelju da je brod spreman za ukrcaj.

Moguće je, po želji, napraviti i transportno osiguranje roba, koja se onda uključuje u iznos vozarine. Kod iskracaj robe u luci može se napraviti i "draft survey" - kontrola količine tereta, ali se obično ta tehnologija više ne upotrebljava, jer luka ionako važe kompletnu količinu tereta i na taj se način može dodatno uštediti.

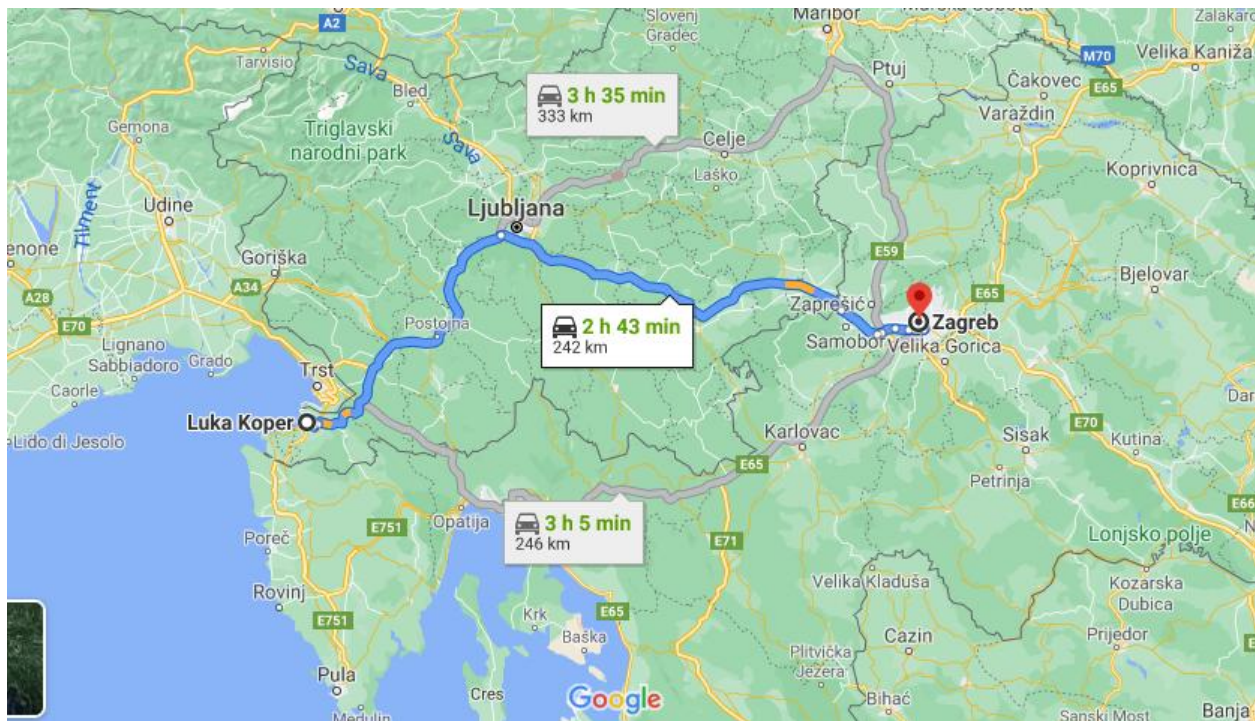


Slika 2. Pomorska relacija: Aleksandrija - Koper

izvor: <http://ports.com/sea-route/port-of-koper,slovenia/port-of-alexandria,egypt/#/?a=0&b=0&c=Port%20of%20Koper,%20Slovenia&d=Port%20of%20Alexandria,%20Egypt>, 3.9.2020.

Dolaskom robe u luku Koper iz luke Aleksandrija u Egiptu, kako je prikazano na Slici 2., roba se uvozi carini. Carinarnica pregled vrši na temelju Manifesta, prikazanog u Prilogu 3. Carinjenje robe vodi se po Postupku 42 uz najavu da se roba isporučuje u Republiku Hrvatsku. To je postupak puštanja u slobodni promet uz oslobađanje od plaćanja PDV-a jer je roba namijenjena drugoj državi članici. Za carinjenje robe po Postupku 42 potrebna je registracija u poreznoj upravi države u koju se roba prvotno uvozi, odnosno dobivanje PDV identifikacijskog broja. Ako je uvoznik prijavljen u drugoj državi članici EU, može imenovati svog poreznog zastupnika u zemlji uvoza. Od dokumentacije prilikom carinjenja moraju se priložiti: uvozni račun, CMR sa adresom istovara u EU i izjava uvoznika da će roba nakon carinjenja biti otpremljena u drugu državu članicu EU. Roba koja je puštena u slobodni promet po postupku 42, ne smije biti predmet skladištenja ili druge uporabe prije otpreme u drugu državu članicu, konkretno u RH.¹⁷ Zaključno, pri uvoznom carinjenju ne plaćamo niti carinu, niti PDV. Industrijska sol ne podliježe nikakvim specijalnim nadzorima niti kontroli kvalitete. Kod uvoznog carinjenja najvažniji dokumenti su kopija teretnice (u Prilogu 4.), original EUR1 dokument (dokument o preferencijalnom podrijetlu robe) - prikazan u Prilogu 5., i kopija fakture za teret (*commercial invoice*). Također se u prilog daje i kopija fakture za vozarinu (*freight invoice*).

¹⁷ https://carina.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/Procedure/Naputci/Uputa%209_19.pdf, 1.9.2020.



Slika 3. Cestovna relacija: Koper - Zagreb

izvor: <https://www.google.com/maps>, 3.9.2020.

Nakon obavljanja lučkih manipulacija i carinskih formalnosti, roba - industrijska sol se ukrcava na cestovna prijevozna sredstva - kamione do 25 tona, namijenjene za prijevoz sipkog rasutog materijala, primjer prikazan na Slici 4., te se nakon prelaska hrvatsko-slovenske granice iskrcavaju na razne lokacije na područjima odnosno gradovima koji koriste usluge tvrtke Pelot Group i njihovih proizvoda. Slika 3. prikazuje cestovni put iz Luke Koper do sjedišta tvrtke u Zagrebu. Za transport sipke robe tvrtka Pelot Group koristi usluge Speed Šped iz Slovenije te njihova transportna sredstva. Oni vrše usluge transporta od luke prispjeća sve do krajnjeg odredišta. Uz dostavnicu, robu u cestovnom prijevoznom sredstvu mora pratiti i dokument CMR, prikazan u Prilogu 6., čime tvrtka dokazuje da je roba stigla na odredište u Hrvatskoj.



Slika 4. Kamion za rasuti teret - kiper

izvor: <https://www.tehnikahidraulike.com/proizvodi/meiller-kiperi/meiller-zadnji-kiperi/meiller-h328-zadnji-kiper>, 3.9.2020.

6. Zaključak

U današnje vrijeme povećane ponude i potražnje skoro svih proizvoda na tržištu, javlja se i povećana potreba za ispunjavanjem volje i zadovoljstva korisnika, odnosno najkraći mogući rok isporuke traženog proizvoda. Taj problem predstavlja glavni izazov međunarodnih špeditera i logističkih djelatnika koji moraju svladati sve fizičke i administrativne prepreke kako bi ostvarili svoj cilj, a to je uspješna i što brža isporuka, a po mogućnosti i bez gubitaka ili oštećenja robe. Potreba za uvozom robe i proizvoda javlja se u nedostatku te iste robe i proizvoda u zemlji uvoza iz raznih ekonomskih ili političkih razloga. Niti jedna zemlja svijeta ne može imati apsolutnu vlastitu proizvodnju svega što joj je potrebno, pa zato poseže za uvozom robe iz inozemstva.

Uvoz se javlja u funkciji podmirivanja potreba domaćeg pučanstva i domaće privrede robom i uslugama kojih na domaćem tržištu nema ili ih nema u dovoljnoj količini. Uvoz se javlja i kao ekonomska nužnost u svrhu ostvarivanja ciljeva ukupnog gospodarskog razvoja te osiguranja ravnomjerne javne, proizvodne i široke potrošnje. Ne treba zanemariti ni socijalnu komponentu osiguranja opskrbe pučanstva određenim proizvodima iz inozemstva na koje je domaće pučanstvo naviknulo. Uvoz je važan čimbenik u ostvarivanju ciljeva dugoročne ekonomske politike zemlje, njenog ravnopravnog razvoja te zaštite interesa domaćeg gospodarstva. Tu nastupaju međunarodni špediteri, koji te potrebe podmiruju kupnjom, odnosno uvozom tih proizvoda i usluga iz drugih zemalja, vodeći računa da se uvozne transakcije obave na najekonomičniji način, da se te kupnje obave pod najpovoljnijim uvjetima i sa što manje ulaganja deviznih sredstava potrebnih za plaćanja takvih uvoznih transakcija.

Republika Hrvatska nema dovoljno zaliha industrijske soli za svoje potrebe, pa se javlja potreba za uvozom. Tvrtka Pelot Group dobavlja industrijsku sol iz Egipta, konkretno za posipavanje i održavanje cesta u zimskom periodu, čiji su klijenti više hrvatskih gradova i općina, uključujući Zagreb, Samobor, Vukovar itd.

POPIS LITERATURE

- 1.) Andrijanić, I.: *Poslovanje u vanjskoj trgovini*, Zagreb, Mikrorad, 2005.
- 2.) Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Zagreb, Fakultet prometnih znanosti, 2010.
- 3.) Matić, B.: *Međunarodno poslovanje - institucije, pravila, strategije*, Zagreb, Ekonomski fakultet u Zagrebu, 2016.
- 4.) Mađarić, J.: *Međunarodna špedicija*, Zagreb, Fakultet prometnih znanosti, 1991.
- 5.) Zelenika R.: *Temelji logističke špedicije*, Rijeka, Ekonomski fakultet, 2005.

POPIS INTERNET STRANICA

- 1.) <https://www.teb.hr/novosti/2016/pdv-pri-uvozu/>, 28.7.2020.
- 2.) <https://www.marineinsight.com/know-more/the-role-of-the-baltic-exchange-in-the-maritime-world/>, 3.8.2020.
- 3.) <http://www.propisi.hr/print.php?id=2729>, 7.8.2020.
- 4.) <http://pelotglobe.hr/o-nama/>, 12.8.2020.
- 5.) https://carina.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/Procedure/Naputci/Uputa%209_19.pdf, 1.9.2020.

POPIS SLIKA

Slika 1. Brod za rasuti teret - Lady Farida	29
Slika 2. Pomorska relacija: Aleksandrija - Koper.....	30
Slika 3. Cestovna relacija: Koper - Zagreb.....	32
Slika 4. Kamion za rasuti teret - kiper	33

Prilog 1. Cargo plan

CARGO PLAN

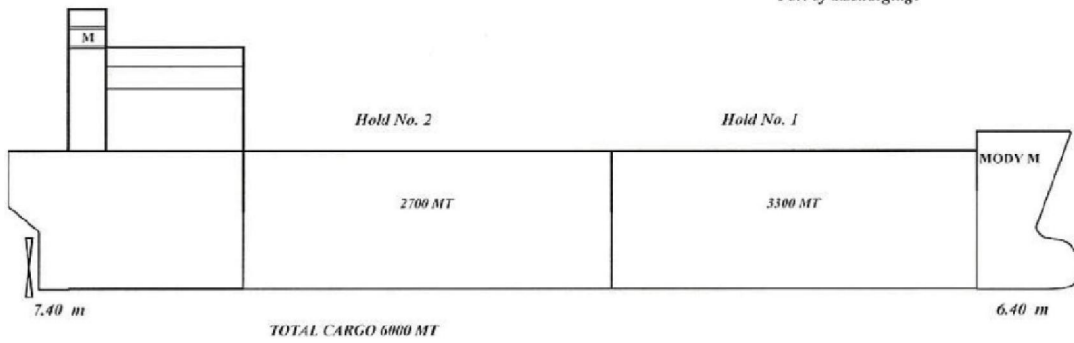
Voyage No. Aug-16

Cargo: SALT

Date: 24/8/2016

Port of loading : DAMITTA

Port of discharging:



Master: _____



ELREEDY SHIPPING CO.
Ship Owners – Shipping Agency



شركة الريدي للملاحة
ملاك سفن – توكيلات ملاحية

شارع ٥١ - فيلا ١٢ - رأس البر - دمياط - مصر تليفون : ٢٥٢٦٧٦٥ - ٢٥٢٦٥٦٨ فاكس : ٢٥٢٩٨٥٢ (٠٠٢٠٥٧)
فرع الإسكندرية: ١٥ شارع العرقة التجارية - عمارة الكونكورډ الدور الرابع تليفاكس : ٤٨٤٠٥٥٤ (٠٠٢٠٣)
St. 51 Villa No. 12 Ras El Bar – Damietta – Egypt Telephone.: 2526765 / 2526568 Fax.: 002057 2529852
Alexendria Branch : 15 El-Ghorfa El-Togaria St., Concord Building 4th Floor Tel/Fax : (002 03) 4840554
E-mail: elreedy@elreedyshipping.com

إخطار إستعداد
NOTICE OF READINESS

Damietta : 18/08/2016 دمياط في :
Dear Sirs.: إلى من يشيهم الأمر:
S/S: MODY M تفيدكم علما بموجب هذا أن الباخرة:
This is to inform you that above named vessel تحت قيادتي وصلت إلى الميناء في الساعة:
under my command arrived in this port:
At: 10.00 hrs on: 18/08/2016 الموافق: اليوم:

And she is ready in very respect to commence loading / discharging your cargo in accordance with the terms conditions and exceptions of charter party dated:

مستعدة في كافة الأحوال للبدء في عمليات شحن / تفريغ شحنتكم وذلك حسب الشروط الواردة بعدد المشاركة المؤرخ في:

YOURS FAITHFULLY
MASTER

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام,
الريسان



Notice tender at 10.00 Hours on 18/08/2016 التاريخ الساعة بخطار
Notice of Readiness accepted: تم قبول الإخطار:
At Hours on اليوم: الساعة:

Prilog 3. Manifest

ELREEDY SHIPPING
Ship Owners – Shipping Agency
Yehia El Sayed El Reedy



الريدي للملاحة
ملاك سفن – توكيلات ملاحية
يحيى السيد الريدي

St. 51 Villa No. 12 Ras El Bar – Damietta – Egypt Tel.: 2529765 / 2526588 Fax.: 092067 2529652
Alex : 15 El-Ghorfa El-Togaria St., Concord Building 4th Floor Tel/Fax : (002 03) 4840554

شارع ٥١ فيلا ١٢ راس البر - دمياط - مصر للتليفون : ٢٥٢٦٧٦٥ - ٢٥٢٦٥٨٨ - فاكس : ٢٥٢٩٦٥٢ (٠٠٢٠٥٧)
الإسكندرية : ١٥ شارع القرية التجارية - عمارة الكونكريت الدور الرابع البراكس : ٤٨١٠٥٥٤ (٠٠٢٠٣)

CARGO MANIFEST

S/S MODY M FLAG SIERRA LEONE MASTER MAHMOUD AHMED FROM DAMIETTA PORT, EGYPT TO KOPER, SLOVENIA DATE 24/08/2016

B/L NO.	SHIPPERS	CONSIGNEE / NOTIFY	PACK.	CONTENTS	WEIGHT	FREIGHT / REMARKS
1	EGYPT GLOBE 13/B SALAH SALEM ST CAIRO – EGYPT PHONE + 201095058688. info@EgyptGlobe.com TAX NUM. 73418 – GAFI	TO ORDER <i>NOTIFY:</i> TO ORDER	BULK	ROAD SALT IN BULK	6008.000 MT	- CLEAN ON BOARD. - FREIGHT PAYABLE AS PER CHIP. - F.I.O.T.



CODE NAME : " CONGENBILL " . EDITION 1994

Shipper

BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

Reference No.

B/L No. 1

EGYPT GLOBE
13/B SALAH SALEM ST
CAIRO - EGYPT
PHONE + 201095958688.
info@EgyptGlobe.com
TAX NUM. 73418 - GAFI

Consignee

TO ORDER

Notify address

TO ORDER

Vessel

MODY M

Port of loading

DAMIETTA PORT , EGYPT

Port of discharge

KOPER - SLOVENIA

Shipper's description of goods

Gross Weight

ROAD SALT IN BULK

6000.000 M/T



- CLEAN ON BOARD.
- FREIGHT PAYABLE AS PER CH/P.
- F.I.O.T.

(of which on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)


Freight payable as per **CHARTER PARTY**
CHARTER-PARTY dated

FREIGHT ADVANCE.
Received on account of freight :

Time used for loading days hours.

SHIPPED at the port of loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the port of Discharge Or so near thereto as she may safely get the goods specified above. Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.
IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at AS PER C/P	Place and date of issue DAMIETTA ON, 24/08/2016
Number of original Bs/L THREE	Signature Master Of M/V " MODY M "  Capt. MAHMOUD AHMED



Prilog 5. EUR1 dokument

MOVEMENT CERTIFICATE EUR.1

1. Exporter (Name, full address, country)	EUR.1 N° A 000.000		
	See notes overleaf before completing this form		
3. Consignee (Name, full address, country) (Optional)	2. Certificate used in preferential trade between		
	and		
	(Insert appropriate countries, group of countries or territories)		
	4. Country, group of countries or territory in which the products are considered as originating	5. Country, group of countries or territory of destination	
6. Transport details (Optional)	7. Remarks		
8. Item number; marks and numbers; number and kind of packages (1); description of goods	9. Gross weight (kg) or other measure (Lm ³ , etc.)	10. Invoices (Optional)	
11. CUSTOMS ENDORSEMENT Declaration certified Export document (2) Form No. Stamp From Customs office Issuing country or territory Date (Signature)		12. DECLARATION BY THE EXPORTER I, the undersigned, declare that the goods described above meet the conditions required for the issue of this certificate. Place and date: (Signature)	

izvor: <https://www.generaltransport.rs/sta-je-eur-1-dokument/>, 2.9.2020.



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih
znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj završni rad
isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se
na

objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i
bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan
iz

necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo
kojoj drugoj

visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu završnog rada

pod naslovom **Prikaz poslova špedicije pri uvozu industrijske soli**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom
akademsom

repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

Student/ica:

U Zagrebu,

02-09-20

(potpis)

